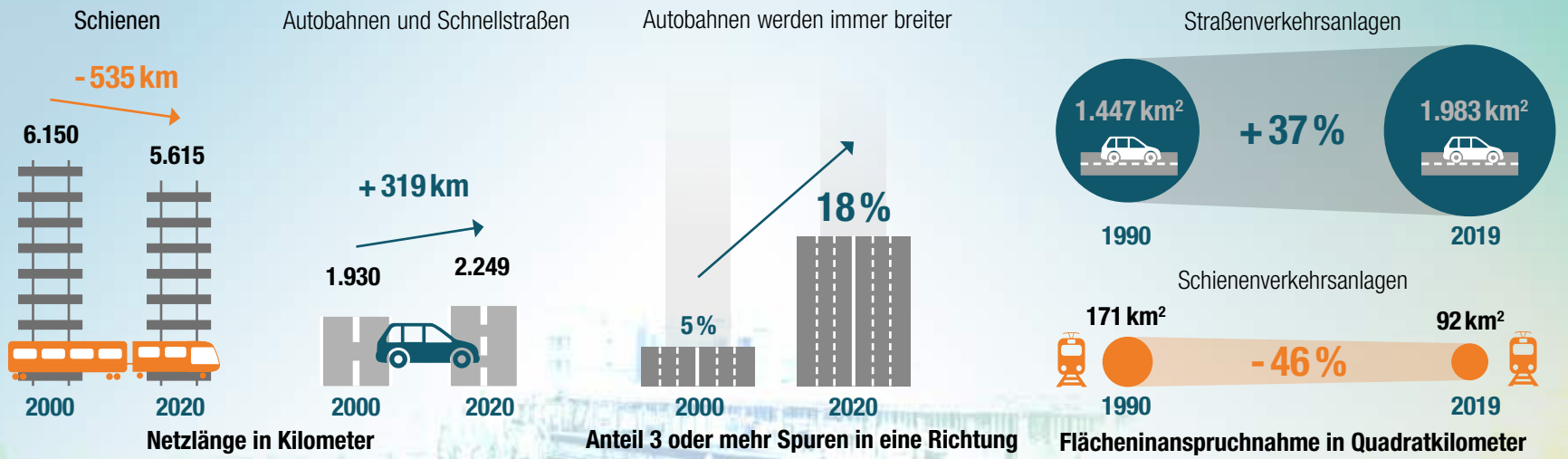




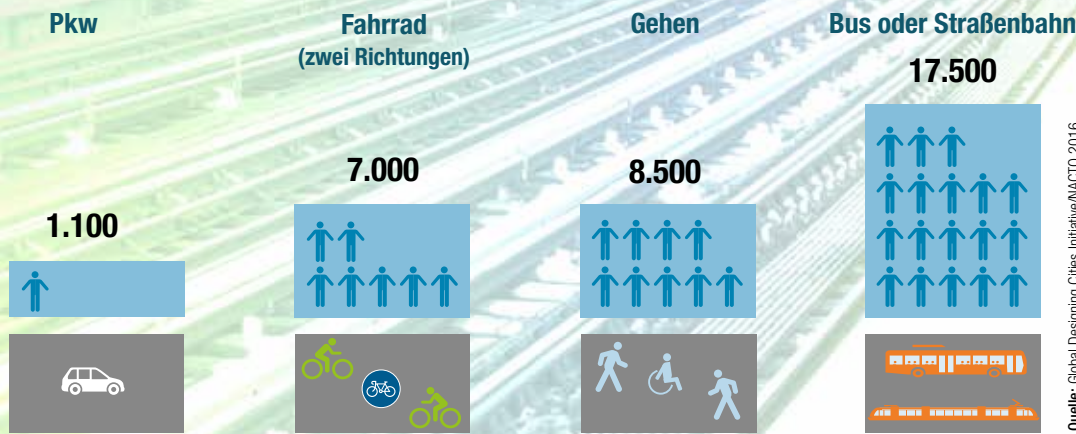
Infrastrukturen für die Verkehrswende schaffen

Verkehr: Straßen-Infrastruktur in Österreich wurde ausgebaut, Schienen-Netz ist geschrumpft



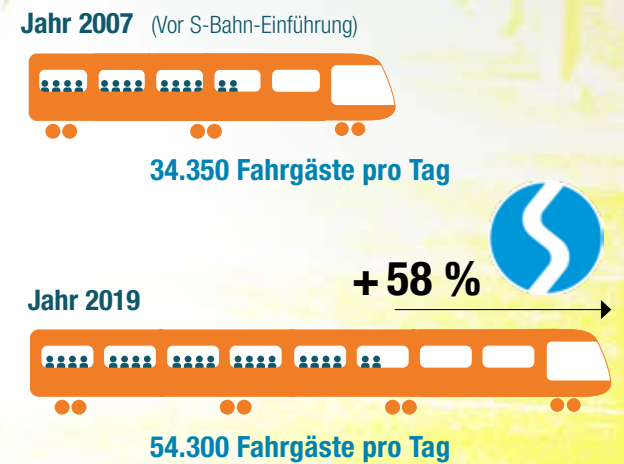
Mehr Platz für Gehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr erhöht Kapazität des Straßenraums

Kapazität in Personen pro Stunde bei 3 Meter Breite der Infrastrukturen



Mehr Fahrgäste durch S-Bahn-Einführung

(Anzahl Fahrgäste auf Bahnstrecken mit S-Bahn-Betrieb in der Steiermark)



Was heute gebaut wird, wird auch noch in einigen Jahrzehnten genutzt. Deshalb ist die Infrastrukturpolitik rasch an die Klimaziele anzupassen. Vorbilder, wie das gemacht werden kann, gibt es bereits viele.

Eisenbahn-Paket, Radverkehr-Förderprogramme der Bundesländer und des Bundes – mit Förderungen klimaverträglicher Mobilitätslösungen holt Österreich derzeit jahrzehntelange Versäumnisse nach. Für einen Paradigmenwechsel, für die nötige Mobilitätswende, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, reicht das noch nicht. Dazu ist auch konsequentes Umnutzen und Neuverteilen vorhandener Straßeninfrastruktur und öffentlicher Räume sowie Rückbauen von nicht zukunftsfähiger Infrastruktur nötig. Es braucht mutige Ansätze, wie die Superblocks, die das Gehen und Radfahren unterstützen und die lokale Lebensqualität in den Fokus der Verkehrsplanung rücken. Das spanische Vitoria-Gasteiz beispielsweise erweiterte durch die Einrichtung von Superblocks die

Fläche für Fußgängerinnen und Fußgänger von 45 auf 74 Prozent.

Vom Vorbild zum Standard

Auch aktive Parkraumbewirtschaftung schafft neuen urbanen Freiraum. Die Stadt Rotterdam wandelt insgesamt 3.000 Pkw-Abstellplätze im öffentlichen Raum der Innenstadt in Geh- und Radwege, Aufenthaltsflächen, Grünflächen und zur multifunktionalen Nutzung um. Unterstützt wurden die Gebühren von Abstellplätzen auf der Oberfläche doppelt so teuer wie jene für Tiefgaragen-Stellplätze. Die Stadt Groningen in den Niederlanden führte bereits im Jahr 1977 ihren „Verkehrsregulierungsplan“ ein. Alle Haushalte sind per Auto zu erreichen, aber die Durchfahrt durch das Stadtzentrum wurde für Kfz gesperrt und nur für

aktive Mobilität ermöglicht. Das führte zu einem sehr hohen Radverkehrsanteil von 61 Prozent im Kernstadtbereich und 33 Prozent im gesamten Stadtgebiet. Das Zentrum von Pontevedra im spanischen Galizien ist seit dem Jahr 1999 autofrei. Gehende haben Vorrang. Für den Kfz-Verkehr wurden 15.000 Pkw-Abstellplätze am Stadtrand geschaffen. Kostenlose Stadtbusse fahren ins Zentrum. Die stark gestiegene Lebensqualität hat die Zahl der vormals stagnierenden Stadt von 70.000 Einwohnerinnen und Einwohnern um 12.000 angewachsen lassen.

» Aktive Parkraumbewirtschaftung schafft neuen urbanen Freiraum «

Die große Herausforderung der nächsten Jahre ist es, die vielen bereits bewährten Good-Practice-Beispiele zu Standardlösungen werden zu lassen.

CAPISCO



Neue Infrastruktur

Den unerwünschten Auswirkungen des Kfz-Verkehrs ist durch Einzelmaßnahmen nicht beizukommen. Es braucht Paradigmenwechsel und integrale Ansätze.

>>Seite 4

Regionalflughäfen

Die Krise des Flugverkehrs in der Covid-19-Pandemie wirft die Frage nach dem Nutzen vieler Regionalflughäfen auf. Und auch wie die Flächen noch genutzt werden können.

>> Seite 8

Radschnellwege

Sie machen den Weg zu Arbeit und Bildung schneller und sicherer. Nicht nur in Ballungsräumen. Andere Staaten sind bereits weiter als Österreich.

>>Seite 10

>> Kommentar



Die Infrastruktur von heute bestimmt den Verkehr von morgen

Michael Schwendinger, VCÖ-Verkehrspolitik

Infrastrukturen sind langlebig und werden für Jahrzehnte gebaut. Zudem sind sie mit Abstand die wichtigste Rahmenbedingung für die Verkehrsmittelwahl. Der Spruch „Wer Straßen säht, wird Verkehr ernten“ klingt pathetisch, ist aber eine unter dem Begriff „induzierter Verkehr“ wissenschaftlich gut belegte Erkenntnis. Verkehr ist also keine Konstante, denn verbesserte Bedingungen ziehen meist eine stärkere Nutzung nach sich – und vice versa. Deshalb ist es zum Scheitern verurteilt, Verkehrsbelastung und Staus durch

>> Wer Straßen säht, wird Verkehr ernten <<

Straßen ausbau bekämpfen zu wollen. So geschehen in Zell am See. Gegen den täglichen Stau wurde Anfang der 1990er-Jahre ein Umfahrungstunnel gebaut. Die angestrebte Entlastung war kurzlebig, heute fahren in Summe doppelt so viele Autos durch die Stadt. Die gute Nachricht: der Zusammenhang gilt auch für andere Verkehrsmittel. Nach dem Ausbau von Radschnellwegen in der Region Kopenhagen nahm die Anzahl der Radfahrenden um rund ein Viertel zu. Das sogenannte „Braess-Paradoxon“ zeigt, dass der Zusammenhang auch in die andere Richtung hält. Ein Rückbau von Straßen kann dazu führen, dass der Verkehr weniger wird. In Seoul verbesserte sich der Verkehrsfluss, nachdem im Jahr 2005 eine mehrspurige Stadtautobahn abgerissen wurde. Dass Straßen zum Wohle der Bevölkerung auch rückgebaut werden können, zeigen derzeit zahlreiche Projekte in den USA. Jede Straße, jede Schiene, jeder Geh- und Radweg, der heute gebaut wird, prägt unser Mobilitätsverhalten für die nächsten Jahrzehnte. Österreich will bis zum Jahr 2040 klimaneutral sein. Um das zu erreichen, muss also in Bezug auf jedes Infrastrukturprojekt die Gretchenfrage gestellt werden: „Nun sag, wie hältst du's mit der Klimaverträglichkeit?“

>> Ihre Meinung dazu an michael.schwendinger@vcoe.at

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. MZ 022030778 M

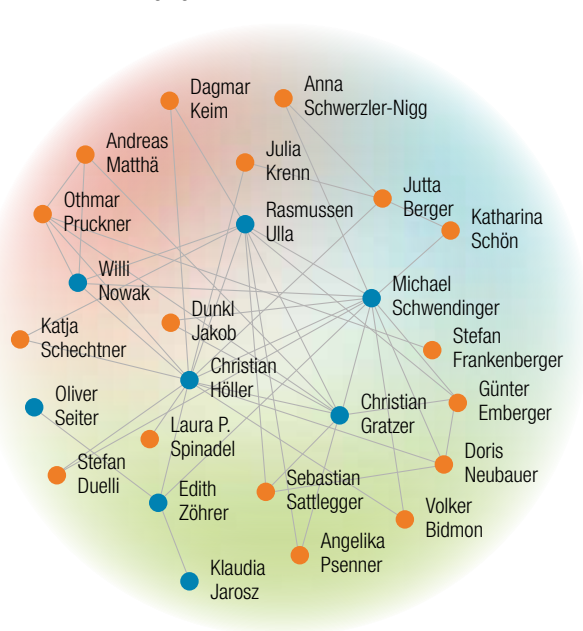
Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autorin beziehungsweise des Autors wieder.

Layout: VCÖ 2021,

Fotos: S. 2/3 VCÖ/Rita Newman

Herstellung: Walstead NP Druck, St. Pölten

Erstellt unter Beteiligung von:



>> VCÖ-Fachkonferenz

Mehr Tempo bei Elektrifizierung des Lkw-Verkehrs nötig

Bei der Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs braucht es deutlich mehr Tempo. Das war eine zentrale Aussage bei einer jüngst online durchgeführten VCÖ-Fachkonferenz, an der zahlreiche Expertinnen und Experten aus dem In- und Ausland teilnahmen.

Die Energiewende weg vom Diesel hin zu emissionsfreien Lkw ist neben dem Vermeiden und Verlagern die dritte zentrale Säule, um den Güterverkehr auf Klimakurs zu bringen“, stellte VCÖ-Experte **Michael Schwendinger** fest. Bei den diskutierten Alternativen – batterie-elektrische Lkw, Wasserstoff oder E-Fuels – weisen batterie-elektrische Lkw die beste Energie- und Klimabilanz auf. Mit österreichischem Strommix liegen die CO₂-Emissionen eines E-Lkw inklusive Batterieproduktion im Vergleich zu Diesel-Lkw bereits derzeit um 55 Prozent niedriger. Bei 100 Prozent Ökostrom ist eine um 85 Prozent bessere Treibhausgas-Bilanz als bei Diesel-Lkw möglich.

Felipe Rodriguez, Lkw-Experte vom International Council for Clean Transportation (ICCT) drängte auf „mehr Tempo bei der Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs, damit die Europäischen Union die Klimaziele erreichen kann. Aus technischer Sicht werden emissionsfreie Lkw bereits bald auch lange Strecken übernehmen können.“ Neben Ankaufförderungen sind der strategische Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Umsetzung von emissionsfreien Lieferzonen in Ballungsräumen sowie die Abschaffung der Steuerbegünstigung von Diesel wichtig.

„Unter den richtigen politischen Rahmenbedingungen könnten Elektro-Lkw im Fernverkehr bereits Mitte der 2020er-Jahre und Brennstoffzellen-Lkw gegen Ende des Jahrzehnts die TCO-Kostenparität mit Diesel erreichen“, stellte **Fedor Unterlöhner**, Gütertransport-Experte des Brüsseler VCÖ-Dachverbands „Transport & Environment“ (T&E) fest. Eine T&E-Studie beziffert den Bedarf für öffentliche Ladepunkte in Österreich für E-Lkw mit 400 bis zum Jahr 2025 und 1.450 bis zum Jahr 2030.

E-Fuels haben eine schlechte Energiebilanz

Batterie-elektrische E-Lkw können 77 Prozent der eingesetzten Energie für den Fahrbetrieb nutzen. Strombasierte E-Fuels haben nur einen Gesamtwirkungsgrad von 23 Prozent. „Die Klimaneutralität 2040 im Verkehr zu erreichen ist ein Jahrhundert-

projekt“, so **Hans-Jürgen Salmhofer** vom Klimaschutzministerium und führte weiter aus: „Gerade der Straßengüterverkehr spielt dafür eine entscheidende Rolle. Umso wichtiger ist es, jetzt für Planungssicherheit für Unternehmen, Frächter und Speditionen zu sorgen. Dafür braucht es Technologieklarheit, ein planbares Anreizsystem und erste Schritte in Richtung öffentlicher High-Power Ladestationen für E-Lkw.“

Auch **Clemens Hartig** von Gebrüder Weiss und Vorstand im „Council für Nachhaltige Logistik“ sieht in den Antrieben einen zentralen Hebel auf dem Weg zu einem klimaneutralen Güterverkehr. „Das Zusammenspiel von Förderungen, öffentlichen Investitionen und anderen



Felipe Rodriguez
ICCT

„Es ist mehr Tempo bei der Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs nötig, damit die EU die Klimaziele erreichen kann.“

regulatorischen Maßnahmen ist entscheidend, damit sich ein erfolgreiches System für den klimaneutralen Güterverkehr etablieren kann.“

Mehr Tempo am Klimapfad ist auch aus Sicht von **Henrik Engdahl** von Volvo nötig: „Der erste Schritt zur Elektrifizierung des Lkw-Verkehrs ist im urbanen Raum bereits getan. Jetzt müssen wir die Reise über die Stadtgrenzen hinaus und in die Regionen beschleunigen.“

CO₂-Bepreisung nötig für rasche Energiewende

Durch eine wirksame CO₂-Bepreisung würde Volvo früher als derzeit geplant auf 100 Prozent emissionsfreie Antriebe umstellen, betonte Engdahl. Auch der Lkw-Produzent Scania setzt auf batterie-elektrische Lkw und peilt einen E-Lkw-Anteil von 50 Prozent im Jahr 2030 an.

Dass Elektro-Lkw schon heute für



Foto: Kristin Kahl

einen Teil der Transporte praxistauglich sind, berichtete **Kristin Kahl** von Contargo, einem der marktführenden Container-Logistik-Netzwerke in Europa. Kahl stellte vollelektrischen Lkw das Prädikat „empfehlenswert“ aus: „Aktuell steht in unserem Fokus der vollelektrische 44-Tonner. Mit diesem reduzieren wir bereits seit dem Jahr 2019 die Emissionen dank Ökostrom fast vollständig und bereiten die Umstellung unserer Lkw-Flotte vor.“

Damit Österreich das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2040 erreicht, müssen emissionsfreie Lkw rasch auf die Straße kommen. Fördermaßnahmen



Kristin Kahl
Container-Logistik Contargo

„Aktuell in unserem Fokus: Vollelektrische 44-Tonner. Prädikat Empfehlenswert.“

sollten vor allem auf die Wirtschaftlichkeit von E-Lkw, den Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die Einpreisung externer Kosten von Diesel-Lkw abzielen. Das Dieselparadox ist für die Verbreitung emissionsfreier Lkw kontraproduktiv.

>> VCÖ-Fachkonferenz mit allen Vorträgen zum Herunterladen und Video-Mitschnitt der Diskussionen auf www.vcoe.at

>> VCÖ-Publikation

Verkehrswende – Good Practice aus anderen Ländern

Ob bei Carsharing, E-Mobilität, Rad-Infrastruktur, Mobility as a Service oder Verkehrsberuhigung – Österreich hat, verglichen mit Vorbildern in Europa, noch einiges aufzuholen, wie die aktuelle VCÖ-Publikation zeigt.

Das Ziel Klimaneutralität ist auf nationaler wie internationaler Ebene festgeschrieben. Das größte Klimaschutzproblem in Österreich ist der Verkehr. Die Emissionen waren sogar im Corona-Jahr 2020 um 55 Prozent höher als im Jahr 1990, wie eine Studie des Wifo zeigt. Im Jahr 2019 verursachte der Verkehrssektor um 10,2 Millionen Tonnen mehr CO₂ als im Jahr 1990 und machte damit die zum Teil mit hohen Investitionen erzielten Einsparungen der anderen Sektoren wieder zunichte. Im EU-Vergleich hat der Verkehr in Österreich pro Kopf den dritthöchsten CO₂-Ausstoß. Österreich bleibt nicht mehr viel Zeit, um die Klimabilanz des Verkehrs im nötigen Ausmaß zu verbessern. Wie es gelingen kann, dass auch der Verkehr in Österreich klimaverträglicher wird, zeigt die aktuelle VCÖ-Publikation „Verkehrswende – Good Practice aus anderen Ländern“. Die Fachpublikation stellt in einem internationalen Streifzug erfolgreiche Maßnahmen für eine klimaverträglichere Mobilität aus zahlreichen Staaten und Städten vor. Beispielsweise ist Norwegen Spitzenreiter bei E-Pkw, bereits mehr als die Hälfte der im Jahr 2020 neu zugelassenen Pkw tanken nur Strom.

In der EU sind die Niederlande Spitzenreiter mit einem E-Pkw-Anteil im Jahr 2020 von 20 Prozent. CO₂-Bepreisung sowie hohe CO₂-abhängige Zulassungssteuern sind ein Hebel in Richtung emissionsfreie Kfz. Ebenso beleuchtet werden verursachungsgerechtere Mautsysteme. Österreich hinkt bei der Ökologisierung von Verkehrssteuern hinterher. Die VCÖ-Publikation geht außerdem der Frage nach, welche Staaten eine höhere Verkehrssicherheit haben und warum. Die Staaten mit der höchsten Verkehrssicherheit in Europa haben auf Freilandstraßen und Autobahnen niedrigere Tempolimits als Österreich. Der Rechnungshof hat darauf hingewiesen, dass laut Umweltbundesamt mit niedrigeren Tempolimits auf Freilandstraßen und Autobahnen auch der CO₂-Ausstoß um 828.000 Tonnen pro Jahr gesenkt werden kann. Tempolimits erhöhen nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern sind außerdem eine Klimaschutzmaßnahme, die mehr Geld spart als sie kostet. Es werden zahlreiche vorbildhafte Beispiele vorgestellt, wie der Um- und Rückbau zu verkehrsberuhigten Straßen gestaltet werden kann und welche Infrastruk-



turen der Bevölkerung helfen, aus dem Umland klimaverträglich in die Städte zu kommen. Erfolgreiche Beispiele multimodaler Mobilität finden ebenso Beachtung wie Sharing-Angebote, Radschnellwege und Mobility as a Service-Projekte. Die VCÖ-Publikation „Verkehrswende – Good Practice aus anderen Ländern“ wirft einen umfassenden Blick über nationale Grenzen, der inspiriert und Mut macht.

>> Sie können die neue VCÖ-Publikation um 30 Euro bestellen oder gratis auf www.vcoe.at/good-practice herunterladen.

>> Verkehr in Europa

Energieinfrastruktur für die Verkehrswende

Ulla Rasmussen
VCÖ-Verkehrspolitik



Die Europäische Union betreibt aktive Infrastrukturpolitik, indem das transeuropäische Transportnetz aufgebaut wurde und wird. Es geht dabei vor allem um die Ermöglichung des freien und schnellen Warenverkehrs. Die EU regelt aber auch die Energieinfrastrukturen entlang des Transportnetzes. Für die Energiewende im Mobilitätsbereich wird dies immer wichtiger, denn der Wechsel des Antriebssystems soll nicht von fehlender Ladeinfrastruktur behindert werden. Allerdings ist es wichtig, sich von den Klimaschutz-Zielen leiten zu lassen und prioritär dort anzusetzen, wo der gesellschaftliche Nutzen am höchsten ist.

>> Die Umstellung im Straßengüterverkehr vorantreiben <<

Den Straßengüterverkehr in Ballungsräumen und Städten emissionsfrei zu machen, bringt auf Grund der gleichzeitigen Verringerung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen in einem bevölkerungsreichen Umfeld viel volkswirtschaftlichen Nutzen. Die bevorstehende Revision der Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) bietet eine gute Möglichkeit, die Umstellung im Straßengüterverkehr voranzutreiben, indem der Umfang der Richtlinie auf Logistik-Hubs und Verteilungszentren erweitert wird. Denn dort und am Zielort, beim Laden und Entladen, werden die ersten E-Lkw Ladestellen brauchen. Die Autobahnen sind natürlich auch relevant, aber als erster Schritt eben eher bei der Verteilung. So würde auch die Planungssicherheit der handelnden Akteure und Akteurinnen steigen, die einen Schritt hin zu klimaverträglicherem Güterverkehr setzen wollen.

>> Ihre Meinung dazu an ulla.rasmussen@vcoe.at



Illustration: Sarah Duit

Wie Sie den VCÖ unterstützen können

- >> Mit Ihren **Spenden**
machen Sie den VCÖ-Einsatz für nachhaltige Mobilität möglich.
- >> Mit Ihrer **Patenschaft ab 150 Euro**
fördern Sie regelmäßig Ihnen wichtige Mobilitätsthemen.
- >> Mit Ihrer Zukunftspartnerschaft ab **1.500 Euro**
setzen Sie einen Baustein für eine Mobilität mit Zukunft.
- >> Mit Ihrem **zinsenlosen Darlehen**
helfen Sie dem VCÖ, seine Projekte vorzufinanzieren.

„Unsere Ideen von heute sind die Basis der Mobilität von morgen!“

Ihre Spende wirkt!

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: GIBAATWWXXX

>> Blick zurück aus der Zukunft

Verbunden besser

Willi Nowak,
VCÖ-Geschäftsführung



Leonore geht unruhig auf und ab. In den kommenden Stunden soll es um afrikanisch-europäische kontinentübergreifende Infrastrukturen gehen, von Energie über Verkehr bis hin zur Gesundheitsversorgung. Gespräche, wie das bevorstehende, geben Leonore die Möglichkeit, von oben gleichzeitig auf ihr momentanes Umfeld und weit darüber hinaus zu blicken. Jetzt, im Jahr 2040, muten die innerstaatlich lokalen Diskussionen der 2020er-Jahre sonderbar kleinlich an. Leonore lächelt bei der Erinnerung, dass es im Jahr 2022 als bahnbrechend galt, alle öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel vom Bikeshaaring über Carsharing bis hin zu Bus und Bahn innerhalb eines Staates mit nur einem Ticket benutzen zu können. Heute im Jahr 2040 feiert das All-in-One-Ticket für ganz Europa bereits seinen fünften Geburtstag. Auch der individuelle Privatbesitz an Verkehrsmitteln hat sich seit damals überlebt. Verschämt stehen jetzt noch vereinzelt solche veralteten Statussymbole in Kellern und Randzonen. Inzwischen verstößt es auch ohne Verbote gegen die Regeln guten Benehmens Privatfahrzeuge öffentlich sichtbar herum stehen zu lassen. Leonore schreckt auf. Fast hätte sie ihren Termin verpasst. Sie tippt auf den Bildschirm und das Gesicht ihres Gesprächspartners in Uganda erscheint. Leonore freut sich auf das Gespräch. Es gibt viel zu lernen von Afrika, das in der Entwicklung staatenübergreifender Kooperationen viel Neues zu bieten hat für Europa.



Foto: Kärntner Landesregierung, Abt. 9

Mobilitätsinfrastruktur neu denken und neu nutzen

Auf überbreiten Straßen den Platz neu nutzen:
Auf der B 83 Kärntner Straße bei Arnoldstein wurde aus der neun Meter breiten Straße ein eineinhalb Meter Grünstreifen herausgefräst und ein Radweg errichtet.

Den unerwünschten Auswirkungen des Autoverkehrs ist durch Einzelmaßnahmen nicht beizukommen. Es braucht Paradigmenwechsel, wie generelles Tempo 30 innerorts. Oder integrale Ansätze in der Stadtplanung, in der Raumplanung, bei der Mobilität – wie es nicht nur in Amsterdam der Fall ist.

Von Christian Höller

Etwa 500 Kfz rauschen pro Stunde zu Urlaubszeiten und an verlängerten Wochenenden durch das Tiroler Dorf Obsteig im Bezirk Imst, wo etwas über 1.000 Menschen leben. Der Verkehr auf der zur „Dorfautobahn“ ausgebauten Bundesstraße B 189 durch das Dorf prägt hier das Leben. Hier fährt Deutschland nach Italien und zurück. Will jemand auf die andere Straßenseite, heißt es mitunter minutenlang auf eine Lücke warten. Radfahrende und Gehende fühlen sich massiv gefährdet. Seit dem Jahr 2020

In vielen Ortschaften sind durchquerende Bundes- und Landesstraßen solche Autoschneisen, die dem Autoverkehr Vorrang zulasten der Lebensqualität der Wohnbevölkerung einräumen. Tempo 30-Bereiche oder Begegnungszonen müssen begründet werden, nicht der durchfahrende Autoverkehr. Landesbehörden zementieren seit Jahrzehnten diese autofreundliche Gestaltung des Straßenraums. In einzelnen Bundesländern, etwa Tirol, hat ein Umdenken eingesetzt. Doch erst das generelle Absenken der Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet auf Tempo 30, wie kürzlich in Spanien umgesetzt, mit der Begründungslast beim Wunsch nach punktuell höherem Geschwindigkeitslimit, würde den nötigen Paradigmenwechsel bringen. Er lässt in Österreich auf sich warten.

Entsiegeln, aufbrechen, begrünen
Ähnlich langwierig ist es, auf Straßen außerorts Veränderungen voranzutreiben, wie Radwege zu schaffen.

Erst vereinzelt werden auf Landes- und Bundesstraßen überbreite Fahrbahnen aufgefräst, verschmälert und am gewonnenen Platz Radwege und Grünstreifen geschaffen.
„Vor etwa zehn Jahren hat ein Umdenken eingesetzt. Ausgelöst im Sinne der Verkehrssicherheit, durch Lärm, Anwohnerproteste oder erhöhte Straßenerhaltungskosten“, erzählt **Volker Bidmon**, Leiter der Straßenbauabteilung im Amt der Kärntner Landesregierung. Im Anlassfall werden überbreite Landesstraßen rückgebaut – vor allem wenn Sanierungsmaßnahmen anstehen. Bidmon nennt die B 83 Kärntner Straße auf Höhe von Arnoldstein als Beispiel. Hier wurde aus neun Meter eineinhalb Meter Grünstreifen herausgefräst und es entstand ein Radweg. „Solche Straßenversmälnerungen sparen langfristig Geld, bis zu 30 Prozent des Erhaltungsaufwands, die pro Jahr und Fahrspur-Kilometer rund 7.000 Euro betragen. Es ist nicht einfach, ausgetretene Pfade zu verlassen. Die Zeit war aber noch nie so reif für solche Maßnahmen“, ist Bidmon überzeugt. Doch einen Plan zur systematischen Redimensionierung von Straßen gibt es in Österreich nicht.

Von Einzelfall zu Einzelfall
Die Gestaltung von Neuem ist naturgemäß von Widerständen begleitet. Fast jede Gemeinde mit Fußgängerzone kann von heftigen Kontroversen um diese Neuerung bei der

Einführung berichten. Heute sind diese Fußgängerzonen nicht mehr wegzudenken. Wer möchte sich Kärntnerstraße und Graben in Wien oder die Fußgängerzone im eigenen Ort mit Autoverkehr vorstellen? Unglaublich auch, was an Stadtautobahnen in den 1960er-, 1970er-Jahren geplant und oft

» In vielen Orten sind durchquerende Bundes- und Landesstraßen Autoschneisen «

Straßenversmälnerung Obsteig, Tirol, in Teilen bereits umgesetzt:
Die Fahrspuren werden weniger breit und so Platz für Grünstreifen und Radweg gewonnen.

wird nun den langjährigen Forderungen Rechnung getragen und mit finanzieller Unterstützung des Landes Tirol wird die Straße verschmälert, aufgefräst und ein Grünstreifen und kombinierter Geh- und Radweg geschaffen. Damit hofft die Bevölkerung auf Verkehrsberuhigung und mehr Sicherheit.

Volker Bidmon
Amt der Kärntner Landesregierung

„Es ist nicht einfach, ausgetretene Pfade zu verlassen. Die Zeit war aber noch nie so reif für solche Maßnahmen. Straßenversmälnerungen sparen langfristig Geld, bis zu 30 Prozent des Erhaltungsaufwands.“

glücklicherweise verhindert wurde. Etwa die Flötzersteig-Autobahn, die im Westen Wiens als Stelzenstraße geplant war. Oder die Wiental-Autobahn, die bis zum Karlsplatz ins Wiener Zentrum führen sollte. Die Diskussion um die Lobau-Autobahn lässt die Erinnerung an solche Irrwege der Verkehrsplanung wach werden. International sind heute Rückbauten von Stadtautobahnen bereits imageträchtige Leuchtturm-



Fotos: Johannes M. Faimann

projekte. Etwa die in Paris seit dem Jahr 2016 erfolgte Umgestaltung der Schnellstraße am rechten Seine-Ufer in eine Promenade. Oder in Ljubljana die Umgestaltung eines Teils der innerstädtischen Kfz-Hauptverkehrsachse Slovenska Cesta zu einer Flaniermeile für Gehende und Radfahrende.

Der integrale Lösungsansatz von Amsterdam

Die Klima- und Verkehrsprobleme sind groß. Punktuelle Maßnahmen reichen nicht aus. Es braucht umfassende, integrale Ansätze in der Stadtplanung, in der Raumplanung, bei der Mobilität. **Dagmar Keim** von der Stadt Amsterdam skizziert im Februar 2021 bei den Globalen Stadtgesprächen des OECD Berlin Centre die Pläne für die niederländische Hauptstadt. Amsterdam wachse enorm und brauche bis zum Jahr 2050 rund 290.000 neue Wohnungen beziehungsweise 400.000 in der Metropolregion. „Damit kommt ein enormes Mobilitätswachstum auf uns zu. Es muss daher auch im Mobilitätsbereich auf allen Ebenen gearbeitet werden: den Regionalverkehr vom durchfahrenden Verkehr entflechten, Mobilitätsknoten schaffen, First-/Last-Mile-Lösungen entwickeln“, skizziert Keim. Das Ziel sei im Jahr 2030 die ganze Stadt als Tempo 30-Zone und ohne CO₂-emittierende Autos, als inklusive-Stadt mit hoher Lebensqualität

zu gestalten. „Das ist nur zu erreichen, wenn wir Autos möglichst aus der Innenstadt verdrängen. Dann braucht es auch keine Radwege mehr, da alle Straßen Fahrradstraßen werden und das Auto nur zu Gast ist“, so Keim. Das bringe natürlich Konflikte, aber so werde sehr viel Platz gewonnen. Aus vielen Parkplätzen werde neuer öffentlicher Raum, für Parks, für Grün, für die Menschen. Das habe auch

» Tempo 30 als Norm-Höchstgeschwindigkeit im Stadtgebiet wäre ein Paradigmenwechsel «

einen positiven Effekt für die Luftqualität. Der soziale Faktor werde aufgrund der hohen Mieten immer wichtiger. Die Segregation nehme dadurch zu. Analysen in der Region zeigten ganz deutlich, dass Leute mit weniger Geld an Orte gedrängt werden, die nicht mit Öffentlichem Verkehr erreichbar sind. Dem gelte es gegenzusteuern. Es wurde ein „City-Doughnut“-Modell entwickelt, als Versuch in den Grenzen der Ökologie der Erde zu bleiben, und gleichzeitig ein soziales Fundament zu bauen. Alles was wir machen, wird an diesem Modell getestet, um zu sehen, wo sind wir gut – wo wir nicht gut sind, daran wird gearbeitet“, so Dagmar Keim.

» aus der Forschung



Foto: Benedeky, Gabor Bau

Angelika Psenner
TU Wien,
Stadtstrukturforschung

» Es braucht eine Restitution von öffentlichem Raum «

VCÖ-Magazin: Sie haben im Forschungsprojekt *Urban Parterre Vienna* die Veränderung der Nutzung des „Stadtparterres“ im Zeitraum 1910 bis 2020 in einem ein Kilometer langen Straßenzug in Nebenlage im gründerzeitlichen zentrumsnahen Areal von Wien untersucht. Mit welchem Ergebnis?

Angelika Psenner: Das Forschungsprojekt befasste sich eingehend mit der Transformation der Wiener Stadtparterre-Struktur und hier vor allem mit den sich gegenseitig bedingenden Aspekten von Unter- und Fremdnutzung. Wenn wir die Gesamtformation des städtischen Parterres, also Erdgeschoß, Straßenraum und Hof als systemische Einheit betrachten und dessen Entwicklung über die Zeit verfolgen, werden die Wechselbeziehungen einzelner Bereiche augenscheinlich: Produzierendes Gewerbe beanspruchte im Jahr 1910 noch 10,6 Prozent der Gesamtfläche wobei die zumeist gewerbliche Nutzung der Innenhöfe noch nicht berücksichtigt ist. Heute stellt es lediglich 2,4 Prozent und gehört damit zusammen mit den halböffentlichen Räumen (von fast 12 Prozent auf knapp 4 Prozent) zu den großen Verlierern der Nutzungsumverteilung. Ebenso gingen Gastronomie und Wohnen stark zurück, während der Handel – ein lediglich vermeintlicher Großnutzer – mit 3,7 Prozent und aktuell 4,1 Prozent relativ unverändert geblieben ist.

VCÖ-Magazin: Lassen sich aus diesen Veränderungen auch Aussagen zur Mobilität machen?

Angelika Psenner: Die gewichtigste Nutzung des Stadtparterres stellt heute jedenfalls das Auto dar, nahezu ein Drittel der Gesamtfläche (24,7 Prozent im öffentlichen Raum und 6,3 Prozent im überbauten Raum) wird derzeit für die alleinige Verwendung durch Fahrzeuge freigestellt – im Jahr 1910 erreichte der für Fahrwerke reservierte Raum (Stallungen, Parken im öffentlichen Raum und exklusive Nutzung der Fahrspur) nicht einmal die 1 Prozent-Marke. Aus dieser Perspektive erklärt sich Leerstand und Unternutzung von städtischem Raum nicht ausschließlich aus ökosozialen Kausalitäten, sondern auch als Sekundärfolge der beschriebenen Nutzungsverschiebung zugunsten privater (Luxus-)Güter Einzelner und der Lagerung derselben – was im Übrigen nichts mit der Sicherstellung von Mobilität zu tun hat. Dementsprechend erklärt sich der dringende Bedarf nach einer sinnzusammenhängenden, systemischen Regelung, oder, um es plakativer zu formulieren: nach der Restitution von öffentlichem Raum. Denn die Einführung der NS-StVO 1938 enteignete das allen zur Verwendung zustehende Allgemeingut Straßenraum und führte große Teile des Stadtparterres einer erlesenen Schar von Fahrzeugbesitzenden zu.



©Caltrain/Stadler

MADE IN AUSTRIA IM TECHNOLOGISCHEN HERZ DER USA. Die Hochleistungsmotoren von TSA bringen österreichische Technologie in den kalifornischen High-Tech-Hotspot Silicon Valley.

Nahverkehrsfahrzeuge weltweit fahren seit Jahrzehnten sicher und effizient, angetrieben durch führende Technologie aus Österreich. 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.



Traktionsmotor Stadler KISS für Caltrain

www.tsa.at   





TRAKTIONSSYSTEME AUSTRIA

BODENLOS

Wiesen und Äcker verschwinden unter Asphalt. Versorgung mit heimischen Lebensmitteln in Gefahr.

BROTLOS





ÖSTERREICHISCHE HAGELVERSICHERUNG



Foto: ÖBB Jauner Hermann

Das Rückgrat der klimaverträglichen Verkehrswende

„Eisenbahnpaket“ der Bundesregierung: Mit jährlich rund drei Milliarden Euro für die Bahn-Infrastruktur hat der Ausbau des Bahnnetzes in Österreich zuletzt an Fahrt aufgenommen.

2021 wurde EU-weit zum „Jahr der Bahn“ erklärt und auch die heimische Politik hat erkannt, dass nur ein massiver Schienenausbau die „Verkehrswende“ ermöglichen kann. Um die Klimaziele erreichen zu können, müssen jahrzehntelange Verspätungen schleunigst aufgeholt werden.

Von Othmar Pruckner

» Gesamteuropäisches Bahnsystem ist noch ziemlich lückenhaft «

Hätte **Stefan Frankenberger** als Präsident der Vereinigten Staaten von Europa uneingeschränkte Macht, sähe unser alter Erdteil wohl deutlich anders aus. Der Künstler und Visionär hat das Bahnsystem des Kontinents – bis weit hinein nach Afrika und Kleinasien – als „Metro-ropa“-Netz neu gedacht und in einen bunten Linienplan, ähnlich den Plänen diverser U-Bahnsysteme gegossen – ein Wunschtraum vieler Bahnfreundinnen und -freunde und Verkehrsfachleute. Seine Vision weckt Sehnsüchte und Hoffnungen, doch die Realität ist eine andere. Zu viele Staaten priorisieren trotz Klimakrise noch immer die Straße beziehungsweise bauen neue Bahnstrecken vorwiegend unter nationalen anstatt kontinentalen Gesichtspunkten. Das Rückgrat des gesamt-europäischen Bahnsystems ist, nüchtern betrachtet, also noch ziemlich lückenhaft. Was nicht zuletzt der Europäische Rechnungshof bemängelt. Dessen Prüfer kritisieren explizit den „Flickenteppich aus Hochgeschwindigkeitsstrecken der einzelnen Mitgliedstaaten, die isoliert geplant und gebaut werden“. Beispiel dafür ist ein aktueller Konflikt in Bayern. Mitte April demonstrierten in Rosenheim tausende Bürgerinnen und Bürger gegen eine ihrer Meinung nach „überflüssige“ neue Hochgeschwindigkeits-Bahn-

trasse im „Deutschen Eck“ – ein Projekt, das als „missing link“ der Nord-Süd-Verbindung von München nach Verona höchste Priorität hätte. Vor dem Jahr 2040 ist eine Realisierung sowohl aufgrund der schleppenden Vorbereitung als auch aufgrund der nötigen Genehmigungsprozesse unwahrscheinlich, naturgemäß auch die damit einhergehende Verkehrsverlagerung.

„Eisenbahnpaket“ bringt Schienenneubau

In Österreich selbst hat der Ausbau des bestehenden, an vielen Stellen überalterten Bahnnetzes zuletzt an Fahrt aufgenommen. Die ÖBB kann dank eines neuen „Eisenbahnpa-



Foto: ÖBB-Jakwerth

Andreas Matthä
CEO ÖBB

„17.000 neue Arbeitsplätze bis Ende 2026 sind in Zeiten der Rekordarbeitslosigkeit mehr als ein bloßer Nebenaspekt des ÖBB-Investitionsprogramms.“

kets“ der Bundesregierung ab nun jährlich rund drei Milliarden Euro in die Infrastruktur investieren, rund eine halbe Milliarde pro Jahr mehr

als zuletzt. Es sind nun nicht mehr allein die großen Tunnelprojekte Semmering, Koralm, Brenner-Basistunnel, auf die mit Stolz verwiesen wird, nun wird auch in der Fläche aufgerüstet, um das stark gekrümmte Bahn-„Rückgrat“ fit für die angestrebte „Verkehrswende“ zu machen. Allein in der Ostregion, rund um die stark wachsende Bundeshauptstadt, sollen in den kommenden sechs Jahren rund sechs Milliarden Euro in die „Hardware“ investiert werden. „Österreich braucht jeden Impuls, die ÖBB sieht sich als Lokomotive, die die Wirtschaft nach der Corona-Pandemie wieder aus der Krise ziehen kann“ sagt ÖBB-CEO **Andreas Matthä** selbstbewusst. Er verspricht, bis Ende 2026 rund 17.000 neue Arbeitsplätze zu schaffen – in Zeiten der Rekordarbeitslosigkeit mehr als ein bloßer Nebenaspekt des ÖBB-Investitionsprogramms. Laut neuem ÖBB-Rahmenplan 2021 bis 2026 ist eine knappe Milliarde Euro allein für die Ertüchtigung der überlasteten Wiener S-Bahn-Stammstrecke budgetiert. Auch der so wichtige viergleisige Ausbau von Wien Meidling bis Mödling wird nun konkret, wenngleich das 1,2 Milliarden-Projekt frühestens im Jahr 2034 fertiggestellt werden kann, weil Planungs- und Genehmigungsverfahren viel Zeit benötigen.

Neben verstärkten Investitionen in die großen Schienenmagistralen scheint aber auch ein Umdenken am anderen Ende der Skala, bei Regio-

nalbahnen, stattzufinden. Wurde noch vor wenigen Jahren beispielsweise über die Einstellung der Kamptalbahn – sowie etlicher anderer „Nebenbahnen“ – spekuliert, werden nun auch von Landesseite Ausbaumaßnahmen zugesagt, ebenso wie für die lange vernachlässigte Waldviertler Franz-Josefs-Bahn.

Schweiz: Noch mehr Züge statt „Highspeed“

Österreich ist in der EU schon heute ein Bahn-Musterland. Das wahre Vorbild beim Ausbau des Schienennetzes ist und bleibt aber die Schweiz. Nach dem im Jahr 2008 beschlossenen und weitgehend umgesetzten ZEB-Programm („Zukünftige Entwicklung der Bahn-Infrastruktur“) wird nun das Ausbauprogramm 2025 „FABI“ – (Finanzierung und Ausbau der Bahn-Infrastruktur“) vorangetrieben. Schwerpunkt des 6,4 Milliarden Franken (5,8 Milliarden Euro) schweren Investments ist nicht Hochgeschwindigkeit-Strecken-neubau, sondern Ka-

» Bis zum Jahr 2035 soll Berlin von Wien aus in vier Stunden erreichbar sein «

pazitätserhöhung auf bereits vorhandenen Linien. Gebaut werden in erster Linie Wende- und Überholgleise, dritte und vierte Gleise sowie Bahnsteigerweiterungen, um noch dichtere Takte zu ermöglichen. Schon bald werden beispielsweise die Züge zwischen Zürich und Lugano im Tessin

im Halbstundentakt verkehren können. Aber auch in die berühmte Schmalspurbahn nach Zermatt wird weiter investiert, um noch dichtere Zugintervalle in den autofreien Ort führen zu können. Ebenso fließt Geld in die wunderbare, touristisch wichtige Bergstrecke von Chur nach St. Moritz. Konkretes Fernziel der Eidgenossen ist es, einen Gesamtschweizer Taktfahrplan zu realisieren, der die großen Städte des kleinen Landes in Viertelstundenintervallen (!) miteinander verbindet. Für die dafür nötigen Ausbauschritte bis zum Jahr 2035 wurden vom Schweizer Parlament bereits weitere 13 Milliarden Franken (11,8 Milliarden Euro) bewilligt.

Große Pläne für Aufrüstung des Schienennetzes hat auch das Nachbarland Tschechien. Gemeinsam mit Österreich und Deutschland wurde im Frühjahr 2021 ein „Memorandum of Understanding“ unterzeichnet. Inhalt: Bis zum Jahr 2035 soll ab Wien die deutsche Hauptstadt Berlin – via Prag – in vier Stunden erreichbar sein, eine glatte Halbierung der heute benötigten rund acht Stunden. Kernstück dabei ist ein geplanter Megatunnel unter dem Erzgebirge, zwischen Usti nad Labem und Dresden. Solch visionäre Pläne sind so wie das genannte heimische „Eisenbahnpaket“ allerdings noch lange nicht genug, die heimische Bahninfrastruktur von Grund auf zu sanieren. Es bedarf so wie in der Schweiz noch vieler weiterer „Pakete“, Programme und damit



ausreichende Budgets, um mit der Straße auf Augenhöhe zu gelangen. Um die jahrzehntelange Fixierung auf das Auto-Straßen-System auszugleichen, müsste also nicht nur ein „Jahr der Bahn“, sondern unverzüglich ein „Jahrzehnt der Bahn“ eingeläutet werden, sowohl in Österreich, vor allem aber in der gesamten Europäischen Union.

Europas Bahnnetz neu gedacht: Das „Metropa“-Netz des Künstlers Stefan Frankenberger nimmt am U-Bahnnetz Maß und lässt Europa zu einem einheitlichen Bahnnetz verschmelzen.

>> Buchbesprechung

„Copenhagenize. Der ultimative Weg zur urbanen Fahrradkultur“

Mikael Colville-Andersen

Nun liegt erfreulicherweise dieses Werk von Mikael Colville-Andersen, kanadisch-dänischer Experte für urbanes Design mit Schwerpunkt Rad-Infrastruktur, auch auf Deutsch vor. Mit seinen Blogs Cycle Chic und Copenhagenize bekannt geworden, weltweit als Berater von Städten tätig, fasst er hier seinen reichen Erfahrungsschatz und seine Diagnosen unseres Verkehrsgeschehens zusammen – kenntnisreich, launig, pointiert, motivierend. Er ruft die Geschichte des Fahrrads als Freiheitsmotor in Erinnerung bevor das Auto zum Maß aller Verkehrsdinge gemacht wurde. Und wie im Gegenzug die Funktion der Straße als Ort des sozialen Miteinanders und Austausches verloren ging. Um dann ausführlich und leidenschaftlich fahrradgerechte Verkehrsplanung mit Best-Practice-Beispiele anschaulich zu machen. Mit einer Neuverteilung und Redemokratisierung des öffentlichen Raums, mit dem Fahrrad in zentraler Rolle. Prädikat lesenswert!

>> Thiemo Graf Verlag, 2020, 312 Seiten



» Wir verweigerten uns dem fragwürdigen Ansatz «

Es wurde zu einem Architekturwettbewerb für ein zukunftsweisendes Parkhaus eingeladen. Ein bestehendes City-Parkhaus aus den 1960er-Jahren in Stuttgart mit fast 700 Abstellplätzen war für die heutigen dicken Autos zu klein geworden. Abriss und Neubau war die gewünschte Lösung. Eine belebte Erdgeschoßzone, ein paar Carsharing-Parkplätze und E-Lademöglichkeiten sollten aus dem Parkhaus einen „Smart Mobility Hub“ machen. Wir verweigerten uns diesem fragwürdigen Ansatz, nahmen aber trotzdem an dem Wettbewerb teil. **Stellt doch die Autos wenigstens in ein extrem kompaktes, vollautomatisches Parkregal, welches wieder zerlegt und recycelt werden kann, wenn sich die Mobilitätspolitik endlich tiefgreifend geändert hat!** Gepaart mit Nutzungen, die der Öffentlichkeit dienen, inklusive öffentlich zugänglichem „Stadtwald“ am Dach. Dies haben wir, obwohl ausdrücklich nicht gewünscht, als Entwurf vorgelegt und sogar noch den dritten Platz belegt. Gebaut wird aber – noch – Rückschritt.

>> aus der Praxis



Jakob Dunkl
Architekt querkraft
www.querkraft.at

>> Buchbesprechung

„Fahrradstadt. Ein umfassender Werkzeugkasten für Städte und Gemeinden“

Thiemo Graf

In einer Fahrradstadt sitzt der Querschnitt der Bevölkerung im Sattel. Und Fahrradstadt bedeutet, das Fahrrad als das zu erkennen und zu behandeln, was es ist: ein Verkehrsmittel. Ein Verkehrsmittel muss Menschen von A nach B bringen können, und zwar unabhängig von Tages- oder Nachtzeit, Witterungsbedingungen, persönlicher Risikobereitschaft oder der individuellen Fähigkeiten. Das Buch stellt 74 operative Maßnahmen zu Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service rund um das Fahrrad vor, die unabhängig voneinander realisiert werden können – eben der im Titel angekündigte Werkzeugkasten. Ein kompakter Ratgeber und ein geeignetes Mitbringsel für Bürgermeisterin und Verkehrsstadtrat.



>> Thiemo Graf Verlag, 2020, 200 Seiten

» So können alle Betroffenen digital mitplanen «

Entscheidend ist bei der Planung die Demokratisierung von Stadtplanungsprozessen, indem möglichst viele derer, die ein abgeschlossenes Projekt betrifft, auch an der Entstehung beteiligt sind. **Wichtig ist dabei die Visualisierung nicht nur des Aussehens, sondern auch des Impacts.** Das erleichtern heute digitale Simulationsprogramme wie wir es mit Urban Menus entwickelt haben. Dabei wird ein Planungsareal in 3D visualisiert und kann aus verschiedenen Perspektiven, etwa Rad fahrend oder gehend digital durchwandert werden. Es inkludiert Varianten – also etwa eine Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs oder Pkw-Abstellplätze zum Ein-/Ausclicken. Und es schätzt Folgen ab, wie Luftqualität, CO₂-Emissionen etc. So können alle involvierten Menschen mit Urban Menus gemeinsam Visionen entwickeln, betreten und hinsichtlich der Wirkungen in vielen Dimensionen analysieren. Einsatzbereich ist die kritische Phase der Vorplanung, in der es zunächst gilt, teilweise voneinander abweichende Bedürfnisse zusammenzuführen und eine von allen unterschriebene Grundlage für die anschließende Detailplanung zu schaffen.

>> aus der Praxis



Laura P. Spinadel
Architektin und Urbanistin,
CEO BUSarchitektur & BOA
GmbH, Gründungsmitglied
Kompetenzzentrum Urban
Menus Smart Urban Design
www.urbanmenus.com

Wer braucht Regionalflughäfen?

Die Krise des Flugverkehrs in der Covid-19-Pandemie rückt die Frage nach dem Nutzen vieler Regionalflughäfen als ehemalige Prestigeprojekte ins Rampenlicht. Angesichts der Klimaauswirkungen des Flugverkehrs wird eine Umnutzung verstärkt diskutiert.

Von Doris Neubauer

Mit minus 57 Prozent am Flughafen Innsbruck und minus 61 Prozent am Flughafen Salzburg beim Passagieraufkommen hatten diese im Jahr 2020 noch die geringsten Rückgänge der fünf Regionalflughäfen in Österreich. Als Winterdestinationen profitierten beide davon, dass die ersten beiden Monate noch Covid-19-frei waren. Härter traf die Krise laut Statistik Austria die Flughäfen Klagenfurt (minus 76

200 hauptsächlich kleinere regionale Airports würden bald in die Pleite schlittern, informierte die Flughafenbehörde ACI Europe im Oktober 2020. In Österreich wird seitens der Eigentümer der Ruf nach Standortgarantien laut.

Doppelt so viele Nichtflieger als Vielflieger

Eine rasche, einfache Erreichbarkeit sei ein wirtschaftlicher Vorteil für die Region, argumentieren die Betreiber der Regionalflughäfen. Das Schließen würde Arbeitsplätze kosten, eine leistungsfähige Anbindung der Tourismusgebiete und in weiterer Folge Langstrecken-Flüge ab Wien gefährden. „Es gibt Studien dazu, wie viele Arbeitsplätze geschaffen werden, aber diese sind meist von den Airports in Auftrag ge-



Günter Emberger
TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften

„Da der Flugverkehr seine Kosten bei Weitem nicht trägt, ist das eine Subventionierung der reicheren Menschen auf Kosten der Ärmern und auf Kosten der Umwelt. Wir brauchen eine offene Diskussion, wie viel Flugverkehr wir wirklich brauchen.“

geben worden“, sieht **Günter Emberger** vom Institut für Verkehrswissenschaften an der Technischen Universität Wien die Argumente kritisch. „Wissenschaftlich ist nicht nachvollziehbar, wie sie zu diesen Zahlen kommen. Außerdem ist der ökologische Aspekt nicht mit berücksichtigt.“ Fünf bis acht Prozent der gesamten CO₂-Emissionen sind laut deutschem Umweltbundesamt dem Flugverkehr zuzuschreiben. Dabei fliegen nur geschätzte elf Prozent der Weltbevölkerung innerhalb eines Jahres, nur ein Drittel davon international. Die ungleiche Verteilung zeigt sich auch in Österreich. Die Zahl der gar nicht Fliegenden ist doppelt so hoch wie die Zahl der Vielflieger. Im Jahr 2019 sind 37 Prozent der Bevölkerung ab 14 Jahren nie geflogen,

15 Prozent flogen im Jahr 2019 mehrmals, zwei Prozent mehrere Male im Monat und ein Prozent mehrmals die Woche. „Da der Flugverkehr seine Kosten bei Weitem nicht trägt, ist das eine Subventionierung der reicheren Menschen auf Kosten der ärmeren und auf Kosten der Umwelt“, bringt es Verkehrswissenschaftler Emberger auf den Punkt. Er fordert eine „offene Diskussion, wie viel Flugverkehr wir wirklich brauchen.“

Bahn statt Kurzstreckenflüge

In Frankreich ist die Diskussion schon weiter – im April 2021 hat sich die Nationalversammlung dafür ausgesprochen, dass Inlandsflüge gesetzlich dort verboten werden sollen, wo Distanzen mit dem Zug in weniger als zweieinhalb Stunden zurückgelegt werden können. Auch in Österreich möchte die Regierung den Umstieg auf klimaverträgliche Alternativen wie die Bahn schmackhaft machen.

Zusatznutzen und Nachnutzung

Welche Auswirkungen solche Schritte auf die Regionalflughäfen Österreichs haben, ist eine Frage, der **Sebastian Sattlegger**, Universitätsassistent am Institut für Städtebau der TU Wien, nachgeht. „Manche der Standorte müssen als Flughafen in Frage gestellt werden. Da geht es um Nachnutzungen“, erklärt der gebürtige Salzburger. Doch nicht jeder Flughafen müsse geschlossen werden. „Bei anderen geht es darum, wie die Flächen sonst noch genutzt

» Flächen der Regionalflughäfen sind oft ökologische Nischen «

Prozent), Graz (minus 81 Prozent) und Linz (minus 88 Prozent). Seit der Corona-Pandemie weht den Regionalflughäfen in ganz Europa ein starker Wind um die Ohren. Fast

Salzburg:
zusätzliche Nutzung als
Postlogistik-Zentrum?
Durch die verkehrsmäßig
gute Anbindung an die
Stadt haben Flughäfen
viel Potenzial für Um-
und Zusatznutzungen.



Foto: Helmut Greisch

Foto: Andreas Gasser

werden können. Welche Funktionen, die wir in der Umgebung der Stadt benötigen, könnten diese Flughäfen erfüllen? Das schlechteste Szenario wäre, wenn alles gleich bleibt – dafür ist der Boden zu wertvoll.“ Durch ihre verkehrsmäßig gute Anbindung an die Stadt könnten etwa Bürostandorte entstehen, Forschung und Entwicklung ließe sich ebenfalls gut ansiedeln. So würde in Salzburg bereits die zusätzliche Nutzung als Postlogistik-Zentrum diskutiert. Die unbebauten öffentlichen Flächen in der urbanen Peripherie könnten auch in wachsenden Städten wie Innsbruck, wo es an leistbarem Bauland fehlt, Begehrlichkeiten wecken. „Da ist gut aufzupassen, um Fehler der Vergangenheit, wie eine großflächige Versiegelung, zu vermeiden“, warnt Sattlegger. Die Flächen der Regionalflughäfen seien „ökologi-

» Verkehrsmäßig gute Anbindung an die Stadt für Neues nutzen «

sche Nischen, eingezäunte Flächen, die nicht betreten werden, selten gemäht und gedüngt werden. Davon gibt es in Ballungsräumen nicht viele.“ Das Areal rund um den Flugplatz Wels umfasst die letzten Überreste der Welser Heide und steht unter starkem Schutz, nennt er ein Beispiel. „Selbst wenn der Flughafen nicht mehr da ist, können die großen Areale einen enormen Mehrwert an Flächen, aber auch für Erholung und Freizeit bieten“, ist für Sattlegger das Argument des Standortnachteils leicht widerlegbar, „vor allem, wenn die Belastung durch den Flugverkehr wegfällt.“ Dass ein mögliches Schließen des Regionalflughafens die Mobilität einschränkt, muss seiner Ansicht nach niemand befürchten. „Die Hubs Wien, München, Zürich sind

Foto: vcö



Sebastian Sattlegger

TU Wien, Institut für Städtebau

„Das schlechteste Szenario wäre, wenn alles gleich bleibt - dafür ist der Boden zu wertvoll. Bei manchen Regionalflughäfen geht es um Schließung und Nachnutzungen. Bei anderen darum, welche Funktionen, die wir in der Umgebung der Stadt benötigen, sie sonst noch erfüllen könnten.“

von überall aus sehr schnell erreichbar“, meint er, „selbst wenn Regionalflughäfen verschwinden, können die Menschen im Sommer nach Griechenland kommen. Die Lösung heißt nicht Verzicht. Es gibt Alternativenangebote.“

» Rechtlichen Rahmen für umweltverträgliche Mobilität schaffen «

Damit die Mobilitätswende gelingen kann, braucht es neben einer „menschen-gerechten“ Infrastruktur auch einen geeigneten rechtlichen Rahmen für eine umweltverträgliche Mobilität. Die Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) widerspiegeln allerdings in vielen Bereichen noch den Kfz-fokussierten Geist der 1960er-Jahre. Das Land Vorarlberg macht sich deshalb schon seit längerem für eine Neuausrichtung der StVO mit einer stärkeren Berücksichtigung der Mobilitätsformen Gehen und Radfahren stark. Neben Anpassungen zur direkten Förderung des Rad- und Fußverkehrs, etwa der Berücksichtigung eines Mindest-Überholabstandes oder **der generellen Öffnung von Einbahnen für Radfahren in die Gegenrichtung**, wäre es im Rahmen einer Novellierung der StVO auch notwendig, mehr Möglichkeiten zur Schaffung attraktiver Ortszentren vorzusehen. Derzeit sind Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßenabschnitten insbesondere im Rahmen des §43 StVO realisierbar, welcher allerdings restriktiv auszulegen ist. Eine Novellierung der **StVO soll deshalb Temporeduktionen insbesondere auch auf Landesstraßen in Ortszentren leichter ermöglichen**, um – unterstützt durch eine attraktive Gestaltung – die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Gehende zu erhöhen und durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität die Ortszentren als „Herz der Gemeinde“ zu stärken.

» aus der Praxis



Stefan Duelli

Amt der Vorarlberger Landesregierung, Verkehrsplanung

Tanke. Für sauberes Klima in der Stadt.

Wer, wenn nicht wir.



WIEN ENERGIE

TANKE

WIEN ENERGIE



klimaschützen.at

Wien Energie, ein Partner der EnergieAllianz Austria.



www.wienenergie.at



Schnell mit dem Rad zur Arbeit

Gute Rad-Infrastruktur wird genutzt: Die Radbrücke zwischen Hard und Bregenz am Bodensee passieren an Spitzentagen 6.000 Menschen.

Radschnellwege machen den Weg zu Arbeit und Bildung schneller und sicherer. Nicht nur in Ballungsräumen, wie Pläne in Vorarlberg und Niederösterreich zeigen. Andere Staaten sind bereits weiter.

Von Jutta Berger

» 20 Prozent der Blum-Beschäftigten pendeln bereits mit dem Rad zur Arbeit «

tern. Seit Juli 2020 können Gemeinden in Österreich um eine Förderung für Radschnellverbindungen ansuchen. Einige Projekte befinden sich bereits in der Umsetzungsphase. Nicht nur in Ballungsräumen wie Wien, Graz und Linz, auch am Land soll kräftig ausgebaut werden. Im kleinen Vorarlberg wie auch in Niederösterreich, dem größten Bundesland, sollen Radschnellverbindungen geschaffen werden.

Breit, direkt und kreuzungsfrei Noch fehlt eine bundesweite Definitionen für Radschnellwege. Erfahrungen aus Deutschland und den Niederlanden werden als Behelf herangezogen. Demnach sollen Schnellverbindungen mindestens dreieinhalb bis vier Meter breit sein, getrennt von anderen Verkehrswegen, ohne scharfe Kurven und kreuzungsfrei. Berechnungen der TU Wien gehen davon aus, dass Rad-Pendelzeiten bis zu 45 Minuten akzeptiert werden.

In den Niederlanden werden Radschnellwege forciert, um die Auto-staus im Pendelverkehr zu reduzieren. Arbeitswege unter 15 Kilometer sollen verstärkt vom Pkw auf das Fahrrad verlagert werden. Das Netz in den Niederlanden ist bereits rund 300 Kilometer lang, bis zum Jahr 2030 soll es verdreifacht werden. Das Po-

tenzial ist speziell für Pendelnde sehr hoch. Rund 60 Prozent der Bevölkerung in den Niederlanden wohnen näher als 15 Kilometer vom Arbeitsplatz entfernt – und damit in einer Distanz, die bei entsprechender Inf-



Anna Schwerzler-Nigg
Radverkehrskoordinatorin Vorarlberg

„Grundabläsen werden immer schwieriger und langwieriger, grundsätzlich ist die knappe Ressource Boden eine große Herausforderung.“

rastruktur gut mit dem Fahrrad oder Elektro-Fahrrad zu bewältigen ist.

In Deutschland wird in der Metropolregion Ruhr ein Radschnellweg errichtet, der nach Fertigstellung die Städte Hamm im Osten und Duisburg im Westen des Ruhrgebiets auf einer Länge von 101 Kilometern verbinden wird. Mit einer direkten Trasse kann die Fahrzeit für den Radverkehr auf den verschiedenen interkommunalen Verbindungen in der Region um rund ein Drittel gesenkt werden. Radschnellwege führen zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad, wodurch CO₂-Emissionen vermieden werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird.

"Schnürlegrad" zum Arbeitsplatz

„Pendlerinnen und Pendler satteln auf das Fahrrad um, wenn sie schnell und sicher zur Arbeit kommen wollen“, sagt **Katharina Schön**, Mobilitätsexpertin beim Vorarlberger Beschlägerhersteller Blum. „Die Wege sollten bei jedem Wetter angenehm zu befahren sein und ohne Umwege – im Idealfall auch ohne Kreuzungen, bei denen Zeit verloren geht.“ Eine weitere Voraussetzung sei die räumliche Trennung vom Pkw-Verkehr. 1.000 Blum-Beschäftigte, rund 20 Prozent, pendeln bereits mit dem Rad.

Radelnde sollen künftig „schnürlegrad“ zu ihrem Arbeitsplatz kommen, beschreibt die Vorarlberger Radverkehrskoordinatorin **Anna Schwerzler-Nigg** die Fahrrad Zukunft. Mit dem Bund wurde dazu ein 62-Millionen-Euro-Paket vereinbart.

Erste positive Erfahrungen mit einer Schnellverbindung liefert die Radbrücke zwischen Hard und Bregenz. An Spitzentagen passieren die Brücke 6.000 Radfahrende. Eine weitere grenzüberschreitende Radbrücke wird im Jahr 2026 zwischen Lustenau und Au (Kanton St. Gallen) über den Rhein errichtet.

Große Erleichterung für Radfahrende verspricht der geplante Radschnellweg RGKK, der durch das Industrie- und Gewerbegebiet zwischen Rankweil, Götzis, Klaus und Koblach im Bezirk Feldkirch führen wird. 60.000 Menschen könnten über den neuen Weg ihre Ar-

Cycle-Superhighways: Auf dem Radschnellweg auf der Blackfriars Bridge in London machen Fahrrad-Pendelnde bereits 70 Prozent der morgendlichen Verkehrsspitze aus.



Foto: Alexander Bucynski/European Cyclists' Federation

Foto: Diemut Schmitz/Sebastian G. Gernand

beitsplätze in 15 bis 20 Minuten erreichen. Teil der Planung ist sogar ein Fahrradtunnel. „Keine Schubladenkonzepte“ seien diese Pläne, sagt Anna Schwerzler-Nigg. Der Tunnel befinde sich in der Vorprojektplanung, genaue Längen und Kosten zu nennen, sei aber noch verfrüht.

Herausforderungen beim Radwegbau sind neben Kosten und Ausgleich von Interessenkonflikten auch die Grundablösen. Schwerzler-Nigg: „Grundablösen werden immer schwieriger und langwieriger, grundsätzlich ist die knappe Ressource Boden eine große Herausforderung.“

Auch für Graz und das Umland liegt eine Radnetzstudie vor. Auf Grundlage einer GPS-Datenanalyse und einem Verkehrsmodell wird darin ein Netz an Radschnellverbindungen empfohlen. Zur Verbesserung der überregionalen Radinfrastruktur

in Kärnten sollen bis zum Jahr 2030 die ersten Radschnellverbindungen für Pendelnde verkehrswirksam sein. Im Gesamtverkehrskonzept des Großraums Linz sind neun Radhaupttrouten mit einer Gesamtlänge von 40 Kilometer definiert, die sternförmig um das Stadtzentrum von Linz angeordnet sind. In den Jahren 2018 und 2019 wurden die ersten Teilstücke in Steyregg und in Puchenu realisiert.

Durch bessere Rad-Infrastruktur will auch das Flächenbundesland Niederösterreich zum Umstieg aufs Fahrrad motivieren. Das Ziel: Im Jahr 2030 sollen 44 Prozent der Wege aktiv mobil zurückgelegt werden.

200 Kilometer Radschnellwege sind für die nächsten zehn Jahre geplant. Dazu wurden elf potenzielle Radschnellwegachsen definiert. Die meisten führen Richtung Wien, aber auch Regionen werden erschlossen.



Julia Krenn

Abteilung Straße,
Land Niederösterreich

„Das Interesse der Gemeinden ist groß. Die ersten Planungsprozesse und Projekte sind angelaufen. Letztlich geben die Gemeinden den Takt bei der Umsetzung vor.“

Beispielsweise die Strecken Gmünd-Schrems und Amstetten-Waidhofen.

Ein neues Fördersystem des Landes soll die Gemeinden für die Radwegestrategie begeistern. 60 bis 80 Prozent der Planungs- und Errich-

tungskosten werden gefördert. Investitionen von 100 Millionen Euro für aktive Mobilität sollen dadurch in zehn Jahren ausgelöst werden.

Julia Krenn von der Abteilung Straße im Amt der Niederösterreichischen Landesregierung: „Einer der Schwerpunkte des Förderprogramms liegt auf der Planung von Rad-Basisnetzen und auf Maßnahmenkonzepten, die zusammenhängende und sichere Radwegenetze ermöglichen.“ Vorgesehen sind 37 Basisnetzregionen, deren Rückgrat Radschnellwegachsen bilden. „Das Interesse der Gemeinden ist groß. Die ersten Planungsprozesse und Projekte sind angelaufen“, freut sich Julia Krenn. Wo genau die erste Radschnellverbindung entstehen wird, steht noch nicht fest. Krenn: „Letztlich geben die Gemeinden den Takt bei der Umsetzung vor.“

Güter mit Regionalbahnen und betrieblichen Gleisanschlüssen auf Schiene bringen

Die Regionen brauchen mehr Schiene, um den Verkehr auf Klimakurs zu bringen.

Die direkten und indirekten CO₂-Emissionen des Lkw-Transports sind in Österreich um das 25-fache höher als jene der Bahn, wie Daten des Umweltbundesamts zeigen. Allein das unterstreicht, dass die Klimaziele im Güterverkehr nur erreichbar sind, wenn neben der Reduktion des Transportaufwands, etwa durch regionale Produktionskreisläufe, der Transport verstärkt von Lkw auf die Bahn verlagert wird. Eine zentrale Rolle spielen dabei betriebliche Gleisanschlüsse. Über diese gelangen in Österreich zwei Drittel der per Bahn transportierten Güter auf die Schiene. Umso unerfreulicher ist die Entwicklung der vergangenen Jahre: Wurden im Jahr 2016 noch 643 Anschlussbahnen in Österreich bedient, waren es im Jahr 2019 nur noch 579 aktive Anschlussbahnen.

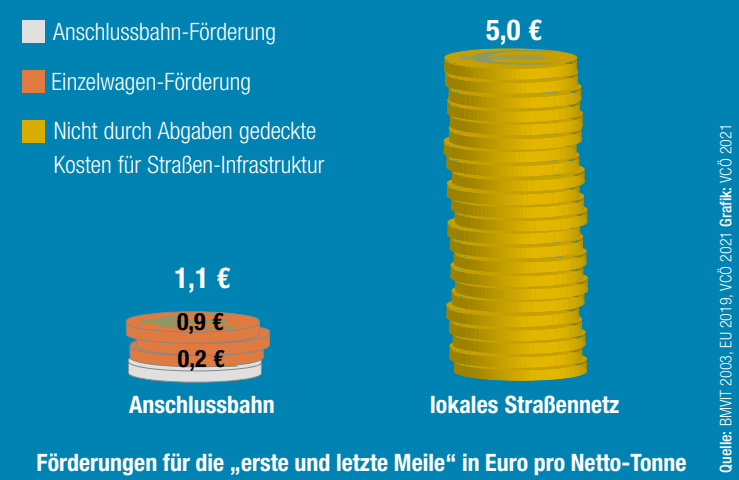
Der Rückgang ist den Rahmenbedingungen geschuldet. „Die Kosten von Anschlussbahnen müssen derzeit trotz Förderung überwiegend von den verladenden Unternehmen selbst getragen werden. Die Anbindung der Betriebe an das Straßennetz wird hingegen im Regelfall vollständig durch die Öffentliche Hand finanziert“, erklärt VCÖ-Experte Michael Schwendinger. Chancengleichheit hieße, dass auch Bau, Betrieb und Erhaltung von Anschlussbahnen von der Öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt werden. Außerdem sollten Anlagenrecht und Flächenwidmung darauf ausgerichtet sein, Unternehmen verstärkt im Nahbereich bestehender Bahnstrecken anzusiedeln und standardmäßig mit Anschlussgleisen auszustatten.

Lkw-Verkehr verursacht sehr hohe externe Kosten

Durch die fehlende Kostenwahrheit zwischen Straße und Schiene sind die Kilometerpreise im Schienengüterverkehr vor allem bei kürzeren Transporten beim Lkw derzeit deutlich niedriger. Der Lkw-Verkehr verursacht hohe externe Kosten, wie Umwelt-, Gesundheits- und Unfallfolgekosten, die nicht vom Verursachenden, sondern von der Allgemeinheit bezahlt werden. EU-weit betragen diese rund 195 Milliarden Euro pro Jahr. Die fehlende verursachergerechte Bepreisung macht den Lkw-Transport günstiger als er eigentlich ist. Zusätzlich profitiert der Lkw-Verkehr von den in Österreich besonders niedrigen Dieselpreisen aufgrund der steuerlichen Begünstigung von Diesel und der im EU-Vergleich niedrigen Mineralölsteuer.

Um mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen, braucht es eine stärkere Unterstützung vor allem für jene verladenden Unternehmen, die lediglich kleinere Mengen transportieren und keinen direkten Bahnanschluss haben.

Subventionen für Straßenanschluss höher als für Anschlussbahnen



Für einen hohen Anteil der Bahn am Transportaufkommen ist der Einzelwagenverkehr sehr wichtig. Eine Vorreiterrolle für die Förderung des Bahngüterverkehrs hat das Bundesland Salzburg durch Zuschüsse für Anschlussbahnbetreiber übernommen. Seit August des Jahres 2020 werden ein- und ausgehende Transporte in Einzelwaggons mit 200 Euro pro Wagen unterstützt. Weiters gibt es in Salzburg Förderungen für die Reaktivierung von Anschlussbahnen. Dank einer solchen Reaktivierung können zum Beispiel im Eisenwerk Sulzau-Werfen 20.000 Tonnen Eisenschrott ab dem Jahr 2021 jährlich von der Straße wieder zurück auf die Schiene verlagert werden.

VCÖ-Experte Schwendinger spricht aber noch einen weiteren wichtigen Punkt an, nämlich die nötige Beratung und Information. „Es braucht regionale Verlagerungscoaches, die verlagerungswillige Unternehmen proaktiv ansprechen. Und ähnlich wie es für Mobilitätsmanagement im Rahmen der Initiative klimaaktiv mobil eine Beratungs- und Anlaufstelle gibt, sollte es diese auch für das Thema klimaverträglicher Güterverkehr geben.“

>> Weitere Informationen: VCÖ-Factsheet Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene attraktivieren Download: www.vcoe.at

Katja Schechtner

direkt gefragt

Katja Schechtner, international tätige Mobilitäts- und Urbanitätsforscherin, hat gemeinsam mit Wojciech Czaja die Open-Air-Ausstellung „FRAUEN BAUEN STADT“ in der Seestadt Aspern, Wien kuratiert. (bis 15. Oktober 2021 in der Seestadt Aspern am Wangari Maathai Platz) www.frauenbauenstadt.at/exhibition/

>> Interview-Langfassung auf www.vcoe.at



Foto: Luiza Polu

Die andere Qualität der Wahrnehmung öffentlicher Räume

VCÖ-Magazin: In der Ausstellung FRAUEN BAUEN STADT in der Seestadt Aspern werden Frauen, die in der Planung Herausragendes geleistet haben, vorgestellt. Was ist der Fokus dieser Ausstellung?

Katja Schechtner: Wir wollen aufmerksam machen, wie viel Frauen – weltweit – bereits dazu beitragen, wie Städte gebaut wurden und werden. Anhand der gezeigten Projekte wollen wir die andere Qualität der Wahrnehmung von Räumen durch Frauen hervorheben. Was Männer etwa als Zwischenraum zwischen Wohnen und Arbeiten sehen, ist hier nicht nur Mobilitätsraum, sondern auch Aufenthaltsraum zum Hinsetzen, Rasten, Feiern. Das ist bei der Gestaltung von Plätzen, von Brücken, wie auch bei Gesamt-Masterplänen zu sehen. Und wir stellen auch die Frage, wie könnte es in Zukunft weitergehen. Zu jedem Projekt der 18 berühmten Frauen präsentieren wir auch ein Projekt aus Österreich, mit guter Aufenthaltsqualität. Natürlich schaut etwa Wien auch deshalb toll aus, weil viele Männer Gutes geplant haben. Nur geht oft unter, wie viele Leistungen von Frauen stammen.

VCÖ-Magazin: Es gibt also sowas wie einen spezifisch weiblichen Blick, eine spezifisch weibliche Handschrift bei der Planung?

Katja Schechtner: Kreativität speist sich aus Erfahrungen. Und der Blick von Frauen nimmt die Umwelt anders wahr, als der von Männern, Frauen haben mehr Funktionen eines Ortes im Blick – etwas wovon ich hoffe, dass sich das mit der Zeit angleichen wird. Manchmal kommt es mir vor, der Blick der Männer ist der eines

jungen starken Highlanders, er plant immer für die jungen, flotten, gesunden, erfolgreichen Menschen. Frauen planen für diese auch, weil sie sich so auch wahrnehmen, aber auch für die, die mal eine Pause brauchen. Sie setzen nicht überall harte Regeln und harte Grenzen, wie Gehsteigkanten etc. Sondern gestalten den Raum so, dass alle Menschen, Männer wie Frauen, jung wie alt, aufeinander achten können. Frauen haben auch das Verständnis, was ist öffentlicher, was ist privater Raum stark verändert. So haben wir auch Gebäude ausgesucht, wo es Durchwegungen, einladende Orte für alle gibt, die nicht wie Barrieren dastehen, sondern auch Teil des öffentlichen Raums sind.

VCÖ-Magazin: Gab es einen Grund, die Ausstellung in der Seestadt Aspern zu machen?

Katja Schechtner: Ja! Zwei gute Gründe. In Aspern werden alle Straßennamen, die nach Persönlichkeiten benannt werden, nach Frauen benannt. Wojciech Czaja und ich waren eingeladen, auch Planerinnen vorzuschlagen, wie den Zaha Hadid-Platz und den Lina Bo Bardi-Platz. Und hier haben Frauen den öffentlichen Raum gestaltet – der Mobilitätsplan, die Partitur des öffentlichen Raums genannt, wurde hier von einer Frau, von Helle Sohlt von Gehl People, gemacht. Und auch der Teich wurde von Laura Vahl umgeplant, zu einem wirklich benutzbaren, beschwimmbaren Teich.

Das Gespräch führte Christian Höller.

Das Parkpickerl in jedem Bezirk: Weniger suchen, weniger fluchen.

Das flächendeckende Parkpickerl schafft für Mira aus der Donaustadt und auch für alle anderen, die hier wohnen, mehr freie Parkplätze und weniger Ärger. So werden Staus, Verkehr und langes Parkplatzzsuchen verringert und die Lebensqualität gesteigert.

Das neue Parkpickerl:

- Ab März 2022
- Flächendeckend in jedem Bezirk
- Gültig im eigenen Bezirk
- Einheitliche Parkzeiten in jedem Bezirk von 9 bis 22 Uhr



Bezahlte Anzeige