

Der Öffi-Nutzer als Verkehrsplaner

Mithilfe sozialer Medien könnten Bürger künftig bei der Planung neuer Verkehrskonzepte mitreden. Was Online-Games und Webportale bewirken, erforscht ein kalifornischer Städteplaner in Wien.

Sascha Aumüller

„Habe gerade nachgemessen – mein Hund hat eine Schnauzenlänge von ganzen drei Zentimetern. Jetzt find' dafür mal einen Beißkorb“, steht auf der Facebook-Seite der Wiener Linien. Das ordnungsgemäße Mitführen von Haustieren in Öffis wird dort ebenso heftig kommentiert wie mangelhafte Klimatisierung und sonstige Störungen in U-Bahn, Bim und Bus.

Ob sich die Verwendung sozialer Medien allerdings auch für die Bewältigung anderer Hürden von Verkehrsteilnehmern eignet, soll am 8. und 9. September auf einer internationalen Konferenz in Wien geklärt werden. Beim sechsten Verkehrs- und Transport-Forum des International Institute for Information Design werden rund zwei Dutzend Experten diskutieren, wie sich mit sozialen Netzwerken Reiseinformationen oder Dienstleistungen verbessern lassen (siehe Wissen).

Andrew Nash ist einer dieser Spezialisten, der einige sehr aktuelle Erfahrungswerte ans Rednerpult mitbringen wird. Nash arbeitet seit über 25 Jahren an innovativen Verkehrskonzepten für den urbanen Raum. Bis 2001 war er Geschäftsführer der San Francisco County Transportation Authority,



Sind alle Verkehrsteilnehmer glücklich? Das Online-Spiel „Busmeister“ gibt die Möglichkeit, direkt ins Geschehen einzugreifen und den Effekt zu beobachten.

Foto: Platogo

und bis 2007 forschte er am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme an der ETH Zürich.

Erst in Wien entschloss sich der studierte Bauingenieur und Städteplaner dazu, dieses Fachwissen als Consultant mit einem eigenen Unternehmen anzubieten. Vor etwas weniger als einem Jahr konnte er die Technologieagentur der Stadt Wien (ZIT) dafür gewinnen, im Rahmen der Initiative „Die Stadt 2020“ eine Bürgerbeteiligungsplattform als soziales Medium zu gestalten.

Das von der ZIT geförderte Projekt „Busmeister“ ist ursprünglich

als Online-Spiel konzipiert worden, das seinen Benutzern die Komplexität der Verkehrsplanung verdeutlichen sollte. Im Verlauf der Pilotphase wurde daraus „Green City Streets“ – eine breitere Plattform für weltweite Beispiele erfolgreicher Verkehrskonzepte und ein offenes Forum für Kommentare von Öffi-Benutzern.

Allerdings scheint dieses Social-Media-Konzept für die Einbindung von Bürgern in weitreichende städteplanerische Entscheidungen fast ein wenig zu komplex geraten zu sein, wie nun eine Evaluierung des Projekts von Anfang August zeigt.

„Didaktische Spiele müssen vor allem Spaß machen, damit sie ihren Zweck erfüllen. Die erste Version von ‚Busmeister‘ war vielen Benutzern zu kompliziert“, gesteht Nash. Vom dreifachen Angebot der Green-City-Streets-Seite – bestehend aus Spiel, Datenbank für gute Verkehrskonzepte und Forum – sei am häufigsten die Datenbank benutzt worden. Deren Klientel seien aber vorwiegend Profis aus der Branche, und die hätte man nicht vorrangig erreichen wollen, erklärt Nash.

Mit nichterfüllten Erwartungen an das Projekt sieht sich Nash daher vor allem im Bereich der Bürgerbeteiligung konfrontiert: „Benutzer von Öffis haben häufig Ideen, die den Planern verborgen bleiben. Soziale Medien wären grundsätzlich ideal dafür, innovativen Verkehrsunternehmen diese Erfahrungen mitzuteilen. Auf ‚Green City Streets‘ ist das jedoch nicht passiert.“

Richtig Kommunizieren

Verantwortlich dafür sind vermutlich mehrere Faktoren: Konzipiert wurde die Plattform für eine internationale Community in tendenziell jedem Ballungsraum dieser Welt, Kommunikationssprache ist Englisch. „Das war zu kosmopolitisch gedacht“, befürchtet Nash, „ein Wiener, der sich eine bessere Busführung erhofft, postet dort nicht, weil er nicht weiß, ob darauf überhaupt jemand reagiert.“

Auch die Frage der richtigen Platzierung eines solchen Forums drängt sich somit auf. Nash dazu: „Selbst Verkehrsunternehmen, die bereits zu den effizientesten der Welt gehören, haben es bislang abgelehnt, auf diese Art Kontakt zu ihren Kunden herzustellen.“

len. So ein soziales Netzwerk zu betreiben bedeutet immer zusätzliche Arbeit für den Kundendienst, und die öffentliche Einsehbarkeit von Beschwerden ist häufig unerwünscht. Intensiv diskutierte Themen, auf die eine Telefonhotline immer wieder gesondert reagieren muss, könnten so aber wesentlich besser gebündelt werden.“

Sinnvolle Bürgerinitiativen

Nash ist jedenfalls nach wie vor davon überzeugt, dass die Bürgerbeteiligung über soziale Medien und bei der Verkehrsplanung sinnvoll ist. In der Vergangenheit – wiewohl noch vor der großen Zeit von Facebook oder Twitter – hat er diesbezüglich zu viele gute Erfahrungen gemacht. „Wo die S-Bahn in San Francisco heute verläuft, haben nicht nur die Planer, sondern auch die Kunden entschieden. Und die bevorzugten Ampelschaltungen und baulich getrennten Fahrbahnen für Busse gehen in Zürich direkt auf eine Bürgerinitiative zurück. Die Bewohner der Stadt haben vor 30 Jahren darüber abgestimmt“, weiß Nash.

Abgestimmt wird heute freilich auch auf Facebook, allerdings hat eben ein „like“ oder „dislike“ keinerlei rechtsverbindlichen Charakter für Infrastrukturbetreiber. Nash setzt daher eher auf Bildung, die gewissermaßen auch spaßgesellschaftsfähig geworden ist: „Wir machen den ‚Busmeister‘ jetzt einfacher, denn der Zweck des Spiels ist ja noch immer intakt: Wer erst einmal eine grüne Ampel für den Bus aufgestellt hat, sieht, was das effektiv bringt, und wird sich in Zukunft dafür einsetzen“, hofft der Städteplaner.

www.greencitystreets.com

GEISTESBLITZ

Auf Nasa-Mission gegen Smog

Der Umweltphysiker Armin Wisthaler analysiert Schadstoffe in der Atmosphäre

Karin Krichmayr

Während der Schulzeit war Armin Wisthaler eher der Philosophie zugeneigt. So wie viele andere Jugendliche auch beschäftigten ihn die großen Fragen nach der Bedeutung des Lebens und des Universums. „Da war der Link zur Physik naheliegend“, meint Wisthaler. Also entschied er sich bei der Studienwahl für die Naturwissenschaften, in denen er „mehr Substanz“ sah.

In luftige Höhen zieht es ihn aber heute noch – weniger gedanklich als im wortwörtlichen Sinn: Als Spezialist für Atmosphärenchemie an der Uni Innsbruck ist er Smog und Luftschadstoffen auf der Spur. Zuletzt auch im Auftrag der US-Raumfahrtbehörde Nasa, die auf seine Expertise aufmerksam wurde. Bereits 2008 nahm er an einer Nasa-Mission in der Arktis teil, wo es darum ging, den Einfluss der Luftverschmutzung auf Eisschmelze und Weltklima zu analysieren.

Nun engagierte die Nasa Wisthaler und seinen Mitarbeiter Tomas Mikoviny als einziges ausländisches Team, um an der Mission „Discover-AQ“ mitzuwirken, einer mehrjährigen Studie zur Verbesserung der Vorhersage der Schadstoffbelastung in US-amerikanischen Ballungszentren.

1971 im Südtiroler Sterzing geboren, ging Wisthaler zum Physikstudium an die Uni Innsbruck, wo er sich nach dem Doktorat vom Assistenten zum Leiter einer For-



Armin Wisthaler: ständig in luftigen Höhen unterwegs. Foto: privat

schungsgruppe am Institut für Ionenphysik und angewandte Physik hinaufarbeitete. „Man muss schon ehrgeizig sein, um voranzukommen“, sagt er. „Es gehört aber auch viel Idealismus dazu, denn als junger Wissenschaftler muss man viele Hürden und unsichere Zeiten überwinden.“

Wisthaler blieb hartnäckig – und fand seinen Platz in der Umweltphysik, wo er sich auf die Analyse von Schadstoffspuren in der Atmosphäre spezialisiert hat. Mittlerweile führt er alle seine Projekte im Ausland durch. „Internationalität ist das Wichtigste für einen Forscher“, meint er.

Mit dabei ist stets ein Gerät namens PTR-MS. Wisthaler war qua-

si Geburtshelfer des sogenannten Protonenaustausch-Reaktions-Massenspektrometers und hat dessen Weiterentwicklung an der Uni Innsbruck begleitet. Der Apparat erlaubt eine sekundenschnelle Analyse der Luft auf Kohlenwasserstoffe, die an der Bildung von Ozon, Stickoxyden und Feinstaubpartikeln beteiligt sind.

Dies war auch beim jüngsten Nasa-Projekt gefragt: In insgesamt 14 achtstündigen Messflügen, die im Juni und Juli über dem smogbelasteten Großraum Washington-Baltimore durchgeführt wurden, nahmen die Innsbrucker Forscher in verschiedenen Höhen Luftproben.

Die Mission soll umfassende Daten bringen, um die Prognose von Grenzwertüberschreitungen zu verbessern. Längerfristig will die Nasa mit den gewonnenen Erkenntnissen Satelliten speisen, die die Luftqualität vom All aus überwachen sollen. „Derzeit können Satelliten nur Mittelwerte liefern, nicht aber, wie sich die Luft in Bodennähe zusammensetzt, also dort, wo Menschen sie einatmen“, erklärt Wisthaler. „Punktuellen Messstationen etwa für Ozon lassen wiederum keine großflächigen Aussagen zu.“

Seine Forschung wird Wisthaler demnächst im norwegischen Institut für Luftforschung fortsetzen – nicht zuletzt hätten „die prekäre Jobsituation und die begrenzten Möglichkeiten für junge Wissenschaftler in Österreich“ den Schritt nötig gemacht.

WISSEN

Facebook statt Fahrplan

In Zeiten neuer Medien haben auch traditionelle Informationssysteme wie simple Fahrpläne weitgehend ausgedient. Wie soziale Netzwerke am besten genutzt werden können, um Menschen in Zukunft reibungsloser von A nach B zu bringen, wird in der Konferenz Traffic, Transport and Social Media ausgelotet. Auf Einladung des International Institute for Information Design und des Verkehrsministeriums wird dieses Thema am

8. und 9. September von allen Seiten beleuchtet. Immerhin bieten Echtzeit-Informationen von Verkehrsteilnehmern via Twitter, Feedback per Facebook oder auf die Nutzer abgestimmte Reiseplanungssysteme allerhand Möglichkeiten. Internationale Forscher werden ihre Ideen präsentieren und über Erfahrungen – etwa im Krisenfall, wie in Japan nach dem Erdbeben – berichten. (red)

www.iiid-expertforum.net