

Derzeit werden in vielen Bundesländern gemeinsam mit dem Bund neue Verkehrsdiensteverträge, also langfristige (10-15 Jahre) Bestellungen, im Eisenbahnnahverkehr verhandelt. Diese Verträge müssen bis Jahresende 2019 abgeschlossen sein, um ab 2020 das ÖV-Angebot auf der Schiene sicherzustellen. Zwar ist durchaus eine Ausweitung des Schienenangebots vorgesehen, für eine echte Mobilitätswende reicht es aber lange nicht. Zusätzliche Investitionen in den öffentlichen Verkehr sind daher ein Gebot der Stunde. Die AK fordert im Rahmen einer Klimaschutzmilliarde, die jährlich bis 2030 für Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele zur Verfügung gestellt werden sollen, den größten Teil, nämlich 550 Mio. jährlich für einen umfassenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weitere 40 Mio. jährlich für die Radinfrastruktur. □

Die Mobilitätsbedürfnisse und nicht der Wechsel der Antriebstechnologie müssen im Mittelpunkt stehen.

Zum Nachlesen:

Die Lissabon-Studie des ITF: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/15cpb_self-drivingcars.pdf und eine Zusammenfassung https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/martinezviegas_trb2016.pdf

INTERVIEW MIT BEATE LITTIG

IST EINE TRENDWENDE IN SICHT?

Zivilgesellschaft und Medien machen die Dringlichkeit einer wirksamen Klimapolitik in den letzten Monaten zunehmend zum Thema. Über die gesellschaftlichen Voraussetzungen einer klimapolitischen Trendwende spricht die Wirtschaft & Umwelt mit der Soziologin Beate Littig.

Klimaschutz ist aktuell eines der wichtigsten politischen Themen in Europa. Wovon wird es abhängen, ob nun entscheidene Schritte für eine zielführende Energiewende gesetzt werden?

In Österreich ist gerade Wahlkampf und da scheint keine Partei ohne Ankündigungen zur Klimapolitik auszukommen. Ob das mehr als Rhetorik ist, wird sich zeigen; in der Vergangenheit sind solche Ankündigungen schnell verpufft.

Man muss auch bedenken, dass sich weiterhin nur ein kleiner Teil der österreichischen Bevölkerung aktiv einbringt, sich z.B. an den Demonstrationen von Fridays for Future beteiligt.

Ich vermute, dass erst sehr großer Druck wie etwa die anstehenden CO₂-Kompensationszahlungen an die EU, gepaart mit noch mehr Hitzewellen und Starkregen sowie Einkommenseinbußen in der Landwirtschaft oder im Tourismus, zu größeren Veränderungen führen werden.

Sie beschäftigen sich in Ihren Arbeiten mit nachhaltiger Lebensführung. Was ist darunter zu verstehen? Gibt es Rollenvorbilder?

Eine nachhaltige Lebensführung heiße eine Alltagspraxis, die langfristig sozial- und umweltverträglich und global gerecht ist.

In der Regel ist das alltägliche Verhalten der meisten Menschen inkonsistent: Nachhaltigkeitsorientierte Praktiken in einzelnen Bereichen werden durch weniger nachhaltige in anderen wettgemacht.

Das gilt auch für die von uns beforschten alternativen Wohnformen,

auch wenn sie in einigen Bereichen vorbildhafte Experimente sind.

Welche Voraussetzungen braucht es, damit Menschen ihren Alltag nachhaltiger gestalten, etwa ihre Mobilitätsbedürfnisse klimaschonend erfüllen?

Grundsätzlich ist es so, dass menschliches Verhalten von vielfältigen Faktoren abhängt, in weiten Teilen erlernt ist und gerade, was den Alltag angeht, routinenhaft praktiziert wird.

Neben einer entsprechenden Infrastruktur, gehören zu den Verhaltensvoraussetzungen auch finanzielle Möglichkeiten, Gebote und Verbote mit entsprechender Belohnung oder Sanktionen, Einstellungen, affektive Vorlieben oder Abneigungen, Wissen, Kenntnisse und körperliche Fähigkeiten sowie die Verhaltensweisen von Peers und Vorbildern.

Soll Verkehrsverhalten verändert werden, muss an all diesen Stellschrauben gleichzeitig gedreht werden. Moralische Appelle allein nutzen da herzlich wenig. Soll also die Wahrscheinlichkeit für mehr Fahrradfahrten erhöht werden, bedarf es einer entsprechenden Fahrradinfrastruktur (z.B. wie in Kopenhagen), der Betonung z.B. des Gesundheitseffekts des Radelns (Promis als Vorbilder) und das Einüben des Radfahrens von Kindheit an. Dafür müssen politisch die Weichen gestellt werden, und da wird es ohne Einschränkungen für die weniger umweltverträglichen Fahrzeuge nicht gehen. Zentral wäre dabei Kostenwahrheit hinsichtlich des Autofahrens, Fliegens etc. und eine entsprechende Besteuerung.



Beate Littig koordiniert die Forschungsplattform sozial-ökologische Transformationsforschung am IHS in Wien und ist Dozentin für Soziologie an der Universität Wien. Die nachhaltige Zukunft der Arbeit steht dabei im Zentrum.