

# MOBILITY MANIFEST

Community creates Mobility

---

gesellschaftliche  
VERANTWORTUNG. MOBILITÄT als  
~ gemeingut

Zukunft/der/Mobilität  
DEBATTE.

UNTERNEHMEN & Community  
STARTUPS & WISSENSCHAFT  
& ÖFFENTLICHER SEKTOR &  
ZIVILGESELLSCHAFT.

PHYSISCHER RAUM  
&  
Infrastruktur

fokus AUF  
BEDÜRFNISSE

KOSTEN & NOTWENDIGKEIT. Zukunfts-  
NACHHALTIGKEIT. schuss.

Mobilitäts-  
Ökosystem. Let's Go!

## Inhalt

Ziele dieses Manifests	4
Welche Ziele dieses Manifest nicht verfolgt	4
Mobilität als gesellschaftlicher Auftrag	6
1. Physischer Raum & Infrastruktur	6
2. Fokus auf Bedürfnisse	7
3. Kosten & Notwendigkeit	9
4. Nachhaltigkeit & Zukunftsschutz	10
5. Mobilitätsökosystem	10

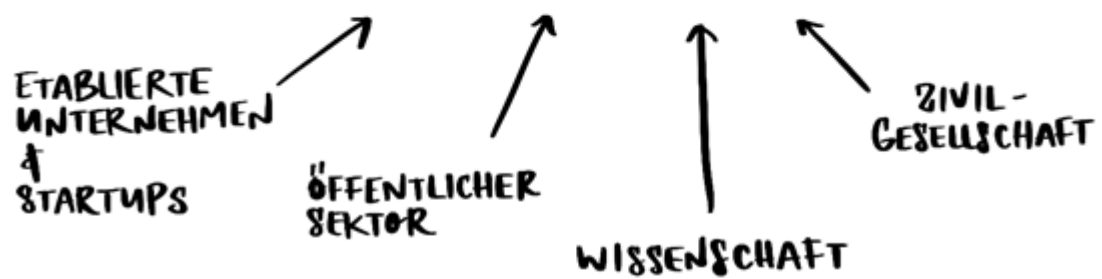
## Versionsverlauf

Manifest 0.1 – ÖBB Open Innovation – September 2019  
Manifest 0.2 – Institut für Höhere Studien – September 2019  
Manifest 0.3 – Fokusgruppe Mobility-Community – Oktober 2019  
Manifest 0.4 – Weiterentwicklung nach Vorstellung bei den DigitalDays – November 2019  
Manifest 0.5 – Abschluss der Erarbeitungsphase inkl. Inputs – Jänner 2020  
Manifest 0.6 – Fokusgruppe Mobility-Community Strukturierung – Februar 2020  
Manifest 1.0 – Veröffentlichung – Juli 2020

## Rückfragen und Input

Wir freuen uns über jeden Input zu diesem Manifest. Falls Sie/Du noch Input haben/hast – dann bitte jederzeit an [hallo@mobility.community](mailto:hallo@mobility.community) senden.

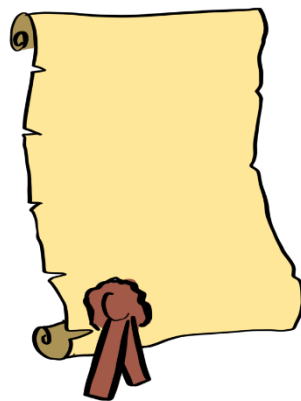
## UNSERE COMMUNITY:



## Ziele dieses Manifests

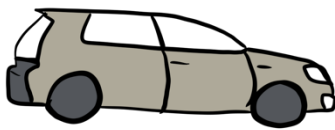
Wir wollen Mobilität für unsere Zukunft **gesamtheitlich** und in **gesellschaftlicher Verantwortung** weiterentwickeln. Deshalb hat eine Community-Gruppe in Österreich dieses Manifest erstellt. Folgende Ziele haben wir mit und für dieses Manifest formuliert:

- Wir wollen einen **Common Sense** zur Zukunft der Mobilität in Österreich (und über dessen Grenzen hinaus) schaffen.
- Wir wollen eine **Basis** schaffen, damit Organisationen, Startups, etablierte Firmen wie auch zivilgesellschaftliche Gruppen und BürgerInnen **zusammenarbeiten** können, um **Mobilität** als Gemeingut allen **bestmöglich zugänglich** zu machen. Dies bedeutet, dass Mobilität ganzheitlich verstanden wird und unterschiedliche Mobilitätsformen wie Zufußgehen oder Datenmobilität umfasst.
- Unser Ziel ist eine **gesellschaftliche Bewegung** mit ausreichend Momentum zu schaffen, um eine **öffentliche Debatte anzustoßen** und offene Fragen aufzuzeigen.
  - Besonders wichtig ist uns im Sinne des **Klimaschutzes** die Kostentragung durch Verursacher (im Zusammenhang mit Mobilität) - damit keine Abwälzung auf die Allgemeinheit mehr geschieht (**Verursacherprinzip**).
  - Ein ebenfalls zentraler Punkt stellt für uns ein Umdenken von Mobilität als reines Wettbewerbsszenario hin zu einer Mobilitäts-Ideologie im Sinne von "mobility commons" (**Mobilität als Gemeingut**) dar.
- Wir sehen die Notwendigkeit, diese Ziele in Form eines Mobilitätsökosystems (Community creates Mobility) zu verfolgen, welches von öffentlichen Organisationen moderiert werden soll



## Welche Ziele dieses Manifest nicht verfolgt

- Wir wollen **keine Werbung für einzelne Unternehmen** machen oder rein unternehmerische Eigeninteressen vertreten.
- Wir verstehen dieses Manifest auch **nicht als direkten Input für politische Prozesse oder bevorstehende Regierungsverhandlungen** und wollen kein individuelles Gesetz ändern.
- Dieses Manifest ist **kein Aktionsplan**, sondern **soll eine Richtung vorgeben in die zukünftige Mobilitätsinnovation** gedacht werden soll.

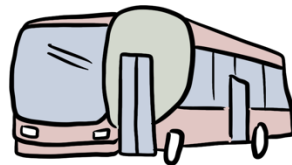
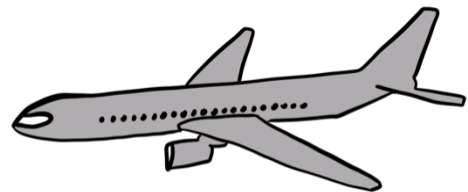
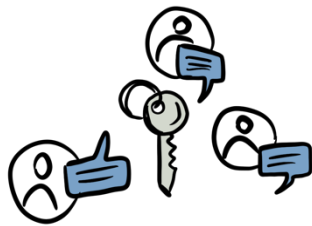


UNSERE VISION:

MOBILITÄT ALS GEMEINGUT

GEMEINSAM EIN GESAMTHEITLICHES VERSTÄNDNIS VON

EINER WÜNSCHENSWERTEN ZUKUNFT DER MOBILITÄT ERLANGEN



# Mobilität als gesellschaftlicher Auftrag

Wir, als **Mobility Community**, bestehend aus Playern des Mobility Ecosystems verstehen Mobilität als gesellschaftlichen Auftrag – im Sinne einer Erhaltung von Mobilität als Gemeingut – für die Allgemeinheit. Aus diesem Grundprinzip ergeben sich fünf entscheidende Bereiche:

1. Physischer Raum & Infrastruktur
2. Fokus auf Bedürfnisse
3. Kosten & Notwendigkeit von Mobilität
4. Nachhaltigkeit & Zukunftsschutz
5. sowie Mobilitäts-Ökosystem

## 1. Physischer Raum & Infrastruktur

### Physischer Raum

Wir wollen Diskussion darüber anregen, **“wo” Mobilität stattfinden bzw. welchen (öffentlichen) Raum man den unterschiedlichen Mobilitätsformen zur Verfügung stellen soll.** Die beschränkten Raumressourcen (besonders im urbanen Bereich) und die damit verbundenen Möglichkeiten der jeweiligen Mobilitätsformen, haben massive Auswirkung auf die individuelle Wahl der Mobilitätsform.



### Infrastruktur

Welche Infrastruktur haben wir, wie bewerten wir diese und welche brauchen wir? (Hardware, Software) – z.B. Glasfaser-Netzwerke, Ladestationen, Straßen, Schienen. **Wichtig dabei sind die Verlässlichkeit bei Funktionalität und Ressourcenverfügbarkeit.** Welche Möglichkeiten bieten Smartphones & 5G Internet, um in Zukunft die analoge durch eine digitale Infrastruktur zu ergänzen? Wie kann digitale Technologie (Augmented Reality, Sprachsteuerung, etc.) zu einem barrierefreien Zugang beitragen?

### Mobilität in Stadt und Land

Unser Ziel ist es, **flächendeckende öffentliche Mobilität durch Anbindung für alle Gebiete zu erreichen**, also die Mobilitätskette sicherzustellen. Dafür benötigt es

**unterschiedliche Raumkonzepte und Funktionen – entsprechend der Formen der Lebenswirklichkeiten** (diverse Konzepte) **und menschlichen Bedürfnissen** (Lebenswichtiges, Sicherheit, Zugehörigkeit, Anerkennung, Selbstverwirklichung).

## Vernetzte Mobilität

Wir sehen vernetzte Mobilität, die sowohl **Wege bündelt** (auch Personen und Güter gemeinsam) als auch **Daten bereitstellt**, als förderungswürdig.

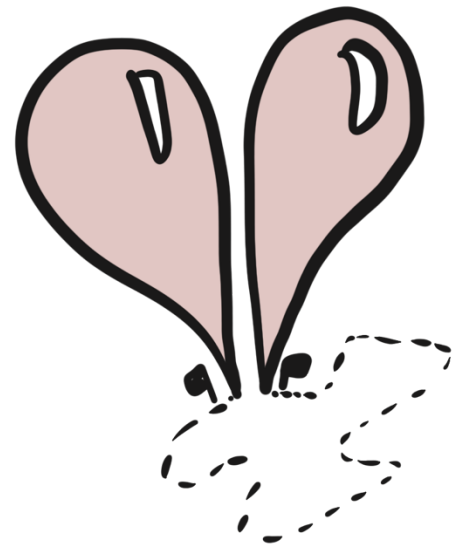
- Insbesondere das Thema Gütermobilität braucht mehr **Transparenz**, um Bewusstsein zu schaffen für die Möglichkeiten einer kombinierten Mobilität.
- Thema Individualverkehr & Öffentlicher Verkehr: wir sehen eine ganz **klare Verschmelzung statt Trennung und Widerspruch**, insbesondere im Sinne eines Bedürfnisfokus.

## 2. Fokus auf Bedürfnisse

### Mobilität als Gemeingut

Wir verstehen Mobilität als ein **ganzheitliches System, das alle zum Wohle aller nutzen und erhalten sollen**. Durch diese Leitidee werden private und öffentliche Interessen mit Prinzipien der Nachhaltigkeit, des Rechts und des fairen Zugangs in Einklang gebracht. In diesem Verständnis ist Mobilität inklusiv, pluralistisch und lehnt die Ausgrenzung von Personen oder Personengruppen ab. Wir streben sichere und freie Mobilität für alle Verkehrsteilnehmenden an, die Barrieren minimiert.

Investitionen in unser Mobilitätssystem sollen sich zuerst an den Werten **Fairness und Inklusion** orientieren und den **Zugang von benachteiligten Gruppen erhöhen**. Mobilität ist ein menschliches Grundrecht und muss humanistisch gedacht werden.



### Innovation beginnt bei gesellschaftlichen Bedürfnissen

Die Bedürfnisse der Allgemeinheit sollen im Fokus stehen und den Schwerpunkt für die Weiterentwicklung von Mobilitätskonzepten bilden. Im Zentrum aller Innovationen müssen zuerst **gesellschaftliche/menschliche Bedürfnisse** stehen, da Mobilität ein Teil unseres Leben ist (im Wechselspiel mit den Themen Infrastruktur & öffentlichem Verkehr). Mobilität soll deshalb **angenehm, sicher, schnell, leistbar, umweltschonend, uvm.** sein und sich nicht vorrangig auf Effizienz und (kurzfristige) Einsparung von Kosten konzentrieren.

Um den Bedürfnissen unterschiedlicher Menschen zu entsprechen, muss die **breite Diversität im Mobilitätskonsum berücksichtigt und ermöglicht werden**. Aktuelle Mobilitätssysteme, sowie deren Komfort und Sicherheit, orientieren sich oftmals an selektiven Gruppen (z.B. Autofahrende, männliche Verkehrsteilnehmer, etc.):

- Wie einfach ist der Zugang zur Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen?
- Wie definieren wir einen Rahmen für Gestaltung von Mobilität – um möglichst auch keine individuelle Luxusmobilität zu generieren?
- Es gilt: **Beim Menschen starten**. Die Diversität soll in der Mobilitätsplanung abgebildet werden.
- Es geht generell um Auflösung der Themen:
  - “Alter/Bildungsgrad vs. Komplexität/Digitalisierung”, “Topografie/Zersiedelung vs. Infrastruktur/öffentlicher Verkehr”
  - “Einkommen vs. Kosten”, sowie
  - “Mobilitätseinschränkung vs. Accessibility”

## Rahmenbedingungen für Innovation

Innovation hat als **Vorläufer Ideation und Inkubation**. Das Ökosystem muss es daher auch erlauben „in das Blaue“ hinein zu denken und Ideen mit der Hilfe der Stakeholder zu validieren. Im besten Falle existieren **Mobilitätslabore**, welche die Aufgabe haben Ideen auch aus der Zivilgesellschaft aufzugreifen und zu helfen die Nützlichkeit zu validieren.

## Inklusive Innovation

Wir plädieren für eine **möglichst breite Diversität in der Mobilitätserbringung** und auf der Angebotsseite – das bedeutet öffentliche Rahmenbedingungen sowie individuelle Angebote. Entscheidend ist, eine darauf abgestimmte Netzwerkplanung und Moderation als Verbindung insbesondere in der Planung.

- **Inkludierung relevanter Gruppen in Mobilitätsinnovation und Anwendung partizipativer Konzepte** (z.B. „Commoning“ - gewaltfreies, gemeinschaftliches und gegenseitliches Entwickeln und Pflegen von Gemeingütern), um vielfältige und BürgerInnen zentrierte Mobilitätskonzepte zu fördern.
- **Nicht-lineare Innovationsprozesse fördern:** Diversere Innovationsinteressen sollen dazu beitragen, dass Mobilität nicht nur für eine bestimmte Gruppe („weiße Manager“) leistbar und nutzbar ist (hier auch wichtige Faktoren: Race-Class-Gender).
- Dem Prinzip des Gemeinguts folgend ist die **Pluralität der Mobilitätsformen** ein entscheidendes Element. Dabei stehen nicht nur nachhaltige Antriebsformen (e-Mobility), sondern das Neudenken von Mobilitätsgestaltung, im Vordergrund.
  - Förderung der Pluralität um Bedarfe abzudecken (kein Selbstzweck)
  - Verwirklichung eines Möglichkeitsraums
  - „Imagine what you cannot imagine“ (insb. Habitus/Gewohnheiten) – Zukunftsvisionen außerhalb von rein technischen Lösungsansätzen denken



### 3. Kosten & Notwendigkeit



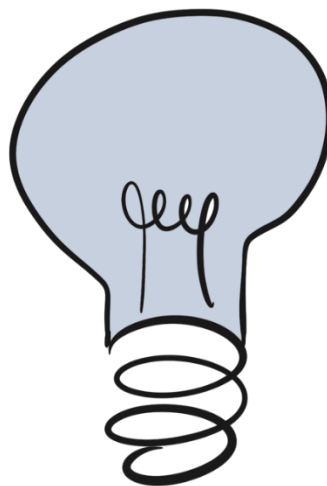
#### Kosten von Mobilität

Hier ist aus unserer Sicht eine lokale Prägung und eine volkswirtschaftliche (nicht nur betriebswirtschaftliche) Kostenbetrachtung entscheidend, um für mehr Kostenwahrheit nach dem **Verursacherprinzip** zu sorgen. **Investitionen in Mobilität sollten sich nach gesellschaftlichen Werten (wie Fairness und ökologischer Nachhaltigkeit) richten.** Mobilitätssysteme verursachen auch indirekte Kosten, insbesondere im Gesundheitssystem aber sie verändern über Immissionen auch den Wert von Immobilien, verschmutzen Fassaden etc.

#### Notwendigkeit von Mobilität

Verkehr und Mobilität als **Notwendigkeit für Zusammenleben in der Gesellschaft** – trotzdem gilt es folgende Fragen zu stellen:

- Wann ist physische Mobilität wirklich notwendig?
- Wann kann Mobilität digital stattfinden (z.B. Home-Office mit Video-Call)?
- Wie kann Raum- und Verkehrsplanung gestalterisch aktiv werden, um viele Wege obsolet zu machen oder zu verkürzen?



## 4. Nachhaltigkeit & Zukunftsschutz



Wir verstehen Nachhaltigkeit weiter als reinen Umweltschutz und wollen durch neue Mobilitätskonzepte die Zukunft für uns und die Generationen danach positiv beeinflussen. Deshalb sehen wir **Nachhaltigkeit als Muss**. Dabei gilt es nicht nur in technischen Lösungen zu denken, sondern **ganzheitlich zu denken** also auch so oft wie möglich natürliche Mobilitätsformen (zu Fuß) zu fördern und Pull-Faktoren (Infrastruktur) für aktive Mobilität zu fördern. Auch hier ist Transparenz und das damit verbundene Verursacherprinzip Schlüsselemente.

## 5. Mobilitätsökosystem



### Lebendiges Mobilitätsökosystem als Grundlage

Dazu braucht es **große (öffentliche) Organisationen, die als Ermöglicher und Supporter wirken**, dafür mit weniger Dominanz handeln und auch vorherrschende Annahmen in Frage stellen. Solche öffentlichen Organisationen können auch gesellschaftliche Bedürfnisse über ökonomische Interessen stellen und Mobilität für alle fördern. Wir sehen **öffentliche Verkehrsmittel als Herzstück eines nachhaltigen Mobilitätssystems** an. Sie sind ein Gemeingut – wie Bibliotheken oder Museen – und sollten zum

**Wohle der gesamten Gesellschaft beitragen** und einer Überbeanspruchung entgegenwirken.

### Gemeinsame Mobilitäts-Plattform(en)

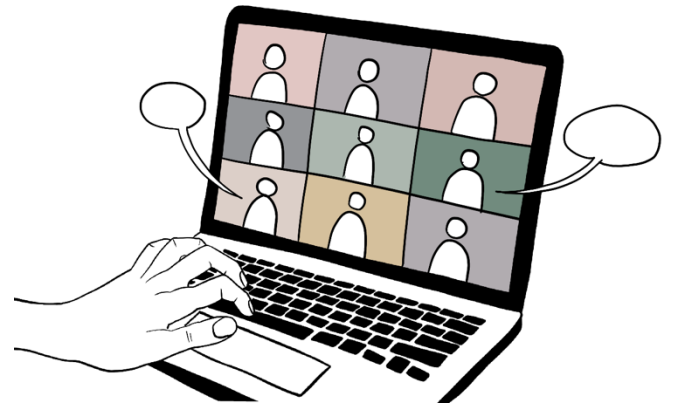
Dabei gilt es zu klären wie diese aussehen (virtuell?), wer welche Rolle hat und wie wir mit internationalen Plattformökonomien umgehen. Unser Fokus soll dabei auf **uneingeschränkter Zugänglichkeit und Partizipation, Demokratisierung von Daten,**

**Public Space & Justice** sowie **gesellschaftliche Zugehörigkeit** (Diversität, Genderneutralität, etc.) liegen.

## Digitaler Layer

Daten sind im Sinne des Gemeindenkens das neue Grundwasser. Für die **Bereitstellung von Mobilität als Gemeingut ist der Zugang zu Daten essentiell** – um möglichst vielen Playern die Gelegenheit zu bieten, darauf zuzugreifen und die Daten für die Entwicklung von Konzepten im Sinne der Allgemeinheit nutzen zu können.

Digitale Ökosysteme (also die gemeinsame Nutzung von Datenmengen) können nicht nur als Grundlage für „Mobility as a Service“ (MaaS), sondern auch für die Planung und die Qualitätskontrolle/Wartung von Mobilitätssystemen benutzt werden.



Standards im digitalen Layer sind essentiell, um die nötigen Skaleneffekte zu erlauben, damit eine österreichische Lösung mit den großen privatwirtschaftlichen Initiativen mithalten kann. Eine Fragmentierung in regionale Insellösungen ist am Endkonsumenten vorbei entwickelt und widerspricht dem Grundgedanken der Inklusion.