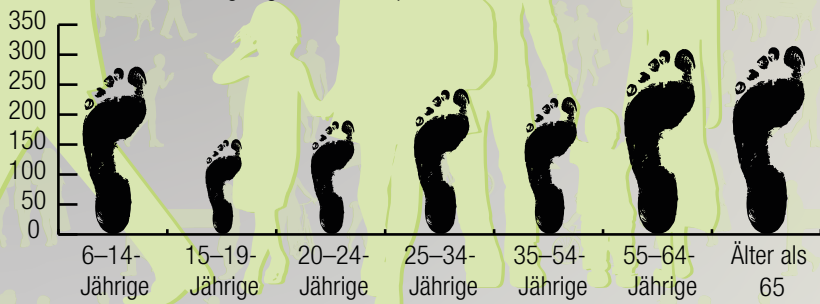




Muskelkraft macht mächtig mobil

Kinder und ältere Menschen gehen am meisten

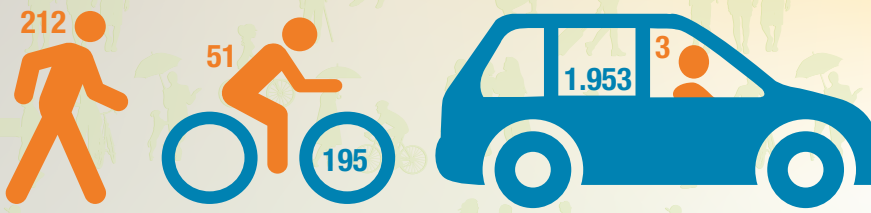
Durchschnittlich zurückgelegte Kilometer pro Jahr zu Fuß



Radfahren und Gehen verbrennen Kalorien, Pkw verbrennen Erdöl

Wer sich an die WHO-Empfehlung von 150 Minuten Bewegung pro Woche hält, legt zu Fuß rund 11 Kilometer zurück und verbrennt dabei rund 2.400 Kilojoule. Für 11 Kilometer Autofahren braucht es mit rund 22.000 Kilojoule 9-mal so viel Energie.

Kilojoule pro Kilometer ■ Körperenergie ■ externe Energie (Herstellung und Betrieb)



Mehr Platz fürs Gehen und Radfahren erhöht die Kapazität

Monomodal gestaltete Verkehrsfläche

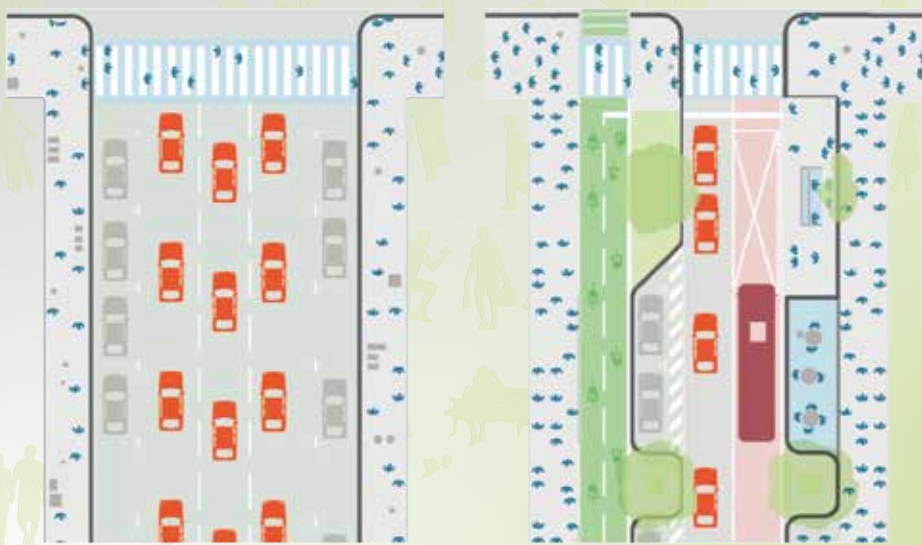
Kapazität pro Stunde: 12.300 Menschen

🚶 9.000 🚗 3.300

Multimodal gestaltete Verkehrsfläche

Kapazität pro Stunde: 30.100 Menschen

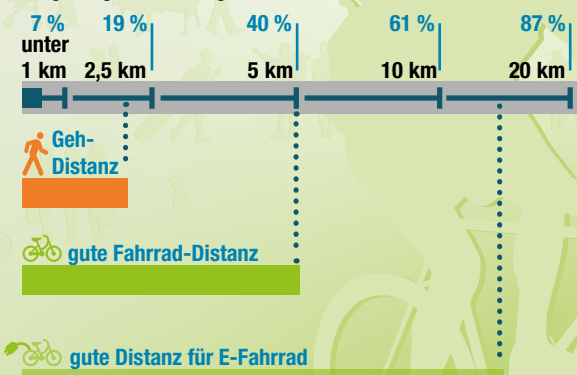
🚶 16.000 🚗 6.000
🚲 7.000 🚗 1.100



Quelle: VCÖ 2017/18/19, WHO 2014, nacto.org, BMVIT 2015, 2016; Österreich unterwegs 2013/2014, Department for Transport (UK) 2015, Statistik Austria 2017, heatwalking.org 2017, BMLFUW 2015 Grafik: VCÖ 2019

Viele mit dem Pkw zurückgelegte Wege sind in Radfahrdistanz

Wege längenverteilung der Autofahrten in Österreich



1€ in Infrastruktur für Radverkehr investiert bringt **13€** an wirtschaftlichem Nutzen

Verdoppelung des Radverkehrs in Österreich auf **13%** bringt zusätzlichen **gesellschaftlichen Nutzen** von **1,2 Milliarden Euro**

magazin

2019-01

VCÖ –
Mobilität mit Zukunft
Österreichische Post AG
MZ 02Z030778 M
Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

Die Tage werden länger und wärmer, immer mehr Menschen sind zu Fuß, mit Fahrrädern, Rollern und anderen mit Muskelkraft betriebenen Fortbewegungsmitteln unterwegs. Bewegungsaktive Mobilität gewinnt zu Recht an Aufmerksamkeit und Bedeutung.

Keine Fortbewegungsart ist einfacher und preiswerter als aktive Mobilität. Sich von den eigenen Beinen tragen zu lassen, ist so selbstverständlich, dass es kaum auffällt – und wurde und wird auch in der Planung und Gestaltung des Verkehrssystems zu wenig berücksichtigt. Jeder Weg beginnt zumindest zu Fuß – zur Bushaltestelle, zum Fahrrad, zum geparkten Auto. Viele gehen auch längere Strecken zu Fuß. In Österreich ist immerhin jede siebte Strecke, die im Alltag zu Fuß gegangen wird, länger als zwei-einhalb Kilometer. Und zwei Drittel der Über-15-Jährigen nutzen täglich die eigenen Beine als Verkehrsmittel.

Neue und wiederentdeckte Fortbewegungsmittel wie Transportfahrräder, das Elektro-Fahrrad und der Tretroller tragen positiv zum Image der aktiven Mobilität bei und helfen, schnell vorwärts zu kommen, Zeit zu sparen und auch etwas für die Gesundheit zu tun. Die Stadt Wien verzeichnet Jahr für Jahr an ihren

Fahrrad-Zählstellen eine Zunahme des Radverkehrs. Apps und Kampagnen wie „Wien zu Fuß“ oder „Radelt zur Arbeit“ – seit März 2019 nun „Österreich radelt“ – wecken spielerisch Freude am Gehen und Radfahren.

Gehen und Radfahren fördern

Die Verlagerung auf aktive Mobilität reduziert klimaschädliche Treibhausgase. Radschnellwege, Fahrradstraßen, Fahrradboxen an Bahnhöfen, autofreie Zonen um Schulen – zahlreiche nationale und internationale Beispiele, die die Verlagerung unterstützen, warten auf Nachahmung. Die positiven Folgen für Gesundheit, Klima, Lebensqualität und auch die Staatskasse sprechen für sich.

Die gesetzliche Verankerung des Gehens und Radfahrens und ein ausreichendes Budget dafür sind zentrale Voraussetzungen, die in Österreich noch fehlen. Die Berliner Initiative „Volksentscheid Fahrrad“ hat die nötigen finanziellen Mit-

tel gesetzlich verankert und auf 14 Euro pro Kopf vervierfacht. Ein Mobilitätsbeirat soll auch Förderziele für das Gehen gesetzlich festschreiben. In der Schweiz wurde im Jahr 2018 die Verantwortung für Radwege, wie zuvor schon für Geh- und Wanderwege, per Volksabstimmung in der Verfassung verankert. Geld ist

»Bewegungsaktiver Mobilität ist verbindlich ein höherer Stellenwert einzuräumen.«

nicht alles, es braucht auch die notwendige Aufmerksamkeit in der öffentlichen Planung. In Österreich gibt es bereits seit dem Jahr 2015 einen „Masterplan Gehen“ – noch wird er wenig beachtet, weil rechtlich nicht bindend.

Damit aktive Mobilität als wesentlicher Teil der Mobilitätswende Wirkung entfalten kann, sind noch Barrieren im Raum, im Recht und auch im Kopf abzubauen.

CAPISCO

HÄ! Capisco, der Drahtstuhl fürs Büro, garantiert eine perfekte Sitzposition und passt sich perfekt an höherwertige Arbeitsplätze an.

www.veganova.at

1050 Wien, Margaretenstraße 82, 01 / 58 76 067
1070 Wien, Westbahnstraße 12, 01 / 522 44 30
1080 Wien, Josefstadt Str. 63, 01 / 403 02 73

Mobile Daten

Neue technische Möglichkeiten liefern der Verkehrsplanung viele Erkenntnisse über das Verhalten und die Bedürfnisse beim Gehen und Radfahren.

>>Seite 4

Lernen erlaubt

Gesetze und Planungsrichtlinien für den Radverkehr unterscheiden sich von Staat zu Staat. Luxemburg hat verglichen und Bewährtes übernommen.

>>Seite 6

Geht doch!

Ein „Gut-Geh-Raum“ im Schulumfeld, ein ganzer Ort als Begegnungszone – es gibt viele Möglichkeiten, individuell angepasst aktive Mobilität zu fördern.

>>Seite 8

»» Kommentar



Es geht noch viel mehr

Von Markus Gansterer,
VCÖ-Verkehrspolitik

Der Beitrag aktiver Mobilität – Gehen, Radfahren, Rollerfahren – zum Klimaschutz ist nicht zu unterschätzen. Gute Infrastruktur und ein attraktives Umfeld vorausgesetzt, können viele

»» Ziele in der Nähe statt langer Autofahrten ««

der kurzen Autofahrten auf aktive Mobilität verlagert werden. Doch noch mehr Auto-Kilometer können vermieden werden, wenn etwa der Großmarkt auf der grünen Wiese gar nicht erst angesteuert wird, weil in der Nähe Geschäfte gut zu Fuß oder per Rad zu erreichen sind. Auch wer in der Freizeit Parks und Grün in der Nähe hat oder den Weg zum Ausflugsziel mit einer Radtour verbindet, vermeidet mehr Kilometer als die geradete Strecke allein, wenn sonst mit dem Auto ein weiter entferntes Ziel gewählt worden wäre.

Ist es attraktiv, zu Fuß oder mit dem Fahrrad den Öffentlichen Verkehr zu erreichen, potenziert das die klimaverträglich zurückgelegten Kilometer noch einmal. Werden kurze Strecken in den Städten zu Fuß oder mit dem Rad gefahren, entlastet das die zunehmend stärker genutzten Busse und Straßenbahnen. Da immer mehr Menschen in den Städten ohnehin eine Jahreskarte haben, lohnt sich das für die Verkehrsbetriebe auch finanziell. Wird aktive Mobilität für kurze Strecken gestärkt, geht es um mehr, als nur um Auto-Kilometer eins zu eins zu ersetzen. Sind Gehen und Radfahren attraktive Wahlmöglichkeiten, entstehen insgesamt neue Spielräume für die Mobilität.

Neben entsprechender Infrastruktur für das Gehen und Radfahren braucht es auch eine Entwicklung der Städte und Gemeinden „nach innen“, anstatt immer weiter draußen zu bauen. Damit es in starken Ortskernen auch Geschäfte, Versorgungseinrichtungen und Kultur als nahe Ziele gibt.

»» Ihre Meinung dazu an markus.gansterer@vcoe.at

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

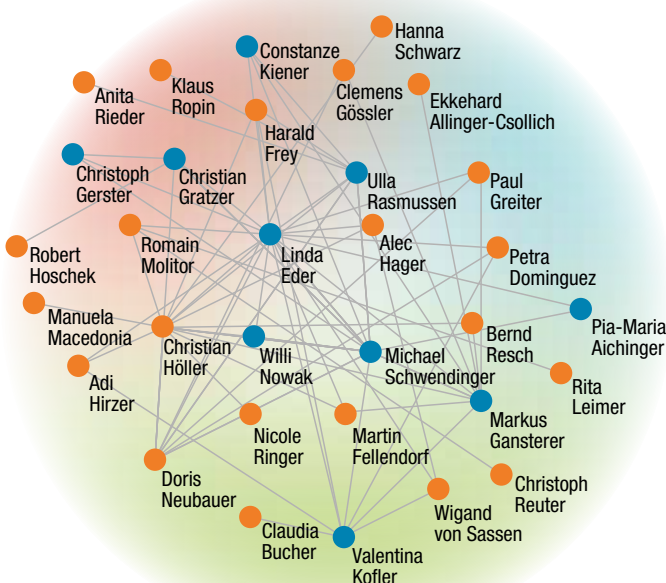
Zulassungs-Nr. MZ 022030778 M

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

Layout: VCÖ 2019

Herstellung: Niederösterreichisches Pressehaus, 3100 St. Pölten

Erstellt unter Beteiligung von:



»» VCÖ-World-Café

Mobility as a Service als Chance für klimaverträglicheren Verkehr

Auch zu Spitzenzeiten werden nur zehn Prozent der Pkw gleichzeitig genutzt. Das Potenzial von Sharing und Mobility as a Service ist somit groß. In einem VCÖ-World-Café wurde diskutiert, wie es bestmöglich genutzt werden kann.

Mobility as a Service (MaaS) meint die Integration und Bündelung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen. „Ziel ist es, für unterschiedliche Angebote – vom Öffentlichen Verkehr über Sharing bis zu Taxi-Diensten – einen „single point of access“ zu entwickeln“, sagt Arno Klamminger vom Austrian Institute of Technology AIT. Dabei folgen MaaS-Konzepte dem Leitprinzip „Nutzen statt besitzen“. Nicht das Verkehrsmittel, sondern die Dienstleistung Mobilität steht im Zentrum des Angebots. Um MaaS als leistungsfähiges Konzept in der Gesellschaft zu etablieren, müssen die Anforderungen unterschiedlicher Personengruppen berücksichtigt werden. Dazu zählen etwa Zuverlässigkeit, Flexibilität, ökologische Nachhaltigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit. Richtig angewandt, hat MaaS das Potenzial, den Verkehr, etwa durch den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel oder die vermehrte Nutzung von Sharing-Angeboten, klimaverträglicher zu machen. Einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren eines MaaS-Angebots ist, genügend Personen zu erreichen. Für die Klimaverträglichkeit des Verkehrs ist es außerdem wichtig, MaaS-Angebote nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr zu positionieren.

MaaS ist auch in ländlichen Regionen möglich

„Die Integration von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten hin zu umfassenden MaaS-Systemen ist in Österreich in der Stadt und den Regionen unterschiedlich weit fortgeschritten“, erklärt Tobias Haider, Geschäftsführer von mobyome. Die erste MaaS-Integrationsstufe kennzeichnet das Vorhandensein gebündelter Information – das ist in Städten, etwa in Wien mit der „WienMobil“-App, bereits annähernd erreicht. Außerhalb der Großstädte und in ländlichen Regionen sind erste Mikro-ÖV-Angebote in die Informationssysteme der Verkehrsverbünde integriert, doch es gibt noch Aufholbedarf. Die zweite Integrationsstufe, die gebündelte Bezahlung kombinierter Verkehrsangebote für eine Strecke, ist in Städten teilweise bereits möglich. In ländlichen Regionen beschränkt sich das auf Wegekettens im Öffentlichen Verkehr. Beispiele für die dritte, vollständige Integrationsstufe mit allen verfügbaren Mobilitätsangeboten umfassenden Mobilitätspaketen finden sich bisher nur international, etwa im Projekt „Whim“ in Finnland.

Das größte Potenzial von MaaS-Angeboten wird im Lückenschluss – Stichwort erste und letzte Meile – sowie zur Deckung der Nach-

frage in Schwachlastzeiten gesehen. Das könnte den Bedarf an Zweit- und Drittautos deutlich reduzieren.

Zentral ist gute Kooperation mit Verkehrsverbänden

„Die erstmalige Nutzung von MaaS-Angeboten lässt sich leichter für Nicht-Routine-Wege, etwa den Besuch eines Konzerts, vorstellen“, stellt Susanna Hauptmann von Kapsch fest. Vor allem in der Einführungsphase können sich potenzielle Nutzerinnen und Nutzer so mit dem neuen Mobilitätsangebot vertraut machen. Wichtig für die breite Nutzung von MaaS- und Sharing-Angeboten sind Leistungsfähigkeit, Bewusstseinsbildung und Bereitstellung von Informationen, etwa durch Koordinationsstellen in Gemeinden. „Damit sich Betriebe in der Region an MaaS- und Sharing-Systemen beteiligen, braucht es einen konkreten Handlungsdruck oder externe Anreize“, meint Lena Reiser von der Wirtschaftsagentur. Voraussetzung ist die Kooperation mit den Verkehrsverbänden, damit MaaS und Sharing nicht als Konkurrenz, sondern als Ergänzung des Öffentlichen Verkehrs funktionieren.

»» Lesetipp: VCÖ-Publikation „Sharing und neue Mobilitätsangebote“

»» VCÖ-Publikation

Mobilitätswende in Gemeinden und Regionen voranbringen

Zum Erreichen der Klimaziele spielt die Mobilitätswende in Gemeinden und Regionen eine entscheidende Rolle

Fast die Hälfte der Bevölkerung Österreichs lebt in peripheren Bezirken. Der Autoanteil ist hoch, ebenso der dadurch verursachte CO₂-Ausstoß, wie die aktuelle VCÖ-Publikation „In Gemeinden und Regionen Mobilitätswende voranbringen“ zeigt. Regionale Zentren haben als Arbeits-, Schul- und Einkaufsstandorte wichtige Funktionen für die umliegenden Gemeinden. Mit dem Auto sind die regionalen Zentren österreichweit rasch erreichbar, die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln weist hingegen große regionale Unterschiede auf. Während im Bezirk Dornbirn 94 Prozent und im Bezirk

Korneuburg 93 Prozent der Bevölkerung das regionale Zentrum innerhalb einer halben Stunde mit Bahn oder Bus erreichen können, sind es im Bezirk Rohrbach nur 27 Prozent. In etlichen Regionen ist das öffentliche Verkehrsangebot an schulfreien Tagen besonders mangelhaft.

Siedlungsstrukturen, Raumplanung und Wohnbau spielen eine sehr zentrale Rolle, um die Mobilität auf Klimakurs zu bringen.

Nachfragebasierte Mobilitätsdienstleistungen auch abseits der Hauptachsen des Linienverkehrs, kombiniert mit Sharing-Systemen, können ein qualitativvolles, öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot gewährleisten.

Auch der für viele Regionen Österreichs wichtige Tourismus wird in der VCÖ-Publikation behandelt, wobei Lösungsansätze für eine klimaverträgliche An- und Abreise sowie Mobilität vor Ort gezeigt werden. Ergänzt wird die Publikation durch viele Good-Practice Beispiele, die zeigen, wie die Mobilitätswende in den Regionen vorangebracht werden kann.

»» Bestellung der VCÖ-Publikation: vcoe@vcoe.at oder www.vcoe.at



>> VCÖ-Mobilitätspreis

Mobilitätswende voranbringen – Projekte und Konzepte gesucht



Illustration: Manuela Tippel

Der diesjährige VCÖ-Mobilitätspreis steht unter dem Motto „Mobilitätswende voranbringen“. Um das Ziel einer klimaverträglichen Gesellschaft erreichen zu können, braucht es technologische Fortschritte und eine schrittweise Änderung des Mobilitätsverhaltens. Gesucht sind vorbildliche Projekte, Konzepte, Ideen und wissenschaftliche Arbeiten. Mit der Kategorie „Raumordnung, Siedlungsentwicklung, öffentlicher Raum“, die von der Österreichischen Hagelversicherung unterstützt wird, setzt der VCÖ-Mobilitätspreis heuer einen Schwerpunkt auf die Themen verkehrsparende

Raumordnung und Reduktion des Flächenverbrauchs des Verkehrs. Ein Blick in die Zukunft gibt die Kategorie „Digitalisierung und Automatisierung“, die von Siemens unterstützt wird. Und Mobilitätsangebote abseits des Privatbesitzes von Pkw sind in der von Kapsch unterstützten Kategorie „Mobility as a Service“ gesucht. Ein Fokus liegt auch auf aktiver und multimodaler Mobilität, auf Mobilitätsmanagement, etwa von Betrieben und Schulen, auf E-Mobilität sowie auf Logistik und klimaverträglichem Gütertransport.

Es können Unternehmen, Start-Ups, Gemeinden, Städte und Bezirke,

Forschungs- und Bildungseinrichtungen, Studierende, Schülerinnen und Schüler, Vereine, Initiativen und Privatpersonen am VCÖ-Mobilitätspreis teilnehmen. Auch vorbildliche internationale Projekte sind willkommen. Österreichs größter Wettbewerb für nachhaltige Mobilität wird in Kooperation mit dem Verkehrsministerium, dem Nachhaltigkeitsministerium und den ÖBB vergeben. Einreichschluss ist der 14. Juni 2019.

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

>> Einreichungen online unter: www.vcoe.at/mobilitaetspreis



Wie Sie den VCÖ unterstützen können:

- >> **Mit Ihren Spenden**
machen Sie den VCÖ-Einsatz für nachhaltige Mobilität möglich. Mit jeder Spende tragen Sie das VCÖ-Engagement mit.
- >> **Mit Ihrer Patenschaft ab 150 Euro**
fördern Sie regelmäßig Ihnen wichtige Mobilitätsthemen. Unterstützen Sie uns mit Ihrer Einzugsermächtigung.
- >> **Mit Ihrer Zukunftspartnerschaft ab 1.500 Euro**
setzen Sie einen Baustein für eine Mobilität mit Zukunft. Den wichtigen VCÖ-Einsatz großzügig unterstützen.
- >> **Mit Ihrem zinslosen Darlehen**
helfen Sie dem VCÖ, seine Projekte vorzufinanzieren. Ihr Geld kommt einem wichtigen gemeinnützigen Ziel zugute.

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

>> Verkehr in Europa

Die Wahl zur EU-Vision 2050

Von Ulla Rasmussen,
VCÖ-Verkehrspolitik



Die Europäische Kommission legte im November ihre langfristige strategische Vision für eine „wohlhabende, moderne, wettbewerbsfähige und klimaneutrale Wirtschaft“ für den Zeithorizont 2050 vor. Das ist sehr begrüßenswert, denn einige Weichen für diese Zukunft müssen

>> **Unsere Vision ist die EU als weltweite Vordenkerin sauberer Transporte.**

schon jetzt gestellt werden. Sechs der acht Szenarien sind mit einer Zwei-Grad-Erhitzung kompatibel, zwei mit dem Pariser Klimaabkommen und somit mit 1,5 Grad. Im Verkehrssektor wird es viele technologische Lösungen, viele Investitionen und ganz viel erneuerbare Energie brauchen. Darüber hinaus werden die EU – und somit wir alle – entscheiden müssen, ob wir eher an die Technologie als Lösung glauben oder ob wir bereit sind, mehr auf Kreislaufwirtschaft und generell nachhaltigere Lebensweise zu setzen. Die erste Entscheidung, in welche Richtung die Entwicklung gehen könnte, steht bald an: Am 26. Mai wählen wir das neue Europäische Parlament. Die Green 10, darunter unser Dachverband in Brüssel, Transport & Environment, haben ihre EU-Vision dazu skizziert. Die EU als weltweite Vordenkerin sauberer Transporte ist Teil dieser Vision. Meine Empfehlung: Unbedingt lesen und vor allem unbedingt wählen gehen: https://green10.org/wp-content/uploads/2019/01/Green10_Manifesto_de_HR2.pdf

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

>> Blick zurück aus der Zukunft

Werbung für „Pfui“?

Von Willi Nowak,
VCÖ-Geschäftsführung



„Pfui?“, bemerkt der 3-jährige Lion fragend und zupft ungeduldig am Mantel seiner Tante Leonore. Das Ding auf dem riesigen Bildschirm

hatte er noch nie so groß gesehen. Ein wenig Nostalgie kommt bei Leonore auf, als sie den SUV betrachtet, Fahrzeuge, die jetzt, in den 2030er-Jahren, aus dem Straßenbild verschwunden waren. Das Werbeverbot aus dem Jahr 2022 und das Verkaufsverbot ab dem Jahr 2028 für schädliche und gefährliche Produkte betraf auch Autos. Seit in den 2010er-Jahren immer mehr Städte zum Schutz der Menschen Fahrverbote erlassen hatten, war das Image der Vierradler ins Bodenlose gefallen. „Wie die Saurier: zu groß geworden und an der eigenen Unflexibilität zugrunde gegangen“, denkt Leonore. Die Bilder der Auto-Werbung von einsam über leere Straßen durch Berglandschaften gleitenden Fahrzeugen mit glücklich lachenden Kindern auf dem Rücksitz waren schon in den 1990er-Jahren lächerlich gewesen. Das groteske Missverhältnis der Werbebilder zu den jährlich durch Autos allein in der EU getöteten Tausenden Menschen und der vergifteten Luft fand mit dem Auto-Werbeverbot ein Ende. SUV waren jetzt etwas für Geschichtsbücher. Leonore hebt ihren kleinen Neffen hoch. Dessen Interesse ist schon längst bei cooleren Dingen. Sie steigen in die Ultra-Light-Rail, die sie beide geräuschlos in Minutenschnelle ins Stadtzentrum bringen wird.

Jede Bewegung zählt – Daten entschlüsseln Mobilität

Mobilfunkdaten eines Werktags: Die große Datenmenge zeichnet ein Bild über Quelle-Ziel-Beziehungen in Österreich.

Die Bewegungen zu Fuß und per Rad finden in den Daten – und Taten – der Verkehrsplanung nur fehlerhaft und verzerrt ihren Niederschlag. Neue technische Möglichkeiten, Bewegungsdaten zu sammeln, beginnen das zu ändern.

Von Christian Höller

Harald Frey, Verkehrsplaner an der Technischen Universität Wien, sagt: „Eine sinnvolle Verkehrsplanung und Verkehrspolitik benötigt gute Datengrundlagen auch für den Rad- und Fußverkehr als planerisch-technische Grundlage für die Projektumsetzung und als po-

– 12.000 Fahrzeuge pro Tag auf der Fahrbahn, mehr als 50.000 Gehende auf den Randbereichen.

Nicht alles ist zählbar

Das Mobiltelefon eröffnet neue Möglichkeiten, Bewegungsdaten zum Gehen und Radfahren zu sammeln.

»Eine sinnvolle Verkehrsplanung und Verkehrspolitik benötigt gute Datengrundlagen auch für den Rad- und Fußverkehr.«

litisch-kommunikatives Instrument zur Steuerung von strategischen Zielen.“ Beim heftig diskutierten Umbau der inneren Mariahilferstraße in Wien von einer herkömmlichen Auto-geprägten Einkaufsstraße zu einer Begegnungszone und abschnittsweisen Fußgängerzone waren die gezählten Fakten das stärkste Argument

Die Herausforderung dabei ist, die vorgeschriebenen Datenschutz- und Informationspflichten zu erfüllen. Bei datenspeichernden Apps erfolgt das durch das freiwillige Laden auf das Smartphone zu den genannten Geschäftsbedingungen.

So regt die App „Wien zu Fuß“ der Mobilitätsagentur Wien zum

Gehen an. Sie erleichtert, attraktive Fußwege durch Wien zu finden, und motiviert durch Belohnung. „Die Schritte werden gesammelt und es gibt – wechselnde – Gutscheine zu gewinnen – kürzlich war es etwa für 10.000 gegangene Schritte ein Espresso in einem Partnerbetrieb, für 20.000 Schritte ein Cappuccino. Mit dem Einlösen verringert sich das Schritte-Guthaben wieder um die entsprechende Schrittzahl“, erklärt Petra Jens von der Mobilitätsagentur Wien. Es gibt bereits viele Apps, die Bewegungsdaten sammeln.

Neue Analysemöglichkeiten

Die Bike Citizens-App des gleichnamigen Unternehmens aus Österreich unterstützt beim Radfahren in bereits 450 Städten weltweit. Sie ist auf das urbane Radfahren zugeschnitten, liefert nützliche Informationen und schlägt auf Wunsch auch differenzierte Routen – gemütlich, schnell, fahrradfreundlich – vor.

Die durch eine solche App generierten Daten schaffen neue Analysemöglichkeiten. Adi Hirzer von Bike Citizens: „Wir haben auch ein Analysetool, cyclingdata.net, entwickelt, das die Verkehrsdaten anonymisiert für die Verkehrsplanung auswertet. Wir erstellen mit unseren Daten auch digitale „Heatmaps“, die die visuelle Interpretation erleichtern. So können wir etwa zeigen, wo wie viele Radfahrende unterwegs sind, welche Routen bevorzugt und welche gemieden werden.“

In Brüssel hat Bike Citizens im Jahr 2017 eine andere Form aktiver Teilnahme erprobt. Mit einem Knopf

auf dem Fahrradlenker konnten die teilnehmenden Radfahrenden in Echtzeit Rückmeldung zur konkreten Straßensituation geben, wie „Kreu-

»Digitale „Heatmaps“ zeigen, welche Routen bevorzugt und welche gemieden werden.«

zungskonflikt“ oder „Empfinden von Stress“. So wurden Problemstellen identifiziert und konnten dann von der Stadtverwaltung bearbeitet werden.

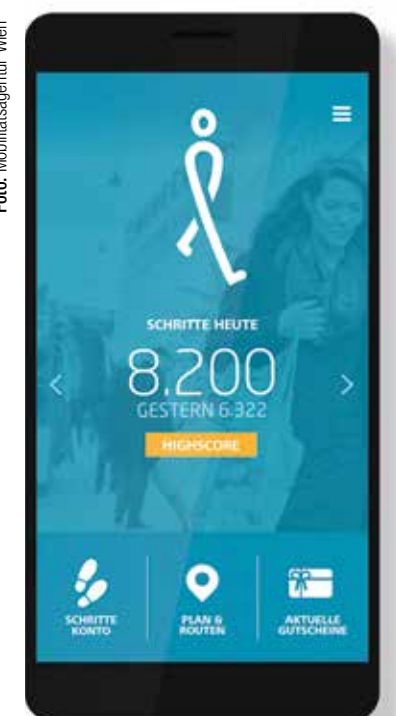
Eine andere Form der Nutzung von Smartphone-Bewegungsdaten ist das Arbeiten mit floating phone data, den Mobilfunkbewegungsdaten. Dabei wird die Kommunikation zwischen

Bewegung bringt Begegnung: Wird in einer Stadt viel gegangen und Rad gefahren, steigt die Lebensqualität.



Foto: Mobilitätsagentur Wien/Stephan Dolleschal

Foto: Mobilitätsagentur Wien



Für 10.000 Schritte einen Espresso: Die App „Wien zu Fuß“ weist den Fußweg und belohnt auch noch.

den eingeschalteten Mobiltelefonen und den Sendestationen in einer Region genutzt. „Diese Daten sind ausreichend anonym, was den Datenschutz betrifft, weil sie keine genaue Ortung zulassen. Mit der großen Datenmenge können wir uns aber

»Mit Mobilfunkdaten das Gehen und Radfahren zielgerichtet fördern.«

ein gutes Bild über Quelle-Ziel-Beziehungen machen. Bisher können wir anhand dieser Daten aber nur Straßen- und Schienenverkehr unterscheiden. Ziel ist es, auch Bus und



Martin Fellendorf
Professor an der TU Graz
„Mobilfunkbewegungsdaten liefern ausreichend anonymisiert große Datenmengen, mit denen wir uns ein gutes Bild über Quelle-Ziel-Beziehungen machen können.“

Fahrrad zu erkennen. Dafür ist noch einiges an Forschung nötig“, so **Martin Fellendorf**, Professor an der TU Graz. Bei den ÖBB laufen bereits Versuche, Fahrgastströme mithilfe der Mobilfunkdaten zu analysieren.

Wie sich Menschen auf ihren Wegen zu Fuß und per Rad fühlen, wurde bisher vor allem mit Geoinformatik-Analysen der objektiv verfügbaren Daten wie Verkehrsmengen, Gehsteigbreiten etc. sowie mit Befragungen erhoben. „Doch wie sich jemand in einer Stadt fühlt, ist hochgradig subjektiv geprägt“, weiß **Bernd Resch**, Geoinformatiker an der Uni Salzburg. „Deshalb haben wir die Analyse durch die Messung mit Humansensoren erweitert. Diese messen physiologische Parameter wie Hautleitfähigkeit, Körpertemperatur oder Herzratenvariabilität, aus denen wir dann Stressempfinden und Gefühle ableiten können. So

fügen wir eine gemessene subjektive Sicht hinzu.“ In der Praxis wurde das etwa bei der Umgestaltung der Neutorstraße in Salzburg angewendet. Auf beengtem Raum sind dort viele Autos und auch immer mehr Radfahrende unterwegs. Deshalb wurden die vorhandenen Mehrzweckstreifen für den Radverkehr verbreitert – der enge Platz ermöglicht die

präferierte Lösung baulich getrennter Radwege nicht. Die Auswirkungen wurden in einer Vorher-Nachher-Untersuchung mit verschiedenen Methoden wissenschaftlich begleitet. „Die humansensorischen Analysen zeigen einen Rückgang des gemessenen Stresses um etwa 20 Prozent. Die breiteren Mehrzweckstreifen bringen einen deutlichen Sicherheitsgewinn für Radfahrende“, kommentiert **Bernd Resch** die gelungene Praxisanwendung.

All diese technischen Möglichkeiten geben der Bundes-, Landes und Gemeindepolitik die Daten an die Hand, Gehen und Radfahren zielgerichtet zu fördern.



Bernd Resch
Geoinformatiker Uni Salzburg
„Wir haben die Analyse durch die Messung mit Humansensoren erweitert. Diese messen physiologische Parameter wie Hautleitfähigkeit, Körpertemperatur oder Herzratenvariabilität, aus denen wir dann Stressempfinden und Gefühle ableiten können.“

Eine Heatmap visualisiert die Radfahrtenzahl: Je mehr Fahrten, desto breiter und heller erscheint eine Straße.

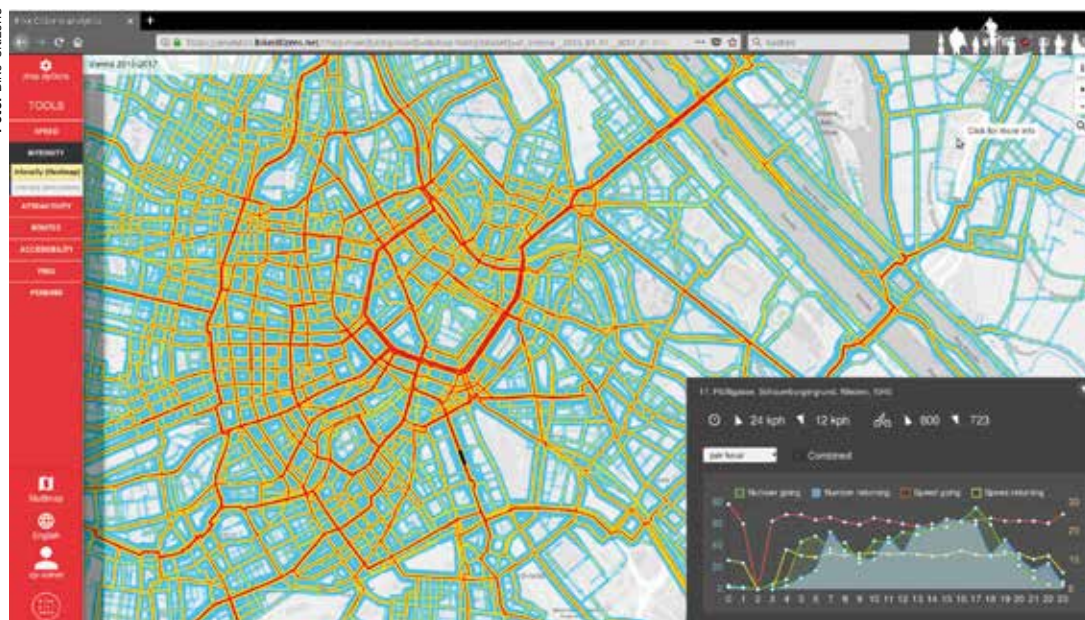


Foto: Bike Citizens

» aus der Praxis



Klaus Ropin
Leiter des Fonds Gesundes Österreich (FGÖ), österreichisches Kompetenzzentrum und Förderstelle für Gesundheitsförderung

»Aktive Mobilität – gesund unterwegs!«

VCÖ-Magazin: Welche Bedeutung sieht der Fonds Gesundes Österreich in aktiver Mobilität auf den täglichen Wegen?

Klaus Ropin: Um die Gesundheit zu fördern und aufrechtzuerhalten, sollten sich Erwachsene 150 Minuten pro Woche mit mittlerer Intensität bewegen, Kinder und Jugendliche jeden Tag mindestens 60 Minuten körperlich aktiv sein. Um diese Bewegungsempfehlungen zu erreichen, spielt – neben Ausgleichsbewegung und Sport – aktive Mobilität wie Gehen und Radfahren, aber auch Micro-Scooter-Fahren, Laufen und Skateboarden auf Alltagswegen eine wichtige Rolle. Darin sehen wir eine große Chance, das Bewegungsausmaß der Bevölkerung und damit die positiven Wirkungen auf die Gesundheit zu erhöhen.

VCÖ-Magazin: Wie fördert der FGÖ diese aktive Mobilität?

Klaus Ropin: Die Einbindung von körperlicher Aktivität in den Alltag ist in Österreich ausbaufähig, denn hier liegen wir noch unter dem EU-Durchschnitt. Daher hat der FGÖ das Thema Aktive Mobilität in seinem aktuellen Arbeitsprogramm aufgegriffen und im Jahr 2019 dazu den Fördercall „Aktive Mobilität – gesund unterwegs! Gehen, radeln, rollern & Co im Alltag“ für Schulen, Betriebe und Gemeinden konzipiert.

VCÖ-Magazin: Was will der FGÖ mit seinem Förderprogramm „Aktive Mobilität“ erreichen?

Klaus Ropin: Eine aktive Lebensweise, also auch aktive Mobilität, hat nachweislich positive Auswirkungen auf körperliche (Stoffwechsel, Kräftigung etc.), geistige (Konzentration, Aufmerksamkeit) und soziale Gesundheit (fördert soziale Kontakte) und erhöht die Lebenserwartung und die Anzahl an gesunden Lebensjahren. Weiters können direkte und indirekte Kosten für das Gesundheitswesen durch verringerte Sozial- und Gesundheitsausgaben dadurch gesenkt werden, ebenso Produktionsverluste durch Krankenstände sowie durch Folgeerscheinungen wie Übergewicht, Adipositas, Behandlung von Rückenschmerzen etc. Letztlich geht es um eine höhere Lebensqualität und ein Leben in guter Gesundheit für alle.



alles fließt in Wien

FAHRRAD SICHER PARKEN – AN DER WIENMOBIL STATION SIMMERINGER PLATZ

WIENMOBIL.SAFETYDOCK.AT

SAFETYDOCK®
PARK SHARE CHARGE

Was alles Recht ist – von anderen lernen

Vorbild Dänemark: Radfahrfreundliche Verkehrskultur bedeutet, dass auch viele Kinder selbstverständlich, selbstbewusst und sicher mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Gesetze und Planungsrichtlinien für die Errichtung von Radinfrastruktur unterscheiden sich von Staat zu Staat. Luxemburg hat verglichen und neun bewährte Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität identifiziert und in die eigene Straßenverkehrsordnung übernommen.

Von Romain Molitor

»Viele Länder schreiben einen Mindestabstand von 1,5 Metern für Autos beim Überholen vor.«

Rechts abbiegen bei Rot nur für den Radverkehr

In manchen Ländern, wie etwa in Frankreich und Belgien, ist das Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrende erlaubt und wird in der Regel über ein Zusatzschild, in Einzelfällen über eigene Zusatzampeln geregelt. In manchen Ländern, so auch in Ös-

terreich, ist die Benützung von Radwegen nicht verpflichtend, wenn der Radweg durch ein eckiges statt durch ein rundes Schild gekennzeichnet ist.

Viele Menschen fahren nicht mit dem Fahrrad, weil sie sich unsicher fühlen. Dabei spielt das zu knappe Überholen durch Autofahrende eine wichtige Rolle.

Daher ist in einigen Ländern, etwa in Frankreich, Deutschland, Spanien und der Schweiz, ein Mindestabstand von 1,5 Metern des überholenden Autos zum Radfahrenden entweder in der StVO oder über Höchstgerichtsurteile festgeschrieben. In Österreich ist keine konkrete Zahl als Mindestabstand in der StVO vorgeschrieben.

Kinder auf dem Gehsteig radeln lassen

Die Altersobergrenze für Kinder, um auf dem Gehsteig Rad fahren zu dürfen, liegt beispielsweise in Frankreich bei 8 Jahren, in den meisten anderen Ländern bei 9 oder 10 Jahren. Erwachsene dürfen Kinder in der Regel nicht auf dem Gehsteig begleiten – ausgenommen in Deutschland bei

messer auf dem Gehsteig fahren. Eine solche Zentimeter-Regel gibt es nur in Österreich.

Nicht nur Gesetze, auch Planungsrichtlinien und Empfehlungen für die Errichtung von Radinfrastrukturen unterscheiden sich stark von Land zu Land. Neben Richtlinien auf staatlicher Ebene gibt es auch von Städten, etwa London oder Oslo, eigene Emp-

»In Frankreich und Belgien kann das Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrende erlaubt werden.«

Kindern unter 8 Jahren. In manchen Ländern wird das Radfahren von Kindern auf dem Gehsteig nur toleriert, aber nicht gesetzlich geregelt,

fehlungen und Lösungen. Fehlen nationale Richtlinien für Radinfrastruktur, gleichen das Städte oft durch eigene Empfehlungen aus. So regeln und erlauben Sevilla und Barcelona selbst die Einrichtung von Fahrradstraßen in der Stadt.

Studienkoautorin Rita Leimer von komobile, die die Vergleichsstudie der StVO und der Richtlinien für Österreich, Spanien und Dänemark im Auftrag des Luxemburger Ministeriums für nachhaltige Entwicklung und Infrastrukturen bearbeitet hat, hält fest: „Die Planung von Radverkehrsanlagen unterscheidet sich je nach Land in einigen Punkten in Nuancen, in anderen wiederum grundsätzlich.“ In Dänemark werden etwa außerorts öfter sogenannte „2minus1 Querschnitte“ markiert, die beidseitig einen breiten seitlichen Rand für das Radfahren und Gehen und einen vergleichsweise schmalen Mittelbereich für den Kfz-Verkehr vorsehen. Auch in den Niederlanden und Belgien ist diese

»» aus der Praxis

»Gesunde und sichere Bewegung fördern«

Wichtige Gesundheitsentscheidungen betreffen nicht nur den Gesundheitssektor, sondern auch Mobilität. „Gesunde und sichere Bewegung im Alltag fördern“, lautet eines der zehn Gesundheitsziele, die von der Bundesregierung beschlossen wurden. Aus meiner Sicht ist das auch eine wesentliche Aufgabe der Städteplanung. Diese gesundheitsförderliche Strategie sollte sich langfristig auch auf die Gesundheit der Bevölkerung messbar auswirken. Ein großes Gesundheitsproblem ist die Zuckerkrankheit (besonders Typ 2 Diabetes). In der Diabetesprävention ist die Steigerung der Alltagsbewegung ein zentrales Element. 85 Prozent der nicht berufsbezogenen „Sitzzeiten“ sind vor allem durch Autofahrten sowie Fernsehen beziehungsweise Bildschirmnutzung verursacht. Das Fördern von Gehen, Radfahren und weiteren aktiven Mobilitätsformen wirkt dem entgegen. Wichtig ist es, die Stadt so zu gestalten, dass im Alltag und in den städtischen Erholungs- und Freizeitzone für eine sichere Bewegung für Kinder und Erwachsene gesorgt ist. Das Instrument der Gesundheitsfolgenabschätzung in der Städteplanung einzusetzen, sollte dabei Standard werden.



Anita Rieder
Medizinische Universität
Wien, Vizerektorin für Lehre,
Leiterin Zentrum für Public
Health



Rita Leimer
komobile, Koautorin einer
Vergleichsstudie von StVO-
Regelungen und -Richtlinien

„Die Planung von Radverkehrsanlagen unterscheidet sich je nach Land in einigen Punkten in Nuancen, in anderen wiederum grundsätzlich.“

so etwa in den Niederlanden und in Dänemark – beides Länder mit gut ausgebauter Radinfrastruktur. In Österreich dürfen Kinderfahrräder mit maximal 30 Zentimeter Raddurch-

Markierung zu sehen. Solche Querschnitte finden in anderen Ländern kaum Anwendung.

Das Bewährte ausgewählt

Aufgrund der Erfahrungen in verschiedenen Ländern Europas hat Luxemburg im Vorjahr neun Änderungen seiner Straßenverkehrsordnung vorgenommen, die aktive Mobilität fördern sollen. So wurde die Möglichkeit eingeführt, die Gehsteige an Kreuzungen beziehungsweise an verkehrsberuhigten einmündenden Straßen durchzuziehen, die Einhaltung eines Mindestabstands von 1,5 Metern beim Überholen von Fahrrädern, die Ausweitung der Möglichkeit für Radfahrende, nebeneinander zu fahren, die Kennzeichnung von Radwegen, deren Benutzung freigestellt ist, das Rechtsabbiegen bei Rot

Mit Gesetzen aktive Mobilität fördern: Gesetzliche Maßnahmen, die das Radfahren regeln, variieren zwischen den Ländern. Und werden auch geändert, wenn sich verkehrspolitische Prioritäten ändern – etwa hin zu gezielter Förderung aktiver Mobilität.

Gesetzliche Maßnahmen für mehr aktive Mobilität

Maßnahme	in Österreich	in Europa
Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrende	verboten	Frankreich, Luxemburg, Niederlande: mit Lichtsignal und Zusatztafel erlaubt Belgien, Dänemark, Deutschland: mit Zusatztafel erlaubt Schweiz: Pilotversuch mit Zusatztafel
Benutzung von Radwegen freistellen	mit Beschilderung möglich	Frankreich, Luxemburg: mit Beschilderung Belgien, Dänemark: Benutzungspflicht Spanien: keine Benutzungspflicht Deutschland: Benutzungspflicht, wenn beschildert
Überhol-Mindestabstand von 1,5 Metern	nicht in der StVO verankert	Deutschland: kein gesetzlicher Mindestabstand, aber laut Rechtssprechung 1,5 m (2,0 m ab 90 km/h) Schweiz: kein gesetzlicher Mindestabstand, laut gültiger Rechtssprechung 0,9 m bei 30 km/h, 1,5 m bei 50 km/h Frankreich: 1 m innerorts, 1,5 m außerorts Belgien: 1 m Spanien: 1,5 m Dänemark, Niederlande: kein gesetzlicher Mindestabstand
Radfahren von Kindern auf dem Gehsteig	Statt Altersgrenze: Auf dem Gehsteig sind Räder mit Durchmesser bis 30 cm erlaubt	Deutschland: bis 8 Jahre ein Muss, bis 10 Jahre erlaubt inklusive Begleitperson Schweiz: nur für Kinder im Vorschulalter erlaubt Frankreich: erlaubt bis 8 Jahre Belgien: erlaubt bis 9 Jahre Spanien: regional geregelt, etwa in San Sebastian bis 7 Jahre inkl. Begleitperson Dänemark, Niederlande: gesetzlich nicht erlaubt, aber allgemein toleriert

Quelle: komobile 2019 Grafik: VCO 2019

»Aus anderen Ländern hat Luxemburg gesetzliche Regelungen übernommen, um aktive Mobilität zu fördern.«

an Kreuzungen mit eigenem Signal, die Einführung von Fahrradstraßen und eines neuen Verkehrszeichens für Sackgassen mit Angaben, ob es

zu Fuß oder mit Fahrrad ein Durchkommen gibt. Um Schulkindern der „école primaire“, der Grundschule, die sechs Jahre dauert, die Benutzung des Fahrrads für den Schulweg zu erleichtern, wurde das Radfahren auf Gehwegen bis zu einer Altersgrenze von zwölf Jahren mit erwachsener Begleitperson erlaubt.

Christoph Reuter, der zuständige Leiter der Abteilung Mobilitätsplanung im Luxemburgischen Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten, beschreibt die Motive für die neuen Regelungen folgendermaßen: „Unser Ziel ist es, die aktive Mobilität, also den Radverkehr und das Gehen, zu fördern. Der Vergleich der Straßenverkehrsordnungen und Planungsrichtlinien verschiedener europäischer Länder gab uns eine wichtige Orientierung für die Anpassung unseres „Code de la route“.“

Foto: Reuter, MDDI



In Dänemark gibt es außerorts „2minus1 - Querschnitte“: Beidseitig ein breiter seitlicher Streifen für das Gehen und Radfahren und ein vergleichsweise schmaler Mittelbereich für den Kfz-Verkehr.



Christoph Reuter
Ministerium für Mobilität und öffentliche Arbeiten in Luxemburg
„Unser Ziel ist es, die aktive Mobilität, also den Radverkehr und das Gehen, auch in der Straßenverkehrsordnung zu fördern.“

„The snake“ in Kopenhagen: Länder mit ausgeprägter Radkultur investieren auch in teure, aufwendige Radinfrastruktur.



Foto: komobile/Mollitor

Einer für alle.



Öffiziell: Flott unterwegs!

edelweiß ticket

- + Für alle ab 63 Jahren, Hund fährt gratis mit
- + Um nur 299,- Euro im Jahr
- + Für alle Busse und Bahnen
- + In der Stadt und im ganzen Land Salzburg



edelweiß ticket
Alex Mustermann
Geb.: 12.09.1941
V-Nr.: 1234567890
10.12.18 - 09.12.19
NetzKarte Bundesland Salzburg
Salzburg Verkehr verbindet

www.salzburg-verkehr.at



Mit Mut und Ausdauer zu aktiver Mobilität

Schule Schendlingen in Bregenz: Rund um die Schule gibt es einen „Gut-Geh-Raum“ – die letzten 500 Meter sind zu Fuß zu gehen.

Ein „Gut-Geh-Raum“ im Schulumfeld, ein ganzer Ort als Begegnungszone – gute Infrastruktur und ansprechende Umgebung fördern aktive Mobilität. Informationskampagnen und Argumente helfen, Einwände zu zerstreuen.

Von Doris Neubauer

Ein Eimer Farbe. Verkehrsschilder. Enormes Engagement. So kostengünstig wie bei der Schule Schendlingen in Bregenz sind Verkehrsmaßnahmen selten. „Es werden immer bauliche Maßnahmen erwartet“, meint **Petra Dominguez** vom Amt der Landeshauptstadt Bregenz, „wir haben vielmehr einiges nicht gebaut.“

Parkplätze zum Beispiel. Nur fünf finden sich im Areal. Es war nicht immer so. Im Jahr 2017 sollten Volksschule und Sportmittelschule zusammengelegt, das alte Schulgebäude abgerissen und ein neues gebaut werden. Da sich dadurch die Zahl der Schülerinnen und Schüler auf 600 verdoppeln würde, wurde eine Mobilitätsanalyse von Helmut Freuis und Petra Dominguez

»Der „Gut-Geh-Raum“ um die Schule ist weitgehend autofrei.«

durchgeführt. „Der Gehsteig war zu schmal, die Kinder konnten nicht aus dem Bus aussteigen, viele kamen mit den Elterntaxis – es war ein Chaos!“, schildert Dominguez, die ehemalige Koordinatorin des Projekts, das Ergebnis.

„Gut-Geh-Raum“ im Schulbereich

Seit dem Neubau des Schulgebäudes ist der motorisierte Verkehr im „Gut-Geh-Raum“ um die Schule an Schultagen von 7.15 bis 17 Uhr, mit Ausnahme von Anrainer- und Lieferverkehr, untersagt. Die Bushaltestellen wurden ausgebaut, 180 Fahrradabstellplätze im Umfeld der Schule errichtet. Neben der Infrastruktur regte ein humorvoller Kurzfilm „Selbstständig zur Schule“ (auch auf YouTube zu sehen) Eltern zum Umdenken an, engagierte Pädagogen taten das Übrige. „Der Direktor der Sportmittelschule hat zum Beispiel Lehrende wie Schülerinnen und Schüler aufgefordert, zu Fuß oder per Fahrrad zu kommen, weil die Schule für Bewegung steht“, erzählt Dominguez. „Dort wird aktive Mobilität gelebt.“ Insgesamt sei der Geh- und Radfahr-Anteil gestiegen, viele kämen mit der Bahn oder dem Bus. „Die letzten 500 Meter sind zu Fuß zu gehen“, so die Expertin, „Chaos durch Elterntaxis gibt es nicht mehr, die Anrainerinnen und Anrainer empfinden es angenehm und sicher.“ Der Sicherheitsaspekt ist der Stadt Bregenz ein besonderes Anliegen, Verkehrssicherheit steht seit dem Jahr 2014 auch als Vision im Generalverkehrskonzept. „Es hat sich herausgestellt, dass Hol- und Bringverkehr stark zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit beitragen“, weiß der zuständige Stadtplaner Clemens Gössler. „Der Gut-Geh-Raum um die Schule als Synonym für infrastrukturelle wie bewusstseinsbildende Maßnahmen kann als Hebel weiter-

entwickelt werden.“ Schließlich wohnen in Bregenz bis zu zwei Drittel der Kinder in unmittelbarer Nähe ihrer Schule. Da gelte es, Anreize zu schaffen, zu Fuß oder per Fahrrad zum Schulgelände zu kommen.

Ein Ort als Begegnungszone

Eine Art Gut-Geh-Raum ist auch die Tiroler Gemeinde Serfaus. Seit der Ort im Jahr 2015 zur Begegnungszone wurde, teilen sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt die Straße. Dass das harmonisch funktioniert, ermöglicht eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h. Begrünte „Ruheplätze“ laden zum Begegnen und Verweilen ein. Radwege hingegen werden vergeblich gesucht, Gehsteige gibt es nur vereinzelt. „Wir haben im Sommer jeweils vormittags wie nachmittags Frequenzen bis zu 3.000 Fußgängerinnen und Fußgänger gemessen. Das funktioniert nicht auf abgegrenzten Gehwegen“, erklärt Bürgermeister **Paul Greiter**. Viele Pkw fahren ohnehin nicht mehr durch Serfaus. Im Win-

„Gehen, Radfahren, E-Bikes und E-Scooter haben stark zugenommen. Wir sind überrascht, wie stark Einheimische das Angebot annehmen.“



Petra Dominguez
Amt der Landeshauptstadt Bregenz
„Es werden immer bauliche Maßnahmen erwartet. Wir haben vielmehr einiges nicht gebaut – Parkplätze zum Beispiel.“

» aus der Praxis



Robert Hoschek
OMICRON electronics,
Klaus/Voralberg

»Die Beschäftigten ersparen der Firma die Schaffung von rund 150 Parkplätzen.«

Als bei OMICRON electronics im Jahr 2005 eine Gebäudeerweiterung samt Tiefgarage Thema wurde, fanden sich Mitarbeitende zur OMICRON Mobility Group zusammen. Die Tiefgarage war aus Kostengründen schnell vom Tisch, die Mobility Group blieb aber bestehen und dachte über Veränderungen des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten für den Weg zur Arbeit, auf Dienstreisen und bei Firmenevents nach. Das Fahrrad hat dabei einen hohen Stellenwert. Für den Transfer zwischen den bis zu zwei Kilometer voneinander entfernten Gebäudestandorten in Klaus stehen 50 Fahrräder bereit. Fahrkarten für den Verkehrsverbund, Fahrräder und Firmenautos können auch privat gebucht werden, das verringert bei jungen Mitarbeitenden den Wunsch, ein eigenes Auto anzuschaffen. Die Einführung der Eco-Miles im Jahr 2008 – als Bonus gibt es bei umweltfreundlicher Anreise zum Arbeitsort Gutscheine, etwa für Sport- und Gesundheitsartikel – setzte sichtbar Anreize, ohne eigenes Auto anzureisen. Die am Eco-Miles-System teilnehmenden Beschäftigten ersparen die Schaffung von etwa 150 Parkplätzen, da sie mit Fahrrad, Zug oder Bus zur Arbeit kommen. Mittlerweile ist vieles selbstverständlich geworden. Doch die Mobility Group gibt weiterhin Impulse, weil das Thema nur so präsent bleibt.

Foto: Stadt Salzburg/Weiss



ter herrscht verordneter, im Sommer freiwilliger Autoverzicht für Anrainerinnen, Anrainer und Gäste. Tagesgäste müssen ihre Fahrzeuge am Ortsanfang auf einem Gratis-Parkplatz abstellen. Für sie bietet die Gemeinde kostenlose E-Roller, die „TiRollerin“. Zu den Mobilitätsalternativen gehören Gratis-Leihräder und die kostenlose Benützung der Dorfbahn, die seit

»Heute befürworten 80 bis 90 Prozent die Begegnungszone.«

den 1980er-Jahren unterirdisch durch den Ort führt. „Gehen, Radfahren, E-Bikes und E-Scooter haben stark zugenommen“, bestätigt Greiter, dass gute Infrastruktur und ansprechende Umgebung aktive Mobilität fördern. „Wir sind überrascht, wie stark Einheimische die Angebote annehmen.“ Anfangs war das anders. „Die Diskussion hat Jahre gedauert“, erzählt er, „Wirtschaftstreibende hatten Sorge, Tagesgäste zu verlieren. Auch die Bevölkerung hatte Bedenken.“ Durch Informationskampagnen und Argumente – mehr Ruhe und Sicherheit, Wohnqualität sowie Image-Gewinn als Tourismusort – konnten Einwände zerstreut werden. Überzeugt hätten letzten Endes die positive Entwicklung des Orts, insbesondere der wachsende Tourismus. „Heute befürworten 80 bis 90 Prozent die Begegnungszone“, freut sich Greiter. „Es ist aber nicht so, dass wir die endgültige Lösung erreicht haben. Verkehr ist ein dynamischer Prozess. Wir entwickeln uns ständig weiter.“ So soll die Umgestaltung der Dorfbahn im Juli

2019 genauso fertig sein wie ein neuer Begegnungsraum im Zentrum. Es ist das jüngste Kapitel einer Geschichte, die im Jahr 1971 mit einem Winter-Fahrverbot begonnen hat. Denn: „Veränderungen können nicht von heute auf morgen aus dem Boden gestampft werden.“

Das Gehen in die Radverkehrsstrategie

Das kann auch Peter Weiss bestätigen, seit dem Jahr 1991 Radverkehrskordinator der Stadt Salzburg. Mittlerweile gibt es 187 km Radwege und mehr als 6.000 Fahrradabstellanlagen, darunter 600 überdachte Radstellplätze und 64 doppelstöckige Radboxen am Hauptbahnhof. Die Hauptbrücken haben einen getrennten Radfahrstreifen, mehr als zwei Drittel der Einbahnen, Fußgänger-

»Radverkehrsanteil von 28 Prozent ist in der Stadt Salzburg möglich.«

zonen und Busspuren sind für den Radverkehr geöffnet. „Zwischen den Jahren 2008 und 2012 stieg der Anteil des Radverkehrs von 16 auf 20 Prozent“, sieht Weiss Erfolge. „Das Ziel ist, bis zum Jahr 2025 auf 24 Prozent zu kommen.“ In der Radverkehrsstrategie aus dem Jahr 2017 wird auch das Gehen mitgedacht. „Wir versuchen, bei den Hauptradwegen schmale Wege zu verbreitern, um Konflikte zu vermeiden“, gibt Weiss ein Beispiel. „Der getrennte Platz ist eine Verbesserung für beide Gruppen: Der eilige Radfahrer kommt voran, der Fußgänger ist sicher.“ Gearbeitet wird am Ausbau des Haupttrad-

Architektonischer Mehrwert:

Die Fahrradstation am Hauptbahnhof in Salzburg bietet 600 überdachte Radstellplätze und 64 doppelstöckige Radboxen. Sie laden ein, mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren.

Serfaus z'liab:

Ein ganzer Ort ist Begegnungszone, alle Verkehrsteilnehmenden teilen sich gleichberechtigt die Straße.

Foto: Gemeinde Serfaus/Trenker Georg



» aus der Praxis



Nicole Ringer

Raumplanerin, dissertiert zum Thema, wie Radfahren und Gehen im ländlichen Raum gestärkt werden können.

»Maßnahmen am Schulweg zahlen sich aus.«

Um Gehen und Radfahren im ländlichen Raum attraktiv zu machen, braucht es vor allem den Willen der Lokal- und Regionalpolitik, aktive Mobilitätsformen zu fördern. Das heißt, ein offenes Bekenntnis zu aktiver Mobilität zu leben und die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen und dabei nicht nur auf Förderungen von Land und Bund zu warten. Was es auch braucht, sind sichere Schulwege, die Kinder selbstständig zu Fuß und mit dem Fahrrad zurücklegen können. Wenn Kinder ihre Wege nur aus dem Fenster des Autos kennen, verlieren sie den Bezug zu ihrem Umfeld. Gleichzeitig werden Schulwege durch immer mehr Elterntaxis unsicherer. Maßnahmen im Bereich Schulweg zahlen sich besonders aus, da sie zukünftige Generationen früh mit aktiven Mobilitätsformen in Kontakt bringen und nachhaltige Fortbewegungsmuster implementieren.

Es braucht mehr Information über Alternativen zum Auto. Viele können sich gar nicht vorstellen, wie ein Tag mit vielen Wegen und Transporten ohne ein Auto überhaupt funktionieren kann. Es braucht daher plakative Vorbilder in den Gemeinden.

wegenetzes und am Premiumradweg nach Freilassing samt Brücke über die Saalach. Erreicht wurde die Erhöhung der Radverkehrsförderung. „Bisher hatten wir eine Million Euro pro Jahr, jetzt wurde das Budget auf zwei Millionen verdoppelt“, erklärt der Radverkehrskordinator. „Das sind jährlich 13,5 Euro pro Kopf der Bevölkerung.“ Großprojekte wie Brü-

cken und Radverkehrsmaßnahmen im Zuge herkömmlicher Straßenprojekte fallen nicht in dieses Budget. „Das ist im Österreich-Vergleich relativ gut“, weiß Weiss. „Wenn sich die Politikerinnen und Politiker mehr trauen würden, könnten wir unseren Radverkehrsanteil auf 28 Prozent steigern.“ Mindestens. Manche Veränderungen brauchen eben Zeit.



Wir bauen Motoren für die besten Schienenfahrzeuge der Welt.

Sei dabei als Lehrling und treibe mit TSA die Elektromobilität von morgen an!

Willkommen in der Welt der Traktionssysteme Austria. Unsere Antriebslösungen sorgen in Schienenfahrzeugen weltweit für einen dauerhaften und zuverlässigen Herzschlag. Basis dafür sind unsere Innovationskraft, unsere Unabhängigkeit und unsere Leidenschaft für die Elektromobilität von morgen. Das macht uns zu einem Team von Spezialisten.

Du kannst ein Teil davon werden. Bewirb dich gleich als Lehrling bei TSA!



Cornelia Buchschachner
Tel.: +43 (0)2236 8118-388
karriere@tsa.at
Traktionssysteme Austria



Gehen und Radfahren in die Verfassung

Gesunde Bewegung auf den Alltagswegen – Gehen, Radfahren und Scooterfahren – ist angesagt. Immer mehr Menschen setzen sich für bessere Bedingungen für aktive Mobilität ein. In der Schweiz verankerte der Volkswille den Radverkehr sogar in der Bundesverfassung.

Von Alec Hager

Rad voraus in die kalte Spree: Spektakulärer Auftakt in Berlin für die sehr erfolgreiche Aktion zur Schaffung besserer Bedingungen für den Radverkehr.

Ein Sprung in die kalte Spree gab einem verkehrspolitischen Anliegen den nötigen Auftrieb, das mittlerweile als eine der erfolgreichsten Aktionen zur Schaffung besserer Radverkehrsbedingungen gilt.

Konkrete Zielsetzungen samt Budgetmitteln

Die Berliner Initiative Volksentscheid Fahrrad hatte im Jahr 2015 mit ih-

rem Aktivismus ein einzigartiges Instrument der Berliner Stadtverfassung genutzt, um die Stadtregierung mit mehr als 105.000 gesammelten Unterschriften – mindestens sieben Prozent der Wahlberechtigten müssen unterzeichnen – zu einem Radgesetz zu zwingen, das konkrete Zielsetzungen und die dafür nötigen Budgetmittel festschreibt. Fast 100 Millionen Euro wurden darauf für Radver-

»Das Berliner Mobilitätsgesetz gibt Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr Aufschwung.«

kehrsbelange im Berliner Haushalt für die Jahre 2018 und 2019 freigegeben, also jährlich knapp 14 Euro pro Kopf der Berliner Bevölkerung und damit eine Vervierfachung des Budgets der Vorjahre. In Wien liegt dieser Betrag bei etwa 3,50 Euro. Mittler-

weile wurde aus dem Volksentscheid das Berliner Mobilitätsgesetz, das sowohl dem Gehen, Radfahren als auch dem Öffentlichen Verkehr Aufschwung gibt. Der extra dafür vom Senat geschaffene Berliner Mobilitätsbeirat, dem Mobilitätsverbände, die Bezirke, zuständige Senatsverwaltungen und Delegierte der Fraktionen

»In Berlin wurde das Radverkehrsbudget vervierfacht.«

angehören, hat zehn Ziele für eine gesetzliche Regelung zur Förderung des Gehens vorgestellt. Darunter befinden sich Ziele wie direkte Wege, Kinderfreundlichkeit, intermodale

Kinderfreundlich: Das Berliner Mobilitätsgesetz schafft auch für Kinder gute Bedingungen zum Radfahren.

» aus der Praxis

»Gemeinden bei der Förderung von aktiver Mobilität unterstützen«

VCÖ-Magazin: Welche Möglichkeiten hat ein Bundesland, um aktive Mobilität zu fördern?

Allinger-Csollich: Alle möchten jederzeit, so schnell, so einfach und günstig wie möglich ans Ziel kommen. Diesem Umstand muss auch die Verkehrsplanung mit der Bereitstellung von Infrastruktur und Dienstleistungen Rechnung tragen. Besonders im Bereich der aktiven Mobilität, beim Radfahren und Gehen, müssen wir in Gesamtwegen – von Tür zu Tür – und immer auch an Alternativen denken und Umstiege erleichtern: Wir gehen oft Teilwege zu Fuß, nutzen nicht durchgehend das Fahrrad. Land und Gemeinden müssen Vernetzungen bieten und diese multimodale Bewegung ermöglichen. Das ist ein Paradigmenwechsel.

VCÖ-Magazin: Welche Maßnahmen haben sich dabei in Tirol als erfolgreich erwiesen?

Allinger-Csollich: Um aktive Mobilität zu fördern, braucht es zwei Strategien: einerseits die lokale Unterstützung von Gemeinden und Gemeindeverbänden bei der Errichtung von Infrastruktur mit Know-how oder durch hohe Förderungen für den Ausbau des regionalen Radwegenetzes, andererseits eine darauf abgestimmte landesweite Planung im Rad- und Öffentlichen Verkehr. Darunter fallen auch Bike- und Carsharing, Bike & Ride sowie ein leichter Zugang zu allen Verkehrsmitteln, etwa über digitale Auskunftssysteme und Tickets.

VCÖ-Magazin: Wie gelingt es, die Gemeinden für die Förderung von Gehen und Radfahren zu gewinnen?

Allinger-Csollich: Meist bedarf es keiner Überzeugung. Der Wunsch der Gemeinden, hier Akzente zu setzen, ist sehr stark vorhanden. Neben den finanziellen Unterstützungen braucht es aber beim Radfahren und Gehen vor allem Hilfe in der Umsetzung, bei der Planung, und auch den entsprechenden Spielraum, auf die eigenen Rahmenbedingungen Rücksicht nehmen zu können. Wir müssen Wege zeigen, Optionen darlegen und helfen, wo es erforderlich ist. Umsetzen können es die Gemeinden in diesen Bereichen selbst am allerbesten.



Foto: Florian Lachner

Ekkehard Allinger-Csollich
Amt der Tiroler Landesregierung, Sachgebiet Verkehrsplanung

Foto: Volksentscheid Fahrrad/Norbert Michael



Verknüpfungen, Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Flächengerechtigkeit. Diese sollen Mitte 2019 beschlossen werden. Damit wird auch das Gehen den gebührenden Stellenwert in der Berliner Mobilitätswende bekommen.

Für Berlin bremst der Gruppenleiter Radverkehr der Berliner Senatsverwaltung, **Wigand von Sassen**, zu hohe Erwartungen: „Die größte Herausforderung ist im Mo-



Wigand von Sassen

Gruppenleiter Radverkehr der Berliner Senatsverwaltung

„Die Erwartungen sind hoch. Ich denke, die Entwicklung hin zu einer echten Fahrradstadt Berlin ist eine Generationenaufgabe und nicht in ein paar Jahren erledigt.“

ment, die leistungsfähigen Strukturen aufzubauen, die es braucht, um Berlin zu einer echten Fahrradstadt zu machen. Denn neben Geld brauchen wir gut ausgebildete, motivierte Planer in der Verwaltung, die beim aktuellen Bauboom schwer zu finden sind. Gleichzeitig sind die Erwartungen an uns durch das Mobilitätsgesetz und die darin formulierten, sehr ambitionierten Zeitziele hoch. Ich denke, die Entwicklung hin zu einer echten Fahrradstadt ist eine Generationenaufgabe und nicht in ein paar Jahren erledigt.“

In Österreich braucht es mehr Budget für Radverkehr

Der Masterplan Radfahren der österreichischen Bundesregierung hat sich die Verdoppelung des Radverkehrs auf 13 Prozent des Modal Split bis zum Jahr 2025 zum Ziel gesetzt. Die Bundesregierung hat dieses Ziel in die Klimastrategie „Mission 2030“ übernommen. Die Bundesmittel im Budgettopf der Initiative klimaaktiv mobil des Ministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus BMNT für den Radverkehr sind allerdings ausgeschöpft und wurden nicht erhöht. Seit 1. August 2018 sind daher nur mehr Neueinreichungen für Gemeinden unter 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern möglich, die eine Kofinanzierung durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds erhalten. Im E-Mobilitäts-Bereich werden ab März 2019 auch Transporträder und E-Bike-Flotten für Betriebe gefördert.

Dem Gehen wird in Österreich bisher noch weniger verkehrspolitischer Raum eingeräumt als dem Radfahren. „Der Masterplan Gehen von BMNT und BMVIT aus dem Jahr 2015 bekam seit seiner Fertigstellung wenig

Aufmerksamkeit“, beklagt **Hanna Schwarz** von der Initiative „Geht-doch.Wien“.

Fahrradwege in der Schweizer Verfassung

Die Schweiz ist da einen Schritt weiter. Die erfolgreiche „Allianz Bundesbeschluss Velo-ja“ verankerte im Jahr 2018 die Verantwortung für Radwege, ergänzend zu den bereits verankerten Geh- und Wanderwegen, per Volkabstimmung in die Bundesverfassung.

„Der Bund kann nun Druck ausüben auf die Kantone und Gemeinden, die für die Fuß-, Wander- und Velowegnetze zuständig sind. Die praktischen Auswirkungen, die wir erwarten, sind verbesserte Velowege, Velobrücken und Velostationen“, freut sich

Claudia Bucher,

Kommunikationsleiterin von Pro-Velo Schweiz. Sie betont aber auch: „Der Bundesbeschluss allein schafft aber keine neuen Subventionen. Es braucht einen kulturellen Wandel, damit das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel gesehen wird.“



Claudia Bucher

Pro-Velo Schweiz

„Es braucht einen kulturellen Wandel, damit das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel gesehen wird.“

Lokale Erfolge in Österreich

Dass auch in Österreich Initiativen die Instrumente lokaler direkter Demokratie nutzen können, zeigen Erfolge von Radlobby und Geht-doch in Wien. Die Petition für autofreie Zonen um Schulen aus dem Jahr 2017 hat die Stadt Wien zu einem erfolgreichen Pilotversuch gebracht. Und die Radlobby-Petition für Fahrradstraßen resultierte in einem im

»Die Regierung möchte bis 2025 den Radverkehrsanteil verdoppeln.«

Jahr 2018 fertiggestellten Masterplan Fahrradstraßen im Auftrag des Wiener Magistrats. Ein breit organisierter Sprung ins kalte Wasser nach Berliner Vorbild, ein Paradigmenwechsel bei Mobilitätsinvestitionen und gerechter Verteilung des vorhandenen öffentlichen Raums steht in Österreich aber noch aus.

» Buchbesprechung

Einfach losgehen

Vom Spazieren, Streunen, Wandern und vom Denkegehen

Ein Buch von Bertram Weisshaar

Es ist ein Lesebuch, das zum Streunen, dem ziellosen, aber neugierigen Querlesen und zum „Denkegehen“ anregt. Bertram Weisshaar betreibt Spaziergangwissenschaft, gehendes Forschen. Im umfangreichsten ersten Teil des Buches erzählt er aus dem reichen Erlebnisschatz seiner Wanderungen durch Deutschland: Hiddensee, Querweg von Freiburg zum Bodensee, durch möglichst viele Kleingartenkolonien von Leipzig nach Köln. Im zweiten Teil über die Kraft des Gehens ergeht er sich im Spannungsfeld zwischen Kunst, Philosophie und Denken. Er schreibt ein kurzes Manifest des Spazierens, gefolgt von einer Publikumsbeschimpfung: Fußgänger sind wie Schafe, die sich in den Städten ohne Muh und Mäh auf Randstreifen und Restflächen einpfirchen lassen. Pfade durch die „kritische Landschaft“ beschreitet er im dritten Teil. „Kritische Landschaft“ meint eine Sichtweise, die versucht, den Zwiespalt zwischen ästhetischem Erleben und gleichzeitiger Sorge über bedrohte Lebensgrundlagen auszutarieren. Weisshaar wandert durch Alltagslandschaften abseits der ausgeschilderten Pilgerwege und schönen Landschaften, wie

die riesigen Tagbau-Brachen oder Agrarwüsten Deutschlands. Er geht zu Umweltskandalen, durchschreitet Sorgenlandschaften und thematisiert den Unterschied zwischen Landschaft und Umwelt als zwei unterschiedliche Betrachtungsweisen, die uns umgebende Welt wahrzunehmen. Kann eine zerstörte Umwelt eine schöne Landschaft sein? Und er erinnert abschließend an die Europäische Landschaftskonvention, die der Europarat im Jahr 2000 verabschiedet hat, die auf Landschaftsschutz, -pflege und -planung sowie die Organisation der europäischen Zusammenarbeit in Landschaftsfragen abzielt. Deutschland, Estland und Österreich sind die drei der 28 EU-Staaten, die sie nicht unterzeichnet haben, ist nebenbei zu erfahren. Die Welt mit den Füßen lesen – das Buch macht Lust drauf.



» Eichborn Verlag, 2018, 254 Seiten, 20,60 Euro

RIESE & MÜLLER

Modelle 2019
Hier probefahren!

Cooperative
FAHRRAD

Cooperative Fahrrad
Gumpendorfer Straße 111
A 1060 Wien
www.fahrrad.co.at

Foto: Sabine Kneidinger

Ich laufe für mein Gehirn, nicht für meine Figur

Manuela Macedonia direkt gefragt

Manuela Macedonia ist an der Universität Linz Neurowissenschaftlerin. Ihr aktuelles Buch: „Beweg dich! Und dein Gehirn sagt danke! Wie wir schlauer werden, besser denken und uns vor Demenz schützen“, Brandstätter Verlag 2018

VCÖ-Magazin: Sie sagen, Sie laufen für Ihr Gehirn und nicht für Ihre Figur. Wie wirkt Bewegung auf das Gehirn?

Manuela Macedonia: Regelmäßige Bewegung setzt Mechanismen im Gehirn in Gang, die es anregen und leistungsfähig halten. Die Ausschüttung des Nervenwachstumsfaktors stärkt die Gehirnzellen und ihre Verbindungen. Sie ist extrem wichtig, für Kinder genauso wie für erwachsene Menschen, die anspruchsvollen geistigen Tätigkeiten nachgehen, und auch für ältere Menschen, deren Gehirnmasse altersbedingt schrumpft. Haben wir zu wenig davon, ist unser Gedächtnis nicht so gut. Ein Mangel an Nervenwachstumsfaktor kann zur Entstehung von Krankheiten psychischer Art beitragen, wie Depression und Essstörungen. Bewegung ist auch die beste Pflege für die Psyche: Bereits durch Spazierengehen wird die Ausschüttung wichtiger Botenstoffe wie beispielsweise Serotonin angeregt. Ist zu wenig Serotonin vorhanden, sind wir depressiv. Ein weiterer Botenstoff ist Dopamin, das Glückshormon. Es trägt dazu bei, dass wir uns wohlfühlen. Bewegung regt aber auch unseren Hippocampus an, den Sitz des Kurzzeitgedächtnisses. Im Hippocampus findet auch die Neurogenese statt, die Entstehung neuer Gehirnzellen. Ist der Hippocampus „fit“, kann er regelmäßig Gehirnzellen „produzieren“, die abgestorbene ersetzen und auch gewisse Regionen stärken, etwa dort, wo gelernt wird.

Mit der Neurowissenschaftlerin Manuela Macedonia sprach das VCÖ-Magazin darüber, wie Bewegung das Gehirn anregt, leistungsfähig hält und dem altersbedingten Abbau des Gehirns entgegenwirkt.

VCÖ-Magazin: Heißt das, wir sollten jede Chance, auch unsere Alltagswege, für aktive Mobilität und Bewegung nutzen – dem Gehirn zuliebe?

Manuela Macedonia: Damit Bewegung ihre Wirkung entfaltet, soll sie regelmäßig stattfinden, damit jene Prozesse, die ich im Buch genauer beschreibe, auch angeregt werden. Fünf Minuten von der Haustür zum Auto und fünf

»Bewegung ist die beste Pflege für die Psyche.«

Minuten vom Auto zur Haustür reichen nicht aus.

Ich empfehle, jede Möglichkeit zu nutzen, etwa, wenn möglich, in die Arbeit zu Fuß zu gehen oder zu radeln. Mein Rezept: Gehen Sie eine Stunde spazieren, im eigenen Tempo, sieben Tage in die Woche. Dann steigern Sie Ihr Tempo oder die Entfernung. Ihr Gehirn wird es Ihnen danken.

VCÖ-Magazin: Gehen, Radfahren, Laufen – welche Bewegungsart trainiert das Hirn am besten?

Manuela Macedonia: Daten aus seriösen vergleichenden Studien zeigen, dass alles, was mit Fortbewegung zu tun hat, das Gehirn anregt – sprich Gehen, Walken, Laufen, Wandern sind sehr gut und nachweislich erprobt. Radfahren und Schwimmen haben auch eine positive Auswirkung.

VCÖ-Magazin: Das Gehirn baut ab dem 20. Lebensjahr an Gehirnmasse ab. Was kann ich dem entgegensetzen?

Manuela Macedonia: Auch hier: Bewegung! Sie regt, wie erwähnt, die Neurogenese an. Wenn Neuronen altern und sterben, können sie durch neue Stammzellen, die vom Hippocampus generiert werden, ersetzt werden. Es ist nachgewiesen, dass sowohl die grauen Zellen, also die Oberfläche des Gehirns, die Neuronen, als auch die weiße Substanz, das Innere des Gehirns, über die Neurogenese repariert werden und dass diese Masse nachweislich weniger schnell abgebaut wird bei Menschen, die sich bewegen.

VCÖ-Magazin: Übergewicht wirkt sich negativ auf das Gehirn aus – wie das?

Manuela Macedonia: Vereinfacht gesagt, führt Fett im Körpergewebe zu kleinen Entzündungen des Gehirns. Die kleinen Entzündungen summieren sich Tag für Tag und führen zu minimalen Beeinträchtigungen der kognitiven Funktionen. Mit den Jahren sind diese minimalen Beeinträchtigungen auch in Summe spürbar.

» Die Langfassung des Interviews ist auf www.vcoe.at nachzulesen

» Termine

Autofasten 2019

Eine Initiative der Umweltbeauftragten der Katholischen und Evangelischen Kirche
www.autofasten.at
Österreich, bis 21. April 2019

Fahrradausstellung

„Traum von der Unabhängigkeit“
www.museum-moedling.at
Mödling, bis 20. Juni 2019

NÖ Landesausstellung

„Welt in Bewegung! Stadt.Geschichte. Mobilität.“
www.noelandesausstellung.at
Wiener Neustadt, 30. März bis 10. November 2019

5. Nahverkehrskongress

Mobilität. Opfer der Klimaziele?
www.nahverkehrskongress.at
Wiener Neustadt, 11.–12. April 2019

Trinationaler Verkehrskongress

Wachsende Verkehrsströme – Ausweg durch neue Technologien?
www.svwg.ch/veranstaltungen/
Bregenz, 25.–26. April 2019

12. Österreichischer Radgipfel

radgipfel2019.zgis.at
Graz, 27.–29. Mai 2019

Informationsveranstaltung

„Erfolgreich durch Innovation – Neue Wege in der Transportwirtschaft und Logistik“
www.ffg.at/veranstaltungen
Wien, 4. Juni 2019

» Schlussspunkt

Mehr Platz für Kinder schaffen!

Von Christian Gratzner, VCÖ-Kommunikation

„Für Kinder sind Autos eine strukturelle Gefahr. Sie rauben ihnen Autonomie, etwa einen selbstbestimmten Schulweg oder gar Raum zum Spielen. Umzusetzen wäre endlich auch die Vision einer kindertauglichen und fußgängerfreundlichen Stadt“, sprach sich unlängst Florian Klenk, der Chefredakteur der Wochenzeitung Falter, für ein grundlegendes Umdenken in der Verkehrspolitik aus. Unser Verkehrssystem nimmt auf Kinder viel zu wenig Rücksicht. In der Vergangenheit wurden viele Maßnahmen gesetzt, damit Kinder verkehrsgerecht werden. Vernachlässigt wurden jedoch Maßnahmen für ein kindgerechtes Verkehrssystem.

Auf vielen Straßen ist der Platz für parkende Autos um ein Vielfaches breiter als die Gehsteige. Es fehlt vielerorts an Radwegen, und wenn es welche gibt, sind sie häufig zu schmal. Dieses Missverhältnis versuchen Städte und Gemeinden seit ein paar Jahren zu ändern. Aber jede Straßenumgestaltung, bei der ein paar Parkplätze wegfallen, wird von schrillum Gezeter der Autolobby begleitet. Nicht, wenn ein Parkplatz verschwindet, ist Empörung angebracht, sondern, wenn ein Kind wegen mangelnder Verkehrssicherheit verletzt wird. Nach dem tragischen Tod eines neunjährigen Kindes, das auf dem Schutzweg von einem rechtsabbiegenden Lastwagen getötet wurde, haben engagierte Eltern eine Petition initiiert, die innerhalb kurzer Zeit von mehr als 70.000 Menschen unterzeichnet wurde. Der in der Folge vom Verkehrsminister durchgeführte Lkw-Sicherheitsgipfel endete mit einer großen Enttäuschung. Dass in einer Zeit, in der selbstfahrende Autos getestet werden, verpflichtende Abbiegeassistenten bei Lkw nicht möglich sein sollen, löst bei vielen Kopfschütteln aus.

Die Petition ist aber auch ein Ruf nach einem grundlegenden Umdenken in der Verkehrsplanung. Änderungen sind möglich – und in Zeiten der Klimakrise auch dringend nötig. Geben wir den Kindern mehr Platz und ermöglichen wir ihnen damit mehr selbstständige und gesunde Mobilität. Denn die Qualität einer Verkehrsplanung misst sich auch an der Anzahl der Kinder und Familien, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

