

Aktive Mobilität, ein Menschenrecht – Cycling „Made in Tutzing“

Im April 2008 fand in Tutzing ein internationales Kolloquium statt, Konferenzsprache Englisch, mit dem etwas sperrigen Titel „Human Powered Mobility“¹. Die englischen Muttersprachler fanden den Titel ziemlich unmöglich, die amerikanischen und andere dagegen interessant und nicht unangemessen. Die Veranstaltung selbst begeisterte alle der rund 100 Teilnehmer: die Aktiven aus europäischen Fahrradverbänden, interessierte Politiker und fahradaffine Wissenschaftler. So systematisch war zuvor noch nicht über die muskelbetriebene Mobilität referiert, nachgedacht und diskutiert worden. Dieses Colloquium setzte vieles in Gang, und es wurde die Geburtsstunde des weltweiten Wissenschaftler-Netzwerks „Scientists-for-Cycling“ der European Cyclists' Federation (ECF)².

Die Anregungsbedingungen für das Colloquium waren groß:

1. Die Velo-city-Konferenz 2007 in München war gerade vorbei mit glänzenden Beispielen aus der ganzen Welt des Radfahrens. Für den ECF war es eine wichtige Konferenz in der seit 1980 laufenden Serie mit gewichtigen politischen Forderungen. Dabei wurde auch klar, dass viele Politiker das Fahrrad nur in Lippenbekenntnissen zu schätzen wussten.
2. Mit der Perspektive auf die nächste Velo-city 2009 in Brüssel gab es die Zielsetzung für noch stärker akzentuierte politische Botschaften.
3. Das Fahrrad wuchs „aus sich heraus“: Wellness- und Gesundheitsbewusstsein waren innerhalb von zwei Jahrzehnten stark gewachsen, das Fahrrad gewann hier ebenso an Bedeutung wie im sanften Ökotourismus.
4. Mehrere Energie-/Öl-Krisen (1970, 1973, 1979, 2000ff) waren junge Vergangenheit, ein globaler Wandel im Energieverbrauch stand auf der Tagesordnung, und damit auch ein Wandel der Verkehrsszenarien.
5. Zum Klimawandel gab es mit dem Stern-Report (2006)³ erstmals eine Grundlage dieses Thema weltweit auf die Tagesordnung zu setzen, mehr Radverkehr gleich dazu.
6. Die Radfahrbewegung hatte in europäischen Ländern wie Deutschland zwar ihre Wurzeln in der inzwischen etablierten Umweltbewegung, das Radfahren selbst spielte jedoch in den politischen Programmen keine wirklich wesentliche Rolle. Eine Ausnahme bildeten fahradfreundliche Städte. Gleichzeitig versuchten Verbände wie der deutsche ADFC aus der „grünen Ecke“ herauszuwachsen. Es gab Positionierungsbedarf.
7. Die Velo-city-Konferenz 2007 in München erbrachte auch die Erkenntnis, dass es für weitreichenden Wandel eines theoretischen Fundaments bedarf. Wissenschaftliche Grundlagen für mehrere Facetten des Radfahrens gab es zwar, aber ein Kontext-orientierter Zugang fehlte, ebenso wie ausgearbeitete Paradigmen und Schlüsselbegriffe sowie damit einhergehend klare, fundierte Botschaften.

Kurz gesagt: es ging um nachhaltige Entwicklung – inhaltlich, strategisch und weit über bisher im Fahrrad-Sujet gekannte Grenzen hinaus. Den Boden für diesen Mut zu einer umfassenden Welt-Offenheit bot die Evangelische Akademie in Tutzing und zwar ganz besonders mit ihrem Referenten für nachhaltige Entwicklung Dr. Martin Held und den über viele Jahre entwickelten Inhalten und Netzwerken. Mir selbst war dies alles nicht fremd: Mit Martin Held verband mich eine persönliche Freundschaft seit Studientagen, am Institut für ökologische und ökonomische Psychologie der Universität Augsburg haben wir uns als Post-Graduates unsere akademischen Sporen verdient. In dieser Zeit, Ende der 1970er Jahre, kam ich auch zum ersten Male nach Tutzing und hatte gleich die Gelegenheit in der Rotunde mit dem sehr ehrenwerten damaligen Bayerischen Wirtschafts- und Verkehrsminister Anton Jaumann rhetorisch „die Klängen zu kreuzen“. In dieser akademischen Freiheit blieb ich der Evangelischen Akademie insbesondere bei nachhaltigen Themen weiterhin verbunden.

Vor diesem Hintergrund ist es leicht verständlich, dass ich Martin Held in das Programm-Komitee für die Velo-city 2007 berief, und dies bot dann auch Anlass genug für das geschilderte Colloquium. Die Zielsetzung: Eine Agenda zum Thema Fahrrad und nachhaltiger (Verkehrs-)Politik, die allen den Weg weisen kann: den akademischen Forschern, den Politikern, der Industrie, den Experten und den Aktiven in allen Feldern der Zivilgesellschaft.

Agenda Setting

Die Inhalts-Analyse der Velo-city Konferenzen von 1980 bis 2007 ergab vier Hauptthemenbereiche mit den jeweils damit einhergehenden Nutzenvorteilen des Radfahrens:

1. Mobilität im Rahmen von Stadt- und Verkehrsplanung,
2. Ökologie und Klimawandel,
3. Gesundheit,
4. Ökonomie.

Das internationale Colloquium in Tutzing erbrachte einen breiten Konsens für das fünfte „Key-issue“:

5. Energie und Ressourcen.

Damit haben wir 2008 im ECF das systematische Agenda-Setting zur Fahrrad-Politik gestartet. Aus heutiger Sicht ging damit ein Perspektivenwechsel für alle mit Fahrradentwicklung Befasste einher: Es ging nicht mehr um die Frage, was denn politisch mehr für das Radfahren getan werden könnte, sondern es ging plötzlich um die Frage, was denn mehr Radverkehr zur Lösung politischer Probleme in den genannten Hauptthemenfeldern beitragen würde.

Pointiert habe ich diese neue Frage bei der Velo-city Global 2010 in Kopenhagen an die Adresse politischer Entscheider gestellt⁴:

„Fragen Sie sich nicht, was Sie mehr für den Radverkehr tun können, fragen Sie sich, was mehr Radfahrer Ihrer eigenen Politik, einer nachhaltigen Politik, nützen können?!“

Das gleiche Frageschema lässt sich für alle anderen Akteure der Fahrradwelt durchdeklinieren, und so wurde es in Kopenhagen das Start-Paradigma beim Re-launch des globalen Städtenetzwerks „Cities-for-Cyclists“ und beim Launch des globalen Wissenschaftler-Netzwerks „Scientists-for-Cycling“.

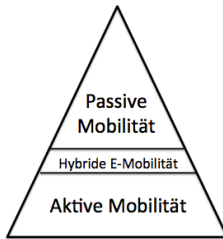
Wegen des weltweit steigenden Bedarfs an nachhaltigen Mobilitätslösungen haben wir von da an alle Politikfelder dahingehend erforscht, welchen Beitrag das Radfahren bei der Lösung unserer globalen Probleme leisten kann. Dieser Prozess wurde geleitet und fördernd begleitet vom „Scientists-for-Cycling“-Advisory Board⁵. Wissenschaftlich fundiert wurden so acht Hauptthemenfelder („Key-issues“) definiert:

1. Mobilität im Rahmen von Stadt- und Verkehrsplanung,
2. Ökologie und Klimawandel,
3. Gesundheit,
4. Ökonomie,
5. Energie und Ressourcen,
6. Raum- und Zeit,
7. Soziales,
8. Kulturelle Diversität.

Für Entscheider aller Couleur bedeuten diese acht „Key-issues“ verschiedene Investitionsziele – zum Beispiel im Ressort Gesundheit⁶ – womit die enormen Potentiale des Radfahrens erschlossen werden. Budgettechnisch und investitionspolitisch führt dies zu der ganz simplen Botschaft: „Investiere in einem Ressort, und bekomme die Benefits in sieben anderen gratis dazu!“

Aktive Mobilität – Passive Mobilität

Auch das Konzept der Aktiven Mobilität hat seine Wurzeln in Tutzing. Martin Held und Jörg Schindler haben die Grundidee zunächst in einen Workshop von Green City in München hineingetragen und es zur Grundlage der 'Slowmotion' –Bewegung gemacht⁷. Gemeinsam haben wir es weiterentwickelt⁸ und ich konnte es auf dem Weltverkehrs-Forum (ITF) 2011⁹ vorstellen. Vom ersten Augenblick an schien dieser Ansatz höchst willkommen, was m.E. nicht nur dem leichten Verständnis zu verdanken ist, sondern insbesondere auch den dringenden Bedarf signalisiert.



Die Mobilitätspyramide erklärt das Zusammenwirken von Aktiver Mobilität und Passiver Mobilität: In der vertikalen Schichtung haben wir die Reise-Distanzen von „nah“ bis „sehr weit“, die beiden Begriffe sind quasi selbsterklärend:

Unter aktiver Mobilität verstehen wir Selbstbeweglichkeit, die passive Mobilität wird angetrieben durch Fremdenergie.

Die Mobilitätspyramide wurde als leicht anwendbares Tool in die Welt gesetzt, um individuelles Mobilitätsverhalten zu analysieren und nachhaltiges Verhalten zu fördern. Dies geschieht auf der Grundlage der Zeitbudget-Anteile des Einzelnen mit der einfachen Zielsetzung soviel aktive Mobilität wie machbar zu ermöglichen.

In der Regel entspricht das derzeit geförderte Verkehrsverhalten nicht diesem Ansatz, dabei sind dessen Stärken als „integrierter Verkehr“ wohl bekannt. Dies bedeutet:

- Aktive und Passive Mobilität sind Teil eines komplementären Systems ...
- ... und nicht im derzeit diametralen Wettbewerb. Dies eben gilt es zu ändern.

Das Potential der Aktiven Mobilität, insbesondere Zulußgehen und Radfahren, wird weit unterschätzt. Dazu kommt potentialsteigernd ein schnell wachsendes Hybrid-Segment, das Aktive und Passive Mobilität kombiniert (grüner Sektor in der Grafik): Das Fahrrad als E-bike oder Pedelec¹⁰.

Das Verlangen der Menschen nach Aktiver Mobilität ist naturgemäß sehr hoch, aber das Wachstumspotential, also der machbare Zuwachs an Aktiver Mobilität, ist es nicht weniger.¹¹ Für Städte ist Aktive Mobilität lebenswichtig. Es macht sie sicherer, gesünder, lebens- und liebenswerter. Diese Lebensqualität zu fördern, heißt Städte für Menschen zu machen – und nicht für Autos¹². Mehr Investitionen in Aktive Mobilität ermöglichen daher den Wandel von der Nicht-Nachhaltigkeit zur Nachhaltigkeit, auf dass wir unseren Kindern eine menschengerechtere Welt hinterlassen.

Aktive Mobilität – ein Menschenrecht?

Die Diskussion über „Mobilität als Menschenrecht“ hat Konjunktur. Für Passive Mobilität kann ich mir dies nicht vorstellen, für Aktive Mobilität erscheint es mir dagegen evident. Auf dem Paradigma der Aktiven Mobilität aufbauend haben wir dies auch bereits in den folgenden Schritten gefordert, um diesem neuen Denkansatz und einer weltweiten Erneuerung zum Durchbruch zu verhelfen:

- (1) Unterzeichnung der „Charter of Vancouver“^{13 14 15} (Juni 2012),
- (2) Vorstellung des Menschenrechtsansatzes über Aktive Mobilität und globale Nachhaltigkeit beim 5. Weltforum für Menschenrechte¹⁶ (Mai 2013, Nantes),
- (3) Präsentation der „Cycling Economy 2.0“ auf der Velo-city in Wien, bei der Menschenrechte und ökonomisch-nachhaltiger Nutzen miteinander verknüpft werden¹⁷ (Juni 2013).

Dabei ist es von erheblicher Bedeutung, dass ein Menschenrecht nicht nur Schutz vor kriminellen oder kriegerischen Übergriffen auf die Freiheit und Würde des Menschen bedeutet, sondern drei wesentliche Dimensionen aufweist: Den Schutz (*Protection*), den Entfaltungsraum für ein menschliches Dasein (*Provision*) und das soziale Miteinander (*Participation*). Radfahren stärkt diese drei Dimensionen und fördert menschliche Maßstäbe¹⁸, und es kann in allen Gesellschaften, ob arm oder reich, praktiziert werden.

Die Agenda lebt

Die in Tutzing begonnene Agenda lebt. Neben den Umwelt-, Klima- und Energieproblemen sind es auch die Fragen der globalen Verteilungsgerechtigkeit, die nach Lösungen verlangen. Das Fahrrad kann nicht alles lösen, aber mehr aktive Mobilität mit insbesondere mehr Radverkehr liefert signifikante Lösungsbeiträge auf dem Weg in eine postfossile Gesellschaft und zeitig mehr globale Verteilungsgerechtigkeit. Dies belegen nicht nur eigene Arbeiten auf diesem Gebiet, sondern insbesondere grundsätzliche Arbeiten wie beispielsweise die des amerikanischen Ökonomie-

Preisträgers Josef Stiglitz, der den „Preis der Ungleichheit“¹⁹ einer fossilen Gesellschaft eindrucksvoll belegt.

Fünf Jahre nach dem Erstellen einer ersten Agenda in Tutzing war es Zeit für uns zu einer neuerlichen Standortbestimmung. Auch wenn alle Aktivitäten und Netzwerke inzwischen weltumspannend sind, so gab es für uns nur einen wirklich passenden Ort dafür: Die Evangelische Akademie Tutzing. Folgerichtig fand im November des vergangenen Jahres der internationale Workshop „Active Mobility – Public Space, Livability, Diversity – Setting Agendas for Cycling Related Research“ statt²⁰, mit Teilnehmern aus der ganzen Welt und vielen spannenden Beiträgen. Die Agenda mit ihrem wachsenden Gehalt erweist sich als Stimulanz für wissenschaftlich-interdisziplinäres Arbeiten, und sie hat so auch alle Velo-city-Konferenzen und die sie begleitenden „Scientists-for-Cycling“-Colloquien in Sevilla, Vancouver, Wien und jetzt in Adelaide beeinflusst. Sie wird aber ebenso zur strategischen Grundlage für die 'Cycling advocacy', also unsere politische Verbandsarbeit. Eine Zusammenfassung beider Aspekte bietet aktuell meine Jahresbotschaft für 2014 als dem Jahr, in dem Städte weltweit und vermehrt zu menschlichen Werten als Maßstab ihrer weiteren Entwicklung zurück finden²¹.

Die aus dem „*Agenda Setting*“ geborenen Ergebnisse belegen eindrucksvoll: Wir können und müssen neue Denkmodelle zum Radfahren präsentieren, um im akademischen wie im politischen Diskurs dabei zu sein.

Bei der Velo-city Global 2014 in Adelaide werden wir dazu einen weiteren Schritt gehen: Die „*World Cycling Alliance*“ wird aus der Taufe gehoben werden. Die weltweite Reputation unseres Themas und unsere Entwicklung als respektierte Adresse, aber auch die weltweit wachsende Nachfrage nach Fahrrad-Expertise zur Generierung nachhaltiger Entwicklung, ermöglichen diesen Schritt. Mit den Vereinten Nationen²² haben wir im gemeinsamen Interesse nachhaltiger Entwicklung und mit Blick auf die Nachhaltigkeitsziele 2015 bereits eine strategische Allianz schließen können. So eröffnet das, was wir in unzähligen kleinen Schritten begonnen haben, was seine Anfänge in Tutzing und seine Fortführung in vielen anderen Allianzen genommen hat, gute Perspektiven für eine nachhaltige Zukunft.

Der Autor ist Präsident der European Cyclists' Federation, Memmingen/Brüssel, Chair of the Advisory Board global ECF-Network Scientists for Cycling, Mitglied Gesprächskreis Die Transformateure – Akteure der Großen Transformation.

¹ ECF [2008]: Human Powered Mobility conference “Setting Agendas for Cycling Policy in Europe”, Evangelische Akademie Tutzing, April 20-22, 2008.

² Grundsätzliches zum ECF, der European Cyclists' Federation, unter: <http://www.ecf.com/about-us/manifesto/>

³ Stern, Nicholas [2006]: "Stern Review on The Economics of Climate Change (pre-publication edition) – Executive Summary". HM Treasury, London.

⁴ ECF [2010]: The re-launch of the global ECF network 'Cities-for-Cyclists' at the Velo-city Global conference in Copenhagen - <http://www.ecf.com/projects/cities-for-cyclists/who/>

⁵ Global ECF network „Scientists-for-Cycling (S4C): <http://www.ecf.com/projects/scientists-for-cycling/>

⁶ HEAT for Cycling symposium [2013]: “The HEAT tool: Economic quantification of the health benefits of cycling: can it support changes in policy and practice? A review of experiences using the WHO Health Economic Assessment Tool (HEAT)” by Christian Schweitzer (WHO, Switzerland), Nick Cavill (Cavill Associates) and Robert Thaler (Federal Ministry of Environment, Austria), chaired by Francesca Racioppi (WHO); “Health Benefits and Cycling Economy” session at Velo-city 2013, Vienna - See more at: <http://velo-city2013.com/?p=5461#sthash.tvL11hHk.dpuf>

⁷ Netzwerk Slowmotion [2011]: Mobilitätspyramide 2010. Mobilität genießen: menschenfreundlich, klimaverträglich. 2. überarbeitete Auflage. Oktober 2011. München: Green City.

⁸ Held, Martin; Neun, Manfred; Schindler, Jörg [2013]: Mobilitätspyramide und Active-Mobility-Index (AMI) – Soziale Innovationen des Netzwerks Slowmotion. In: VERKEHRSZEICHEN 1/2013, Berlin.

⁹ Neun, Manfred [2011]: More People Cycling More Often: “Take-off” to More Sustainable Transport for Society. International Transport Forum 2011 – A Delicate Balance plenary. Leipzig; see: http://www.internationaltransportforum.org/2011/pdf/Neun_cycling.pdf ; plus: ECF contributions continuing in 2012, 2013 ff.

¹⁰ http://www.gopedelec.eu/cms/index.php?option=com_content&view=article&id=86&Itemid=58

¹¹ Neun, Manfred [2012]: Rethinking the Last Mile: Cycle Logistics. International Transport Forum 2012, Leipzig; see: <http://2012.internationaltransportforum.org/popup-programme/35>

¹² Siehe vor allem: Gehl, Jan [2010]: Cities for People. Washington/Covelo/London: Island Press.

¹³ The Charter of Vancouver [June 2012]: see pt. 6 [Appendix] or – <http://www.ecf.com/about-us/manifesto/children-have-the-right-to-cycle/>

¹⁴ Neun, Manfred [2012]: Cycling for children: Social justice and sustainable futures. Plenary speech, introducing the Charter of Vancouver; Velo-city Global 2012, Vancouver, BC.

¹⁵ Paul Tranter [2012]: Creating cycle friendly cities? – It’s child’s play. Plenary speech; Velo-city Global 2012, Vancouver, BC.

¹⁶ Neun, Manfred [2013a]: Public Space and the Human Right on Active Mobility: How to use the impact of cycling for sustainability and Human Rights’ consideration. Presentation at the 5th World Forum on Human Rights in Nantes, May 25th, 2013.

¹⁷ Neun, Manfred [2013b]: “Cycling – The Best Investment to Combine Economic Benefits and Quality of Life.” Plenary speech at Velo-city 2013, Vienna. – sowie als Zusammenfassung: “Cycling Economy 2.0”; S. 86 in: The Sound of Cycling. Urban Cycling Cultures. Velo-city Vienna 2013 Konferenz Magazin, Wien.

¹⁸ Martin Held, Manfred Neun (2010): Cycling – The human scale of speed. In: “Wheelpaper”, the Velo-city 2010 magazine, Copenhagen June, 2010.

¹⁹ Stiglitz, Josef E. [2012]: Der Preis der Ungleichheit: Wie die Spaltung der Gesellschaft unsere Zukunft bedroht. Random House/Siedler, München 2012.

²⁰ ECF [2013]: Internationaler Workshop ‘Active Mobility – Public Space, Livability, Diversity – Setting Agendas for Cycling Related Research’. Evangelische Akademie Tutzing, 27.-29.11.2013.

²¹ Neun, Manfred [2014]: “2014 – The Year Global Cities Return to Human Values”. In: New Europe Special Edition, issue#1064, p. 98, Brussels January 2014. > <http://www.neurope.eu/article/2014-year-global-cities-return-human-values>

²² ECF [2014]: ‘UN-Habitat and European Cyclists’ Federation sign Memorandum of Understanding on promoting cycling as a sustainable means of transport worldwide’; UN-Habitat World Urban Forum 7 – 8. April 2014, Medellin, Columbia - See more at: http://www.ecf.com/press_release/un-habitat-and-ecf-sign-agreement-to-promote-cycling-worldwide/#sthash.7QBk9a1A.dpuf