



Zusatznutzen dank neuer Mobilitätslösungen

Sich Veränderungen selbst ausmalen:
Beim „WeiKi-Mobil“ gestalteten die Schülerinnen und Schüler der Volksschule Baden-Weikersdorf in Niederösterreich das Umfeld ihrer Schule nach ihren Vorstellungen selbst.

Der Wandel in Richtung nachhaltiger Mobilität ist in vollem Gang. Projekte rund um den Globus machen das Potenzial einer Transformation deutlich – für Umwelt, Gesundheit und Wirtschaft.

Von Doris Neubauer

Schlechte Luft, gefährliche Straßen – noch in den 1970er-Jahren war Amsterdam keine Ausnahme. Nach dem tödlichen Verkehrsunfall eines Kindes wurde die „Stop Kindermoord“-Bewegung gestartet. Eine breit angelegte und professionell durchgeführte Kampagne für mehr Verkehrssicherheit begann. Der erste Erfolg waren Verkehrsberuhigungen in Wohngebieten, in weiterer Folge wurde das Radwegennetz ausgebaut, mittlerweile hat es eine Länge von 32.000 Kilometern. Ein wichtiger Faktor bei dieser Ent-

»Radfahren erhöht die Lebenserwartung und senkt das Risiko für Herz-Kreislauf-Leiden sowie Diabetes.«

wicklung war das veränderte Bewusstsein, dass speziell Kinder und generell nichtmotorisierte Menschen vor Autos zu schützen sind, und dazu auch entsprechende Verkehrsinfrastruktur notwendig ist.

Zusätzlich setzen die Niederlande heute auf Elektro-Fahrzeuge, um die innerstädtischen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2025 um 45 Prozent gegenüber dem Jahr 2012 zu reduzieren. Innerstädtische Abgasgrenzen, Verbotszonen für emissionsstarke Fahrzeuge und Forderungen für Elektro-Fahrzeuge – durch Zuckerbrot und Peitsche sollen im Jahr 2040 ausschließlich E-Mobile und Fahrräder unterwegs sein. Nicht nur der Umwelt zuliebe: Forschende der Universität Utrecht berechneten, dass Radfahren die Resistenz gegen Krankheiten sowie die Lebenserwartung erhöht und gleichzeitig das Risiko für

»Zur Autorin:
Doris Neubauer – Journalistin, Bloggerin, Reiseerin – www.dorisneubauer.com

SBB – ein Unternehmen transformiert sich selbst

„Dank dem Leuchtturm-Projekt „Bahn 2000“ ist die Bahn in der Schweiz heute umstritten“, ist **Benedikt Weibel**, langjähriger (1993–2006) Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, überzeugt, „das war bei meinem Antritt nicht so.“

Damals steckte das Unternehmen in einer heftigen Krise und musste Einschnitte vornehmen, wie Reduktion des Personalstandes und von Löhnen, um dann im Jahr 1998 vom Parlament – einstimmig – entschuldet zu werden. „Zum Glück hatten wir das Zukunftsprojekt „Bahn 2000“, so Weibel. Sechs Milliarden Franken – damals etwa vier Milliarden Euro – wurden bis zum Jahr 2004 in die Infrastruktur der Schweizer Bahn gesteckt, um die Zugverbindungen zu beschleunigen, das Netz zu verdichten und die Gesamtwartzeit beim Umsteigen auf maximal 30 Minuten zu reduzieren. In Kooperation mit etwa 100 anderen Verkehrsunternehmen wurde eine „perfekte Transportkette“ geschaffen. „Das hat der Bahn bis heute ihr hohes Ansehen gesichert“, ist Weibel überzeugt. Der Bahn-Personenverkehr nehme jährlich um fünf Prozent zu.

»Maßnahmen im Unterricht erarbeiten sowie in Aktionswochen erproben und so den Pkw-Verkehr vor der Schule reduzieren.«

Der Schulweg prägt das Mobilitätsverhalten

Zusammenarbeit war auch der Schlüssel zum Erfolg des Projekts „WeiKi-Mobil“ in Niederösterreich,



Benedikt Weibel

war in den Jahren 1993 bis 2006 Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB

„Zum Glück hatten wir das Zukunftsprojekt „Bahn 2000“. Die Genialität der Idee hat überzeugt. Heute ist die Bahn in der Schweiz unverzichtbar.“



Gerfried Koch

vom „Energierat Baden“ zum Erfolg des Projekts „WeiKi Mobil“

„Die Schülerinnen und Schüler sollten sich nicht nur theoretisch mit Verkehr und Sicherheit auseinandersetzen, sondern draußen weiterplanen. Der Testlauf war ausschlaggebend für die Gemeinde, um festzustellen, was umsetzbar ist.“ Einiges hat im Probelauf überzeugt. Umgesetzt wurden vier sogenannte Pedibus-Linien, in denen die Kinder gesammelt von engagierten



Alexander Kuhn

Verkehrsingenieure Besch und Partner, zur Entstehung des Verkehrskonzepts Wolfurt

„Aufgrund der gewachsenen Dorfstrukturen mit überwiegend engen Straßenräumen, wo nicht alle am Verkehr Teilnehmenden der erforderliche Raum gegeben werden kann, war die Unterstützung eines guten Miteinanders das oberste Ziel.“



Autobus-Wartehäuschen aufgestellt. „Meiner Wahrnehmung nach ist der Autoverkehr vor der Schule weniger, entspannter und ungefährlicher geworden“, freut sich Koch, dass das Projekt weitergeht. Im Jahr 2018 entscheidet der Elternverein im Baubereich auch über den Umbau der Straße vor der Schule mit.

Gelebte Partizipation ermöglicht Veränderung

In Wolfurt in Vorarlberg wurde unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger, „um Bewusstseinsbildung zu betreiben und die Bevölkerung

einzuzeichnen“, im Jahr 2013 ein Verkehrskonzept für die Gemeindestraßen erarbeitet und umgesetzt. Daraus resultierten Tempo 30 auf Nebenstraßen, vier Fahrradstraßen und Begegnungszonen. Verbesserungen für Radfahrende und Gehende ziehen sich seither als roter Faden durch neue Straßenbauvorhaben. „Koexistenz statt Dominanz war wesentlich“, erklärt **Alexander Kuhn** vom Büro Verkehrsingenieure Besch und Partner. „Aufgrund der gewachsenen Dorfstrukturen mit überwiegend engen Straßenräumen, wo nicht alle am Verkehr Teilnehmenden der erforderliche Raum gegeben werden kann, war die Unterstützung eines guten Miteinanders das oberste Ziel.“

Begegnungszone statt Autoschneise: Beim Verkehrs- konzept Wolfurt in Vorarlberg wirkte die Bevölkerung aktiv mit. Das gute Miteinander aller war das oberste Ziel.

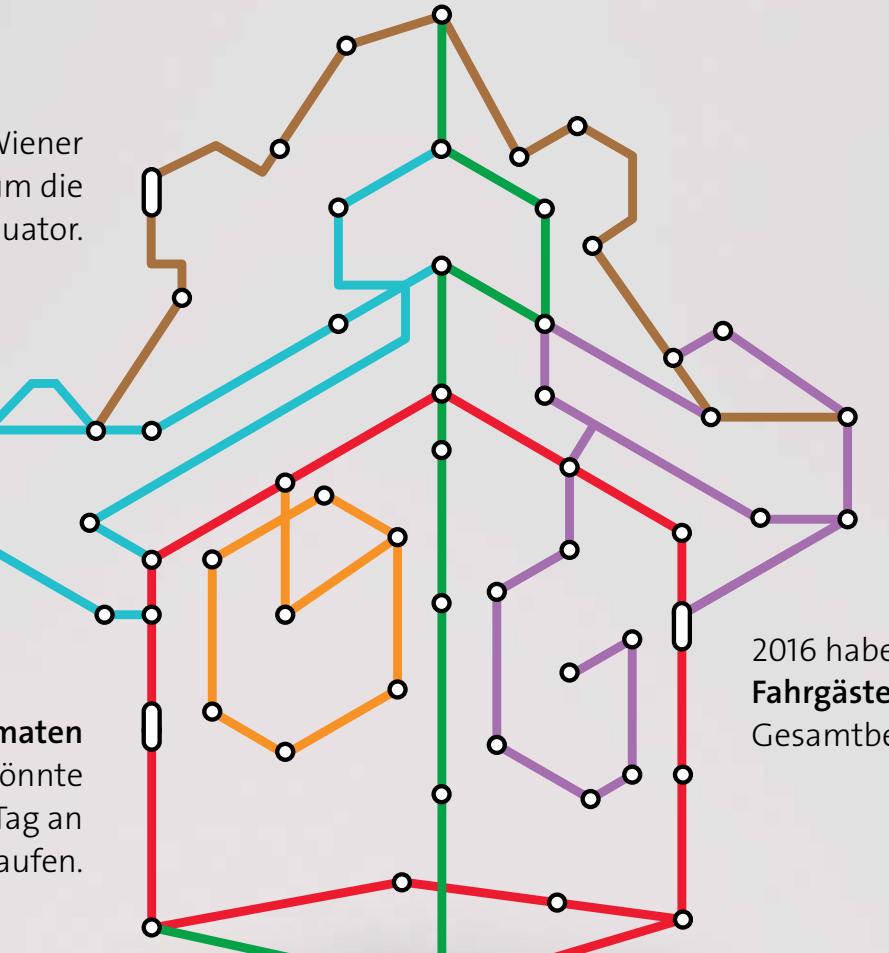
»Wenn sie sich einbringen kann, trägt die Bevölkerung eine Transformation hin zu klimaverträglichem Verkehr mit.«

und die Begegnungszone hat die Querung der Landesstraße erleichtert, ohne den Durchzugsverkehr maßgeblich zu behindern. Der Wolfurter Weg ist Beispiel dafür, dass eine Transformation hin zu klimaverträglichem Verkehr von der Bevölkerung mitgetragen wird, wenn sie die Möglichkeit erhält, sich einzubringen und den Zusatznutzen neben der Mobilität zu erkennen.

Das bestätigt auch **Ulla Rasmussen** vom VCÖ: „Im Rahmen eines vom Klima- und Energiefonds unterstützten Projekts haben wir mehr als 50 Befragungen zu erfolgreichen Mobilitätsprojekten durchgeführt. Als ganz zentral hat sich der Zusatznutzen von Mobilitätsprojekten gezeigt. Sind die Beteiligten, wie regionale Unternehmen, Gemeindepolitik oder Schulen, überzeugt, dass die Projekte alltagstauglich sind und dass sie davon profitieren, dann hat das Projekt nicht nur gute Chancen auf Verwirklichung, sondern auch auf einen nachhaltigen Erfolg. Zusatznutzen sind beispielsweise Imagegewinn oder Steigerung des Bekanntheitsgrades der Gemeinde, der Unternehmen oder der Tourismusregion, wirtschaftlicher Erfolg der lokalen Betriebe, weniger Krankheitstage der Beschäftigten, aufmerksamere und damit lernfähigere Schülerinnen und Schüler oder auch einfach das gute Gefühl, dass „sich etwas tut im Ort“.“

Warum die Wiener Linien Graz bewegen?

Täglich 200.000 Kilometer. Die Wiener Linien fahren also 5x pro Tag um die Erde. Und zwar am Äquator.



Die Wiener Linien betreiben 365 Automaten in der ganzen Stadt. Wer möchte, könnte also theoretisch ein Jahr lang jeden Tag an einem anderen Automaten ein Ticket kaufen.

2016 haben die Wiener Linien 954,2 Mio. Fahrgäste befördert. Das ist mehr als die Gesamtbevölkerung der USA und der EU.

Weil in unseren Fahrzeugen gleichzeitig 260.000 Menschen Platz haben. Das heißt, fast ganz Graz könnte sich auf einmal in die Wiener Bims, U-Bahnen und Busse setzen. Viele weitere überraschende Daten und Fakten aus der Welt der Öffis erfahren Sie auf wienerlinien.at



Die Stadt gehört Dir.