



Unsere Zukunft ist kein Zufall

1. WIMEN Symposium 2018

Der technologische Wandel findet rasant statt –
aber gemäß welchen Prämissen und Werten handeln
wir?

6. Juni 2018

Albert-Schweitzer-Haus

Schwarzspanier Straße 13, 1090 Wien







Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Vorwort	4
Einleitung.....	6
Programm des Symposiums	7
Round-Table Gespräche: Sharing, Mitfahren.....	8
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Eva Favry	16
E-Mobilität.....	17
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Angelika Rauch	23
Aging Society	25
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Traude Oberzaucher	31
Einstellungs- und Verhaltensänderung	34
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Waltraud Fastl	41
Energiewende.....	43
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Andrea Grabher	46
Energie und Gendergerechtigkeit	48
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Teresa Kallsperger	51
Öffentlicher Raum – Planungsanforderungen	53
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Gudrun Haage.....	57
Gender mit Themen wie: Gendergleichstellung am Prüfstand, gendergerechte Verhaltensräume	59
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Vera Fochler.....	62
(Aus)Bildung mit Themen wie: notwendige Skills für die nächste Generation, Unternehmertum	64
Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Gerda Reissner.....	67
Podiumsdiskussion	69
Resümee des 1. WOMEN Symposiums.....	71
Über den Verein WOMEN.....	73
Warum ist unsere Initiative wichtig?	74
Impressum.....	2





Vorwort

Das erste WIMEN Symposium im Juni 2018 „Unsere Zukunft ist kein Zufall“, verdeutlichte eindrucksvoll die verschiedenen Perspektiven, unter denen der technologische Wandel betrachtet werden kann.

Wer ist WIMEN?

WIMEN ist ein Verein von Fachfrauen, die in den Bereichen Mobilität, Energie, öffentlicher Raum, Umwelt und (Aus)Bildung forschen und arbeiten. Vor allem die ersten beiden genannten Bereiche sind in Österreich stark männlich dominiert, was sich auf vielen Veranstaltungen bei der Zusammensetzung von Podien, Fachgremien und KeyNote SpeakerInnen zeigt. Expertinnen kommen deutlich weniger zu Wort und werden deutlich weniger in öffentlichen Fachdiskussionen und Entscheidungen einbezogen. Als gemeinsame Stimme versuchen wir diesem Ungleichgewicht entgegenzuwirken.

Wie werden Expertinnen im öffentlichen Diskurs sichtbar?

Im Kontrast zur vorherrschenden Dominanz männlicher Experten in den meisten Veranstaltungen der genannten Bereiche belegt das 1. WIMEN-Symposium 2018 in eindrucksvoller Weise, die große Zahl und die Vielfalt an Fachfrauen. Ihre Expertise umfasst viele Bereiche und reicht disziplinär von Ingenieurwissenschaften und Raumplanung über die Wirtschaftswissenschaften und diverse sozialwissenschaftliche Disziplinen bis zur Pädagogik.

Das **Symposium** war nach dem Konzept des „World Café“ organisiert. Dieser Sammelband vereint die Zusammenfassungen der Tischhosts sowie Kurzfassungen der Impulsreferate zu den diskutierten Themenbereichen des Symposiums.

Wir hoffen, dass der Spirit zukunftsorientierter Forschung sich allen interessierten Leserinnen mitteilt und freuen uns auf weiterführende Diskurse und Diskussionen.

Die Vorbereitung für die Veranstaltung und vor allem das Symposium selbst waren von einem konstruktiven Miteinander geprägt. Konzept, Ideen zur Umsetzung, Durchführung und Nachbereitung sind in unterschiedlichen Teams entwickelt worden – so viele haben sich eingebracht. Ein wunderbares Beispiel für Kooperation und gemeinsames Entwickeln. Der Verein hat viele positive Rückmeldungen zum Symposium bekommen.

Geht es uns allen gut, so macht auch Forschung und Fortschritt Sinn und Freude.

Susanne Wolf-Eberl, Obfrau WIMEN





Einleitung

Wir leben in einer Zeit, in der gerade besondere Veränderungen stattfinden. Umso wichtiger ist es, eine Zielvorstellung davon zu haben, wohin es gehen soll, und welchen Werten wir dabei Priorität geben. „Unsere Zukunft ist kein Zufall“ – der Titel unserer Veranstaltung – betont die Verantwortung einer aktiven Auseinandersetzung und Wertediskussion. Gleichzeitig wollten wir uns auch damit beschäftigen, wie Maßnahmen in verschiedenen Bereichen umgesetzt werden können, in dem sie tatsächlich eine (Verhaltens-)Änderung herbeiführen, im Sinne von: Vom Wissen zum Handeln.

Die erste Themensammlung für das Symposium aus den Arbeitsfeldern „Mobilität“, „Energie“, „Umwelt/öffentlicher Raum“ und „Bildung/Ausbildung“ umfasste im Wesentlichen vier Bereiche: Strukturelle Rahmenbedingungen, objektivierbares Wissen zu aktuellem (NutzerInnen-)Verhalten, subjektive Einstellungen, Meinungen sowie Verhaltensprägungen der NutzerInnen, und verhaltensrelevante Ideen und Forderungen. Die Zielsetzung war es, in diesem Spannungsfeld gute Umsetzungsbeispiele aufzuzeigen und Werte sichtbar zu machen.

Das erste WIMEN Symposium verdeutlichte eindrucksvoll die verschiedenen Perspektiven, unter denen der technologische Wandel betrachtet werden kann.

Das Symposium war nach dem Konzept des „World Café“ organisiert. Es gab neun Themen, die an je einem Tisch diskutiert wurden: **Sharing und Mitfahren, E-Mobilität, Aging Society, Neue soziale Normen, psychologische Modelle** als Tools zur Einstellungs- und Verhaltensänderung, **Energiewende, Energie und Gendergerechtigkeit, Öffentlicher Raum – Planungsanforderungen, Gender** mit Themen wie: Gendergleichstellung am Prüfstand, gendergerechte Verhaltensräume, und **(Aus)Bildung**. An jedem Tisch gaben ein bzw. zwei Impulsreferate Input für die gemeinsame Diskussion, die eine Moderatorin leitete und für das Plenum zusammenfasste.

Die Podiumsdiskussion im zweiten Teil der Veranstaltung zeigte die Perspektive von Entscheidungsträgerinnen aus unterschiedlichen Arbeitsfeldern.

Der vorliegende Tagungsband vereint die Zusammenfassungen der Tischhosts sowie Kurzfassungen der Impulsreferate zu den diskutierten Themenbereichen des Symposiums. Ein kurzes Resümee beschließt den Bericht zum Symposium.





Programm des Symposiums

- 14:00 Uhr **Begrüßung und Eröffnung**
Improtheater der Kabarettistinnen Anita Zieher und Barbara Willensdorfer
- 14:30 Uhr **Round-Table** Gespräche in zwei Runden
- **Sharing, Mitfahren** (Tischhost: Eva Favry)
Impulsgeberinnen: Michaela Artner, Anne Lang, Astrid Segert, Christine Zach
 - **E-Mobilität** (Tischhost: Angelika Rauch)
Impulsgeberinnen: Marlene Doiber (Hawelka), Alexandra Millionig
 - **Aging Society** (Tischhost: Traude Oberzaucher)
ImpulsgeberInnen: Daniel Bell, Birgit Hofleitner, Marlene Mayr
 - **Neue soziale Normen, psychologische Modelle** als Tools zur Einstellungs- und Verhaltensänderung (Tischhost: Waltraud Fastl)
Impulsgeberinnen: Eveline Braun, Elisabeth Füssl, Martina Handler
 - **Energiewende** (Tischhost: Andrea Grabher)
Impulsgeberinnen: Christina Friedl, Kerstin Kugler
 - **Energie und Gendergerechtigkeit** (Tischhost: Teresa Kallsperger)
Impulsgeberinnen: Christine Lins, Karin Mottl
 - **Öffentlicher Raum – Planungsanforderungen** (Tischhost: Gudrun Haage)
Impulsgeberinnen: Martina Jauschneg, Mira Kirchner, Susanne Staller
 - **Gender** mit Themen wie: Gendergleichstellung am Prüfstand, gendergerechte Verhaltensräume (Tischhost: Vera Fochler)
Impulsgeberinnen: Elisabeth Oberzaucher, Gudrun Rönfeld
 - **(Aus)Bildung** mit Themen wie: notwendige Skills für die nächste Generation, Unternehmertum (Tischhost: Gerda Reißner)
Impulsgeberinnen: Hemma Bieser, Christa Koenne, Ingrid Teufel
- 16:15 Uhr **Pause**
- 16:35 Uhr **Moderation der Ergebnispräsentation der Round-Tables**, Doro Erharter
- 17:00 Uhr **Podiumsdiskussion** mit
- **Sarah Bittner-Krautsack (bmvit)**
 - **Katharina Halász (Upstream-next level mobility GmbH)**
 - **Traude Kogoj (ÖBB)**
 - **Sylvia Leodolter (AK Wien)**
 - **Theresia Vogel (Klima- und Energiefonds)**
- 18:00 Uhr **Ausklang und Vernetzung** beim Buffet



Round-Table Gespräche: Sharing, Mitfahren

Tischhost: Eva Favry
Impulse von Michaela Artner
Anne Lang
Astrid Segert
Christine Zach

Impuls: Michaela Artner

ShareTech – jugendgerechte Vorstellung und Vermittlung von Sharing Technologien

Kurzbeschreibung des Inhaltes:

Neue Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglichen heutzutage, Objekte und Ressourcen in einem noch nie dagewesenen Ausmaß zu „sharen“ – also zu teilen. Neue Mobilitätsangebote, wie beispielsweise E-Bikes, E-Lastenräder oder E-Carsharing, werden in naher Zukunft dabei helfen, auch ohne eigenes Auto nahezu uneingeschränkt mobil sein zu können.

Sharing hat dabei einen positiven Effekt auf die beschränkten Freiräume in Städten durch eine geringere Anzahl an Fahrzeugen, die im öffentlichen Raum geparkt werden. Damit kann durch Carsharing mehr öffentlicher Raum in dicht besiedelten Gebieten für die gesamte Bevölkerung zur Verfügung gestellt werden. Auch ist das Mobilitätsverhalten von Carsharing-UserInnen multimodaler, als vor der Nutzung von Carsharing; so können Treibhausgas- und Schadstoffemissionen in Städten reduziert werden.

Gleichzeitig zeigt sich, dass Sharing (gemeinsam Nutzen statt Besitzen) derzeit eher von jungen, gut gebildeten, technologieaffinen und urbanen Personen genutzt wird. Sozial benachteiligte Gruppen, insbesondere Gruppen mit Migrationshintergrund, scheitern oft an fehlenden (digitalen) Kompetenzen. Genau hier setzt die Idee des Projektes ShareTech an: Chancengleichheit in Bezug auf Sharing, braucht einen Probebetrieb, wo auch das Basiswissen zu digitalen Nutzungssystemen vermittelt wird.

Das Projekt „ShareTech“ ist ein von der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) unterstütztes Projekt im Rahmen der 6. Ausschreibung Talente Regional im Rahmen des Förderschwerpunkts Talente an dem insgesamt fünf Wiener Schulen mit SchülerInnen im Alter von 8 bis 17 Jahren teilnehmen.

Weitere Projektinfo steht zur Verfügung unter: www.rdc.co.at

Zentrale Botschaften

Sharing trägt dazu, die Umweltbelastungen des Verkehrs in Städten zu vermindern. Es zeigt sich, dass „Gemeinsames Nutzen statt Besitzen“ derzeit eher von jungen, gut gebildeten, technologieaffinen



und urbanen Personen genutzt wird. Sozial benachteiligte Gruppen, insbesondere Gruppen mit Migrationshintergrund, scheitern oft am fehlenden kommunikationstechnologischen Wissen. Im Projekt ShareTech setzen sich deswegen Kinder und Jugendliche kritisch mit dem Thema Sharing und Sharing-Technologien auseinander. Ein Ergebnis ist die Sensibilisierung von SchülerInnen auf die Möglichkeit des Sharings, um so auch der Elterngeneration neue Perspektiven zu vermitteln. Das Sammeln von innovativen Ideen der Zielgruppe zu Sharing kann zu neuen Angeboten führen.

Michaela Artner

2016-lfd. Research & Data Competence, wissenschaftliche Mitarbeiterin

2017 Masterstudium „Technisches Umweltmanagement u. Ökotoxikologie“ (Abschluss)

2016 Verein Sprungbrett - FIT-Botschafterin

2015 Bachelorstudium „Verkehr und Umwelt“ (Abschluss)

2015 VCÖ- Mobilität mit Zukunft, Assistenz Mobilitätspreis

Davor Arbeitsgebiete in den Bereichen Druck, Werbung und Verkauf

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Aktive Mobilität, Verkehrssicherheit
- Umwelt, Ressourcenschonung
- Energieeffizienz
- Arbeit mit Kindern und Jugendlichen zu diesen Themen

Impuls: Anne Lang

2 Jahre MO.Point Perfektastraße – Erfahrungen mit Mobilitäts-Sharing in einer Wiener Wohnhausanlage

In den letzten Jahren halten verstärkt ergänzende Mobilitätslösungen Einzug in Planung und Errichtung neuer urbaner Wohnhausanlagen und Stadtquartiere. Die Firma MO.Point hat in der Perfektastraße 58 im 23. Wiener Gemeindebezirk österreichweit einen der ersten multimodalen Mobility Points in einer Wohnhausanlage realisiert. In Kooperation mit dem Österreichischen Siedlungswerk ÖSW wurde der lokale Mobility Point bereits in der Bauphase mitgeplant. Seit zwei Jahren können die BewohnerInnen der 115 Wohneinheiten sowie private und gewerbliche AnrainerInnen mit einer eigenen Zutrittskarte 5 E-Bikes, ein Elektrolastenrad, ein Elektroauto sowie einen Pkw-Kombi flexibel rund um die Uhr nutzen.



Durch den Betrieb dieses emissionsarmen Fahrzeugpools wird ein besonderer Mehrwert für die Immobilie geschaffen. Mobility Points können zur Reduktion von Pkw-Stellplätzen und damit zur Senkung von Baukosten beitragen. Private und gewerbliche Anrainerinnen und Anrainer profitieren von einem leicht zugänglichen, vielfältigen und leistbaren Mobilitätsangebot aus einer Hand, direkt vor der Haustür, wo der Großteil der täglichen Wege startet und endet. Für Städte und Kommunen bringen Mobility Points den Vorteil eines sanften Mobilitätsangebots, das den öffentlichen Verkehr vor Ort im Stadtquartier optimal ergänzt.

Angebot: Die BewohnerInnen der Perfektastraße 58 können die o.g. Fahrzeuge in der Pilotphase zu vergünstigten Tarifen über eine Online-Buchungsplattform nutzen. Auch AnrainerInnen und Gewerbetreibende im Umfeld können das Angebot wahrnehmen. Um darauf aufmerksam zu machen, werden umfangreiche Marketingmaßnahmen gesetzt.

Nachfrage: Das Angebot hat insgesamt eine hohe Akzeptanz, der Mehrwert wird von den BewohnerInnen geschätzt. Die Auslastung bleibt aber trotzdem hinter einem wirtschaftlichen Betrieb zurück. Sie schwankt je nach Verkehrsmittel, vor allem die Räder sind stark saisonabhängig.

Learnings für zukünftige Projekte

- Ausgestaltung des **rechtlichen Rahmens** und der Wohnbau-Förderrichtlinien: Ausnahmen vom Stellplatzregulativ müssen möglich sein und Mobilitätskosten als Teil der Baukosten anerkannt werden können. Dazu sind Änderungen im Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz unumgänglich.
- Die richtigen Standortvoraussetzungen (BewohnerInnen-Struktur, Dichte) müssen gegeben sein.
- Ein Mobility Point ist kein Selbstläufer, **frühzeitige Kommunikation** ab der Verwertung ist wichtig, damit die zukünftigen BewohnerInnen ihre Mobilität umorganisieren können und auch AnrainerInnen frühzeitig von dem Angebot erfahren.
- **Standortübergreifende Nutzung** erfordert quartiersbezogene Koordination und Kommunikation, idealerweise in Form einer **zentralen Anlaufstelle für Mobilität im Quartier**.
- Eine laufende **Evaluierung** und Anpassung der Angebote an die **Bedürfnisse der BewohnerInnen** unterstützt eine stärkere Auslastung des Angebots. Das Mobilitätsangebot sollte dabei möglichst flexibel gestaltet sein, um spätere Adaptionen zu ermöglichen.
- Um einen hochqualitativen und langfristig wirtschaftlichen Betrieb gewährleisten zu können, braucht es schließlich **Mobilitäts-ExpertInnen** mit raumplanerischer und wohnungswirtschaftlicher Expertise und vor allem Erfahrung im Sharing-Betrieb.

Was die Zukunft bringt

Welche Mobilitätsangebote sich letztendlich durchsetzen, entscheiden die KonsumentInnen. Doch Städte, politische EntscheidungsträgerInnen, Stadt- und VerkehrsplanerInnen sowie ProjektentwicklerInnen und Wohnbauträger haben die moralische Verantwortung, das Mobilitätsverhalten nachhaltig positiv zu beeinflussen. Dabei können Wohnbauträger durch die Verlagerung der für die Stellplatzerrichtung eingesetzten Mittel hin zur Förderung von ergänzenden Mobilitätsangeboten beitragen. Aber auch jede Kommune muss das ihre beitragen, um den öffentlichen Raum attraktiver zu gestalten und den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖV und ergänzende Mobilität zu fördern.

Dies alles erfordert vor allem ein Umdenken: Weg vom Stellplatz, hin zur Mobilitätsversorgung. MO.



Point leistet dazu mit der Errichtung weiterer Mobility Points in Wien und den Bundesländern (NÖ, Salzburg, Oberösterreich) einen wichtigen Beitrag.

Zentrale Botschaften

Mobilitätsssharing-Angebote in (Wohn-)bauvorhaben und Stadtquartieren erfordern die richtigen Standortvoraussetzungen (BewohnerInnenstruktur, Dichte), rechtliche Rahmenbedingungen, die die Finanzierung gewährleisten, frühzeitige Kommunikation an die zukünftigen NutzerInnen und infrastrukturseitige Unterstützung durch die Bauträger. ExpertInnen aus den Bereichen Mobilität, Stadtplanung und Wohnungswirtschaft sind gefordert.

Letztendlich entscheidend für die Auslastung und damit für den Erfolg und Weiterbestand des Angebots ist das individuelle Nutzungsverhalten der BewohnerInnen, das schwer zu prognostizieren, aber angebotsseitig beeinflussbar ist, wenn die Angebote auf den tatsächlichen Bedarf abgestimmt sind.

Wie ist Gender & Diversity mitgedacht?

Die Sharing-Angebote sind sehr einfach nutzbar, leistbar und werden aufgrund von NutzerInnen-Feedback laufend optimiert. Die Nutzung des Mobilitätsangebots und das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen in der Wohnhausanlage Perfektastraße 58 wurde auch unter Gender & Diversity-Aspekten evaluiert.

Anne LANG

- Raumplanerin, Moderatorin, Kreativtrainerin
- Seit 2010 Projektleiterin bei raum & kommunikation GmbH Technisches Büro für Städtebau und Raumplanung in Wien.
- 2016 Gründungsgesellschafterin der MO.Point Mobilitätsservices GmbH
- Arbeitsschwerpunkte: partizipative Methoden der Stadtplanung – Koordination, Moderation, Prozessbegleitung; innovationsorientierte Projektentwicklung und Projektumsetzung im Bau- und Wohnungswesen; neue urbane Mobilitätslösungen

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- NutzerInnenorientierte Planung
- Kooperative Planungsprozesse und kreative Problemlösungsansätze
- Neue Formen gemeinschaftlichen Wohnens
- Stadtentwicklung, Wohnen und Mobilität gemeinsam gedacht, entwickelt und umgesetzt

Meine Publikationen und Expertise

2016-2019 Wohnbauvorhaben mitgestalten im Wildgarten, 1120 Wien, im Auftrag der EGW Heimstätte, Gemeinschaftliches Wohnen in einer Mischform zwischen klassischer Mietwohnung und selbstorganisiertem Baugruppenprojekt; Projektentwicklung, Prozessbegleitung und Prozessdesign
2016 Unternehmensgründung MO.Point Mobilitätsservices GmbH, Planung, Errichtung und Betrieb von Mobility Points in Wohnhausanlagen und Stadtquartieren
2015 Mobilitätsmanagement für Wohnviertel und Unternehmensstandorte, Konzeption und Moderation ExpertInnen-Workshop im Auftrag der MA 18 Stadtplanung und Stadtentwicklung Wien



2014 WOMO –Wohnen&Mobilität - Integration standortbezogener Mobilität in den Planungsprozess, Sondierungsprojekt, Kooperation mit Spirit Design - Innovation and Brand GmbH, BMVIT Mobilität der Zukunft 2. Ausschreibung, Personenmobilität

Impuls: Astrid Segert

„Frauen in Fahrt“ – Eine unkonventionelle Art des Bike Sharing

Das Projekt „Frauen in Fahrt“ beinhaltet eine innovative Nutzung des städtischen Bike Sharing Systems als ein „Lernmittel“ für eine spezifische Zielgruppe in einer bestimmten Lebensphase.

Wir beschäftigen uns seit einiger Zeit mit der Mobilität von Migrantinnen, über die es wenig empirische Daten gibt. So haben wir nachgewiesen, dass nur 40% der untersuchten Frauen aus Drittländern in der Kindheit Rad fahren erlernten und dass 65% über kein eigenes Rad verfügen. Selbst wenn Migrantinnen einen Erwachsenenradkurs absolviert haben, verfügen 45% immer noch nicht über ein fahrtüchtiges Rad und können daher die neu erworbenen Fähigkeiten im Alltag nicht praktizieren.

Ausgehend von dieser spezifischen Mobilitätsbarriere wurde im Projekt „Frauen in Fahrt“ (gefördert durch das bmvit) eine innovative Nutzungsform von Leihrädern für diese Radanfängerinnen entwickelt und in der Radsaison 2016/17 getestet. Die Idee besteht darin, dass bereits innerhalb der Radkurse für Anfängerinnen auch die Nutzung städtischer Leihräder praktisch erlernt und geübt wird, sodass Frauen ohne eigenes Rad nach dem Kurs Leihräder eigenständig zum Weiterüben nutzen können. Gleichzeitig wird Wissen über den Radkauf und das richtige Rad für Anfängerinnen vermittelt.

Eine Gesamtbefragung der von 2012 bis 2017 beteiligten Migrantinnen ergab, dass radinteressierte Migrantinnen zwar auch ohne Radkurs allgemein über Citybike Wien Bescheid wussten. Es mangelte aber an praktischem Wissen, wie frau sich im Detail anmeldet, richtig ausleiht, das Rad für sich einstellt und zurückgibt. Nach Beteiligung an den Übungen mit Citybike-Leihrädern stieg dieses Wissen von 29% auf 77% aller Beteiligten und 25% gaben an, nach Kursende Citybike Wien zumindest ein- bis mehrmals im Jahr zu nutzen. Gleichwohl wünschen sich 29% der Radanfängerinnen eher wohnnahe betreute Mobility-Points, wo sie für sie passende Räder zum Üben ausleihen und zurückgeben können.

Die Befragung ergab weiter, dass diese Anfängerinnen weiteren Barrieren ausgesetzt sind, die verhindern, dass sie ihre Radpraxis Schritt für Schritt ausbauen. Solche Barrieren sind: Fahrunsicherheit, Ängste im Autoverkehr, keine sicheren Abstellanlagen im Haus u.a.m. Zudem zeigte sich, dass Radfahren von einer Mehrheit dieser Frauen zunächst vorrangig als Moment aktiver Freizeitmobilität wahrgenommen wird. Nur wenige beginnen zur Arbeit oder zu Erledigungen zu fahren. Die durch die Radkurse und Leihrad-Übungen erzielten Fortschritte bleiben dadurch ungeachtet der innovativen Nutzung von Citybike als Lernhilfe stecken, und führen nicht direkt zu einem statistisch nachweisbaren höheren Radanteil. Von außen betrachtet, können sie aufgrund ausbleibender schnell sichtbarer Erfolge sogar als eine Art Luxusinvestition erscheinen, die keinen signifikanten Einfluss auf den Modal Split hat. Diese Wertung verkennet die Komplexität sowie den Prozesscharakter des Wandels des Modal Split, der nur durch hinreichend skalierte, zielgruppenspezifische Maßnahmen erreichbar ist, die an den jeweils temporären Anforderungen der



Zielgruppen ansetzt. Die Mobilitätsprobleme der untersuchten Gruppe stehen damit stellvertretend für den Mangel an prozessual orientierten Gesamtlösungen, die für alle radinteressierten Anfängerinnen bzw. wenig Geübte gelten.

Zentrale Botschaften

Mobilität sollte nicht als individuelles Verhalten konzeptualisiert werden, sondern als eine sozial organisierte Gesamtheit von Praktiken der physischen Fortbewegung, die ihrerseits der Realisierung von bestimmten sozialen Alltagspraktiken wie Arbeiten, Kommunizieren, Erholen usw. dienen. Ausgehend davon ist der Umstieg von einer gewohnten Form der Fortbewegung auf eine neue, z.B. Radfahren nicht zu jedem beliebigen Zeitpunkt und unter beliebigen Umständen, d.h. nicht für alle Menschen gleich möglich. Vielmehr sind konkrete Alltagsanforderungen und Lebenschancen ausschlaggebend, ob, wann, wie und wie weit der Umstieg zu dieser oder jener Art der gesunden Mobilität erfolgt.

Umstiege erfolgen also kontextbezogen, schrittweise und in bestimmten Sinnzusammenhängen. Um solche klima- und gesundheitsfördernden Umstiegsprozesse in bestimmten Lebensphasen und – umständen zu fördern, ist daher ein detailliertes Wissen über die Alltagspraktiken und die darin verwobenen Mobilitätspraktiken der verschiedensten sozialen Gruppen notwendig. Ausgehend davon können zielgruppenspezifische Mobilitäts- und Verkehrslösungen entwickelt werden.

Dieses Wissen reicht allerdings nicht aus, da die Verbreitung innovativer lokaler Mobilitätslösungen ihrerseits von anderen Kontexten abhängt, darunter spielen politische und verwaltungstechnische Prozesse, Akteure sowie materielle infrastrukturelle Dominanzen/Veränderungen eine besondere Rolle. Aus Daten zur aktuellen Mobilität allein ist folglich keine Prognose des Mobilitätswandels ableitbar.

Verwendete Literatur

Reckwitz, A. (2002). Toward a theory of social practices: A development in culturalist theorizing. *European journal of social theory*, 5(2), 243-263.

Astrid SEGERT

Astrid Segert promovierte in Berlin und arbeitet seit längerem als Soziologin am Institut für Höhere Studien in Wien. Basierend auf Theorien sozialer Praktiken beschäftigt sie sich mit der Analyse von (nicht-)nachhaltigen Alltagspraktiken insbesondere in den Bereichen Mobilität und Wohnen.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Erforschung von sich gegenseitig verstärkenden Hemmnissen für die Verbreitung innovativer lokaler Mobilitäts- und Verkehrslösungen.
- Erforschung der Entstehungsprozesse neuer Allianzen und neuer Akteure für nachhaltige Mobilität.
- Erforschung der sich gegenseitig verstärkenden Bedingungen für Rebound-Effekte (Verfehlte Klimaziele, mehr PKW) ungeachtet der bisherigen Maßnahmen der Verkehrspolitik für einen nachhaltigen Wandel des Modal Split und der Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastung.



Meine Publikationen und Expertise

Segert, A., Brunmayr, E., Ibrahimoglu, F. und Sarikaya, N. (2015). Migrantinnen erobern das Fahrrad. Research Report. IHS Wien. [online] abrufbar unter: <http://irihs.ihs.ac.at/3238/1/IHSPR6661164.pdf>

Segert, A., Brunmayr, E., Ibrahimoglu, F., Kilic, A., Lüle, G., Sarikaya, N., Wolf, H. (2017). Frauen in Fahrt. Research Report. IHS Wien. [online] abrufbar unter: <http://irihs.ihs.ac.at/4501/>

Aktuelle Forschungen zu Alltagsmobilität und Stadtentwicklung

Impuls: Christine Zach

Sharen – aber wie? Mobil sein im Dorf der Zukunft

Städte wachsen, Ballungsräume werden immer größer – diesem globalen Trend tragen die meisten Mobilitätskonzepte Rechnung, und zwar verkehrsträgerübergreifend, im Öffentlichen wie im Individualverkehr.

Was auf den ersten Blick logisch erscheint, lässt jedoch bei näherer Betrachtung wesentliche Fragen offen. Ist es denn sozial verträglich oder ökologisch sinnvoll, gewachsene ländliche Strukturen, Dorfgemeinschaften und die hohe Lebensqualität von Kleinstädten gering zu schätzen? Statt ihre Funktionalität zu stärken und damit weitgehend intakte Lebensräume zu pflegen? Gerade im Zuge der rasanten Entwicklungen im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien und besonders im Zuge der aktuellen Digitalisierungswellen sollten die Weichen neu gestellt werden.

Mit jeder neuen Begegnungszone wird zunehmend versucht, auch „ein Stück Dorf“ in die Stadt zu holen. Die Kosten dafür trägt die Allgemeinheit. Wer in ländlichen Gebieten versucht, die Angebote verschiedener Lebensbereiche zu verbinden (Schule, Ärzte, Kultur, Arbeitsplatz, Einkauf), ist häufig auf den Individualverkehr angewiesen. Auf eigene Kosten.

Was aber passiert im Alter? Bei Krankheit? Oder in anderen Situationen, in denen ein eigenes Auto nicht (mehr) verfügbar / leistbar / lenkbar ist? Plötzlich wird z.B. der notwendige Besuch bei einem Facharzt zu einem Luxustrip und der nächste Kontrolltermin zu einer innerfamiliären organisatorischen Projektaufgabe. Und der Weg in die nächste Putzerei scheint schon ein unüberwindbares Hindernis. Also: Lebensqualität ade? Oder: Wie lebt es sich als Klotz am Bein?

Schon seit Jahrzehnten versuchen diverse Projekte und Initiativen diesem Dilemma Abhilfe zu verschaffen. Mitfahrbörsen, Fahrgemeinschaften, Sammeltaxis, diverse Kleinbusse u.a.m. haben sich teilweise regional mehr oder weniger gut bewährt. Meist sind sie von einer starken persönlichen Initiative geprägt (z.B. Teenager-Mitfahrbörse am Wochenende wurde im nördlichen Weinviertel über den lokalen Radiosender gepusht).

Wurde dann aber versucht, so eine Initiative in einer anderen Region zu implementieren, so waren diese Bemühungen meist nur karge Erfolge beschieden. Liegt es daran, dass diese Projekte einfach „darübergestülpt“ wurden? Dass vielleicht ideologische Anliegen, Projektbedingungen und realer Kundennutzen unsystematisch vermengt werden? Das führt mich zu der entscheidenden Frage: Wie kann ein latent vorhandenes Bedürfnis mit neuen Lösungen versorgt werden?



Meine Hypothesen: Für Gemeinden ist es enorm wichtig, die Einwohnerzahlen zu stabilisieren oder sogar zu erhöhen. Die Attraktivität für Mobile Workers hängt u.a. von leistungsfähigen Netzen ab und auch vom Gefühl, in einer inspirierenden Umgebung zu leben. Gerade diese Personen bringen ein neues Verständnis von Informationsaustausch und z.B. den Sharing-Gedanken mit. Es liegt also nahe, diese Skills aktiv zu nutzen. So kann der Kulturwandel gelingen. Der überschaubare Raum, eine aufrechte direkte Kommunikation und die latente Bereitschaft zur praktischen Umsetzung sind förderlich.

Ziel dieser Projekt-Anregung: Etablierung eines technologischen Tools samt kommunikativer Begleitung = „der digitale Dorfplatz“.

- jede Gemeinde muss für sich den passenden Fragenkatalog erstellen und dabei die Bevölkerung und ihre Bedürfnisse aktiv mit einbinden = sozial interaktiv plus neue technologische Möglichkeiten;
- jede Gemeinde stellt zur Diskussion, welche Arten des Sharings möglich und geeignet sind und erstellt entsprechende Angebote (Mit-fahren, Mit-nutzen, Transportleistungen, auch im Austausch von Dienstleistungen, etc.)
- jede Gemeinde entscheidet für sich, welche Leistungen sie zur Verfügung stellt: Schulungen, Versicherungen, eigene Fahrzeuge (E-Mobilität), Personal, etc.

Je intensiver die lokale Beteiligung, umso aussichtsreicher die Umsetzung (z.B. frühzeitige Einbeziehung von Schule, Kirche, Vereinen). Wettbewerbe können dazu ein besonders stimulierender Anreiz sein.

Wichtig erscheint eine gut erreichbare zentrale Anlaufstelle für Beratung und Hilfestellung. Barrieren überwinden, Kommunikation und Integration fördern. Denn: die Nutzer sind KUNDEN und sollen nicht „zwangsbeglückt“ werden.

Zentrale Botschaft(en)

- Mit der Vielfalt der Möglichkeiten zu einer nachhaltigen Mobilität“
- „Optionen und Modelle immer wieder neu hinterfragen. Neue Rahmenbedingungen und neue Technologien machen neue Lösungen möglich – wenn die richtigen Fragen gestellt werden“
- „Mut zum Kultur-Wandel“ – Kunden + Kooperation + Kreativität
- Geschäftsmodelle NEU hinterfragen: wem nützt was? Wer zahlt wofür?

Christine Zach

Unternehmensberaterin, BusinessCoach, Führungskräftetrainerin (EPU Dr. Zach Consulting) sowie Leiterin der Elmayer-Akademie für interkulturelle Projekte und Train-the-Trainer-Programme.

Von 1997-2011 Geschäftsführerin der ÖAMTC Akademie (Wissenschaftlicher Verein für Mobilitäts- und Umweltforschung). Interdisziplinäre Zukunftswerkstatt. Konzeption und Organisation von Studien, Projekten und Expertensymposien, u.a. Konsortialpartner bei Projekten des A3-Technologieprogrammes des bmvt; Europa weite Delphi-Studie zur Zukunft nachhaltiger Mobilität; Interdisziplinäre Veranstaltungsreihe „Mensch in Bewegung“; Plattform „Sauberer Stadtverkehr“. – Vortragende und Moderatorin.

Literaturwissenschaftlerin. Ausbildungen in Kulturmanagement, PR, Systemischem Coaching und Training. Weitere Berufserfahrungen im Management wissenschaftlicher Vereine (Medizin, Soziologie, Kultur).



Mitglied in/bei: Public Relations Verband Austria (PRVA), Österreichischer Coaching-Dachverband (ACC), Frau in der Wirtschaft, Ubit (WKO), WOMEN, Motor Presse Klub.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

Mein Hauptaugenmerk liegt im Kommunikationsbereich. Folgende Themen sind mir ein Anliegen:

- Die StVO als gemeinsamer Nenner im öffentlichen Raum – ein unterschätzter Code
- Die kleinen Klimasünden des Alltags
- Fragenkatalog: Sharing-Mobilität im ländlichen Raum

Meine Publikationen und Expertise

Fachartikel, Kommentare, Beiträge in Journalen, vorwiegend zu mobilitätsrelevanten Themen:

- Das neue Biedermeier. In: auto touring 01/2011
- Die „E“-volution beginnt im Kopf. In: auto touring 09/2010
- Mobilität im Wandel. In: Aktuell 1.10, Fachzeitschrift der Land- & Forstbetriebe Österreich, 2010
- Mensch in Bewegung - Visionen für eine zukunftsfähige Mobilität. In: SOL Nr. 139, Zeitschrift für Solidarität, Ökologie und Lebensstil, 2010
- Ist die Zukunft elektrisch? In: Logistik Express Nr. 4, 2009
- Fährt man mit dem Elektroauto dem Klima-Chaos wirklich davon? In: Kurier 23.8.2008
- Mit Vielfalt und Individualität zu einer nachhaltigen Auto-Mobilität: Strategieansätze im Überblick. In: Conturen 03, 2006
- Durch Mobilitätsforschung nachhaltig und kostengünstig unterwegs. In: Leadership 11 - Magazin für Österreichs Führungskräfte, 2005
- Sauber - sparsam - (un)spektakulär. Wer rechnet, fährt mit Erdgas. In: Umweltschutz der Wirtschaft (WKÖ), 2005
- Der bewegte Mensch - im Spannungsfeld von Mobilitätsbedürfnis und Verkehrskollaps. In: Wissenschaft und Umwelt - interdisziplinär Nr. 3, 2001

Herausgeberin von Band 1-8 der Schriftenreihe der ÖAMTC AKADEMIE

Mitglied im UBIT Arbeitskreis Industrie 4.0 der Wirtschaftskammer Wien.

Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost

Eva Favry

Wichtige Punkte aus den beiden Diskussionsrunden:

- Zukunftsfähigkeit:

Sharing im Mobilitätsbereich ist zweifellos wichtig für eine zukunftsfähige Mobilität – obwohl Sharing an sich auch negative Aspekte haben kann, wie man am Beispiel von AirBnB sehen kann, oder auch bei den BikeSharing-Systemen Ofo/Obike. Es kommt beim Sharing auf die Art des Einsatzes und die Rahmenbedingungen an. Die Bereiche Wohnen und Mobilität stärker zu verknüpfen ist jedenfalls sehr vielversprechend. Beispiel Mobility Points - dies ist als öffentliche Aufgabe zu sehen! Dazu sind entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen nötig.



Bei Bildungs- und Empowerment-Projekten (siehe Beiträge von M. Artner und A. Segert) wird deutlich, dass es sich um erfolgreiche Pilotprojekte handelt, die aber in bestehenden Strukturen kaum in den Dauerbetrieb überführt werden können.

- Notwendige Schritte zur Überwindung von Herausforderungen:

Wie kann die Nachfrage verstärkt und Sharing aus der Nische geholt werden? Obwohl das eigene Auto oft nach wie vor ein Statussymbol ist, können bedürfnisgerechte Angebote, die sich im Alltag bewähren und einfach nutzbar sind, viel ausrichten. Dabei gibt es aber keine Patentrezepte, wie etwa verschiedene Ansätze im ländlichen Raum zeigen. Derzeit gibt es, wie etwa das Schulprojekt gezeigt hat, noch viele Zugangshürden zum Sharing. Nach deren anfangs mühsamer Überwindung waren die mitmachenden SchülerInnen hoch motiviert. Die soziale Funktion ist ein besonders wichtiges Kriterium - beim Sharing kommen die Menschen zusammen! Bei wohnungsnahen Mobility Points ist auch die Preisgestaltung ausschlaggebend für den Erfolg.

- Wo sind Umkehrschübe erforderlich?

Derzeit gibt es unterschiedliche Sharing-Modelle von verschiedenen Anbietern. Was meist fehlt, ist eine zentrale Anlaufstelle, eine Koordination durch die öffentliche Hand, die Einbettung in ein Gesamtkonzept. Wenn das Sharing-Prinzip weite Verbreitung finden soll, ist ein echter Kulturwandel nötig - erfolgreiche Aktivitäten mit hohem Bekanntheitsgrad tragen zu diesem Kulturwandel bei.

Eva Favry

„Seit über 20 Jahren arbeite ich als Raumplanerin im Wiener Planungsbüro Rosinak & Partner. Meine vielfältigen Arbeitsschwerpunkte liegen an der Schnittstelle zwischen räumlicher Entwicklung, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Stadt und Land. Mit nachhaltiger und innovativer Mobilität habe ich mich außerdem auch als Carsharing-Nutzerin der ersten Stunde und beim autofreien Wohnen beschäftigt.“





E-Mobilität

Tischhost: Angelika Rauch

Impulse von Marlene Doiber (Hawelka)

Alexandra Millonig

Impuls: Marlene Doiber (Hawelka)

eMobility am Weg auf die Straßen der Stadt – und am Land

Aufbauend auf den Erfahrungen aus den Demonstrations- und Umsetzungsprojekten eMORAIL, eMORAIL advanced, eTaxi Wien und emobil bringt's sowie dem Einblick in den Car-Sharing Betrieb im Zuge von e4-share wurde ein Einblick in die Praxis der Elektromobilität gegeben. Alle Ansätze hatten bzw. haben die Ziele, E-Mobilität auf die Straße zu bringen und die alltägliche Mobilität umweltfreundlicher zu gestalten. Dazu werden bzw. wurden die Projekte durch öffentliche Mittel gefördert bzw. finanziert. Im Sinne der Forschung konnte viel Erfahrung in darauf aufbauende Weiterentwicklungen oder den Echtbetrieb mitgenommen werden. Die erwarteten Effekte hinsichtlich der Marktreife der E-Mobilität liegen jedoch oft hinter den Erwartungen.

Im Impulsvortrag wurde schwerpunktmäßig ein Einblick in die alltäglichen Anforderungen an Mobilität / Transport und die entsprechenden Herausforderungen mit E-Mobilität gegeben – aufbauend auf den Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit Privatpersonen, Taxiunternehmen, Lieferservice-BetreiberInnen und Unternehmen aber auch an der Schnittstelle zu Interessensvertretungen und AuftraggeberInnen.

In den beiden Leuchtturmprojekten eMORAIL und eMORAIL advanced wurden bereits 2010 bedarfsgerechte Services für PendlerInnen in Verbindung von E-Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) entwickelt. Aus dem Forschungsprojekt eMORAIL ist das Konzept ÖBB Rail&Drive (1) entstanden, bei dem sich ein/e PendlerIn und ein/e TagesnutzerIn ein Elektrofahrzeug teilen. Eine weitere Erfolgsstory ist die Konzeption und Umsetzung des eShuttle-Services ‚LeibnitzMobil‘ (2), das seit Oktober 2015 in Betrieb ist, ein gut funktionierendes Anruf-Sammelsystem mit Anbindung zum ÖV.

Ziel im ‚eTaxi Wien‘ Projekt war es, Wiener Taxis von konventionell auf elektrisch betriebene Fahrzeuge umzustellen und diesen Prozess organisatorisch und hinsichtlich Förderabwicklung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zu unterstützen und damit E-Mobilität sichtbar und erlebbar zu machen – für Taxiunternehmen, -lenkerInnen und die Bevölkerung. Es waren alle relevanten StakeholderInnen vertreten, mit dem Ziel ab 2016 den Echtbetrieb in Wien zu ermöglichen. Neben der Errichtung von Schnellladestationen galt es jedoch vor allem, Taxiunternehmen und LenkerInnen umfassend zu informieren, Awareness zu schaffen und im Betrieb AnsprechpartnerIn zu sein an der Schnittstelle zw. vielen unterschiedlichen AkteurInnen, um alle Anfragen und Herausforderungen möglichst rasch zu lösen. Abgerundet wurde das Projekt mit der Evaluierung der Umwelteffekte, der Einbettung in das Gesamtverkehrssystem einer Stadt sowie der Sichtbarkeit für die Bevölkerung – schließlich kann das Taxi der erste direkte Kontakt mit E-Mobilität sein.



Beim nachhaltigen Gütertransport im urbanen Raum kann E-Mobilität für substantielle Verbesserungen sorgen: Im Projekt ‚emobil bringt´s‘ wurden fundierte Entscheidungsgrundlagen für den Einsatz von E-Fahrzeuge beim Aufbau neuer oder zur Optimierung bestehender Lieferservices erarbeitet (4). Die Herausforderung in der Gütermobilität – ähnlich wie im Taxibetrieb – ist jedoch, dass das Hauptgeschäft des Betriebes reibungslos laufen muss und oftmals keine zeitlichen und / oder finanziellen Ressourcen für Experimente mit einer neuen Technologie bereitstehen. Das Resultat: Es wird auf altbekannte Lösungen zurückgegriffen.

Beim Aufbau und Betrieb skalierbarer E-Car-Sharing Systeme (stationsbasiert und free-floating) entstehen eine Reihe von Herausforderungen für BetreiberInnen und Kommunen, die oft nicht den Anforderungen der Bevölkerung entsprechen. Einerseits ließen sich räumliche und Dispositionsprobleme mit mathematischen Optimierungsmodellen effizient lösen. Auf Basis dieser Modelle konnten im internationalen Projekt e4-share Empfehlungen für diese StakeholderInnengruppen abgeleitet werden.

Vor allem die räumliche Ausdehnung eines Betriebsgebietes und rechtlich-organisatorische Vorgaben einer Stadtverwaltung an Car-Sharing Betriebe und deren Auswirkungen treffen auf unterschiedliche Anforderungen: ein wirtschaftlicher Betrieb in urbanen Randzonen ist nicht möglich; Angebot und Nachfrage führen in diesem Fall zu einem Überangebot in urbanen Zentren. Zusätzlich werden Standorte meist nicht bzw. nie nach mathematisch / betrieblich optimalen Lösungen geplant, da andere Faktoren aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten in Stadtverwaltungen eine Rolle spielen.

Zentrale Botschaft(en)

Lösungsansätze für die Herausforderungen aus Sicht der Forschung sind zusätzliche Maßnahmen im Bereich Bewusstseinsbildung bzw. Erlebbarmachen von Elektromobilität, aber auch vereinfachte organisatorisch-administrative Strukturen für Unternehmen, denn Änderungen des eigenen Mobilitätsverhaltens / der betrieblichen Mobilität sind mit persönlichem Energieaufwand bzw. zeitlichen und finanziellen Ressourcen verbunden und Gewohnheiten nur schwer änderbar:

Bewusstmachung von nachhaltiger Mobilität im Allgemeinen bereits im Kindesalter.

Persönliche Belohnung und möglichst niedrige Einstiegsbarrieren zur Akzeptanzsteigerung und Unterstützung tatsächlicher Verhaltens- bzw. betrieblichen Änderungen.

Politische Pull oder Push-Faktoren wie z.B. Zufahrtserlaubnis nur für Elektrofahrzeuge bei Zustellungen, Zufahrts- und Parkbeschränkungen für Benzin- und Dieselfahrzeuge, etc.

Unterstützung und Angebote in der Auseinandersetzung mit einer neuen Technologie und hinsichtlich Anpassung der Fahrweise, eingespielter Gewohnheiten aber auch in Bezug auf organisatorisch-administrative Hürden → Wichtige Bedeutung der Personen an den Schnittstellen zwischen FörderempfängerInnen und Förderinstitutionen.

Role Models/Early Adopters in der jeweiligen Branche als KommunikatorInnen der Erfahrungen mit den Fahrzeugen – angepasst an deren spezifische Anforderungen – zur Vermeidung der Verbreitung von Falschinformationen und v.a. zur Steigerung des Vertrauens.

Unterstützung auf Angebotsseite zur Ermöglichung gleichwertiger Betriebsstrukturen und Servicelevels. Betriebssicherheit kann auch zu einer Erhöhung der Nachfrage führen - v.a. Unternehmen benötigen höhere Servicelevels als aktuell in der E-Mobilität angeboten werden.

Wie ist Gender & Diversity mitgedacht/mitberücksichtigt?

Der Umstieg auf Elektromobilität hängt stark von den individuellen – privaten oder betrieblichen –



Anforderungen sowie den agierenden AkteurInnen ab und ist kein Konzept für jede/n. Die Berücksichtigung der individuellen Lebensumstände (Privatpersonen; Wohnort, Haushaltsstruktur, Arbeitsverhältnis, Familienverhältnis, etc.) bzw. der entsprechenden Unternehmensstrukturen (Unternehmensgegenstand, Standort, etc.) ist ein wichtiger Faktor auf dem Weg zur Marktreife der E-Mobilität.

Verwendete Literatur

Die beschriebenen Erkenntnisse basieren im Wesentlichen auf persönlichen Erfahrungen aus den Projekten in den vergangenen Jahren.

ÖBB Rail&Drive: <https://www.railanddrive.at/de>

Shuttle LeibnitzMobil: <http://www.leibnitz.at/buergerservice/leibnitzmobil/>

Schulungsvideo eTaxi: <https://youtu.be/QRGe3TvmgUY>

Projektwebseite emobil bringt's: <http://www.emobilbringtst.tbwrknowledge.org/>

Marlene DOIBER (Hawelka)

geboren 1987, Wien

Studium der Raumplanung und Raumordnung an der TU Wien

Projektleiterin bei tbw research GesmbH

Themenschwerpunkte: zukunftsfähige und innovative Mobilitätssysteme, Elektromobilität, Raumplanung, Verkehrsplanung, aktive Mobilität,

Tätigkeitsbereiche: Forschung und Entwicklung, Projektmanagement, Förder- und Proposalmanagement sowie –beratung

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind)

- Zukunftsfähige, nachhaltige Mobilitätslösungen für den städtischen und ländlichen Raum.
- Transsektorale Betrachtung bei der Entwicklung von Mobilitätsservices, -innovationen, etc.
- Gesteigerte Berücksichtigung der Perspektive der NutzerInnen zur Erhöhung der Akzeptanz.
- Nachhaltige Alltagsmobilität → aktive Mobilität als Beitrag zu individuellen, betriebswirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Benefits.
- Weitere Verbesserungen im Bereich ‚Mobility as a Service‘ (Mobilität als Dienstleistung) - Alles aus einer Hand – v.a. in Zusammenhang mit dem Konzept des Teilens (Sharing) zur Reduktion des Gesamteinsatzes von Ressourcen.



Impuls: Alexandra Millionig

Welchen Beitrag leistet Elektromobilität zu langfristigen Zielen?

Was bedeutet Elektromobilität?

Wenn wir heute von Elektromobilität sprechen, werden meist Elektroautos gemeint, deren Implementierung seit einigen Jahren intensiv vorangetrieben wird, um damit Mobilität effizienter zu gestalten und Lärm- und Emissionsbelastungen zu reduzieren. Elektrische Antriebe sind jedoch kein neues Konzept und nicht auf den MiV beschränkt. Vor allem der Schienenverkehr wird bereits zum überwiegenden Teil elektrisch betrieben, wodurch sich auch entsprechende Vorteile in der Ökobilanz ergeben. Elektroantriebe erobern aber nicht nur den PKW-Verkehr, sondern ersetzen auch immer mehr Muskelkraft, z.B. durch Elektrofahrräder oder Elektro-Microscooter, Monowheels etc., die immer öfter auf Fußwegen eingesetzt werden.

Vorteile der Elektromobilität

Elektromobilität verspricht vor allem lokale Entlastung von Schadstoff- und Lärmemissionen, was insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Abkehr von fossilen Kraftstoffen und die Steigerung der Lebensqualität von AnrainerInnen von Verkehrswegen positiv bewertet wird. Gleichzeitig ist der Wirkungsgrad von Elektromotoren wesentlich höher als jener von Verbrennungsmotoren, wodurch es zu einer Erhöhung der Effizienz kommt. Auch im Beschleunigungsverhalten als auch bei Steigungen haben Elektromotoren klare Vorteile.

Die zunehmende Verfügbarkeit von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zur Unterstützung aktiver Mobilitätsformen eröffnet auch neue Optionen, z.B. steigt der Anteil des Fahrradverkehrs auch unter älteren Personen dank der elektrischen Unterstützung, und die „letzte Meile“ zu ÖV-Stationen wird immer öfter mit Hilfe von (teils elektrisch betriebenen) Mikrofahrzeugen zurückgelegt, was den Einzugsbereich der Haltestellen erweitert.

Nachteile und Reboundeffekte

Seit der Einführung von Elektroautos haben sich einige der erwarteten Vorteile allerdings nicht im erhofften Ausmaß bewahrheitet (1,2). Im Hinblick auf die Umweltbilanz wird Elektromobilität mittlerweile wesentlich kritischer gesehen und zum Teil von Experten sogar schlechter als für konventionelle Fahrzeuge bewertet. Vor allem bei Betrachtung des Lebenszyklus von Elektrofahrzeugen tragen die Herstellung und Entsorgung von Batterien zu einer ungünstigen Gesamtbilanz bei. Zudem sind manche Rohstoffe (z.B. Lithium) global gar nicht in ausreichendem Maß verfügbar, um alle Fahrzeuge auf Elektrofahrzeuge umzustellen.

Im Betrieb fallen zwar weniger lokale Emissionen an (wobei z.B. Feinstaub, der durch Abrieb entsteht, nicht reduziert wird), aber der Strommix ist in den meisten Ländern noch nicht ausreichend auf nachhaltige Stromerzeugung umgestellt, wodurch Schadstoffemissionen lediglich räumlich verlagert werden. Damit schneiden Elektroautos derzeit kaum besser ab als sparsame Verbrenner.

Doch auch wenn neue Verfahren in Herstellung, Entsorgung und Stromerzeugung die Klimabilanz verbessern, bleiben wesentliche Nachteile des Autoverkehrs bestehen und werden durch Verhaltensanpassungen der NutzerInnen sogar verstärkt. In Bezug auf Energieeinsatz und Platzverbrauch pro Personenkilometer ist der PKW mit Abstand die schlechteste Wahl, eine Strecke zurückzulegen. Sparsamere Antriebe haben in der Vergangenheit auch nicht zu Energieeinsparungen geführt; stattdessen geht die Tendenz zu immer größeren und schwereren Fahrzeugen. Schließlich



führt die Förderung von Elektromobilität auch zu Verhaltenseffekten, die mögliche Vorteile wieder ausgleichen. In Norwegen zeigen jüngste Studien zum Beispiel, dass die intensive Förderung von Elektromobilität mittlerweile zu einer Steigerung des PKW-Verkehrs geführt haben, weil sich mehr Leute ein (Zweit-)Fahrzeug leisten können, Elektrofahrzeuge generell stärker genutzt werden und viele der heutigen ElektrofahrerInnen früher mit dem ÖV oder aktiv ihre Wege zurückgelegt haben (3). Ähnliche negative Folgen könnte der vermehrte Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrrädern und Mikrofahrzeugen auf Fußwegen haben, indem die aktive Bewegung noch weiter zurückgeht und langfristige Gesundheitskosten entstehen. Solche Reboundeffekte können letztendlich dazu führen, dass die Verkehrs- und Klimasituation sich schlechter entwickelt als ohne die Einführung der Innovation.

Beitrag der Elektromobilität zu langfristigen Zielen

Neueste Erkenntnisse zeigen, dass der Beitrag der Elektromobilität zu verkehrspolitischen Zielen unklar ist. Es ist zu befürchten, dass die Umstellung auf Elektroantriebe im Individualverkehr zu keiner wesentlichen Verbesserung negativer Verkehrsfolgen (z.B. Schadstoffbelastung, Platzverbrauch, Gesundheitsfolgen) führt und möglicherweise sogar nachteilige Entwicklungen nach sich ziehen kann. Es braucht daher – wie bei allen Innovationen – eine integrierte und langfristige Abschätzung der Folgen und externen Kosten, die auch Verhaltensaspekte mitberücksichtigt. Damit kann die Rolle einer Innovation konkreter festgelegt und Rahmenbedingungen definiert werden, um Vorteile nutzen zu können (z.B. bessere Fahrradmobilität für ältere Personen) ohne eine Gesamtverschlechterung zu riskieren.

Zentrale Botschaft(en)

Technologische Entwicklungen, die die Lösung vieler verkehrsbedingter Probleme versprechen, erweisen sich oft in der Umsetzung (die meist mit großem Tempo vorangetrieben wird) als wesentlich weniger erfolgreich als angenommen. Da diese Tendenz bekannt ist, könnte man durch eine umfassende und langfristige Abschätzung von Folgen (z.B. Umweltfolgen, Gesundheitsfolgen, Folgen für bestimmte Zielgruppen), die auch Verhaltensreaktionen mit einbezieht, von vornherein mögliche problematische Entwicklungen frühzeitig erkennen und diesen entgegensteuern, um damit ein ausgewogenes und nachhaltiges Verkehrssystem zu erreichen.

Verwendete Literatur

- Teufel, D., Arnold, S., Bauer, P., Schwarz, T. (2017): Ökologische Folgen von Elektroautos - Ist die staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll? UPI-Bericht Nr. 79, UPI Umwelt- und Prognose-Institut, http://www.upi-institut.de/UPI79_Elektroautos.pdf
- Plötz, P.; Gnann, T.; Kühn, A.; Wietschel, M. (2013): Markthochlaufszszenarien für Elektrofahrzeuge – Langfassung. Studie im Auftrag der acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften und der Nationalen Plattform Elektromobilität (AG7). Karlsruhe: Fraunhofer ISI, <https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/cce/2014/Fraunhofer-ISI-Markthochlaufszszenarien-Elektrofahrzeuge-Langfassung.pdf>
- Holtmark, B., & Skonhoft, A. (2014). The Norwegian Support and Subsidy Policy of Electric Cars. Should it Be Adopted by Other Countries? *Environmental Science & Policy*, 42, 160-168, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1462901114001208>



Alexandra MILLONIG

Dr. Alexandra Millonig ist seit 2005 bei AIT Austrian Institute of Technology tätig und erforscht als Senior Scientist menschliches Mobilitätsverhalten, gruppenspezifische Verhaltensmuster und Einflussfaktoren sowie Motivationsstrategien für Verhaltensänderungen zur Förderung von umweltverträglichen Mobilitätsstilen. Auf Europäischer Ebene ist sie in der ECTRI Thematic Group Mobility aktiv und ist Teil des Planning Committees des 6. EU-US Symposiums 2018. Im Juni 2010 wurde sie aufgrund ihrer Leistungen zur „FEMtech Expertin des Monats“ im Rahmen des FEMtech Programmes des BMVIT zur Förderung von Frauen in Forschung und Technologie gewählt; das von ihr geleitete Forschungsprojekt GeSMo wurde für den Staatspreis Mobilität 2013 nominiert.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Umfassende und evidenzbasierte Bewertung der Wirkungen von Maßnahmen
- Kommunikation von Forschungserkenntnissen für unterschiedliche Akteure (Bevölkerung, Verwaltung, Industrie) zur Sensibilisierung für die Folgen von Entscheidungen (vor allem auch künftige Generationen)
- Suffizienz im Verkehrskontext

Meine Publikationen und Expertise

Ausgewählte Publikationen:

https://www.researchgate.net/profile/Alexandra_Millonig/publications

Webprofile:

http://www.ait.ac.at/ueber-das-ait/researcher-profiles/?tx_aitprofile_pi1%5Bname%5D=Millonig-Alexandra

<https://linkedin.com/in/alexandramillonig>

<http://www.femtech.at/user/12212>

Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost

Angelika Rauch

Ohne Elektromobilität in Verbindung mit Strom aus nachhaltigen Energiequellen wird es nicht möglich sein unsere Klimaziele zu erreichen, in diesem Punkt waren sich alle Diskutantinnen einig. Über die Einsatzbereiche der Elektromobilität wurde jedoch sehr kontrovers diskutiert. Hier reichten die Meinungen vom raschen Austausch von Benzin und Dieselfahrzeugen zu Elektrofahrzeugen, bis zu kritischen Meinungen, die in der Elektromobilität eine Gefahr für andere Mobilitätsarten wie Radfahren oder zu Fuß gehen sehen und Elektromobilität nur in Verbindung mit dem ÖV einsetzen möchten. Auch aktuelle Herausforderungen wie Batterieerzeugung mit seltenen Erden oder Batterieentsorgung waren ein Thema.

Spannende Fragestellungen, über die lange diskutiert wurde:

Die Antriebsart war für die meisten Teilnehmerinnen nicht so relevant, die Frage lautete: Ist Mobilität an sich ein Menschenrecht d.h. ist es mein Recht, mobil zu sein? Ist eine Einschränkung der



Mobilität undemokratisch? Oder ist es vielmehr undemokratisch, Abgase mit Benzin und Dieselfahrzeugen zu produzieren.

Weitere Grundsatzfragen lauteten:

- Sollen Kosten für Elektrofahrzeuge niedriger werden oder sollten nicht Benzin und Dieselfahrzeuge teurer werden?
- Führen Elektrofahrzeuge nicht auch zu Konflikten im öffentlichen Raum?
- Führt der erhöhte Strombedarf zu Atomkraftwerken?

Als besonders zukunftsfähig wurde die Elektrifizierung von Bahnstrecken, die noch nicht elektrifiziert sind, gesehen und im Einzugsbereich von Haltestellen.

Angelika Rauch

Ist Geschäftsführerin der tbw research GesmbH und arbeitet seit vielen Jahren an der Forschung, Entwicklung und Umsetzung innovativer und integrierter Mobilitätslösungen. Sie ist im erweiterten Vorstand von WIMEN und im Vorstand der BiEM (Bundesinitiative eMobility Austria) tätig.

Inhaltliche Schwerpunkte: Mobilitätsforschung, Gender & Diversität in Technik und Forschung.





Aging Society

Tischhost: Traude Oberzaucher

Impulse von Daniel Bell

Birgit Hofleitner

Marlene Mayr

Impuls: Daniel Bell

Demenz und Mobilität – Projekt Kompetenz

Im österreichischen Forschungsprojekt KOMPETENZ (gemeinsam mit Research & Data Competence; gefördert vom bmvit im Rahmen von MdZ) wurden die Bedürfnisse, Barrieren und Hemmnisse von demenzkranken Personen, Angehörigen und Betreuenden bei Außer-Haus-Aktivitäten erforscht. Unter Berücksichtigung des aktuellen Stands bestehender Technologien im ITS (Intelligente Transport Systeme) Bereich, und Ansätzen des design4all, sollten Aspekte identifiziert werden, die für betroffene Personen bei der sicheren und aktiven Nutzung des öffentlichen Raums relevant sind. Es wurde nach einer Methodologie gesucht, die sowohl auf individueller Ebene den unmittelbar Betroffenen als auch auf struktureller Ebene den InfrastrukturbetreiberInnen und den Verantwortlichen im Verkehrsbereich, sowie den Betreuungseinrichtungen ein Instrumentarium in die Hand gibt, den öffentlichen Raum hinsichtlich ihrer „Demenzfreundlichkeit“ zu bewerten. Von Interesse war dabei, welche Faktoren die unterschiedlichen Subgruppen von Menschen mit Demenz dahingehend motivieren, sich komfortabel und sicher, ob in Begleitung oder alleine häufiger außer-Haus zu bewegen. Neben Menschen mit Demenz und ihren Angehörigen (im Rahmen von Fokusgruppendifkussionen und Stadtspaziergängen) wurden mehrere ExpertInnen (im Zuge von ExpertInneninterviews und Workshops) eingebunden, die im Bereich Mobilität und Verkehr, sowie auf wissenschaftlicher Ebene mit Menschen mit Demenz in Verbindung standen und somit Wissen und Erfahrung in Hinblick auf die Mobilität dieser bestimmten Zielgruppe einbringen konnten. Im Rahmen des Projekts konnten auf Grundlage der partizipativen Prozesse zentrale Forderungen zur Aufrechterhaltung der Mobilität dieser Zielgruppe aufgestellt werden, die die Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum allgemein verbessern können.

Zentrale Botschaft(en)

Bei der Untersuchung der Mobilität von Menschen mit (milder) Demenz gilt es sowohl die individuelle Dimension (Lebenssituation & Gesundheit), als auch die tangierten Handlungsfelder auf infrastruktureller, Service- und Informationsebene als auch auf sozialer und Interaktionsebene und deren Wechselwirkungen bei den Ableitungen von Maßnahmen zu berücksichtigen. Die Wirkungen (technischer) Innovationen sind nicht für alle potentiellen NutzerInnengruppen gleich. Die nachhaltige Veränderung des öffentlichen Raumes und moderner Mobilitätssysteme sind von einer umfassenden und iterativen Analyse der Bedürfnisse aller NutzerInnengruppen abhängig.



Daniel Bell

Daniel Bell, Jahrgang 1983, hat an der Universität Wien Soziologie studiert. Seit 2009 ist er bei FACTUM als wissenschaftlicher Mitarbeiter und forscht zum Thema Mobilität. Seine derzeitigen Schwerpunkte umfassen Mobilität von Menschen mit speziellen Bedürfnissen, Digitalisierung und Automatisierung in der Mobilität sowie Lebensqualitätsforschung.

Impuls: Birgit Hofleitner

Demenz in Bewegung

Das Projekt „Demenz in Bewegung“ (gefördert vom BMVIT Programm „Mobilität der Zukunft“) erforscht die außerhäusliche Mobilität von Menschen mit Demenz und legt den Schwerpunkt auf das Unterwegssein im öffentlichen Raum der Personen mit Demenz. Das Besondere an dem Projekt ist, dass das Forschungsteam nicht ÜBER sondern MIT Menschen mit Demenz forscht. Menschen mit Demenz kommen selbst zu Wort, da sie als Expertinnen und Experten zum Unterwegs Sein im öffentlichen Raum auf ihren Wegen begleitet und befragt werden. In der Zusammenarbeit mit einer vulnerablen Personengruppe – nämlich Personen mit Demenz – sind forschungsethische Überlegungen von zentraler Bedeutung (Hopf 2000b, Bioethikkommission 2013). Aus diesem Grund wurden bereits im Vorfeld der empirischen Untersuchungen ethische Überlegungen angestellt und ein Ethikantrag bei der Ethikkommission des Landes Kärnten eingereicht. Mit einem positiven Bescheid dieser Kommission wurde dann der Kontakt zu Menschen mit Demenz gesucht.

Die Ein- und Ausschlusskriterien an der Teilnahme des Projektes erleichterten den Gatekeepern die Auswahl der Personen. Als Grundlage der Kriterien wurde die Validation nach Naomi Feil (Feil/de Klerk-Rubin 2013) herangezogen, in der vier Phasen der Demenz beschrieben sind. Teilnehmende sollen sich dabei in der Phase I befinden. So weisen Menschen in der Phase I oft eine mangelhafte Orientierung, Vergesslichkeit, Probleme bei komplexen Aufgaben, Verleugnen von Demenz, Ungeduld und Distanziertheit auf. Ebenfalls herangezogen wurde der Mini-Mental-State-Examination (MMSE), wobei Werte von 20 bis 26 optimal für die Teilnahme sind. Menschen mit Demenz verfügen in dieser Phase zudem die Fähigkeit Entscheidungen abwägen und kommunizieren zu können, was für das Unterschreiben der Einwilligung notwendig ist. Die Forscherinnen selbst nahmen an einer Validationsschulung teil, um sich mit den Spezifika beim In-Kontakt-Treten sowie bei der personenzentrierten Kommunikation mit Menschen mit Demenz vertraut zu machen.

Sich selbstverständlich in öffentlichen und privaten Räumen bewegen zu können, ist für viele Formen des sozialen Miteinanders und einer selbstbestimmten Lebensführung – auch bei Menschen mit Demenz und deren An- und Zugehörigen – zentrale Voraussetzung. Allerdings kommt es bei diesen Personen im fortschreitenden Prozess der demenziellen Erkrankung zu einem Rückzug aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen. Bedingt durch diesen Rückzug wird auch die außerhäusliche Mobilität stark eingeschränkt und es kommt zunehmend zu einer Isolation der Personen.

Anja Rutenkröger (2014) fasst die aktuellen wissenschaftlichen Untersuchungen zusammen und kommt zum Schluss:

Bewegung reduziert das Risiko an Demenz zu erkranken um 30 bis 50 Prozent. Bewegung kann kognitive Funktionen bei bereits erkrankten Personen signifikant verbessern (Rutenkröger 2014: 7).



Mit diesem Ergebnis bestätigt sie den Befund, der bereits 2008 in der Ausgabe von „desorientiert“ „Let's move – Bewegung und Demenz“ (Demenz Support Stuttgart 2008) publiziert wurde.

Um einerseits Menschen mit Demenz und den Zu- und Angehörigen die selbstständige Mobilität auch in öffentlichen Räumen zu ermöglichen und andererseits mit der Förderung der Mobilität und der Bewegung das Risiko an Demenz zu reduzieren, ist es notwendig und eine bedeutende gesellschaftliche Aufgabe, die – sozialen, baulich-räumlichen und technisch-infrastrukturellen – Umwelten so zu gestalten, dass Personen mit Demenz nicht verletzt oder stigmatisiert werden (Heimerl 2015: 268f).

Die TeilnehmerInnen konnten sich in ein bis drei Teilbereiche des Projektes „Demenz in Bewegung“ einbringen: Narrative Interviews, der Begehungsstudie und der Usability Studie.

In den narrativen Interviews erzählten Menschen mit Demenz ihren Alltag, sprachen über ihre Mobilität früher und heute und artikulierten Probleme, mit denen sie im öffentlichen Raum konfrontiert sind. In der Begehungsstudie begleiteten die Forscherinnen die Personen mit Demenz zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln auf ihren Alltagswegen. Dabei hielt eine Forscherin mittels teilnehmender Beobachtung während des Gehens bzw. Nutzens von öffentlichen Verkehrsmitteln Barrieren und Probleme fest, während die zweite Forscherin mithilfe von leitfadengestützten Interviewfragen validierend die Erfahrungen, Hürden, Orientierungspunkte und unterstützenden Faktoren dokumentierte. Bei den gemeinsamen Wegen konnten Orientierungsmerkmale, Strategien, Bedürfnisse und Barrieren festgestellt werden, welche für die Menschen mit Demenz hilfreich bzw. hinderlich sind. Wesentliche Erkenntnisse über die Orientierung im öffentlichen Raum wurden zudem in der Usability Studie gesammelt. In dieser wurden Menschen mit Demenz gebeten, kleine Orientierungsaufgaben mit Hilfe von Wiener Stadtplänen und Bezirksplänen sowie mit Hilfe von Fahrplänen der Wiener Linien zu lösen.

Die befragten Personen erzählten und zeigten auf, wie sie ihre Wege von zu Hause aus planen und welche Hilfsmittel für diese Planungen verwendet werden. Ebenfalls in der Usability Studie wurde erhoben, welche am Markt befindlichen technischen Geräte Personen mit Demenz unterstützen könnten und wie Menschen mit Demenz gegenüber diesen neuen Technologien und Hilfsmitteln eingestellt sind.

Das Ziel des Projektes war es mittels der empirischen Erhebungen Grundlagenwissen zu generieren und darauf aufbauen konkrete Handlungsempfehlungen für die verkehrsplanerische Praxis zum „Umgang mit Menschen mit Demenz – Fokus Unterwegs Sein mit öffentlichen Verkehrsmitteln und im öffentlichen Raum“ zu entwickeln. Die Handlungsempfehlungen werden für FachplanerInnen und EntscheidungsträgerInnen, die mit Belangen der öffentlichen Verkehrsmittel, der Verkehrsinfrastruktur, sowie der Stadtplanung befasst sind, für MitarbeiterInnen von Verkehrsunternehmen, wie BuslenkerInnen, StraßenbahnfahrerInnen, U-BahnfahrerInnen und dem Personal der U-Bahn-Aufsicht, sowie der Forschungs- und Entwicklungscommunity, die an der Schnittstelle Verkehr/außerhäusliche Mobilität und Ambient Assisted Living (AAL) tätig sind und technologische und/oder kommunikationsbasierte Produkte und Services in den Bereichen Verkehrsinformationstechnologie, Verkehrstelematik, Verkehrssystemen etc. für die Zielgruppe Menschen mit Demenz entwickelt.

Zentrale Botschaft(en)

Forschung über gewisse Zielgruppen kann nur MIT diesen Zielgruppen gemeinsam erfolgen. Besonders für Menschen mit Demenz sind klare und einfach strukturiert gestaltete Umwelten im öffentlichen Raum wichtig. Werbeflächen, eine Flut an Verkehrsschildern, Lärm der Straßen und ähnlich gestalteter Straßenquerschnitt tragen nicht zur Orientierung von Personen mit Demenz bei.



Wichtig sind abwechslungsreich gestaltete Freiräume mit Aufenthaltsqualitäten und Rückzugsmöglichkeiten, eine gute Nahversorgungsinfrastruktur und barrierefrei gestaltete Straßenräume.

Wie ist Gender & Diversity mitgedacht/mitberücksichtigt?

Die Studien im Projekt „Demenz in Bewegung“ wurden gemeinsam MIT den Personen mit Demenz durchgeführt. Damit das Projektteam optimal auf die Erhebungen vorbereitet ist, wurden im Vorfeld Validationsschulungen besucht. Validation ist eine spezielle Form der Kommunikation, die vor allem bei der Arbeit mit Menschen mit Demenz angewendet wird. Während der Gespräche MIT Menschen mit Demenz stellten sich die Forscherinnen empathisch auf die jeweiligen Lebenssituationen und Bedürfnisse der Personen ein und versuchten ohne Stress und Druck hinderliche und förderliche Faktoren der außerhäuslichen Mobilität von Menschen mit Demenz zu erfragen. Dabei stand nie die Forschung im Mittelpunkt, sondern die Menschen mit ihren Bedürfnissen und Wünschen. Gender- und Diversity-Aspekte wurde dabei konzeptionell mitberücksichtigt. Auch über die Aspekte der ethischen Forschung wurden im Vorfeld Überlegungen angestellt und ein Antrag bei einer Ethikkommission eingereicht. In einem Informed Consent wurden die Teilnehmenden über die Forschungsinhalte informiert und bestätigten, dass sie die Studien jederzeit ohne die Angabe von Gründen abbrechen können.

Verwendete Literatur

Feil, Naomi & de Klerk-Rubin, Vicki (2013). Validation. Ein Weg zum Verständnis verwirrter alter Menschen. München, Basel: Ernst Reinhardt.

Fercher, Petra & Sramek, Gunvor (2013). Brücken in die Welt der Demenz. Validation im Alltag. München, Basel: Ernst Reinhardt.

Heimerl, Katharina (2015). Ethische Herausforderungen für die Sorgenden von Demenzerkrankten. Imago Hominis. Demenz als ethische Herausforderung I. Quartalsschrift für Medizinische Anthropologie und Bioethik, 22(4), 267- 276.

Rutenkröger, Anja (2014). Bewegung trotz(t) Demenz. DeSSorientiert, 2/14, 4-10.

Sepandj, Asita (2014). Krankheitsbild Demenz. In Sabine Höfler, Theresa Bengough, Petra Winkler & Robert Griebler (Hrsg.), Österreichischer Demenzbericht 2014 (S.4-8). Wien: Bundesministerium für Gesundheit und Sozialministerium.

von Unger, Hella (2012). Partizipative Gesundheitsforschung: Wer partizipiert woran? Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research, 13(1), Art. 7, <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs120176> [Datum des Zugriffs: 29.05.2016]

Wancata, Johannes (2015). Verbreitung von Demenz. In Sabine Höfler, Theresa Bengough, Petra Winkler & Robert Griebler (Hrsg.), Österreichischer Demenzbericht 2014 (S.15-31). Wien: Bundesministerium für Gesundheit und Sozialministerium.

Birgit HOFLEITNER

Birgit Hofleiter, Landschaftsplanerin und Kindergartenpädagogin, Projektkoordinatorin und Junior Researcher im Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH, Universitätslektorin an der Universität Graz.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

Mobilität, Mobilitätsbedürfnisse von Personen mit Demenz, Barrierefreiheit, Stadt der kurzen Wege, Maßnahmen gegen Urban Heat Islands, Forschungsethik, Wissensvermittlung zwischen verschiedenen Personengruppen, Stadtplanung etc.



Meine Publikationen und Expertise

Auszug:

Knoll, Bente; Hofleitner, Birgit; Kremer, Anja; Reitinger, Elisabeth; Pichler, Barbara; Egger, Barbara: Wenn die Orientierung versagt – unterwegs mit Menschen mit Demenz. Reviewed paper. In: Real Corp Proceedings, Bd. 2017. Online verfügbar unter http://programm.corp.at/cdrom2017/papers2017/CORP2017_47.pdf, zuletzt geprüft am 02.10.2017.

Reitinger, Elisabeth; Pichler, Barbara; Knoll, Bente; Egger, Barbara; Hofleitner, Birgit (2017): Mobility of people with dementia in public space – ethical aspects of participatory research. 27th Alzheimer Europe Konferenz "Care today, cure tomorrow". Alzheimer Europe. Berlin, 03.10.2017.

Knoll, Bente; Reitinger, Elisabeth; Pichler, Barbara; Hofleitner, Birgit; Egger, Barbara: Partizipatives Forschen mit Menschen mit Demenz zu deren Mobilitätserfahrungen: Methodische und forschungsethische Herausforderungen. In: Institut für Höhere Studien (im Erscheinen).

Knoll, Bente; Hofleitner, Birgit; Kremer, Anja; Reitinger, Elisabeth; Pichler, Barbara; Egger, Barbara: Dementia on the move: Preliminary results based on a participative qualitative research project focusing on the daily mobility patterns of people with dementia. In: TRA 2018 (wird in Conference Proceedings erscheinen).

Impuls: Marlene Mayr

SenseCity – eine virtuelle Stadt der Sinne

Projekt SenseCity, gefördert als Grundlagenforschung durch den Zukunftsfonds Steiermark, widmet sich seit Anfang 2017 dem Ziel, das Potential einer virtuellen Umgebung für mehr Genuss und Lebensqualität im Alter zu untersuchen. Dazu wurde ein virtueller Stadtplatz mit Portalen zu den fünf Sinnen – Sehen, Hören, Tasten, Schmecken, Riechen – entwickelt. 360° Bilder und Umgebungen, die durch die VR-Brille ganz auskosten werden können, sollen die Achtsamkeit für Sinneseindrücke steigern, die Erinnerungen an persönliche Genusserlebnisse wecken und die Vorstellungskraft fördern. Die Virtuelle Realität (VR) soll dabei für reale Sinneserlebnisse im Alltag sensibilisieren und motivieren und niemals einen Ersatz dafür darstellen. Die virtuelle Realität kann einen Impulsvektor für Verhaltensänderungen für eine nachhaltige Lebensweise in mentaler Gesundheit darstellen.

Die Entwicklung hat in engem Austausch zwischen SeniorInnen, MitarbeiterInnen der GEFAS STEIERMARK und ForscherInnen von JOANNEUM RESEARCH DIGITAL stattgefunden. Vorarbeiten wurden durch eine Psychotherapeutin und MitarbeiterInnen der FH JOANNEUM geleistet. Seit Oktober 2017 haben fünf Treffen stattgefunden, in denen jeweils drei Stunden lang verschiedene Zugänge und Umsetzungen in der virtuellen Realität ausprobiert, diskutiert und reflektiert wurden. Dieses Entwicklungsteam begleitet das Projekt von seinem Beginn an bis zum Abschluss Ende 2018 und auch eine gemeinsame Weiterentwicklung ist geplant.

Unsere Ergebnisse aus dem Entwicklungsteam

Die Zusammenarbeit zwischen Alt und Jung und die Verknüpfung von Theorie und Praxis funktionieren sehr gut. Es findet ein Austausch auf Augenhöhe statt und man lässt sich auf die jeweiligen Standpunkte und Blickwinkel aller ein. Außerdem entsteht bei den Treffen ein Glossar, in



das Fachbegriffe für alle verständlich definiert werden.

In der VR sind für die „EntwicklerInnen“ Natürlichkeit und Lebendigkeit besonders wichtig. Außerdem werden Auswahlmöglichkeiten als essentiell gesehen, so dass sich die virtuelle Umgebung an die persönliche Stimmung anpassen lässt, den vorherrschenden Wunsch nach Ruhe oder Bewegung erfüllt und sich eine Vertrautheit und ein persönlicher Bezug zur Umgebung herstellen lässt. Die SeniorInnen nehmen die Reise in die virtuelle Umgebung als potenzielles Genusserlebnis wahr, es gefällt ihnen Neues kennen zu lernen und über aktuelle Entwicklungen Bescheid zu wissen. Sie gewinnen damit Einblicke in die Welt ihrer Enkel und erkennen das Potenzial bei körperlichen Einschränkungen im Alter und für die Medizin. Die VR macht Lust auf Spaziergänge und Reisen, weckt Erinnerungen an die schönsten Genusserlebnisse und regt zum Erzählen an.

Das Gewicht der VR-Brille und die Steuerung in der VR erweisen sich als limitierende Faktoren. Das sichere Hinein- und wieder Hinausbegleiten aus der VR durch Vertrauenspersonen ist ebenso wichtig wie der Austausch, die Diskussion und die Reflexion mit Menschen, die dasselbe erleben. Neben den positiven persönlichen Erlebnissen, sehen die „EntwicklerInnen“ jedoch auch die Gefahr von Manipulation, dem außer Kraft Setzen von Regeln, und dem drohenden Abbau von menschlichem Kontakt, wenn Technologie sich weiter im Alltag ausbreitet.

Blick in die Zukunft

Mit den potenziellen Gefahren der VR und den Ressentiments der NutzerInnen muss bewusst umgegangen werden, um die positiven Effekte der technologischen Entwicklung zu verstärken und die Entwicklung in einer Weise zu beeinflussen, wie wir sie uns wünschen und wie sie für die Menschen von Vorteil ist. Das Projekt beweist sich mit seiner kontinuierlichen Beteiligung einer Gruppe, die sonst von solchen Prozessen ausgeschlossen ist, und der Forschung nicht über, sondern gemeinsam mit den Menschen, als Vorbild in der Entwicklung technologischer Lösungen für die Zukunft.

Zentrale Botschaften

- Unterstützung und Festigung achtsamer und nachhaltiger Lebensweisen – innovative Technologien können motivieren, unterstützen und festigen.
- Technologieentwicklung für den Menschen, nicht als Selbstzweck! Die Weiterentwicklung und Nutzung orientiert sich an den Bedürfnissen der Menschen und passiert in Zusammenarbeit mit der Zielgruppe.
- Hinweise, Tipps und Verbesserungsvorschläge werden aus den verschiedensten Blickwinkeln in die Entwicklung eingebracht: Menschen mit Einschränkungen, Frauen und Männer, Menschen mit ExpertInnen- und Erfahrungswissen und Jung und Alt.

Verwendete Literatur

Auer, W.-M. (2014). *Sinnes-Welten*, 3. Aufl. München: Kösel-Verlag.

de Bruin, E.D., Schoene, D., Pichierri, G. & Smith, S. T. (2010). Use of virtual reality technique for the training of motor control in the elderly. *Zeitschrift für Gerontologie und Geriatrie* 4, 229–234. DOI 10.1007/s00391-010-0124-7

Handler, B. (2012). *Mit allen Sinnen leben: Tägliches Genusstraining*, 3. Aufl. Goldegg Verlag GmbH.

Herb, L.-M. (i.V.). *Gesundheitsauswirkungen, Akzeptanz und Usability von Virtual Reality bei Personen über 65 Jahren: Eine explorative Untersuchung am Beispiel des steirischen Projektes "SenseCity"*. FH Joanneum, Masterarbeit.

Koppenhöfer, E. (2014). *Kleine Schule des Genießens: Ein verhaltenstherapeutisch orientierter Behandlungsansatz zum Aufbau positiven Erlebens und Handelns*, 8. Aufl. Pabst Science Publishers.

Paletta, L., Fellner, M., Schüssler, S., Zuschnegg, J., Steiner, J., Lerch, A., Lammer, L., & Prodromou, D. (2018). AMIGO –



Towards Social Robot based Motivation for Playful Multimodal Intervention in Dementia, Proc. Pervasive Technologies Related to Assistive Environments (PETRA), Corfu, Greece, June 26-29, 2018, ACM Press.

Paletta, L. & Dini, A. (2018). Emotion Measurement from Gaze in Playful Virtual Reality Interaction, 3rd Symposium on Computing and Mental Health, May 22, 2018, Montreal, Canada.

Spiegel, J. S. (2017). The Ethics of Virtual Reality Technology: Social Hazards and Public Policy Recommendations. DOI 10.1007/s11948-017-9979-y

Marlene Mayr

- seit 2010 Studium der Sprachwissenschaft
- seit 2016 bei der GEFAS Steiermark (Gesellschaft für aktives Altern und Solidarität der Generationen)
- Freiwilligenengagement in der Lernhilfe
- Nachhilfe in Deutsch als Zweitsprache
- Mitarbeit am Projekt „Neues Engagement und Partizipation“ an der KFU Graz und Entwicklung und Durchführung des eigenen Forschungsprojekts „Fortbildungen im Freiwilligenengagement“.

Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost

Traude Oberzaucher

Am Tisch „Aging Society“ wurden insgesamt drei Impulse eingebracht. Zwei Impulse im Bereich Demenz und Mobilität im öffentlichen Raum, nämlich „Demenz in Bewegung“, „KOMPETENZ“ und „SenseCity“-Portal wo mentale Erfahrungen in der virtuellen Realität vermittelt werden.

Sense-City

An meinem Tisch befand sich auch eine Probandin von „Sense-City“, die das Projekt in den höchsten Tönen lobte. Obwohl sie 71 Jahre alt ist, möchte sie unbedingt mit den modernen Technologien vertraut bleiben, denn das ist nun mal unsere Lebenswelt, laut ihrer Aussage. Wichtig in „Sense City“ war, dass die Entwicklungsteams für das dahinterliegende EDV-Programm sich auf Augenhöhe zu den Entwicklern befanden. Der Einstieg in die virtuelle Welt erfolgte über eine Brille, vom Gebrauch eines Joysticks kam man wieder ab, da sich der in der Handhabung durch die SeniorInnen motorisch als zu schwierig erwies. Einige der ProbandInnen äußerten, Angst davor zu haben, von Werbung, manipuliert zu werden. Daher ist die Begleitung der SeniorInnen während ihres Spaziergangs durch die virtuelle Welt und eines bewussten Ausstieges aus dieser von großer Bedeutung.

Gerüche, Geschmäcker und Berührung wurde durch das Einspielen entsprechend stimulierender Bilder erreicht um alle 5 Sinne anzusprechen, beziehungsweise die Sinne wieder zu beleben.

Es können Routinen trainiert werden für Wege im öffentlichen Raum. Das Programm ist besonders interessant bei sehr immobilen Personen.

Partner waren die Caritas und das Kuratorium für SeniorInnenhäuser sowie der Verein Gefas.



Demenz in Bewegung

Demenz in Bewegung ist eine Studie die Handlungsempfehlungen für demenzfreundliches Unterwegssein im öffentlichen Verkehrssystem gibt. Auch hier war es wichtig, nicht nur über, sondern gemeinsam MIT Menschen mit Demenz zu forschen. Das Projekt teilte sich in drei Teilbereiche, nämlich narrative Interviews, die Begleitstudie und die Usability Study. Es wurden die Orientierung der ProbandInnen im öffentlichen Raum untersucht und ihre Muster und Strategien zur Orientierung. Die Orientierung erfolgt an äußeren Gegebenheiten wie Bäumen, Gebäuden, Plätzen und Parks. Die Muster von Spaziergängen sind sehr unterschiedlich und reichen von immer geradeaus und zurück, bis zu gleichen Runden oder einem Ziel. Die Strategien beim „verloren gehen“ sind ebenso unterschiedlich wie beispielsweise jemanden fragen, zurück gehen bis man sich wieder auskennt, Radius reduzieren oder eine Begleitung organisieren.

Die Empfehlungen sind für die unterschiedlichen Stakeholdergruppen wie FachplanerInnen und EntscheidungsträgerInnen, die mit Belangen der öffentlichen Verkehrsmittel, der Verkehrsinfrastruktur sowie der Stadtplanung befasst sind, MitarbeiterInnen von Verkehrsunternehmen, wie BuslenkerInnen, StraßenbahnfahrerInnen und U-Bahnaufsicht und die Forschungs- und Entwicklungscommunity, die an der Schnittstelle Verkehr/außerhäusliche Mobilität und Ambient Assisted Living (AAL) tätig sind und technologische und/oder kommunikationsbasierte Produkte und Services in den Bereichen Verkehrsinformationstechnologie, Verkehrstelematik, Verkehrssystemen etc. für die Zielgruppe Menschen mit Demenz entwickelt.

Kompetenz

Bei diesem Impuls ging es um Demenzkranke und zwar im beginnenden Stadium. Wichtig war in diesem Projekt die Forschung mit den Betroffenen und nicht über sie zu führen. Es wurden die Bedürfnisse, Barrieren und Hemmnisse von demenzkranken Personen, Angehörigen und Betreuenden bei Außer-Haus-Aktivitäten erforscht. Es wurde nach einer Methodologie gesucht, die sowohl auf individueller Ebene den unmittelbar Betroffenen, als auch auf struktureller Ebene den InfrastrukturbetreiberInnen und den Verantwortlichen im Verkehrsbereich, sowie den Betreuungseinrichtungen ein Instrumentarium in die Hand geben, den öffentlichen Raum hinsichtlich ihrer „Demenzfreundlichkeit“ zu bewerten. Im Rahmen des Projekts konnten auf Grundlage der partizipativen Prozesse zentrale Forderungen zur Aufrechterhaltung der Mobilität dieser Zielgruppe aufgestellt werden, die die Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum allgemein verbessern.

Es wurde festgestellt, dass die Gruppe sehr heterogen ist und die Gefahr der Stigmatisierung besteht. ITS, Digitalisierung und Automatisierung stellen für manche Gruppen eine Barriere dar.

Diskussion

Insgesamt wurde in der Diskussion zu allen drei Impulsen festgestellt, dass technologische Lösungen nie den persönlichen Kontakt ersetzen können, der wird immer immens wichtig bleiben, also keine Technologie ohne Menschen. Es geht um die Erhöhung der eigenen Möglichkeiten durch Technologie. Wobei Innovation nicht nur Technologie bedeutet, es geht auch um soziale Innovationen. In unserer Gesellschaft muss auch Platz für Schwäche sein, sie muss man zulassen können und weggehen vom Defizitdenken hin zu „think positiv“.

Es geht auch um die Frage der Finanzierung, wobei genug Geld vorhanden ist, es ist die Frage wofür es eingesetzt wird. Also das Infragestellen von Kommerzialisierung und Industrialisierung gesellschaftlicher Probleme/Anliegen. Es müssten „bottom-up Projekte“ von Selbsthilfegruppen monetär gefördert werden, um hier in die Breite zu kommen.



Einzelne Forschungsprojekte sind gut, aber wie gelingt es das Thema in die Breite, in die Gesellschaft zu bringen, wie erreicht man Kontinuität und nicht nur „Einmalprojekte“. Die Sensibilisierung der Gesellschaft ist hier besonders schwierig, da das Thema „angstbesetzt“ ist, wird es mich auch treffen?

Die Projekte haben gezeigt, dass die betroffenen Personen zu Hause gehalten werden, weil sie dort leichter zu betreuen sind. Aber auch, dass es Mut zu bewährten Methoden wie „spazieren gehen“ braucht.

Gertraud Oberzaucher

Studien der Wirtschaftspädagogik und Public Relations. Eintritt ins Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Jahr 1995, seit 2008 Leitung der Stabstelle Humanressourcenprogramme. 2011 Wechsel in die AustriaTech, eine 100% Tochter des bmvit. Ab 2017 freiberufliche Tätigkeiten für bmvit und AustriaTech. Vorstandsmitglied von WIMEN ab Gründung des Vereins.





Einstellungs- und Verhaltensänderung

Tischhost: Waltraud Fastl
Impuls von: Eveline Braun
Elisabeth Füssl
Martina Handler

Impuls: Eveline Braun

Psychologische Modelle als Tools zur Einstellungs- und Verhaltensänderung

Mein Beitrag ist ein methodischer. Ich möchte mit diesem Impulsstatement Mut machen, psychologische Theorien als Tools für die Problemidentifikation und Beeinflussungsplanung zu verwenden – ob das nun für ein Beratungsgespräch, einen Workshop oder eine Kampagne gilt.

Verhalten – egal in welchem Kontext – steht in Zusammenhang mit Gedanken, Emotionen, früheren Erfahrungen. Wir wägen ab, bewerten, wollen uns mit anderem vergleichen, „berechnen“ unsere „Kosten“ für ein Verhalten, manchmal handeln wir scheinbar spontan oder „aus Gewohnheit“.

Psychologische Theorien beschäftigen sich damit, menschliches Verhalten zu erklären. Gerade in der Sozialpsychologie gibt es eine Fülle von theoretischen Modellen für unterschiedlichste Lebenssituationen und Bedingungen. Aus diesem Repertoire kann man schöpfen – und für die verschiedensten Problemstellungen Hilfestellungen finden.

Es gibt prinzipiell zwei Zugänge, psychologische Theorien zu nutzen:

(1) Die Analyse und das Verstehen einer Einstellung und eines Verhaltens – um in weiterer Folge planen zu können, was geändert/beeinflusst werden muss. Damit lässt sich später auch prüfen, ob die Änderung erfolgt ist und wo eventuell nachjustiert werden muss.

Ein Beispiel: Warum Fahren manche Männer auf der Autobahn besonders gerne schnell? Mangelndes Gefahrenbewusstsein? Nein. Sie bewerten die Zeitersparnis viel positiver und die höheren Kosten viel weniger negativ (Vogel und Rothengatter, 1984; zit. in Parker and Manstead 1996).

(2) Zum Feststellen des Veränderungsstatus und welche fördernden Bedingungen notwendig sind. Hat die Person ein Problem für sich erkannt oder fehlt das Problembewusstsein noch völlig? Hat sie Veränderungen schon probiert – ist aber gescheitert? Was braucht die Person, um sie in ihrem Vorhaben zu unterstützen? (vgl. Prochaska und DiClemente zit. in Prochaska 2007).

Ein Beispiel: Sie wollen Gewicht verlieren. Sie wissen, dass das gut für Sie wäre; die Blutwerte sollten sich verbessern. Sie sind auch bereit dazu – aber es klappt nicht. Sie haben Ihr Gesundheitsproblem erkannt, und Sie sind auch veränderungsbereit. Jetzt brauchen Sie Unterstützung: Neue Verhaltensweisen (Kochen, Sport) ausprobieren, mit einem Freund, der das auch will; sie träumen davon, wie sie sich dann später fühlen werden, stellen sich das ganz genau vor; ...ein/e BegleiterIn führt sie Schritt für Schritt weiter.



Psychologische Modelle helfen, Verhalten genau zu verstehen, die zentralen Komponenten in Hinblick auf eine bestimmte Problemstellung zu identifizieren. Damit kann man Veränderungen gezielt planen – ob im Beratungsgespräch, einem Workshop oder im Rahmen einer Kampagne.

Die Theorien sind vielfältig und selbst wiederum vielfältig anwendbar. Stellen Sie sich die Psychologin, den Psychologen wie eine TechnikerIn am Reißbrett vor. Wie geht man vor?

- (1) Problemanalyse -> Um welches Verhalten geht es?
- (2) Wer ist die Zielgruppe? -> Was sind ihre Bedürfnisse? Wie ist ihre Situation?
- (3) Welche Theorie passt am besten? -> Was sind die relevanten Dimensionen?

Als Beispiele für psychologische Theorien lassen sich anführen: Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen, 1989) – Identifikation von Einstellungen, Absichten, subjektive Normen, aber auch Gewohnheit(en); Theorie der Schutzmotivation (Rogers, 1975) – Schadensschwere, Wahrscheinlichkeit der Betroffenheit, Kenntnis eines effektiven Mittels - Selbstwirksamkeit, Kosten; Transtheoretisches Modell der Verhaltensänderung (Prochaska und DiClemente) Das EU-Projekt CAST – Campaigns and Awareness Raising Strategies in Traffic Safety (Del Homme et al. 2009) hat dieses Vorgehen für die Kampagnenentwicklung im Verkehrsbereich massiv propagiert.

Zentrale Botschaft(en)

Theoriegeleitetes Vorgehen im Rahmen einer Maßnahme hilft, relevante Einflussgrößen zu identifizieren, Beeinflussung gezielt möglich und in einer Evaluierung messbar zu machen. Da über das verwendete theoretische Modell die „Struktur“ von Einstellung und Verhalten bekannt wird, kann leichter entschieden werden, an welcher Dimension noch nachgeschärft werden muss, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Theoriegeleitetes Vorgehen kann helfen, zu erkennen, in welchem Änderungsstatus eine Person sich befindet und was sie benötigt, um in der Veränderung weiter voranzukommen.

Wie ist Gender & Diversity mitgedacht/mitberücksichtigt?

Insofern, als Zielgruppen-spezifisch vorgegangen wird.

Verwendete Literatur

Ajzen, I. (1989): Attitude structure and behaviour. In: Pratkanis, A.; Breckler, S. and Greenwald, A. (Eds.): Attitude structure and function. Hillsdale, Erlbaum 1989, p. 241-274.

Delhomme, P.; De Dobbeleer, W.; Forward, S. and Simoes, A. (Eds.): Manual for Designing, Implementing, and Evaluating Road Safety Communication Campaigns. EU-Project CAST – Campaigns and Awareness-raising Strategies in Traffic Safety. Belgian Road safety Institute, Brussels 2009.

Parker, D. und Manstead, A.: The Social Psychology of Driver Behavior. In: Semin, G. und Fiedler, K. (Hrsg.): Applied Social Psychology. Sage, London 1996. 198-223.

Prochaska, J.: Stages of Change – Phasen der Verhaltensänderung, Bereitschaft und Motivation. In: Kerr, J., Weitkunat, R. & Moretti, M. (Hrsg.): ABC der Verhaltensänderung. Der Leitfaden für erfolgreiche Prävention und Gesundheitsförderung. Urban und Fischer, München, 2007, 118-132.

Rogers, R. (1975): A protection motivation theory of fear appraisals and attitude change. The Journal of Psychology 91, 93-114.



Eveline BRAUN

Gesundheits- und Klinische Psychologin, in der Verkehrspsychologie tätig seit 1988. Verkehrspsychologische Fahreignungs-diagnostik 1998-2005, verkehrspsychologische Forschung als freie Mitarbeiterin am Kuratorium für Verkehrssicherheit (Evaluierungen, Befragungskonzepte und Fragebogenentwicklung, Workshop-Entwicklungen, Seminare, Literaturanalysen, Testentwicklung). Lehrbeauftragte an der Fakultät für Psychologie der Universität Wien für Angewandte Sozialpsychologie 1985-2012.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

Mein Forschungsschwerpunkt ist Veränderung/Beeinflussung von Mobilitätsverhalten; es ist mir ein Anliegen, Zukunft aktiv zu gestalten, mit dem Menschen im Fokus

Meine Publikationen und Expertise

Anwendung/Umsetzung sozialpsychologischer Theorie; Alkoholauffällige Lenker; Schnellfahren; entwicklungs-psychologische Aspekte Mobilitätserziehung.

Pilgerstorfer, M.; Braun, E. und Schwaighofer, P. (2018): Work-related road safety – challenges of and recommendations for professional drivers. Proceedings of 7th Transport Research Arena TRA 2018, April 16-19, 2018, Vienna, Austria.

Eichhorn, A.; Aigner-Breuss, E.; Braun, E. (2018): Which factors influence non-motorized mobility and mode choice? A practical application of the Theory of Planned Behaviour. Proceedings of 7th Transport Research Arena TRA 2018, April 16-19, 2018, Vienna, Austria.

Aigner-Breuss, E., Braun, E., Eichhorn, A., Kaiser, S. (2017), Speed of Traffic, European Road Safety Decision Support System, developed by the H2020 project SafetyCube. Retrieved from www.roadsafety-dss.eu

Braun, E.; Pilgerstorfer, M.; Spallek, H. und Prästl, S. (2016): Evaluation Mopedworkshop „Sicher auf 2 Rädern“. Ein Projekt des KfV im Auftrag der AUVA. Wien, 2016.

Talbot, R., Aigner-Breuss, E., Kaiser, S., Alfonsi, R., Braun, E., Eichhorn, A., Etienne, V., Filtner, A., Gabaude, C., Goldenbeld, C., Hay, M., Jänsch, M., Leblud, J., Leskovšek, B., Paire-Ficout, L., Papadimitriou, E., Pilgerstorfer, M., Rußwurm, K., Sandin, J., Soteropoulos, A., Strand, N., Theofilatos, A., Van Schagen, I., Yannis, G., Ziakopoulos, A. (2016), Identification of Road User Related Risk Factors, Deliverable 4.1 of the H2020 project SafetyCube.

Eichhorn, A.; Aigner-Breuss, E.; Kaiser, S.; Strohmeier, F.; Prästl, S. und Braun, E. (2016): Pimp up your Skills. Verkehrssicherheitsmaßnahmen für „Best Ager“ von heute und morgen. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds, Wien 2016.

Knowles, D.; Aigner-Breuss, E.; Braun, E.; Donabauer, M.; Körner, C., Witzik und Zuser, V. (2016): ROLE MODEL Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung und rücksichtsvolles Fahrverhalten. Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds. Wien, 2016.



Impuls: Elisabeth Füssl

Beschleunigung als Interaktionsmuster im Verkehr

Die Ausgangsfrage lautet, wie es dazu kommt, dass trotz technischer Entwicklungen die eigentlich zur Freisetzung von mehr Zeitressourcen führen sollte, das Gefühl vorherrscht, kaum Zeit zu haben. Dieses Phänomen „keine Zeit zu haben“ hat der Soziologe Hartmut Rosa als soziale Beschleunigung beschrieben (Rosa, 2013). Beschleunigung kann definiert werden als die Zunahme an Menge pro Zeiteinheit bzw. die Reduktion der benötigten Zeit pro Mengeneinheit. Die spätmoderne Gesellschaft, so lautet die These Rosas, ist gekennzeichnet durch soziale Beschleunigung, die durch drei Entwicklungen angetrieben wird:

1. Technische Beschleunigung: Entwicklung von Fahrzeugen, die es erlauben mit immer höheren Geschwindigkeiten zu fahren, aber auch schnell zu kommunizieren usw. Mit der Erhöhung der Geschwindigkeit geht die Erfahrung der Raumschrumpfung einher. Die beschleunigte Entwicklung der technischen Möglichkeiten (auch für Mobilität) stellt die Basis dar für sozialen Wandel.

2. Die Beschleunigung des sozialen Wandels meint im Grunde die Veränderungen des Zusammenlebens. In früheren Generationen war die soziale Position vorbestimmt, in der Moderne können Menschen zunehmend ihr Leben selbst gestalten, da durch technische Entwicklungen das Wirtschaftssystem verändert wird oder durch Säkularisierungsprozesse. In der Spätmoderne beschleunigt sich der soziale Wandel erneut, Informations- und Kommunikationstechnologien bringen Möglichkeiten, die zu Veränderungen der gewohnten Lebenswelt in immer kürzeren Abständen führt. Was von den Menschen Anpassungsleistungen erzwingt, um am Laufenden zu bleiben.

3. Beschleunigung des Lebenstempos: In der Moderne die Idealvorstellung eines guten Lebens jene, dass man so viele Optionen wie möglich für sich nutzen kann, und da einem die Welt zur Verfügung steht, sind hier auch keine Grenzen gesetzt. Hierin liegt die Ursache für die Knappheit der Zeitressourcen: Um möglichst viele der Optionen nutzen zu können, brauchen wir die Zeitressourcen, die wir dank der technischen Werkzeuge eingespart haben, wieder auf. Der Umfang der Aktivitäten und Aufgaben ist größer als die eingesparten Zeitressourcen.

Mit dem Auftrag erneut Zeitressourcen zu sparen, werden weitere technologische Entwicklungen vorgenommen. Die Beschleunigung im Bereich der Technik wiederum, beschleunigt den sozialen Wandel und das Lebenstempo.

Aus einer Studie über die Auswirkungen von Fahrzeugautomatisierung auf die Kommunikation im Verkehr von Factum aus dem Jahr 2012 wurde in den Gruppendiskussionen der Aspekt des sozialen Wandels angesprochen: Als negative Folgen der Automatisierung wurde etwa eine ethische Kritik formuliert, dass die Einführung von automatisierten Fahrzeugen sich an Technik affine Menschen richtet, für sehr junge und sehr alte Menschen werden Probleme, z. Bsp. Verunsicherung, verringertes subjektives Sicherheitsgefühl, Ohnmächtigkeit gegenüber Fahrzeug, bei der Verkehrsteilnahme gesehen vor allem in der Anfangsphase/ Mischverkehrsphase. Ebenso stark lautet auch eine funktionalistische Kritik, dass die technische Entwicklungen hin zu mehr Automatisierung und Digitalisierung nicht einem gesellschaftlich legitimierten Auftrag folgt, der im Zuge eines deliberativen demokratischen Prozesses zu Stande kam, sondern eine Entwicklung darstellt, die vor allem in einem wirtschaftlich-technischen Interesse begründet ist. Untrennbar verbunden mit den Möglichkeiten, die Automatisierung und Digitalisierung mit sich bringen, ist demnach auch der



Zwang, dass sich alle mit diesen Entwicklungen abfinden müssen.

Meine Fragen an die TeilnehmerInnen lauteten:

- Wie stehen Sie zu dieser gesellschaftskritischen Zeit-Diagnose – vor allem in Hinblick auf technologische Entwicklungen im Mobilitätsbereich wie Automatisierung und Digitalisierung?
- Sind wir ausreichend damit befasst die möglichen gesellschaftlich wirkenden (nicht) intendierten Folgen der technischen Entwicklungen zu analysieren?
- Haben wir dafür geeignete Instrumente?

Zentrale Botschaft(en)

Kritischen Diskurs über Auswirkungen der technischen Entwicklungen im Verkehrsbereich am Laufen halten, Verantwortung als ForscherIn als Ko-ProduzentIn von technischen Systemen ernst nehmen.

Verwendete Literatur

Rosa, H. (2005): Beschleunigung. Die Veränderung der Zeitstrukturen in der Moderne. Suhrkamp

Elisabeth FÜSSL

Elisabeth Füssl, Soziologin, Forschung und Projektleitung, seit 2008 wissenschaftliche Mitarbeiterin bei FACTUM, seit 2 Jahren Lektorin am Institut für Soziologie (Universität Wien).

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

Förderung guter Bedingungen für nachhaltiges Mobilitätsverhalten, Bewusstsein darüber aufrecht erhalten, dass Mobilität ein Grundbedürfnis darstellt und nicht nur ein (konsumierbares) Service ist, damit einhergehend Diversity ernst nehmen und auf der politischen Agenda halten, KFZ-Geschwindigkeitsregime abbauen, Förderung einer positiven körperlichen Bewegungskultur.

Meine Publikationen und Expertise

Arbeitsschwerpunkte: Fuß- und Rad-Mobilität, Kommunikation im Verkehr, Mobilität verschiedener Gruppen

Füssl, E., Oberlader, M., Beanland, V., Spyropoulou, J. et al. 'Methodological development of a specific tool for assessing acceptability of assistive systems of powered-two-wheeler-riders'. IET Intelligent Transport Systems, Volume 9, Issue 1, February 2015, p. 12 – 21, DOI: 10.1049/iet-its.2014.0026

Huth, V., Füssl, E., Risser, R. 'Motorcycle riders' perceptions, attitudes and strategies: Findings from a focus group study'. Transportation Research Part F, 25, 2014, p. 74 – 85

Beanland, V., Lenné, M., Füssl, E. et al. 'Acceptability of rider assistive systems for powered two-wheelers'. Transportation Research Part F, 19, 2013, p. 63-76, DOI: 10.1016/j.trf.2013.03.003

Füssl, E., Haupt, J. (2016) Understanding cyclist identity and related interaction strategies. A novel approach to traffic research. Transportation Research Part F, 46, 2017, p. 329-341

Chaloupka-Risser, C., & Füssl, E. (2017). The importance of communication between cyclists and other traffic participants and its potential in reducing traffic safety-critical events. Transactions on Transport Sciences , 8(1), 24-30. doi: 10.5507/tots.2017.004.



Impuls: Martina Handler/Schizophrenie der Nachhaltigkeitsbewegten

Der Erfolg einer Transformation zu einer nachhaltigen Gesellschaft hängt in besonderem Maße davon ab, in welchem Ausmaß es uns gelingt, dass Menschen ihr Verhalten im Alltag verändern, also Veränderungen auf der sozialen, auf der kulturellen und auf der institutionellen Ebene erfolgreich zu initiieren.

Trotz Umweltbewegung, trotz Bio/Fair- und Nachhaltigkeitsbemühungen, trotz verbreitetem Wissen über die Folgen nicht-nachhaltigen Verhaltens, ist jedes Jahr ein Rekordjahr in Sachen Energie- und Ressourcenverbrauch und Emissionen (mit Ausnahme des Krisenjahrs 2009). Die Menge der verfügbaren Dinge wächst unaufhörlich. Der positive Effekt, Güter biologischer oder nachhaltiger zu produzieren wird durch die negativen Effekte der schieren Gütermenge und des damit verbundenen Ressourcenverbrauchs unmittelbar wieder „aufgefressen“. So wächst etwa der Konsum an Möbeln in den westlichen Ländern alle 10 Jahre um 150 Prozent, die Menge an Kleidern verdoppelt sich jedes Jahrzehnt, Autos „wachsen“ – wog ein VW Golf zu Beginn 750 kg, so wiegen die heutigen Golf-Modelle 1.200 kg etc.

Das Wissen über den prekären Zustand der Welt bringt noch nicht zwangsläufig eine Verhaltensänderung mit sich. Das zeigt sich daran, dass wir gut ausgebildete, Mittelschichtsangehörige zwar einerseits zu Bio-Produkten greifen, jedes Papierstreifchen brav recyceln wollen und es anderen übelnehmen, wenn sie das nicht in gleichem Maße tun. Andererseits lassen wir es uns nicht nehmen, mindestens einmal im Jahr mit dem Flieger in den Urlaub zu fahren, neben beruflich notwendigen Flügen, versteht sich. Die meisten von uns, die wir uns für Nachhaltigkeit engagieren, haben trotz aller Rhetorik einen riesigen ökologischen Fußabdruck.

Wie also kann Veränderung in Gang kommen?

Wir müssen Dinge anders machen – auf allen Ebenen. Denn bei drastisch veränderten Rahmenbedingungen hilft nicht der Modus der (leicht modifizierten) Erfahrung, sondern es braucht andere Strategien als die, mit denen wir bisher erfolgreich waren.

Die gute Nachricht: Es gibt bereits neue Strategien und soziale Innovationen, also veränderte Alltagspraxen, andere Organisationsformen. In vielen Nischen, entgegen dem Mainstream des immer mehr, immer schneller und immer billiger.

Eine Soziale Ökonomie ist im Entstehen, die sowohl Elemente der herkömmlichen Ökonomie enthält, als auch neue Elemente. Neben einer starken Wertebasierung zeigen sich zwei zentrale Charakteristika:

- Das Nutzen von sozialen Netzwerken, von Informationstechnologie zur Kommunikation und den Vertrieb der Güter
- Der Fokus auf den Menschen, auf Zusammenarbeit, auf regelmäßige Interaktion, gemeinsames Tun zur Aufrechterhaltung des Betriebs, auf gemeinsames demokratisches Entscheiden statt auf starre Systeme und Strukturen.

Sehr oft verschwimmt auch die Grenze zwischen Produktion und Konsumption (Food Coops, CSA etc., siehe unten).

Gute Beispiele:

- Hauskrankenpflege: Buurtzorg, NL: ein kleines 8-köpfiges Team veränderte die Struktur der Hauskrankenpflege von Grund auf, heute arbeiten ca. 10.000 Menschen in kleinen selbstorganisierten Teams.



- Lebensmittel: Food Coops in ganz Ö, Community Supported Agriculture (zb Ochsenherz, <http://www.ochsenherz.at>).
- Gemeinschaftliche Wohnprojekte in ganz Ö, Co-Housing, Öko-Dörder: Fokus auf Gemeinschaft, Teilen, Solidarität.
- Energiegenossenschaften, Bürgerkraftwerke – dezentrale kleine Energieproduktion in BürgerInnenhand.

Was braucht's damit soziale Innovationen entstehen und Wirkung zeigen?

- Spezifische Organisationsformen
- Bündnisse und Netzwerke
- Co-kreative Methoden

Die Öffentliche Hand kann Soziale Innovationen fördern, indem sie gute Rahmenbedingungen herstellt, Pilotprojekte fördert, Bündnisse begünstigt - „Linking up the bees (zivilgesellschaftliche Innovatoren) with the trees“ (große Institutionen, die über Macht und Ressourcen verfügen, aber meist nicht Kreativitätszentren sind)“. Damit wird das Scaling Up und die Diffusion in die Breite unterstützt.

Zentrale Botschaften

Veränderungsprozesse müssen systemisch und integrativ betrachtet werden – Wandel funktioniert nicht ohne die integrale Adressierung aller Dimensionen (sozial, institutionell, technologisch etc.)

Ein Wandel hin zu mehr Nachhaltigkeit kann ohne die Einbeziehung der breiten Öffentlichkeit nicht gelingen. Um alle Segmente der Gesellschaft adressieren zu können, braucht es vielfältige methodische Ansätze, die inklusiv sind (dh alle Segmente der Gesellschaft ansprechen). Inklusion braucht vor allem erfahrene ProzessbegleiterInnen, die eine inklusive Grundhaltung bei der Gestaltung und Begleitung von co-kreativen Prozessen „leben“, über hohe Sensibilität und umfassendes methodisches Wissen verfügen. Die Öffentliche Hand kann durch Förderung von Pilotprojekten, Gestaltung von Rahmenbedingungen das Scaling up von bereits bestehenden guten Beispielen sozialer Innovationen unterstützen.

Meine Werte-Dreifaltigkeit lautet:

Achtsamkeit – Kooperation – Experimentierfreudigkeit

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen

- Sozial-ökologische Transformation - wie kann der tiefgreifende Wandel gelingen?
- Wege aus der Krise der Demokratie

Martina Handler

Dr.ⁱⁿ Martina Handler ist Politikwissenschaftlerin und eingetragene Mediatorin für Bau/Umwelt/Planung. Sie leitet in der ÖGUT die Themenbereiche Partizipation und Grünes Investment. Inhaltliche Schwerpunkte: Partizipation im Kontext nachhaltiger Entwicklung und sozial-ökologischer Transformation, demokratische Innovationen in Theorie und Praxis, partizipative Methodologie sowie die Gestaltung und Begleitung von Beteiligungsprozessen.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Sozial-ökologische Transformation - wie kann der tiefgreifende Wandel gelingen?
- Wege aus der Krise der Demokratie.



Meine Publikationen (Auswahl) und Expertise

- Stiftung Mitarbeit/ÖGUT (2018): Bürgerbeteiligung in der Praxis. Ein Methodenhandbuch, Bonn.
- Der Bürgerhaushalt – Motor für die Stärkung der Demokratie? In: TransForm. Journal für zivilgesellschaftliche Innovation, Jg 1 (2016), Heft 1 (Schwerpunktthema Demokratie), 106-117
- Demokratie in der "Knirschzone" - Beteiligungskultur in Österreich, in: Stiftung Mitarbeit (Hg.): Teilhaben und Mitgestalten. Beteiligungskulturen in Deutschland, Österreich und der Schweiz, Bonn 2014, 31-57. Handler, Martina; Walter, Florian
- Ist lang immer besser und kurz oberflächlich? In: zoll+ Österreichische Schriftenreihe für Landschaft und Freiraum, Nr. 24/Mai 2014, Wien
- Zukunft der Öffentlichkeitsbeteiligung. Chancen – Grenzen – Herausforderungen, hg. von Martina Handler und Rita Trattning, Wien 2011
- Fremdheit und Identität. Zur Konstruktion des Selbst und des Anderen im entwicklungspolitischen Kontext, Saarbrücken 2010

Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost

Waltraud Fastl

Was motiviert Menschen ihr Verhalten zu ändern?

Zwei spannende Gesprächsrunden und drei spannende Impulse - wie kurz und umfassend davon berichten? Sehr schnell, sehr klar und sehr beeindruckend schildern die drei ExpertInnen ganz praxisnah, dass technische Innovation ohne soziale Innovation nicht zur Verhaltensänderung führen kann. Wer sozialen Wandel bewirken will, muss darauf achten, dass Interessen ausgehandelt werden. Verhaltensänderung - so eine für mich sehr beeindruckende These - muss immer am persönlichen Nutzen ansetzen. Und da geht es dann ganz schnell auch um das Überwinden von eigenem Interesse, aber immer im Kontext von Aushandeln von Interessen. Die dem technischen Wandel folgenden sozialen Innovationen bedeuten Veränderungen. Menschen wollen sich vielleicht nicht verändern. Veränderungen bringen Konflikte mit sich. Konflikte müssen konstruktiv bearbeitet und ausgehalten werden. Nur wenn wir das Verhalten verstehen, können wir auch Ansätze zur Veränderung finden. Der technologische und soziale Wandel muss Bottom up passieren und bei den Bedürfnissen der Menschen ansetzen.

Eine Abkehr vom Immer-mehr, Immer-Schneller ist Voraussetzung für eine sozial-ökologische Transformation. Dies setzt voraus, dass die NutzerInnen, die AnwenderInnen und die VerbraucherInnen aktiv in Innovationsprozessen mitwirken und teilhaben können. Dazu braucht es vielfältige methodische Ansätze und inklusive Grundhaltung. Dazu gehört eine Abkehr vom Prinzip der Beschleunigung genauso wie eine Abkehr von der Prämisse des Wachstums. Aber was ist es, was wir hier entgegenhalten, als neue Prämisse anbieten?

Alles dreht sich immer schneller, Anpassung ist unentwegt notwendig. Das Lebenstempo wird immer schneller. Wie halten sich technologische Beschleunigung und soziale Beschleunigung die Waage? Kann die soziale Veränderung mit der technologischen Veränderung Schritt halten? Einerseits braucht Veränderung Zeit, andererseits wird ein hohes Veränderungstempo verlangt.



Gute Ideen gibt es viele. Gute Ideen werden im Kleinen bereits vielfach umgesetzt. Die Frage ist, wie gelingt es, diese kleinen, guten Ideen breit auf den Boden zu bringen. Kurzfristig sind soziale Innovationen in kleinen Zellen wichtig, aber wie gelingt es Rahmenbedingungen zu schaffen, dass sie Reichweite bekommen? Welche Netzwerke braucht es? Wo bleibt die Politik, die gute Idee und, Best practice Beispiele in die Breite bringt? Wo ist die Politik? Es braucht eine Ausgewogenheit von Push und Pull.

Motivation zur Veränderung benötigt Information und Wissen und benötigt auch Ressourcen. Dazu brauchte es auch Grundlagenforschung, die neue Prämissen erforscht.

So ist ein Umkehrschub der Beschleunigung notwendig. Das Zusammenspiel von Bottom up und Top down muss neu definiert werden. Und schließlich geht es um eine grundlegende Veränderung des Lebensstiles insgesamt - universell und individuell.

Kurzfristig passiert sozialer Wandel in kleinen Zellen. Es braucht Kooperation und Netzwerke, damit langfristig sozialer Wandel passieren kann. Dabei muss der Mensch immer im Mittelpunkt stehen. Soziale Veränderung kann niemand übergestülpt werden. Es gibt auch Veränderungsverweigerer.

Veränderung ist nicht etwas, was abseits von uns passiert. Wir sind Veränderung.

Waltraud Fastl

Dr. Waltraud Fastl, Leiterin Marketing, Caritas der Erzdiözese Wien.
Schwerpunkte: Markenführung, Pflege, Demenz, Behindertenarbeit.





Energiewende

Tischhost: Andrea Grabher

Impuls von: Christina Friedl

Kerstin Kugler

Impuls: Christina Friedl

Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit im Energiesystem

Die Umsetzung der Energie- und Klimaschutz-Ziele sowie die Sicherung einer zukunftsfähigen Energieversorgung als große gesellschaftliche Herausforderung werden von der EU und auch national vorgegeben. Ein nachhaltiges Energiesystem kann als soziotechnisches System mit unterschiedlichen AkteurInnen mit ihren Verhalten, Lebensstilen und Handlungen gesehen werden. Hier tauchen Fragen auf, wie Menschen dazu befähigt werden, sich auch aktiv beim Umstieg hin zu einem nachhaltigen Energiesystem zu beteiligen. Großprojekte wie den Ausbau von Energieinfrastrukturen (z.B. Netzausbau) lösen oftmals Ablehnung und aktive Widerstände vor allem von der direkt betroffenen Bevölkerung aus, wie diverse Beispiele aus der Vergangenheit (auch für Oberösterreich) zeigen.

Den EndverbraucherInnen als aktive NutzerInnen und ProduzentInnen im Energiesystem kommt bei Innovationen und beim Design zukünftiger Technologien und Anwendungen eine wesentliche Rolle zu. Im Zuge der Transformation in Richtung nachhaltige Energieversorgung hat sich auch die Rolle der „KonsumentInnen“ verändert: Diese kommen von einer „passiven“ Rolle in einer „aktiven“ Rolle und müssen sich zunehmend um die Welt „hinter der Steckdose“ kümmern. Dies setzt einerseits monetäre Möglichkeiten (trotz Förderungen), strukturell optimale Gegebenheiten (z.B. Hausbesitzer) aber auch den Willen, Verhaltensweisen in einer oftmals „routinierten“ Alltagswelt an bestimmte „technische“ Gegebenheiten anzupassen, voraus. Dies erscheint in der Praxis nicht immer einfach, da es bestimmte Lebenssituationen es nicht ausreichend zulassen (z.B. für Familien) oder weil die Anreize und das Bewusstsein oftmals nicht groß genug sind, um das individuelle Verhalten zu ändern. Hier besteht die Herausforderung, technokratische Systeme und Überlegungen für Menschen zugänglich, nutzbar und leistbar zu machen.

Auf der anderen Seite wirken Trends wie die verstärkte Digitalisierung, Individualisierung aber auch Urbanisierung in Richtung „Smartness“ und „neue Technologien“ und machen vieles auch in diesem Kontext möglich – neben den Problemen die wie erläutert damit auch entstehen. Das in den letzten Jahren forcierte Konzept der Smart Cities und der smarten Stadtteile wirft in diesem Kontext einige Fragen der Ausgestaltung und der Umsetzung auf: Wie können Smart Cities ausgestaltet werden, sodass die Menschen so viel wie möglich davon profitieren und gleichzeitig auch ein Teil vom Gesamtkonzept sind? Welche gesellschaftlichen und technologischen Trends gibt es hier und wieviel Technik braucht der Mensch eigentlich? Dabei erscheinen neben den technologischen Innovationen auch soziale Innovationen als wesentlich, um die „Wirkung“ der neuen Technologien zu verstärken.

Dieser Beitrag soll die Diskrepanz zwischen den „technischen“ Ansprüchen und Trends und der „sozialen“ Wirklichkeit bei der Transformation zu einem nachhaltigen Energieversorgungssystem thematisieren.



Zentrale Botschaft(en)

Unser Energiesystem ist dann nachhaltig, wenn es auch für die Menschen leistbar, nutzbar und zugänglich ist.

Christina FRIEDL

Christina Friedl ist promovierte Sozioökonomin und ist seit knapp 10 Jahren als wissenschaftliche Mitarbeiterin am Energieinstitut an der JKU Linz beschäftigt. Im Rahmen ihrer Tätigkeit liegt ihr Forschungsfokus vor allem auf sozialwissenschaftliche Analysen im Kontext einer nachhaltigen Energieversorgung. Dazu gehören beispielsweise Energiearmut, Akzeptanzfragen zu Energieinfrastrukturen und neuen Technologien aber auch die Nutzerperspektive in einer Smart City

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

Ich versuche, in meinen Analysen die Perspektiven der Menschen und somit die der Gesellschaft bei der Umstellung auf ein nachhaltiges Energiesystem in den Mittelpunkt zu stellen. Eine fokussierte zusätzliche sozialwissenschaftliche Betrachtung von energierelevanten Themen und AkteurInnen sowie Förderprogramme, die das auch unterstützen, sind mir ein Anliegen.

Meine Publikationen und Expertise

Friedl, C., Reichl, J. (2016) Realizing energy infrastructure projects – A qualitative empirical analysis of local practices to address social acceptance. *Energy Policy* 89, pp. 184-193

Friedl, C., Moser, S. (2014) EndkundInnen: Motivation, Akzeptanz und Verteilungseffekte. Projekt Flex-Tarif: Entgelte und Bepreisung zur Steuerung von Lastflüssen im Stromnetz. In: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) *Berichte aus Umwelt- und Energieforschung* 1h/2015. Wien.

Schneider, F., Friedl, C., Goers, S. (2014) Die Schwierigkeiten bei der Durchführung von finanzpolitischen Maßnahmen im Straßenverkehr in repräsentativen Demokratien: Eine Public-Choice-Analyse. In: Steinmüller, H., Hauer, A. und Schneider, F. (Hrsg.) (2014) *Jahrbuch der Energiewirtschaft* 14. NWV. Graz/Wien. S. 83-116.

Friedl, C., Tichler, R. (2013) Stadt der Zukunft. Die Stadt-Umland Problematik als Herausforderung für (sub-)urbane Regionen. In: Steinmüller, H., Hauer, A., Schneider, F. (Hrsg.) (2012) *Jahrbuch Energiewirtschaft* 13. NWV. Graz/Wien. S. 51 – 72.

Friedl, C. (2013) Energiearmut in privaten Haushalten. Maßnahmen zur Förderung der Energieeffizienz im Wohnbereich zur Entlastung einkommensschwacher Gruppen in (Ober)Österreich. Dissertation. Johannes Kepler Universität Linz.



Impuls: Kerstin Kugler

Energiewende- Diskussion über die Zukunft

Unser derzeitiges Energiesystem / Netz steht im klaren Wandel. Abhängig von politischen Entscheidungen (Klimaziele) als auch im Wissen des Schwindens derzeitig genutzter Ressourcen (Öl, Gas, Kohle) steht die Energiebranche vor einer großen Herausforderung.

Es wird vermehrt auf CO₂- neutrale Erzeugung geachtet (Emissionshandel). Dies setzt voraus, dass neue Technologien wie Photovoltaik, Windkraft als auch Biogas von Bund, Land und Kommunen gefördert werden.

Ziel ist es, komplett auf erneuerbare Energie bis 2050 umzusteigen.

Erforderlich dabei ist, die Digitalisierung und der Ausbau der Übertragungsnetze und das europaweit!

Herausforderungen sind dabei die dezentralen Einspeiser, welche nicht planbare Energieressourcen zur Verfügung stellen und es erschweren ein stabiles Versorgungsnetz zu gewährleisten (Frequenzschwankungen).

Jeder/ Jede Einzelne/r kann jedoch dazu beitragen, die zur Verfügung stehende Energie, mittels energiesparender Maßnahmen, wie z.B.: energiesparende Elektrogeräte (Energieklasse A+++), Leuchtmittel (LED), etc. zu schonen.

Zentrale Botschaft(en)

- CO₂ neutrale Energieerzeugung
- Ausbau der Übertragungsnetze
- Energiesparende Maßnahmen

Kerstin KUGLER

Abgeschlossene HTL für Wirtschaftsingenieurswesen

Abgeschlossener Bachelorstudiengang in Elektronik- Wirtschaft

Angehender Masterabschluss in Arbeits- Wirtschaftspsychologie und HR Management

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Frauen in der Technik
- Ausbildungsmöglichkeiten für junge SchülerInnen

Meine Publikationen und Expertise

- Systemtestings of 110 kV Cables
- Energiewirtschaft- Derzeitiger Stand und Ausblick in Österreichs Zukunft



Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Andrea Grabher

1. Unsere Diskussionsthemen mit Potenzial für die Zukunft

Ehrliche Partizipation vom Beginn an: Beteiligung von verschiedenen Zielgruppen an (technolog.) Entwicklungsprozessen braucht den Umgang auf Augenhöhe, gute Information und Transparenz von Anfang an bis zum fertigen Produkt/Ergebnis/Entscheidung. Entscheidungen sollen für Menschen passen, das Ok der Menschen

Adaptierte Technologien, angepasst an den Menschen, die Region und Gegebenheiten: Adaption und soziale Akzeptanz als wichtiges Kriterium für Technologien, 'Soku Innovation'

Reduzierter und bewusster Energieverbrauch: Ein Thema, das jede/n persönlich angeht und jede/r egal vom Einkommen für sich bestimmen kann.

Kleinräumige Strukturen erhalten: Die kleine Struktur ist besser überschaubar, fassbar, begreifbar in Zeiten zunehmender Komplexität und Globalisierung.

2. Die Herausforderungen, die es zu meistern gilt

Keine/r will weniger: ohne Worte

Grundangebot & Leistbarkeit: Es gibt keine Definition bzw. Festlegung des Energie-Grundangebot pro Person, Energiearmut bzw. Umgang und Kommunikation dieses Themas, sozialverträgliche Gestaltung des Klimawandels, kein Mensch soll übrigbleiben

Zeitlicher Faktor: alle die Vorgaben und Kennzahlen rund um das Thema Energiewende machen Druck; das geht sich zeitlich nie aus!

Markt wird die Energiewende nicht schaffen: als wichtiges Instrument die Ordnungspolitik nicht zu vergessen ... Diskussion zu den Renditen aus Windkraftwerken (6%) und wer zahlt ...

Gesamt Energieverbrauch steigt jedes Jahr: Tatsache, Statistiken

Prosumer: Wer übernimmt die Gesamtverantwortung? Gibt man nur Verantwortung an den/die Einzelne/n weiter? Wie gut ins System (Produktion, Netze, Konsumation) einbinden?

3. Unsere Umkehrschübe - No Go's

Vorgegaukelte Partizipation: Beteiligung wird vorgetäuscht: Alibi Fragebogenaktionen, etc.

Cool & smart Diskussion: Sehr selten ist das was cool und smart ist nicht die langfristig sinnvolle Lösung; sie ist nur leider schneller und leichter gemacht.

Angstmache zu Fragen des Gemeinwohls/-wesen: z.B. zu Zivilschutzfrage, obwohl es Notfallpläne gibt, die gut durchdacht sind, kommen diese nicht in die Öffentlichkeit und das verursacht Unsicherheiten, die von verschiedenen Gruppierungen zur Angstmache ausgenutzt werden.

Das Beste gibt es nicht! Die Diskussion der 'best practices' hindert Menschen am Handeln.

Unser Wertekanon - Respekt, Ehrlichkeit, Lebensqualität, Vertrauen, Nachhaltigkeit, - hat sich reibungslos in unsere Diskussion einfügen lassen.



Andrea Grabher

Andrea Grabher, DIⁱⁿ, Pädagogin und Technikerin, Unternehmensberaterin,
 inhaltlicher Schwerpunkt : Nachhaltigkeitsforschung
 Vorstand von WIMEN, Vorstandvorsitzende der GEFAS (STEIERMARK - Gesellschaft für aktives Altern
 und Solidarität der Generationen, Graz), Lektorin an der FH Technikum Wien





Energie und Gendergerechtigkeit

Tischhost: Teresa Kallsperger

Impuls von: Christine Lins

Karin Mottl

Impuls: Christine Lins

Global Renewable Energy Development and the role of women

Riding on the momentum of the Paris Agreement, there is consensus that we have to radically re-consider how we produce and consume energy. Holding global average temperature rise well below 2°C, not to mention a much safer limit of 1.5°C, requires nothing short of a complete decarbonisation of the energy sector. There is no one way to achieve this; what works in one country doesn't necessarily work in another. Finding solutions for some sectors is easier than for others. The stakes are high – financially, environmentally and socially. With rapidly decreasing cost, there is a common understanding that renewable energy sources will play a central role in the needed energy transition.

Up to date, the power sector experiences the greatest increases in renewable energy capacity, whereas the growth of renewables in the heating and cooling and transport sectors is still comparatively slow. In 2017, renewable energy accounted for 70% of net additions to global power generation capacity; investment in new renewable power capacity were roughly three times that in new fossil fuel capacity; and with 40,000 photovoltaic (PV) panels installed every hour globally, more solar PV was now installed than the net capacity additions of fossil fuels and nuclear power combined.

While we cannot predict the future, we do need to debate the opportunities and challenges of a 100% renewable energy future. We need to understand how system integration can shift thinking from the traditional perspective of baseload power to one where optimal integration of variable renewable energy provides on-demand, reliable, affordable electricity and brings added-value to grid infrastructure. And we need to rely on all talents available, from both men and women!

It is a well-known fact that the energy sector continues to be male-dominated. The absence of gender equality can be observed both in industrialized and emerging/developing countries. Gender inequality is even more prevalent at decision-making levels. Women are generally under-represented on company boards and among senior management positions, as well as in politics. This reality of under-representation is even more accentuated in energy-related fields. As a result, the few women who manage to secure top positions are often less well connected with their peers than their male colleagues.

Furthermore, the impacts of climate change are not felt equally. While poverty and geography are important dividing lines, so too is gender. Climate-change induced disasters disproportionately affect women. When disaster strikes, women, who still often play the primary role of looking after children and the elderly, are the last to evacuate; leading to higher female death tolls. Around 90% of the 150,000 people killed in the 1991 Bangladesh cyclone were women. They typically have less access to emergency response information and if they do survive, women, especially in poor or marginalized



communities, are often less able to rebuild and recover.

Solutions to climate change and a sustainable energy supply need to work for everyone, yet women's voices and needs are still often excluded from the decision-making table. The problem of climate change is simply too big to overlook half the world's population and ignore female talent. Gender diversity drives innovation, opens new pathways for technology deployment, brings fresh perspectives to development of societies and attracts and retains a richer pool of talent.

With this in mind, a group of senior energy professionals got together in 2017 to create GWNET, the Global Women's Network for the Energy Transition, a global network aimed at empowering women working in sustainable energy in both developed and emerging/developing countries at different career levels from both the public and private sector through interdisciplinary networking, advocacy, training, coaching and mentoring.

It is a bottom-up initiative where young professionals, middle and top management executives can participate. Together with its regional partners, GWNET closely collaborates with top-down initiatives such as the Clean Energy Education programmes and then Empowerment Technology Collaboration Partnership (C3E TCP) run by the International Energy Agency (IEA), as well as the People Centered Accelerator led by Sustainable Energy for All (SEforALL).

GWNET activities in a nutshell:

- Collecting data on women in clean energy, in close collaboration with the International Renewables Agency (IRENA)
- Mainstreaming gender in energy policy (synergies between two of the UN Sustainable Development Goals, namely SDG7, ensuring access to affordable, reliable, sustainable and modern energy for all, and SDG5, achieving gender equality and empowering all women and girls)
- The first global GWNET mentoring programme is now up and running, and interested mentors and mentees can submit an expression of interest for the next programme round
- Networking events are held back-to-back with major conferences and fora
- Creating a database of women experts in sustainable energy

The network is open for individuals and corporations who are committed to gender balance in the energy sector and who wish to connect with their peers and to advance the energy transition more rapidly.

Christine Lins

Executive Secretary of REN21

REN21 is the global renewable energy policy multi-stakeholder network that connects a wide range of key actors. REN21's goal is to facilitate knowledge exchange, policy development and joint action towards a rapid global transition to renewable energy.

Read more at: <http://www.ren21.net/about-ren21/about-us/>
<http://www.globalwomennet.org/>



Impuls: Karin Mottl

Energie und Gendergerechtigkeit – aus PraktikerInnensicht am Beispiel des Energieparks Bruck/Leitha

Seit mehr als 20 Jahren agiert der Energiepark Bruck/Leitha in der Region Römerland-Carnuntum. Ausgehend von den Aktivitäten um die Stadtgemeinde Bruck/Leitha konnte in dieser Zeit bereits der gesamte Bezirk (~ 30 Gemeinden, Bevölkerung: ~ 100.000 Personen) im Strombereich auf Basis Erneuerbarer bilanziell autark gestaltet werden. Ausgehend von 11 Männern, die den Energiepark gegründet haben (und nach wie vor in diesem aktiv sind), setzt sich das Team zwischenzeitlich etwa halb / halb zusammen – warum, wieso, weshalb, was bewirkt es?

Zentrale Botschaft(en)

Was waren relevante Schritte? Wie wurden beide Geschlechter gleichermaßen einbezogen? Welche Eckpunkte sind für die kommende Generation von hoher Bedeutung? Wie können wir mehr solche Regionen gestalten? Unterstützen Frauen und Männer die Energiewende gleichermaßen? Energie benötigen wir alle für unser tägliches Leben – was kann jedeR Einzelne beitragen für eine enkeltaugliche Zukunft? Und gibt es unterschiedliche Herangehensweisen bei den Geschlechtern? Falls ja, welche? Wie agiert die aktuell heranwachsende Generation – gibt es hier Unterschiede?

Karin MOTTL

- Geschäftsführerin des Energiepark Bruck/Leitha seit 2012
- Aufgewachsen im Mostviertel, zwischenzeitliche Römerländerin, Studium „Natural Resource Management and Ecological Engineering“ an der BOKU sowie der Lincoln-University in Neuseeland, zu 100% von der Energiewende überzeugt und mit Herzen dabei.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

Geschwindigkeit der Energiewende steigern; bottom up – und – top down; zukünftige weibliche Führungskräfte

Meine Publikationen und Expertisen

Siehe www.energiepark.at



Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost

Teresa Kallsperger

Am Tisch „Energie und Gendergerechtigkeit“ wurden die beiden Impulse nacheinander vorgestellt, danach wurde das Thema anhand der Diskussionsfragen- und Schwerpunkte diskutiert. In den beiden Runden wurden folgende Ergebnisse erarbeitet:

1. Zukunftsfähigkeit

Bildung ist ein ausschlaggebender Aspekt auf dem Weg zu mehr Gendergerechtigkeit im (erneuerbaren) Energiesektor. Dabei müssen der gesamte Bildungsweg bzw. die Erziehung von Mädchen ab dem frühkindlichen Alter berücksichtigt werden. Wichtig ist, dass Mädchen frühestmöglich mit technischen Themen in Verbindung treten und Bildungsmaßnahmen aktiv angeboten werden. Es bestehen eine Reihe an Bildungsprogrammen, um Frauen mehr in technischen Berufen zu etablieren, wie z.B. das vorgestellte Programm des Energieparks Buck an der Leitha, FIT (Frauen in die Technik Steiermark) der TU Graz etc.

Daneben sind Netzwerke wie das vorgestellte GWNET Netzwerk sowie Vereine wie WIMEN bedeutsam, um Frauen in ihren Bestrebungen im Energiesektor zu stärken und Vernetzungsmöglichkeiten zu ermöglichen. Dabei ist v.a. die nationale, regionale und lokale Vernetzung ausschlaggebend, da diese niederschwellige Handlungsmöglichkeiten bieten.

Diskutiert wurde auch das Thema ökologisches Denken in Bezug auf die Frage, ob Frauen oder Männer mehr zu ökologischem und zukunftsorientiertem Denken tendieren. Der Impuls von Christine Lins geht davon aus, dass der Transformationsprozess der Energiewende rascher und kreativer abgewickelt werden könnte, wenn mehr Frauen in entsprechenden Positionen im Energiesektor vertreten wären.

2. Herausforderungen

Derzeit haben Frauen mit einer Reihe an Hürden zu kämpfen, um sich im (erneuerbaren) Energiesektor zu etablieren. Das Thema Energie wird oft als reines Technikthema gesehen, was Frauen davon abhält, sich in diesem Bereich zu etablieren und engagieren. Der Energiebereich ist jedoch weit vielfältiger, als ihn rein auf technische Aspekte zu beschränken (Energie ist nicht nur Technik). Technologischer Wandel sollte (eigentlich) einhergehen mit der Berücksichtigung sozialer und gesellschaftspolitischer Effekte. Daher sollte angestrebt werden, das Thema und den Sektor Energie vielfältiger zu präsentieren und somit auch verstärkt Frauen anzusprechen.

Frauen kämpfen daneben mit der sog. „Männersprache“, die für sie schwer verständlich und greifbar ist. Gerade in technischen Berufen werden Fachtermini verwendet, die sich Frauen zunächst aneignen müssen und mit einer neuen Fremdsprache vergleichbar sind.

Obige Aspekte gehen einher mit den derzeitigen Qualifizierungs- und Ausbildungsmöglichkeiten, die für den Energiesektor notwendig sind. Um vermehrt Frauen für diese zu erreichen, sollten sie ganzheitlicher gestaltet werden und nicht rein technische FachexpertInnen generieren. Wie zuvor



beschrieben, ist dieser Aspekt ohnehin notwendig, um die Energiewende effektiv voranzutreiben.

Daneben bedarf es Frauen an Selbstvertrauen- und bewusstsein, sich in männerdominierten Branchen zu etablieren. Um es v.a. in die Managementebene zu schaffen, sind Karrierewille und gewisse Rahmenbedingungen notwendig, die gerade bei Frauen nicht gegeben sind (Familienplanung, fehlende Kinderbetreuungseinrichtungen, geringeres Einkommen etc.)

3. Umkehrschwünge

Umkehrschwünge sind in folgenden Bereichen notwendig:

- Allumfassende Energiebildung: Ausbildungsmöglichkeiten im Energiebereich sollten „breiter“ gestaltet werden und neben technischen Aspekten auch soziale, gesellschaftspolitische Themen berücksichtigen und entsprechend dargestellt werden. Nach dem Motto Energie ist nicht nur Technik. Frauen sollten mutig und überzeugt auf den Sektor zugehen.
- Rechtsgrundlagen anpassen: In Bezug auf Rechtsgrundlagen sollte geprüft werden, welche geändert werden können, um Frauen am Arbeitsmarkt gleich(er) zu stellen, wie z.B. gleiches Gehalt für gleiche Arbeit, rechtlicher Anspruch auf leistbare Kinderbetreuungsplätze etc.
- Geschwindigkeit aufnehmen: Wünschenswert wäre, dass der Prozess der Gleichstellung und Gendergerechtigkeit im Energiesektor an Geschwindigkeit aufnimmt. Bestehende Aktivitäten und Bewegungen sind sehr erfreulich, aber für Frauen derzeit bei weitem nicht zufriedenstellend. Der Prozess der Gendergerechtigkeit sollte Fahrt aufnehmen.

Teresa Kallsperger

Teresa Kallsperger, MSc, Umweltsystemwissenschaftlerin, Grazer Energieagentur (GEA) inhaltliche Scherpunkte: Bewusstseinsbildung und Nutzermotivation Energieeffizienz Mobilität.





Öffentlicher Raum – Planungsanforderungen

Tischhost: Gudrun Haage

Impuls von: Martina Jauschneg und Susanne Staller

Mira Kirchner

Impuls: Martina Jauschneg und Susanne Staller

Wer macht Stadt – Ansätze, Strategien des Öffentlichen angesichts neuer Herausforderungen

Öffentlicher Raum ist das was die Stadt ausmacht. In ihm wird gelebt, Gesellschaft ausverhandelt, er entsteht durch das Teilen und Teilhaben, wozu alle gleichermaßen die Möglichkeit haben sollten. Voraussetzung dafür ist zum Beispiel freie Zugänglichkeit und konsumzwangfreier Aufenthalt. Der Grundbesitz prägt über Regeln, Pflege und Haftung immer die Zugänglichkeit: Zu welchen Zeiten sind die Räume offen? Wer darf sich dort aufhalten? Welche Gruppen werden ausgeschlossen? Kein Raum ist immer für alle Menschen gleich offen.

Public Private Partnerships (PPPs) sind verlockende Alternativen zur herkömmlichen öffentlichen Finanzierung und Betrieb von Einrichtungen und Services. Nichtsdestotrotz sind Public-Private-Partnerships mit besonderer Vorsicht von Seiten der öffentlichen Hand um im Sinne der Öffentlichkeit einzurichten und zu managen, um die Interessen und Zugänglichkeit der Öffentlichkeit zu sichern und keine versteckte Privatisierung des öffentlichen Raumes voranzutreiben oder den Freiraum mit Konsumationszwang zu belegen (z.B. Gastgärten, Schanigarten).

Beispiele zeigen, dass bei starkem Mandat von Bauträgern/Entwicklungsgesellschaften bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes insbesondere auf die Qualität, Zugänglichkeit und öffentliche Durchwegung geachtet und das Allgemeininteresse gesichert werden muss, da Bauträger private, wirtschaftliche Interessen vertreten. Die differenzierten Qualitäten des öffentlichen Raumes sind im Sinne der Stadt und der Allgemeinheit langfristig sicherzustellen. Kann das Allgemeininteresse durch Verträge gesichert werden? Ist es Aufgabe der Stadt für Freiraumangebote insbesondere für „schwache“ Bevölkerungsgruppen zu sorgen? Wie können diese Interessen bei geringeren öffentlichen Budgets gewährleistet werden? Wie kann mit der Verräumlichung von gesellschaftlichen Konflikten umgegangen werden?

Auch neue Technologien, Umweltstandards und neue Mobilitätsformen prägen den öffentlichen Raum. Während auf der einen Seite versucht wird, dem Autoverkehr wieder Lebensraum abzurufen, wandern Nebenprodukte des technischen Fortschritts und von Umweltleistungen – wie Stromkästen für Straßenbeleuchtung und Ampelschaltungen, Rolling Boards, Kästen für ultraschnelles Internet und Sammelstellen für Mülltrennung – in den öffentlichen Raum. Neue Mobilitätsformen erfordern E-Tankstellen und Platz für Leihfahrräder. Die Aufstellung dieser Elemente wird oft nur nach technischer Notwendigkeit durchgeführt und nicht im Sinne eines qualitativen öffentlichen Raumes. Können neue Technologien und eine hohe Aufenthaltsqualität in der wachsenden Stadt zusammengeführt werden? Welche Akteure müssen hier mit welchen Strategien zusammenarbeiten?



Zentrale Botschaft(en)

- Herausarbeiten und Benennen von Qualitätskriterien für öffentliche Räume
- Entwickeln von Strategien der Sicherung öffentlich zugänglicher Räume außerhalb des Grundbesitzes der Stadt
- Ideen für Forschungsprojekte an der Schnittstelle von öffentlichem Raum und seinen Nutzungsmöglichkeiten generieren

Martina JAUSCHNEG

Ist selbständig mit Büro für Landschaftsplanung in Wien tätig, Grün- und Freiraumplanung mit Schwerpunkt Städtebau und Stadtentwicklung, Partizipation und Beteiligung, Mobilitätsforschung mit spielerischen Ansätzen.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

Publikationen und weitere Informationen zur Expertise der Impulsgeberinnen auf <http://www.jauschneg.at/> und <http://www.tilia.at>

Susanne STALLER

DI Susanne Staller, selbständige Landschaftsplanerin im Büro tilia, Arbeitsschwerpunkte sind Beteiligungsprojekte, Freiräume als soziale Räume, Begleitung von Entwicklungsprozessen in Stadt und Land, Planung von öffentlichen und privaten Freiräumen

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

Städtebauliche Projekte und Prozesse, Sicherung von Freiräumen in der wachsenden Stadt

Meine Publikationen und Expertise

Publikationen und weitere Informationen zur Expertise der Impulsgeberinnen auf <http://www.jauschneg.at/> und <http://www.tilia.at>



Impuls: Mira Kirchner

GoGreen

Zu den Anreizen, Wege zu Fuß zurückzulegen, zählt die fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen und auch das Straßengrün. Ein attraktives Fußnetz mit Vegetationselementen ist ein Anliegen der FußgängerInnen und in urbanen Räumen von großer Bedeutung. Begrünte Flanierwege mit passender Erdgeschoßnutzung verstärken Geh- und Verweilaktivitäten. Die Studie wurde mit dem Büro Factum, mit Mag.^a Karin Ausserer von 2015-2017 im Rahmen der Ausschreibung Mobilität der Zukunft bearbeitet und vom bmvit gefördert.

Das Hauptziel des Projekts GoGreen war, Kriterien für eine qualitative hochwertige urbane Infrastruktur mit Begrünungselementen zu erarbeiten, damit der Anteil an FußgängerInnen und RadfahrerInnen erhöht werden kann. Ein ausgeprägtes und ausdifferenziertes Stadtgrün mit vegetativen Qualitäten ermöglicht im Sinne der Stadt der kurzen und begrünten Wege einen leichteren Umstieg von MIV auf ÖV und eine aktive Mobilität.

Folgende Themenfelder standen im Fokus der Bearbeitung

- Erforschen der Wechselwirkung zwischen aktiver Mobilität und Begrünung: Formen, Funktionen und der Bedeutung der Begrünung; Vor- Nachteile von Begrünungsmaßnahmen aus Sicht der ExpertInnen und der BürgerInnen; Potentialanalyse und Übersicht über nationale und internationale Good Practice Beispiele attraktiver öffentliche Räume mit Grünelementen.
- Raumanalysen für die Erarbeitung der Bedürfnisse von FußgängerInnen; Barrieren/Hindernisse in Bezug auf Begrünungsmaßnahmen;
- Sponsoring- bzw. Fundingmöglichkeiten von Straßengrün;
- Empfehlungen und Kriterien für die Förderung aktiver Mobilität durch Begrünung.

Die Bedeutung von Straßengrün beim Gehen und Radfahren

In den Befragungen wird der Begrünung eine hohe Priorität eingeräumt: für drei Viertel der Befragten ist Grün gemeinsam mit Verkehrsberuhigung wichtig auf ihren alltäglichen Wegen. Insbesondere ältere Personen, und jene, die bereits viel zu Fuß unterwegs sind, schätzen Straßengrün. Umwege, um auf grünen Wegen zu gehen, werden nur bedingt gemacht. Ältere Personen, Frauen, sowie Personen, die öfter zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, nehmen am ehesten einen Umweg in Kauf.

Wünsche in Bezug auf grüne Gestaltungselemente

Das beliebteste Gestaltungselement sind Bäume (64%), gefolgt von Sitzbänken aus Holz (46%) und blühenden Sträuchern (36%). Trinkwasserbrunnen und Rasenflächen zum Liegen und Spielen wurde von mehr als einem Drittel der Befragten gewünscht.

Hemmnisse und Barrieren

Um die Identifikation mit Grün zu stärken, wird in Wien, aber auch in vielen andern Städten, den BürgerInnen die Möglichkeit geboten, sich aktiv in die Gestaltung des öffentlichen Raumes einzubringen. Die Pflegeübernahme von Pflanzbeeten durch BürgerInnen bringt Vorteile für die urbane Bevölkerung. In der GoGreen- Umfrage begrüßten 90% der WienerInnen,



Partizipationsmöglichkeiten in Bezug auf eine aktive Mitgestaltung des öffentlichen Raums. Die Bereitschaft aktiv mitzuwirken war jedoch bedeutend geringer. So würden rund 20% der Befragten selbst aktiv werden.

Sponsoring

Unterstützungen in Form von Sach-, Dienst- oder Geldleistungen tragen erheblich zur Umsetzung und somit zum Gesamterfolg von Projekten, Veranstaltungen und Aktionen bei. Dazu ist eine gezielte Suche nach potentiellen SponsorInnen sinnvoll.

Neben den alternativen Finanzierungsmodellen gibt es die herkömmliche Methode SponsorInnen für ein Einzelprojekt durch gezielte Ansprache zu finden. Im Rahmen des Projektes wurde bei den Unternehmen generell die Bereitschaft abgefragt, „Grünprojekte“ zu unterstützen. Insgesamt wurden 50 kleinere und größere Unternehmen aus unterschiedlichen Bereichen (Blumenhandel, Baumärkte, Lebensmittelketten, Elektronikunternehmen etc.) kontaktiert.

Kriterien für Begrünungsmaßnahmen

Der „Kriterienbaum“ zeigt, dass Straßengrün als Raumveränderung gesellschaftlich getragen werden muss. Verhaltensveränderungen sind mit Raumveränderungen eng miteinander verknüpft.

Conclusion

Der Beitrag endet mit einem offenen Ausblick und mit der Frage, wie viel Urbanität benötigt eine Stadt, wenn alle Raumpotentiale ausgenutzt werden? Wird in Zukunft ein Begrünungsfaktor auch für öffentliche Räume festgelegt, an dem sich bindend gehalten werden muss?

Zentrale Botschaften

Das Straßengrün erfüllt im öffentlichen Raum zahlreiche Funktionen, die die aktive Mobilität fördert: Identität und Raumgliederung, Beschattung und Kühlung bei sommerlicher Hitze, ästhetisches Erleben und freudvollen Genuss. Zudem begünstigt Begrünung soziale Inklusion und bietet Raum für Kontakte.

Aktuell steigt der Trend zur Begrünung von Stadträumen nicht nur in Wien, sondern weltweit, da Grün vielseitige Funktionen erfüllt und die Lebensqualität erhöht. Auf diesen Bewusstseinswandel reagieren bereits BewohnerInnen und die Stadtverwaltung; Beide induzieren einen Wandel des MIV geprägten Stadtbildes zu mehr Vielfalt, Abwechslung und Auflockerung der verbauten Stadt.

Daher ist ein zentrales, allgemeines Ergebnis der Studie, dass ein enger Zusammenhang zwischen Straßengrün und aktiver Mobilität besteht. So kann die aktive Mobilität in Zukunft verstärkt werden, wenn die Qualität und Quantität der Begrünung sowie Ausstattung in Straßenräumen gehoben wird. Darüber hinaus gilt es, ein Bewusstsein zu schärfen, dass Stadtgrün ein wesentlicher Bestandteil der Belebung von Stadträumen, der Lebensqualität und daher ein zentrales Element der nachhaltigen Stadtentwicklung ist.

Wie ist Gender & Diversity mitgedacht/mitberücksichtigt?

Genderaspekte fließen in alle Umfragen ein.

Mira KIRCHNER

DI Mira Kirchner (1968) ist Landschaftsarchitektin mit den Arbeitsschwerpunkten Forschung in der Freiraumplanung und -entwicklung, Freiraumplanung und -gestaltung sowie Lehre, Bildung und Vermittlung. Mira Kirchner ist eine Absolventin der Studienrichtung Landschaftsplanung und -pflege



an der Universität für Bodenkultur und sammelte während des Studiums Büroerfahrung, hatte Wettbewerbserfolge und absolvierte einen einjährigen Forschungsstudienaufenthalt in Berlin. Sie arbeitete dann in einem Planungsbüro und war anschließend wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Landschaftsarchitektur, BOKU Wien und am Institut für Landschaftsplanung und Gartenkunst, TU Wien. Nach der Unternehmensgründung MK Landschaftsarchitektur arbeitet sie aktuell projektweise in interdisziplinären Teams, mit Unternehmen, universitären und außeruniversitären Einrichtungen. Die Arbeitsschwerpunkte sind thematisch der Nachhaltigkeit, in der Auseinandersetzung mit der gebauten Umwelt zuzuordnen, dazu zählt konkret Forschung zur Aktiven Mobilität und zu Klimawandelanpassungsstrategien, Planung und Gestaltung von Grün—und Freiräumen sowie Lehre und Wissensvermittlung; die Projekte weisen einen kreativen und partizipativen Charakter auf.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Aktive Mobilität;
- Klimawandelanpassungsstrategien

Meine Publikationen und Expertise

Kirchner, Mira (2017): Urban Cool Down, Projektbeiträge, Klima- und Energiefonds

Kirchner, Mira Ausserer, Karin (2017): GoGreen, der Einfluss von Begrünungsmaßnahmen zur aktiven Mobilität, öffentlicher Endbericht zum Download, erscheint im Frühjahr 2017

Kirchner, Mira Ausserer, Karin (2017): GoGreen, der Einfluss von Begrünungsmaßnahmen zur aktiven Mobilität, erscheint im Sommer 2017 in zoll+

Kirchner, Mira, Ausserer, Karin (2017): GoGreen, die Broschüre zum Forschungsprojekt;

Kirchner, Mira; Petra Suko (2015): Alles Paletti, Report des Bauprojektes Gartenmöbel aus Paletten, BOEKWE

Kirchner, Mira (2014): Wo ist Spontanität? Reflexionen über Spontanität im öffentlichen Freiraum am Fallbeispiel Kirchenplatz Maria Vom Siege, erscheint im Dezember 2014 in zoll+

Kirchner, Mira (2014): Gärten als Inspiration, Artikel im Lifestyle Magazin, erschien im Dezember 2014

Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Gudrun Haage

Nach den Inputs ging es in den Diskussionen darum, wer/was wie viel Platz des öffentlichen Raumes beansprucht. Nicht alle Personengruppen haben den gleichen Zugang. Die schwachen Gruppen bedürfen eines besonderen Schutzes (Fußgänger*innen, Kinder etc.)!

Bei den jeweiligen Überlegungen muss zwischen Bestandsstadt und Errichtung von neuen Stadt-Teilen unterschieden werden.

Besonders der Individualverkehr benötigt überdurchschnittlich viel Platz (ruhender und fließender Verkehr). Daher gab es in der Gruppe den einhelligen Wunsch diesen einzudämmen bzw. ganz abzuschaffen. Dies wurde auch als zumindest mittelfristig zukunftsfähig eingestuft. Im Gegenzug dazu muss der öffentliche Verkehr ausgebaut werden und für alle leistbar sein.

Die Herausforderungen wurden auf verschiedenen Ebenen geortet:

- Damit diese Vision Wirklichkeit werden kann, braucht es klare Entscheidungen von Seiten der Politik.



- Da es generell zu wenig Platz im öffentlichen Raum gibt, muss dieser umverteilt werden.
- Auf der persönlichen Ebene gilt es die eigene Mobilität anders zu organisieren!

Das zurzeit in den Medien sehr präsente „Autonome Fahren“ wurde eher kritisch gesehen. Hier bedarf es noch sehr viel Weiterentwicklung bzw. ist es indirekt wieder eine Stärkung des Individualverkehrs – also unter Umständen ein Schritt in die falsche Richtung. Auch hätten diese Systeme noch mehr Raumbedarf, so dass der öffentliche Raum noch knapper würde.

Ein Aspekt der Diskussion beschäftigte sich mit dem richtigen Zeitpunkt für eine Mobilitätswende.

Aus Sicht der Disputantinnen besteht die Gefahr, diesen zu verpassen. Es ist wichtig jetzt dran zu bleiben.

Gudrun Haage

Gudrun Haage, Dlin, Technikerin, TU Graz - Büro für Gleichstellung und Frauenförderung
Arbeitsschwerpunkte:

Frauenförderung in der Wissenschaft, Nachwuchsförderung für Kinder und Jugendliche, Beratung zur Studienwahl, Gender & Diversity in der Lehre.





Gender mit Themen wie: Gendergleichstellung am Prüfstand, gendergerechte Verhaltensräume

Tischhost: Vera Fochler

Impuls von: Elisabeth Oberzaucher

Gudrun Rönfeld

Impuls: Elisabeth Oberzaucher

Gender und Diversity hat Potenzial

„In an experiment never mix the sexes, the world are complicated enough.“ (I. Eibl-Eibesfeldt)

Der kürzlich verstorbene Verhaltensbiologe meinte damit, dass Geschlechterunterschiede in diesem Forschungsfeld immer mitberücksichtigt werden. Die Biologie fokussiert sich hier hauptsächlich auf das biologische Geschlecht, aber auch andere Gender-Aspekte finden Eingang in die Verhaltensbiologie.

Die hypothesengetriebene Biologie generiert Fragestellungen und formuliert Hypothesen ausgehend von der Evolutionstheorie. Das asymmetrische biologische Minimalinvestment in die Fortpflanzung ist der Ausgangspunkt für die Annahme von Unterschieden im Verhalten von Männern und Frauen. Da Fortpflanzung ein zentrales Thema in der Biologie ist, beeinflusst dieser Faktor sämtliche Lebensaspekte. Ebenso das Alter als Life History, da sich über die Lebensabschnitte die Bedürfnisse verändern. Für spezielle Fragestellungen wird die sexuelle Orientierung und Gender Identifikation mitberücksichtigt. Das Konsumverhalten dient nicht nur der unmittelbaren Befriedigung von Bedürfnissen, es ist auch Kommunikationsmittel im sozialen Kontext. Durch Konsum und Präsentation der Güter können bestimmte Werte und Eigenschaften kommuniziert werden. Die komplexe Interaktion von biologischen Grundlagen und sozialen und gesellschaftlichen Einflüssen erfordert die Zusammenarbeit von interdisziplinären Kooperationen, um zu fundierten wissenschaftlichen Erkenntnissen zu führen.

Um die Entwicklung positiv zu gestalten ist es notwendig aus vergangenen Entwicklungen zu lernen: Welche Maßnahmen haben funktioniert, welche sind gescheitert, kann man erklären, woran das gelegen haben mag? Frühe Bewusstseinsbildung bei allen kann zur Auflösung starrer Erwartungen gegenüber den Geschlechtern führen.

Als Maßnahmen werden Analysen und Monitoring von Bedeutung sein, sowie die Entwicklung von Vorgaben und Richtlinien. Kooperationen brauchen Institutionalisierung, das heißt, dass die Ideen zur Geschlechtergerechtigkeit auch verankert werden, damit es zur Umsetzung kommt. Geschlechtergerechtigkeit bedeutet mehr als nur Frauenförderung.

Genderbeauftragte in Unternehmen und Institutionen werden auch in Zukunft noch eine wichtige Rolle zu spielen haben, weil jeder Veränderungsprozess Personen braucht, die als treibende Kraft hinter der Entwicklung stehen. Auch ist ein Perspektivenwechsel vonnöten, weil die eigenen Probleme als schwerwiegender und relevanter wahrgenommen werden als die der anderen. Um



konkrete Überzeugungsarbeit, aber auch spezifische Maßnahmen zur Förderung von Geschlechtergerechtigkeit leisten zu können, bedarf es einer fundierten wissenschaftlichen Basis.

Zentrale Botschaft(en):

- Wie ist Gender & Diversity mitgedacht/mitberücksichtigt?
- Was ist das Potential, das durch mehr Diversität zugänglich gemacht wird?
- Diversität ist die Grundvoraussetzung für Entwicklungspotential
- Vielfalt der Lösungsansätze ist notwendig
- Verhalten kann nicht eindeutig in zwei Schubladen (männlich, weiblich) sortiert werden

Verwendete Literatur:

Ehlers, J., Hensel, L., **Oberzaucher, E.**, Huckauf, A. (accepted). Eye movements in reading gendered texts. In Huckauf, A., Lange, B., Schwarz, S. (Hsg.) *Evolutionäre Gender Studies*. Pabst Science Publishers, Lengerich.

Elisabeth Oberzaucher

Dr. Elisabeth Oberzaucher studierte Zoologie und Anthropologie an den Universitäten Wien und Würzburg. 2016-17 Professur für Gleichstellung, Adaptivität und Vielfalt an der Universität Ulm.

Die Verhaltensbiologin lehrt und forscht an der Universität Wien, leitet das Forschungsinstitut Urban Human, ist Vizepräsidentin der International Society for Human Ethology und Mitglied der Science Busters.

Ihre Forschung spannt den Bogen von nonverbaler Kommunikation über evolutionäre Ästhetik und Mensch-Umwelt-Interaktion hin zu evolutionären Gender Studies. www.oberzaucher.eu

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Mensch-Maschine-Interaktion
- Stadtgestaltung
- Mobilität

Meine Publikationen und Expertise

Auszug:

Sorokowska, A., Oberzaucher, E. (2017). Preferred Interpersonal Distances: A Global Comparison. *Journal of Cross-Cultural Psychology* 48(4) 577-592 DOI: 10.1177/0022022117698039

Oberzaucher E. (2017). Passing on the Chair. *Human Ethology Bulletin* 32:2, 1-4. DOI: <https://doi.org/10.22330/heeb/3122/001-004>

Oberzaucher E. (2016) Compromises. The Limits of Democracy. *Human Ethology Bulletin* 31:4, 1-4.

Oberzaucher E. (2016) Between Phenomena and Science. *Human Ethology Bulletin* 31:3, 1-4.

Oberzaucher E. (2016). Role Models. How We Make Them and Why We Follow Them. *Human Ethology Bulletin* 31:2, 1-4.

Oberzaucher E. (2015). The Art of Science Communication. *Human Ethology Bulletin* 30:4, 1-5.

Oberzaucher E. (2015). The Biology of Altruism Revisited. *Human Ethology Bulletin* 30:3, 1-3.

Stephan, P.,* Jäschke, J., Oberzaucher, E. & Grammer K. (2014). Sex Differences and Similarities in Urban Home Ranges and in the Accuracy of Cognitive Maps. *Evolutionary Psychology*, 12(4), 814-826.



Oberzaucher E., Grammer K. (2014). The Case of Moulay Ismael - Fact or Fancy? PLoS One 9:2, e85292 1-5.

Oberzaucher E. (2014). What Is the Worth of A Publication? Human Ethology Bulletin 29:4, 1-3.

Oberzaucher E. (2014). Which of Your Favourite Hypotheses Did You Dispose Of Today? Human Ethology Bulletin 29:1, 1-3.

Frohnwieser A.*, Hopf R., Oberzaucher, E. (2013). Human Walking Behavior–The Effect of Density on Walking Speed and Direction. Human Ethology Bulletin 28 (3), 20-28

Oberzaucher, E., Muehlhauser, A., (2013). Evolutionäre Ästhetik. Attraktivität und Schönheit im Licht der Evolution. Journal für Ästhetische Chirurgie. 6:9-12. DOI 10.1007/s12631-012-0218-8

Oberzaucher, E., Katina, S., Schmehl, S., Holzleitner, I., Mehu-Blantar, I. Grammer, K. (2012). The myth of hidden ovulation? Shape and texture changes in the face during the female cycle. Journal of Evolutionary Psychology. 163-175.

Pflueger, L.S.*, Oberzaucher, E., Katina, S., Holzleitner, I., Grammer, K. (2012) Are Attractive Women More Fertile? Evidence from a Rural Sample. Evolution and Human Behavior 33(6): 708-714.

Lenochova, P.*, Vohnoutova, P., Roberts, C.S., Oberzaucher, E., Grammer, K., Havlicek, J.,(2012). Psychology of Fragrance Use: Perception of Individual Odor and Perfume Blends Reveals a Mechanism for Idiosyncratic Effects on Fragrance Choice. PLoS One, 7(3): e33810: 1-10.

Impuls: Gudrun Rönfeld

Stadt der Frauen. Wunsch und Wirklichkeit.

In der Stadt Graz gibt es seit vielen Jahren Bestrebungen, das Thema Gendermainstreaming in der Planung zu berücksichtigen, um die unterschiedlichen Ansprüche und Interessen von Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern differenziert nach Lebenslagen, Lebensphasen, sozialem und kulturellem Hintergrund zu berücksichtigen. Eine strukturelle Verankerung ist noch nicht gelungen.

Gleichzeitig zeigt die Studie „Sicherheitsgefühl von Frauen im öffentlichen Raum – Strategien zur Verbesserung“ (peripherie, Institut für praxisorientierte Genderforschung, 2016), dass das Sicherheitsgefühl von Frauen in Graz sinkt, obwohl die Kriminalitätsrate sinkt. Aus diesem Grund startet 2018 das Referat Frauen & Gleichstellung ein interdisziplinäres Projekt, das die wissenschaftlich-soziologischen Erkenntnisse zum Sicherheitsgefühl mit städteplanerischer Anwendung und der Umsetzung der PraktikerInnen zusammenführen soll, um praxisnah und verständlich erste Schritte zu einer gendergerechten Stadtplanung zu etablieren. Der Impuls wird wichtige Erkenntnisse der Expertinnen aufnehmen, um diese in den Arbeitsprozess einfließen zu lassen.

Zentrale Botschaften

- Backlash in der Frauen- und Gleichstellungspolitik
- Interdisziplinarität als Schlüsselement
- Notwendigkeit des Transfers und der Übersetzung von theoretischen Erkenntnissen in die Praxis



Gudrun RÖNFELD

1994-2012: Projektleiterin nationaler und internationaler Mobilitätsprojekte in der Forschungsgesellschaft Mobilität, Schwerpunkt Verhaltensänderung, QM im Radverkehr, Mobilitätsmanagement und Verkehrspädagogik

2009 – 2012: Mobilitätsreferentin von Vizebürgermeisterin Lisa Rücker

2012 – 2017: Referentin für Kunst und Kultur von Stadträtin Lisa Rücker

seit 2017: Referentin für Frauen und Gleichstellung von Stadträtin Tina Wirnsberger.

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Backlash in der Frauen- und Gleichstellungspolitik thematisieren und bewusst machen
- Interdisziplinarität als Schlüsselement - Notwendigkeit des Transfers und der Übersetzung von theoretischen Erkenntnissen in die Praxis.

Meine Publikationen und Expertise

Nationale und internationale Vorträge in Deutsch, Englisch und Französisch seit 1994, zuletzt:

27.9.2013: Neuchâtel, Schweiz: 30e journée de l'Avenir Graz – étapes d'une nouvelle culture de la mobilité

21. Februar 2014: Essen, Deutschland: Wir lassen die Mythen platzen! am AGFS KONGRESS 2014 - Nahmobilität & Gesundheit – Bewegungsräume in der Stadt

10.5.2016: Gdansk, Poland: Mobility education focused on cycling with children on the 7th Congress of Active Mobility (KONGRES mobilności aktywnej Gdansk)

18.4.2016: Kinder und Radfahren. Erkenntnisse aus der verkehrspädagogischen Praxis im Rahmen der Ringvorlesung „Aktive Mobilität“ der TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, SS 2015/16.

Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost

Vera Fochler

In zwei Runden wurde anhand der zu behandelnden Fragen: Zukunftsfähigkeit, Herausforderung und Umkehrschub auf folgende Werte der Impulsgeberinnen und Mitdiskutantinnen Bezug genommen:

- Achtsamkeit
- Anti-Diskriminierung
- Diversität
- Erholung
- Gleichberechtigung
- Lebensqualität
- Miteinander
- Zufriedenheit

Zukunft

Für die Zukunft wird es wichtig sein, die Wissenschaft als Entscheidungsgrundlage heran zu ziehen. Nur so können langfristig konkrete Informationen über unterschiedliche Bedürfnisse herausgearbeitet werden. Anhand der so gewonnenen Informationen kann sehr zeitnahe konkrete Überzeugungsarbeit in „Alltagssprache“ verpackt, geleistet werden, um mittelfristig einen



Perspektivenwechsel zu erreichen. Genderbeauftragte in Unternehmen, Bildungseinrichtungen, Ämtern sollen weiterhin fix verankert sein.

Herausforderungen

Eine der wichtigsten Herausforderungen ist die Analyse und das Monitoring der Vorgaben. Um dies zu vereinfachen, soll als organisatorische Rahmenbedingung eine Institutionalisierung von Kooperationen stattfinden, dies soll auch ermöglichen, dass auf alle Entscheidungsstufen gleichermaßen eingegangen werden kann und die technologische Entwicklung tatsächlich eine Innovation darstellt.

Für alle an der Entwicklung Beteiligten, verlangt dies ein Miteinander und gelebte Gleichberechtigung um in der Teamarbeit reüssieren zu können.

Mögliche Hürden sind hier ähnliche Projekte, Ausschreibungen und dergl.

Umkehrschub

Umkehrschübe sind nötig um

- frühe Bewusstseinsbildung (wenn möglich im Kindergarten) zu ermöglichen und Angebote für beide Geschlechter zu bieten.
- eine Rückschau auf Errungenschaften, Erfahrungen und Einbeziehen von ZeitzeugInnen zuzulassen um das Spektrum für künftige Innovationen zu erweitern.
- das Lernen aus gescheiterten Projekten in der Vergangenheit zu forcieren um Fehlerquellen künftig zu minimieren und gleichzeitig ein kurzes Innehalten und überdenken der gesetzten Ziele zu ermöglichen.

Vera Fochler

- Projektmanagerin
- Verkehrsexpertin
- Besondere Expertisen am Schienenverkehrssektor
- WIMEN Vorstandsmitglied





(Aus)Bildung mit Themen wie: notwendige Skills für die nächste Generation, Unternehmertum

Tischhost: Gerda Reissner

Impuls von: Hemma Bieser

Christina Koenne

Ingrid Teufel

Impuls: Hemma Bieser

Unternehmertum – die unterschätzte Option für junge Forscherinnen und Forscher

Die Zusammenarbeit zwischen Universitäten, etablierten Energie- und Technologieunternehmen, sowie innovativen Start-ups steckt in Österreich noch in den Kinderschuhen. Nach dem Vorbild amerikanischer Universitäten (MIT, Berkeley, Stanford, etc.) wird erst langsam eine Kultur geschaffen, die Entrepreneurship (Unternehmertum) auf den heimischen Universitäten und Fachhochschulen fördert. Ein eigenes Start-up zu gründen ist für viele Studentinnen und Studenten nach wie vor keine Option. Der Großteil wählt den Karrierepfad als Angestellter oder Angestellte in Unternehmen, ein kleiner Teil bleibt als Forscherin oder Forscher an der Universität.

Wenn man die Entwicklung der österreichischen Start-up Szene der letzten Jahre beobachtet, so stellt man fest, dass es kaum eine Dynamik bei den Gründerinnen und Gründern gegeben hat. Während die Infrastruktur für Start-ups (Inkubatoren, Accelerators, Kapitalgeber und Förderungen) rasant gewachsen ist, so ist die Anzahl der Start-ups in der Energiebranche (inkl. E-Mobilität, IT-Lösungen und Data Science) eher konstant geblieben. Auffallend ist, dass es kaum weibliche Gründerinnen gibt und ihr Anteil noch geringer als in Forschung und Entwicklung ist.

Die Studie Energy.Inc.Ubator (durchgeführt von avantsmart im Auftrag des BMVIT) https://nachhaltigwirtschaften.at/resources/nw_pdf/schriftenreihe/201746-energyincubator.pdf hatte das Ziel, den Ist-Stand der Kooperation zwischen Forschung, Unternehmen und Start-ups zu erheben und Empfehlung zu erarbeiten. Eine Reihe von Interviews und ein Stakeholder-Workshop bestätigten, dass es an Nachwuchs fehlt und Maßnahmen schon früher, also z. B. in der Mittelschule ansetzen sollten.

Im Symposium wurden u.a. folgende Fragen diskutiert:

- Warum ist die Anzahl der Gründungen aus den Universitäten und FHs heraus in Österreich so gering?
- Was könnten dazu beitragen, dass Unternehmertum eine attraktive Karriereoption für junge Studierende wird?
- Wie können speziell Frauen in technischen Studien ermuntert werden, ihr eigenes Technologie-Start-up zu gründen?



Der Austausch mit LehrerInnen aus dem Mittelschulbereich zeigte auf, dass es bereits interessante Projekte für SchülerInnen gibt, die unternehmerischen Denken und Handeln fördern.

Zentrale Botschaft(en)

Über die Forschung hinaus brauchen wir mehr engagierte junge Menschen, die ihre Ideen auch in die Tat umsetzen, ein eigenes Unternehmen aufbauen und, wenn es sich um Technologien handelt, diese auch auf andere Märkte wie z. B. Afrika, Amerika oder Asien bringen.

Unternehmertum ist speziell für Frauen eine attraktive Alternative zu traditionellen Karrierewegen, da mit Selbstbestimmtheit mehr Flexibilität im Beruf möglich ist.

Die Start-up Community ist weltweit von Männern dominiert. Frauen sind meist im Social Business engagiert. Spezielle Programme, die auf Frauen ausgerichtet sind, könnten helfen mehr weibliche Gründerinnen zu motivieren.

Hemma BIESER

DI Hemma Bieser, MSc gründete im April 2011 das Beratungsunternehmen avantsmart mit dem Ziel, Innovation und Nachhaltigkeit für Unternehmen gewinnbringend zu machen. Dabei fokussiert sie sich auf die Entwicklung von Unternehmensstrategien und neuen Geschäftsmodellen sowie deren Umsetzung.

Für das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie BMVIT gestaltet avantsmart mehrere Strategieprozesse mit und hat 2016, 2017 und 2018 den Smart Service Innovation Day (einen Business Design Workshop) auf der Smart Energy Systems Week organisiert. Aktuell beschäftigt sich Hemma Bieser und ihr Team mit der Frage, wie Forschungsergebnisse besser in den Markt übergeführt werden können und wie eine produktive Zusammenarbeit zwischen Forschung, Unternehmen und Start-ups gelingen kann.

DI Hemma Bieser, MSc hat an der TU Wien Technische Physik studiert und einasterprogramm in Management und Umwelt absolviert. Von 2000 bis 2007 war Frau Bieser als Consultant für das weltweit agierende Unternehmens- und Technologieberatungsunternehmen Accenture in Frankfurt und Wien tätig. Von 2008 bis 2011 war Hemma Bieser im Klima- und Energiefonds für das strategische Programmmanagement zuständig. Mehr Infos unter www.avantsmart.at

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

In zukünftigen Forschungsprojekten plant Hemma Bieser, sich noch mehr mit der Rolle der NutzerInnen und KonsumentInnen als aktive Gestalter von Forschung und Entwicklung zu beschäftigen. Speziell bei der Entwicklung von neuen, regionalen Energiekonzepten ist die Einbeziehung der NutzerInnen von immenser Bedeutung. Die Forschung an diesem Thema soll über die reine Befragung, Beobachtung und Analyse hinausgehen. Die NutzerInnen und AnwenderInnen werden zu Ideen- und Impulsgeber für Technologieentwicklung. Als neue Forschungspartner spielen innovative Start-ups eine wichtige Rolle. Ergänzend zu etablierten Unternehmen, Organisationen und Forschungseinrichtungen bringen sie neue Sichtweisen ein. Hemma Bieser wird ihre Expertise in der Moderation von Prozessen, an denen diverse Partner beteiligt sind, noch verstärkt einbringen.



Meine Publikationen und Expertise

Studie zur Kooperation zwischen Forschung, Start-ups und etablierten Unternehmen:

https://nachhaltigwirtschaften.at/resources/nw_pdf/schriftenreihe/201746-energyincubator.pdf

- Energiesysteme und Netze
- Erneuerbare Energien
- Digitalisierung
- Innovationsprozesse und Kreativität (Business Model Innovation, Design Thinking)

Impuls: Christa Koenne

Bildungsziele für Heute

„Es sieht so aus, als müssten wir alles neu definieren. Die Zeit ist nicht nur unruhig, der Wandel scheint keine Richtung zu haben“ – Welche Konsequenzen soll das für das Bildungssystem haben? Was sind die realistischen und wichtigen Bildungsziele für die junge Generation?

Zentrale Botschaft(en):

Bildungsziele, die Handlungsfähigkeit der Jugend unterstützen!

Christa KOENNE

- Studium der Technischen Chemie
- Wissenschaftliche Arbeit am Reaktorzentrum Seibersdorf
- Lehramt.: Chemie, Physik, Mathematik, Prof.
- Schulleiterin am BGXI
- Leiterin der PISA-Science Gruppe Österreich
- Mitarbeit am IMST-Projekt und am AECC-Chemie
- Themenschwerpunkte (zur Zeit): Prüfungskultur, Päd. Bildung NEU, Schulentwicklung

Impuls: Ingrid Teufel

Was müssen Kinder und Jugendliche lernen, damit sie den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts gewachsen sind? Sie müssen auf jeden Fall verstehen lernen, dass ihr – und unser aller – Leben nur dann gelingen kann, wenn sie das eigene und das Wohl anderer im Auge behalten.

Kompetenzen wie Kommunikation, Kooperation, Kreativität und kritisches Denken gehören daher zu den wichtigsten Bausteinen unserer digitalen Zeit.

Wie sie gefördert werden können und welches kostenlos downloadbare Material ihnen zur Verfügung steht, all das wird in diesem Impuls vorgestellt.



Zentrale Botschaften

- Förderung der 21st century skills (cooperation, communication, creativity, critical thinking) durch zeitgerechte Unterrichtsmethoden
- Förderung des einfühlsamen, rücksichtsvollen Umgangs miteinander (Genderand Diversity) durch Achtsamkeits-Techniken und ganz bewusstes Vermeiden von Beschämungen
- Berücksichtigung und Wertschätzung aller individuellen Stärken

Ingrid Teufel

Ingrid Teufel ist Lehrerin, Referentin an pädagogischen Hochschulen, Schulbuchautorin; im Ruhestand als Bildungsaktivistin und Vernetzerin tätig, u.a. bei www.schule-im-Aufbruch.at, www.jedeskind.org, www.youthstart.eu/de7

Zukünftige (Forschungs-)Schwerpunkte und Themen, die mir ein Anliegen sind

- Gender&Diversity: was kann ich /jeder/e zu einem besseren Miteinander aller und damit für ein gutes Leben für alle beitragen

Meine Publikationen und Expertise

- Artikel in Fachbüchern und Fachzeitschriften
- Schulbücher
- Unentgeltlich downloadbare Publikationen zu Themen wie Achtsamkeit, Lernen lernen, Stärken-Schatzsuche

Zusammenfassung der Diskussion durch Tischhost Gerda Reissner

Herausforderungen

Die Gesprächsteilnehmer am Bildungstisch waren sich darüber einig, dass Kinder und Jugendliche in ihren Stärken gefördert werden sollen.

Lernende sollen in die Lage versetzt werden, die Herausforderungen einer ungewissen Zukunft zu bewältigen und auch gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen. Wichtige Stellschrauben sind dabei die Haltung der Lehrerinnen und Lehrer und die Beziehungskultur an der Schule.

Zukunft

Damit Kinder und Jugendliche die Herausforderungen einer ungewissen Zukunft bewältigen und ein selbstbestimmtes Leben führen können, bedürfen sie der Lernkompetenz und den 21th Century Life Skills: Kritisches Denkvermögen, Kommunikation, Kollaboration und Kreativität

Diese sollten im Unterricht eingebettet und fächerübergreifend trainiert und durch Projekte gefördert werden. Lehrende müssen lebensnahe Inhalte und Aufgabenstellungen anbieten, damit (lebenslanges) Lernen tatsächlich als sinnvoll wahrgenommen und auch kreativ angewandt werden kann. Gestärkt durch gesammelte Erfahrungen, die vermehrt auch an außerschulischen Lernorten erfolgen sollten, können die Jugendlichen die nächsten Schritte ihres Bildungsweges treffsicherer setzen.



Digital Tools sind geeignete Hilfsmittel sein, die genannten Bereiche zu fördern. Dabei steht nicht das Programmieren im Vordergrund, sondern das Wissen, wie man zu tragfähiger Information auch außerhalb der eigenen „Blase“ gelangt und die kreative Umsetzung von Lerninhalten.

Umkehrschub

Wollen wir die Herausforderungen der Zukunft meistern, brauchen wir die Stärken aller Kinder. Um diese fördern zu können, muss man weg von Testmanie und Defizitorientierung hin zu Potenzialförderung und Stärkenorientierung.

Eine weitere Schwachstelle im Bildungssystem ist, dass es derzeit keine klare und wohldefinierte Vorstellung darüber gibt, was am Ende der Pflichtschulzeit nachhaltig erreicht werden soll. Ein Kanon der Mindeststandards für eine verlässliche Grundbildung muss geschrieben werden. Vermehrtes Augenmerk ist im schulischen Bereich auf die Nahtstellenarbeit zu richten, um einen erfolgreichen Übergang zu gewährleisten.

Gerda Reissner

Ist Lehrerin und Schülerberaterin an der NMS Schopenhauerstraße 79 www.schop79.at und hat zahlreiche Projekte zu den Schwerpunktthemen Integration und Mehrsprachigkeit sowie Berufsorientierung initiiert.

Im Zentrum für Fort- und Weiterbildung an der KPH Wien/Krems koordiniert sie die Bereiche Entrepreneurship für die Sekundarstufe sowie Achtsamkeitsprogramme über das Beratungszentrum Kompass www.kphvie.ac.at/beraten-begleiten/gesundheitsfoerderung-und-berufszufriedenheit-kompass.html





Podiumsdiskussion

Teilnehmerinnen

- **Sarah Bittner-Krautsack** ist Themenverantwortliche für das Innovationsfeld Gütermobilität und Querschnittsthema System Bahn im FTI-Programm "Mobilität der Zukunft" und das Querschnittsthema Nachwuchsförderung im fti-orientierten Mobilitätsbereich im bmvit. Sie ist die österreichische Vertreterin in der SHIFT2RAIL States Representative Group, ERRAC (European Rail Research Advisory Council) Member States Policy Advisory Group und ALICE (Alliance for Logistics Innovation through Collaboration in Europe) Mirror Group.
- **Katharina Halász** ist derzeit bei der Upstream- next level mobility GmbH für österreichische Mobilitätsanwendungen zuständig. Sie war davor nach mehreren beruflichen Stationen insgesamt 5 Jahre im Bereich e-Mobilität tätig, unter anderem bei der EVN als Projektleiterin von „e-pendler in Niederösterreich“. Weiters hat sie auch den BEÖ (Bundesverband e-Mobilität Österreich) in der Gründungsphase als Generalsekretärin begleitet.
- **Traude Kogoj** leitet das Gender/Diversity Management der ÖBB Holding, schreibt Sachbücher und lehrt u.a. an der UNI Wien.
- **Sylvia Leodolter** ist seit 30 Jahren in der Interessenpolitik für AK und ÖGB tätig, dabei seit 1998 Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der Arbeiterkammer Wien, Chefredakteurin der Zeitschrift „Wirtschaft und Umwelt“, davor unter anderem Geschäftsführerin eines Büros zur Abwicklung von beschäftigungspolitischen EU-Projekten, Referatsleiterin im Österreichischen Gewerkschaftsbund und Mitarbeiterin der Abteilung Wirtschaftspolitik der AK Steiermark sowie Lektorin für Volkswirtschaftspolitik an der Universität Graz. Inhaltliche Schwerpunkte aktuell nationale und europäische Verkehrs- und Umweltpolitik, breite berufliche Erfahrung in den Feldern Technologiepolitik, ArbeitnehmerInnenschutz, Arbeitsmarkt- und Regionalpolitik; langjährige Tätigkeit als Aufsichtsrätin in verschiedenen Unternehmen und im Bereich der Wirtschaftsförderung.
- **Theresia Vogel** ist seit 2010 Geschäftsführerin des Klima- und Energiefonds. Davor war Sie Bereichsleiterin und Programmleiterin der Strukturprogramme der FFG (Forschungsförderungsgesellschaft), Leiterin des Wissenschaftsbereichs UM/QM Abfall der FH Wr. Neustadt Campus Wieselburg.



Kurzzusammenfassung:

Wandel in der Mobilität soll als gesellschaftlicher Prozess erfolgen, technologischer Bias muss durch einen umfassenden Diskurs ersetzt werden. Es braucht die Frauensicht, weil Diskussionen meist ohne diese stattfinden, sie aber ein Thema der Analyse sein sollte. Nach wie vor sind neue Jobs in der Technologiebranche zu männerdominiert, deshalb sollte eine Sensibilisierung für technische Berufe schon sehr früh und vor allem für Mädchen ansetzen. Die Technikerin von heute muss auch eine Netzwerkerin sein.

Frauen brauchen eine starke Stimme, gerade weil sie mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung ausmachen. Wir müssen „lauter“ werden, wurde aus dem Publikum gefordert. Eine stärkere Sichtbarkeit von Fachfrauen war von Beginn weg ein wichtiges Anliegen von WIMEN.





Resümee des 1. WIMEN Symposiums

Resümee zum 1. WIMEN-Symposium 2018

Die Schauspielerinnen Anita Zieher und Barbara Willensdorfer führten das Auditorium mit ihrem Improtheater humoristisch und dennoch mit Tiefgang in die Wertediskussion ein.

Die Diskussionen an den Thementischen und am Podium waren engagiert, vielfältig und durchaus kontrovers. Vieles konnte nur angerissen werden. Für viele Fragen lohnt sich eine vertiefende Diskussion. Wir freuen uns daher im kommenden Jahr das 2. WIMEN-Symposium durchzuführen. In einigen Punkten wurden aber bereits 2018 gemeinsame Standpunkte erarbeitet.

1. Neujustierung der Perspektiven auf technologischen Wandel in Mobilität, Energie und Wohnen

Mobilität und Energie sind derzeit besonders starke Wirtschaftsmotoren, die durch rasche digitalisierte Infrastrukturänderungen neue Tatsachen schaffen und wenig Augenmerk auf ökologische, soziale, gesundheitliche und bildungspolitische Entwicklungsanforderungen legen. Die TeilnehmerInnen am Symposium waren sich weitgehend einig, dass ein breiteres Verständnis des digitalen Wandels zugunsten eines sozialen Zusammenhalts unserer Gesellschaft notwendig ist. Nur so können Unzufriedenheiten unter Betroffenen und Ungleichheiten zwischen teilhabenden Gruppen vermieden werden. Das sind Themen, die die Öffentlichkeit mehr und mehr beschäftigen und zu der auch Infrastrukturplanung und –Forschung beitragen können.

Technische Hilfsmittel und die zunehmende Digitalisierung verändern unsere Lebensumstände. Viele Use Cases und Szenarien beleuchten und betrachten die aktuellen Veränderungen zu einseitig. Derzeit dominiert der technologische Diskurs. Die TeilnehmerInnen des Symposiums betonten hingegen die Notwendigkeit, den Mobilitäts- und Energiewandel als komplexe gesellschaftliche Veränderungen zu verstehen. Diese Veränderungen können und sollen nicht durch Begriffe wie „technologische Neuheit“, „digitale Innovation“ und Vorstellungen „Digitalisierung gleich smart“ einseitig bestimmt werden. Das führt zu gesellschaftlichen Verwerfungen. Stattdessen müssen für die Entwicklung neuer Mobilitäts- und Energiesysteme auch solche sozialen Werte beachtet werden wie „Lebensqualität für alle“ und „Selbstbestimmtheit“. Diese Werte spielten am Symposium eine zentrale Rolle als Kriterien für erfolgreiche Systemveränderungen.

2. Beteiligung aller gesellschaftlichen Gruppen bereits an der Vorbereitung digitaler Entwicklungen

Die rasche Digitalisierung erfordert eine starke Reflexion, wohin die „Reise“ gehen soll und welche Auswirkungen durch unterschiedliche Entscheidungen auf die Gesellschaft und unsere Werte zu erwarten sind.

Disruptive Innovationen verändern unsere Lebensumstände maßgeblich und benötigen das Kommitment der EntscheidungsträgerInnen, sowie alle Bevölkerungsschichten von Beginn an gleichermaßen in die Diskussion einzubeziehen und ihre spezifischen Bedürfnisse zu berücksichtigen.

Dazu bedarf es innovativer Formen der Anhörung und der Beteiligung an der Entscheidungsfindung, welche technologischen Innovationen in welcher Weise entwickelt und implementiert werden sollen. Der Schein der „alternativlosen Entwicklung“ kann so überwunden werden.



3. Beteiligung weiblicher Expertinnen an allen technologischen Entscheidungsgremien aller Ebenen

Die TeilnehmerInnen des WOMEN-Symposiums bekräftigen, dass multidisziplinäre, komplementäre und auch geschlechtermäßig ausgewogene Arbeitsgruppen und Konsortien innovativere Ergebnisse und breitere Lösungsansätze erzielen. Es braucht die Einschätzung und das Knowhow beider Geschlechter, um die zukünftigen Herausforderungen zu meistern. Frauen sind nicht nur als Anwenderinnen, sondern auch als Analytikerinnen und Gestalterinnen unabdingbar. Dies gilt für alle Entwicklungsgremien in Unternehmen ebenso wie für den öffentlichen Bereich. Die einbezogenen Frauen müssen nicht nur Ingenieurinnen oder Technikerinnen sein. Die Expertise von Sozialwissenschaftlerinnen, Planerinnen und Gesundheitsexpertinnen qualifiziert technologische Entwicklungsprozesse erheblich. Im Rahmen des 1. WOMEN Symposiums 2018, diskutierten mehr als 90 TeilnehmerInnen – überwiegend Frauen – gemäß ihrer persönlichen Werte zu den neun ausgewählten Themen. Danke an alle Mitwirkenden für das großartige Engagement, das maßgeblich zum Erfolg dieses Symposiums beigetragen hat!

Der Vorstand und der erweiterte Vorstand des Vereins WOMEN





Über den Verein WIMEN

Das WIMEN Netzwerk und der WIMEN Verein besteht aus Fachfrauen, die sich mit ihrer beruflichen Expertise vernetzen und austauschen. WIMEN ermöglicht und bietet einen Freiraum, um Positionen zu erarbeiten, zu reflektieren und weiterzuentwickeln. WIMEN ist thematisch fokussiert auf die Bereiche:

- Energie
- Mobilität
- Öffentlicher Raum
- Umwelt
- Gender
- Bildung

WIMEN Aktivitäten für Mitglieder sind:

- Austausch-Plattform; PolitikerInnenrunden zu fachspezifischen Themen
- Regelmäßige Netzwerktreffen (vier bis sechs Mal jährlich) mit anschließendem Mitgliedertreffen
- Regelmäßige Mittagstische als „Schnuppergelegenheit“ für neue Mitglieder
- ExpertInnen-Frühstück mit anderen Frauen-Vereinen
- Jährliche Strategiemeetings
- Jährliche Generalversammlung
- Erstellung von Positionspapieren in unseren Themen, bisher verfasst zu Mobilität und Energie
- Newsletter (drei bis vier Mal jährlich)
- WIMEN auf internationalen Kongressen
- Website und Social Media Präsenz

Vorstand WIMEN

Foto von li nach rechts:

Traude Oberzaucher, Susanne Wolf-Eberl, Karin Konecky, Bente Knoll, Vera Fochler, Andrea Grabher

Erweiterter Vorstand

ohne Foto

Eveline Braun, Angelika Rauch, Astrid Segert, Christl Chaloupka-Risser, Margarita Köhl





Zielsetzungen

Unser Ziel ist es Raum zu schaffen

- Für (interdisziplinäre) Diskussionen
- Für Vernetzung, Erfahrungsaustausch und Kooperationen
- Um die Genderperspektive in unseren Themen mitzudenken und sichtbar zu machen
- Um als Role Models und Multiplikatorinnen für Diversität zu agieren und Expertinnen sichtbar zu machen
- Um als gemeinsame wahrnehmbare Stimme gehört zu werden

Warum ist unsere Initiative wichtig?

- Wir bringen Veränderungsprozesse auf der Bewusstseinssebene in Schwung
- Wir zeichnen uns durch vielfältige Zugänge und diverse Hintergründe aus
- Wir sind den Prinzipien der nachhaltigen Entwicklung, Ressourcenschonung, Wertschätzung und einer ganzheitlichen Betrachtung verpflichtet
- In unserem Netzwerk können auch scheinbar gegensätzliche Positionen wertfrei nebeneinanderstehen

Unser Ansatz ist Bottom-up statt Top-down („WIR“ stärken und entwickeln zu den Themen Energie/Mobilität/öffentlicher Raum/Umwelt/Gender) mit dem WUNSCH UND ZIEL einer „gemeinsamen Stimme“.

Mitgliedschaft

ANMELDUNG BEI WIMEN (Women In Mobility & Energy, Environment Network) www.wimen.at

1. **Kontaktaufnahme** mit dem Netzwerk: Dies kann entweder per Mail an verein@wimen.at erfolgen oder durch die Anwesenheit bei einem unserer regelmäßigen Treffen in Wien.
2. Teilnahme an einem **Netzwerk-Treffen** und oder bei einem „**Mittagstisch**“: Mit der Teilnahme an einem unserer Treffen wird die Voraussetzung geschaffen, sich persönlich kennenzulernen und einen ersten Eindruck über die aktuellen Vorhaben des Netzwerkes zu erhalten (gilt natürlich nicht für Frauen aus den Bundesländern und internationale Kontakte).
3. **Antrag auf Mitgliedschaft** beim Verein "WIMEN": Seit Jänner 2012 sind wir offiziell als Verein gemeldet. Interessierte haben die Möglichkeit uns 1-2x bei unseren Treffen persönlich kennenzulernen, um abschätzen zu können, ob sie unserem Verein beitreten oder mit uns auf andere Art kooperieren möchten.
4. **Download** Formular [Antrag auf Vereinsmitgliedschaft](#) (Aufnahme nach Absprache mit dem Vorstand).

