

31 Mikromobilität aus der Sicht des Spazierschweber-Konzepts

„Mikromobilität ist die Grundlage aller Bindungen für die Strukturen des Lebens und der Gesellschaft“
(Hermann Knoflacher)

„Mikromobilität gilt als künftiger Trend für die aufstrebenden Megacities dieser Welt. Kleine wendige Elektroroller könnten eine Option sein, um überfüllten Großstädten und urbanem Verkehrschaos zu trotzen. Scooter und Roller ebnen auch den Weg für die Markteinführung von rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen.“

Quelle: Brünlinghaus, <http://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet-konzepte-fuer-den-stadtverkehr/3065432.html>

Prof. Hermann Knoflacher schreibt in seinem jüngsten Buch „Zurück zur Mobilität! Anstöße zum Umdenken“ (Ueberreuter, Sachbuch, Wien 2013) folgendes: „Geistige mal physische Mobilität ist eine Konstante“ und er verweist dann erläuternd auf „das Lill’sche Reisegesetz von 1889, Reiseweite mal Reishäufigkeit ist eine Konstante“. Im folgenden kritisiert Knoflacher heftig die verengte Sichtweise auf die Verkehrsproblematik, eine Kritik die das IHI teilt. Die „Wiener Zeitung“ bemängelt in einer Buchrezension jedoch, dass Knoflacher jeden Vorschlag zu einer Lösung schuldig bliebe. Die Lösung, so Knoflacher, stecke in der geistigen Mobilität, die er vermisse. Er sagt aber weiters: Räumliche Mikro- und geistige Mobilität brechen die auf Makromobilität gebaute Macht“. Ein klarer Hinweis darauf, dass der Einzelmensch durch gelebte (physische) Mikromobilität Einfluss auf das Verkehrsganze nehmen kann.

Hier setzen die Überlegungen des IHI an. Wenn man das Lill’sche Gesetz ernst nimmt, dann kommt man nicht umhin festzustellen, dass der Anteil an Mikromobilitätsakten im städtischen Verkehrssystem überwältigend groß im Vergleich zu den längeren Strecken ist, die monomodal (mit einem bestimmten Verkehrsmittel) zurückgelegt werden. Jeder Mikromobilitätsakt ist eine kleine „Reise“ im Sinne des Lill’schen Gesetzes. Das heißt aber, dass es sehr viele zeitkonsumierende Präparationsakte zu Beginn und zum Ende jedes einzelnen Mikromobilitätsaktes geben muss. Dort muss eine intelligente Lösung ansetzen. Das Spazierschweberkonzept geht davon aus, dass jeder einzelne Mikromobilitätsakt ein „Atom“ des Verkehrsgeschehens sei und die Summe dieser Atome und die Phasenübergänge zwischen diesen „Verkehrsatomen“ den Gesamtverkehrsprozess ergeben.

Aus der Sicht des Spazierschweber-Konzepts ist der Begriff Mikromobilität derzeit noch sehr unscharf definiert. Wo beginnt Mikromobilität, wo ist der Übergang zur Makromobilität? Ein Blick auf die Google-Bilder zum Suchbegriff „Mikromobilität“ zeigt hauptsächlich kleine Autos. Das IHI meint aber mit Mikromobilität die Mobilität zur Überwindung sehr kurzer Strecken und Einbeziehung der Lücken, die das derzeitige Verkehrssystem zwischen den Einzelsystemen aufweist. Vor allem die Systemübergänge sind die Domäne der Mikromobilität. Diese Bereiche der Mikromobilität werden von sogenannten Spazierschwebern abgedeckt, was die Assoziation mit lustvollem Flanieren wecken soll. Derzeit wird jeder Modalübergang mit „hetzen“ gleichgesetzt, weil es gilt, fremdbestimmte Zeitpunkte und Einstiegsorte punktgenau zu erreichen. Ein Verfehlen der Punktgenauigkeit wird vom System unbarmherzig mit teilweise enormen Zeitverlusten bestraft, was Stress und Ablehnung hervorruft. Die Frage, wann ein Gerät auf dem Weltmarkt als Spazierschwebegerät einzustufen ist, hat großen Einfluss auf die Vermarktungs-Strategie.

Außer Diskussion steht, dass die Mikromobilität für kleine und kleinste Verkehrsstrecken gilt. Wir gehen von einer Strecke von 5 – 5000 m aus (49% aller Autofahrten, s. Tab. u.). Das schließt Verkehrswege innerhalb und außerhalb von Räumlichkeiten ein. In modernen Städten gibt es längst Innenräume die bis an die Obergrenze dieser Definition reichen (Flughäfen, Einkaufszentren, Messe- und Sporthallen). Am kurzen Ende kann auch ein Verkehrsweg innerhalb eines Makro-Verkehrsmittel stattfinden (Schiff, Zug). Es gibt bei der Mikromobilität also auch ein Verschachtelungsphänomen.

1 2	A		C		D				F				G		H		I	J	K	L
	Länge (km)		Anteil (%)		FG		RF		ÖV		MIV		Anteil innerorts							
3	von	bis	76%	45%	5%	11%	100%	Quelle: aus verschiedenen Quellen hochgerechnet												
4	< 1 km	0	1	15%	29%	12%	16%	100%												
5	1 - 2,5 km	1	2,5	6%	18%	20%	22%	90%												
6	2,5 - 5 km	2,5	5	2%	5%	21%	22%	85%												
7	5 - 10 km	5	10	0%	2%	18%	16%	75%												
8	10 - 20 km	10	20		1%	17%	9%	35%												
9	20 - 50 km	20	50			8%	4%	10%												
10	> 50 km	50	100																	
11				100%	100%	100%	100%													
12																Zurück				
13	Durchschnittliche Weglänge (km)			1.06	2.34	17.01	11.32													
14																				

Quelle: Pfaffenbichler/Emberger 2011, *Climate-mobil*, Modul 2, *Instrumente der Mobilitätsbewertung* S. 40

Mikromobilität gilt hier definitionsgemäß immer bezogen auf das Einzelindividuum. Mehr-Personen-Verkehrsmittel gehören ex definitionem immer der Makromobilität zu. Nach der Methodik der Humaninformatik wird eine mobile Entität immer aus einem Menschen und einem Artefakt (Fahrzeug, Mobilitätshilfsmittel wie Schuhe, Spazierstock bis hin zu Rolltreppen etc.) gebildet, die für den Mikromobilitäts-Akt temporär ein symbiotisches System bilden. (siehe auch ausführlich im 29. IHI-Bericht). Innerhalb des symbiotischen Systems herrscht zwischen den Symbionten eine signifikant höhere Beziehungsdichte als gegenüber dem Umfeld. Die beiden Symbionten bewegen sich im Normalfall exakt mit synchroner Geschwindigkeit und in gleicher Richtung. Sie sind in ihrem Regelverhalten aufeinander abgestimmt. Der Funktionsablauf eines Einzelaktes der Mikromobilität läuft so ab:

1. Willensbildung des menschlichen Symbionten
2. Weg zum Artefakt.
3. Ankoppeln (Besteigen) des Artefakts durch den Menschen.
4. Hochfahren des Artefakts.
5. Variable Fortbewegung mit Stopp and Go Anteilen
6. Herunterfahren des Artefakts.
7. Verlassen des Artefakts.
8. Weg zum Endziel der Mikromobilitäts-Aktion

Diese Analyse ist deshalb so genau notwendig, weil die Anteile an Vorgängen, die nicht der eigentlichen Fortbewegung dienen, bei kurzen Wegen anteilig sehr hoch werden können. Es ist daher sinnvoll, den Prozess der Mikromobilität grundsätzlich in zwei Phasen zu teilen um die eigentliche Bewegung von der Ermöglichung derselben zu trennen:

1. Präparationsakte
2. Wegeleistung

In der allgemeinen Verkehrswissenschaft wird fast immer nur die Wegeleistung betrachtet. In der Mikromobilität sind aber die Präparationsakte von entscheidender Bedeutung. Immer dann, wenn viele kurze Streckenzyklen hintereinander bewältigt werden müssen, wie das Lill'sche Gesetz (Distanz mal Anzahl ist konstant) besagt, kann der Anteil der Präparationsakte an der gesamten Wegeleistung sehr hoch werden. Es gilt die Beziehung:

$$Gw = \Sigma (pi + wi)$$

Gw ist die gesamte Wegeleistung des Aktes der Mikromobilität

pi ist der einzelne Präparationsakt

wi ist die tatsächliche Teilverschiebeleistung des symbiotischen Mensch-Maschine-Systems für eine Teilstrecke

Σ ist die Summe aller Einzelakte

Wenn nun in einer Kette von Mikromobilitäts-Aktionen der Anteil der pi-Summe im Verhältnis zu den eigentliche Wegeleistungen sehr hoch wird, dann hat das Auswirkungen auf das Anforderungsprofil eines Verkehrsmittels.

Nehmen wir an, jemand sitzt an seinem Schreibtisch im Büro und will folgende Mikromobilitäts-Aktion durchführen:

Schreibtisch verlassen, in die Trafik eine Zeitung kaufen, zum Bäcker um eine Semmel zu holen und dann am Rückweg in einer bestimmten Auslage nachzusehen, ob der zuletzt gesehene Artikel noch da ist. Zurück zum Schreibtisch. Nun die Aufteilung in Einzelaktivitäten:

1.	p1:	Proband fasst den Entschluss und macht einen Plan	ca. 0,3 min
2.	p2:	Aufstehen vom Sessel	ca. 0,1 min
3.	w1:	Gang zur Türe	ca. 0,2 min
4.	w2:	Weg zum Aufzug	ca. 0,3 min
5.	p3:	Drücken des Knopfes und Warten auf den Aufzug	ca. 0,5 min
6.	p4:	Betreten des Aufzuges	ca. 0,1 min
7.	w3:	Fahrt mit dem Aufzug	ca. 0,3 min
8.	p5:	Verlassen des Aufzugs	ca. 0,1 min
9.	w4:	Weg zum Parkplatz	ca. 1,5 min
10.	p6:	Aufsperrn des Autos	ca. 0,1 min
11.	p7:	Einsteigen und Anschnallen	ca. 0,3 min
12.	p8:	Starten des Wagens	ca. 0,1 min
13.	p9:	Ausparken	ca. 0,5 min
14.	w5:	Fahrt zur Trafik	ca. 5,0 min
15.	p10:	Parkplatzsuche	ca. 3,0 min
16.	p11:	Einparken	ca. 0,8 min
17.	p12:	Abstellen des Motors, Abschnallen	ca. 0,1 min
18.	p13:	Aussteigen	ca. 0,3 min
19.	w6:	Weg in die Trafik	ca. 1,0 min
20.	w7:	Weg von der Trafik zu Bäcker	ca. 5,0 min
21.	w8:	Weg zum Parkplatz	ca. 5,0 min
22.	p14:	Aufsperrn des Autos	ca. 0,1 min
23.	p15:	Einsteigen und Anschnallen	ca. 0,3 min
24.	p16:	Starten des Wagens	ca. 0,1 min
25.	p17:	Ausparken	ca. 0,5 min
26.	w9:	Fahrt zum Büro	ca. 5,0 min
27.	p18:	Parkplatzsuche	ca. 6,0 min
28.	p19:	Einparken	ca. 0,8 min
29.	p20:	Abstellen des Motors, Abschnallen	ca. 0,1 min
30.	p21:	Aussteigen	ca. 0,5 min
31.	w10:	Gang v. Parkpl. zur Türe	ca. 2,5 min
32.	w11:	Weg zum Aufzug	ca. 0,3 min
33.	p22:	Drücken des Knopfes und Warten auf den Aufzug	ca. 0,5 min
34.	p23:	Betreten des Aufzuges	ca. 0,1 min
35.	w12:	Fahrt mit dem Aufzug	ca. 0,3 min
36.	p24:	Verlassen des Aufzugs	ca. 0,1min
37.	w13:	Weg zum Schreibtisch	ca. 0,3 min
Summe			ca.42.1min

Schon bei dieser einfachen Mikromobilitäts-Aktion kommen wir immerhin auf 37 Teilaktionen, wobei wir noch keine übermäßig hohe Auflösung der Einzelaktionen vorgenommen haben. Von diesen 37 Teilaktionen waren 24 Präparationsakte und 13 Wegeleistungen mittels dreier Verkehrsmittel (Beine,

Aufzug, Auto). Es zeigt sich dabei eine eindeutige Substitutionshierarchie. Die Beine können die beiden anderen Verkehrsmittel substituieren aber nicht umgekehrt.

Noch etwas fällt bei der Analyse dieser einfachen Geschichte auf: unser Proband setzt mehrere Intermodalitäts-Akte, d.h. er wechselt das Verkehrsmittel. Aber auch da gibt es bereits Verschachtelungsphänomene: im Aufzug nutzt er wohl ein anderes Verkehrsmittel als seine Beine, setzt aber trotzdem noch eine Mikromobilitäts-Aktion innerhalb der Kabine, wenn er in der Kabine Schritte macht.

Die gesamte Mikromobilitäts-Aktion dauert in diesem vereinfachten Beispiel ca. 42,1 min, davon sind ca.15 min für Präparationsakte verbraucht worden. Aber auch in den einzelnen Wegeleistungen steckt eine Effizienzreserve, wenn es nämlich gelänge, die Fußwege so mechanisch zu unterstützen, dass einerseits die Transportleistung des Individuums steigt und gleichzeitig der Übergang von einem Fortbewegungssystem zu einem anderen nahtlos möglich bleibt. Diese Eigenschaft, ergänzt durch weitere Parameter ergeben das Anforderungsprofil für eine neue Geräteklasse im Modal Split: das Spazierschwebegerät oder verkürzt, der „Spazierschweber“.

Gehen wir davon aus, wir hätten so ein Gerät das weniger als 10 kg wiegt, nur einen halben Quadratmeter Standfläche verbraucht, einen flexiblen Transportbehälter (Einkaufstasche) mit einem Volumen von 8-10 Liter besitzt und eine Wegeleistung von max. 20 km/h erreicht. Gleichzeitig ist das Gerät faltbar, um es jederzeit unter einer Sitzbank zu verstauen oder dass es „am Körper“ so eng getragen werden kann damit man in einem öffentlichen Verkehrsmittel keinen größeren Stellraum braucht, als ein Mensch mit einem Handkoffer. Nehmen wir an, wir hätten so einen perfekten „Spazierschweber“ zur Verfügung.

Wie sähe dann unser Testszenario aus? Wir sitzen wieder an unserem Schreibtisch und planen unsere kleinen Einkaufstour wie oben in der Tabelle. Auch p2 bleibt gleich. Dann jedoch ändert sich der weitere Vorgang.

1.	p1:	Proband fasst den Entschluss und macht einen Plan	ca. 0,3 min
2.	p2:	Aufstehen vom Sessel	ca. 0,1 min
3.	w1:	Zur Türe „schweben“	ca. 0,1 min
4.	w2:	Weg zum Aufzug „schweben“	ca. 0,1 min
5.	p3:	Drücken des Knopfes und Warten auf den Aufzug	ca. 0,5 min
6.	p4:	Betreten des Aufzuges	ca. 0,1 min
7.	w3:	Fahrt mit dem Aufzug	ca. 0,3 min
8.	p5:	Verlassen des Aufzugs	ca. 0,1 min
9.	w5:	Fahrt zur Trafik	ca. 9,0 min
10.	w6:	Weg in die Trafik	ca. 1,0 min
11.	w7:	Weg von der Trafik zu Bäcker „schweben“	ca. 3,0 min
12.	w9:	Zum Bürohaus „schweben“	ca. 9,0 min
13.	w10:	Zur Türe „schweben“	ca. 0,2 min
14.	w11:	Weg zum Aufzug „schweben“	ca. 0,1 min
15.	p22:	Drücken des Knopfes und Warten auf den Aufzug	ca. 0,5 min
16.	p23:	Betreten des Aufzuges	ca. 0,1 min
17.	w12:	Fahrt mit dem Aufzug	ca. 0,3 min
18.	p24:	Verlassen des Aufzugs	ca. 0,1min
19.	w13:	Weg zum Schreibtisch „schweben“	ca. 0,2 min
Summe			ca.24,2min

Wie leicht zu sehen ist, hat die Verwendung des Spazierschwebers das Testszenario dramatisch verändert. So sind aus 37 Teilprozessen nur mehr 19 geworden und die Gesamtzeit hat sich von 42,1 min auf 24,2 min verkürzt. Dies, obwohl das Auto im Stadtverkehr mit einer doppelt so hohen Durchschnittsgeschwindigkeit unterwegs war als der Spazierschweber. (30 km/h vs. 15 km/h). Die Gehstrecken im Ausgangsszenario wurden mit 4 km/h angenommen vs. 8 km/h des Spazierschwebers. In allen angegebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten sind die üblichen Verzögerungs-Ereignisse wie

Verkehrsampeln, Ausweichvorgänge oder erzwungen Stopps in der Normalauftrittswahrscheinlichkeit des jeweiligen Systems im Durchschnitt einkalkuliert. Die Strecken sind auch nicht direkt vergleichbar, weil jedes Verkehrsmittel eine eigene Mikro Streckenführung ergibt.

Die Hauptverluste beim Auto ergaben sich aus den parkplatzbezogenen Prozessen wie Parkplatzsuche, ein- und Ausparken, sowie die Entfernung des gefundenen Parkplatzes vom eigentlichen Ziel.

Bei veröffentlichten Analysen des Modal Split im innerstädtischen Individualverkehr wird ständig auch das Fahrrad ins Spiel gebracht. Das Fahrrad hat inzwischen eine immer mächtiger werdende Lobby, vor allem im politische Grün-Spektrum und bei Fitness-orientierten Verkehrsplanern. Das Fahrrad ist als Straßenfahrzeug anerkannt und darf daher auf Gehsteigen nur geschoben werden. In Städten wie Graz gibt es auch schon Zonen, wo die Radfahrer mit den Fußgängern in Konflikte kommen. Das hat nicht zuletzt mit der Eigenheit des Fahrrades zu tun, dass es nicht im Schritt-Tempo in Balance gehalten werden kann und daher im Gegensatz zum Spazierschweber zum schnelleren Fahren verleitet.

Wegen der traditionellen Bedeutung des Fahrrades im verkehrspolitischen Diskurs schließen wir daher ein Kontrollscenario für das Fahrrad an. Alle Annahmen über den Szenario-Ablauf gelten wie oben. Lediglich die Geschwindigkeit des Fahrrades wird mit ca. 20 km/h angenommen. Außerdem geht das Szenario von der Annahme aus, dass vor dem Bürohaus ein Fahrradständer existiert. Bis zum Schreibtisch darf das Fahrrad nicht mitgenommen werden. Vor den Geschäften wird das Fahrrad so wie der Spazierschweber einfach hingelehnt.

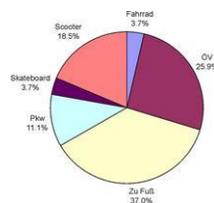
1.	p1:	Proband fasst den Entschluss und macht einen Plan	ca. 0,3 min
2.	p2:	Aufstehen vom Sessel	ca. 0,1 min
3.	w1:	Gang zur Türe	ca. 0,2 min
4.	w2:	Weg zum Aufzug	ca. 0,3 min
5.	p3:	Drücken des Knopfes und Warten auf den Aufzug	ca. 0,5 min
6.	p4:	Betreten des Aufzuges	ca. 0,1 min
7.	w3:	Fahrt mit dem Aufzug	ca. 0,3 min
8.	p5:	Verlassen des Aufzugs	ca. 0,1 min
9.	w4:	Weg zum Radständer	ca. 0,5 min
10.	p6:	Aufsperrern des Fahrrades	ca. 0,1 min
11.	w5:	Fahrt zur Trafik	ca. 7,5 min
12.	w6:	Weg in die Trafik	ca. 0,1 min
13.	w7:	Weg von der Trafik zu Bäcker radeln	ca. 2,0 min
14.	w9:	Rad-Fahrt zurück zum Bürohaus	ca. 8,5 min
15.	p19:	Einparken des Rades am Ständer, absperren	ca. 0,8 min
16.	w10:	Gang v. Radständer zur Türe	ca. 0,5 min
17.	w11:	Weg zum Aufzug	ca. 0,3 min
18.	p22:	Drücken des Knopfes und Warten auf den Aufzug	ca. 0,5 min
19.	p23:	Betreten des Aufzuges	ca. 0,1 min
20.	w12:	Fahrt mit dem Aufzug	ca. 0,3 min
21.	p24:	Verlassen des Aufzugs	ca. 0,1min
22.	w13:	Weg zum Schreibtisch	ca. 0,3min
Summe			ca.24,4min

Auch hier ist wiederum eine Verminderung der Prozessschritte auf 22 festzustellen, um drei mehr als beim Spazierschweber. Das ist auf das notwendige Abstellen des Rades am Fahrradständer zurückzuführen. In der Gesamtzeit sind Spazierschweber und Fahrrad praktisch gleich (24,4min vs. 24,2min).

Erst wenn es um Intermodalität geht, die hier ja nur beim Aufzug und bei den Fußwegen durch die Bürogänge auftrat, ist der Spazierschweber dem Fahrrad eindeutig überlegen. So ist beispielsweise die Intermodalität zum Car2go-Carsharing mit dem Fahrrad unmöglich. Bei U-Bahn und Tram ist Intermodalität mit dem Fahrrad nur sehr eingeschränkt möglich. Erst bei längeren Strecken bringt das Fahrrad Vorteile gegenüber dem Spazierschweber.

Abschließend sei noch ein Szenario gerechnet, dass ausschließlich zu Fuß abgegangen wird. Dieses Szenario ist bis auf die geringeren Durchschnittsgeschwindigkeiten identisch mit dem Spazierschweber-Szenario und ergibt eine Gesamtzeit von ca. 74min. Die Zeitunterschiede entstehen auf den langen Geh-Strecken (ca. 5km) in belebtem Stadtverkehr, so dass nicht mit einer hohen Geh-Geschwindigkeit zu rechnen ist, es wurde daher im Schnitt mit ca. 4kmh gerechnet (technische Stopps wie Straßenüberquerungen eingerechnet).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Spazierschweber in vielen Fällen dem Fahrrad überlegen ist, vor allem bei sehr kurzen intermodalen Mikromobilitätsaktionen. Die Intermodalität ist der entscheidende Faktor, der in der herkömmlichen Forschung immer wieder übersehen wird. Nur über die Intermodalität können die politisch stets eingeforderten Synergien zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen geschaffen werden. Was die Forderung rechtfertigt, die Geräteklasse „Spazierschweber“ endlich als eigenständige Modal-Split-Kategorie in der Verkehrsplanung und -forschung einzuführen. Eine Schulwegs-Befragung aus dem Jahre 2008 der TU-Wien unter Jung-Studenten hat beispielsweise diesen Modal Split gezeigt:



Quelle: TU-Wien, Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik

Wie die Grafik zeigt, sind in dieser Altersklasse sechsmal so viele „Spazierschweber“ (Skateboards, Scooter) unterwegs wie Radfahrer. De facto ist diese Fahrzeugklasse ohnehin schon auf dem Weg in den Modal Split des Stadtverkehrs. Nicht zuletzt auch durch die ambitionierte Aufklärungs-Arbeit des Spazierschweberclubs unter den Erwachsenen, die dazu geführt hat, dass in Wien ständig einige Spazierschweber unterwegs sind und Erfahrungen im praktischen Alltagsverkehr sammeln, die dann im Internet dokumentiert werden (<http://www.facebook.com/Spazierschweberclub>). Gleichzeitig sorgt diese Sichtbarkeit für öffentliche Wahrnehmbarkeit dieses neuen Phänomens. International sind zuletzt China als Herstellerland und Frankreich als Vermarkter aktiv geworden. Die Firma Oxelo hat nach eigenen Angaben ca. 5Mio EU in das Ultralight-Projekt „Klick“ investiert und argumentiert im Wesentlichen gleich wie der Spazierschweberclub (siehe <http://youtu.be/OipFJM6pGgQ>). Die österreichischen Versuche wie der Ucarver oder der Scooley sind offenbar bereits wieder aus dem Rennen. Der Trikke kann sich als Nische in der Nische noch halten wegen seiner besonderen Fahreigenschaften, ist aber zu schwer und zu groß, um „am Körper“ getragen zu werden. Die Segway-Klone wie der von der Wiener Firma Yoom importierte Robin ist in der Praxis nur in Innenräumen und auf sehr glatten Fahrbelägen verwendbar. Das Gleiche gilt auch für den Samsonite/Micro Rollerkoffer. BEKO setzt in seiner Spazierschweber-Strategie weiterhin auf den BEKO-Segel-Trikke ergänzt durch den neuen (chinesischen, von BEKO gemeinsam mit G&F importierten) BEKO-Scooter. Eine Eigen-Produktion in Österreich scheidet aus Kostengründen aus. Ob und wann die offizielle Verkehrspolitik sich für die Spazierschweber als eigene Modal-Split-Klasse interessiert und diese gar in die Verkehrsplanung einbezieht ist derzeit nicht abschätzbar. Auch die Verkehrs-Forschung ist noch nicht ausreichend auf dieses Thema aufmerksam geworden obwohl das IHI immer wieder den Kontakt sucht.

53. IHI Bericht, 2014