



magazin

Schritt für Schritt zur Mobilitätswende

Lösungen sichtbar und Veränderungen vorstellbar machen: Das ist der VCÖ-Mobilitätspreis. Und bewusst halten, dass in allen Mobilitäts- und Transportbereichen ständig neue Ideen und Problemlösungen umgesetzt werden.

Es sind oft kleine Schritte, die neue Sichtweisen eröffnen und Aha-Erlebnisse auslösen. Der VCÖ-Mobilitätspreis, der heuer zum 25. Mal vergeben wird, zeichnet solche Projekte aus und ist eine Blütenlese solcher Schritte.

Sie kennen das sicher: Oft fehlt die Vorstellungskraft, dass etwas auch anders funktionieren kann als gewohnt oder bekannt.

Der Verkehrsbereich ist stark von Routinen und festen Strukturen geprägt – die persönliche Mobilität ebenso wie Lösungen lokaler Verkehrsfragen oder in Wirtschaftszweigen, die ihr Geschäftsmodell möglichst unverändert erhalten wollen. So wurde das Auto jahrzehntelang als Allzweck-Fahrzeug präsentiert. Sein undifferenzierter Einsatz stößt zunehmend an Grenzen – weil Platz in wachsenden Städten Mangelware ist und sich die Prioritäten der Menschen ändern.

Dauerhaft beispielgebend

Zum Beispiel wird in vielen Städten und Gemeinden versucht, das Ortszentrum attraktiver zu gestalten. Auf Plätzen, die bisher fast nur zum Abstellen von Autos dienen, sollen Flächen und Ambiente für Märkte, Gastgärten oder Veranstaltungen gewonnen werden. Oft sind lokale Geschäfte dagegen, weil sie möglichst viele Parkplätze erhalten wollen. Dabei wird der Anteil jener Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto kommen, laut Untersuchungen regelmäßig überschätzt.

Nachzudenken, wie es anders als bisher funktionieren könnte, lohnt sich in jedem Fall. Sorgfältige und innovative Planung eröffnet unerkannte Möglichkeiten. Und es werden oft neue Ideen verwirklicht und neue Wege geschaffen, wie mehr Menschen zu Fuß oder mit dem Fahrrad in den Ort kommen können. Projekte wie die günstigen Netzkarten der Verkehrs-

bünde für Schülerinnen, Schüler und Lehrlinge sind ein gutes Beispiel für das Durchbrechen von Gewohnheiten. Sie prägen heute die Mobilität der Jugendlichen in ganz Österreich. Der VOR Verkehrsverbund Ost-Region erhielt dafür im Jahr 2013 als Vorreiter den VCÖ-Mobilitätspreis.

Der VCÖ-Mobilitätspreis holt seit 25 Jahren Pioniere und Ideen vor den Vorhang und rückt Leuchtturmprojekte ins Licht. Vieles davon ist heute bereits Standard. Die Projektdatenbank „Vorbildliche Verkehrsprojekte“ auf www.vcoe.at/projektdatenbank hält diese beispielgebenden Projekte präsent. Nicht nur solche, die ausgezeichnet, sondern alle, die eingereicht wurden. Mehr als 2.000 Projekte aus den vergangenen zehn Jahren.

>> Ihre Meinung an:
markus.gansterer@vcoe.at

2016-01

VCÖ –
Mobilität mit Zukunft
Pb.b. GZ 022030778M
Bräuhausgasse 7–9
1050 Wien
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

zum hinsetzen

www.veganova.at
Vega Nova 10 x in Österreich

HAG-Capisco animiert zum aktiven Sitzen. Passt sich perfekt höhenverstellbaren Arbeitsplätzen an.

veganova

1050 Wien, Margaretenstraße 82, T. 01 587 6067
1070 Wien, Westbahnstraße 12, T. 01 522 44 30
1080 Wien, Josefstädter Straße 63, T. 01 4030 273

Lebenräume

Weniger Tempo, Begegnungszonen – Straßen und Plätze werden wieder belebt. Siegesprojekte des VCÖ-Mobilitätspreises machen es vor.

>>Seite 4

Arbeitswege

Jobticket und Jobrad – immer mehr Betriebe machen es ihren Beschäftigten schmackhaft, umweltverträglich und gesund zur Arbeit zu kommen.

>>Seite 8

Mehr als 500 Green Taxis* fahren für SIE in Wien.

*Elektro, Erdgas und Hybrid

GREEN MOBILITÄT UMWELTSCHONEND

TAXI 40100

BEZAHLTE ANZEIGE

»» Verkehr in EUropa



Ohne Erdöl mobil

Von Ulla Rasmussen
VCÖ-Verkehrspolitik

Die Klimakonferenz in Paris hat es im Dezember 2015 öffentlich gemacht, bis zum Jahr 2050 müssen wir uns zu einer de-karbonisierten Gesellschaft entwickeln. Im Verkehr heißt das vor allem weg von der teuren und zerstörerischen Ölabhängigkeit! Die nötigen Maßnahmen sind zum Teil altbekannt, müssen aber verschärft oder verbessert und vor allem auf EU-Ebene initiiert werden. Etwa strengere CO₂-Grenzwerte für Autos, kombiniert mit neuem besseren Testzyklus und Tests im tatsächlichen Straßenverkehr. Und endlich solche Grenzwerte auch für Lkw. Auch bei effi-

»» Vorbildliche Projekte aus ganz Europa inspirieren und werden ausgezeichnet

zienteren Flugzeugen sind die EU und die globale Ebene gefordert. Diese Schritte sind notwendig, werden aber nicht ausreichen. Es braucht zudem vor Ort genau auf die lokalen Gegebenheiten angepasste Maßnahmen. Es gibt im Verkehrsbereich keine erfolgreiche „one size fits all“-Maßnahme. Es ist aber möglich, voneinander zu lernen, sich voneinander inspirieren zu lassen. Genau da setzt der VCÖ-Mobilitätspreis an. Dieser österreichweit größte Wettbewerb für nachhaltige Mobilität sucht auch vorbildliche Beispiele in Europa, um uns inspirieren zu lassen und um sie auszuzeichnen. So wurden bereits tolle internationale Projekte prämiert, wie die Paketmitnahme in Bussen in ländlicheren Regionen Deutschlands oder das beeindruckende Radwegenetz in der Hauptstadtregion Dänemarks. Genau diese Ideen, diese Inspiration brauchen wir, um endlich den Verkehr frei von fossiler Energie zu machen und trotzdem die Mobilität sicherzustellen.

»» Ihre Meinung dazu an: ulla.rasmussen@vcoe.at

»» VCÖ-Mobilitätspreis 2016

Gute Ideen vor den Vorhang!

In Stadt und Region umweltfreundlicher mobil – vorbildliche Projekte, die das ermöglichen, sind beim 25. VCÖ-Mobilitätspreis gesucht. Reichen Sie jetzt ein.



Keyimage: Projektblatt/Angela Böttich

Es braucht innovative Ideen und Projekte sowie mutige Pioniere, um Personenverkehr und Gütertransport auf Klimakurs zu bringen. Deshalb sind beim 25. VCÖ-Mobilitätspreis Projekte gesucht, die zukunftsweisende Lösungsansätze für diese Herausforderungen

liefern“, ruft VCÖ-Geschäftsführer Willi Nowak zur Teilnahme am VCÖ-Mobilitätspreis 2016 auf. Der VCÖ-Mobilitätspreis wird in Kooperation mit dem Verkehrsministerium, dem Umweltministerium und den ÖBB durchgeführt und ist Österreichs größter Wettbewerb für

nachhaltige Mobilität und effizienten Transport.

Wege zur Mobilitätswende

Die Gesellschaft befindet sich im Umbruch. Das Durchschnittsalter der Menschen steigt. Barrierefreiheit in der Mobilität wird für im-

»» VCÖ-Mobilitätspreis 2016 gestartet

> VCÖ-Mobilitätspreis Burgenland
v.l.n.r.: Willi Nowak (VCÖ-Geschäftsführung), Landeshauptmann Hans Niessl, Harald Wielander (ÖBB-Postbus)

> VCÖ-Mobilitätspreis Vorarlberg
v.l.n.r.: Landesrat Johannes Rauch, Markus Gansterer (VCÖ), Gerhard Mayer (Regionalmanager ÖBB-Personenverkehr AG)

> VCÖ-Mobilitätspreis
v.l.n.r.: Willi Nowak (VCÖ), Rolf Holub, Gerald Zwitnigg

»» VCÖ-World-Café

Vom Energie- zum Verkehrsparhaus – Siedlungen verkehrersparend entwickeln

7,4 Hektar, etwa die Fläche von zehn Fußballfeldern, werden in Österreich täglich durch neue Bau- und Verkehrsflächen versiegelt. Das ist dreimal mehr, als Österreichs Nachhaltigkeitskonzept zugesteht.

Das Haus im Grünen, die Widmung neuer Flächen, weil bestehende Reserven nicht verfügbar sind, fehlende Kompetenzen auf übergeordneten politischen Ebenen: „Es fehlt die Gesamtsicht“, fasst **Gregor Lahounik** von der Arbeiterkammer Wien die Wechselwirkung von Wohnbau und Raumplanung zusammen. Allen voran der Finanzausgleich, aber auch Förderungen, wie das Pendelpauschale müssen mit Blick auf den Raum überarbeitet werden, ergänzt **Melanie Lutz** vom Österreichischen Städtebund. Denn mit dem

begrenzten Gut Raum müsse behutsam umgegangen werden.

Kultur des Planens fördern

Die Raumplanung ist nicht Hindernis, sondern wirksames Instrument für die Gestaltung unserer Umwelt, sind sich die Teilnehmenden des VCÖ-World-Cafés einig. Eine Kultur des Planens müsse in Österreich gefördert, die Kompetenzen neu durchdacht werden.

Und die Bevölkerung ist verstärkt einzubeziehen. Das schaffe Bewusstsein über tatsächliche Auswirkungen und helfe, Strukturen aufzubauen, die das Zusammenleben im Ort fördern und weiterer Zersiedelung entgegenwirken. **Raphael Palla**, zuständig für die Raumentwicklung der autonomen Region Bozen: „Es gilt, der Bevölkerung Aktionsfreiräume zu schaffen. Die Planenden werden dabei zu Managern und Wegbereitern für die Interessensgruppen, die sich selbst einsetzen.“ Auch **Daniela Kain**, Pro-

grammmanagerin beim Klima- und Energiefonds, ist überzeugt: „Es steckt viel Kraft in der Selbstorganisation. Im Rahmen unserer Förderprogramme, etwa klimaaktiv mobil, können wir Impulse setzen, aber Ideen und Maßnahmen müssen von der Gemeinde getragen werden.“

Gemeinde-Kooperation bringt Erfolg

Übergeordnete Strategien in der Raumordnung, seien es gemeindeübergreifende Konzepte oder bundesweite Richtlinien, sind notwendig, Kooperationen ein Schlüssel zum Erfolg.

Kooperieren Gemeinden, zeigen sich gute Erfolge für eine verkehrersparende Siedlungsentwicklung. Ein interkommunaler Finanzausgleich wird von vielen als Anstoß zu ressourcenschonender Planung genannt. Dabei werden die Erträge aus der Kommunalsteuer bei gemeindeübergreifenden Projekten, etwa Betriebsansiedlung-

Impressum:

VCÖ-Magazin – für Mobilität mit Zukunft

Redaktion und Anzeigenleitung:

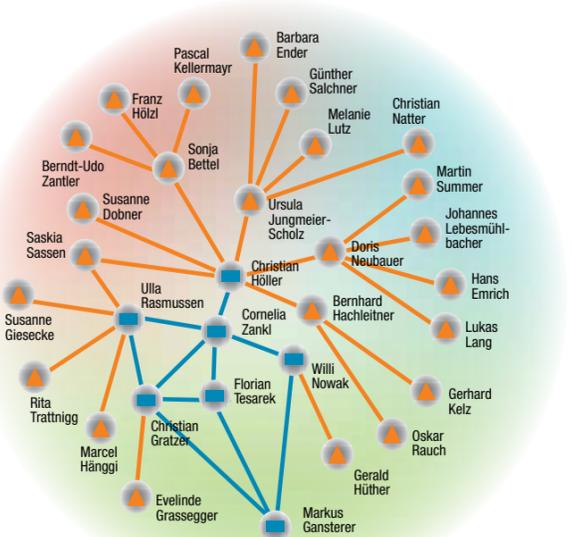
1050 Wien, Bräuhausgasse 7–9
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

Medieninhaber, Herausgeber:

VCÖ – Mobilität mit Zukunft,
1050 Wien, Bräuhausgasse 7–9
ZVR-Zahl: 674059554

Konto: ERSTE BANK
IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200
DVR-Nr. 0539856
UID-Nr. ATU 36822809
Zulassungs-Nr. GZ 02Z030778 M
Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autorin beziehungsweise des Autors wieder.
Layout: A BISS Z PRODUCTIONS
Herstellung: Druckerei Berger, 3580 Horn, Wiener Straße 80

Unter Beteiligung von:



Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz: Medieninhaber: gemeinnütziger Verein VCÖ, 1050 Wien. Geschäftsführung: Dr. Willi Nowak. Grundlegende Richtung gemäß Paragraf 25, Absatz 4 Mediengesetz: Das VCÖ-Magazin ist ein Medium zur Verbreitung der Ziele des VCÖ und dient insbesondere der Förderung ökologisch verträglicher, sozial gerechter und effizienter Mobilität durch Beiträge aus den Bereichen Verkehrspolitik, Verkehrswissenschaft, Verkehrspsychologie und Verkehrssicherheit.

mer mehr Menschen unverzichtbar, um selbstständig mobil zu bleiben. Die Digitalisierung ermöglicht auch im Verkehrsbereich viel, bringt aber auch neue Herausforderungen, etwa immer mehr Zustellverkehre durch den wachsenden Online-Handel. Der Trend zum Sharing unterstützt eine nachhaltige Mobilität durch gemeinsames Nutzen statt alleine zu besitzen. Die Folgen des Klimawandels können nur durch eine umfassende Mobilitätswende gebremst werden.

Lassen Sie sich nachahmen!

„Der VCÖ-Mobilitätspreis möchte motivieren, vorbildliche Projekte nachzuahmen, und Mut machen. Denn die umgesetzten Projekte zeigen vor allem eines: Verkehrsprobleme sind nachhaltig lösbar“, betont VCÖ-Geschäftsführer Nowak. Beim VCÖ-Mobilitätspreis können Unternehmen, Gemeinden, Städte, Schulen, Universitäten, Forschungseinrichtungen sowie Initiativen und Organisationen mit bereits verwirklichten Projekten teilnehmen. Das können neue technische oder planerische Lösungen sein, der Ausbau der Infrastruktur für umweltfreundliche

Mobilität, bessere Verknüpfung von Verkehrsmitteln, Anstöße zu multimodaler Mobilität, Wohn- und Siedlungsprojekte mit Mobilitätsangeboten, Verkehrsberuhigung im Ortsgebiet, Initiativen zu Carsharing oder E-Mobilität. Im Gütertransport können das sein: Maßnahmen für Smart Urban Logistic, Initiativen für klimafreundliche Zustelldienste oder

»Beim VCÖ-Mobilitätspreis sind innovative Projekte gesucht«

die Verlagerung von Gütertransport von der Straße auf die Schiene, etwa durch betriebliche Gleisanschlüsse. Privatpersonen können auch Ideen, die noch nicht verwirklicht sind, einreichen. Vorbildwirkung ist grenzenlos – auch Projekte aus anderen Staaten sind zur Teilnahme eingeladen!

Einreichschluss ist der 5. Juni 2016
Einreichen online über
www.vcoe.at/mobilitaetspreis

Erstmals mit Publikumsvoting!

Die eingereichten Projekte bewertet eine Fachjury. Erstmals wird es heuer auch ein Publikumsvoting geben. Im September 2016 werden in jedem Bundesland die besten Projekte prämiert sowie im Rahmen einer feierlichen Preisverleihung von Umweltminister Andra Ruppacher und Verkehrsminister Gerald Klug die besten Projekte aus ganz Österreich ausgezeichnet. Alle zum VCÖ-Mobilitätspreis eingereichten Projekte werden in der VCÖ-Online-Projekt Datenbank vorgestellt und sind als Ideenpool unter www.vcoe.at/projekt Datenbank abrufbar.

>> Weitere Informationen unter +43-(0)1-893 26 97 oder mobilitaetspreis@vcoe.at



Brigitte Hozang,
 Techn. Büro für Landschaftsplanung,
 Lektorin BOKU Wien

25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis



„Der Gewinn des VCÖ-Mobilitätspreises hat mich als Projektleiterin und die beteiligten Gemeinden Höflein a.d. Hohen Wand und Willendorf darin bestätigt, dass ein durchgängiges Wegesystem auch in ländlichen Gemeinden wichtig ist und von der Bevölkerung begrüßt wird. Das Bewusstsein für den Wert von sicheren Wegen wurde gestärkt. Ich hoffe, dass sich weitere Gemeinden zu alten und neuen Wegen entschließen werden.“

Projekt „Wege und Mobilität“
 VCÖ-Mobilitätspreis 2007

» VCÖ-Publikation

Urbaner Verkehr der Zukunft

Die neue VCÖ-Publikation „Urbaner Verkehr der Zukunft“ zeigt anhand von Zahlen, Fakten und zahlreichen nationalen und internationalen Beispielen, dass Städte eine Vorreiterrolle bei der Mobilitätswende einnehmen (müssen). Die faire Verteilung des Platzes zwischen den Mobilitätsformen, die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs für flächeneffiziente Mobilität in der Stadt und für die Vernetzung von Stadt- und Umland-Verkehr wird beleuchtet, ebenso wie die Themen Luftqualität, Gehen, Radfahren sowie Sharing-Konzepte. Ein weiterer Schwerpunkt liegt bei den Möglichkeiten für eine CO₂-freie Güterlogistik und urbane Logistik.



>> Sie können die neue VCÖ-Publikation um 30 Euro bestellen oder auf www.vcoe.at gratis downloaden.
T: +43-(0)1-8932697, E: vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at



Kärnten

> VCÖ-Mobilitätspreis Wien

> VCÖ-Mobilitätspreis Tirol

Geschäftsführung), Landesrat (ÖBB-Infrastruktur AG)

v.l.n.r.: Planungsdirektor Thomas Madreiter (Stadt Wien), Christian Gratzler (VCÖ), Michael Elsner (ÖBB-Personenverkehr AG)

v.l.n.r.: Markus Gansterer (VCÖ), Landeshauptmann-Stellvertreterin Ingrid Felipe, Alexander Jug (Regionalmanager ÖBB-Personenverkehr AG)



VCÖ-World-Café: Über 60 Fachleute diskutierten beim VCÖ-World Café, wie Siedlungsentwicklung anders werden kann.

gen, auf Basis einer freiwilligen interkommunalen Vereinbarung aufgeteilt. Einige oberösterreichische Gemeinden sind hier beispielgebend. Es gilt bundesweit, Maßnahmen und Strategien festzuschreiben, die einen Rahmen für eine verkehrssparende und damit umweltbewusste Siedlungsentwicklung abstecken. **Christian Wampera** vom bmvit weist etwa auf die Schwierigkeit hin, bei einer räumlich dispersen Siedlungsentwicklung ein gut funktionierendes und finanzierbares öffentliches Verkehrsangebot zu gewährleisten.

Ein wichtiger Schritt zu österreichweiten Konzepten ist für **Werner Thalhammer** vom bmflwu der im Jahr 2015 durch den Ministerrat beschlossene Maßnahmenplan zum Klimaschutzgesetz, welcher auch die

Energieraumplanung als Maßnahme enthält. Und er verweist auf die Wichtigkeit, dass alle Beteiligten bei der Umsetzung des Konzepts zusammenarbeiten: „Der Bund hat im Bereich Raumplanung de facto keine Kompetenzen und ist deshalb auf die Kooperationen mit den Bundesländern und anderen Akteurinnen und Akteuren angewiesen.“ **Gerhard Wannemacher**, Vize-Bürgermeister in Mödling, ist optimistisch: „Die Haltungen ändern sich, hin zu mehr Kooperationen. Langsam setzt sich die Einsicht durch, dass die großen Herausforderungen in der Raumordnung nur und besser gemeinsam gelöst werden können.“

Der VCÖ führte diese Veranstaltung durch in Kooperation mit Arbei-

terkammer Wien, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, klimaaktiv mobil, Klima- und Energiefonds, Land Salzburg, Land Steiermark, Österreichischer Städtebund, Stadtgemeinde Mödling, Stadtplanungsamt der Stadt Graz.

>> Mehr Informationen zum Thema in der VCÖ-Fachpublikation „Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität“ (2015), www.vcoe.at/publikationen



Ariane Messner,
 Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige

25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis



„Wir haben uns sehr über die Auszeichnung gefreut. Der VCÖ-Mobilitätspreis war ein zusätzlicher Ansporn, unser Engagement zur Förderung des Radfahrens in der gesamten Bevölkerung fortzuführen, und trägt dazu bei, Barrieren abzubauen.“

Projekt „Fahrradkurs für Migrantinnen“
 VCÖ-Mobilitätspreis 2012

klimaaktiv mobil sucht vorbildliche Raumplanungsprojekte!



Ihre lokale Mobilitätspolitik und Ihre Raumordnungsmaßnahmen tragen zu Energiewende und Klimaschutz bei? Dann werden Sie beziehungsweise Ihre Gemeinde klimaaktiv mobil Projektpartner!

klimaaktiv mobil, die Klimaschutzinitiative des BMFLUW, hat passende Angebote für mehr klimafreundliche Mobilität und unterstützt Sie bei der Umsetzung von umweltfreundlichen Projekten. **Gesucht sind Landesentwicklungsprogramme, Gemeindeentwicklungskonzepte, Flächenwidmungs- und Bebauungspläne oder Siedlungsprojekte**, die eine umweltfreundliche, klimaschonende und energieeffiziente Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner unterstützen.

Funktionsgemischte, maßvoll dichte und kompakte sowie nach dem Prinzip der Nähe und der Durchlässigkeit organisierte Siedlungen, Ortschaften und Gemeinden ermöglichen es den dort wohnenden Menschen, klimafreundlich mobil zu sein. Die attraktive Versorgung mit Einrichtungen und Gütern des täglichen Bedarfs vor Ort gewährleistet eine hohe Lebensqualität, da Erledigungen in kürzerer Zeit durchgeführt werden können. Sind die Alltagsziele zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlich gut und sicher erreichbar, fördert das die soziale Interaktion, und die Bevölkerung spart Geld. Bewegungsaktive Mobilität erhält gesund und reduziert die vom Verkehr verursachte Umweltbelastung.

Vorteile einer klimaaktiv mobil Projektpartnerschaft

In der klimaaktiv mobil Zielvereinbarung bekennen Sie sich zu einer nach den Prinzipien Funktionsmischung, Durchlässigkeit, Kompaktheit und Nähe ausgerichteten Ortsplanung und den damit erreichbaren Klimaschutzeffekten. Hierfür berechnet das klimaaktiv mobil Programm für Sie kostenlos den Umwelteffekt (jährlich eingesparte CO₂-Tonnen) Ihres Raumentwicklungsprojektes. Sie werden Teil des klimaaktiv Netzwerkes, für Ihre Leistungen zum Klimaschutz ausgezeichnet und Ihre Maßnahmen werden über die klimaaktiv Kommunikationskanäle österreichweit vorgestellt.

Weitere Informationen: komobile Gmunden GmbH, Kirchengasse 3, 4810 Gmunden; DI (FH) Marion Hiptmair, Tel: 07612-70 911, E-Mail: mobilitaetsmanagement@komobile.at.

25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis
Lebensraum Stadt **25**



Lebensraum statt Gefahrenzone

Tempo 30 in Graz: Mittlerweile unter anderem auch in Leoben, Dornbirn, Ansfelden, Mödling, Bad Ischl und Wolfurt.

Mit Tempolimits, Begegnungszonen und Fahrradstraßen werden Straßen wieder zu Lebensräumen. Und kreative Lösungen für den Öffentlichen Verkehr tragen dazu bei. Siegerprojekte quer durch die Geschichte des VCÖ-Mobilitätspreises machen es vor: Zuerst ausgezeichnet, dann vielfach nachgeahmt.

Von Ursula Jungmeier-Scholz

„Sharrow“ in Reutte: Eine Bodenmarkierung hält in Erinnerung, dass hier mit Radverkehr zu rechnen ist.

Es ist ein Teufelskreis: Fahren mehr Autos, fühlen sich die, die gehen und Rad fahren, unsicher – und steigen ins Auto. Dadurch nimmt die Unsicherheit zu. Aus dem Lebensraum Straße wird eine Gefahrenzone. Quer durch die 25-jährige Geschichte des VCÖ-Mobilitätspreises demonstrieren Projekte, wie sich dieser Teufelskreis durchbrechen lässt. Dabei zeigt sich: Funktioniert das System einmal, lassen sich selbst anfängliche Kritikerinnen und Kritiker überzeugen.

Akzeptanz wächst mit der Zeit

1991, ein Jahr bevor in Graz flächendeckend (außer auf Vorrangstraßen) Tempo 30 eingeführt wurde, standen gerade einmal 44 Prozent der Bevöl-

kerung dem Projekt positiv gegenüber. Drei Jahre danach mehr als drei Viertel und im Jahr 2014 sogar bereits 85 Prozent. Graz wagte als erste europäische Stadt diesen Schritt – und erhielt dafür den VCÖ-Mobilitätspreis.

»Das Motiv für Tempo 30 war ein pragmatisches«

Das Motiv für Tempo 30 war ein pragmatisches: „Als die ersten baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gesetzt wurden, ist der Druck aus der Bevölkerung so gewachsen, dass es unfinanzierbar gewesen wäre, überall Fahrbahnverschwengungen oder Schwellen zu errichten“, berichtet Barbara Ender, Leiterin des Ver-

kehrsreferates im Straßenamt. „Billiger war es, flächendeckend Tempo 30 vorzuschreiben.“ Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden reduzierte sich rasch und dauerhaft um 20 Prozent, während sie österreichweit durchschnittlich um etwa 1,5 Prozent sank.

Das 30er-Gebiet wird laufend nachjustiert, indem etwa zusätzliche Straßen auf Tempo 30 reduziert werden. „Die Gebiete dürfen allerdings nicht zu groß werden, sonst wird das Tempolimit nicht mehr eingehalten“, berichtet Ender. Vor Schulen darf auch auf Vorrangstraßen nur mehr 30 gefahren werden. Tempo 30 flächendeckend wurde mittlerweile auch von Leoben, Judenburg, Dornbirn, Ansfelden, Mödling, Bad Ischl und Wolfurt übernommen.

Regionalbus fährt im Stadtverkehr

Auch ländliche Regionen suchen Wege, um Straßen menschenfreundlicher zu gestalten. So beschäftigt sich der Verein Regionalentwicklung Außerfern REA auch mit Mobilität und moderiert Prozesse. Dafür gab es im Jahr 2007 den VCÖ-Mobilitätspreis. Ausgangspunkt war die Rettung der Außerfernbahn, es folgten ehrenamtliche Mikro-ÖV-Projekte wie das Ruftaxi Pflach.

Zwei Entwicklungen fanden erst kürzlich in der Bezirkshauptstadt Reutte statt: Die von Füßen kommenden überregionalen Busse enden nun nicht mehr beim Bahnhof, sondern werden als kleinstädtischer Öffentlicher Verkehr quer durch Reutte bis

» Literatur

Fortschrittsgeschichten
 Für einen guten Umgang mit Technik



Marcel Hänggi, S. Fischer Verlag, Frankfurt/Main 2015, 303 Seiten, EUR 13,40

Marcel Hänggi, Historiker und Wirtschaftsjournalist, entwickelt einen erfrischend unverbrauchten Blick auf die Technikgeschichte und den damit sonst meist verknüpften kontinuierlichen Siegeszug des Fortschritts. Er pickt sich zwölf Fallgeschichten heraus und stellt neben sieben „Dinge“ – Fortschrittsikonen wie Buch, Dampf und Rad – fünf „Treiber“, die die lineare Zwangsläufigkeit des technischen Fortschritts vom Podest holen, indem er sie um kulturelle, gesellschaftliche und ökonomische Kräfte ergänzt. So entzaubert er den Glauben, Technik und „Fortschritt“ würden linear, zielorientiert und alternativlos verlaufen. Es hätte auch anders kommen können. Das wird anhand der „Treiber“ Alternativen, Erfahrung, Spiel, Tempo und Versprechen deutlich, die immer wieder über Erfolg und Niederlage neuer Techniken entschieden haben. Eine sehr anregende und unterhaltsame Lektüre, die zahlreiche Aha-Erlebnisse beschert.

» Neue Wege gehen

»Es muss einfach nur „klick“ im Kopf machen«

Woher haben Sie den Mut für so gravierende Veränderungen genommen, wie sie das neue Verkehrskonzept für Wolfurt mit sich bringt?

Natter: Wir sind Klimabündnisgemeinde und e5-Gemeinde, da ist Mobilität ein wichtiges Thema. Klar braucht es für ein derartiges Projekt Mut und Stehvermögen.

Voraussetzung für das Gelingen war, dass wir stets die Bevölkerung und politische Organe mit einbezogen haben – und keine Diskussion gescheut haben.

Ließe sich der Wolfurter Weg auf andere Gemeinden übertragen?

Natter: Nicht auf alle, aber sicher auf viele. Wir erhalten immer wieder Anfragen anderer Gemeinden, die das Modell zumindest in einzelnen Quartieren übernehmen möchten. Werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen einmal ohne Emotionen betrachtet – der befürchtete Zeitverlust ist ja kaum messbar. Da muss es einfach nur „klick“ im Kopf machen.



Christian Natter
 Bürgermeister in Wolfurt/
 Vorarlberg



brompton.at

Foto: Gasser-Sharrow

Foto: Schögl-Graz-Straßenamt

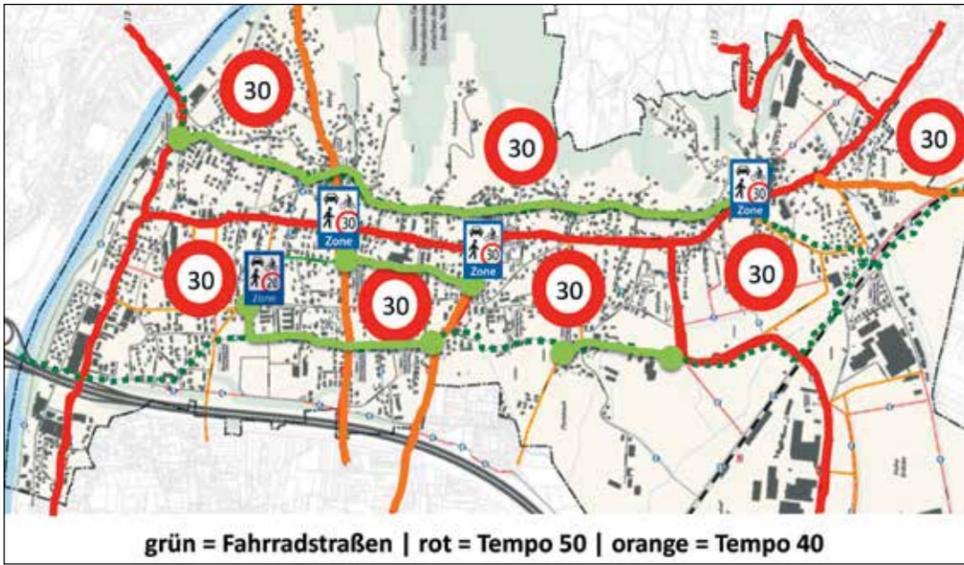


Abbildung: Wolfurt

zur Alpentherme weitergeführt. Und seit dem Jahr 2013 gibt es Sharrows (share = teilen, arrow = Pfeil), Bodenmarkierungen, die auf Radverkehr hinweisen. Da im Ort viele Straßen zu eng für Radwege sind, zieren die Fahrbahn dort Pfeile und Radpiktogramme, die signalisieren, dass hier Platz für Radfahrende ist. Jetzt trauen sich wieder mehr Menschen aufs Rad. Sorgenkind bleibt die staureiche Fernpassstraße, für die auf Landesebene gerade eine Mobilitätsstrategie erarbeitet wird. „Samstags sind wir oft richtig im Ort eingesperrt“, erzählt Günther Salchner vom Verein REA. Auch der Widerspruch zwischen dem regionalen Naturparktourismus und dem Motorradparadies auf den Bergstrecken bleibt ein heißes Thema.

Beim Reden kamen die Leut' zusammen

Aktiv agieren anstatt reagieren wollte der Bürgermeister von Wolfurt. Die Vorarlberger Kleinstadt wächst – und da jede neue Straße ein Gestaltungskonzept erfordert, wurde eine einheitliche Lösung beschlossen: Tempo 50

auf der Landesstraße, 40 auf Verbindungen zu den Nachbargemeinden, ansonsten Tempo 30. Vier Fahrradstraßen und eine Begegnungszonen – Verkehrskonzept aus einem Guss.

Nach gut zwei Jahren Vorbereitungszeit startete das Projekt im Jahr 2015. Als Lohn gab es den VCÖ-Mobilitätspreis 2015. Der sogenannte Wolfurter Weg basiert auf Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, die von diesen sehr aktiv wahrgenommen wurde. In acht Ortsteilgesprächen wurde der Nutzen erklärt – weniger Lärm, mehr Sicherheit – bei minimalem Zeitverlust. Zahlreiche informelle Diskussionen folgten. „Kurz vor der Einführung gab es schon recht heftige Wortmeldungen“, erinnert sich Natter. „Aber jetzt stehen rund drei Viertel der Veränderung positiv gegenüber.“ Ähnlich wie in Graz.

>> Weitere vorbildliche Projekte: www.vcoe.at/projekt Datenbank

Der Wolfurter Weg: Tempo 30, Fahrradstraßen, Begegnungszonen – Verkehrskonzept aus einem Guss.

>> Zur Autorin: Ursula Jungmeier-Scholz ist freie Journalistin in Graz.

Essen verschwenden ist Mist.

Rund ein Drittel unserer Lebensmittel landet im Müll. Gemeinsam können wir das ändern und dabei Umwelt und Geldbörse schonen. Wie das geht, erfahren Sie auf muttererde.at

MUTTER ERDE

ORF WIE WIR.

MUTTER ERDE dankt: easybank, Kronen Zeitung, Föhn

CROOZER
der geniale Kindertransporter

- 3in1
- Fahrradanhänger
- Kinderwagen
- Laufwagen
- Mit oder ohne Federung

Infos und Händlernachweis: info@fahrradstudio.at
www.fahrradstudio.at

FAHRRADSTUDIO
AMBROSCH & STIASNY



Um Sie in Wien und weltweit sicher ans Ziel zu bringen: Wir entwickeln das Herz der Elektromobilität weiter.

Straßenbahnen der Wiener Linien fahren seit Jahrzehnten sicher und effizient – angetrieben durch führende Technologie aus Österreich. Unsere Antriebslösungen sorgen in Schienenfahrzeugen für einen dauerhaften und zuverlässigen Herzschlag – in Wien und weltweit. Basis dafür sind unsere Innovationskraft, unsere Unabhängigkeit und unsere Leidenschaft für die Elektromobilität von morgen. Das macht uns zum Spezialisten für Traktionsmotoren, Generatoren und Getriebe über den gesamten Produktlebenszyklus.

www.traktionssysteme.at
TSA – Traktionssysteme Austria



>> Neue Wege gehen



Evelinde Grassegger
Leiterin der Abteilung Mobilität und Verkehrstechnologien im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

»Es ist wichtig, Kooperationen anzuregen, neue Bedürfnislagen aufzugreifen«

Der VCÖ-Mobilitätspreis zeichnet vorbildliche Lösungen aus. Sie setzen davor an und fördern die Entwicklung solcher Lösungen – warum ist das notwendig?

Grassegger: Ich freue mich, dass viele unserer Forschungsprojekte eine Auszeichnung beim VCÖ-Mobilitätspreis erhalten haben. Dies zeigt die Bedeutung von Forschung und technologischer Entwicklung für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems. Das Verkehrs- und Innovationsministerium hat eine lange Tradition missionsorientierter FTI-Programme im Bereich Mobilität. Dieser Bereich ist in hohem Maße bestimmt durch gesellschaftliche Prozesse, die Entwicklung neuer sozialer Bedürfnisse und Wertvorstellungen, durch raschen technologischen Wandel und durch das Erfordernis der Kooperation unterschiedlicher Akteurinnen und Akteure der Gesellschaft. Diese Aufgaben kann der private Sektor allein nicht lösen. Die Forschererfordernisse und Entwicklungsrisiken ebenso wie die Notwendigkeit strategischer Vorgaben der Verkehrspolitik bedürfen deshalb staatlicher Unterstützung, sowohl finanziell als auch in der Vernetzung. Das bmvit investiert dafür rund 20 Millionen Euro jährlich. Innovative Verkehrspolitik heißt jedoch auch, Schlüsselindustrien in Österreich zu stärken und wettbewerbsfähiger zu machen.

Ob Eisenbahn, Pharmazie, erneuerbare Energien oder Internet – die Ökonomin Mariana Mazzucato legt dar: Ohne staatlich geförderte Grundlagenforschung und Investitionen hätte es viele wirtschaftliche Entwicklungen nicht gegeben. Was kann der Staat, was private Unternehmen nicht können?

Grassegger: Die immer komplexer werdenden gesellschaftlichen Herausforderungen im Verkehr erfordern zunehmend neue, gesamtheitliche Innovationsansätze, um strukturelle Änderungen für ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem zu erreichen. Neben technologischen sind verstärkt auch organisatorische und soziale Innovationen notwendig, die eine interdisziplinäre Zusammenarbeit verschiedener Akteurinnen und Akteure erfordern. Mit dem FTI-Programm „Mobilität der Zukunft“ schreiben wir gezielt solche systemischen Lösungsansätze aus und führen dafür neue Instrumente wie Open Innovation, living lab, urbane Mobilitätslabore ein. Damit können bisher nicht berücksichtigte Akteurinnen und Akteure involviert und neue Bedürfnislagen aufgegriffen werden.



Ausgezeichnete Zustellung

Geschäftsidee trifft Überzeugung:
Seit 15 Jahren erfolgreich – der Fahrradfensterputzer Pascal Kellermayr.

Im Stadtbild größerer Städte sind immer öfter Transporträder von Firmen zu sehen, die den Einkauf vom Supermarkt oder eine Essenbestellung zu den Kundinnen und Kunden liefern. Oder das Equipment zum Fensterputzen mitbringen. Von Sonja Bettel

CO₂-neutral zugestellt:
Die Post AG reduzierte CO₂-Emissionen bei Zustellung um 20 Prozent.

Pascal Kellermayr ist ein Pionier. Im Jahr 2002 gründete er ein Kleinunternehmen, das sich auf die Reinigung von Fenstern in privaten Haushalten spezialisiert hat und auch vor schwer zugänglichen Dachfenstern oder Oberlichtern nicht zurückschreckt. Die Wege zu seinen Kunden legt er mit dem Fahrrad und einem Anhänger zurück, den er selbst geplant und gemeinsam mit einer Metallbaufirma umgesetzt hat. Auf dem Radanhänger kann er seine Werkzeuge inklusive einer zusammenklappbaren Leiter verstauen. Der „Fahrrad-Fensterputzer“ wurde damit Gesamtsieger des VCÖ-Mobilitätspreises 2004, im Jahr darauf erhielt er auch den Umweltpreis der Stadt Wien. Wie geht es ihm heute?

„Ich habe den Anhänger optimiert und fahre selbst das ganze Jahr über damit“, berichtet Pascal Kellermayr.

Er ist bis heute überzeugt von seinem umweltfreundlichen Transportsystem, das ihm auch hilft, Kosten zu sparen – einerseits für Anschaffung und Betrieb eines Autos, andererseits

»Das umweltfreundliche Transportsystem hilft auch, Kosten zu sparen«

für die Kurzparkzone. Obwohl flexibler als mit einem Auto findet auch er mit seinem Gespann nicht immer einen ausreichend großen Abstellplatz. Haben ihm die beiden Preise eigentlich etwas gebracht? „Vielleicht ein höheres Suchmaschinenranking für meine Website“, meint er, „aber den Kunden ist es egal, dass ich umweltfreundlich unterwegs bin, für die zählt nur, was es kostet.“

Unternehmensziel:
CO₂-neutral transportieren

Ein Unternehmen, bei dem Umweltmaßnahmen im Transport ganz schön ins Gewicht fallen, ist die Österreichische Post AG. Im Jahr 2010 verursachte sie CO₂-Emissionen in der Höhe von rund 90.000 Tonnen. Die Hälfte davon entstand im Bereich Transport. Im Jahr 2011 hat die Post AG deshalb die Initiative „CO₂ neutral zugestellt“ gestartet, mit der Emissionen so weit als möglich reduziert werden sollen. Oberste Priorität hat dabei die Vermeidung durch Umstellen auf Fahrzeuge mit geringerem Verbrauch bzw. auf Elektrofahrzeuge. CO₂-Emissionen, die (noch) nicht vermieden werden können, werden durch die Unterstützung von Klimaschutzprojekten kompensiert. Im Jahr 2012 erhielt die Österreichische Post AG dafür den VCÖ-Mobilitätspreis in

der Kategorie „Klimafreundlicher Güterverkehr“. Das Ziel der Post AG war, den CO₂-Ausstoß inklusive jenem externer Frächter von 2010 bis 2015 um 20 Prozent zu reduzieren. Im Nachhaltigkeitsbericht für 2014 (jener für 2015 liegt noch nicht vor) heißt es: „Die CO₂-Emissionen konnten im Zeitraum von 2010 bis 2014 um knapp 19 Prozent reduziert werden. Das Reduktionsziel für den Zeitraum 2010 bis 2015 liegt bei 20 Prozent und wird aufgrund der Entwicklung aller Voraussicht nach erfüllt werden.“

Einkaufen ohne Schlepperei

Ein Fünftel aller Wege in Österreich sind Einkaufsfahrten meist kürzer als fünf Kilometer. Dabei entstehen mit dem Auto gleich einmal 2,5 Kilogramm CO₂. Das ist so viel, wie ein kleiner Einkauf für Produktion und Transport verursacht. Wer dafür um-

Start von Mobilitätslösungen in Österreich

Im Jahr 2016 wird der VCÖ-Mobilitätspreis bereits zum 25. Mal verliehen. Viele Ideen und Lösungen, die seit dem Jahr 1992 vor den Vorhang geholt wurden, haben Schule gemacht und sind heute Standard. Eine kurze Zeitreise durch Innovationen und neue Lösungen für eine umweltfreundliche, sozial gerechte und ökonomisch effiziente Mobilität in Österreich.

1992
Tempo-30-Stadt:
Graz

1992
Carsharing startet:
Wien (AutoNative)
und Graz
(AutoTeilen)

1994
1. Discobus-Netz
in Österreich im
Burgenland

1995
NightLine
startet in Wien

1997
Gesetzliche
Feinstaub-
Grenzwerte
(Immissions-
schutzgesetz Luft)
beschlossen

1999
Einführung
Handy-Ticket
für Öffentlichen
Verkehr

2002
Citybike
startet in Wien



Foto: interspar/Eva Trift

weltfreundliche Alternativen anbietet, leistet also einen wichtigen Beitrag für den Klimaschutz.

Zwei Spar-Märkte in Salzburg, am Universitätsplatz und in Lehen, haben so ein Service vor drei Jahren eingeführt. Nach dem Einkauf können dort die Waren in einer Lieferbox deponiert werden und sie werden dann zwischen 11 und 19 Uhr um 2 Euro mit Elektrobikes und Anhänger zugestellt. Dafür gab es im Jahr 2013 den VCÖ-Mobilitätspreis in der Kategorie „Mobil in der Stadt“. Das Projekt führte zudem „arbeitsmarktferne“ Jugendliche an ein geregeltes Arbeitsleben heran, gefördert wurde es vom Land und der Stadt Salzburg und dem Sozialministerium. Leider ist die Förderung mittlerweile ausgelaufen, berichtet Franz Hölzl, zuständig für Nachhaltigkeit bei Spar in Salzburg. Jetzt fährt ein privater Botendienst. Die oft gehbehinderten Kundinnen und Kunden „haben eine riesen Freude, wenn die Lieferung kommt“, erzählt Hölzl.

Bei 20 Spar-Gourmet-Filialen in den Wiener Bezirken 1 bis 9 gibt es ein vergleichbares Service. Der so-

»Ein Fünftel aller Wege in Österreich sind Einkaufsfahrten«

zial-ökonomische Betrieb „Michl's“ arbeitet im Auftrag von Spar mit arbeitslosen Menschen im Alter von 50 Jahren aufwärts. Berndt-Udo Zantler von „Michl's bringt's“ sieht das auch als Beitrag zu einer „smart city“: „Wer zum Beispiel in der Früh ins Geschäft geht und eine Jause kauft, kann gleich den Einkauf miterledigen. Am

Einkaufen ohne zu schleppen: Spar setzt auf Lieferbox und Fahrrad-zustelldienst – in Salzburg und Wien.

Abend, nach der Heimkehr von der Arbeit, wird geliefert.“ Ideal sei das Service auch für ältere Menschen, die sich keine Gedanken machen müssen, wie sie den Einkauf nach Hause transportieren.

Preis als Bestätigung

Die Bedeutung umweltfreundlicher Zustellung hat auch der Merkur-Supermarkt erkannt. Wer bei Merkur am Hohen Markt in Wien einkauft, kann sich seit Mai 2013 den Einkauf mit einem Lastenrad in die Wiener Bezirke 1 bis 9 sowie 20 zustellen las-

»Lieferservice löst Parkplatzproblem beim Innenstadt-Einkauf«

sen. Dafür gab es im Jahr 2014 eine Auszeichnung beim VCÖ-Mobilitätspreis. „Wir waren für unsere Kundinnen und Kunden auf der Suche nach einer Service-Innovation, die für noch mehr Komfort beim Einkauf sorgt und gleichzeitig nachhaltig ist“, so Paul Pöttschacher von der Rewe International Unternehmenskommunikation. Der Preis sei eine tolle Bestätigung gewesen. Das Projekt wurde gemeinsam mit dem Spezialisten für Zweiradkonzepte Goodville Mobility entwickelt und umgesetzt. Im Jahr 2015 gab es rund 7.800 Lieferungen. Für einen Einkauf unter 50 Euro kostet das 5 Euro, darüber ist es gratis. Vor allem für schwere Getränkeboxen ist das Service ideal, denn im 1. Bezirk gibt es kaum Parkplätze für eine Einkaufsfahrt mit dem Auto.

>> Zur Autorin: Sonja Bettel ist freie Journalistin. <http://bettel.at>

>> Weitere vorbildliche Projekte: www.vcoe.at/projekt Datenbank

Generalverkehrs-konzept St. Pölten 2014



Die Verfasser von Mobilitäts- und Verkehrskonzepten bleiben im Allgemeinen im Hintergrund, deshalb sind Planungsgrundsätze und Haltungen zumeist verborgen und können nur erahnt werden. Mit welcher Haltung gehen wir an Verkehrskonzepte heran:

- **Rollenverständnis**
Planung heißt, Handlungen vorzubereiten. Dieser Satz zielt auf kurzfristig umsetzbare Maßnahmen und enthält eine gewisse Pragmatik, die manche Visionäre kritisieren. Die Kunst ist, konkrete Handlungen mit neuen Perspektiven in Balance zu bringen. Solche neuen Perspektiven anzubieten und die Handlungsträger davon zu überzeugen ist eine wesentliche Aufgabe einer beratenden Planung. Dabei können vergleichbare Initiativen aus anderen Städten argumentativ helfen. Verkehrskonzepte sind auf Zustimmung angewiesen: innerhalb der Politik, von der Bevölkerung. Als Strafexpedition gegen Interessen, Positionen und Meinungen – seien sie noch so subjektiv, vielleicht auch irrational – sind Verkehrskonzepte zum Scheitern verurteilt. Für den Planer ist der Weg zum Verkehrskonzept also Überzeugungsarbeit.
- **Strategische Überlegungen**
Die verkehrspolitischen Handlungsmöglichkeiten der Länder und Städte sind vielfältig begrenzt: durch die Entscheidungskompetenz anderer Körperschaften, die personellen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen. Das erfordert eine Konzentration der Kräfte, also Schwerpunkte und Prioritäten – sonst besteht die Gefahr, sich zu verzetteln und keine spürbaren Verbesserungen auf den Weg zu bringen.
- **Gesellschaft im Wandel**
Die Haltung zu Mobilität und Verkehr ist in Bewegung. Ausgehend von den großen Städten deutet sich ein Paradigmenwechsel an: das Privatauto verliert seinen Stellenwert als Symbol der Mobilität, die situative Nutzung mehrerer Verkehrsmittel nimmt zu. Diese gesellschaftlichen Tendenzen können in Verkehrskonzepten nicht vorweggenommen werden, es müssen aber unterschiedliche verkehrspolitische Handlungsoptionen offen bleiben. Die Förderung des Aktiverkehrs – zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren – ist jedenfalls bei allen Zukunftsoptionen zweckmäßig.

ROSINAK & PARTNER
Ziviltechniker GmbH
ROSINAK & PARTNER Ziviltechniker GmbH, Schöffgasse 11, 1050 Wien,
Tel. (+431) 544 07 07, Fax (+431) 544 07 27, email: office@rosinak.at, http://www.rosinak.at



Robert Korab,
raum & kommunikation
GmbH

25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis



„Umweltfreundliche Baustellenabwicklung ist zu einem Standard bei größeren Stadtentwicklungsvorhaben in Wien geworden. Durch den Staatspreis Verkehr und den VCÖ-Mobilitätspreis hat das Thema viel Aufmerksamkeit in der Branche erhalten. Eine ökologisch und wirtschaftlich sinnvolle und bedeutsame Systemveränderung hat Einzug in den Stadtbau-Alltag gehalten.“

Projekt „RUMBA – Richtlinien für umweltfreundliche Baustellenabwicklung“
VCÖ-Mobilitätspreis 2008

25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis

On the Move

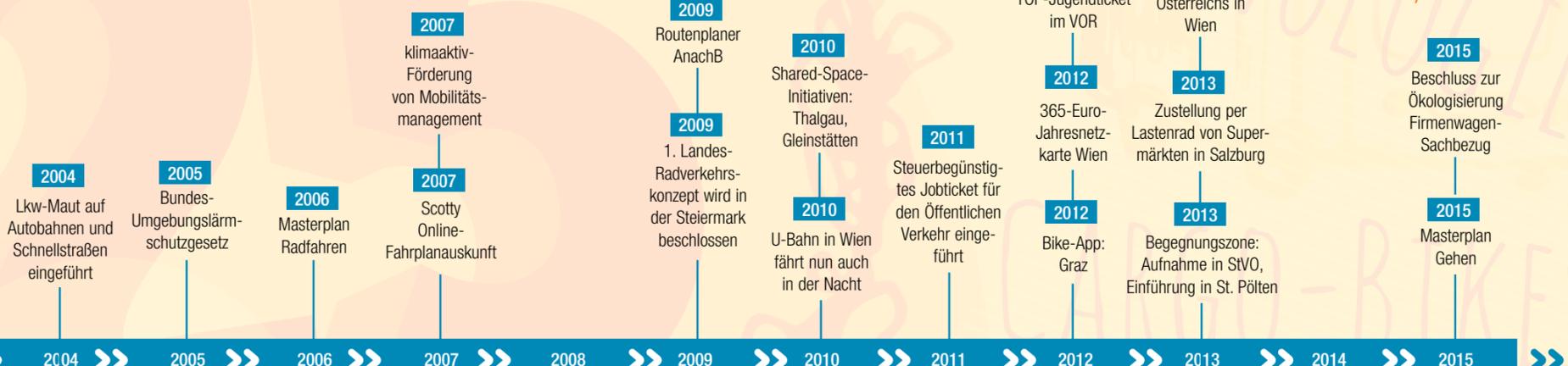


Foto: LKH – Univ. Klinikum Graz

Foto: kaunat

25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis

Mobil am Arbeitsplatz

25

Ausgezeichnete Arbeitswege

LKH – Univ. Klinikum Graz: Jobticket wird immer besser angenommen. Im Jahr 2015 nutzten es bereits fast 2.000 Beschäftigte.

Jobticket und Jobrad – immer mehr Betriebe machen es ihren Beschäftigten schmackhaft, ohne Auto zur Arbeit zu kommen. Das fördert die Gesundheit. Und Platz, der vorher verparkt war, wird zu Ruhezeiten im Grünen.

Von Bernhard Hachleitner

Ein Mobilitätskonzept macht es möglich: An der TU Graz wurde anstelle von Parkplätzen ein „Hauptplatz“ mit Sitzgelegenheiten angelegt.

»Etwa jede vierte zurückgelegte Strecke in Österreich ist ein Arbeitsweg«

» Zum Autor: Bernhard Hachleitner, www.hachleitner.at

„Unser Mobilitätskonzept ist anerkannt und akzeptiert“, sagt Gerhard Kelz von der TU Graz. „Das gilt für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, egal, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Arbeit kommen.“ Vor dem Start des Konzepts im Jahr 2006 gab es durchaus emotionale Diskussionen. Größtes Problem waren die Belastungen durch den Autoverkehr. Mittels Parkplatzmanagement konnte die Zahl der Parkgenehmigungen von 1.343 auf 740 reduziert werden. Die vermiedenen Autofahrten sparen mindestens 300 Tonnen CO₂ pro Jahr. Wer auf die Parkberechtigung verzichtet, erhält 50 Prozent der Kosten einer Jahres- oder Halbjahreskarte der Graz Linien. Ge-

stiegen ist die Zahl der von der TU und der Stadt Graz finanziell gestützten Fahrräder im TU Graz-Design. Im Jahr 2014 waren es knapp 700, ab April 2016 sind es 1.100 Stück.

Uni macht Schule

Gleichzeitig wurde es attraktiver, sich zu Fuß und per Rad am Campus zu bewegen. Die jüngsten Neuerungen: Am Campus Inffeldgasse wurden ein „Hauptplatz“ mit Sitzgelegenheiten und eine begrünte Ruhezone eingerichtet. Im Jahr 2012 wurde das Mobilitätskonzept mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet. Kelz: „Diese Anerkennung motiviert die am Projekt Beteiligten, konsequent daran weiterzuarbeiten.“ Die Anzahl der

überdachten und beleuchteten Abstellanlagen für Fahrräder wurde inzwischen von 780 auf über 1.000 erhöht. Kelz freut die Vorbildwirkung: „In Graz haben die Karl-Franzens-Universität und die Kunstuniversität, in Wien die Universität für Bodenkultur die Rad-Aktion übernommen.“

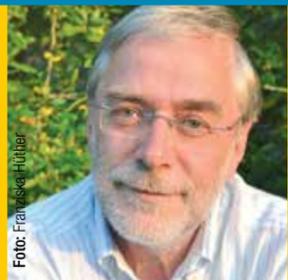
Im Jahr 2014 ging ein weiterer VCÖ-Mobilitätspreis nach Graz: an das LKH – Univ. Klinikum Graz. Parkraumbewirtschaftung, Jobticket, Radservice-Stationen und Radsicherheitstrainings haben die Verkehrssituation grundlegend verbessert. „Unser Mobilitätskonzept hat sich bewährt“, sagt Betriebsdirektor Gebhard Falzberger. „Vorher gab es lange Wartelisten für die Parkplät-

ze, nach der Einführung haben 264 Beschäftigte ihre Parkgenehmigung sogar zurückgegeben.“ Auch wird das Jobticket angenommen. Im Jahr 2014 nutzten es 1.549 Beschäftigte, Ende 2015 waren es bereits 1.936. Die Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen gehen weiter: Sechs mit Benzin betriebene Fahrzeuge des Fuhrparks wurden mittlerweile durch Elektroautos ersetzt.

Gesunder Arbeitsweg

Fahren mehr Beschäftigte statt mit dem Auto mit dem Fahrrad zur Arbeit, profitieren Unternehmen und Beschäftigte mehrfach: Die Kosten für Abstellplätze sind geringer, die Belastung durch Lärm und Schad-

» Neue Wege gehen



Gerald Hüther
Professor für Neurobiologie an der Universität Göttingen, Vorstand der Akademie für Potentialentfaltung, www.akademiefuerpotentialentfaltung.org

»Mit der Auszeichnung eine gelungene Lösung für alle anderen sichtbar machen«

25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis – was braucht es, dass ausgezeichnete Projekte Vorbildwirkung entfalten?

Hüther: Sehr wirkungsvoll ist es, wenn das Tun im Mittelpunkt steht und der Preis Nebenprodukt ist. Wenn also nach Beispielen gesucht wird, wo bereits Vorbildhaftes getan und dieses Tun ausgezeichnet wurde. Mit Hilfe dieser Auszeichnung wird eine gelungene Lösung so in die öffentliche Aufmerksamkeit gerückt, dass sie für andere sichtbar und begreifbar wird.

Wie können andere animiert werden, ausgezeichnete Good-Practice-Beispiele nachzuahmen?

Hüther: Wie etwas gehen könnte, lernen wir nicht an Schulen, nicht an Universitäten – das kann nur im praktischen Leben gelernt werden, da, wo es wirklich auch sichtbar und umgesetzt ist. Deshalb zieht das gelungene Beispiel, wenn es auch vorgezeigt werden kann, andere an. Aus einem solchen „Leuchtturm“ entsteht dann, was Skalierung genannt wird: Es geht immer mehr in die Breite, immer mehr Personen schauen sich das an und setzen es dann in ihrem Lebensbereich mit ihren Möglichkeiten um.

Worauf ist besonders zu achten, damit Beispiele als Leuchtturm wahrgenommen werden?

Hüther: Es kommt weniger darauf an, perfekte Lösungen auszuzeichnen, sondern attraktive, die die Menschen anziehen und die nötige Leuchtkraft besitzen. Die Preisverleihung sollte keine Einmalaktion sein. Wichtig wäre, die Aufmerksamkeit über längere Zeit zu halten. Etwa indem dem Projekt, dem der Preis verliehen wurde, die Möglichkeit geboten wird, sich selbst weiter vorzustellen. Es könnte beispielsweise eine Werbeagentur gewonnen werden, eine Patenschaft für dieses ausgezeichnete Projekt zu übernehmen und dafür PR zu machen.

» Neue Wege gehen



Susanne Giesecke
AIT Austrian Institut of Technologie, Leiterin Foresight-Abteilung, www.ait.ac.at

»Mobilität radikal neu zu denken, wäre gesund«

„Mittelfristig haben wir die Herausforderung, Mobilität in Stadt und Land radikal neu zu denken, wenn wir unsere eigene Gesundheit und die unseres Planeten schützen wollen. Gemessen an den Empfehlungen der WHO, bewegen sich etwa 30 Prozent aller Menschen in Europa nicht ausreichend und haben ein erhöhtes Risiko, an sogenannten Zivilisationskrankheiten wie Diabetes, Hypertonie, Krebs und sogar Depressionen zu erkranken sowie unter der Beeinträchtigung des Bewegungsapparates zu leiden. Lungenkrankheiten und andere Beeinträchtigungen der Atemwege rühren nicht zuletzt auch von der teilweise schlechten Luftqualität in unseren Städten, die die Abgase von Autos und Lkw mitverursachen. An die Stadt- und Raumplanung ergeht die Forderung, unsere Lebensräume so zu gestalten, dass wir uns in Zukunft besser zu Fuß, per Rad und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln versorgen können, auch wenn wir alt und bewegungseingeschränkt sind oder am Land wohnen. Diese Herausforderungen dürfen wir nicht alleine als technisch lösbare verstehen, sondern nur ganzheitliche Ansätze, die unseren Lebensstil und unser Mobilitätsverhalten von Grund auf neu denken, können auch langfristige nachhaltige Perspektiven bieten. Initiativen wie der VCÖ-Mobilitätspreis helfen, gemeinsam über zukünftige Entwürfe nachzudenken, und regen die öffentliche Debatte an. Nur durch einen gesellschaftlichen Diskurs, der alle Positionen hörbar macht, können wir unsere Zukunft als Miteinander gestalten.“



Foto: Dietmar Mathis

Jobrad zwischen Bahnhof und Betrieb: Mittlerweile werden mehr als 50 Fahrräder in Wolfurt von mehreren Firmen gemeinsam angeboten und rege genutzt.

stoffe sinkt. Kommen Beschäftigte zu Fuß oder mit dem Rad, steigen zudem ihr Leistungsvermögen und die Konzentration – nicht nur in der Arbeitszeit. Beschäftigte, die regelmäßig zur Arbeit radeln, sind im Schnitt um 1,3 Tage pro Jahr weniger im Krankenstand als vergleichbare nicht-radelnde Kolleginnen und Kollegen.

Jobräder für die letzte Meile

Bei Haberkorn, Österreichs größtem technischen Händler von Arbeitsschutz, Schmierstoffen und technischen Produkten, erhalten neue Beschäftigte ein Willkommenspaket mit ihrem persönlichen Fahrplan und einem Ticket für die ersten zwei Arbeitswochen. „Damit sollen sie von Beginn an motiviert werden, ohne Auto zur Arbeit zu kommen. Bleiben sie da-

bei, bekommen sie eine Jahreskarte“, sagt Oskar Rauch von Haberkorn. Im Jahr 2010 gab es 54 solcher Jobtickets, heute nutzt fast ein Viertel der 325 Beschäftigten in Wolfurt dieses Angebot.

Dass der Hauptsitz von Haberkorn in Wolfurt etwa 2,5 Kilometer vom Bahnhof entfernt liegt, hält manche vom Zufahren ab. Deshalb initiierte Haberkorn im Jahr 2010 gemeinsam mit den benachbarten Firmen Doppelmayr, Integra und Meusburger ein Mobilitätsprojekt mit „Jobrädern“ für das Wolfurter Gewerbegebiet für die Fahrt zwischen Bahnhof und Betrieb – aber auch für Erledigungen tagsüber. „Die Rückmeldungen sind positiv“, so Rauch. „Gelobt wird das unkomplizierte System, das ohne große Registrierung mit wenig Verwaltung und ohne Verpflichtung funktioniert.“

Für dieses Projekt wurde Haberkorn im Jahr 2010 beim VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet. Waren es zu Beginn zwölf „Jobräder“, sind es mittlerweile mehr als 50. Schon zu Beginn konnten 100.000 Autokilometer auf Fahrrad und Bahn verlagert werden, mittlerweile sind es deutlich mehr. „Jede Auszeichnung hat eine sehr positive Wirkung – sowohl bei der internen als auch externen Kommunikation“, erklärt Rauch. „Unsere Beschäftigten sind stolz, in einem Unternehmen zu arbeiten, das auch bei Nachhaltigkeit einen sehr guten Ruf hat.“

>> Weitere vorbildliche Projekte:
www.vcoe.at/projekt Datenbank

»Autos waren nie primär Gebrauchsgegenstände«

„Was ist der größte Nachteil von Elektro-Autos? Die geringe Energiedichte von Batterien, würden Autobauer sagen. Aber um das Jahr 1900 waren die meisten Autos elektrisch – mit bleischweren Batterien. Sie waren zuverlässiger, leichter zu bedienen, leiser und sie stanken nicht. Das Auto als Gebrauchsgegenstand betrachtet, hatte der Verbrennungsmotor bloß einen Vorteil: den Preis. Es wäre damals niemandem in den Sinn gekommen, 150-PS-Karren mit 1.000 Kilometer Reichweite zu bauen. Dazu war die Eisenbahn da. Aber Autos waren noch nie in erster Linie Gebrauchsgegenstände. Der Verbrennungsmotor setzte sich unter anderem durch, weil er als „sportlicher“ galt. Weil er laut war, weil er stank. Und weil Verbrennungsmotoren sehr stark sein können, wurden sie immer stärker gebaut – und die Straßen für sie. Mit dem Elektro-Auto hätten wir heute ganz andere Infrastrukturen, Mobilitätsmuster und Mentalitäten. Und es käme noch heute niemandem in den Sinn, sein Kind mit 150 Pferden in den Kindergarten fahren zu wollen. Die Schwierigkeit, Elektro-Autos zu bauen, ist keine technische, sondern eine kulturelle. Wie fast alle Verkehrsprobleme.“

>> Neue Wege gehen



Foto: Hänggi

Marcel Hänggi

Historiker, Wissenschaftsjournalist, Autor des Buches „Fortschrittsgeschichten. Für einen guten Umgang mit Technik“ (siehe Seite 4)

Bringen Sie Ihre Karriere auf Schiene – an der FH St. Pölten!



Die Eisenbahn ist das Verkehrsmittel der Zukunft. Deshalb braucht sie schon jetzt exzellent ausgebildete Fachkräfte und ManagerInnen. Die Fachhochschule St. Pölten bietet mit ihrem Bachelor Studiengang Bahntechnologie und Mobilität und dem Masterstudium Bahntechnologie und Management von Bahnsystemen die dazu passende Ausbildung – und diese ist einzigartig in Österreich. Das Bachelorstudium wird in einer Vollzeitvariante und berufs begleitend angeboten und vermittelt neben der fundierten theoretischen Ausbildung einen hohen Praxisbezug durch Übungen im ÖBB-Bildungszentrum Wörth oder im railLAB. Der berufs begleitende Master Studiengang ermöglicht den Erwerb vertiefender Kenntnisse und bereitet die AbsolventInnen auf die komplexen Anforderungen der Praxis vor.

Foto: Martin Liska Photography



Nähere Infos unter www.fhstp.ac.at/dbm

GRÜNE TRANSPORTE UNTER DEM REWE-BOGEN

THOMAS AUER
Fahrer der REWE Group und stolz auf seinen LKW, der übrigens einer der ersten Hybrid-Lastfahrzeuge auf Österreichs Straßen ist. 25% des Treibstoffes können so eingespart werden, was die Fahrten zu einem noch größeren Vergnügen macht.

DOMINIKA WAGNER & MANUEL PFEIFFER
MERKUR-Stammkunden und leidenschaftliche Radfahrer. Sind vom innovativen Hybrid-Konzept begeistert und freuen sich, dass mit alternativer Logistik ein wertvoller Beitrag zum Klimaschutz geleistet wird.



Gemeinsam für eine bessere Zukunft.
Mit innovativen Konzepten für die Mobilität von morgen.
Gemeinsam unter dem REWE-BOGEN.

REWE GROUP

25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis
Wohnen und Mobilität

25

Mobilität trifft Immobilie

Sandgrubenweg in Bregenz:

Durch gute Wohnbau-Planung den motorisierten Individualverkehr reduzieren.

Das Wohnumfeld hat sehr großen Einfluss auf unser Mobilitätsverhalten. Wer beim Wohnen Energie sparen will, plant die Mobilität mit. Wie das geht, zeigen viele Siegerprojekte aus 25 Jahren VCÖ-Mobilitätspreis.

Von Doris Neubauer

Mobilitätslabor Seestadt Aspern:

Einkaufstrolcheys, Carsharing, Lastenräder, „mitwachsende“ Kinderräder, Fahrräder – vielfältig leihweise mobil.

Welchen Beitrag kann das Wohnen der Zukunft zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs leisten? Diese Frage stand schon im Jahr 2006 im Zentrum des Projekts „inkl Wohnen“, mit dem die Rhomberg Bau GmbH beim VCÖ-Mobilitätspreis als Gewinnerin hervorging. Dabei wurden einerseits Komfort- und Energieverbrauch in Passiv- und Niedrigenergiehäusern untersucht, andererseits der „Wohnpark Sandgrubenweg“ in Bregenz umgesetzt. „Wir wollten eine Siedlung schaffen, die den dort Wohnenden Mehrwert und damit eine höhere Zufriedenheit mit ihrer Wohnsituation bietet“, erklärt Geschäftsführer Martin Summer. Mobilitätsalternativen,

waren selbstverständlich. „Immobilien und Mobilität sind untrennbar. Es hat keinen Sinn, ein Passivhaus weitab von Zentren zu errichten und

»Es hat keinen Sinn, beim Haus eingesparte Energie in der zusätzlich notwendigen Mobilität wieder zu verbrauchen«

die beim Haus eingesparte Energie in der zusätzlich notwendigen Mobilität wieder zu verbrauchen.“ Nicht alles war erfolgreich: „Die Fahrradräume und Fahrradservicestation sind gut angekommen. Das Carsharing wurde aber mangels Nachfrage wieder eingestellt.“

Standortqualität: Wohnen mit Bahnanschluss

Bereits durch adäquate Standortauswahl den Autoverkehr zu reduzieren, lautete das Ziel eines Sieger-Projekts des VCÖ-Mobilitätspreis 2010. In einem mehrstufigen, GIS-basierten Verfahren analysierte das Land Salzburg, welche freien Flächen nahe der Regionalbahnen als Wohnbauland geeignet wären. Zusätzlich wurde die Anbindung an die Nahversorgung untersucht. „Je näher diese Flächen zu den Einrichtungen lagen, desto höher war ihre standörtliche Qualität“, berichtet Johannes Lebesmühlbacher vom Land Salzburg. Durch die Analyse konnten nicht nur ausreichende Flächen für den Wohnbaubedarf der

nächsten 20 Jahre geortet werden, sie wirkte für Gemeinden außerdem als „Katalysator, schneller auf dieses Potenzial zuzugreifen“, weiß Lebesmühlbacher.

Ähnliche Kriterien spielten im Jahr 2010 auch beim Gesamtsieger des VCÖ-Mobilitätspreises „Energieausweis für Siedlungen“ der Niederösterreichischen Landesregierung eine Rolle. Aufgrund des neu eingeführten Energieausweises für Gebäude entstand die Idee, auch Entscheidungen wie Standortwahl oder Bebauungsform nach ihren energetischen Auswirkungen zu beurteilen. „Das Null-Energie-Haus am Waldesrand, ohne entsprechende infrastrukturelle Anbindung, darf energietechnisch nicht

»» Neue Wege gehen



Rita Trattnigg

Institut für kulturellen Wandel,
<http://kultureller-wandel.at>

»Beteiligung als Schlüssel zu anderer Mobilitätskultur«

„Die Bürgerinnen und Bürger zu beteiligen, ist ein Schlüssel für einen umfassenden kulturellen Wandel – insbesondere für eine andere Mobilitätskultur. In Salzburg und Leipzig durchgeführte „Bürger-Räte“ mit nach dem Zufallsprinzip ausgewählten Personen zeigten eine klare Tendenz: In beiden Fällen sprachen sich die Menschen für einen Vorrang des Öffentlichen Verkehrs, seine starke Attraktivierung und den Ausbau seiner Infrastruktur aus. Dem Killerargument des fehlenden Geldes setzten die beteiligten Menschen die Notwendigkeit einer Umverteilung von öffentlichen Geldern entgegen und forderten mehr Mitsprache bei der Budgetverteilung. Politik und Fach-Community waren beeindruckt von der hohen Qualität der Lösungsansätze: „Ich nehme die Ergebnisse des Bürger-Rates als Rückendeckung für eine mutigere Mobilitätspolitik“, so der deutsche Staatssekretär für Umwelt bei der öffentlichen Ergebnis-Präsentation in Leipzig. Meine langjährige Arbeitserfahrung zeigt, dass es innovative Teilnehmungsformate braucht, um die Innovationskraft der Bevölkerung optimal in zukunftsfähige politische Lösungen einfließen zu lassen.“

EMRICH CONSULTING
RAUMPLANUNG + KOMMUNIKATION

Wollen Sie **neue Wege** beschreiten?
Wir helfen Ihnen dabei!
Fachlich + Beteiligung

VCÖ-Mobilitätspreise bisher:



Unterstützung
Preisträger
Wien 2015



Preisträger
NÖ 2010



Unterstützung
Preisträger
NÖ 2015



Preisträger
Österreich 2010

www.emrich.at

**REGIO
move**
VERKEHR & TELEMATIK 16

Innovative Technologien im Mobilitätsbereich

Foto: © vege/www.fotolia.com



Schon angemeldet?
→ www.regiomove.at

FACHTAGUNG UND AUSSTELLUNG
7. - 8. APRIL 2016
MONTANUNIVERSITÄT LEOBEN

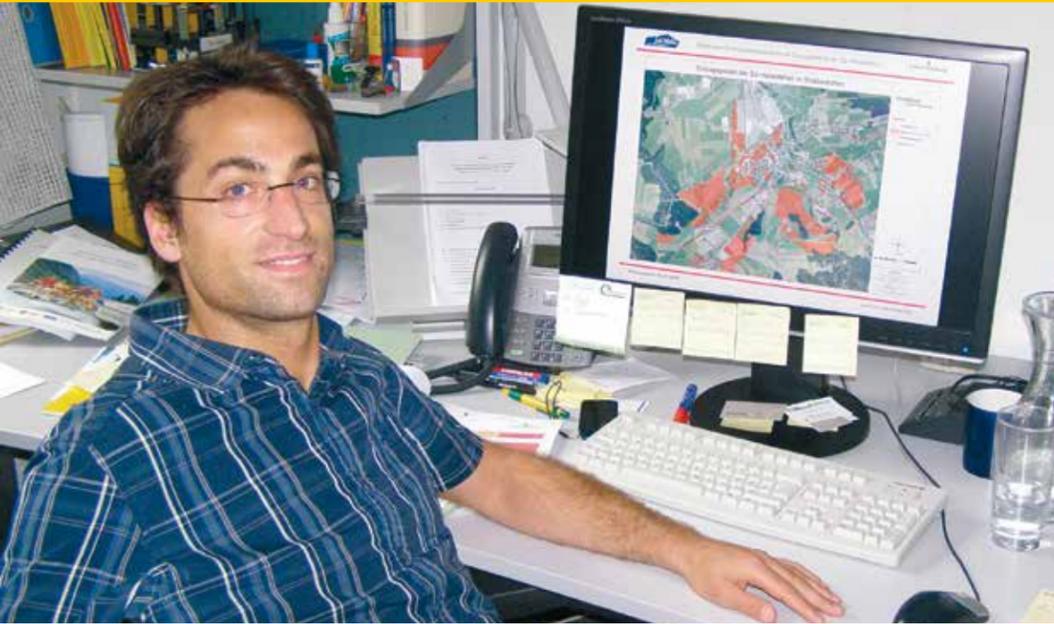


Foto: Land Salzburg

allein aufgrund seiner Wärmedurchgangskennwerte als positiv beurteilt werden“, so Entwickler Hans Emrich, Emrich Consulting. „Für eine nachhaltige energetische Betrachtung sind Fragen nach den Distanzen zum sowie die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr entscheidend.“ Mit dem Planungstool können Standorte in Energielevels eingestuft und so miteinander verglichen werden. Eine Möglichkeit, die über 50 Gemeinden nutzen und die mittlerweile als überarbeiteter Energieausweis 2.0. zur Verfügung steht.

Mobilität in neuen Stadtteilen

Auf energiesparende Mobilität wurde auch beim neuen Stadtteil „Aspern. Die Seestadt“ im 22. Wiener Gemeindebezirk, mit rund 20.000 Menschen eines der größten urbanen Entwicklungsprojekte der Gegenwart, Wert gelegt. Schon für die ersten 6.000 Menschen, die im Jahr 2014 ihre Wohnungen bezogen, stand ein Mix an Mobilitätsmöglichkeiten zur Verfügung: So ist mit dem Raddepot eine sichere Radabstellanlage in Betrieb, über das Verleihsystem Seestadt-FLOTTE können nicht nur Fahrräder, sondern – weltweit einmalig – auch E-Lastenräder ausgeliehen werden. Um das Einkaufen vor Ort zu fördern, stehen den Menschen, die hier wohnen, gratis Einkaufstrolleys zur Verfügung. Zusätzlich werden in Kürze ein Zustelldienst sowie ein Carsharing-System starten und auch ein Bike-

sharing-System für „mitwachsende“ Kinderräder ist geplant, in dem sich hier wohnende Kinder immer ein Fahrrad in der richtigen Größe ausleihen können.

Mobilitätsfonds statt Garagen

Es soll nicht das letzte Mobilitätsangebot bleiben: „Mit einem Wettbewerb haben wir auch die Bewohnerinnen und Bewohner mit ihren Ideen für eine nachhaltige Mobilität in der Seestadt einbezogen“, berichtet Lukas Lang, Projektmanager bei Wien 3420 Aspern Development AG von 71 Einreichungen. Finanziert werden die Mobilitätsangebote aus einem Fonds, der sich aus Einsparungen beim Ga-

Bahn in Reichweite:

„GIS-basiert wurden im Land Salzburg bahnnahe Flächen für den Wohnbaubedarf der nächsten 20 Jahre geortet“, erklärt Johannes Lebesmühlbacher.

»Für eine energetische Betrachtung des Wohnens sind die Distanzen zum Öffentlichen Verkehr entscheidend«

ragenbau und Abgaben aus deren Betrieb speist. Ein Ansatz, der nicht nur beim VCÖ-Mobilitätspreis 2014 punktete, sondern auch als Best-Practice-Beispiel unter anderem ins Fachkonzept Mobilität in den Stadtentwicklungsplan Wien 2025 aufgenommen wurde.

>> Weitere vorbildliche Projekte:
www.vcoe.at/projektbank

>> Zur Autorin:
Doris Neubauer ist Journalistin, Bloggerin, Reisende. www.dorisneubauer.com

»Alter, Geschlecht und soziale Herkunft berücksichtigen«

„Trotz stetig neuer technischer Innovationen, wie etwa Elektro-Autos, verursacht der Transport immer noch zirka ein Viertel der weltweiten CO₂-Emissionen. Es besteht dringender Handlungsbedarf – dabei bringt die Entwicklung neuer technischer Innovationen allein keinen Wandel im gesellschaftlichen Bewusstsein. Dazu braucht es Innovationen, die gesellschaftlich angenommen werden und zu einer breiten gesellschaftlichen Bewusstseinsänderung in Bezug auf Mobilitätsverhalten führen; kurzum – soziale Innovationen. Viele ausgezeichnete Projekte des VCÖ-Mobilitätspreises sind hervorragende Beispiele für soziale Innovationen: So im Jahr 2015 etwa die Projekte „Frauen in Fahrt“ der Radlobby und „Öffi School“ des Verkehrsverbunds Tirol. Sie unterstreichen die Wichtigkeit, verschiedene Mobilitätsverhalten schon beim Entwickeln von neuen Mobilitätskonzepten sowie neuer Transportmittel mitzudenken. Mobilitätsverhalten stehen im engen Zusammenhang etwa mit Alter, Geschlecht, sozialer Herkunft und können nicht durch technische Innovationen ohne Berücksichtigung dieser sozialen Komponenten verändert werden. Um neue Mobilitätskonzepte bestmöglich umzusetzen und in der Gesellschaft verankern zu können, ist es wichtig, Nutzerinnen und Nutzer sowohl in die Entwicklungs-, als auch in die Testphasen einzubeziehen und mit ihnen verschiedene Optionen zur Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse zu erarbeiten.“

>> Neue Wege gehen



Susanne Dobner

wissenschaftliche Mitarbeiterin am ZSI – Zentrum für Soziale Innovation in Wien; forscht im Bereich Inklusion, Mobilität und Stadtentwicklung, www.zsi.at

>> Gmunden: Verein bezahlt Weiche!

Der Vereins „Pro Gmundner Straßenbahn“ kämpfte seit seiner Gründung 1989 unermüdlich gegen die Einstellung der Gmundner Straßenbahn und für ihre Verbindung mit der Traunseebahn. Da diese Verbindung nun hergestellt wird, stellt der Verein seine finanziellen Rücklagen in der Höhe von 200.000 Euro für diesen Ausbau zur Verfügung. So wurde mit dem Vereinsgeld bereits die nötige Abzweigeweiche für den zweigleisigen Innenstadtabschnitt finanziert und im März 2016 eingebaut. Otfried Knoll, Eisenbahnfachmann und Obmann des Vereins, entwarf bereits im Jahr 1990 im VCÖ-Magazin die Vision für die Gmundner Straßenbahn, die nun tatsächlich umgesetzt wird. Der VCÖ gratuliert zum langen Atem und dem großen Erfolg!



Foto: Otfried Knoll

Eine Mobilität mit Zukunft braucht den VCÖ

Wie Sie den VCÖ unterstützen können

Die Verkehrsprobleme der Gegenwart brauchen heute den VCÖ-Einsatz und die VCÖ-Ideen als Basis einer Mobilität mit Zukunft!

- >> **Mit Ihren Spenden**
machen Sie den VCÖ-Einsatz möglich. Tragen Sie einmalig oder dauerhaft das VCÖ-Engagement mit.
- >> **Mit Ihrer 150 Euro Patenschaft**
fördern Sie regelmäßig Ihnen wichtige Mobilitätsthemen. Jährlich per Dauer- oder Einziehungsauftrag.
- >> **Mit Ihrer 500 Euro Patronanz**
finanzieren Sie wichtige VCÖ-Projekte. Einmalig je Projekt einen großzügigen Beitrag leisten.
- >> **Mit Ihrer 1.500 Euro Zukunftspartnerschaft**
setzen Sie einen Baustein für eine Mobilität mit Zukunft. Einmalig den wichtigen VCÖ-Einsatz großzügig unterstützen.



Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar. Online spenden auf www.vcoe.at

Spenden-Konto: Erste Bank, IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200, BIC: GIBAAWXXX

www.vmobil.at



Vorarlberg: WLAN im Linienbus

Surfen im Linienbus – der Verkehrsverbund Vorarlberg (VVV) und seine Partner machen's möglich: Seit Herbst 2015 gibt es in Feldkirchs Stadtbussen über ein Pilotprojekt ein kostenloses, leistungsstarkes WLAN. Downloadgeschwindigkeit von bis zu 20 Mbit/s – für noch mehr Komfort unterwegs.

Surfen im Linienbus





Foto: www.weissphotography.at

Urban Land Grabbing auch in Europa

Saskia Sassen direkt gefragt

Saskia Sassen ist Soziologin und Wirtschaftswissenschaftlerin. Geboren 1949 in Den Haag, Niederlande, lehrt an der Columbia University in New York und an der London School of Economics. www.saskiasassen.com

VCÖ-Magazin: Sie arbeiten viel zur Bedeutung von Städten. Und Sie stellen da eine erschreckende Entwicklung fest, die Städte entscheidend verändert.

Saskia Sassen: Ich beschäftige mich vor allem mit den 100 größten Städten der Welt. Und hier erleben wir derzeit ein „urban land grabbing“ großen Stils. Denn nicht nur in den Staaten des globalen Südens wird Land in großem Stil aufgekauft, sondern auch in den großen Städten. Hier legen die Superreichen Geld an, weil andere Optionen dafür vorbei sind. London und New York sind die dramatischsten Fälle. In Paris kaufen Kasachstan und China Immobilien. In Amsterdam kaufen chinesische Firmen die alten Grachtenhäuser in großem Stil auf. Singapur hat große Teile des ziemlich runtergewirtschafteten Detroit gekauft. Das ist eine beunruhigende Entwicklung, weil sie die Städte aushöhlt und die Menschen aus der Stadt vertreibt, nicht nur arme Leute. In London ist es ein großes Thema, dass auch der Mittelstand, der durchschnittliche Universitätsprofessor, Buchhalter, Rechtsanwalt, aus der Stadt zieht, weil er sich London nicht mehr leisten kann.

VCÖ-Magazin: In früheren Büchern habe Sie auch viel über die positive, demokratietragende Kraft der Städte geschrieben.

Saskia Sassen: Wir müssen die Städte als funktionierende Räume wiedergewinnen. Mobilität ist dabei entscheidend. Wenn den Menschen ermöglicht wird, zu Fuß zu gehen, auch Kinder zur Schule gehen können, sind das Mikro-Eingriffe, die viel Unterschied ausmachen können. Mich beschäftigen die Wohngegenden, wo Menschen mit niedrigem Einkommen leben, die keine Stimme haben, aber sehr lebendig sind. Da gibt es Wissen, das aktiviert werden sollte. Eine wirkliche „Smart City“ ist eine, die die Technologie verwendet, um Partizipation und Wissen, Projekte, Ideen all der verschiedenen Teile, die eine Stadt ausmachen, zu aktivieren. Und um den ärmeren Schichten Zugang zur Technologie zu ermöglichen.

Termine

„Aktive Mobilität“

TU-Wien Ringvorlesung: Radfahren und Gehen in der Stadt 2016 (14 Vorträge), www.ivw.tuwien.ac.at/lehre
Wien, jeden Montag bis 27. Juni 2016

Verkehr und Telematik

Tagung RegioMove
Schwerpunkt öffentlicher Personenverkehr. www.regiomove.at
Leoben, 7.–8. April 2016

Radfahren macht Schule in Oberösterreichs Gemeinden

6. OÖ Radvernetzungstreffen
<http://oberoesterreich.klimabuendnis.at/radvernetzungstreffen-2016>
Linz, 13. April 2016, 9–16 Uhr

ECOMM

European Conference on Mobility Management, www.ecomm2016.com
Athen/Griechenland, 1.–3. Juni 2016

Gut zu Fuß – nahmobil aktiv & sicher

X. österreichische Fachkonferenz für FußgängerInnen
www.walk-space.at
Baden bei Wien, 16.–17. Juni 2016

Mobilität 4.0: Quo Vadis Europa?

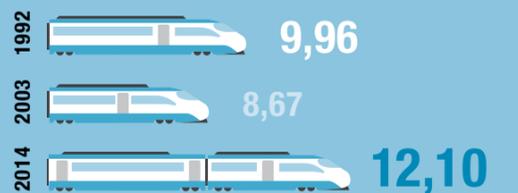
Veranstalter: ÖVG – Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft www.oevg.at
Wien, 16.–17. Juni 2016

Wie sich Mobilität verändert

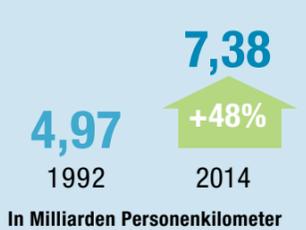


Der VCÖ-Mobilitätspreis hat im Jahr 2016 sein 25-Jahre-Jubiläum. In diesen 25 Jahren hat die umweltfreundliche Mobilität in Österreich deutlich zugelegt. Doch der Gütertransport auf der Straße hat sich verdoppelt. Noch hat Verkehr beim Klimaschutz massiv aufzuholen.

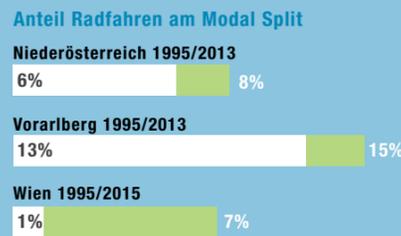
In Österreich wird zunehmend mehr Bahn gefahren



E-Mobilität im öffentlichen Nahverkehr wächst



Radfahren wird immer beliebter

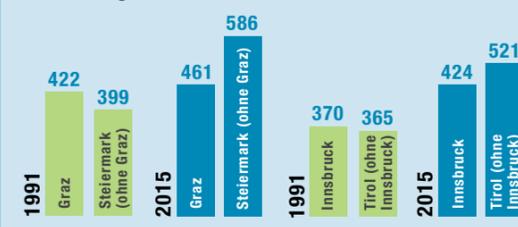


25 Jahre VCÖ-Mobilitätspreis

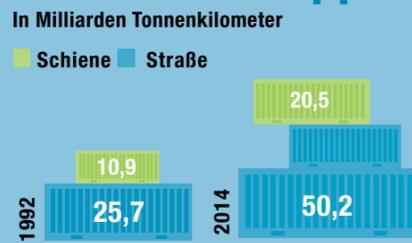


Stadt – Land

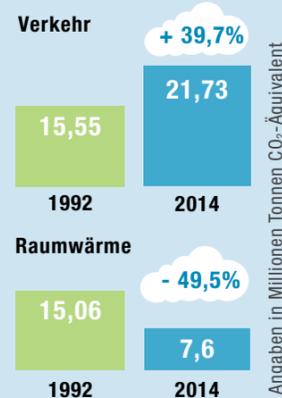
Der Pkw-Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 Personen) war im Jahr 1991 in der Region niedriger als in der Stadt. Heute ist er in der Region deutlich höher als in der Stadt.



Der Gütertransport hat sich verdoppelt



Klimaschutz: Sorgenkind Verkehr



In 25 Jahren gab es 298 ausgezeichnete Projekte bei 3.935 Einreichungen



Zahl der Verkehrstoten gesunken



Infografik: PLAYGROUND www.weareplayground.com
Quellen: VCÖ, Statistik Austria, BMVIT, Umweltbundesamt, Schienen-Control, BMFLUW