

Disposition zur Diplomarbeit

Alternative zur automobilen Makromobilität

University of Applied Sciences Salzburg

Design- und Produktmanagement

Vertiefer: Industrial Design

Erstbetreuer: Mag.Dr. Bernhard Rothbucher,

Zweitbetreuer: MA UHZ. Manuela Lackus

Christian Miletzky

Matrikelnummer: 0410161020

Georgenberg 72/2

5431 Kuchl

bienenfleiss@email.de

www.bienenfleiss.com

1. Definition Makromobilität

„Als Makromobilität ist jede Form der mechanischen Mobilität unter Verwendung externer Energie zu verstehen.“¹

2. Motivation/Hintergrund

Auch wenn die andauernde, wissenschaftliche Diskussion über den Klimawandel zuweilen ihre Objektivität verliert und sich zu alarmistischen² Aussagen hinreißen lässt, ist der Grundtenor der Wissenschaft dennoch, dass eine atmosphärische Erwärmung stattfindet bzw. stattfinden wird. In welchem Ausmaß dieser Wandel jedoch stattfinden wird ist hingegen umstritten.³ Der motorisierte Individualverkehr verschuldet diese Entwicklung maßgeblich mit. Obwohl das kollektive Wissen die Zusammenhänge von Verbrennung fossiler Energieträger, Automobilität und Treibhauseffekt versteht, bleiben die Mobilitäts-Verzichtsreaktionen marginal.⁴ Im Gegenzug ist die Infrastruktur –im deutschsprachigen Raum– auch nicht derart gestaltet, dass jede Alternative zum Automobil grundsätzlich ausgeschlossen werden kann, „denn letztlich wissen wir, dass in dem Zwang zur Automobilität auch viel Freiwilligkeit steckt, dass wir Entscheidungsmöglichkeiten und Alternativen haben“.⁵ Hermann Knoflacher –Professor für Verkehrsplanung der TU Wien– formuliert dies etwas drastischer: „Die große Abhängigkeit des Menschen vom Auto führt dazu, dass er versucht, aus Strukturen, die ihm die Freiheit der Verkehrsmittelwahl ermöglichen sollen, zu flüchten. Er sucht Strukturen auf, die die Abhängigkeit noch größer machen (...).“⁶ Nicht ohne Grund gilt das Automobil als die zweckmäßigste Errungenschaft der technologischen Entwicklung.⁷ Somit kann davon ausgegangen werden, dass die Wertigkeit der individuellen Automobilität in absehbarer Zeit nicht geringer werden wird und sich dadurch auch die gesellschaftliche Verkehrsleistung kaum verringern kann. Wenn aber die Fahrleistung nicht verändert wird, dann kann sich vielleicht die Art des verwendeten Verkehrsmittels ändern?

¹ Knoflacher, Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, 2. Auflage, Seite 60

² Der Begriff Alarmismus bedeutet, dass Sachverhalte übertrieben und/oder verfälscht weitergegeben werden.

³ Vgl. von Storch/Stehr, Die Zeit Wissen, 6/2007, Seite 56

⁴ Vgl. Heine, Mobilität im Alltag, Seite 152

⁵ Heine, Mobilität im Alltag, Seite 23

⁶ Knoflacher, Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, 2. Auflage, Seite 159

⁷ Vgl. Naisbitt, High Tech – High Touch, Seite 40

3. Problemstellung

In bisherigen soziologischen Studien wurde untersucht, wie sich Umweltbewusstsein auf die gesellschaftliche und individuelle Fahrleistung auswirkt. Allerdings ist die ernüchternde Erkenntnis daraus, dass auch beispielsweise die Freizeitfahrten von ökologisch orientierten Menschen identisch sind mit denen, die keine solche Orientierung haben.⁸ Wenn Umweltbewusstsein die Fahrleistung kaum oder gar nicht verringert, stellt sich folgende Frage: Kann möglicherweise Sportbegeisterung Auto-kilometer reduzieren? Beispielsweise wenn sich die Rahmenbedingungen so verändern, dass es zu einem Erlebnis (Erlebnis im Sinne von Gerhard Schulzes Theorie der Erlebnisgesellschaft) wird nicht mit dem Automobil Distanzen zu bewältigen, sondern mit dem Fahrrad oder einem vergleichbaren Fahrzeug? Jedoch fehlt es an empirisch abgesichertem Wissen, ob der Spaß am Sport bzw. Ausdauersport dazu führen kann, diese Energie von ihrem Selbstzweck zu entkoppeln und in Mobilitäts-energie umzuwandeln.

4. Mögliche relevante Fragestellungen

- Welche Sportarten (Ausdauersport, Kraftsport, Konzentrationssport) können in Betracht gezogen werden?
- Welcher Typus von Freizeitsportlern wird vom Konzept angesprochen, seine Automobilitätsenergie durch Eigenenergie weitgehend zu ersetzen?
- Welche Motivation verbirgt sich hinter der Ausübung von Sport (Gesundheit, Entspannung, Ausgleich, Lust, Spaß, Work-Out, Angst, Prestige,...)?
- Wie gestaltet sich der sportliche Alltag (zeitliche und örtliche Anforderung)?
- Welche Gewichtung hat die Zeit während der Ausübung des Sports?
- Wo ist die emotionale Schnittstelle von Auto und Fahrrad und wo befinden sich die Unterschiede.
- Was verleiht der Automobilität diese hohe Wertigkeit?
- Wie sollte alternative Makromobilität vermarktet werden?

5. Zielsetzung und Durchführung

⁸Vgl. Preisendörfer/Rinn, Haushalte ohne Auto, 2003, Seite 132

Nach dem Literaturstudium soll der empirische Teil mit diversen Experteninterviews beginnen. Derzeit gewünschte Gesprächspartner sind Hermann Knoflacher für das Themengebiet ökologisch sinnvolle Verkehrsplanung, Norbert Bolz als Designtheoretiker und Systemanalytiker, sowie Fachleute für Sportsoziologie/Psychologie. Aus der Analyse dieser Gespräche und dem Literaturstudium sollen sich die Eckdaten der Datenerhebung ableiten. Die Primärdatenerhebung wird voraussichtlich für das Einzugsgebiet von Salzburg vorgenommen bzw. dem Sportkader des österreichischen Bundesheeres. Nach der Analyse der Primärdaten soll der eigentliche Schwerpunkt der Diplomarbeit beginnen, dem Entwurf eines der Themenstellung entsprechenden Mobiles. Der Designprozess soll soweit verfolgt werden, dass es möglich ist, ein 1:1 Schaummodell, mittels dreidimensionaler Daten, herauszuarbeiten. Als optionale Zusatzarbeit soll der Entwurf mit einem rudimentären Vermarktungskonzept präsentiert werden.

5. Literaturliste

Heine u.a., (2001): Mobilität im Alltag, Frankfurt/Main

Preisendorfer/Rinn, (2003): Haushalte ohne Auto, Opladen

Schulze, (2005): Die Erlebnisgesellschaft, 2. Auflage, Frankfurt/Main

Knoflacher, (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr, Böhlau

Knoflacher, (2001): Stehzeuge, Böhlau

Horx, (2007): Anleitung zum Zukunftsoptimismus, Frankfurt/Main

Naisbitt, (1999): High Tech - High Touch, Wien/Hamburg

Die Zeit-Wissen, 6/2007