



Befragung von VerkehrsteilnehmerInnen



Multifunktionaler Stadtraum

# Partizipative Stadtentwicklung

Die unmittelbar betroffenen Menschen müssen selbst davon überzeugt sein, dass nachhaltige Mobilitätsformen ihre Lebensqualität verbessern und das Einzelindividuum daraus unverzichtbare Vorteile erzielt. UMWELT & energie führte dazu ein Gespräch mit der Umwelt- und Gesundheitspsychologin Mag.<sup>a</sup> Dr. Cornelia Ehmayer.

**U** MWELT & energie: Die von Ihnen ins Leben gerufene STADTPsychologie verfolgt das Ziel, die Lebensqualität in Städten durch professionelles Beteiligen der Bevölkerung zu erhöhen. Inwiefern sind partizipative Verfahren eine optimale Methode, eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung in dicht besiedelten Räumen sowie deren Einzugsgebieten umzusetzen?

**EHMAYER:** Mobilität ist ein Thema, das alle Menschen betrifft. Die aktive Mitarbeit der Bevölkerung an einem Mobilitätskonzept hilft einerseits, das eigene Mobilitätsverhalten besser zu verstehen und ermöglicht andererseits verkehrsplanerische Vorschläge, die sich am Lebensalltag der Menschen orientieren. Dieses Anknüpfen ist psychologisch unbedingt notwendig, da eine Verhaltensänderung nur dann beibehalten wird, wenn sie sich in bestehende Routinen und Gewohnheiten integrieren lässt. Umweltschutz alleine ist gerade beim Autofahren

kein ausreichendes Argument

für einen Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel. Wichtig ist neben verkehrstechnischen Maßnahmen ebenso der Faktor Motivation, d. h. Menschen anzuregen, einmal etwas Neues auszuprobieren und beispielsweise das Fahrrad für den Arbeitsweg zu nutzen. Ist die Erfahrung positiv, dann ist ein wichtiger Schritt in Richtung neue Mobilität gemacht. Generell kann gesagt werden, dass frühzeitiges Einbinden der Angst vor Veränderungen entgegenwirkt und die Menschen behutsam auf eine Verhaltensänderung vorbereitet.

**U & e:** Das Forschungsprojekt ITSworks, in das auch die STADTPsychologie eingebunden war, ging der Frage nach, ob die Nutzung des Routenplaners AnachB.at zu einer umweltschonenden Verkehrsmittelwahl

**Multimodale Routenplaner wie „AnachB“ erleichtern die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln.**

führt. Welche Ergebnisse konnten dabei erzielt werden?

**EHMAYER:** Zum Zeitpunkt des Projektes – im Jahr 2009 – war ein multimodaler Routenplaner, der verschiedene Verkehrsmittel kombiniert, etwas ganz Neues. Wir haben damals evaluiert, ob die Nutzung des multimodalen Routenplaners „AnachB“ zu einer umweltfreundlicheren Verkehrsmittelwahl führt. Die STADTPsychologie war für die qualitative Befragung im Rahmen einer Usability-Testung verantwortlich und begleitete und interviewte ein Team von rd. 40 Testpersonen über ein Jahr regelmäßig. Die Ergebnisse haben gezeigt, dass ein multimodaler Routenplaner umweltfreundliches Verkehrsverhalten fördert, weil die Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln vereinfacht wird. Beispielsweise wird der Umstieg von der Straßenbahn auf das Fahrrad durch das Zeigen von Citybike-Stationen leichter, der Umstieg vom Auto auf ein öffentliches Verkehrsmittel

**Neben verkehrstechnischen Maßnahmen ist v. a. Motivation erforderlich, um eine langfristige Verhaltensänderung zu erzielen.**



Das Mitwirken der Bevölkerung an Mobilitätskonzepten, ermöglicht verkehrsplanerische Vorschläge, die sich am Lebensalltag der Menschen orientieren.



Mag.ª Dr. Cornelia Ehmayer

durch die Anzeige von Parkgaragen ebenso. Im Folgeprojekt von ITSworks, myITS, wollten wir herausfinden, wie man einen Routenplaner optimal an Personen mit unterschiedlichen Bedürfnissen anpasst. So haben ältere Menschen ganz andere Bedürfnisse als jene, die mit Kleinkindern unterwegs sind. Durch myITS ist es beispielsweise möglich geworden, sich neben der schnellsten Route, je nach Bedürfnissen wahlweise Apotheken, City-Bike-Stationen oder Büchereien am Weg, einblenden zu lassen.

**U & e:** *Das Zufußgehen erlebt in Städten derzeit eine Renaissance. Wie kann man diese natürlichste menschliche Bewegungs-*

### Zu Fuß gehen ist die natürlichste, aber auch die demokratischste aller Fortbewegungsarten.

*form für einen möglichst großen Teil der Bevölkerung wieder attraktiv machen?*

**EHMAYER:** Zu Fuß gehen ist nicht nur die natürlichste, sondern auch die demokratischste aller Fortbewegungsarten: Es kostet nichts und kann selbst von älteren oder sozial schwachen Personen ausgeübt werden, sofern keine körperlichen Beeinträchtigungen vorliegen. Das Gehen fördert außerdem unmittelbare Interaktionen. Zudem haben fußgängerfreundliche Grätzler positive Effekte auf die Nachbarschaft: Können

Erledigungen per pedes durchgeführt werden und sind Orte des täglichen Bedarfs in kurzen Distanzen zu erreichen, fördert das spontane Begegnungen und stärkt das Gemeinschaftsgefühl. Ein weiterer, sehr reizvoller Zugang sich Städte anzueignen, ist die stadtpsychologische Methode „Empirischer Stadtspaziergang“: Wenn Orte, die man üblicherweise nur aus Autofahrer- oder Öffi-Perspektive kennt, einmal erwandert werden, schärft das die Wahrnehmung für Potenziale und Probleme eines Raumes. Um diese Art der Fortbewegung zu fördern, braucht es aber zunächst einmal optimale Rahmenbedingungen: Wenn Räume nicht attraktiv und sicher für Fußgängerinnen und Fußgänger sind, sondern sich etwa neben einer vielbefahrenen, lärmbelasteten Straße ohne Gehsteig befinden, lädt das kaum zum Gehen ein. Gibt es hingegen eine einladende Fußgängerzone, einen Bereich am Wasser oder mit Grünräumen, steigert das die Motivation, das Auto auch mal stehen zu lassen.

**U & e:** *Gibt es auch Angebote von STADTPsychologie, die sich speziell an kleinere Gemeinden bzw. Regionen richten und diese in ihrem Bestreben nach einer nachhaltigen Mobilitätsplanung aktiv unterstützen?*

**EHMAYER:** Hier ist besonders die von mir entwickelte Methode der „Aktivierenden Stadtdiagnose“ zu erwähnen. Diese kann sowohl bei größeren Städten als auch kleineren Gemeinden zur Anwendung kommen. Im Wesentlichen hilft die Methode dabei, die Zukunftspotenziale einer Kommune zu erkennen und eine zukunftsfähige Gemeindeentwicklung vorzubereiten. Die Vorgangsweise ist partizipativ angelegt und die Bewohnerinnen und Bewohner werden aktiv eingeladen, an der Entwicklung der Zukunftsperspektive ihrer Gemeinde mitzuarbeiten. Die STADTPsychologie war zudem im Herbst 2015 an der Mobilitätsbefragung in einer NÖ Bezirkshauptstadt beteiligt und dort für die Aktivierung im Vorfeld zuständig. Durch eine intensive direkte Kommunikation mit der Bevölkerung, d.h. telefonische und persönliche Beratungen, konnte eine hohe Beteiligung und ein hoher Rücklauf von Fragebögen erreicht werden. Aktuell arbeite ich an der Entwicklung eines Resilienz-Tests für Gemeinden, um herauszufinden, wie widerstandsfähig die eigene Kommune gegenüber Krisen ist. ☘

**Mag.ª Dr. Cornelia Ehmayer** hat 2001 die STADTPsychologie gegründet und seither zahlreiche partizipative Stadtentwicklungs- und Forschungsprojekte umgesetzt und begleitet.

[www.stadtpsychologie.at](http://www.stadtpsychologie.at)

© EHMAYER (4)