

Titel des Themas

Veränderung urbaner Mobilität

Schlagworte

ökologische und ökonomische Nachhaltigkeit; Transfer und Vermittlung wissenschaftlicher Erkenntnisse; Lebenswerte Stadt; soziale Gerechtigkeit

Kurzfassung des Themas

Wir sehen beim Wandel der innerstädtischen Mobilität das größte Potential für einen positiven Wandel der Gesellschaft. Wir wollen das Mobilitätsverhalten in der Stadt verändern, indem man versucht, Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (Autos) zu stärken oder zu etablieren. Hierbei handelt es sich um den ÖPNV, Radverkehr sowie den Fußverkehr. Diese Verschiebung des Fokus auf Nachhaltigkeit hat nach aktuellem Stand der Forschung positive Einflüsse auf das Klima sowie auf die mentale und physische Gesundheit der Gesellschaft. Auch wenn die Vorteile der Verkehrswende in der Wissenschaft gut untersucht sind, mangelt es an klaren Umsetzungsversuchen, besonders im deutschen Raum. Somit sollte man sich aus unserer Sicht auf die Umsetzung der Ergebnisse aus der Wissenschaft auf die Praxis fokussieren (Transfer). Ein Schwerpunkt sollte sein, wie man die Alternativen ohne Verbote stärken kann, bspw. wie man Menschen mit Hilfe intrinsischer Motivation dazu bringen kann nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen. Hierzu könnte man Reallabore installieren um die Korrektheit der wissenschaftlichen Thesen der Gesellschaft zu demonstrieren und Wissenschaft greifbarer zu machen. Bei Erfolg könnte man dann auch die Erkenntnisse aus Berlin auf andere Städte im europäischen Kulturraum zu übertragen. Damit würde Berlins Next Grand Challenge nicht nur das Leben der Berliner Bevölkerung verbessern, sondern hätte noch einen globalen Impact.

a) Inwiefern stellt das Thema eine globale Herausforderung von hoher aktueller und zukünftiger gesellschaftlicher Relevanz dar?

Die urbane Entwicklung und deren Konsequenzen auf die Bewohner*innen war besonders in Großstädten schon immer relevant. Diese Relevanz ist in den letzten Jahren gestiegen und wird auch weiter steigen. Dies liegt zum einen an der zunehmenden Urbanisierung der deutschen und weltweiten Gesellschaft (in Deutschland leben bereits über 80% in urbanen Räumen), aber auch an dem Fokus den die Gesellschaft auf bestimmte Themen, besonders Klimawandel oder soziale Gerechtigkeit, der enorm gestiegen ist. Diese Themen sind gerade für die Stadtentwicklung sehr relevant, da die Mobilität für 20% der CO2 Emissionen verantwortlich ist. Im Vergleich zu anderen Sektoren hat sich der Verkehrssektor bezüglich des Klimas kaum verbessert. Mit wachsender Stadtbevölkerung werden u. a. die Sicherheit und Gesundheit des Individuums immer wichtiger. In heutigen Städten finden sich noch Probleme bezüglich dieser Themen. Beispielsweise werden grüneren oder effizienteren Alternativen zum motorisierten Individualverkehr in Bezug auf Flächenverteilung und

Sicherheit zu wenig Beachtung geschenkt. Zudem tragen Belastungen, wie Lärm- oder Luftverschmutzung, maßgeblich zur Verschlechterung der menschlichen Gesundheit in Großstädten bei. Aus den oben genannten Gründen lässt sich sagen, dass die innerstädtische Mobilität, obwohl an sich ein wenig beachtetes Thema, einen enormen Einfluss auf Stadtbewohner*innen und deren Lebensqualität hat und somit eine Verbesserung derselben einen großen positiven Effekt hätte.

b) Welches wissenschaftliche Erkenntnisinteresse wird aufgegriffen und ist anschlussfähig für exzellente, internationale Forschung?

Wie sieht eine ideale Stadt aus? Verkehrswissenschaften werden für die Planung der neuen Verkehrsnetzwerke gebraucht, sodass die, von den Ingenieur*innen entwickelten und vorgeschlagenen Lösungsansätze innerhalb Berlins angewendet werden können und für eine grüne (ökologische) und blaue (wasserfreundliche) Stadt sorgen. Wie funktioniert eine ideale Stadt? Die Kenntnisse von Mathematiker*innen und Informatiker*innen werden gebraucht, um die Logistik einer Umdenkung des städtischen Verkehrs effektiv und menschenfreundlich zu gestalten. Wird die Bevölkerung unsere ideale Stadt akzeptieren? Aber mit dem Menschen und dessen Akzeptanz dieser massiven Veränderungen, werden Psycholog*innen gebraucht, um zu verstehen, wann und wie eine Person diese Veränderungen akzeptiert und bereit ist, seinen Alltag umzustellen. Warum würden die Bevölkerung sich dagegen wehren? Dazu muss man nicht nur den Menschen, sondern auch seinen Kontext verstehen, wofür man Sozialwissenschaften, wie zum Beispiel die Soziologie und die Kulturwissenschaften braucht. Wie schaffen wir es, dass sie uns zuhören? Letztlich um diese Erkenntnisse und Innovationen, die wir aus diversen Feldern der Wissenschaft gewonnen haben an die Zivilbevölkerung zu kommunizieren und sie von ihnen zu überzeugen, braucht man die Kommunikationswissenschaften. Auch um diese Veränderungen und Innovationen, die Berlin zu einer Modellstadt auf andere Städte und Regionen zu transferieren, sowie Berlin im Vorbild anderer Städte umzudenken

c) Inwieweit ist das Thema durch die Expertise der Berliner Wissenschaft und Gesellschaft inter- und transdisziplinär bearbeitbar und/oder lösbar?

Wir sehen Potenzial in Berlin als Modellstadt für ein Umdenken bezüglich der innerstädtischen Mobilität, da Berlin in den letzten Jahren nachhaltige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr priorisiert hat. Ein Beispiel hierfür ist das Berliner Mobilitätsgesetz, welches die Bereitschaft der Politik zum Wandel, sowie die progressive Haltung der Bevölkerung, den Mensch bei der Mobilität in den Vordergrund zu stellen, zeigt. Besonders alternative Methoden, wie das Carsharing, finden in Berlin viel Resonanz. Diese Offenheit der Bevölkerung erleichtert es der Wissenschaft zu diesem Thema zu forschen. Deshalb ist die BUA auch auf diesem Bereich führend; dies zeigt sich daran, dass die BUA im Bereich "Nachhaltige Städte" verglichen mit den anderen Sustainable Development Goals der UN die meisten und erfolgreichsten Paper veröffentlicht hat. Besonders die TU Berlin und das DLR Institut für Verkehrsforschung sind hier führend. Mobilitätsforschung eignet sich besonders für transdisziplinäre Forschung, da es eine Symbiose aus nachhaltiger Technik, menschenfreundlicher Stadtplanung und den Sozialwissenschaften ist. Mit Hilfe des Projekts sollte man Berliner Erkenntnisse auf andere europäische Städte übertragen und so

diesen ein Mobilitätssystem ermöglichen, welches das Wohlergehen des Individuums über Profite von Großkonzernen setzt und die Lebensqualität sowie den gesellschaftlichen Zusammenhalt weltweit verbessert.

Welche weiteren, bislang noch nicht genannten, Argumente sprechen für Ihr Thema?

Zahlreiche Studien zeigen, dass die Veränderung der urbanen Mobilität mit Veränderungen innerhalb der Stadt einhergeht: diese spielen sich auf verschiedenen Ebenen ab und sollen das Leben in Berlin verbessern. Beispiele hierfür sind Mehr soziale Gerechtigkeit bezogen auf die Dimensionen des Genders, des Alters und des wirtschaftlichen Standes. Bessere Flächennutzung: man kann Grün- oder Blauflächen in der Stadt installieren, die nachweislich das Wohlbefinden der Bevölkerung verbessern. Außerdem muss man die Integration der ökologischen Alternativen in den normalen Tagesablauf der Menschen ermöglichen - nur so kann man sie ohne Zwang vom Auto wegbringen. Abschließend kann man sagen, dass wir uns eine Stadt wünschen, in der niemand auf ein Auto angewiesen ist, da es ökologisch und ökonomisch nachhaltige Alternativen gibt.