

Mobilität in der Stadt: Die Vernetzer der Netze

Bevor die Verkehrsstrategien der Zukunft in Inselfösungen zerfallen, versuchen Designer, die »vernetzte Mobilität« voranzutreiben, ein Gesamtsystem aufzusetzen und nebenbei im Grätzel das Mobilitätsverhalten zu ändern. ➔ VON NORBERT PHILIPP

So viel Zuneigung, wie ihm jahrzehntelang entgegenschlug, hätte sich das Auto eigentlich nicht verdient: Eine „Fehlkonstruktion“ nennt es Daniel Huber von Spirit Design, bewusst überspitzt natürlich. Denn als Vehikel funktioniert es wunderbar, nur hat der Planet davon nichts außer Kollateralschäden. Das Auto verbrennt Ressourcen, schon während der Produktion, verbraucht immense Flächen, kaum rollt es aus dem Werk, um anschließend ohnehin hauptsächlich herumzustehen. Ansonsten schleppt man zwei Tonnen Privatsphäre mit sich herum, um sein Körpergewicht von einer Parkplatzsuche zur nächsten zu bewegen.

Gemeinsam mit Projektpartnern will Spirit Design dem ungelenkten Umweltungetüm in der Stadt ein viel leichteres Konzept entgegenstellen: ein Ultralight-Pedelec, das auf Fahrrad-

technologie basiert. E-Vienne heißt die Vorstudie, die im Rahmen eines Forschungsprojekts nun in einen Prototypen münden soll. Die Großmutter zum Bahnhof bringen, die Bierkiste vom Supermarkt holen, mit Wetterschutz und Gepäckablage solle das E-Vienne das Mobilitätsverhalten der Menschen in der Stadt verändern, meint Huber. Zumindest dort, wo sich auf engem Raum Gebäude, Bewohner und ihre Bedürfnisse verdichten. Genau dort könnte das Elektro-Leichtfahrzeug auch die Grätzel-Ökonomie ein wenig ankurbeln. „Wir denken bereits auch an eine Logistikversion“, erläutert Georg Wagner, Partner bei Spirit Design. Eisverkäufer, Pizzalieferanten, Installateure oder Menschen mit völlig neuen Geschäftsideen könnten dann mit dem E-Vienne in der Stadt antreten, um Ressourcen und Kosten zu sparen.

Das Konzept selbst tritt auch an, um das Smart-City-Selbstbewusstsein der Stadt Wien noch ein wenig aufzublasen. Denn die Designer versuchen vor allem auch in einem Punkt „smart“ zu sein: im systemischen Denken. Um eines zu verhindern: dass sich jede tolle Mobilitätsstrategie einsam in ihre eigene Sackgasse verirrt. „Es existieren zu viele verschiedenen Systeme nebeneinander, ohne sich zu verzahnen“, sagt Wagner. Und als Vernetzer der Netze wollen die Designer einspringen.

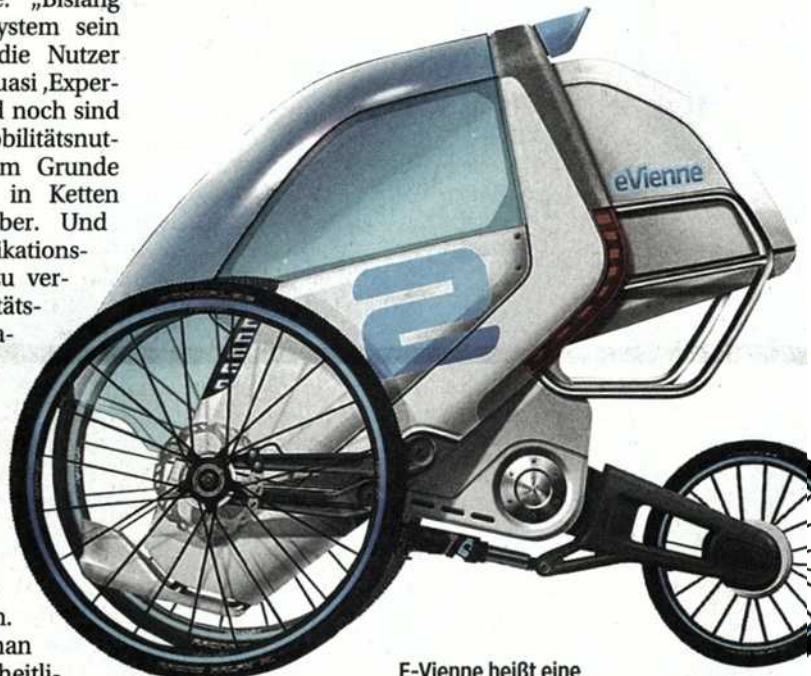
Gute Mischung. „Es gibt kein ideales Fortbewegungsmittel, sondern nur einen idealen Mobilitätsmix“, erklärt Huber. An der Gestaltung der Schnittstellen arbeitet Spirit Design bereits, dort, wo, sich die einzelnen Mobilitätssysteme begegnen sollen, und dort, wo ihnen spätestens die Nutzer gegenüber-

NEUE WEGE

Forschungsprojekt E-Vienne. Ein Elektro-Leichtfahrzeug für die Stadt, mit minimalem Energie- und Ressourcenaufwand. Als Projektpartner beteiligt sind ETA Umweltmanagement, EcoDesign Company, AIT Austrian Institute of Technology.



stehen. Am Fahrkartenautomaten etwa. Oder an der E-Tankstelle. „Bislang brauchte jedes Mobilitätssystem sein eigenes Know-how. Und die Nutzer mussten für jeden Bereich quasi ‚Experten‘ sein“, sagt Wagner. Und noch sind es einige Universen, die Mobilitätsnutzer erforschen müssen. „Im Grunde geht es darum, Mobilität in Ketten durchzudenken“, sagt Huber. Und auch darum, die Kommunikations- und Informationssysteme zu vereinheitlichen. Eine Mobilitätsvorzeigestadt wie Kopenhagen arbeitet gerade genau daran. „So könnte etwa eine Mobilitäts-App die Nutzer durch das ganze System führen“, meint Wagner. Oder es könnten sich die verschiedenen Anbieter von Elektromobilität unter einem Zeichen vereinen und positionieren. „Wir arbeiten daran, wie man das Usability-Design vereinheitlichen kann.“ Huber gibt ein Beispiel: „Beim Bankomatzeichen weiß auch jeder, was einen erwartet.“



E-Vienne heißt eine Vorstudie von Spirit Design.

/// Spirit Design