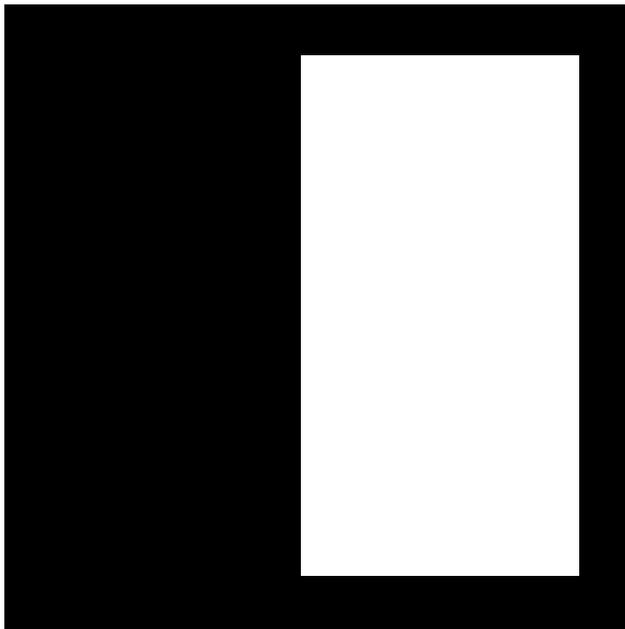


kontraste

Presse- und Informationsdienst für Sozialpolitik



MOBILITÄT
SPEKTRUM
BUCHTIPPS
VERANSTALTUNGEN

2 | März 2009

Mobilität

Ursachen und Folgen berufsbedingter Mobilität	4
Öffentlicher Verkehr sichert Lebensqualität	6
Lässt sich "sanfte Mobilität" in einer Stadt durchsetzen?	11
Ein Fahrrad für 30 Minuten	13
Critical Mass - Eine neue Bewegung	15
Nachhaltig ist nur das Verkehrswachstum	22

Spektrum

Armut und Behinderung	25
Eingeschränkte Lebensqualität	31
Politik und Vertrauen	32

Buchtipps

34

Veranstaltungen

35

Liebe Leserin, lieber Leser!

Denkt man an Mobilität bzw. Verkehrspolitik und die damit verbundenen Problemkreise, so fallen einem in erster Linie unliebsame Phänomene wie durch elendslange Autokolonnen verstopfte Straßen oder der übermäßige Lkw-Transit auf den Autobahnen und die dadurch hervorgerufene Lärmbelästigung und Abgasentwicklung ein. Und man ist geneigt, die Materie der Umweltpolitik zuzuordnen, was üblicherweise auch getan wird.

Bei näherer Betrachtung lassen sich jedoch durchaus auch eine Reihe sozialpolitisch relevanter Aspekte von Mobilität ausmachen: So sind von den angesprochenen negativen Auswirkungen des innerstädtischen Durchzugsverkehrs überwiegend ärmere Bevölkerungsschichten betroffen, die entlang dieser vielbefahrenen Straßenzüge wohnen, weil die Mieten hier aufgrund der verminderten Lebensqualität noch etwas niedriger sind als anderswo. Und auf öffentliche Verkehrsmittel sind nicht so sehr Wohlhabende, sondern vor allem Kinder und Jugendliche, ältere und gebrechliche Menschen sowie allgemein Personen ohne eigenes Auto angewiesen. Aber auch diejenigen, die über ein eigenes Kraftfahrzeug verfügen, benutzen dies nicht immer freiwillig, sondern sind oft aus beruflichen Gründen oder aufgrund mangelhafter bis nicht

vorhandener lokaler Infrastruktur hierzu genötigt. So arbeiten z.B. rund zwei Drittel der Mühlviertler Berufstätigen aufgrund fehlender Jobs und schlechter Verdienstmöglichkeiten – das mittlere Einkommen liegt hier um ca. 200 Euro unterhalb des oberösterreichischen Durchschnitts – außerhalb des eigenen Wohnbezirks (AK-Mediendienst, 03.11.2008). Und viele Orte verfügen mittlerweile weder über einen Nahversorger noch über eine öffentliche Verkehrsanbindung, von anderen Einrichtungen wie Geldinstitut, Apotheke oder Postamt ganz zu schweigen. "Ohne Auto geht nichts", klagen beispielsweise die EinwohnerInnen von Großwölfers bei Weitra im niederösterreichischen Waldviertel (oe1.orf.at, 03.08.2005).

Die traditionelle Verkehrspolitik war und ist primär auf den Kfz-Verkehr fokussiert, eine sozial orientierte moderne Verkehrspolitik bedeutet eine Abkehr von dieser Autozentriertheit und intendiert die Aufwertung des öffentlichen Verkehrs sowie aller übrigen VerkehrsteilnehmerInnen. Zukunftsträchtige Beispiele hierfür finden sich in den Beiträgen von Knipp und Himmelbauer sowie im Bericht über die Bike-Sharing-Programme verschiedener Großstädte. Doch es gibt nicht nur Positives zu vermelden: Auf internationaler Ebene – aber nicht nur da – sind zunehmend Tendenzen eines sogenannten "private interest government" feststellbar. In verkehrspolitischer Hinsicht bedeutet dies, dass die Lobbyingbemühungen marktmächtiger Gruppierungen wie der Kfz-Produzenten, der Bauindustrie oder der Speditionen nicht ohne Wirkung bleiben. So soll etwa im Bahnbereich dem Güterverkehr – notfalls auf Kosten des Personenverkehrs – Vorrang eingeräumt werden. Und sollte der Gigaliner (Lkw mit über 25 Metern Länge) Realität werden, droht eine weitere Verlagerung des Warentransports von der Schiene auf die Straße (vgl. Beitrag Faber).

Diesen Tendenzen sollte – im Interesse der Bevölkerung – entgegengewirkt werden. Durch bewusstseinsbildende Maßnahmen, eventuell auch durch unkonventionelle Aktionsformen, vor allem aber durch den weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Denn es zeigt sich immer wieder, dass dort, wo die Rahmenbedingungen stimmen und ein bedarfsgerechtes Angebot besteht, die Bereitschaft zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel durchwegs hoch ist, meint

Ihre
Kontraste-Redaktion

"Notleidende Banken" Unwort des Jahres

Zum Unwort des Jahres 2008 in Deutschland hat eine Jury aus SprachwissenschaftlerInnen und JournalistInnen die Formulierung "notleidende Banken" gewählt. "Sie stellt das Verhältnis von Ursachen und Folgen der Weltwirtschaftskrise rundweg auf den Kopf. Während die Volkswirtschaften in ärgste Bedrängnis geraten und die Steuerzahler Milliardenkredite mittragen müssen, werden die Banken mit ihrer Finanzpolitik, durch die die Krise verursacht wurde, zu Opfern stilisiert", begründet der Sprecher der Jury und Frankfurter Sprachwissenschaftler Horst Dieter Schlosser die Entscheidung. Die Wahl eines "Unworts des Jahres" erfolgte zum 18. Mal.

Quelle: Pressemitteilung der Goethe-Universität Frankfurt am Main, 20.01.2009

Ursachen und Folgen berufsbedingter Mobilität

Eine repräsentative Studie zu berufsbedingter räumlicher Mobilität in Europa zeigt: Jede/r zweite Erwerbstätige hat Erfahrungen mit Mobilität. EuropäerInnen neigen zwar grundsätzlich zur Sesshaftigkeit, sie sind aber als Pendler und Dienstreisende viel unterwegs.

Auch in Zeiten steigender Mobilitätsanforderungen zeigen sich die Menschen in Europa erstaunlich sesshaft: Sie ziehen selten über weite Strecken um und migrieren kaum. Aber die EuropäerInnen entwickeln vielfältige Strategien, um den Mobilitätsanforderungen dennoch nachzukommen: Sie pendeln täglich oder wöchentlich über große Distanzen, führen Fernbeziehungen, lassen sich ins Ausland entsenden oder unternehmen häufig längere Dienstreisen. Annähernd jede/r zweite Erwerbstätige in Europa hat Erfahrung mit berufsbedingter räumlicher Mobilität. Die bei weitem häufigste Mobilitätsform ist Fernpendeln: 41 Prozent der Mobilen sind FernpendlerInnen und benötigen mindestens zwei Stunden täglich für den Weg zur Arbeit und zurück. Weitere 29 Prozent der Mobilen übernachten – etwa als Dienstreisende, WochenendpendlerInnen oder SaisonarbeiterInnen – mindestens 60 Mal pro Jahr außerhalb ihres Wohnortes. 14 Prozent der berufsbedingten Mobilität entfallen auf Umzug innerhalb eines Landes. Migration und Auslandsentsendungen spielen mit insgesamt 4 Prozent dagegen nur eine marginale Rolle. 12 Prozent der Mobilen sind in mehr als einer Form mobil.

Anstieg der beruflichen Mobilitätsanforderungen

Diese Ergebnisse basieren auf der ersten repräsentativen Studie über Verbreitung, Ursachen und Folgen berufsbedingter räumlicher Mobilität in Europa. Die Studie mit dem Titel *“Job Mobilities and Family Lives in Europe”* wurde innerhalb des Sechsten Rahmenprogramms für Forschung und technologische Entwicklung der Europäischen Kommission finanziell gefördert, in Frankreich, Deutschland, Spanien, Polen, der Schweiz und Belgien durchgeführt und von der Jo-

hannes Gutenberg-Universität Mainz koordiniert. Für das Forschungsprojekt wurden insgesamt 7.220 Menschen im Alter von 25 bis 54 Jahren befragt. 16 Prozent der Erwerbstätigen sind derzeit mobil, weitere 32 Prozent haben in der Vergangenheit Mobilitätserfahrungen gemacht. Insgesamt sind die Unterschiede zwischen den Ländern in Bezug auf das Ausmaß gegenwärtiger Mobilität gering. Deutschland weist mit 18 Prozent den höchsten Anteil mobiler Erwerbstätiger auf, die Schweiz mit 13 Prozent den niedrigsten.

Die Untersuchung zeigt auch einen Anstieg der beruflichen Mobilitätsanforderungen in den letzten zwanzig Jahren. *“Die heute 30-Jährigen haben jetzt schon deutlich mehr Mobilitätserfahrungen als die heute 50-Jährigen”*, fasst der Koordinator des Projekts, Professor Norbert Schneider von der Universität Mainz, die Befunde zum Wandel von Mobilität zusammen.

Geringe Bereitschaft, Lebensmittelpunkt zu verlagern

Trotz der verbreiteten Mobilitätserfahrungen muss das weitere Mobilitätspotenzial den Autoren der Studie zufolge als eher gering eingestuft werden. 53 Prozent der nicht-mobilen Erwerbstätigen sind nicht oder nur sehr eingeschränkt mobilitätsbereit. Besonders die Vorstellung, umzuziehen und den angestammten Lebensmittelpunkt zu verlagern, wird von einer großen Mehrheit der Befragten abgelehnt. Eher noch können sich die EuropäerInnen vorstellen, zu einem

„Mobilität erhält heute zunehmend einen ambivalenten Charakter: Für einige eröffnet sie neue Chancen und fördert sozialen Aufstieg, für andere ist Mobilität der einzige Weg, Arbeitslosigkeit und sozialen Abstieg zu vermeiden.“

Arbeitsort zu pendeln. Diese Präferenz, die ja auch der realen Verteilung der Mobilitätsformen entspricht, zeigt, dass Menschen Kompromisse suchen zwischen einer ausgeprägten Heimatverbundenheit und den Anforderungen des Arbeitsmarkts, mobil zu werden.

Die Mobilitätserfahrungen der EuropäerInnen unterscheiden sich je nach Geschlecht, Alter und Bildung deutlich. Männer sind häufiger mobil als Frauen, Junge mobiler als Ältere und AkademikerInnen öfter mobil als andere Bildungsgruppen. Auch die Größe des Unternehmens hat einen Einfluss. Beschäftigte in internationalen Unternehmen sind mobiler als solche in kleinen und mittelständischen Betrieben. Unterschiede werden darüber hinaus im Hinblick auf die Mobilitätsform erkennbar. Während Junge und Aka-

demikerInnen zum Umzug neigen, ziehen Ältere und Nicht-AkademikerInnen es vor zu pendeln.

Die Ursachen der steigenden Mobilitätsanforderungen liegen nicht nur im Wandel des Arbeitsmarktes; die stärkere Erwerbsbeteiligung der Frauen führt ebenfalls zu einem Anstieg der Mobilität. So ist beispielsweise Wochenendpendeln für viele Paare die einzige Möglichkeit, ihre Partnerschaft und die Berufstätigkeit beider Partner in Einklang zu bringen.

Mobilität erhält heute zunehmend einen ambivalenten Charakter: Für einige eröffnet sie neue Chancen und fördert sozialen Aufstieg, für andere ist Mobilität der einzige Weg, Arbeitslosigkeit und sozialen Abstieg zu vermeiden. Auf die Bedeutung von Mobilität als Überlebensstrategie weist Anna Giza-Poleszczuk, Professorin an der Universität Warschau, hin: "Für ein

Viertel der Mobilen ist Mobilität die letzte Möglichkeit zur Existenzsicherung."

Auswirkungen auf Familienleben

Die Folgen der Mobilität erstrecken sich auf das subjektive Wohlbefinden, die Gesundheit, die sozialen Beziehungen und auf das Familienleben. So forciert Mobilität beispielsweise die traditionelle Aufgabenteilung zwischen Männern und Frauen bei der Kinderbetreuung. Während mobile Männer verstärkt durch ihre Partnerinnen von ihren Aufgaben entbunden werden, ist dies bei mobilen Frauen viel seltener der Fall. Damit verschärft sich die Vereinbarkeit von Familie, Beruf und Mobilität speziell für Frauen. Mobilität hemmt zudem die Familienentwicklung insbesondere für Frauen; mobile Frauen – nicht aber mobile Männer – bleiben häufiger kinderlos und auch

40 Prozent der Vollzeitbeschäftigten in Deutschland pendeln

Der Anteil der Berufspendler an den sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten in Deutschland wächst, zeigt eine Studie des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB). Während im Jahr 1995 31 Prozent der Vollzeitbeschäftigten zum Arbeitsplatz pendelten, waren es zehn Jahre später bereits 39 Prozent – bei weiter steigender Tendenz. Zwar ist die absolute Pendlerzahl im gleichen Zeitraum von 7 Millionen auf 6,8 Millionen gesunken, dies ist aber ausschließlich auf einen generellen Rückgang der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung im Untersuchungszeitraum zurückzuführen. "Unsere Ergebnisse verdeutlichen, dass Pendeln als flexible Form der Arbeitskräftemobilität zunehmend wichtiger wird", folgern die Arbeitsmarktforscherinnen Anette Haas und Silke Hamann. In der IAB-Studie wird der Begriff "Pendler" für sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigte verwendet, deren Wohn- und Arbeitsort in unterschiedlichen Kreisen liegen.

Pendlermagneten in Deutschland sind in erster Linie große Städte wie Hamburg, München oder Leipzig und Ballungsräume wie das Ruhrgebiet. Vielerorts haben sich in den letzten Jahren jedoch um die großen Städte herum neue Produktions- und Dienstleistungsstrukturen herausgebildet,

die nun ebenfalls Pendler anziehen – ein Trend, den die IAB-Forscherinnen vor allem in den westlichen Bundesländern verorten.

Im Jahr 2005 pendelten rund 366.000 Personen von Ost nach West, den umgekehrten Weg traten nur rund 77.000 Arbeitnehmer an. Entlang der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze ist der Pendlersaldo besonders hoch. Arbeitnehmer können dort ihre vergleichsweise günstigen Wohnsitze im Osten behalten und dabei ohne hohe Fahrtkosten von höheren Westlöhnen profitieren.

Pendler tragen durchaus zur Stärkung ihrer Heimatregionen bei. Sie erhöhen die Güternachfrage und stehen bei einer Besserung der Arbeitsmarktlage lokal ansässigen Firmen als Arbeitskräfte zur Verfügung. Die Abwanderung von gut qualifizierten Beschäftigten schwächt dagegen die Region meist dauerhaft.

Insgesamt pendeln Hochqualifizierte häufiger als alle anderen Gruppen. Die großen Städte bieten gerade Höherqualifizierten attraktive Arbeitsplätze. Für Geringqualifizierte gehen die Jobchancen dagegen weiter zurück und ihr Anteil an der Gruppe der Pendler nimmt ab.

Quelle: Pressemitteilung des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit (IAB), 16.04.2008



41 Prozent der Mobilen brauchen mindestens zwei Stunden täglich für den Weg zur Arbeit und zurück. Foto: hs

häufiger ohne Partner. Im Gegenzug senkt Elternschaft die Mobilitätsbereitschaft von Männern und insbesondere von Frauen deutlich.

Mobilität hat nicht per se negative Auswirkungen auf Wohlbefinden und Zufriedenheit. Es kommt darauf an, in welcher Form Menschen mobil sind. Insbeson-

dere Wochenend- und Fernpendeln sind oft mit erheblichen Belastungen verbunden, während die Belastung durch Umzug eher gering ist. Daneben wird das Ausmaß der Belastung vor allem durch die Arbeitsbedingungen beeinflusst sowie durch die Umstände, unter denen die Betroffenen mobil geworden sind. "Insbesondere dort, wo Mobilität als Zwang erlebt wird, unvorhergesehen oder ungewollt eintritt, wird sie als besonders belastend empfunden", betont Professor Gerardo Meil von der Universidad Autónoma de Madrid.

In Zeiten steigender beruflicher Mobilitätserfordernisse seien Politik und Wirtschaft gefordert, neue Strategien zu entwickeln, um die negativen Konsequenzen erhöhter Mobilität zu minimieren, folgert Projektleiter Norbert Schneider aus den Studienergebnissen. Der Beitrag der ArbeitgeberInnen könne darin bestehen, Arbeitszeiten weiter zu flexibilisieren, mehr Arbeit von zu Hause zu ermöglichen, sich an den Mobilitätskosten der Beschäftigten stärker zu beteiligen und die Mobilitätsanforderungen für den Einzelnen zu beschränken.

Quelle: Petra Giegerich: Europäer sind sesshaft, aber als Pendler und Dienstreisende viel unterwegs. Pressemitteilung der Johannes Gutenberg-Universität Mainz, 17.10.2008

Öffentlicher Verkehr sichert Lebensqualität

Johannes Knipp beleuchtet die sozialen Aspekte des Öffentlichen Verkehrs.

Wenn man an soziale Aspekte des Öffentlichen Verkehrs denkt, fällt einem natürlich zunächst der Fahrpreis der öffentlichen Verkehrsmittel ein. Der Fahrpreis sollte so gestaltet sein, dass die öffentlichen Verkehrsmittel von allen Personen ohne große finanzielle Belastungen benützt werden können.

Fahrpreise und Verkehrsverbünde

Alle einschlägigen Statistiken in den 80er und 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts haben festgestellt, dass der öffentliche Verkehr an Anteilen verliert und

die Nutzung des privaten PKW an Anteilen gewinnt. Vielfach wurde diese Entwicklung auch darauf zurückgeführt, dass die Fahrpreise zu hoch seien. Dementsprechend wurden von der Politik und von den im Verkehrswesen Tätigen Bemühungen gesetzt, an der Höhe und Struktur der Fahrpreise zu feilen.

Im Jahr 1995 wurde der Oberösterreichische Verkehrsverbund (OÖVV) tätig; etwa im selben Zeitraum wurden in allen Bundesländern Verkehrsverbünde geschaffen. Zwischen den Ländern und den im Bundesland tätigen Verkehrsunternehmen wurden Verträge geschlossen, um eine einheitliche Tarifgestaltung über alle Verkehrsunternehmen hinweg zu erreichen. Alleine dadurch wurde schon eine gewisse Absenkung der Fahrpreise erreicht – für den Fall, dass man von einem Unternehmen zu einem anderen umsteigen muss.

Zudem wurden generell die Fahrpreise abgesenkt. In Oberösterreich wurden die Fahrpreise so gestaltet, dass man etwa auf einem Niveau von 10 Prozent über dem Tarif der ÖBB-Schiene zu liegen kam. Das bedeutete bei Benützung von Regionalbussen gegenüber dem amtlich geregelten Kraftfahrlinien-Tarif eine massive Preissenkung. Nachdem in den letzten Jahren die Fahrpreise im ÖÖVV nicht im selben Maß wie die Fahrpreise bei der ÖBB angestiegen sind, liegen die Fahrpreise im ÖÖVV heute schon vielfach unter den Unternehmenstarifen der ÖBB.

Neben der allgemeinen Preissenkung durch die Verbundtarife wurden in den einzelnen Verbänden zusätzlich auch spezielle Ermäßigungen für einzelne Fahrgastgruppen eingeführt. So gibt es im ÖÖVV eine Ermäßigung für Senioren und für Familien. Die Einnahmenverluste der Verkehrsunternehmen aufgrund der Verbund-Regelungen werden durch Zahlungen der Gebietskörperschaften (Bund, Land, Gemeinden) abgedeckt. Diese Finanzierung im Rahmen der Verbände ist aber nicht der einzige Posten, der von Seiten der öffentlichen Hand aufgebracht wird.

Schülerfreifahrt

Eine wesentliche soziale und bildungspolitische Maßnahme war die Einführung der Schülerfreifahrt im Jahr 1971 als eine der ersten Maßnahmen der Regierung Kreisky. Die Bedeutung dieser Maßnahme wird vielleicht heute etwas unterschätzt, weil es schon selbstverständlich erscheint, dass Schülerinnen und Schüler entweder fast gratis die öffentlichen Verkehrsmittel auf der Fahrt zur Schule benutzen können oder – wo es kein Angebot im Linienverkehr gibt – mit eigenen Schulbussen zur Schule transportiert werden.

Die Einführung der Schülerfreifahrt war ein zentrales Mittel zur Herstellung der Chancengleichheit im Bildungsbereich und sollte allen Bevölkerungsschichten und allen Bewohnern der Regionen einen Zugang zu höheren Bildungseinrichtungen ermöglichen. Diese Maßnahme hat zusammen mit anderen Maßnahmen (Schulbücher, Studiengebühren) dieses Ziel erreicht. Die Maßnahme hat auch längerfristig dazu beigetragen, dass sich die schulpolitische Landschaft völlig gewandelt hat und sich einzelne Schulen auf spezielle Schwerpunkte konzentrieren können. Mit dem System der Schülerfreifahrt ist sichergestellt, dass alle Schülerinnen und Schüler nicht nur überhaupt eine höhere Schule erreichen können, sondern gerade jene Schule besuchen können, die ihren Interessen und Fähigkeiten am besten entspricht.

Die Schülerfreifahrt hat auch einen sehr erfreulichen Nebeneffekt. Die Schülerinnen und Schüler gehören zu den besten Kunden des öffentlichen Verkehrs und helfen somit mit, das öffentliche Verkehrsangebot auf vielen Linien des Landesgebietes aufrechtzuerhalten.

Dazu ein paar Zahlen aus der Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich:¹ Rund 297.000 Wege werden täglich zum Fahrtzweck Ausbildung/Schule in Oberösterreich zurückgelegt. Rund 117.000 Fahrten werden dabei mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt. Damit ist der Öffentliche Verkehr bei diesem Fahrtzweck der stärkste Verkehrsträger mit 39 Prozent. Auf den motorisierten Individualverkehr entfallen 28 Prozent, zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden ebenfalls 28 Prozent der Wege zurückgelegt (vgl. Land Oberösterreich, Ergebnisse der Verkehrserhebung 2001).

Der Fahrpreis ist nicht alles

Wenn schon alle Kinder und Jugendlichen es gewohnt sind, mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, so sollte man annehmen, dass das dann mit höherem Alter und für andere Fahrtzwecke auch der Fall ist. Dem ist offenbar nicht so. Der private PKW kann bei Personen ab dem Alter, wo man den Führerschein machen kann, punkten und gewinnt deutlich gegenüber der Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Offenbar ist der günstige Tarif oder sogar die Gratisbenutzung des öffentlichen Verkehrs nicht der entscheidende Bestimmungsgrund bei der Wahl des Verkehrsmittels für einen bestimmten Fahrtzweck.

In den Untersuchungen zu den Beweggründen, für welches Verkehrsmittel man sich entscheidet, werden vielfach folgende drei Kriterien genannt: die erforderliche Zeit, die man vom Ausgangspunkt bis zum Ziel aufwenden muss, der Komfort, den man auf der Reise vorfindet (Transportmittel, Qualität der Haltestellen) und die Kosten der Verkehrsmittelnutzung. Den beiden ersten der drei Determinanten wird das größte Gewicht zugeschrieben (vgl. Reinhold Priewasser, Die Verkehrsmittelwahl als individueller Entscheidungsprozeß, in: Höfler, Malinsky, Priewasser, Verkehrsverlagerung durch Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, Linz 2000, S. 91).

Es war daher für die Politik erforderlich, nicht nur auf die Fahrpreise zu schauen, sondern auch massive Maßnahmen zu setzen, um beim Angebot im Öffentlichen Verkehr und bei der infrastrukturellen Qualität desselben Verbesserungen zu erreichen. Hier geht es vor allem um eine zufriedenstellende Erschließung des gesamten Landesgebietes mit öffentlichen Ver-

kehrsmitteln, eine Beschleunigung der Verkehrsverbindungen, um eine attraktive Reisezeit zu erhalten, und um ein bedarfsgerechtes Angebot an Verkehrsverbindungen im Tagesablauf. In der Infrastruktur musste ein umfangreiches Modernisierungsprogramm bei den eingesetzten Fahrzeugen, bei den Haltestellen und Bahnhöfen eingeleitet werden. Dabei ist bei den Infrastrukturinvestitionen insbesondere zu beachten, dass eine durchgehend barrierefreie Zugänglichkeit geschaffen wird.

Veränderungen durch die Strukturentwicklung

Für das Verkehrsgeschehen ist von großer Bedeutung, wie sich die Raum- und Siedlungsstruktur eines Landes gestaltet und entwickelt. Einige markante Punkte sollen hier herausgegriffen werden.

Im Verlauf der letzten Jahrzehnte hat sich die räumliche Verteilung der Wohnbevölkerung im oberösterreichischen Zentralraum verändert – übrigens ähnlich, wie das auch in anderen Zentralräumen geschehen ist: Die in der Stadt lebende Bevölkerung nimmt ab, die Bevölkerung in den an die Stadt angrenzenden Gemeinden wächst stark an. Die Gründe für diese Entwicklung liegen auf der Hand: Mit steigendem Wohlstand lässt sich der Wunsch nach einem attraktiven Wohnumfeld leichter realisieren – und im Übrigen stehen auf Grund der wachsenden Motorisierung ohnehin ein oder zwei PKW zur Verfügung.

Auch die Zahl der Arbeitsplätze im Zentralraum nahm deutlich zu, wobei auch hier die Umlandbereiche der städtischen Zentren stärker an Arbeitsplätzen gewannen (vgl. dazu auch: Leonhard Höfler und Gerhard Platzer, Ergebnisse der oberösterreichischen Verkehrserhebung 2001, S. 2).

Neben dieser großräumigen Konzentration von Wohnen und Arbeiten auf den Zentralraum finden aber auch kleinräumige Tendenzen der Entmischung von Funktionen statt: Einkaufszentren werden an Ortsrändern auf der grünen Wiese angesiedelt, gleichzeitig sperren die zentral in den Orten gelegenen Geschäfte, die zu Fuß erreichbar sind, zu; auch Vergnügungs- und Dienstleistungsbetriebe (Kino, Diskotheken) werden an Ortsrändern angesiedelt und sind nur mit Verkehrsmitteln erreichbar; Wohngebiete und Betriebsbaugebiete werden getrennt (vgl. Helmut Koch und Harald Buschbacher, Mobilität im ländlichen Raum, Wien 2004, S. 6).

Diese strukturellen Entwicklungen verlangen, dass man in zunehmendem Maße Verkehrsmittel benutzen muss und dass auch vielfach weitere Wege zurückge-

Hohe Mobilität

Oberösterreich zählt beim Pendeln zu den Spitzenreitern. In keinem anderen Bundesland (außer Wien) sind mehr Personen außerhalb ihres Bezirks beschäftigt, nämlich rund ein Drittel. Dabei spielt der Linzer Zentralraum eine herausragende Rolle. Etwa 40 Prozent der ArbeitnehmerInnen aus den Mühlviertler Bezirken pendeln nach Linz. Oft werden auch sehr weite Wege in Kauf genommen. Die AK-Pendlerbefragung hat gezeigt, dass die Bereitschaft zum Verzicht auf den PKW im Mühlviertel besonders hoch ist, wobei der Bezirk Rohrbach den Spitzenplatz einnimmt. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in und um Linz ist somit ein vielversprechendes Projekt.

Quelle: AK-Mediendienst Nr. 9576, 11.09.2008

legt werden müssen. Wenn ein öffentliches Verkehrssystem an diese Gegebenheiten angepasst werden soll, dann sind wohl zweierlei Richtungen zu beachten: Man muss schnell von den Regionen in den Zentralraum gelangen und man braucht in der Region gute kleinräumige Verbindungen, um alle notwendigen Besorgungen erledigen zu können.

Strategisches Schienenkonzept

Die Schienenstrecken stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar. Vorrangig auf der Schiene lässt sich die Aufgabe erfüllen, die Leute rasch aus der Region in den Zentralraum zu bringen – wobei dies möglichst umsteigefrei sein soll, um die Gesamtreisezeit attraktiv zu halten. Das Land Oberösterreich hat ein strategisches Schienenverkehrskonzept ausgearbeitet, in dem die Zielvorstellungen festgelegt werden, welches Taktgefüge auf den Schienenstrecken in Oberösterreich erreicht werden soll.

Die Umsetzung dieses Schienenverkehrskonzeptes erfolgt schrittweise im Rahmen der Regionalen Verkehrskonzepte (siehe unten). Vielfach sind hier auch infrastrukturelle Maßnahmen umzusetzen, um die erforderliche Kapazität der Schienenstrecken und die gewünschte Qualität des Streckenzustandes zu erhalten.

Regionale Verkehrskonzepte

Eine für die Verkehrspolitik wesentliche Erkenntnis konnte aus den Verkehrserhebungen des Landes Oberösterreich gewonnen werden. Rund zwei Drittel aller Wege, die die OberösterreicherInnen an einem

Werktag zurücklegen, verbleiben im eigenen Bezirk. Innerhalb der Bezirke sind natürlich die Bezirkshauptstädte die Kristallisationspunkte des wirtschaftlichen Geschehens, der Versorgung und damit auch des Verkehrs (vgl. Land Oberösterreich, Ergebnisse der Verkehrserhebung 2001).

Die Forderung nach besseren Verbindungen im Bezirk ist auch Ergebnis einer Befragung zur Frauenpolitik im ländlichen Raum. Für die alltäglichen Erledigungen und Kindertransporte sind Querverbindungen zwischen den Gemeinden nötig (vgl. Helga Gumpmaier u.a., Frau.Macht.Politik, Linz, 2008, S. 35).

Ein Konzept für den Öffentlichen Verkehr, das ein bedarfsgerechtes Angebot schaffen will, muss daher diesen gegebenen Verkehrsbedürfnissen Rechnung tragen. Vor diesem Hintergrund war es eine ganz wichtige strategische Entscheidung, dass in allen Regionen des Landesgebietes sogenannte „Regionale Verkehrskonzepte“ ausgearbeitet und umgesetzt werden sollen.

Bei der Erstellung eines Regionalen Verkehrskonzeptes geht es darum, dass alle bestehenden Verkehrsverbindungen systematisch untersucht werden und versucht wird, neue Fahrpläne in einem leicht merkbaren Takt-Schema einzurichten; Angebotslücken werden geschlossen, weiter notwendige Umsteigevorgänge werden optimiert, unnötige Parallelverkehre werden aufgelöst. Wo es durch die Lage der Siedlungsgebiete erforderlich und gerechtfertigt erscheint, werden Ortsbus-Systeme eingerichtet. Für Gebiete, die bisher gar keine öffentliche Verkehrsbindung hatten, werden bedarfsorientierte Verkehrsformen (z.B. Anruf-Sammeltaxi) eingerichtet.



Schienenstrecken stellen das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar. Foto: hs

Das erste regionale Verkehrskonzept wurde 2001 im Bezirk Perg umgesetzt. Mittlerweile ist ein sehr großer Teil des Landesgebietes bearbeitet: das gesamte Mühlviertel, der Großraum Steyr und die Bezirke Kirchdorf, Gmunden und Vöcklabruck, Eferding und ein Teil von Grieskirchen. In allen anderen Regionen wird an den Konzepten gearbeitet.

In den Regionen, wo das neue Fahrplanangebot des Regionalen Verkehrskonzeptes bereits in Kraft ist, hat es deutliche Fahrgaststeigerungen gegeben. Ein wesentliches Moment für diesen Erfolg der Regionalen Verkehrskonzepte liegt darin, dass von Anfang an die regionalen und lokalen Entscheidungsträger in die Erstellung des Konzeptes eingebunden wurden. So kann einerseits garantiert werden, dass Fahrplanangebote entwickelt werden, die den Bedürfnissen der BürgerInnen in den Gemeinden entsprechen. Andererseits wird auf diese Weise auch das Interesse der Akteure in der Gemeindepolitik und -verwaltung geweckt, an der Gestaltung des Öffentlichen Verkehrsangebotes engagiert mitzuwirken.

Gleichzeitig mit der Konzepterstellung werden auch regionale Mobilitätszentralen aufgebaut. Über diese Stellen wird die regionale Informationsarbeit geleistet, es wird in Kontakt mit den Fahrgästen und den Gemeinden an einer ständigen Aktualisierung der Fahrpläne gearbeitet.

Lebensqualität in der Region

Mit der Umsetzung der Regionalen Verkehrskonzepte wird ein wichtiges Moment zur Erhaltung der Lebensqualität in den Regionen erfüllt. Es ist nichts besonders Neues, dass die regionsspezifische Lebensqualität davon abhängt, was an Angeboten der Daseinsvorsorge zur Verfügung steht. Auch dazu hat die Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich anschauliche Daten geliefert: Im Jahr 2001 konnte noch ein relativ hoher Anteil an Personen (60 Prozent) ein Lebensmittelgeschäft zu Fuß erreichen. Es ist allerdings zu befürchten, dass sich hier im Laufe der letzten Jahre einiges verschlechtert hat. Andere Einrichtungen wie Arzt, Apotheke, Postamt, Geldinstitut, Supermarkt, Kindergarten und Volksschule konnten schon 2001 nur von einem geringeren Anteil der Bevölkerung innerhalb von 10 Minuten zu Fuß erreicht werden.

Diese Entwicklung trifft Frauen stärker als Männer. Frauen bemessen deutlich mehr als Männer die Qualität einer Gemeinde an den Angeboten der Infrastruktur. 72 Prozent der Frauen und knapp 60 Prozent der Männer sind der Meinung, dass Frauen stärker auf die örtliche Nahversorgung angewiesen sind. Dies wird vor allem von älteren Frauen so formuliert. 37 Prozent der Frauen können die täglichen Einkäufe nicht zu Fuß erledigen und sind auf ein Verkehrsmittel – zumeist das Auto – angewiesen (vgl. Gumplmaier, Frau.Macht.Politik, S. 35).

Natürlich gibt es hier Unterschiede, ob es sich um ein ländliches oder ein städtisches Gebiet handelt. Besonders auffallend war in der Verkehrserhebung des Landes Oberösterreich 2001, dass 28 Prozent der Bevölkerung keine einzige Versorgungseinrichtung zu Fuß erreichen konnten. Eine weitere Siedlungsentwicklung weit abseits von bestehenden Versorgungseinrichtungen und auch weitab von möglichen Anbindungen an das öffentliche Verkehrssystem verschärft diese Situation.

Es ist erfreulich, dass auch die Europäische Union – zumindest in ihren programmatischen Dokumenten – die Notwendigkeit sieht, dass ein attraktives und umweltverträgliches öffentliches Personenverkehrssystem vorhanden sein muss. Ein guter lokaler und regionaler Personenverkehr „vermindert die soziale Ausgrenzung, indem er den Menschen die Möglichkeit gibt, ihren Arbeitsplatz, die Schule, Einkaufsmöglichkeiten, medizinische und Freizeiteinrichtungen auch ohne Auto zu erreichen, wobei der Tatsache Rechnung getragen wird, dass Frauen, Jugendliche, ältere Menschen, Arbeitslose und Behinderte ganz besonders von Öffentlichen Verkehrsmitteln abhängen“ (Kommission der europäischen Gemeinschaften, Die Entwicklung des Bürgernetzes, KOM (1998) 431, S. 5). Man kann also zusammenfassen: Eigentlich alle benötigen ein gut funktionierendes öffentliches Verkehrssystem, das den sich jeweils verändernden Mobilitäts-Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung trägt.

Es soll auch erwähnt werden, dass rund 13 Prozent der Bevölkerung in Haushalten leben, wo es keinen PKW gibt. Das ist zu berücksichtigen, ist aber keine alleinige Begründung für die Notwendigkeit eines bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrssystems. Ein gutes öffentliches Verkehrssystem ist eine wichtige Grundlage für den Erhalt und den Ausbau der Lebensqualität im gesamten Landesgebiet, ist eine Voraussetzung für soziale Integration und ein Maßstab für realisierte Chancengleichheit.

Barrierefreiheit

In diesem Zusammenhang soll ein wichtiges Qualitätsmerkmal für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs besonders genannt werden. Es muss die Zugänglichkeit des Verkehrssystems für alle Personen deutlich verbessert werden, alle Zugangs- und Nutzungsbarrieren müssen abgebaut werden.

Das System des Öffentlichen Verkehrs soll möglichst allen Benutzergruppen, auch Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ohne fremde Hilfe zugänglich sein. Besonders angesprochen sind hier Personen, die wegen dauernder oder vorübergehender Beeinträchtigung oder Erkrankung in ihrer Mobilität stark eingeschränkt sind. Wenn man aber auch an Personen mit Kindern oder Kinderwagen, an Leute mit schwerem Gepäck etc. denkt, dann ist einleuchtend, dass die Maßnahmen zum Abbau von Barrieren für sehr viele Fahrgäste von Vorteil sind. Ein barrierefreier Öffentlicher Verkehr stellt also für alle Benutzergruppen eine Qualitätsverbesserung dar.

Soziale Kontaktpflege

Zum Schluss: Wenn das Angebot im Öffentlichen Verkehr stimmt und auch die Qualität soweit ist, dass sie in etwa mit der ständigen Qualitätssteigerung des PKW mithalten kann – dann tritt vielleicht ein anderer Aspekt des Öffentlichen Verkehrs in den Vordergrund: Man muss nicht selber fahren, sondern wird chauffiert und man trifft Leute. Oder, um mit Gehmacher zu sprechen: „Auch diese Nutzenkomponente der sozialen Kontaktpflege und Kontaktstiftung in den Wegzeiten wäre zu kalkulieren, um den Nutzen des Öffentlichen Verkehrs zu bemessen ...“ (Ernst Gehmacher, Sozialkapital und öffentlicher Verkehr, Wien, S. 3).

Johannes Knipp

Der Autor ist Mitarbeiter des oberösterreichischen Verkehrslandesrats Erich Haider am Amt der OÖ Landesregierung.

Anmerkung

- 1 Das Land OÖ führt alle 10 Jahre eine umfangreiche Verkehrserhebung durch, in der alle Wege der OberösterreicherInnen an einem Werktag ermittelt werden. Erfasst werden die benutzten Verkehrsmittel, die Fahrzwecke, die Fahrzeit, weiters soziodemografische Merkmale, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln etc. Die letzte Verkehrserhebung wurde im Jahr 2001 durchgeführt.

Lässt sich „sanfte Mobilität“ in einer Stadt durchsetzen?

Städte sind der Motor der Wirtschaft, Zentren für Kunst, Kultur und Bildung. Entsprechend zahlreich sind Mobilität auslösende Momente und Bedürfnisse. Gleichzeitig sind Städte auch in Österreich der Lebensraum der Mehrheit der Menschen, die selbstverständlich einen Anspruch auf hohe Lebensqualität haben. In diesem Spannungsfeld agiert städtische Mobilitätspolitik: Auf der einen Seite gilt es die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung der Stadt zu fördern und gleichzeitig die Lebensqualität der Menschen zu verbessern.

Die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte hatte ihren Fokus auf den motorisierten Individualverkehr gelegt. Mit dem Ergebnis, dass Städte und vor allem ihre BewohnerInnen an Verkehrszunahmen und den damit einhergehenden Folgen wie Lärm, Schadstoffentwicklungen etc. leiden, sodass es eigentlich auf der Hand liegt, dass zukunftsorientierte Mobilitätspolitik auf alternative Formen der Fortbewegung setzen muss.

Beispiel Linz

Um die Veränderung bei der Entwicklung städtischer Mobilität zu verdeutlichen, wurde in Linz 2003 das „Verkehrsressort“ zum Mobilitätsreferat umbenannt. Im städtischen Mobilitätsreferat wurde ein Leitbild entwickelt, in dem die Neuorientierung des Linzer Verkehrssystems zum erklärten Ziel, ökologisch verträgliche Mobilität in den Vordergrund gerückt und der Vernetzung alternativer Verkehrsformen Vorrang eingeräumt wurde. Um sanfte Mobilität durchzusetzen, wird einerseits der Ansatz verfolgt, Radfahren, Zu-Fuß-Gehen und den öffentlichen Verkehr gezielt zu fördern. Gleichzeitig werden Maßnahmen gesetzt, um den motorisierten Individualverkehr auf ein notwendiges Maß zu beschränken. Das sind Maßnahmen wie etwa flächendeckende gebührenpflichtige Kurzparkzonen in der Innenstadt, die sukzessive Ausweitung von Kurzparkzonen auf das gesamte Stadtgebiet, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Straßenrückbauten zugunsten von FußgängerInnen und der Wohnumfeldgestaltung.

Förderung des öffentlichen Verkehrs

Ein wesentlicher Teil der Förderung sanfter Mobilität liegt in der Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs.

Das bedeutet etwa Beschleunigungsmaßnahmen, Taktverdichtungen, Ausbau des Netzes, neue Tarifmodelle, Barrierefreiheit und freilich auch meinungsbildende Maßnahmen. So ist in den letzten Jahren auch eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen gelungen. 2003 konnten die Linz Linien 88,58 Millionen Einzelfahrten verzeichnen, jetzt sind es fast 95 Millionen.

Netzerweiterung

Mit der *Verlängerung der Straßenbahnlinie 2* in die solarCity ist die Erschließung eines neuen Siedlungsgebietes mit 3.000 BewohnerInnen gelungen. Die verlängerte Linie 2 bildet gleichzeitig einen Zubringer zum Bahnhof Ebelsberg. Hier schließt die Straßenbahn fahrplanmäßig und örtlich an die Westbahn an.

Die *Verlängerung der Straßenbahnlinie 3* nach Leonding ist bereits auf Schiene. Sie bedeutet eine neue Achse in das westliche Umland von Linz.

Gerade in Bau befindet sich die *Verlängerung der Pöstlingbergbahn* bis zum Hauptplatz. Damit wird ein für den Tourismus und die städtische Naherholung gleich wichtiges Gebiet ins Zentrum eingebunden. Gleichzeitig werden alle Haltestellen sowie die Bahn selbst barrierefrei.

Neue Tarifmodelle

Das „*Jobticket*“ gibt Linzer ArbeitnehmerInnen die Möglichkeit, eine Jahreskarte um 209,40 Euro zu erwerben. Beteiligte Firmen zahlen dafür zwei Euro pro MitarbeiterIn und Monat. Für die ArbeitnehmerInnen bedeutet das gegenüber einer Standard-Jahreskarte eine Ersparnis von 139,60 Euro. Ende des Jahres haben bereits knapp 2.500 ArbeitnehmerInnen von rund 200 Firmen das Jobticket in Anspruch genommen.

Alle LinzerInnen, deren Monatseinkommen unter 1.000 Euro liegt, haben die Möglichkeit, mit dem *Aktivpass* eine *Monatskarte* der Linz AG Linien um zehn Euro zu beziehen.

Aktuelles Optimierungspaket

Jüngstes Beispiel ist ein breites Optimierungspaket. Mit 3. November wurden bei den drei Straßenbahnlinien sowie bei acht wichtigen Buslinien die Takte verdichtet, Betriebszeiten erweitert, Linienführungen optimiert und verlängert. Ab März 2009 wird an Wochenenden mit einem 24-Stunden-Betrieb der Straßenbahnen und drei zusätzlichen Nachtbuslinien das Angebot zusätzlich erweitert.

Förderung des Radverkehrs

Gerade in der Stadt ist das Rad als individuelles Fortbewegungsmittel besonders geeignet und in vielerlei Hinsicht dem Auto überlegen. Ein entsprechender Schwerpunkt liegt in Linz auf der Förderung des Radfahrens. Hier wird etwa auf Netzverdichtung, Öffnen von Einbahnen wie Busspuren, Erhöhung von Sicherheit und Bequemlichkeit, offensiven Ausbau von Radabstellanlagen, aber auch auf bewusstseinsbildende Maßnahmen gesetzt. „Gute Noten“ hat die Stadt Linz dafür jüngst vom Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur erhalten, das die Evaluierung des Linzer Radverkehrskonzepts durchgeführt hat.

Ausbau des Radnetzes

Die *Radinfrastruktur* wird *kontinuierlich erweitert*. Lücken im Radwegenetz werden geschlossen. So sind alleine in den letzten vier Jahren 24 km an neuen Rad- und Gehwegen entstanden. Zur Netzerweiterung beigetragen haben neben neuen Rad- und Mehrzweckstreifen geöffnete Busspuren und Einbahnen.

Mehr Sicherheit

Darüber hinaus werden zahlreiche Maßnahmen zur *Steigerung der Sicherheit* von RadfahrerInnen getroffen. So wurde etwa der *Winterdienst umgestellt*, sodass zentrale Radwege in der Schneeräumpriorität ganz oben stehen und ausschließlich mit Salz bestreut werden.

Gefährliche Radwegabschnitte und Kreuzungsüberfahrten werden mit *roter Signalmarkierung* ausgestattet. Alleine im letzten Jahr wurden 60 Radübergänge bei Kreuzungen neu beschichtet. Zusätzliche *Radüberfahrten* werden *verordnet* und mit Ampelanlagen ausgestattet. Überhaupt neu eingeführt wurden in Linz vorgezogene Radstreifen an Kreuzungen.

Bewusstseinsbildung

Diese Maßnahmen tragen auch dazu bei, Radfahren generell mehr ins Bewusstsein der Menschen zu rücken. Die zahlreichen zusätzlichen Fahrradpiktogramme im Straßenraum lenken die Aufmerksamkeit verstärkt auf RadfahrerInnen.

Als besondere bewusstseinsbildende Maßnahme wurde heuer die Aktion *„Haltegriffe für RadfahrerInnen“* etabliert. RadfahrerInnen bleiben an roten Ampeln gerne auf dem Rad sitzen und halten sich am Ampelmast fest. Damit das künftig komfortabler abläuft, werden in Linz Haltegriffe montiert. Alle LinzerInnen haben die Möglichkeit, ihren Standortwunsch zu deponieren. Zusätzlich zum Haltegriff wird eine Plakette angebracht, auf welcher der Name des In-

itiators bzw. der Initiatorin zu lesen ist. Rund 40 dieser Griffe sind an Wunsch-Standorten verteilt im ganzen Stadtgebiet angebracht. An der Umsetzung weiterer Wünsche wird bereits gearbeitet.

Förderung des Fußverkehrs

Besonderes Augenmerk schenkt das städtische Mobilitätsreferat den FußgängerInnen. Neben der Verkürzung und Attraktivierung von Wegen liegt hier der Schwerpunkt im Bereich der Sicherheit. So werden Kreuzungen umgebaut, um Querungslängen für FußgängerInnen zu verkürzen. Schutzwege werden verordnet und durch vielfältige Maßnahmen abgesichert.

Mehr Sicherheit

An besonders sensiblen Stellen, wie im Bereich von Schulwegen, werden *Schutzwege* etwa *rot-weiß-rot markiert*, mit Bremsbalken oder bewegungssensiblen Blinklichtern ausgestattet.

An allen neuen Kreuzungen mit Schutzwegen werden *„Gehsteignasen“* gebaut, die für besseres Sehen und Gesehenwerden sorgen. Vor allem führen sie zu einer besseren Sichtbarkeit von Kindern, die ansonsten hinter parkenden Autos leicht ungesehen bleiben. Alleine im letzten Jahr wurden durch die Errichtung von *„Gehsteignasen“* oder *Mittelinseln* 22 Kreuzungen fußgängerInnenfreundlich umgebaut.

Mehr Raum

Bei allen Neu- und Umplanungen von Straßenzügen wird in *Abkehr von der „Restflächenpolitik“* FußgängerInnen oberste Priorität eingeräumt.

Jüngstes Beispiel ist die *Gestaltung der Promenade*. Hier wurden entlang der wichtigen Verbindung von der FußgängerInnenzone Landstraße zum Theater im Zuge des Tiefgaragenbaus Oberflächenparkplätze zugunsten überbreiter Gehsteige beseitigt. So entstand eine durch Pflasterungen auch gestalterisch aufgewertete Flaniermeile mit Gehsteigbreiten von bis zu elf Metern.

Pilotprojekt Begegnungszonen

An zwei wichtigen innerstädtischen Straßenzügen, der Herrenstraße und der Promenade wurden durch eine *niveaugleiche Ausgestaltung des Straßenraumes* Begegnungszonen geschaffen. Das Konzept Begegnungszonen gestaltet öffentlichen Lebensraum so, dass er zu einem Ort der menschlichen Begegnung, der Kommunikation und des sozialen Umgangs wird. Dieser Raum wird nicht durch Ampeln, Verkehrsschilder, Gehsteige, FußgängerInneninseln und andere

Barrieren organisiert, sondern durch die Möglichkeit der Verständigung aller VerkehrsteilnehmerInnen. Es gibt keine Trennung von Kfz-Verkehr, RadfahrerInnen und FußgängerInnen – eine einzige Verkehrsfläche steht allen zur Verfügung.

Wo kommunale Mobilitätspolitik an ihre Grenzen stößt

Der städtische Handlungsspielraum endet an der Gemeindegrenze. Die Stadt Linz gehört nicht zuletzt aufgrund ihrer verkehrstechnisch günstigen Lage zu jenen Städten, die wirtschaftlich geprägt sind. So gibt es in Linz mehr Arbeitsplätze als BewohnerInnen. Alleine hier wird deutlich, dass zukunftsorientierte Mobilitätspolitik eines überregionalen Zusammenwirkens bedarf.

Städte und Gemeinden sind auf Maßnahmen von Bund und Land angewiesen. Die Länder sind vor allem

im Bereich der Raumplanung und der Entwicklung regionaler Verkehrskonzepte gefordert. Darüber hinaus ist freilich auch ein verkehrspolitisches Umdenken im Bund notwendig. Bereits kleinere Maßnahmen würden für städtische Siedlungsstrukturen positive Auswirkungen haben. Ein deutliches Signal wäre etwa die Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs in der Straßenverkehrsordnung, etwa durch die Verankerung von Begegnungszonen oder die Beseitigung der Benützungspflicht von Radfahranlagen.

Auch wenn der Weg in manchen Bereichen lang und durch Stolpersteine geprägt ist, sanfte Mobilität wird sich durchsetzen. Wenn Städte Lebensraum bleiben sollen, gibt es dazu keine Alternative.

*Jürgen Himmelbauer
Mobilitätsstadtrat Linz*

Ein Fahrrad für 30 Minuten

Von Europa ausgehend, setzt sich in immer mehr Großstädten Bike-Sharing als kostengünstige Alternative zum motorisierten Nahverkehr durch.

Im – aus US-amerikanischer Sicht – umweltbewusstesten Europa gibt es angeblich nur zwei Arten von BürgermeisterInnen: solche, die bereits über ein Bike-Sharing-Programm verfügen, und solche, die in ihrer Stadt gerne eines hätten. In den letzten Jahren wurden in zahlreichen Ballungszentren derartige Programme initiiert, und zwar in einem Ausmaß, das ursprünglich niemand für möglich gehalten hätte, sowie auch in Orten, wo Radfahren bislang kein Thema war.

Bike-Sharing gibt es mittlerweile nicht mehr nur in Paris, wo das sogenannte Vélib-Programm rund 20.000 Fahrräder umfasst, sondern auch in Städten wie Barcelona und Lyon, Rennes, Pamplona oder Düsseldorf. Sogar in Rom, dessen enge, gepflasterte Straßen mit ihrem chaotischen Verkehrsgewühl fürs Radfahren denkbar ungeeignet erscheinen, wurde unlängst ein dahingehender Versuch gestartet, der schon bald in größere Dimensionen übergeführt werden soll.

Für BürgermeisterInnen und Stadverwaltungen, die danach streben, die alltäglichen Verkehrsstaus in ihrem Wirkungsbereich zu verringern, und die gleichzeitig ihr Umweltbewusstsein unter Beweis stellen wollen, stellt Bike-Sharing eine leicht durchführbare Option dar: Sie investieren einen Betrag, der in etwa dem Preis eines Autobusses entspricht, in eine Fahrradflotte und vermeiden so langjährige Planungsarbeiten und Genehmigungsverfahren, wie sie etwa für die Errichtung einer U-Bahn benötigt würden. Für die NutzerInnen bedeuten derartige Programme niedrige Fahrtkosten und zudem eine Gelegenheit, zur Verbesserung der Umwelt beizutragen.

Ausgereifte Technologie

Die neuen Systeme sind deshalb erfolgreich, weil die Städte eine große Zahl an verfügbaren Fahrrädern bereitstellen, vor allem aber auch wegen der ausgereiften Technologie, die nunmehr zur Anwendung kommt. Mithilfe elektronischer Karten und entsprechender Vorrichtungen an den Fahrradabstellplätzen können die NutzerInnen überall binnen Sekunden Fahrräder ausleihen oder zurückgeben, während die Zahlungen hierfür von ihrem Bankkonto abgebogen werden. „Nachdem einige Städte Bike-Sharing-Programme initiiert haben, erkennen auch nun andere Städte, dass sie dies tun könnten“, sagt Paul De Maio, der Gründer von „MetroBike“, einer Beratungsfirma mit Sitz in Washington, D.C., die weltweit Bike-Sha-

ring-Programme implementieren hilft: „Da gibt es einen unglaublichen Nachahmeffekt.“

Die großen europäischen Bike-Sharing-Netzwerke dienen weniger der Freizeitgestaltung und der sportlichen Ertüchtigung, sondern verstehen sich vor allem als kostengünstige Alternative zum öffentlichen Verkehr. Die meisten Programme – wiewohl nicht das o.a. Pariser Programm – schließen (Tages-)Touristen von der Nutzung aus. In Barcelona z.B. sind auch während der Stoßzeiten die Straßen voll mit BerufspendlerInnen und KonsumentInnen, die sich auf den hellroten Fahrrädern von „Bicing“, dem lokalen Bike-Sharing-Netzwerk, das vor eineinhalb Jahren gestartet wurde, ihren Weg durch den dichten Verkehr bahnen. Bicing unterhält 6.000 Fahrräder auf 375 Fahrrad-Abstellplätzen, die oft nur einige Häuserblocks weit voneinander entfernt liegen. Die Räder scheinen dauernd in Bewegung zu sein. „Ich verwende das Rad jeden Tag für den Weg von und zur Arbeit. Das machen jetzt alle so“, erzählt Andre Boraio, ein 44-jähriger Unternehmer in grauem Anzug und oranger Krawatte, während er auf ein Fahrrad steigt, um vom Büro zum Mittagessen nach Hause zu radeln. „Es ist bequem und ich genieße es, mich auf diese Weise durch die Stadt zu bewegen.“

Das derzeit stark expandierende Projekt in Barcelona ist ein typisches Programm der sogenannten dritten Generation, das stark technologiebasiert ist. Um weniger als 30 Euro kann man hier eine Mitgliedschaft für ein Jahr erwerben. Die NutzerInnen erhalten eine Chipkarte, die es ihnen ermöglicht, ein Rad von einem automatisierten Abstellplatz zu entleihen. Die erste halbe Stunde kostet nichts extra, für jede weitere

halbe Stunde muss man dann 30 Cent berappen. Maximal zwei Stunden kann man das Rad ununterbrochen benutzen, dann muss man es an irgendeinem Fahrradständer wieder abgeben, andernfalls droht eine Sperre der Mitgliedschaft.

Weltweiter Trend

In Deutschland und Österreich funktionieren die meisten Programme etwas anders: Die TeilnehmerInnen erhalten hier in der Regel einen Code per SMS, mit dessen Eingabe sie dann das Rad beim Abstellplatz entleihen können. In Nordamerika standen verschiedene Aspekte, wie ungeklärte Haftungsfragen, eine massive Automobillorientierung der Bevölkerung, längere Pendeldistanzen sowie die Tendenz, Fahrradhelme zu verwenden, der Einführung von Bike-Sharing-Programmen bislang entgegen. Dennoch: In Washington und Montreal porbiert man es derzeit mit kleinen Projekten und in Chicago und New York gibt es dahingehende Pläne. Gleiches gilt für Sao Paulo in Brasilien. Bezeichnend für den weltweiten Trend zum Bike-Sharing ist auch der Umstand, dass sogar in Schanghai, wo man noch vor zehn Jahren Fahrräder von den Boulevards und Durchzugsstraßen verbannen wollte, um mehr Platz für den motorisierten Verkehr zu schaffen, letzten Oktober ein Bike-Sharing-Pilotprojekt gestartet wurde.

Der Effekt von Bike-Sharing auf Verkehrsvolumen und Abgase ist schwer zu quantifizieren: Vertreter Lyons, einer der ersten Städte, die ein umfassendes, technologieorientiertes Programm ins Leben gerufen haben, gehen davon aus, dass durch das Bike-Sharing seit

Sicheres Radfahren durch mehr Radfahrer

Je mehr RadfahrerInnen unterwegs sind, desto geringer ist die Gefahr für jeden einzelnen, zu verunglücken. Diesen paradoxen Effekt haben australische WissenschaftlerInnen entdeckt. Offenbar passen die AutofahrerInnen besser auf, wenn die Zahl von Fahrrädern im Straßenverkehr steigt. Für ihre Untersuchung verwendeten die ForscherInnen der University of South Wales Daten aus 16 europäischen Ländern, Australien und einigen Städten in Kalifornien.

Das zentrale Ergebnis der Studie: Wenn sich die Zahl der RadfahrerInnen in einer Stadt verdoppelt, sinkt die Unfallwahrscheinlichkeit jedes einzelnen Radfahrers um ein Drittel. Dabei spielt es

interessanterweise keine Rolle, ob Radwege oder besonders fahrradfreundliche Verkehrsregeln, wie etwa strengere Tempolimits, vorhanden sind.

Das deutet darauf hin, dass die AutofahrerInnen ihr Verhalten anpassen, wenn mehr RadfahrerInnen unterwegs sind. Sie rechnen eher damit, dass sie auf RadfahrerInnen Rücksicht nehmen müssen. Die ForscherInnen vermuten auch, dass die AutofahrerInnen rücksichtsvoller und verständnisvoller agieren, wenn sie selbst ab und zu Rad fahren. Das Ganze führe zudem zu einer positiven Rückkopplung: Denn sobald Radfahren als sicherer wahrgenommen wird, sind auch mehr Menschen bereit, auf das Fahrrad umzusteigen.

Quelle: science.orf.at, 23.09.2008

seiner Einführung im Jahr 2005 die Schadstoffemissionen deutlich reduziert werden konnten. Darüber hinaus sei dadurch auch das Stadtbild verändert worden: „Durch die große Menge an Fahrrädern wurde der Verkehr insgesamt beruhigt“, berichtet Gilles Vesco, der Vizebürgermeister der Stadt und der Verantwortliche für das Fahrradprogramm. „Jetzt gehört die Straße jedermann, nicht nur den Autofahrern. Sie ist zu einem öffentlichen Raum geworden, der dem Zusammenleben dient.“

Das Programm in Barcelona ging nicht immer völlig reibungslos vonstatten, vor allem auch wegen der un-

vorhergesehen großen Nachfrage. Trotzdem, José Monllor, ein Student kurz vor dem Abschluss, erzählt, dass er jetzt nur noch mit dem Fahrrad zur Uni fährt. Sein Auto hat er schon seit längerem auf dem Parkplatz abgestellt, denn es sei einfach unintelligent, meint er, in der Stadt mit dem Auto zu fahren.

Quelle: Elisabeth Rosenthal: Shared Bikes Let Cities Blaze. A Trail to a Greener Planet, in: The New York Times / Der Standard, 01.12.2008. Übertragung aus dem Englischen: Hansjörg Seckauer

Critical Mass – Eine neue soziale Bewegung

Fahrradfahren¹ in der Stadt: ein kontroversielles Thema, wo es um Platz, Sicherheit, Sichtbarkeit, Lebensqualität und Nachhaltigkeit geht. Fahrradfahrer/innen werden meistens an den Rand gedrängt. Nur dann, wenn es um Umweltverschmutzung oder um die Reduktion von Verkehrstaus in Stoßzeiten geht, wird Radfahren als Alternative gesehen.

Neuerdings gibt es ein Ärgernis für viele Autofahrer/innen in Wien, Linz, Graz, Feldkirchen und Wiener Neustadt am letzten Freitag des Monats.² Sie sehen sich Radfahrer/innen gegenüber, die nebeneinander fahrend mehrere Fahrbahnstreifen benützen und gemütlich, plaudernd und manchmal mit etwas auffälligeren Rädern durch die Stadt radeln. Unter dem Motto „Wir behindern nicht den Verkehr, wir sind Verkehr“ treffen sich Radfahrer/innen und zelebrieren an einem Tag des Monats das, was sie jeden Tag tun, um sich im urbanen Raum fortzubewegen.

Critical Mass (CM) hat dabei weniger mit Nukleartechnologie zu tun, sondern ist eine besondere Art des Protestes oder sogar Teil einer weltweiten sozialen Bewegung, die 1992 in San Francisco noch unter der Bezeichnung „commute clot“ begann, um einen kleinen Kreis von enthusiastischen Radfahrer/innen, die eben für ihre Art der Fortbewegung Platz in der Stadt schaffen wollten (Carlsson 2002a).³ Gegenwärtig finden monatliche Treffen in etwa 240 Städten weltweit statt, vor allem in Nordamerika, Australien

und Europa, aber auch in Indien, Korea und Malaysia, die jeweils einige bis tausende Radfahrer/innen anziehen.

Was ist nun eine Critical Mass? Ein Treffen von Radfahrer/innen, die nicht aggressiv gemeinsam durch die Stadt fahren, ohne Ziel, parteilich ungebunden, ohne vorher festgelegte Route, ohne Verantwortliche und ohne zentrale Organisation, „a non-affiliated, non-confrontational, unorganized coincidence“ (Flyer, abgebildet in Carlsson 2002c, 27). Es gibt Urheber/innen, die einen Treffpunkt und eine Uhrzeit festlegen, der Rest bleibt der Gruppe zur Entscheidung über. Weil es eben keine Demonstration sein sollte, bezeichnen es die Teilnehmenden als „gemeinsames Radfahrerlebnis“ (Flyer zur Critical Mass 2008 in Linz). Eine CM gilt dann als erreicht, wenn sich genügend Radfahrer/innen treffen, also die kritische



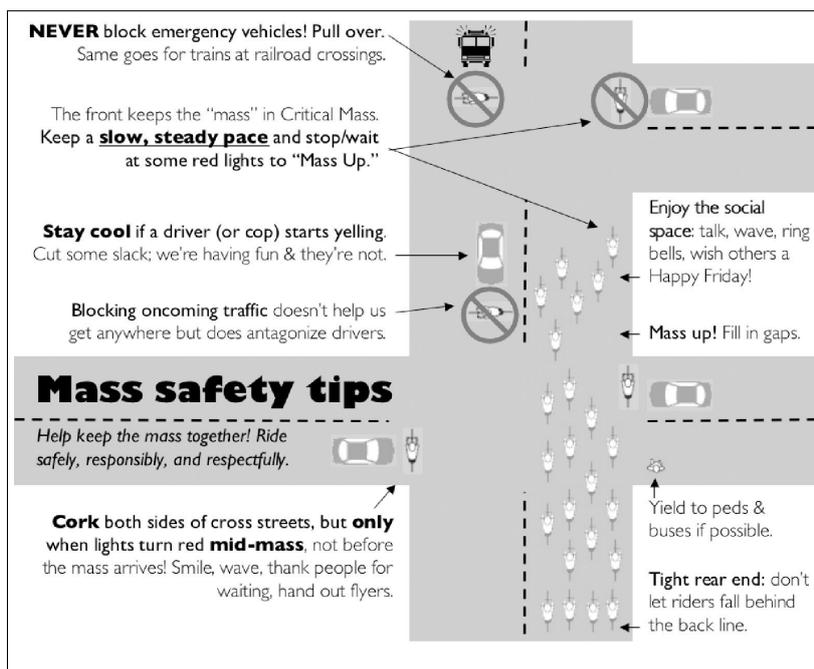
Plakat von Beth Verdekal (San Francisco, etwa 1992)

Masse vorhanden ist, die benötigt wird, um als Kollektiv mehr als ein/e individuelle/r Verkehrsteilnehmer/in erreichen und den Verkehrsfluss bestimmen zu können (Pomerantz 2002).

Je nach Stadt werden unterschiedliche Regelungen getroffen, wie man sich als Verkehrsteilnehmer/in in der CM verhalten soll, wobei in manchen Städten die Straßenverkehrsordnung eher eingehalten wird und in anderen etwas weniger. Eine der Diskussionspunkte bei der CM ist das Verhalten bei Kreuzungen, die mit Ampeln geregelt sind, die auf Rot umschalten. So wird von einigen das Corking als probates Mittel gesehen, wo einige Radfahrer/innen links und rechts die Kreuzung sperren, bis alle Teilnehmer/innen diese überquert haben. Andere sind gegen dieses Verhalten, weil das gegen die Straßenverkehrsordnung verstößt (http://en.wikipedia.org/wiki/Critical_Mass#Corking, Zugriff am 30/12/2008). Grundsätzlich sollten die Teilnehmer/innen freundlich sein, anderen Verkehrsteilnehmer/innen erklären, worum es geht, und darauf achten, dass die Masse zusammenbleibt. Aggressives Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer/innen und rücksichtsloses Rasen sollte vermieden werden. Vor allem bei Autofahrer/innen, die durch den Stau wütend geworden sind, sollte von den Teilnehmer/innen Deeskalation versucht werden (Carlsson 2006).

Critical Mass – eine neue soziale Bewegung?

Nun stellt sich die Frage, ob es sich bei der CM um eine besondere Form der politischen Partizipation in einer neuen sozialen Bewegung handelt. Grundsätzlich kann als politische Beteiligung jede Form des Verhaltens von einzelnen Bürger/innen oder Gruppen ohne Zwang interpretiert werden, die sich zum Ziel setzt, politische Entscheidungen zu beeinflussen. Neben den konventionellen Formen der Beteiligung als Staatsbürger/innen bei Wahlen und durch Engagement in Parteien gibt es unkonventionelle Formen der Partizipation, die in legale und illegale eingeteilt werden können und sich abseits der institutionellen Ebene des Staates und der konventionellen politi-



Critical Mass und Sicherheit

schen Prozesse bewegen. Unter den legalen Partizipationsformen wird die problemzentrierte Partizipation subsumiert, wie etwa die Mitarbeit in bürgerlichen Initiativen, das Mitgehen bei angemeldeten Demonstrationen und das Diskutieren bei sowie der Besuch von öffentlichen Veranstaltungen. Die illegalen Partizipationsformen kann man wiederum in gewaltlose Formen, den sogenannten zivilen Ungehorsam (etwa das Mitgehen bei einer nicht genehmigten oder unangemeldeten Demonstration, wilde Streiks, Hausbesetzungen, etc.), und in gewaltsame Formen der Beteiligung gegen Sachen und Personen unterscheiden (Hoecker 2006).

CM hat zum Ziel, politische Entscheidungen zu beeinflussen: „Reclaim the Streets“, den Radfahrer/innen mehr Raum in der Stadt zu schaffen, zumindest einmal im Monat für ein paar Stunden während der Fahrt, obwohl es nicht als Demonstration deklariert wird, sondern nur als gemeinsame Zelebrierung des Radfahrens.⁴ Menschen, die im Alltag Rad fahren, schaffen hier eine gemeinsame Plattform, um diese Präferenz für ein alternatives Fortbewegungsmittel zu feiern. Dabei wird ohne formale Strukturen entschieden, wo es hingehet und wohin die Masse fährt.⁵

Ist CM auch eine neue soziale Bewegung? Laut Della Porta und Diani (2006) zeichnen sich soziale Bewegungen durch drei Merkmale aus:

- Erstens geht es um eine *kollektive Konflikt-handlung* (conflictual collective action), wobei sich Akteur/innen in gesellschaftspolitischen Konflikten für oder gegen sozialen Wandel einsetzen. Konflikt bezieht sich hier auf die Kontrolle über eine gesellschaftspolitische Ressource, wobei es um einen ökonomischen, politischen oder kulturellen Machtanspruch gehen kann. Eine Auseinandersetzung kann dabei über gesellschaftliche Probleme, die Bereitstellung von öffentlichen Gütern oder über Werte und Prinzipien geführt werden. Damit es sich um eine soziale Bewegung handeln kann, muss aber ein Ziel kollektiv verfolgt werden, das auch politisch formuliert und artikuliert werden sollte, wobei es nicht nur um eine Schuldzuweisung gehen sollte, sondern gemeinsame Interessen gegen oder für etwas geformt werden.
- Das zweite Merkmal sind *dichte informelle Netze* (dense informal networks), wo Akteur/innen (Individuen und Zugehörige zu Organisationen) zusammenarbeiten und gemeinsam ein Ziel verfolgen. Kein/e Einzelne/r kann behaupten, dass er oder sie die Bewegung repräsentiert. Aufgrund dieser Strukturen können unterschiedliche Akteur/innen ihren Einfluss im politischen Prozess geltend machen und sind nicht an konventionelle Formen der Beteiligung gebunden oder an eine Partei.
- Drittens ist noch eine *kollektive Identität* notwendig, da Treffen zu einzelnen politischen Themen nicht ausreichen. Die wechselseitige Anerkennung und eine Verbundenheit sind von Relevanz. Die Einzelnen müssen sich mit der Sache identifizieren und sich der Bewegung verpflichtet fühlen.

Kollektive Konflikt-handlung

Aufgrund der offenen Form der CM ist es sehr schwierig, nur eine Konflikt-haltung zu erkennen. So verfolgt die CM verschiedene Vorstellungen, welche soziale Transformation bekämpft bzw. erreicht werden soll. Die CM setzt sich für einen sozialen Wandel ein, einen Wandel in der Gesellschaft für mehr Platz und Sicherheit für Radfahrer/innen in der Stadt, für mehr Umweltschutz und gegen Ölverbrauch, gegen die Hegemonie des Autoverkehrs, gegen Konsum und gegen ökonomische Liberalisierung und Globalisierung genauso wie gegen gesellschaftsfeindliche Technokratie. Wie bei neuen sozialen Bewegungen üblich, handelt es sich bei den vertretenen Konflikt-haltungen von Critical Mass um postmaterialistische.⁶

Zuerst einmal möchte die CM einen Platz für Radfahrer/innen schaffen und für diese mehr Sicherheit erreichen - Raum für Radfahr/innen in einem politischen und sozialen Sinn: eine Sichtbarkeit erreichen, wo es um einen Platz in der Verkehrspolitik in einer Stadt und den Platz im Verkehrsalltag auf den Straßen geht. Die CM schafft einen solchen Raum, wo Radfahrer/innen nicht an den Rand gedrängt werden, sondern sich mitten auf der Fahrbahn bewegen können. Indirekt gibt CM ein Zeichen an die Verkehrspolitik, indem sie die mangelhafte Integration von Radfahrer/innen aufzeigt und die mangelnde Berücksichtigung in der städtischen Verkehrsplanung zum Thema macht.

Sicherheit bedeutet, darauf aufmerksam zu machen, dass es Radfahrer/innen gibt, die im Alltag sterben, weil sie nicht von einer Knautschzone aus Stahl, Kunststoff und Blech umgeben sind. So wird sehr oft übersehen, dass der Vorrang des Automobils in unserer Gesellschaft zwar eine sichere Behausung für Autofahrer/innen bietet, aber für andere Verkehrsteilnehmer/innen, wie Fußgänger/innen und Radfahrer/innen, eine oftmals tödliche Gefahr darstellt (Urry 2007, Blickstein & Hanson 2001). Zwei Ausdrucksformen bieten sich dabei an: Einerseits werden von Aktivist/innen Ghostbikes aufgestellt. Weiß gestrichene Fahrräder werden dort angekettet, wo ein/e Radfahrer/in im Straßenverkehr getötet wurde (<http://www.ghostbikes.org>, Zugriff am 30/12/2008). Andererseits gibt es bei einer CM auch die Möglichkeit, sich bei gefährlichen Verkehrsstellen mit den Fahrrädern niederzulegen, um in einem sogenannten „die-in“ tote Radfahrer/innen darzustellen.

Ein Fahrrad versprach einmal „*speed, autonomy and liberation*“ (Urry 2007, 113). Versprechen, die durch das Auto im 20. Jahrhundert scheinbar eingelöst wurden, aber im urbanen Bereich nicht mehr haltbar sind. Die CM möchte eine Verkehrspolitik in den Städten propagieren, die die Umwelt nicht so stark belastet und Nachhaltigkeit fördert. Somit stellt sich die CM gegen die Verschmutzung durch Automobile (Blickstein & Hanson 2001) und die Macht der Auto- und Ölindustrie.⁷ Sie bekämpft somit eine Technologie, die sie als zerstörerisch ansieht, die zudem zu einer gesellschaftlichen Veränderung im 20. Jahrhundert geführt hat. Und hier findet sich ein Anknüpfungspunkt zur Technologiekritik. So führte das Auto zu einem Wandel der Städte, wo es v.a. in den USA, aber zunehmend auch in Europa zu Orten kam, die nur mehr für Automobilisierte zugänglich waren und sind.⁸ Für Ivan Illich (1974) bedeutet das Auto bzw. die Automobilindustrie ein radikales Monopol, da es andere

Industrien verdrängt und ein knappes Gut produziert. Menschen können nicht mehr alternative Transportmittel wählen, sie sind auf das Auto angewiesen. Automobile führen zu einer Selbstexpansion, die das Leben in der Gesellschaft so weit transformierte, dass es einerseits zu einer Flexibilisierung führt, weil Menschen unabhängig von Fahrplänen und Distanzen wohin kommen. Andererseits erzwingt es eine bestimmte Art von Lebensstil, der die Stadt verändert, dem Auto viel Platz einräumt und Menschen dazu bringt, sich ständig in Bewegung zu setzen.⁹

Ivan Illich (1974, 1980) prägte mit seiner Technologiekritik, die auch die Energieverschwendung durch das Auto anprangerte, den Terminus „conviviality“. Eine Technologie oder ein Werkzeug ist nur dann für eine Gesellschaft geeignet, wenn sie bzw. es im Dienste der Menschen steht. Konvivial bedeutet in dem Sinne lebensgerecht und eine Gesellschaft ist so, wenn die Werkzeuge in einem politischen Prozess kontrolliert werden und wenn postmaterialistische Werte, nämlich Konvivialität, wieder in den Vordergrund rücken. Nicht materialistische Werte einer industriellen Produktion sollen bestimmen, sondern der autonome und kreative Umgang zwischen den Menschen und dieser mit der Umwelt: Konvivialität ist für Illich die individuelle Frei-

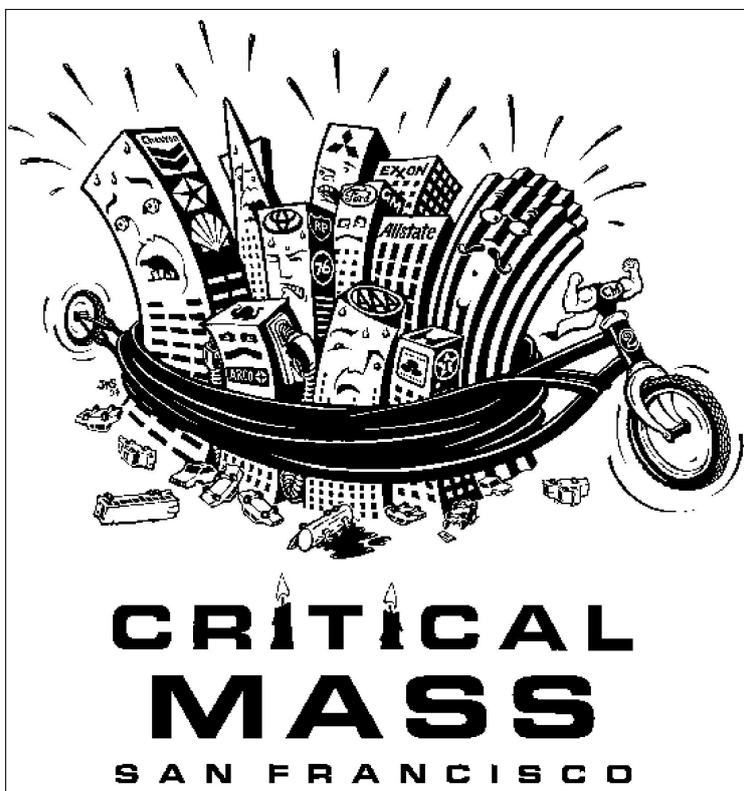
heit, gestaltet in persönlichen Beziehungen als intrinsisch ethischer Wert zur Erschaffung des sozialen Lebens. Fahrräder sind Werkzeuge für Konvivialität im Gegensatz zu Autos, da der Gebrauch von Fahrrädern nicht den Platz in der Stadt, Energieressourcen der Welt oder Zeit in einem „eisernen Käfig“ in Unmengen verbraucht.¹⁰

Die CM stellt sich gegen eine alles durchdringende Automobilindustrie, die gemeinsam mit der erdölverarbeitenden Industrie das Leben der Menschen bestimmt. Die Kritik gegen die Hegemonie des privaten Autoverkehrs umfasst auch eine ablehnende Haltung gegenüber der gegenwärtigen Konsumgesellschaft. So wird beschrieben, dass bei einer CM in Toronto der Abschluss in einem großen Einkaufszentrum stattfand, wo alle die Fahrräder dann gemeinsam zu einem „bike salut“ hochhoben (Heath & Potter 2006). Andere wiederum versuchen, auch im Alltag die Konsumkultur abzulegen und bauen sich ihre eigenen Fahrräder aus gebrauchten zusammen, die dann für den Stadtverkehr besonders geeignet und leicht zu warten sind oder die Blicke bei einer CM auf sich ziehen (etwa Singlespeed-Rennräder oder Choppers).¹¹

Somit kommen wir zu den „radikaleren“ Ansätzen innerhalb der CM, die eine anarchistische Komponente zeigen und wo das Rad nicht nur ein Fortbewegungsmittel darstellt, sondern Teil einer Identität im urbanen Raum ist, wie etwa der Film B.I.K.E. anhand einer anarchistischen Subkultur pointiert darstellt.¹² Die CM gibt auch Menschen oder Gruppen einen Platz, die im Rahmen der Globalisierungsdebatte eine radikale Position einnehmen (Held & McGrew 2002), die gerne in autonomen Gemeinschaften leben und dort ihre Ideale von Gleichheit, Allgemeinwohl und vom Leben im Einklang mit der Natur realisieren möchten. Solche Menschen organisieren sich in neuen sozialen Bewegungen und sind gegen jegliche Form neoliberaler Politik.¹³

Kollektive Identität und informelle Netze

Während alte soziale Bewegungen, wie etwa Gewerkschaften, hierarchisch strukturiert sind, zeichnen sich neue soziale Bewegungen durch eine *dezentralere und informellere Struktur* aus, wobei aber institutionalisierte Formen etwa ATTAC inzwischen Mit-



Jim Swanson zum zweiten Geburtstag der Critical Mass

gliedsbeiträge einheben (Geißel & Thillman 2006). Die CM hat in ihren Anfängen mit Mund-zu-Mund Propaganda gearbeitet und so fahrradaffine Menschen angesprochen, wie etwa Fahrradbot/innen und Pendler/innen zu Stoßzeiten an Fahrradwegen. Es bildete sich eine besondere Form der Kommunikation mit der *Xerokratie* während der CM heraus, wo jede/r seine/ihre Ideen über Kopien (engl. xerox) an die anderen verteilt, die diese annehmen oder aber ablehnen können. Je nach Anzahl der Kopien, Verteilung und Annahme kann jede/r mit Interesse an dem Verlauf der CM partizipieren. Somit führt niemand die CM, sondern es wird in der Gruppe entschieden, es existiert also eine Form des Sich-selbst-Regierens (Carlsson et al 1994, Pomerantz 2002). Gegenwärtig gibt es eine Tendenz zum Internet und zu Mailing-Listen, die Informationen bieten und das strukturelle Rückgrat bilden (etwa www.criticalmass.at, http://criticalmass.wikia.com/wiki/Main_Page, Zugriff 30/12/2008).

Was die CM ebenso auszeichnet, ist, dass verschiedene Gruppen und Individuen zusammenkommen, Menschen, die jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln und einfach genug von der Benachteiligung haben, genauso wie Fahrradinitiativen und anarchistische Gruppen. Eine *kollektive Identität* wird durch das gemeinsame Fahrradfahren geschaffen, es gibt eigene Ausdrücke und eigene Zeichen. Das Ziel, so Chris Carlsson (2002b), ist - in Anlehnung an Michael Hardt und Antonio Negri, die mit ihrer Multitude das Konzept einer autonomen Bewegung beleben wollen, damit aus den Individuen aktive Subjekte werden - das Erleben von Kooperation und Kollektivität von sonst im urbanen Raum verteilten Radfahrer/innen. Kurz, es geht um die Schaffung eines Gemeinschaftsgefühls, eines Kollektivs, etwas, das im Alltag zu kurz kommt, wo jede/r als Einzelne/r mit dem Fahrrad sich in der Stadt von A nach B bewegt (Ferrell 2001, Furness 2005a).

Neue soziale Bewegungen zeichnen sich durch *unterschiedlichste Aktionsformen* aus, wie etwa Diskussionsrunden, Unterschriftenlisten, Inszenierungen, Initiativen, Demonstrationen, etc. Umso professioneller neue soziale Bewegungen werden, umso eher greifen sich auch zu Lobby-Maßnahmen und schließen Kontakt mit Medien, Politiker/innen, Abgeordneten und Beamten/innen (Geißel & Thillman 2006). Vertreter/

Critical Mass in Österreich

Ort	Treffpunkt	jeden X. Freitag im Monat	Beginn	1. Treffen nach dem Winter
Linz	Hauptplatz	4.	16.30	27. März 2009
Graz	Südtirolerplatz	4.	16.30	27. März 2009
Innsbruck	Maria-Theresien-Straße	4.	17.00	27. März 2009
Feldkirch	Katzenturm	4.	17.30	k.A.
Wiener Neustadt	Bahnhofplatz	2.	16.00	k.A.
Wien	Schwarzenbergplatz	3.	16.30	keine Winterpause

Genauere Informationen und Änderungen gibt es auf: www.criticalmass.at

innen der CM treffen sich mit Politiker/innen, um ihre Anliegen zu diskutieren. Aber auch der Kontakt mit der Polizei ist notwendig, da sich die Radfahrer/innen nicht immer an die Straßenverkehrsordnung halten und den Fluss der Autofahrer/innen durch die Verwendung einer ganzen Fahrbahn einschränken. So gibt es immer wieder Versuche, die CM einzuschränken und es kommt zu Zusammenstößen zwischen anderen Verkehrsteilnehmer/innen, Polizei und Radfahrer/innen (http://en.wikipedia.org/wiki/Conflicts_involving_Critical_Mass, Zugriff 30/12/2008, Barren 2008).

Was aber das Außergewöhnliche an CM ist, ist, dass diese nicht nur eine neue soziale Bewegung ist, sondern auch eine neue Aktionsform. Da es sich um ein gemeinsames Zelebrieren des Radfahrens handelt, ohne vorheriges Festlegen einer Route oder eines Zieles, kann es sich nicht um einen angemeldeten Protest handeln, zumal es keine Verantwortlichen gibt. Es handelt sich somit um eine direkte demokratische Partizipation (*direct action*), um eine unkonventionelle Art, die zwischen der legalen und illegalen Form der Teilnahme liegt, wobei sie zwar militant, aber gewaltlos ist.

Viva la Velorution!

Nun zuletzt zu der Anhänger/innen und Träger/innen: Traditionelle Bewegungen haben sich aus den weniger privilegierten sozialen Schichten zusammengesetzt, die Akteur/innen neuer sozialer Bewegungen stammen überwiegend aus der Mittelschicht mit einer höheren Schulbildung, vertreten eher postmaterialistische und linke Werte, engagieren sich aber auch oftmals in traditioneller politischer Weise, wobei der Anteil von Frauen in neuen sozialen Bewegungen höher als in konventionellen Formen der politischen Partizipation ist (Geißler & Thillmann 2006).

Auf Basis eigener Betrachtungen lässt sich sagen, dass die Akteuer/innen der CM wohl eher der Mittelschicht zugehörig sind und oftmals eine höhere Bildung haben. Wohl aufgrund der Techniknähe des Fahrrads nehmen an dieser sozialen Bewegung weniger Frauen teil als an anderen. Somit zeigt sich, dass sich eine privilegiere Schicht eher für postmaterialistische Werte einsetzen kann. Eine Gruppe, die es sich ebenso eher leisten kann, in gentrifizierten und teureren Stadtgebieten zu wohnen und auf ein Auto zu verzichten (Urry 2007).

Gleichwohl können neue soziale Bewegungen Demokratie wieder näher an die Menschen heranbringen, die Demokratie beleben und stärken sowie die Macht von Eliten innerhalb des politischen Prozesses einschränken. Neue soziale Bewegungen können die Demokratie davor bewahren, immer mehr in eine Politik der vermeintlichen Sachzwänge zu geraten, die politische Ziele verfolgt, die von mächtigen, meist wirtschaftsnahen Interessensgruppen vorangetrieben werden. Sie wenden sich somit gegen eine „Postdemokratie“ (vgl. Crouch 2008), die mehr am Output orientiert ist, der von den Eliten bestimmt wird, die zunehmend das Allgemeinwohl definieren, als am Input, der Beteiligung von Bürger/innen und dem Finden eines Konsenses durch demokratische Willensbildung. Aufgabe der traditionellen Politik und im Besonderen der Mitte-Links-Parteien sollte es sein, den Einfluss solcher neuer sozialen Bewegungen zuzulassen und zu fördern, um eine größere Verhandlungsmacht gegenüber den kapitalistischen Interessen zu erreichen, während die neuen sozialen Bewegungen selbst über Lobbyarbeit und neue Aktionsformen ihren Einfluss stärken und einen gesellschaftlichen Wandel herbeiführen sollen. Im Falle der Critical Mass soll damit ein echtes Miteinander von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer/innen forciert und der Hegemonie des Automobils in der Stadt ein Ende bereitet werden.

Bettina Leibetseder

Die Autorin ist Mitarbeiterin am Institut für Gesellschafts- und Sozialpolitik sowie leidenschaftliche tägliche Radfahlerin, die das einmal im Monat zelebriert.

Anmerkungen

- 1 Mein herzlicher Dank gilt Mirko Javurek, Markus Lenger, Andreas Strauss und Florian Walter für Informationen und Beratung.
- 2 In Wien an jedem 3. Freitag im Monat
- 3 Auch in Wien gab es immer wieder Versuche, Freiräume in der Stadt zu schaffen, so wurde seit 1990

das „Radfahren am Freitag“ (RaF) als eine Protestform eingeführt. Davor fand eine angemeldete Fahrrad-Demonstration der Grün-Alternativen gegen Ozon statt, weitere Demos wurden nicht mehr von der Polizei erlaubt und auch die Partei hatte kein Interesse an der Fortführung. Gemeinsame Radfahrten am Freitag, die sich an die Straßenverkehrsordnung hielten, wurden bis ca. 2000 weitergeführt, wo es dann vom Friday Night Skating abgelöst wurde. Wien gab keinen Anstoß für San Francisco, zeigt aber auf, dass es ähnliche Protestformen schon länger gab (http://de.wikipedia.org/wiki/Manfred_Steidl, http://criticalmass.wikia.com/wiki/De:Radfahren_am_Freitag, Zugriff am 30/12/2008).

- 4 „It has become a rallying cry for bicyclists, rejecting the priorities and values imposed on us by oil barons and their government servants. But Critical Mass bicycles rides are no protest movement as we commonly imagine. Instead, riders have gathered to celebrate their choice to bicycle, and in so doing have opened up a new kind of social and political space, (...)“ (Carlsson 2002a, 6)
- 5 Zu früheren Formen des Protestes von Radfahrer/innen siehe Furness 2005a, Furness 2005b und Chapot 2002.
- 6 Im Gegensatz zu den alten sozialen Bewegungen, wie etwa der Arbeiter/innenbewegung, sind die neuen politischen Bewegungen nach 1968 entstanden. Diese widmen sich meist postmaterialistischen Problemen der Reproduktionssphäre, wie etwa Geschlechterungleichheit, Diskriminierung aufgrund der ethnischen Zugehörigkeit oder sexuellen Orientierung sowie Umweltverschmutzung, militärische Konflikte, weltweite Disparitäten und Globalisierung. (Die Frauenbewegung kann den älteren und neueren sozialen Bewegungen zugeordnet werden, vgl. hierzu die englischen Begriffe des 1st & 2nd wave feminism.) (Geißel & Thillman 2006).
- 7 Der Einfluss der Ölindustrie ist v.a. in den USA Teil der Kritik seitens der CM, v.a. aufgrund des Irak-Kriegs und der Entscheidungen zugunsten der Erdölindustrie durch G.W. Bush (vgl. hierzu die Flyer „A quiet statement against oil wars“ und „History: It’s not made by great men (sic!)!“ http://www.processedworld.com/tfrs_web/history/Index.html, Zugriff am 30/12/2008).
- 8 John Urry (2004, 27) konzeptionalisiert automobility als „a self-organizing autopoietic, non-linear system that spreads world-wide, and includes cars, car-drivers, roads, petroleum supplies and many novel objects, technologies and signs. The system generates the pre-conditions for its own self-expansion.“
- 9 „Automobility is thus a system that coerces people into an intense flexibility. It forces People to juggle fragments of time so as to deal with the temporal and spatial constraints that it itself generates. Automobility is a Frankenstein-created monster, extending the individual into realms of freedom and flexibility whereby inhabiting the car can be positively viewed and energetically campaigned and fought for, but also constrained

ning car 'users' to live their lives in spatially stretched and time-compressed ways. The car is the literal 'iron cage' of modernity, motorized, moving and domestic." (Urry 2004, 28)

- 10 "Bicycles let people move with greater speed without taking up significant amounts of scarce space, energy, or time. They can spend fewer hours on each mile and still travel more miles in a year. They can get the benefit of technological breakthroughs without putting undue claims on the schedules, energy, or space of others. They become masters of their own movements without blocking those of their fellows. Their new tool creates only those demands which it can also satisfy. Every increase in motorized speed creates new demands on space and time. The use of the bicycle is self-limiting. It allows people to create a new relationship between their life-space and their life-time, between their territory and the pulse of their being, without destroying their inherited balance. The advantages of modern self-powered traffic are obvious, and ignored. That better traffic runs faster is asserted, but never proved." (Illich 1974)
- 11 In Wien stellt etwa Bikekitchen einen konsumfreien Raum im Rahmen einer Selbsthilfewerkstatt bereit, wo Menschen ihre Fahrräder reparieren können und sich gegenseitig dabei unterstützen (www.bikekitchen.net, Zugriff am 30/12/2008).
- 12 Mehr über Anarchismus und CM in Ferrell (2001). Kritik dazu in Fenwick (2004), neue Interpretationen über die Langeweile, die zu einem „cultural criminal“ führt, in Ferrell (2004).
- 13 „CM provides encouragement and reinforcement for desertion from the rat wheel of car ownership and its attendant investments. But even more subversively, it does it by gaining active participation in an event of unmediated human creation, outside of economic logic, and offering an exhilarating taste of a life practically forgotten – free, convivial, cooperative, connected, collective.“ (Carlsson 2002b, 78)

Literatur

- Barron, James (2008) Police and a Cyclists' Group, and Four Years of Clashes. In: The New York Times, www.nytimes.com/2008/08/04/nyregion/04critical.html, Zugriff am 30/12/2008
- Blickstein, Susan & Hanson, Susan (2001) Critical Mass. Forging a politics of sustainable mobility in the information age. In: *Transportation*, 28, 347-362
- Carlsson, Chris (2002a) Introduction. In: Carlsson, Chris (ed.) *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*, Edinburgh/London/Oakland, 5-8
- Carlsson, Chris (2002b) Cycling Under the Radar. Assertive Desertion. In: Carlsson, Chris (ed.) *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*, Edinburgh/London/Oakland, 75-82
- Carlsson, Chris (2002c) (ed.) *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*, Edinburgh/London/Oakland
- Carlsson, Chris (2006) *Why We Ride and Do's and Don'ts!*, In: *The Newtopian*, February, <http://lipmagazine.org/ccarlsson/archives/2006/02/index.html>
- Carlsson, Chris, Swanson, Jim, D'Andrade, Kash, Hugh, French, Nigel, Verdekal, Beth, Roberts, Kathy and several others (1994) *How to make a Critical Mass. Lessons and Ideas from the San Francisco Experience*, http://www.processedworld.com/tfrs_web/history/howto.html, Zugriff am 30/12/2008
- Chapot, Hank (2002) *The Great Bicycle Protest of 1896*, In: Carlsson, Chris (ed.) *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*, Edinburgh/London/Oakland, 175-182
- Crouch, Colin (2008) *Postdemokratie*, Frankfurt am Main
- Della Porta, Donatella & Diani, Mario (2002) *Social Movements. An Introduction*, 2nd edition, Malden u.a.
- Fenwick, Mark (2004), *New Directions in Cultural Criminology*, In: *Theoretical Criminology*, 1 3, 377-386
- Ferrell, Jeff (2001) *Tearing Down the Streets. Adventures in Urban Anarchy*, New York/Basingstoke
- Ferrell, Jeff (2004) *Boredom, Crime and Criminology*. In: *Theoretical Criminology*, 1 3, 287-302
- Furness, Zachary Mooradian (2005a) "Put the Fun between your Legs!" *The Politics and Counterculture of the Bicycle*, Pittsburgh, unpublished dissertation, etd.library.pitt.edu/ETD/available/etd-12052005-210916/unrestricted/Z.Furness2005.pdf, Zugriff am 17/12/2008
- Furness, Zack (2005b) *Biketivism and Technology. Historical Reflections and Appropriations*, In: *Social Epistemology*, 1 4, 401-417
- Geißel, Brigitte & Thillman, Katja (2006) *Partizipation in Neuen Sozialen Bewegungen*, In: Hoecker, Beate (Hg) *Politische Partizipation zwischen Konvention und Protest. Eine studienorientierte Einführung*, Opladen, 159-183
- Hardt, Michael & Negri, Antonio (2003) *Empire. Die neue Weltordnung*, Frankfurt/New York
- Heath, Joseph & Potter, Andrew (2006) *The Rebel Sell. How the Counterculture became Consumer Culture*, Chichester
- Held, David & McGrew, Anthony (2002) *Globalization / Anti-Globalization*, Cambridge/Oxford/Malden
- Hoecker, Beate (2006) *Politische Partizipation. Systematische Einführung*. In: Hoecker, Beate (Hg) *Politische Partizipation zwischen Konvention und Protest. Eine studienorientierte Einführung*, Opladen, 3-20
- Illich, Ivan (1974) *Energy and Equity*, New York, http://www.cogsci.ed.ac.uk/~ira/illich/texts/energy_and_equity/, Zugriff am 17/12/2008
- Illich, Ivan (1980) *Selbstbegrenzung. Eine politische Kritik der Technik "Tools for Conviviality"*, Reinbeck bei Hamburg
- Pomerantz, Joel (2002) *San Francisco Critical Mass Glossary*, In: Carlsson, Chris (ed.) *Critical Mass. Bicycling's Defiant Celebration*, Edinburgh/London/Oakland, 231-234
- Urry, John (2004) *The 'System' of Automobility*. In: *Theory, Culture & Society*, 1 4/5, 25-39
- Urry, John (2007) *Mobilities*, Cambridge/Malden

Nachhaltig ist nur das Verkehrswachstum

Klimakollaps, Wirtschaftskrise, Branchenkrise im Güterverkehrsgewerbe: alles egal. Die EU-Verkehrspolitik geht weiter, als ob nichts wäre. Sie betreibt Liberalisierung und Deregulierung und forciert den Güterverkehr. Das Ergebnis wird wohl mehr Verkehr sein. Eine Analyse von Claus Faber.

2008 war ein enttäuschendes Jahr für die EU-Verkehrspolitik und 2009 verspricht, noch enttäuschender zu werden. Dabei ist "enttäuschend" natürlich relativ zu sehen. Cui bono? Viel stärker als auf nationaler Ebene ist die EU-Verkehrspolitik von dem getragen, was die Institutionisten Wolfgang Streeck und Philippe Schmitter "private interest government" nennen:¹ EU-Verkehrspolitik wird von einzelnen Gruppen mit relativ scharf abgegrenzten Interessen dominiert, mit wenig verbindenden Linien für ökonomische oder gesellschaftliche "win-win-Situationen".

- Zum Ersten ist dies vor allem die *verladende Industrie*, die für ihr Produktivitätswachstum billige Transportpreise und ausreichend Kapazitäten braucht. Wichtigste Voraussetzung dafür ist ein unregulierter Transportmarkt. Im Lkw-Bereich hat sie dies erreicht.
- Zum Zweiten ist dies die *Bauindustrie*, die vom engen Zusammenhang zwischen Verkehrswachstum und Infrastrukturbau profitiert. Dieses verkehrspolitische perpetuum mobile verschlingt alleine in Österreich mehr als drei Milliarden Euro Steuergeld pro Jahr
- Zum Dritten ist dies die Branche der *Speditionen und Frächter*, die vom zunehmenden Frachtvolumen lebt. Da aber vor allem das Frächtergewerbe klein strukturiert ist, ist der Wettbewerb auf der Straße mörderisch. Das Lkw-Gewerbe zählt zu den Schlusslichtern bei der Eigenkapitalausstattung. Logische Folge ist der massive, flächendeckende Bruch oder die Umgehung von Gesetzen. Zwei europäische Studien belegen, dass die Frachtraten um 50 bis 100 Prozent (!) höher sein müssten, wenn die Frächter ihre gesetzlichen Auflagen einhalten würden.²
- Zum Vierten sind dies VertreterInnen der Industrie und *Finanzindustrie*, die sich im Eisenbahnsektor Investitionen und Geschäft erwarten. Von diesen Interessen ist die Liberalisierungs- und Deregulie-

rungspolitik im Eisenbahnsektor getragen. Ihren Niederschlag findet diese Politik in den vier Eisenbahnpaketen.

Diese vier Gruppen sorgen für die wichtigsten Triebfedern der EU-Verkehrspolitik. Andere Gruppen sorgen für Begleitung und Anpassung an den Flanken. Dies sind zum Teil große Eisenbahnunternehmen, die – noch – einem Nationalstaat gehören wie die Deutsche Bahn (DB) oder die französische SNCF, zum anderen Teil die in der ASECAP organisierten Autobahnbetreiber. Geringe bis gar keine Rolle spielten bislang Institutionen der ArbeitnehmerInnen oder der Umwelt.

Liberalisierung durch Neuverlautbarung des Eisenbahnrechts?

Schon seit längerem versucht die EU-Kommission, das gesamte Eisenbahnrecht neu zu verlautbaren, um einen konsistenten Text zu haben. Die Vermutung besteht allerdings, dass "im Vorbeigehen" noch ein wenig mehr passiert: Die EU-Kommission ist in vielen Bereichen mit dem Stand der Liberalisierung unzufrieden. Brüssel-Kenner vermuten, dass sie über Textänderungen ihrer Lesart der derzeit vielfach widersprüchlichen Richtlinien zum Durchbruch verhelfen will. Dabei geht es um eine Reihe heißer Eisen: Erstens betreibt die EU-Kommission seit Jahren, dass Eisenbahnunternehmen vollständig getrennt werden müssen – Infrastruktur und Eisenbahnbetrieb dürfen kein gemeinsames Dach mehr haben, auch kein Holding-Dach wie DB oder ÖBB. Auch die für den Zugbetrieb wichtigen Serviceeinrichtungen (Verschub, Reparatur etc.) will die Kommission abgetrennt und dem freien Markt überlassen sehen. Zweitens betreibt die EU-Kommission die gesamte Deregulierung des Schienen-Personenverkehrs. Dieses Projekt steht mit Herbst 2009 an. Die weitere Liberalisierung des Öffentlichen Verkehrs ist schon 2007 erledigt worden: Die Verordnung 1370/2007/EU tritt im Dezember 2009 in Kraft. Ab da müssen weite Teile des Öffentlichen Verkehrs verpflichtend europaweit ausgeschrieben werden.

TERFF: Vorrang für den Güterverkehr – auf Kosten aller anderen

Ein Vorhaben hat die EU-Kommission aus der "Neuverlautbarung" herausgenommen und betreibt es im Schnellgang vorher: Im Zuge der Hochkonjunktur der vergangenen Jahre sind die Probleme begrenzter Transportkapazitäten (vor allem auf der Bahn) virulent geworden. Dementsprechend massiv waren die Lobby-Anstrengungen, dem Güterverkehr auf der Bahn Platz zu verschaffen – im Zweifel auf Kosten des Personenverkehrs. Den ursprünglichen Plan der

Trans European Rail Freight Freeways (TERFF), ein ganzes Bahn-Infrastrukturnetz nur für den Güterverkehr zu reservieren, musste die EU-Kommission zwar fallen lassen, aber nun hat sie eine Richtlinie mit einer neuen Idee vorgelegt:³ Kern des Vorschlags ist die Festlegung von internationalen Bahnkorridoren, in denen der Güterverkehr Vorrang hat.⁴ Internationale Fahrtrassen⁵ können von jedem beliebigen Unternehmen gebucht werden.⁶ Ein Spotmarkt für Spekulationen abseits der Eisenbahn tut sich auf. Derzeit sind nur Eisenbahnunternehmen dazu berechtigt und die Berechtigungen sind nicht übertragbar. Kritik dagegen formiert sich schon.

Konzentration im Eisenbahnsektor

Die Bahnliberalisierung wirkt – fragt sich nur, ob die Wirkung beabsichtigt war. Die Sparte Güterverkehr von British Rail wurde in drei Teilen privatisiert. Seit mehreren Jahren sind diese Teile wieder zusammen, aber weiterhin privat. Der Güterverkehrsabteiler der Deutschen Bahn, Railion, hat mit dem Zukauf der niederländischen und dänischen Güterbahn sein Aufkauf-Wachstum relativ abgeschlossen und wächst nun über Konkurrenz weiter. Der Güterverkehrsabteiler der ÖBB hat nach dem gescheiterten Kauf der slowakischen Eisenbahn im Jahr 2008 die ungarische MÁV Cargo übernommen und rückt damit auf Platz 3 im europäischen Elefantenranking auf. Tendenzen zur Oligopolisierung und zu strategischen Partnerschaften zwischen den großen "Elefanten" entlang von Achsen und Korridoren sind bereits unübersehbar. Die starke vertikale Integration (Spedition & Transporteur) setzt sich auf die Bereiche Services und Waggonbau fort, in denen es derzeit europaweit große Engpässe gibt.

Zähes Ringen um die Lkw-Maut

Der einzige Hebel für die Verlagerung von Lkw-Verkehr auf die Bahn ist die "Eurovignette"-Richtlinie, mit der die Höhe der Lkw-Maut festgelegt wird. In der "Eurovignette I"⁷ war festgehalten, dass die Maut nur die Kosten der Infrastruktur abdecken dürfe. Mit der Eurovignette II im Jahr 2006 war es immerhin möglich, Aufschläge in sensiblen Korridoren zu erheben. Damals wurde verankert, eine Berechnungsmethode für alle externen Kosten auszuarbeiten und binnen zweier Jahre zu beschließen. 2008 lag die Berechnungsmethode vor, aber sie ließ viele Wünsche der Umweltbewegung offen. Noch im Februar soll die Eurovignette III im Ausschuss des EU-Parlaments beschlossen werden und dabei dürfte noch weit weniger durchgehen. Besonders umstritten sind die Kosten für Staus und Klimaschäden. Österreich wird mit sei-



Foto: Claus Faber

nen Wünschen für eine höhere Lkw-Maut vermutlich neuerlich übrig bleiben. Hier kommt vor allem die Wirtschaftskrise zum Tragen: Wo das Frachtaufkommen ohnehin bereits um 20 Prozent zurückgegangen ist (die Deutsche Bahn denkt laut über Kurzarbeit nach), würde eine Mauterhöhung viele Frächter wirtschaftlich gefährden. Auf EU-Ebene gibt es jedoch keinerlei Bewegung, den Sektor insgesamt zu reformieren.

Größer, länger, billiger: Gigaliner

Bei den Lkw-Frachtraten ist mittlerweile der Boden erreicht: Die Branche ist prekär, von den Arbeitsbedingungen bis zur Eigenkapitalausstattung der Frächter. So entwickeln ausgewählte Lobbies seit einem Jahr ein Trommelfeuer an Aktivität für eine neue Initiative zur Verbilligung der Transportpreise: Der Gigaliner soll europaweit zugelassen werden. Gigaliner heißen Lkws mit mehr als 25 Metern Länge und bis zu 60 Tonnen Gewicht. Die Branche spricht von 30 Prozent billigeren Frachtraten. Gigaliner-Gegner haben unter anderem massive Umwelt- und Sicherheitsbedenken. Mehrere Studien gehen davon aus, dass durch Gigaliner in einzelnen Güterbereichen bis zu 30 Prozent des Bahnverkehrs auf die Straße verlagert werden würden.⁸ Auch dass drei Viertel der Bevölkerung Gigaliner ablehnt, ficht die EU-Kommission nicht an. Sie plant für 2009 eine weitere Konsultation und die Vorlage eines Richtlinienentwurfs, der Gigaliner auf ausgewählten internationalen Fernstraßen erlauben würde. Damit will die EU-Kommission aber bis ins zweite Halbjahr 2009 warten. Ab Sommer hat nämlich Schweden den EU-Ratsvorsitz. Schweden hat mit Volvo/Scania den größten Gigaliner-Produzenten im eigenen Land und ist eines der vehementesten Gigaliner-Befürworter.

Reparatur des Nötigsten

Im Bereich Straßengüterverkehr bahnen sich einige kleinere Reparaturen des Allernötigsten an: Einige Regelungen zur Maximalarbeitszeit und die Einbeziehung der sogenannten "neuen Selbstständigen" im Lkw-Verkehr (Lkw-Fahrer, die ihr Fahrzeug "kaufen" und mit einem Knebelvertrag als "Selbstständige" die Leasingraten abdiene, dafür aber keinem Arbeitszeitgesetz unterliegen) sind angedacht. Auch in der Binnenschifffahrt will die EU-Kommission eine Richtlinie zur Arbeitszeit vorlegen. In beiden Sektoren herrschen derzeit Zustände, die Gewerkschaften als "moderne Leibeigenschaft" bezeichnen. Die für Flug- und Eisenbahnverkehr bereits gültigen Passagierrechte sollen auf grenzüberschreitende Linienbusse ausgedehnt werden.

Neues Verkehrs-Weißbuch

Das letzte EU-Weißbuch zum Verkehr aus dem Jahr 2001 war ein kleiner Etappensieg für Umwelt und Nachhaltigkeit: Vorrang für umweltfreundliche Verkehrsträger kam unter den Leitmaximen prominent vor. Im Jahr 2006 kam der Rückschlag: "Co-Modalität" sei das Beste: Jeder Verkehrsträger solle auf seine Weise optimal werden. Im März 2009 beginnen die Arbeiten zum nächsten Weißbuch, das diesmal zwanzig bis vierzig Jahre in die Zukunft blicken will.⁹ Dies könnte spannend werden: In diese Periode fiel sowohl die Klimawende als auch der Beginn des Ausstiegs aus der Erdölindustrie. Beeindruckend ist das Maß an öffentlicher Konsultation, das die EU-Kommission um das Thema entfaltet. Ob eine echte Zeitenwende gelingt, ob sie überhaupt aufs Papier kommt oder ob sich die großen Interessengruppen wieder durchsetzen, ist offen.

Verkehrspolitik soll wegräumen

In Summe bleibt EU-Verkehrspolitik nachgelagerte Politik: Es gibt keine konkreten und verfolgten primären Ziele – Verkehrspolitik soll jene Probleme beseitigen, die anderswo gemacht werden, und von denen andere andernorts profitieren. Globalisierung konzentriert wirtschaftliche Aktivität in den Zentren und entlang der Achsen und Verkehr soll dieses Problem der spatialen Konzentration abfedern. Ohne Verkehrszunahme sind die Produktivitätsfortschritte der Industrie nicht mehr denkbar – die Mehrzahl der Kosten für die Produktionsverlagerung zahlt die Allgemeinheit. So wird Verkehrspolitik indirekt Umverteilungspolitik von unten nach oben. Ansätze wie Verursachergerechtigkeit oder Kostenwahrheit sind zwar Gegenstand der Diskussion, aber kaum Gegenstand konkreter Politik.

Natürlich könnte man den Verkehrssektor langfristig zukunftsfähig aufstellen, indem verschiedene benachbarte Politikbereiche miteinander in Beziehung gesetzt werden, denn Politik des Raumes, Industriepolitik, Einkommens- und Steuerpolitik und Umweltpolitik hängen mit Verkehr untrennbar in Wechselwirkung zusammen. Es gibt allerdings keinerlei Anzeichen in diese Richtung.

Claus Faber

Der Autor ist Verkehrsökonom und Leiter des Referats Wirtschaft der Transport- und Dienstleistungsgewerkschaft vda, derzeit in Vätekarenz. Kontakt: claus@clausfaber.net

Anmerkungen

- 1 Streeck, Wolfgang und Schmitter, Philippe C. (1985): Private Interest Government: Beyond market and state. Hrg. v. P. C. Schmitter. London: Sage
- 2 Herry Consult (2001): Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr. Arbeiterkammer, Wien
- 3 Richtlinienvorschlag COM/2008/0852
- 4 Art. 11/1 COM/2008/0852
- 5 Eine Trasse im Eisenbahnwesen ist eine Durchfahrtsroute zu einer bestimmten Zeit, ähnlich einem "Slot" im Flugverkehr
- 6 Art. 13 COM/2008/0852
- 7 Richtlinie 1999/62/EC
- 8 Mehr Infos und alle Studien zum Download auf <http://www.nomegatrucks.eu/deu/fakten/wissenschaftliche-studien/>
- 9 http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm



Foto: hs

Armut und Behinderung

Wie wirken sich sozialstaatliche Leistungen auf die Armutsgefährdung von Menschen mit Behinderung aus? Führten die politischen Maßnahmen der letzten Jahre zu einer Änderung der Gefährdungslage für behinderte Menschen? Der Artikel von Angela Wegscheider versucht, Antworten auf diese Fragen zu geben.

Prekäre Lebenslagen, Armutsgefährdung und akute Armut von Menschen mit Behinderung waren und sind in der Armutdiskussion, besonders in Österreich, bisher kaum ein Thema. Empirische Daten und Studien, die uns eine differenzierte Auskunft über die Lebenslage von Kindern, Jugendlichen, Frauen und Männern wie auch älteren Menschen mit Behinderung in Österreich geben könnten, sind leider kaum vorhanden. Der wohl schwerwiegendste Grund dafür dürfte das Merkmal Behinderung aufgrund seiner Unspezifität selbst sein. Diese Unspezifität entsteht zum einen durch die hohe Binnenheterogenität der Gruppe behinderter Menschen, zum anderen durch die unzureichende statistische wie auch sozialpolitische Operationalisierung¹ des Merkmals Behinderung.² In diesem Beitrag wird versucht zu beantworten, wie sich Armut/Armutsgefährdung und Behinderung gegenseitig bedingen und auf welche Weise sozialstaatliche Leistungen auf die betroffenen Menschen wirken. Zudem wird diskutiert, ob sich die Tendenz erkennen lässt, dass sich der Sozialstaat in der Leistbarkeit und der Finanzierung von adäquaten Unterstützungsleistungen aus seiner Verantwortung zurückzieht.

Behinderung zwischen Armut und sozialer Ungleichheit

Die Vereinten Nationen schätzen, dass im Durchschnitt 10 Prozent der Bevölkerung mit körperlicher, psycho-sozialer, intellektueller oder Sinnesbehinderung leben.³ Bis dato gibt es auf internationaler Ebene weder eine einheitlich verbindlich verwendete Definition von Behinderung noch eine verbindliche Methodologie bei der Datensammlung oder statistisch einheitliche Messinstrumente für die Erhebung des Vorliegens einer Behinderung. Infolgedessen stehen auf internationaler Ebene vergleichende Statistiken zur Behindertenprävalenz kaum zur Verfügung⁴ bzw. ist ihre Aussagekraft anzuzweifeln.

Konkret ist besonders in den sogenannten Entwicklungsländern davon auszugehen, dass die Zahl der behinderten Menschen weit über den von den Vereinten Nationen geschätzten 10 Prozent liegt, dort wirkt der Zusammenhang von Behinderung und Armut besonders intensiv:⁵ Armut erhöht das Risiko, dass Beeinträchtigungen auftreten, das Bestehen einer Behinderung wiederum erhöht das Armutsrisiko. Armut in reichen Ländern ist nicht mit Armut in Somalia zu vergleichen. Deshalb wird Armut in EU-Ländern begrifflich auch immer im Doppelpack genannt: Armut und soziale Ausgrenzung, Armut und sozialer Ausschluss, Armut und prekäre Lebenslagen, so Schenk.⁶

Obwohl der Begriff „Behinderung“ im allgemeinen Sprachgebrauch häufig verwendet wird, kann „Behinderung“ nicht klar definiert werden. Der Begriff Behinderung umfasst soziale, ökonomische, medizinische, gesetzliche, kulturelle und gesellschaftliche Aspekte. Zudem kann er als Ergebnis einer dynamischen Interaktion zwischen Gesundheit und persönlichen Faktoren wie Alter, Geschlecht, Bildungsniveau auf der einen Seite und gesellschaftlichen, sozialen, kulturellen und physischen Umweltfaktoren auf der anderen Seite betrachtet werden.

Zur Beantwortung der Frage, ob Menschen mit Behinderung verstärkt von Armut und sozialer Ungleichheit betroffen sind, geben neben dem Einkommen, insbesondere Dimensionen der Lebenslage Auskunft über die Situation und sind für die Bestimmung der Lebensbedingungen von Bedeutung. Eine prekäre Lebenslage und soziale Ungleichheit hängen zwar mit dem Vorhandensein von materieller Armut zusammen, lassen sich aber nicht allein aus ihr ableiten.⁷

Darstellung der Problemstellung durch die Analyse sekundärstatistischer Daten

Als armutsgefährdet werden jene Personen bezeichnet, die weniger als 60 Prozent des Pro-Kopf-Medianeinkommens zur Verfügung haben,⁸ dies waren im Jahr 2006 13 Prozent der österreichischen Bevölkerung, etwas mehr als eine Million Menschen.⁹ Wie nachstehende Tabelle zeigt, liegt die Armutsgefährdung bei Haushalten mit behinderten Personen bei 16 Prozent.¹⁰ Würde man bei gleichbleibender Schwelle die Armutsgefährdung anhand des Einkommens ohne Sozialtransfers und Pensionen berechnen, würde sie sogar 65 Prozent (= fiktive Armutsgefährdung) betragen (ohne Pensionen 49 Prozent bzw. nur ohne Sozialtransfers 32 Prozent). Ohne Familien- und Bildungsleistungen würde die Armutsgefährdung 19 Prozent betragen, ohne Arbeitslosenleistungen 15 Prozent usw. (vgl. Tab. 1).

**Tabelle 1: Armutsgefährdung bei Vorliegen einer Behinderung
(vor und nach Sozialleistungen und Pensionen)**

	Anzahl Personen in 1.000	Armutsgefährdungsquote (in %)							
		nach Sozialleistungen und Pensionen	vor ...						
		Pensionen u. Sozialleistungen	Pensionen	Sozialleistungen	Familien/ Bildungsleistungen	Arbeitslosenleistungen	Gesundheitsleistungen	Sozialhilfe/ Wohnbeihilfe	
Insgesamt	8.182	13	43	30	25	19	15	15	13
Haushalt mit Behinderung	1.285	16	65	49	32	19	19	23	17

Quelle: STATISTIK AUSTRIA, EU-SILC 2006, S. 41

Personen in Haushalten¹¹

Familienleistungen: Familienbeihilfe, Wochengeld, Kinderbetreuungsgeld, staatl. Unterhaltsvorschüsse.

Bildungsleistungen: Stipendien und Studienbeihilfen, Studiengebührenrückerstattung, sonstige Bildungsleistungen.

Arbeitslosenleistungen: Arbeitslosengeld, Notstandshilfe, Altersteilzeit (Betrag vom AMS), Leistung zur Deckung des Lebensunterhalts, Vorzeitige Alterspension wegen Arbeitslosigkeit, andere Arbeitslosenleistungen.

Gesundheitsleistungen: Krankengeld; Unfallrente, Pflegegeld, Invaliditätspension von Personen unterhalb des Pensionsalters; sonstige Unfall- und Krankenleistungen.

Sozialhilfe (Einmalzahlungen und Dauerleistungen) und Wohnbeihilfen.

Zudem verfügen Haushalte mit Behinderung über ein durchschnittliches Haushaltseinkommen, das mit 24.266 Euro (= Median des verfügbaren Haushaltseinkommens pro Jahr) um rund 12 Prozent geringer ist als das der Gesamtbevölkerung mit 27.371 Euro. Dabei entstammen mehr als die Hälfte des Einkommens aus öffentlichen Transferleistungen (Pensionen (38%) und Sozialleistungen (20%)).¹² Leistungen wie das Pflegegeld, die hier als Einkommensbestandteil geführt werden, sind Ersatz für mit Krankheit und Behinderung einhergehende Zusatzkosten. Generell ist anzumerken, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht nur in Haushalten mit Behinderung und bei älteren Menschen auftreten, sondern auch in Haushalten mit Langzeitarbeitslosigkeit und finanziellen Abhängigkeiten von Sozialleistungen zu finden sind, wobei die Richtung des Zusammenhangs ebenfalls uneindeutig ist.¹³

Tabelle 2 (s.u.) stellt die Situation von behinderten Menschen im Erwerbsalter und ihre Armutsgefährdung dar. Hier wird zur Veranschaulichung der Frage, wie ausgeprägt die Intensität der Einkommensnachteile für die Gruppe der behinderten Menschen im erwerbsfähigen Alter ist, neben dem Medianeinkommen

men der tatsächlich Armutsgefährdeten auch die Armutsgefährdungslücke (der Abstand des Medianeinkommens der Armutsgefährdeten von der Armutsgefährdungsschwelle) angegeben.¹⁴

Zu beachten ist, dass die Intensität der Einkommensnachteile (gemessen am Abstand des Medianeinkommens der Armutsgefährdeten von der Armutschwelle) mit 20 Prozent als besonders hoch einzustufen ist.¹⁵ Das bedeutet, das verfügbare Einkommen der Armutsgefährdeten liegt um durchschnittlich ein Fünftel unter dem errechneten Armutsschwellenwert.

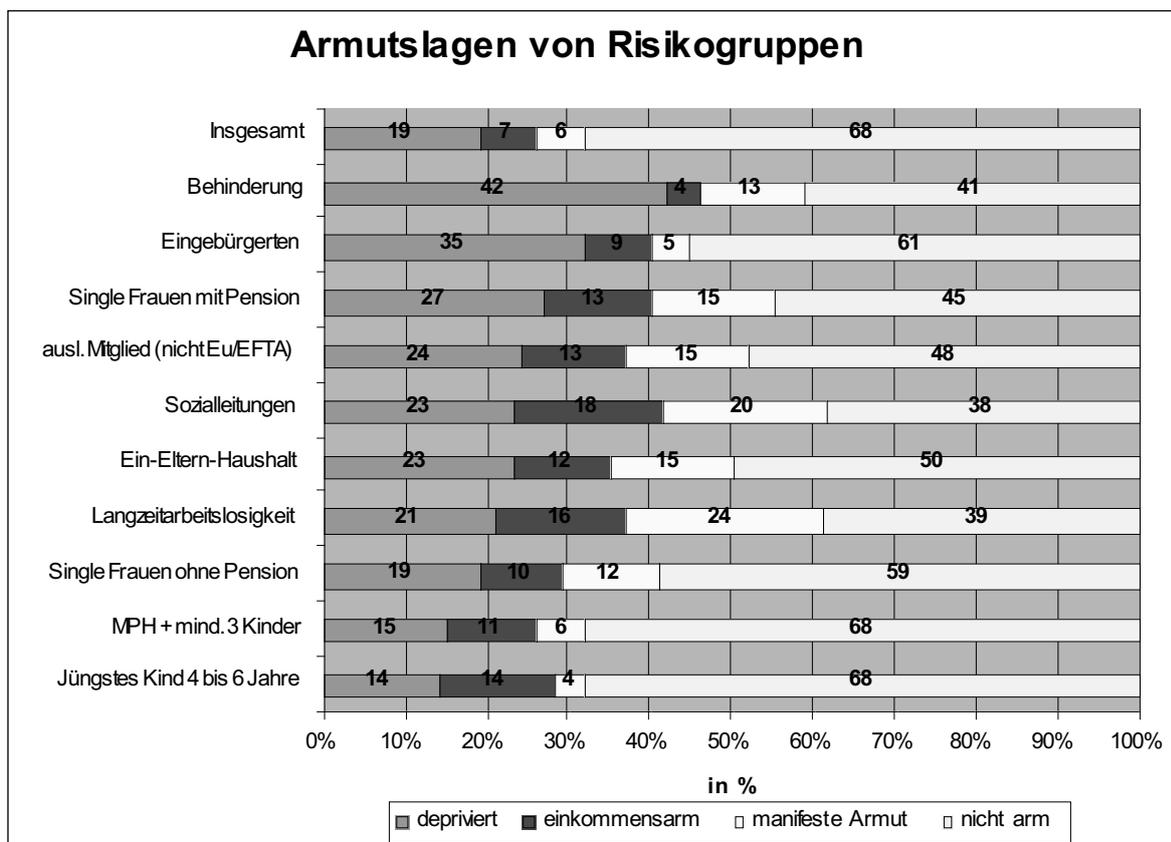
Um den Zusammenhang zwischen niedrigem Einkommen und benachteiligenden Lebensbedingungen zu verdeutlichen, können vier unterschiedliche Armutslagen, wie in der Grafik (S. 27) dargestellt, bestimmt werden:

Rund 13 Prozent der Haushalte mit Behinderung werden als manifest arm kategorisiert:¹⁶ Sie weisen ein niedriges Einkommen gleichzeitig mit Deprivation in zumindest einem zentralen Lebensbereich (= Das niedrige Einkommen wird auch in der Lebenssituation sichtbar) auf. Bei 4 Prozent der Haushalte mit Behinderung kann trotz niedrigem Einkommen kein sicht-

Tabelle 2: Einkommen und Armutsgefährdung

Personen in Haushalten...	Gesamt in 1.000	Medianäquivalenzeinkommen in Euro	Medianäquivalenzeinkommen der Armutsgefährdeten in Euro	Armutsgefährdung			
				in 1.000	Anteil in %	Quote in %	Lücke in %
Gesamtbevölkerung	8.182	17.852	9.059	1.027	100	13	15
mit Behinderung (bei Person in Erwerbsalter)	730	16.723	8.589	124	12	17	20

Quelle: STATISTIK AUSTRIA, EU-SILC 2006, S. 53



Quelle: STATISTIK AUSTRIA; EU-SILC 2006, S. 55 (andere Reihung, AW)

barer Ausschluss in zentralen Lebensdimensionen festgestellt werden. Diese Personengruppe wird als einkommensarm bezeichnet. Auffallend ist, dass 42 Prozent der Haushalte mit zumindest einem behinderten Mitglied zwar ein Einkommen über der Armutgefährdungsschwelle haben, aber in zumindest einem Bereich von mangelnder Teilhabe betroffen sind. Die restlichen 41 Prozent werden als nicht-arm bezeichnet.

Unter Beachtung dieser Daten kann allgemein angenommen werden, dass es einen positiven Zusammenhang zwischen dem Sozialausgabenniveau und der Reduktion ökonomischer Ungleichheit gibt: Ein langfristig hohes Niveau der Sozialausgaben trägt entscheidend zur ökonomischen Gleichheit bei,¹⁷ besonders auch für die Risikogruppe der Personen mit Behinderung. In den letzten Jahren fällt besonders auf, dass die Armutgefährdung von behinderten Menschen in Privathaushalten im Vergleich der Daten von 1999, 2003¹⁸ und 2006 ziemlich gleichgeblieben ist. Dies überrascht, da besonders durch die Reformen der letzten Jahre das soziale Netz löchriger geworden ist¹⁹ und besonders die Leistungen und Unterstützungen

für Menschen mit Behinderung abgenommen haben (fehlende Valorisierung des Pflegegeldes, Einführung von Selbsthalten, Teuerungen im Hilfsmittelbereich, etc.).

Kritisch anzumerken ist, dass ein großer Anteil von Menschen mit Behinderung, insbesondere mit schwerer körperlicher Beeinträchtigung und Lernbeeinträchtigung wie auch Mehrfachbeeinträchtigung, in Einrichtungen der Behindertenhilfe lebt und arbeitet und somit nicht in die statistische Berechnung miteinbezogen wurde.²⁰ Die soziale Lage von Personen, die in Einrichtungen leben, unterscheidet sich stark von derjenigen der in privaten Haushalten lebenden Personen. Die vorgestellten Ergebnisse können nicht auf die Lebenssituation von behinderten Personen in Einrichtungen übertragen werden. Angehörige dieser Gruppe sind zumeist in Tagesstrukturen (Stichwort: Hilfe zur Beschäftigung - Beschäftigungstherapie) beschäftigt. Sie bekommen ein Taschengeld für ihre Tätigkeit, sind nicht sozialversichert und erhalten Sozialleistungen aus der föderal ausgerichteten Behindertenhilfe, die zum Familienwesen ressortiert.²¹

Anzumerken ist, dass für jene behinderten Menschen, die niemals einer eigenen Erwerbstätigkeit nachgegangen sind bzw. nachgehen können, die Versorgungslage besonders dramatisch ist. Denn eine eigene Erwerbstätigkeit am ersten Arbeitsmarkt ist in Österreich noch immer der Zugangsschlüssel zu Leistungen der Sozial- und Pensionsversicherungen (Beitragsjahre!). Die Betroffenen sind auf Leistungen aufgrund ihrer Bedürftigkeit und auf das zweite soziale Netz, d.h. auf die Sozialhilfe, deren Organisation mehr als fragwürdig ist,²² angewiesen. Die Kosten für die Betreuung, Unterbringung und Therapie für nicht-versicherte Menschen mit Behinderung werden im Bedarfsfall von der öffentlichen Hand übernommen. Ausmaß und Intensität der Leistungen stehen auch heute noch unter dem Grundsatz, dass die Kosten für Förderung und Rehabilitation „sich rechnen“ müssten und stehen daher in direktem Zusammenhang mit der dadurch geförderten Fähigkeit des Betroffenen, produktiv tätig zu sein.

Gerade in Zeiten, in denen die Einsparungspotentiale im Sozialbereich und die individuelle Verantwortung des Einzelnen für seine Lebenssituation die dominanten Themen sind, sinkt auch die Bereitschaft, gesellschaftliche Verantwortung zu übernehmen und gerade die schwächsten Glieder der Gesellschaft zu stützen. Hier veranlasste die Diskussion über die Leistbarkeit und Finanzierung von adäquaten Unterstützungsleistungen und Hilfsmitteln die Organisationen, die ihre Aufgabe darin sehen, Menschen mit Behinderung zu betreuen, auf zusätzliche Finanzierungsquellen wie Charity-Events und Spendenaktionen zurückzugreifen. Kritisch anzumerken ist, dass ausschließlich Einrichtungen der Behindertenhilfe auf Spenden angewiesen sind, während z.B. Altenheime, Krankenhäuser oder Schulen diesbezüglich keine Verpflichtung haben.

Die subjektive Lebenslage von Menschen mit Behinderung in Österreich

Im Hinblick auf die subjektiven und objektiven Lebensbedingungen von Menschen mit Behinderung sind große Unterschiede festzustellen. Die Unterschiede werden von vielen Faktoren beeinflusst: vom Geschlecht, von der Art der Beeinträchtigung, vom Alter, vom Bildungsstand, vom familiären Umfeld, von der eigenen Persönlichkeit, vom sozialen Umfeld, vom Erwerbseinkommen, von der Sozialquote und von anderen glücklichen oder unglücklichen Zufällen. Beispielhaft wurde die aktuelle Lebenssituation von sechs Personen mit Behinderung²³ erfasst. Diese wird im Folgenden kurz dargestellt:

- Frau M. ist Mitte zwanzig. Sie kann nicht verbal sprechen und kommuniziert deshalb mit Hilfe einer Alphabetstafel oder mit Hilfe ihres Computers. Frau M. benützt einen E-Rolli und lebt durch die Unterstützung von Persönlichen AssistentInnen sehr selbstständig. Ihre bisherigen Versuche, einer Erwerbstätigkeit nachzugehen oder eine Berufsausbildung zu erlangen, scheiterten aufgrund individueller, gesellschaftlicher und struktureller Barrieren. Sie lebt von Sozialhilfe, Pflegegeld und mit der Unterstützung durch die Behindertenhilfe des Landes. Zurzeit läuft ein Antrag auf die Zuerkennung einer Pension. Ihr größter Wunsch ist es, einer eigenen Erwerbstätigkeit nachgehen zu können.
- Herr F. ist 32 Jahre alt. Für die Fortbewegung benützt er einen E-Rolli. Herr F. kann verbal nicht kommunizieren, seine Motorik ist stark eingeschränkt. Um sich mit anderen zu verständigen, benützt er seine Augen. Ansonsten verwendet er keine Hilfsmittel. Seit seiner Kindheit wohnt er in einer Einrichtung für Menschen mit Behinderung. Er ist dort in der Erlebniswerkstätte tätig. Für seine Tätigkeit bekommt er ein Taschengeld. Er ist nicht sozialversichert.
- Herr E. und Frau W. sind seit vielen Jahren ein Paar. Sie werden durch Einrichtungen der pro mente unterstützt und kommen gut mit ihrer psychischen Beeinträchtigung zurecht. Aufgrund seiner psychischen Erkrankung hat Herr E. einen Arbeitsplatz im geschützten Bereich: Er arbeitet als Hausmeister in einer Tagesstruktur. Frau W. ist vor kurzem aufgrund längerer Krankheit gekündigt worden. Da sie Hilfsarbeiterin ist, hat sie keinen Berufsschutz. Das Ansuchen um Pension erscheint ihr auch aussichtslos. Die beiden wohnen gemeinsam in einer Wohnung. Gerne würden sie heiraten, aber dazu fehlt ihnen das Geld.
- Herr L. ist 25 Jahre alt und lebt bei seinen Eltern. Er arbeitete auf Teilzeitbasis in einer Buchhandlung und wurde kollektivvertraglich entlohnt. Sein Arbeitsverhältnis wurde durch eine Eingliederungshilfe vom AMS gefördert. Zu Beginn wurde er noch von ArbeitsassistentInnen unterstützt, später arbeitete er sehr selbstständig. Leider musste das Dienstverhältnis aufgrund beiderseitiger Differenzen gelöst werden. Derzeit ist er arbeitslos. Er möchte auf jeden Fall auf dem ersten Arbeitsmarkt wieder einen Job finden. Die Situation ist sehr schwierig, so seine Mutter.
- Herr W. ist 24 Jahre alt. Er wurde integrativ beschult und arbeitet nun in einer Tageswerkstätte,

dort erhält er ein Taschengeld. Er ist nicht sozialversichert. Seit rund einem Jahr lebt er selbstständig in einer Wohnung und wird zeitweise von einer Wohnassistentin betreut. Er genießt es, endlich unabhängig zu sein. Durch die Selbstständigkeit hat er sich stark weiterentwickelt, so seine Betreuerin. Aufgrund seiner Beeinträchtigung, er kann weder lesen noch schreiben, wird der Weg in den ersten Arbeitsmarkt beschwerlich sein; er möchte ihn dennoch gerne gehen.

Die Bedürfnisse und Wünsche dieser acht Personen sind zwar unterschiedlich, es lässt sich aber feststellen, dass sie alle das selbstständige Wohnen und die eigene Erwerbstätigkeit mit einer ausreichenden Bezahlung als höchst erstrebenswert ansehen. Besonders jene Personen, die eine Arbeit suchen bzw. in einer Tagesstruktur arbeiten, würden gerne auf dem ersten Arbeitsmarkt tätig sein. Sie stufen sich zum Teil auch als materiell arm und depriviert ein.

Generell ist anzumerken, dass die befragten Personen ihre Lebenssituation als normal betrachten, es jedoch schade finden, dass sie ständig mit Vorurteilen und Diskriminierungen aufgrund der Behinderung zu kämpfen haben. Sie wollen die gleichen Möglichkeiten und Chancen wahrnehmen wie jeder andere Mensch auch.

Diskussion

Aufgrund der internationalen Entwicklungen (siehe Antidiskriminierungspolitik der Vereinten Nationen und der EU) hat sich in qualitativer Hinsicht die gesetzliche Situation von Menschen mit Behinderung in Österreich in den letzten Jahren verbessert. Aber trotz neuer Antidiskriminierungsgesetze und dem viel zitierten Paradigmenwechsel in der Politik für Menschen mit Behinderung erleben die Betroffenen weiterhin diverse Ungleichbehandlungen, Deprivation und Armutsgefährdung in allen Lebensbereichen. In Österreich wie auch in vielen anderen Ländern sind behindertenpolitische Agenden eher Randthema als Querschnittsthematik. Zudem spielt im österreichischen Sozialsystem die Kausalität der Beeinträchtigung eine zentrale Rolle – anders als in Ländern mit finaler Ausrichtung der Leistungssysteme (z.B. Skandinavien), die sich an den Bedürfnissen der Begünstigten orientieren.²⁴ Das österreichische System der sozialen Sicherheit orientiert sich mit seinem konservativen Wohlfahrtsstaatsmodell an der Erwerbstätigkeit und am Subsidiaritätsprinzip.²⁵

Personen mit Behinderung können sozial ausgegrenzt sein, wenn sie von integrativ wirkenden Prozessen wie



Herr W. (24) lebt seit einem Jahr in einer eigenen Wohnung. Er genießt es, endlich unabhängig zu sein. Foto: Didi Sattmann

Schule, Erwerbstätigkeit, Familie und sozialem Umfeld ausgeschlossen sind. Anzumerken ist, dass im aktuellen Diskurs oft das „Wenn“ weggelassen und zur Aussage verdichtet wird, behinderte Menschen seien arm und ausgeschlossen. Gerade in der Darstellung behinderter Menschen nimmt man leicht Verkürzungen zur Kreation einer identifizierbaren Gruppe und ideologische Positionen in Kauf, anstatt sich einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung zu stellen.

Die Lebenslagen von Menschen mit Behinderung, einer gesellschaftspolitisch relevanten und zugleich in Österreich noch immer zu wenig untersuchten Personengruppe, sind noch stark „unterforscht“ und bilden gerade in der Armutsforschung einen weißen Fleck. Einschränkend ist festzustellen, dass Politik für Menschen mit Behinderung kein klar abgrenzbarer politischer Bereich ist, sondern sie existiert vielmehr als komplexer „policy mix“, der im Spannungsfeld von Existenzsicherung (sozialpolitische Absicherung), Rehabilitation (schulische Integration, Arbeitsmarktintegration) und Gleichstellung (Bürgerrechtspolitik) steht. Es liegt in der Verantwortung einer solidarischen Gesellschaft, Menschen mit Behinderung die notwendigen Unterstützungsleistungen zur Verfügung zu stellen.

Angela Wegscheider
Institut für Gesellschafts- und Sozialpolitik

Anmerkungen

- 1 Kritisch betrachtet sind es u.a. der föderale Aufbau, der Undurchsichtigkeit, Doppelgleisigkeiten und Unzuständigkeiten fördert, das Kausalprinzip in den Sozialversicherungen, warum die Ursache der Beeinträchtigung für die Leistungsgewährung ausschlaggebend ist, und die negative Konnotation des Merkmals Behinderung, die strukturelle und alltägliche Diskriminierung fördert.
- 2 Vgl. Maschke, Michael (2003): Die sozioökonomische Lage behinderter Menschen in Deutschland, S. 166
- 3 Vereinte Nationen (2006): Some Facts about Persons with Disabilities.
- 4 Vgl. Mont, Daniel (2007): Measuring Disability Preva-

- lence, World Bank, S. 1; OECD (2003): Behindertenpolitik zwischen Beschäftigung und Versorgung, S. 45. Neuere Entwicklungen in der internationalen Datenerhebung lassen eine Hinwendung zum WHO-Konzept der „International Classification of Functioning, Disability and Health“ (ICF 2001) erkennen, in dessen Mittelpunkt die soziale Dimension von Behinderung steht und dem ein "bio-psycho-soziales Modell der Komponenten von Gesundheit" zugrunde gelegt wurde (vgl. ebenda, S. 3ff; Disabled People International (2005): DPI Position Paper on the Definition of Disability; WHO (2004): ICF, o.J.
- 5 Vgl. Mont, Daniel (2007): Measuring Disability Prevalence, World Bank, S. 1ff
 - 6 Vgl. Schenk, Martin (2007): Armut und Behinderung, S. 1
 - 7 Vgl. Lindmeier, Bettina (2006): Erleben von Armut und Bewältigungsstrategien von Kindern und Jugendlichen, in: Behinderte 1/2006, S. 33
 - 8 In Österreich sind das für einen Einpersonenhaushalt 893 Euro im Monat (10.711 Euro im Jahr).
 - 9 EU-SILC (2006): Einkommen, Armut und Lebensbedingungen, Wien 2008, S. 15
 - 10 Spitzenreiter bei der Armutsgefährdungsquote sind langzeitarbeitslose Personen (40%), gefolgt von alleinstehenden Frauen und MigrantInnen (28%) wie auch AlleinerzieherInnen (27%).
 - 11 Haushalte mit Personen mit Behinderung gelten in dieser Datenanalyse als Risikogruppen. Behinderung wurde folgendermaßen definiert: Haushalt mit einer Person mit Behinderung (= Beeinträchtigung bei der Verrichtung alltäglicher Arbeiten seit mindestens sechs Monaten nach Selbstdefinition) im Erwerbalt (EU-SILC 2006, S. 52).
 - 12 STATISTIK AUSTRIA, EU-SILC 2006, S. 39
 - 13 Ebenda, S.40
 - 14 Ebenda, S. 54 und S. 160
 - 15 Die höchste Lücke weisen Single-Frauen ohne Pension mit 33 Prozent auf (STATISTIK AUSTRIA, EU-SILC 2006, S. 53).
 - 16 Die höchste Armutsgefährdung hat dabei die Gruppe der Langzeitarbeitslosen mit 40 Prozent.
 - 17 Deprivation: mangelnde Teilhabe in zentralen Bereichen der Lebensführung (primäre Benachteiligung), bei der Ausstattung mit Konsumgütern (sekundäre Benachteiligung), bei Gesundheit, Wohnen und Wohnumfeld. Nicht arm: weder armutsgefährdet noch von Deprivation betroffen. Einkommensarmut: Armutsgefährdung, aber keine Deprivation. Manifeste Armut: Deprivation in zumindest einem Bereich und Armutsgefährdung treten gemeinsam auf (STATISTIK AUSTRIA; EU-SILC 2006, S. 97ff)
 - 18 Vgl. Pretenthaler und Sturn 2003, S. 405-407, zit. in: Stelzer-Orthofer, Christine (2005): Einkommen und Sozialtransfers. GewinnerInnen und VerliererInnen, S. 7; Weidenholzer, Josef (2006): Armut geht uns alle an, S. 71
 - 19 Stelzer-Orthofer, Christine (2005): Einkommen und Sozialtransfers. GewinnerInnen und VerliererInnen, S. 9
 - 20 Vgl. Obinger, Herbert/Talos, Emmerich (2006): Sozialstaat Österreich zwischen Kontinuität und Umbau: eine Bilanz der ÖVP/FPÖ/BZÖ-Koalition; Weidenholzer, Josef (2006): Armut geht uns alle an, S. 76ff
 - 21 Beispielsweise leben in Oberösterreich 1.976 Menschen in Einrichtungen der Behindertenhilfe, Stand Jänner 2008 (Auskunft Renate Hackl, Sozialabteilung des Landes OÖ, E-Mail am 26.2.2008).
 - 22 Ihre Eltern erhalten erhöhte Familienbeihilfe und sobald die Eltern sterben, bekommen die Betroffenen eine Waisenpension.
 - 23 Weidenholzer, Josef (2006): Armut geht uns alle an, S. 79
 - 24 Die Lebenssituation der acht Personen wurde für die Neugestaltung des Ausstellungsbereiches „Leben mit und ohne Behinderung“ im Lern- und Gedenkort Schloss Hartheim von Angela Wegscheider erhoben.
 - 25 Vgl. Schmid, Tom (2008): Armut und Behinderung, S. 536-554
 - 26 Vgl. Esping-Andersen, Gøsta (1997): Welfare States without Work, S. 66-87
- Literatur**
- Badelt, Christoph/Österle, August (2001): Grundzüge der Sozialpolitik, Wien, Manz Verlag
- Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz (2003): Bericht der Bundesregierung über die Lage behinderter Menschen in Österreich, Wien
- Disabled People International (2005): DPI Position Paper on the Definition of Disability, dl 20.03.2008, URL: http://v1.dpi.org/lang-en/resources/topics_detail?page=74
- Esping-Andersen, Gøsta (1997): Welfare States without Work: the Impasse of Labour Shedding and Familialism in Continental European Social Policy, S. 66-87, in: Esping-Andersen, Gøsta [Hrsg.]: Welfare states in transition. National adaptations in global economies, London, Sage
- Eurostat (2001): Disability and social participation in Europe. Key indicators. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg
- Lindmeier, Bettina (2006): Erleben von Armut und Bewältigungsstrategien von Kindern und Jugendlichen, S. 32-41, in: Behinderte in Familie, Schule und Gesellschaft, 1/2006, Graz
- Maschke, Michael (2003): Die sozioökonomische Lage behinderter Menschen in Deutschland, S. 165-182, in: Cloerkes, Günther (Hg.): Wie man behindert wird. Texte zur Konstruktion einer sozialen Rolle und zur Lebenssituation betroffener Menschen, Edition S, Universitätsverlag Winter, Heidelberg
- Maschke, Michael (2006): Behinderung als Ungleichheitsphänomen – Herausforderung an Forschung und politische Praxis, in: Waldschmidt, Anne/Schneider, Werner (Hg.): Disability Studies, Kulturosoziologie und Soziologie der Behinderung, transcript Verlag, Bielefeld

- Mont, Daniel (2007): Measuring Disability Prevalence, World Bank, March 2007, S. 1, dl 20.03.2008, URL: <http://siteresources.worldbank.org/DISABILITY/Resources/Data/MontPrevalence.pdf>
- Obinger, Herbert/Talos, Emmerich (2006): Sozialstaat Österreich zwischen Kontinuität und Umbau: eine Bilanz der ÖVP/FPÖ/BZÖ-Koalition, Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften
- OECD (2003): Behindertenpolitik zwischen Beschäftigung und Versorgung, Europäisches Zentrum Wien, Frankfurt, Campus Verlag
- Schmid, Tom (2008): Armut und Behinderung, S. 536-554, in: Knapp, Gerald/Pichler, Heinz (Hg.): Armut, Gesellschaft und soziale Arbeit, Klagenfurt
- Schenk, Martin (2007): Armut und Behinderung, S. 1-10, Beitrag am Kongress „Vom schönen Schein der Integration“, 22.-23. März 2007, Wien
- Statistik Austria (Hg.): Einkommen, Armut und Lebenslagen. Ergebnisse aus EU-SILC 2006, Wien 2008
- Stelzer-Orthofer, Christine (2006): Lebenslagen (Editorial), in: Kontraste, Presse- und Informationsdienst für Sozialpolitik, Nr. 9, Linz
- Stelzer-Orthofer, Christine (2005): Einkommen und Sozialtransfers. GewinnerInnen und VerliererInnen, S. 6-9, in: Kontraste, Presse- und Informationsdienst für Sozialpolitik, Nr. 5, Linz
- Weidenholzer, Josef (2006): Armut geht uns alle an, S. 68-79, in: Behinderte 1/6, Graz
- Vereinte Nationen (2006): Some Facts about Persons with Disabilities, 2006, dl 20.03.2008, URL: <http://www.un.org/disabilities/convention/pdfs/factsheet.pdf>
- WHO (2004): ICF, o.J. dl 20.03.2008, URL: <http://www.who.int/classifications/icf/en/>

Eingeschränkte Lebensqualität

Eine deutsche Untersuchung erhob den Lebensstandard von Hartz IV-EmpfängerInnen.

Wie viel braucht der Mensch zur Sicherung des Existenzminimums? Diese Frage wird in Deutschland mit Blick auf den Arbeitslosengeld II- bzw. Hartz IV-Regelsatz derzeit wieder kontrovers diskutiert. Wie sieht nun aber der Lebensstandard von Hartz-IV-EmpfängerInnen in der Praxis aus? Mit der ersten Befragungswelle des 'Panel Arbeitsmarkt und soziale Sicherung' (PASS) legte das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) erstmals Daten darüber vor, welche Einbußen LeistungsempfängerInnen beim Lebensstandard hinnehmen müssen. Bernhard Christoph vom IAB hat die Studie ausgewertet.¹

Die jährliche Wiederholungsbefragung umfasst rund 19.000 Personen in 12.800 Haushalten und erlaubt detaillierte Analysen und Vergleiche, weil sie sowohl eine repräsentative Bevölkerungsstichprobe als auch eine reine Leistungsempfängerstichprobe enthält. Anhand einer Liste von 26 Gütern wurde erfragt, was den Menschen besonders wichtig ist und was sie sich tatsächlich leisten können. Besonders wichtig sind neben Nahrung und Kleidung der Zustand und die Ausstattung der Wohnung sowie die pünktliche Bezahlung von Miete und Nebenkosten. Von mittlerer Wichtigkeit sind Auto und Fernsehen sowie Geld für unerwartete Ausgaben und medizinische Zusatzleistungen. Als weniger wichtig bezeichnen die Befrag-

ten Urlaub, Restaurantbesuche und kulturelle Aktivitäten wie Kino, Konzert und Theater.

Deutlich geringeres Versorgungsniveau

Die wichtigsten Bedürfnisse an Nahrung, Kleidung und Wohnung werden durch das Arbeitslosengeld II abgedeckt, sodass es hier nur geringe Versorgungsdefizite gibt. Allerdings fehlen den LeistungsempfängerInnen selbst in diesem Bereich einige Güter deutlich häufiger als der übrigen Bevölkerung. So können sich z.B. sechs Prozent keine warme Mahlzeit und 17 Prozent keine ausreichende Winterkleidung leisten. Blickt man jedoch über diese elementaren Bereiche hinaus, ist das Versorgungsniveau bei Hartz-IV-EmpfängerInnen deutlich geringer als in der übrigen Bevölkerung.

Besonders hoch sind die Einschränkungen im Bereich der sozialen und kulturellen Teilhabe. Fast die Hälfte (46%) der LeistungsempfängerInnen kann es sich nicht leisten, einmal im Monat Freunde zum Essen einzuladen. Und der Besuch kultureller Veranstaltungen wie Kino, Konzert oder Theater ist mehr als der Hälfte (61%) von ihnen nicht möglich. Deutlich häufiger haben LeistungsempfängerInnen auch keinen Computer mit Internetanschluss (41%) und kein Auto (47%) und können sich auch keine neue Kleidung kaufen (49%). Zudem ist der Großteil der Hartz-IV-EmpfängerInnen nicht in der Lage, ungeplante Ausgaben auf sich zu nehmen (55%) oder einen monatlichen Betrag zu sparen (78%). Besonders häufig müssen LeistungsempfängerInnen auch auf kostspielige Aktivitäten wie einen monatlichen Restaurantbe-

such (76%) oder eine einwöchige Urlaubsreise (82%) verzichten. Insgesamt gesehen decken die Leistungen des Arbeitslosengeldes II also den Grundbedarf ab, jedoch ist der Lebensstandard der meisten LeistungsempfängerInnen stark eingeschränkt.

Niedriggebildete und Alleinerziehende sind besonders benachteiligt

Die Versorgungsdefizite sind nicht bei allen Hartz-IV-EmpfängerInnen gleich groß. Während Arbeitslose mit höherem Bildungsniveau sich auch einen höheren Lebensstandard leisten können, sind Alleinerziehende oft besonders stark benachteiligt. Zwar wurde Hartz IV darauf ausgelegt, den Wiedereintritt der LeistungsempfängerInnen in den Arbeitsmarkt zu beschleunigen,

doch leiden unter den materiellen Einschränkungen gerade diejenigen Gruppen besonders, für die es besonders schwierig ist, eine Arbeit zu finden.

Quelle: Kerstin Hollerbach: Was fehlt bei Hartz IV? Pressemitteilung der Gesellschaft Sozialwissenschaftlicher Infrastruktureinrichtungen (GESIS), 16.09.2008

Anmerkung

- 1 Christoph, Bernhard (2008): Was fehlt bei Hartz IV? Zum Lebensstandard der Empfänger von Leistungen nach SGB II. In: Informationsdienst Soziale Indikatoren, Heft 40, S. 7-10; <http://www.gesis.org/Publikationen/Zeitschriften/ISI/pdf-files/isi-40.pdf>

Politik und Vertrauen

Das Vertrauen in die staatlichen Institutionen sei zentral für ein funktionierendes Gemeinwesen. So die deutsche Politikwissenschaftlerin und Bundespräsidentenskandidatin Gesine Schwan in ihrem Vortrag zum Thema "Vertrauen und Politik", gehalten Mitte Jänner im Parlament in Wien.

Barbara Rosenberg vom Renner-Institut ging in ihrer Begrüßung kurz auf Leben und Werk der Vortragenden ein. Sodann erläuterte Gesine Schwan, dass Demokratie, gerade vor dem Hintergrund des Nationalsozialismus, für sie ein Lebensthema sei. Es dürfe nie wieder zu Verhältnissen kommen, in denen gefoltert, verfolgt und gemordet werde, und die Demokratie sei am ehesten das System, in dem der Mensch in Würde leben könne. Dazu sei aber auch die entsprechende politische Kultur nötig.

Vertrauen als notwendige Voraussetzung für Demokratie

Die Bürgergesellschaft müsse sich aktiv beteiligen, wobei Vertrauen eine wichtige Rolle spiele. Wichtig sei dabei insbesondere das Wechselverhältnis: Vertrauen zu mir - Vertrauen zu anderen. Man müsse das Grundvertrauen haben, etwas tun zu können, man müsse aber auch dem anderen im politischen Dialog vertrauen können. Dies hänge maßgeblich von den Rahmenbedingungen ab. So habe die Verabsolutierung des Konkurrenzdenkens das Vertrauen untermi-

niert. Der Wirtschaftsliberalismus, der nach dem Motto „homo homini lupus“ agiert, sei ein Grund für die gegenwärtige Erosion von Vertrauen.

Schwan strich die Bedeutung des Vertrauens zu Personen, vor allem aber zu Institutionen hervor. Eine Person, der man Vertrauen entgegenbringen könne, müsse in sich stimmig sein und ein allgemeines Gerechtigkeitsempfinden haben, d.h. nicht bloß Partikularinteressen vertreten. Institutionen müssten eine generell vertrauenswürdige Praxis aufweisen. Einzelne Fehlgriffe sind tolerierbar, da vermutlich unvermeidbar, aber eine generelle Korrumpierbarkeit von Institutionen sei fatal für die politische Kultur eines Landes. In der Bundesrepublik Deutschland sei z.B. das Grundgesetz (anders als in der Weimarer Republik) eine (rechtliche) Institution, der allgemein Vertrauen entgegengebracht werde. Als weniger vertrauenswürdig würden hingegen politische Parteien und Medien erachtet.

Und wie es für die Gesellschaft wichtig sei, dass ihren Institutionen Vertrauen entgegengebracht werde, seien auch in der Wirtschaft vertrauensstiftende Institutionen erforderlich, wie nicht zuletzt die aktuelle Finanzkrise belege. Mitbestimmungsregelungen in Unternehmen etwa hält Schwan für vertrauensgenerierend. Die deutsche Politikwissenschaftlerin hält eine Rückbesinnung erforderlich, um Lehren aus den Fehlentwicklungen ziehen und gegensteuern zu können, denn letztlich habe man es mit einer kulturellen und sozialen Krise zu tun. Diese gelte es entsprechend zu analysieren, um sodann die nötigen Schlussfolgerungen zu ziehen.

Bildung sieht Schwan als Schlüsselfaktor. Diese dürfe nicht nur dazu dienen, die eigene Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen zu stärken, sondern müsse darüber hinaus auch Werte vermitteln. Und Politik müsse gerade auch im Zeitalter der Globalisierung wieder als wirkungsmächtige Kraft wahrgenommen werden. Konkret meinte Schwan, dass die Ideen einer grenzüberschreitenden Governance der Bürgergesellschaft neue Chancen, neue Impulse geben könnten. Dazu müsse sich jeder an seiner Stelle einbringen können und seine diesbezüglichen Möglichkeiten auch entsprechend nutzen.

Kontrollrechte wesentlich

Nationalratspräsidentin Barbara Prammer wies auf den Aspekt der Kontrolle hin. Es brauche entsprechende Kontrollrechte, woran sich nicht zuletzt die Qualität der Demokratie messen lasse. In Österreich gebe es schon bisher viele Oppositionsrechte, trotzdem sollte an dieser Stelle noch nachgelegt werden, meinte die Präsidentin unter Verweis auf das Beispiel der derzeit diskutierten Geschäftsordnungsreform des Parlaments. Kontrolle gehöre ausgeweitet und intensiviert, auch wenn es anders für die Regierenden möglicherweise bequemer wäre.

Ein weiterer wichtiger Punkt war für Prammer die Schaffung eines demokratischen Bewusstseins. Man könne Vertrauen nur zu etwas aufbauen, das man kenne, daher sei politische Bildung im eigentlichen Wortsinne erforderlich, wie dies das Parlament mit seiner Demokratiewerkstatt vorzeige. In diese Richtung müsse man verstärkt weiterarbeiten, so die Nationalratspräsidentin.



Die Politikwissenschaftlerin Gesine Schwan (rechts) und Nationalratspräsidentin Barbara Prammer am 16. Jänner im Parlament. Foto: Parlamentsdirektion / Carina Ott.

Gesine Schwan

Die Politikwissenschaftlerin lehrte mehr als zwei Jahrzehnte an der Freien Universität Berlin. Ihre Polen- und Osteuropa-Kompetenz bringt Gesine Schwan seit 1999 als Präsidentin der Europa-Universität in Frankfurt/Oder zur Geltung. Einer größeren Öffentlichkeit bekannt wurde sie durch ihre von der SPD unterstützte Kandidatur für das Amt des Bundespräsidenten 2004. Auch heuer tritt sie wieder für dieses Amt an. Die Schwerpunkte ihres Forschungs- und Lehrgebietes waren Marxismus-Studien sowie demokratische und sozialistische Staatstheorien. Für ihre Arbeit im Interesse der deutsch-polnischen Aussöhnung wurde Schwan im November 2004 mit dem Marion-Dönhoff-Preis für internationale Verständigung geehrt. Im Februar 2005 erhielt Schwan den Preis "Frauen Europas - Deutschland 2005".

Kluft zwischen BürgerInnen und Politik überwinden

Im Vorfeld des Vortrages fand ein Pressegespräch statt, in dem sich Gesine Schwan den Fragen der MedienvertreterInnen stellte. Vertrauen, so Schwan, verbinde sie im politischen Kontext vor allem mit Demokratie, die sie als jene politische Form identifizierte, die die größten Chancen biete, in Würde zu leben. Als problematische Entwicklung bezeichnete Schwan

daher die zunehmend größer werdende Kluft zwischen BürgerInnen und Politik, da letztere nicht lediglich als Handeln von Parteien verstanden werden dürfe, sondern stets auch Aushandlungsprozess in einem spezifischen sozialen Kontext sei. Der von ihr beschriebenen Vertrauenskrise, die auch ökonomische Folgen zeitige, sei vor allem von Seiten der politischen Akteure entgegenzusteuern.

Quellen: Parlamentskorrespondenz Nr. 15, 16.01.2009; www.whoswho.de

Fußball und Sozialwissenschaft

Eine Gruppe von Wissenschaftlern am Institut für Sozialpädagogik, Sozialarbeit und Wohlfahrtswissenschaften der TU Dresden hat, ausgehend von einer Ringvorlesung zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006, ein Netzwerk "Sozialwissenschaft und Fußball" aufgebaut. In diesem Rahmen sind entsprechende wissenschaftliche Studien sowie Projektberichte aus dem Fanbereich daraufhin ausgewertet und diskutiert worden, wie sich über den Fußball nicht nur gesellschaftliche Probleme vermitteln, sondern auch, wie die Erlebniswelt Fußball bei vielen Menschen die Alltagswelt prägt. Ihre Ergebnisse haben die Dresdner ForscherInnen nun in dem Buch "Doppelpässe. Eine sozialwissenschaftliche Fußballschule" vorgestellt.

Hier zeigt sich, dass der Fußball zwar nicht die ganze Welt, aber doch ein Spiegel vieler Strömungen ist, die diese Welt und unser Empfinden in ihr bewegen. In diesem Sinne sollen die LeserInnen angeregt werden, über den Fußball gleichsam in einem Doppelpassspiel einen Zugang zu sozialpsychologischen und soziologischen Themen wie zu pädagogischen Problemen zu finden.

Der Fußball führt im thematischen Spektrum des Buches in die sozial entrückte Welt der Globalisierung, der aufbrechenden Rassismen und neuen parareligiösen Inszenierungen. In seinem Umfeld machen sich die Dynamiken sozialer Ausgrenzung und die Sehnsüchte nach Zugehörigkeit und Halt bemerkbar. Er präsentiert sich als ein Mikrokosmos, der nicht nur das Spiel und die Spieler, sondern genauso die Fans und Zuschauer und ihre Alltagswelten umfasst.

Deutlich machen die Sozialwissenschaftler in ihrem Buch auch, wie es beim Fußball um soziale Integration steht. Ob es nun die "Ausländerfrage" ist, welche die Gemüter des nationalen Spiels beherrscht oder die Erfahrung, wie eng Aufstieg und Abstieg der eigenen Mannschaft bei vielen Fans mit dem eigenen Status verknüpft sind. Und schließlich gibt es wohl kaum einen gesellschaftlichen Bereich, in dem sich die Geschlechterfrage besser thematisieren ließe als in dem des Fußballs, der inzwischen auch viele Frauen anzieht.

*Michael Rautenberg, Angela Tillmann, Lothar Böhnisch (Hg.): Doppelpässe
Eine sozialwissenschaftliche Fußballschule
Weinheim und München: Juventa 2008
292 Seiten, EUR 22,00 (D)*

Europäische Traditionen im Umgang mit Fremden und Armen

Armut und Fremdheit sind zentrale gesellschaftliche Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Doch schon seit der Antike waren die Gesellschaften des heutigen Europas hiermit konfrontiert. Wie sind sie im Verlauf der Zeit mit Fremden und Armen umgegangen? Haben sie diese Gruppen gesellschaftlich integriert oder ausgeschlossen? Antworten auf diese Fragen gibt die aktuelle Publikation des Sonderforschungsbereichs "Fremdheit und Armut. Wandel von Inklusions- und Exklusionsformen von der Antike bis zur Gegenwart" der Universität Trier.

Im Zentrum des Buchs steht die Frage, welche herrschaftlichen und politischen Ordnungen den Umgang mit Fremden und Armen von der Spätantike bis in die Gegenwart geprägt haben. Der Trierer Sonderforschungsbereich legt damit eine Bilanz seiner sechsjährigen, interdisziplinären Forschungstätigkeit vor. Die 21 Beiträge aus der Geschichte, Kunstgeschichte, Byzantinistik, Soziologie, Kirchengeschichte und Politikwissenschaft bieten epochenübergreifende Überblicksdarstellungen ebenso wie vielseitige Einblicke in ein breites Spektrum an Themen. Die Inhalte reichen von der stadtrömischen Armenfürsorge der Päpste im Frühen Mittelalter über hochmittelalterliche Bruderschaften als Form der organisierten Selbsthilfe Armer bis zur nationalsozialistischen Bevölkerungspolitik in Europa oder der "Zuwanderungs-Debatte" der Jahre 2000 bis 2005.

Der Sammelband umfasst vier Teilbereiche. Der erste enthält drei fachlich sich ergänzende Langzeitdarstellungen zum Umgang mit Fremden und Armen. Die Fallstudien folgen dann in drei chronologisch geordneten Sektionen. Für Spätantike und Mittelalter steht die Frage im Vordergrund, welche Auswirkungen die christlich motivierte Umdeutung und Neuordnung der Armenhilfe hatte. Die Beiträge des dritten Bereichs nehmen in den Blick, was der Aufstieg des modernen Nationalstaats für Fremde und Arme bedeutete, während die gegenwartsbezogenen Untersuchungen in der vierten Sektion neuen Formen von Solidarität nachspüren, die angesichts von Globalisierung und Europäisierung entstanden sind.

*Lutz Raphael/Herbert Uerlings (Hg.):
Zwischen Ausschluss und Solidarität
Modi der Inklusion/Exklusion von Fremden und
Armen in Europa seit der Spätantike
Frankfurt, Peter Lang 2008
570 Seiten, EUR 88,40*

ArbeitsLeben ohne Sucht?

Die Fachtagung lotet Möglichkeiten der Integration von Personen mit Suchterkrankung in den Arbeitsmarkt aus. Unter anderem sollen folgende Fragen geklärt werden: Welche Möglichkeiten gibt es für arbeitslose Menschen mit Suchterkrankung, einer geregelten Arbeit nachzugehen? Wie können TrainerInnen bei AMS-Kursen mit Personen mit Alkoholsucht umgehen? Welche Instrumente der Arbeitsmarktpolitik könnten noch verbessert werden bzw. welche Schnittstellen gibt es, welche fehlen noch?

Termin: 20. März 2009, 9.00 – 12.30 Uhr
Ort: Kardinal König Haus, Kardinal König Platz 3, 1130 Wien
Information/Anmeldung: www.abif.at/vn.asp?vn=2003091

Im Namen des Geldes

Was ist Geld eigentlich, dass es mit so viel Macht unseren Alltag bestimmt? Welche Funktion erfüllt es in unserer Gesellschaft? Wie kann es wieder den Stellenwert erlangen, der ihm eigentlich zusteht? Mit diesen und ähnlichen Fragen befassen sich die ReferentInnen Isabella Lindner (ÖNB) und Wilhelm Guggenberger (Universität Innsbruck) bei der gesellschaftspolitischen Tagung des Sozialreferats der Diözese Linz.

Termin: 21. – 22. März 2009
Ort: Bildungshaus Schloss Puchberg, 4600 Wels, Puchberg 1
Information/Anmeldung: Tel. 0732 7610 3251, Mail: hdf@dioezese-linz.at. Seminarbeitrag: EUR 20,00

Gesundheit fördert Beschäftigung

Schwerpunkte der von der ÖSB Consulting GmbH veranstalteten Konferenz sind die gesundheitliche Situation beschäftigungsloser Menschen sowie Maßnahmen, die zu deren Verbesserung beitragen. Im Speziellen geht es um Möglichkeiten der Verzahnung von Gesundheits- und Beschäftigungsförderung.

Termin: 24. März 2009, 8.30 - 16.00 Uhr
Ort: Rathaus Wien, Wappensaal, Feststiege 2, Lichtenfelsgasse 2, 1010 Wien
Anmeldung: maria.wiesinger@oesb.at

Altenpflege+ProPflege 2009

Rund 750 Aussteller bieten auf ihren Messeständen aktuelle Produktinformationen, die dem erfolgreichen Betrieb einer Pflegeeinrichtung dienlich sind. Die Sonderschau „lebensräume“ zeigt Innovationen aus den Themenkreisen Architektur, Interieur und Produktdesign mit dem Fokus „Zukunft in der Pflege“. Darüber hinaus bieten Fachforen Informationen zu den Themenblöcken Management in stationären bzw. ambulanten Pflegeeinrichtungen, der Fachpflege sowie zu Küche und Hauswirtschaft.

Termin: 24. bis 26. März 2009
Ort: Messezentrum Nürnberg
Information: www.altenpflege-propflege.de

Soziale Innovation oder Mogelpackung?

Sozialpolitische Debatte über die Wirksamkeit des OÖ. Chancengleichheitsgesetzes, veranstaltet von der Linzer Initiative in Kooperation mit der GPA-djp. Impulsreferat von Angela Wegscheider (JKU Linz), anschließend Diskussion mit Soziallandesrat Josef Ackerl (angefragt), Prof. Walter Pfeil (Universität Salzburg) und Elisabeth Rosenmayr (Linzer Initiative).

Termin: 2. April 2009, 19.00 Uhr
Ort: Kongresssaal der Arbeiterkammer OÖ, 4020 Linz, Volksgartenstraße 40
Anmeldung: office@linzer-initiative.at

KONTRASTE

Presse- und Informationsdienst für Sozialpolitik

Erscheinungsort Linz, P.b.b. Verlagspostamt Linz.
Wenn unzustellbar, zurück an die Redaktion KONTRASTE:
Johannes Kepler Universität Linz, Institut für Gesellschafts-
und Sozialpolitik, Altenbergerstr. 69, 4040 Linz

Herausgeber, Medieninhaber, Verleger:
Sozialwissenschaftliche Vereinigung, mit Unterstützung der Johannes
Kepler Universität Linz (JKU), Institut für Gesellschafts- und Sozialpolitik

Erscheinungsweise:
10 Ausgaben pro Jahr

Redaktionsadresse:
KONTRASTE: Johannes Kepler Universität Linz, Institut für Gesellschafts-
und Sozialpolitik, Altenbergerstr. 69, 4040 Linz
Tel.: 0732/2468-7168
Mail: hansjoerg.seckauer@jku.at
Web: <http://www.gespol.jku.at/> Menüpunkt Kontraste
Aboservice, Sekretariat: Irene Auinger, Tel.: 0732/2468-7161
Fax DW 7172 Mail: irene.auinger@jku.at

Redaktionsteam:
Mag. Hansjörg Seckauer, Dr. Christine
Stelzer-Orthofer, Dr. Bettina Leibetseder,
Mag. Susanna Rothmayer, Mag. Angela
Wegscheider

Wir freuen uns über zugesandte Manuskripte,
die Redaktion behält sich jedoch das Recht
auf Kürzung und Entscheidung über die Veröf-
fentlichung vor. Redaktionsschluss ist jeweils
der 20. des Vormonats. Namentlich gekenn-
zeichnete Beiträge können, müssen aber nicht
die Meinung der Redaktion wiedergeben.

Wissenschaftliche Beratung:
Univ. Prof. Dr. Josef Weidenholzer
Univ. Prof. Dr. Irene Dyk-Ploss
a.Univ. Prof. Dr. Evelyn Schuster
Dr. Brigitte Keplinger

Lektorat; Satz:
Mag. Hansjörg Seckauer

Grafisches Konzept:
Mag. Gerti Plöchl

Kontraste finanzieren sich fast ausschließlich aus Abonnements und
Mitgliedsbeiträgen: Jahresabo EUR 65,40; Halbjahresabo EUR 32,70;
StudentInnen, Arbeitslose und PensionistInnen EUR 36,30;
Gratis Probeabo für drei Monate
Alle Preise inklusive Versand. Einzelheft EUR 5,45 exkl. Versand.
Kündigung bis einen Monat vor Ablauf möglich.

Bankverbindung:
Sparkasse OÖ, BLZ 20320, Kontonr. 7500-002453