VCÖ
MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

» Öffentlicher Raum gehört uns allen «

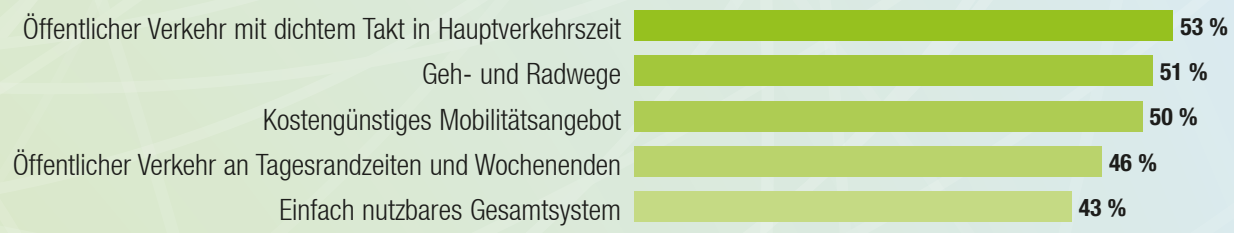
Elisabeth von Samsonow, Künstlerin, Philosophin, Professorin – Seite 12

Gut öffentlich mobil - in allen Regionen Österreichs!

VCÖ-Mobilitätsbefragung repräsentativ für die Bevölkerung Österreichs ab 16 Jahre

Taktverdichtung und Ausbau von Geh- und Radwegen für Mobilitätsgarantie

Was aus Sicht der Bevölkerung „sehr wichtig" für flächendeckendes Mobilitätsangebot ist

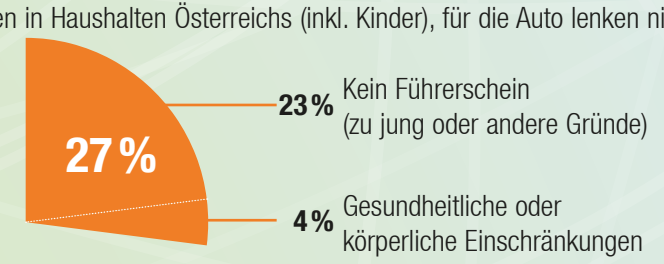


Gehen ist die häufigste Mobilitätsform im Alltag

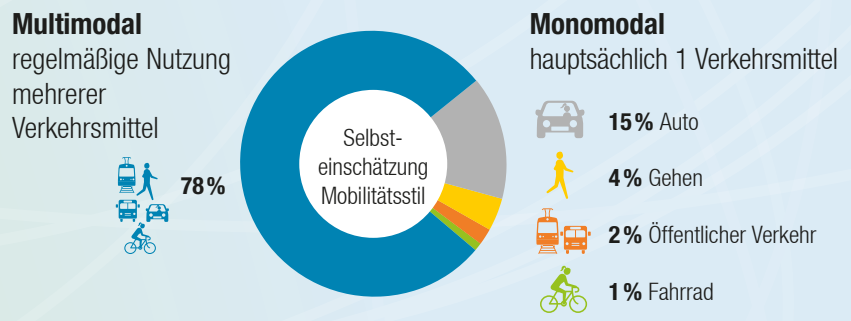
Nutzung mehrmals pro Woche

Für mehr als ein Viertel ist das Auto keine Option

Personen in Haushalten Österreichs (inkl. Kinder), für die Auto lenken nicht möglich ist

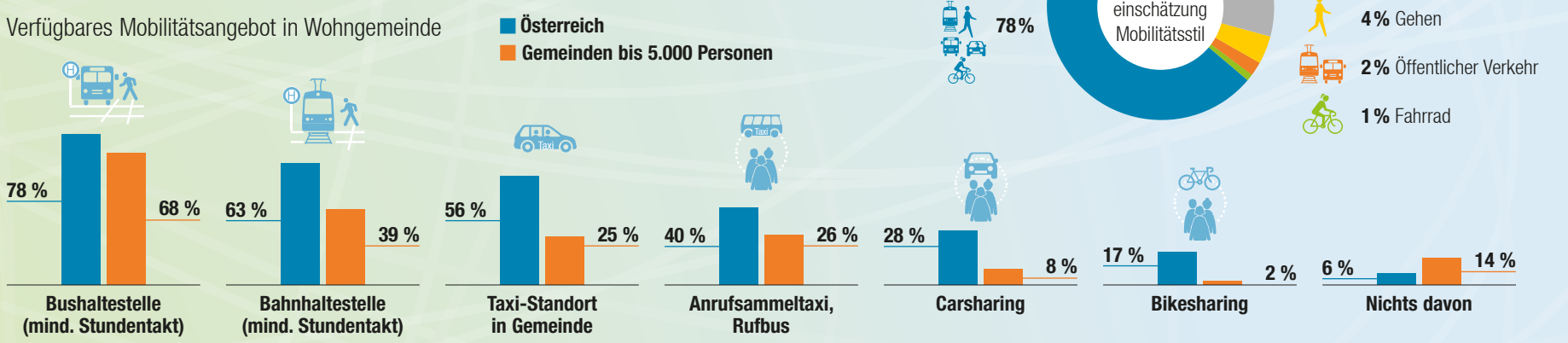


Drei Viertel sind multimodal unterwegs



Mobilitätsangebot in kleinen Gemeinden verbessern

Verfügbares Mobilitätsangebot in Wohngemeinde



Quelle: Meinungsforschungsinstitut Market, VCÖ 2022 Grafik: VCÖ 2022, Lizenz CC BY-ND

VCÖ magazin

2022–04

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

Auto-Abhängigkeit ist teuer, energieintensiv und klimaschädlich. Ein öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot und gut ausgebaute Infrastruktur für Gehen und Radfahren machen unabhängig und sind ein zentraler Schritt zur Verkehrswende.

Mobilitätsgarantie heißt österreichweit mit öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten, zu Fuß oder mit dem Fahrrad, ohne eigenes Auto mobil sein zu können. Um das zu erreichen, muss auf vielen Ebenen angesetzt werden. Dazu gehört auch die lokale Nahversorgung im Ort zu sichern, um nicht von Autofahrten zum Supermarkt auf der grünen Wiese abhängig zu sein. Auch Mobilitätsmanagement für Mitarbeitende in Unternehmen ist ein Hebel für klimaverträgliche Mobilität. Kooperationen mit Unternehmen stärken auch Angebote für die Bevölkerung, wie etwa beim Beecar E-Carsharing in Kufstein. Die Mitnutzung durch Unternehmen erhöht die Auslastung und stärkt das System Carsharing. Auch Wohnbauträger, die klimaverträgliche Mobilität integrieren, durch Sharing-Angebote und Öffi-Tickets, verringern die Notwendigkeit eines Autobesitzes, insbesondere von Zweitwagen.

Mobilitätsgarantie durch öffentlich zugänglichen Verkehr

Auf längeren Distanzen sichert der Öffentliche Verkehr die Mobilität. Eine ergänzende Schlüsselrolle kommt Angeboten für die letzte Meile zu, also von Bahnhof und Haltestelle, zu Wohnung, Arbeitsstelle, Bildungseinrichtung oder Kulturangebot. Solche Angebote müssen als Teil des öffentlich zugänglichen Verkehrs geschaffen, integriert und langfristig finanziert werden. Beispiele gibt es bereits viele – die Internetseite www.bedarfsverkehr.at listet 257 Bedarfsverkehre in 748 Gemeinden in Österreich auf. Fußwege und Radwegnetze sind ein weiterer Mosaikstein zur Mobilitätsgarantie. Mobilitätsangebote durch regionale Planungsverbände statt durch Einzelgemeinden verbessern das Mobilitätsangebot über Gemeindegrenzen hinaus. So umfasst das Postbus-Shuttle Mödling 900 Haltepunkte in 17 Gemeinden des Bezirks Mödling – mit dem Klimaticket gibt es Ermäßigung.

Mit dieser Palette an Maßnahmen kann die Vielfalt der Bedürfnisse – Arbeit, Einkauf, Bildung, Freizeit, soziale Kontakte – und ihre unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen berücksichtigt werden. Besonders, wenn alle verfügbaren Mobilitätsangebote in einem funktionalen Gesamtsystem kombiniert und eingebunden werden, etwa durch digitale Informationslösungen und Plattformen.

» Alle verfügbaren Mobilitätsangebote in ein Gesamtsystem einbinden «

BEZAHLTE ANZEIGE

Dichtes Angebot

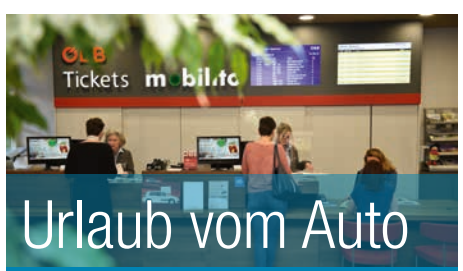
Echte Mobilitätsgarantie braucht ein durchgehendes, integratives Angebot von der Stadt in die Region, bis in die Nacht, auch am Wochenende.

>> Seite 4

Selbst mobil sein

Wir machen eine kleine Rundreise durch Westösterreich und treffen Menschen, die ohne Auto mobil sind. Ganz selbstverständlich und mit Leidenschaft.

>> Seite 6



Urlaub vom Auto

Tourismusregionen setzen Anreize für autofreie Mobilität, was auch Einheimischen zugutekommt: Anreise per Bahn und nachhaltige Lösungen vor Ort.

>> Seite 8

Kommentar

Foto: VCÖ / Rita Newman

Vom Klimaticket zur Mobilitätskarte

Michael Schwendinger, VCÖ-Verkehrspolitik

Das Klimaticket hat kürzlich den ersten Geburtstag gefeiert. Mit mehr als 200.000 verkauften Klimatickets Österreich wurden die Erwartungen deutlich übertroffen. Und das Modell macht Schule: Auch in Deutschland wird nun über die Einführung eines ähnlichen Modells diskutiert. Außerdem leistet es derzeit auch einen wichtigen Beitrag im Zuge der kriegsbedingten Energiekrise: Noch nie hat sich der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel finanziell so ausgezahlt wie derzeit. Wer das Auto auf Pendelstrecken stehen lässt und mit dem regionalen Klimaticket auf Bus und Bahn umsteigt, kann sich alleine an Spritkosten im Jahr mehrere Hundert Euro ersparen.

Das Klimaticket ist also zweifelsohne ein Erfolg. Ein klimaverträgliches Verkehrssystem ist damit noch lange nicht erreicht, es ist aber eine gute Ausgangsbasis. Nun muss der Fokus auf dem konsequenten Ausbau des Angebots liegen – damit man in allen Regionen Österreichs gut von A nach B kommt, ohne von einem Privat-Auto abhängig zu sein. Auch das Klimaticket selbst sollte weiterentwickelt werden, damit zukünftig neben Bus und Bahn auch alle Anrufsammeltaxis und Rufbusse integriert sind und auch Sharing-Angebote mit demselben Ticket genutzt werden können. Wie die eCard heute der einheitliche Zugang zum Gesundheitssystem ist, könnte aus dem Klimaticket eine umfassende Mobilitätskarte als Schlüssel zu allen öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten werden.

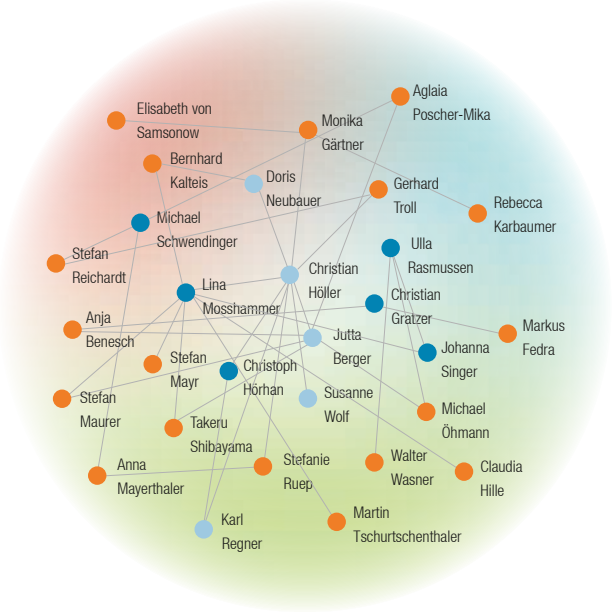
» Der Fokus muss nun auf dem konsequenten Ausbau des Angebots liegen «

> 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 02Z030778 M
Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autorin beziehungsweise des Autors wieder.
Layout: VCÖ 2022, Katharine Lutzky
Herstellung: Walstead NP Druck, St. Pölten

Erstellt unter Beteiligung von:



VCÖ-Befragung

Von der Theorie in die Praxis – Mobilitätsgarantie umsetzen

Auto-Abhängigkeit ist teuer, energieintensiv und klimaschädlich – und vor allem in Regionen ein Problem. Ein flächendeckendes Mobilitätsangebot schafft Abhilfe. Der VCÖ hat Fachleute befragt, was es für die Umsetzung braucht.

Die Umsetzung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie ist im Koalitionsabkommen der Bundesregierung verankert und wird vom „Klimarat der Bürgerinnen und Bürger" einstimmig empfohlen. Darunter wird ein weitgehend stündliches, ganztägiges Mobilitätsangebot in Städten und Regionen durch Kombination von Bahn, Bus, Rufbussen und Sammeltaxis, Sharing sowie Attraktivierung von Gehen und Radfahren verstanden. Soweit die Theorie, doch wie nähert man sich der Umsetzung in die Praxis? Im Rahmen einer Fachpersonen-Umfrage hat sich der VCÖ dieser Frage genähert. Mehr als 200 Personen aus rund 150 Organisationen, darunter Universitäten, Unternehmen und öffentliche Verwaltung, haben daran teilgenommen.

Als wichtigste Bereiche für Investitionen zur Erreichung eines flächendeckenden Mobilitätsangebots bekam der klassische Taktlinienverkehr von Bahnen und Bussen die höchste Priorität. Ebenfalls als sehr wichtig eingeschätzt, wurde die Infrastruktur für bewegungsaktive Mobilität, also Radwege und Fahrrad-Abstellanlagen, Gehwege sowie deren gute Anbindung an Bahn- und Bushaltestellen. Als dritter zentraler Bereich wurde der Ausbau flexibler Angebote und deren Vernetzung, zum Beispiel durch Schaffung von Mobilitätsknoten genannt. Weniger Gewicht bekamen Investitionen in Park-and-Ride-Anlagen sowie Investitionen in die Straßen-Infrastruktur.

Regionale Planungsteams als Zuständige einsetzen

Eine zentrale Frage für die Umsetzung ist auch, bei wem die Zuständigkeit für die konkrete Planung eines flächendeckenden Mobilitätsangebots liegt. Die befragten Expertinnen und Experten nannten dafür sehr eindeutig regionale Planungsteams in Kooperation mit Verkehrsverbünden und Verkehrsunternehmen als beste Zuständige. Konkret nach den nächsten Schritten für die Umsetzung gefragt, kristallisierten sich mehrere zentrale Themenbereiche heraus. Grundvoraussetzung ist einerseits der konsequente Angebotsausbau und andererseits die Umsetzung von Maßnahmen, um die gesellschaftlichen Kosten des Pkw-Verkehrs besser abzubilden – etwa durch Ausweitung

Foto: VW, Markus Gmeiner

von Parkraumbewirtschaftung. Weiters wurde die Relevanz des Themas Raumordnung betont und zwar derart, dass weitere Zersiedelung gestoppt und zukünftig mehr Gewicht auf Verkehrsvermeidung und Erschließbarkeit durch Öffentlichen Verkehr gelegt werden soll. Als zentrales Element wurde die Notwendigkeit einer Umsetzungsstrategie inklusive Definition, Mindeststandards, Monitoring und Finanzierungsmodellen genannt, um das Projekt flächendeckendes Mobilitätsangebot rasch und effizient verwirklichen zu können.

>> Weitere Informationen zum Thema Mobilitätsgarantie finden Sie auf der VCÖ-Webseite: www.vcoe.at

Buchbesprechungen

Ich steig in den Zug und setz mich ans Fenster. Vom Schauen, Denken und Wien-Verlassen

Oskar Aichinger

Oskar Aichinger durchmisst im Zug sitzend die östliche Hälfte Österreichs. Der im Bahnknotenpunkt schlechthin, Attnang-Puchheim, Geborene erinnert sich, beobachtet Mitreisende und Landschaft, lässt Gedanken abschweifen, gibt Tipps – bei der Fahrt ins Salzkammergut immer links sitzen! – räsoniert über Österreich, die Menschen und das Bahnfahren. Launige Zuglektüre für die Fahrt mit dem Klimaticket durch Österreich.

>> Picus Verlag, 2022, 231 Seiten, 22 Euro

Klima und Gesellschaft in Europa. Die letzten tausend Jahre

Christian Pfister, Heinz Wanner

Ein Historiker und ein Klimatologe haben sich für dieses Buch zur Geschichte des Klimas in Europa zusammengetan. Entstanden ist ein Überblick über Berichte zu Wetter und Temperaturmessungen für das vergangene Jahrtausend. Das Buch macht deutlich, wie sich das Klima über die Jahrhunderte immer wieder veränderte und welche Auswirkungen das auf Umwelt und Menschen in Europa hatte und hat.

>> Haupt Verlag, 2021, 423 Seiten, 49 Euro

VCÖ-Publikation

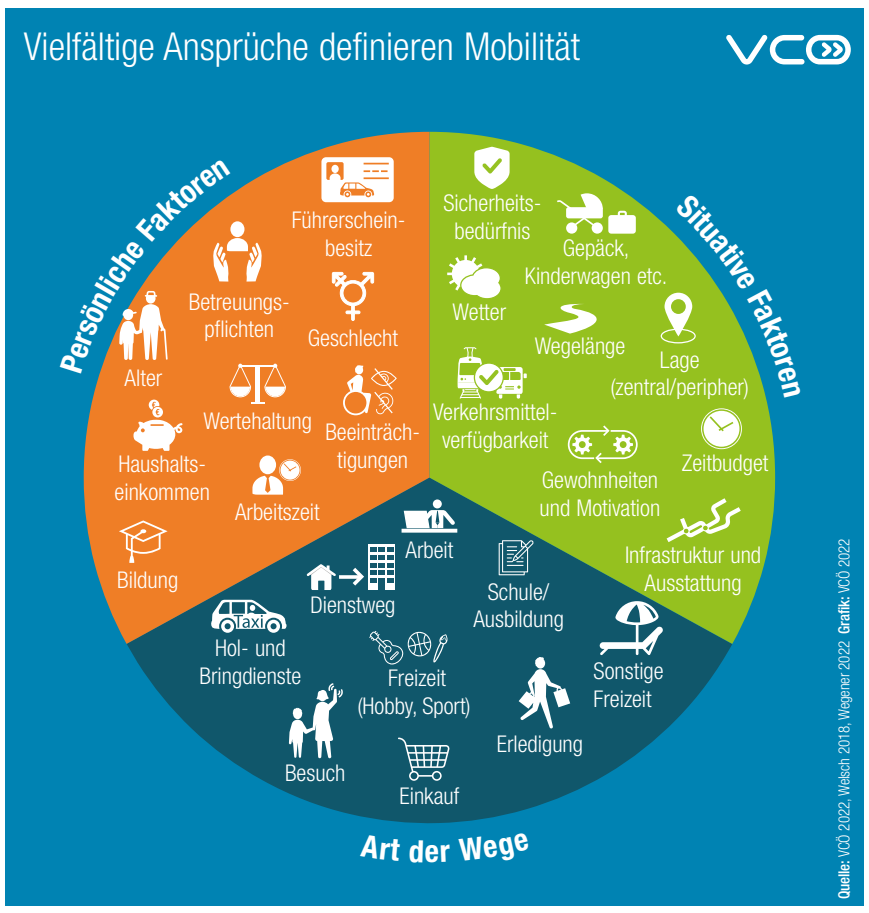
Gesellschaftliche Vielfalt im Verkehrssystem

Mobilität ist Teil des modernen Zusammenlebens. Vielfältige Ansprüche müssen in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden, um tatsächlich inklusive Mobilität zu schaffen. Von einem inklusiven Verkehrssystem profitieren letztlich alle.

Die Ansprüche an die Mobilität sind genauso vielfältig wie die Gesellschaft. Doch die Planung von Mobilitätsangeboten und Infrastruktur orientiert sich meist an einer fiktiven durchschnittlichen Person, die weitgehend einem gesunden Mann mit klassischen Vollzeit-Arbeitszeiten entspricht.

Doch Bedürfnisse unterscheiden sich je nach Lebensabschnitt. Sowohl für Kinder und Jugendliche als auch für ältere Personen spielt ein an sie angepasstes öffentliches Verkehrsangebot eine besonders große Rolle für die Selbständigkeit. Menschen mit körperlichen, psychischen oder kognitiven Behinderungen haben ihrerseits spezielle Ansprüche an die Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr ebenso wie im öffentlichen Raum. Frauen – die sehr oft Kinder und andere Angehörige versorgen müssen und auch deshalb öfter Teilzeit arbeiten – haben meist komplexere Wegeketten als Männer. Darauf nimmt der in Städten hauptsächlich sternförmig zwischen Zentrum und Rändern organisierte Öffentliche Verkehr aber ebenso zu wenig Rücksicht wie die in ländlicheren Regionen außerhalb der Stoßzeiten ausgedünnten Fahrpläne.

Die Planung für eine sozial gerechte und zukunftsfähige Mobilität orientiert sich an den vielfältigen Bedürfnissen und eröffnet so mehr Menschen Chancen, anstatt sie auszuschließen. Folgen der Öffentliche Verkehr und die Gestaltung des öffentlichen Raums Designs, die für alle Menschen funktionieren, profitieren alle Nutzerinnen und Nutzer. Barrierefreiheit ist für eine wachsende Anzahl von Menschen essenziell, für viele Menschen hilfreich und für alle komfortabel.



>> VCÖ-Publikation „Gesellschaftliche Vielfalt im Verkehrssystem“ online unter www.vcoe.at

VCÖ-Factsheet

Jugendmobilität aktiv und klimaverträglich

Mobilitätsverhalten wird erlernt und vom sozialen Umfeld geprägt. Wie Kinder und Jugendliche mobil sind, hat starken Einfluss auf ihr Mobilitätsverhalten als Erwachsene.

Die Anforderungen, die Jugendliche an Mobilität stellen, wandeln sich im Laufe ihrer Entwicklung. Im Alter von 15 bis 19 Jahren kristallisiert sich die selbständige Mobilität heraus. Umso wichtiger ist es, dass Jugendliche in dieser Phase attraktive und verlässliche Mobilitätsangebote vorfinden, die es ihnen erlauben, klimaverträglich mobil zu sein. Denn viele junge Menschen sehen die Klimakrise als das aktuell größte gesellschaftliche Problem an und sind bereit, ihr Mobilitätsverhalten so zu gestalten, dass sie ausschließlich klimaverträglich unterwegs sind. Diese Bereitschaft kann frühzeitig abgeholt werden durch Wissensvermittlung in Bildungs- und Jugendeinrichtungen, entsprechende Angebote des Öffentlichen Verkehrs, flexible Mobilitätsangebote und Sharing-Lösungen sowie eine gute Infrastruktur für das Gehen und Radfahren. Jugendliche wollen aktiv und klimaverträglich mobil sein. Wie das gelingen kann, hat der VCÖ in einem Factsheet zusammengefasst.

>> Das VCÖ–Factsheet gibt es online unter www.vcoe.at/factsheets

Kommentar

Foto: privat

Flexible Angebote schaffen

Lina Mosshammer, VCÖ-Verkehrspolitik

Um den Umstieg auf klimaverträgliche Mobilität flächendeckend zu ermöglichen, ist es notwendig klassische Angebote des Öffentlichen Verkehrs um flexible Angebote zu erweitern. Die effizientere Nutzung von Autos spielt insbesondere in der Region und in regionalen Zentren eine wichtige Rolle.

Die Anzahl der Insassen pro Auto ist massiv gesunken. In 100 Pkw sitzen heute im Schnitt nur noch 114 Personen. In Frankreich werden Fahrgemeinschaften insbesondere auf Pendelstrecken als Zusatz zum Öffentlichen Verkehr unterstützt. Allein im September 2022 wurden dadurch knapp 530.000 geteilte Fahrten offiziell registriert.

In Deutschland verfügen fast 50 Prozent der Gemeinden zwischen 20.000 bis 50.000 Einwohnenden über ein Carsharing-Angebot. Die Stadt Bremen ist Vorzeigebeispiel, wie Carsharing flächendeckend über leicht zugängliche Mobility Hubs umgesetzt werden kann. Eine Untersuchung in der Stadt zeigt, dass bei 20.000 Carsharing-Mitgliedern bereits mehr als 6.000 private Pkw ersetzt werden konnten.

» Ein verlässliches Carsharing-Angebot reduziert nachweislich den Autobesitz «

>> Ihre Meinung dazu an lina.mosshammer@vcoe.at

VCÖ-Blog

Flugverkehr langfristig klimaverträglich gestalten

Um den Flugverkehr langfristig klimaverträglich zu gestalten reichen alternative Kraftstoffe nicht aus. Es braucht Maßnahmen, die Flugverkehr vermeiden und auf die Bahn verlagern. Ein wichtiges Instrument, um die Emissionen zu senken und die Klimaziele zu erreichen, ist der Emissionshandel (ETS). Der Flugverkehr ist seit dem Jahr 2012 im ETS-System, es gibt aber viele umweltschädliche Schlupflöcher. So betrifft das derzeitige System nur innereuropäische Flüge. Weiters sind die sogenannten „Nicht-CO_2-Effekte" nicht erfasst. Diese verursachen zwei Drittel der klimaschädlichen Effekte des Flugverkehrs und haben im Gegensatz zu CO_2 eine lokale Wirkung. Dadurch kann eine auf Kerosinverbrauch optimierte Flugroute mehr Schaden anrichten als Nutzen bringen. Die Gratiszertifikate im Emissionshandel und die Steuerprivilegien für den Flugverkehr sind endlich abzuschaffen. Die Flugkonzerne zahlen für den Flugtreibstoff Kerosin keine Mineralölsteuer, die Flugtickets sind im grenzüberschreitenden Flugverkehr von der Mehrwertsteuer befreit. Der Flugverkehr wurde vor der Covid-19-Pandemie in der EU mit rund 70 Milliarden Euro pro Jahr subventioniert. Für die Transformation in Richtung Klimaneutralität sind Investitionen in Milliardenhöhe notwendig – gleichzeitig das Gegenteil direkt und indirekt zu subventionieren, ist ein logischer Widerspruch.

>> Blogbeitrag in voller Länge auf blog.vcoe.at

Foto: Fairtiq

Mobilitätsgarantie in Stadt und Land

Den Einstieg erleichtern: Smartphone-Apps erleichtern den Zugang zu öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten.

Viele Wege führen zu einer echten Mobilitätsgarantie ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein. Es braucht ein durchgehendes, integratives Angebot von der Stadt in die Region, aus der Region in die regionalen Zentren. Ein dichtes Angebot bis in die Nacht, auch am Wochenende.

Von Christian Höller

Im hessischen Landkreis Odenwald in Deutschland, einem ländlichen Raum mit 96.000 Einwohnenden und vielen kleinen Ortschaften, sichert die integrierte Mobilitätsplattform „garantiert mobil!“ Mobilität für alle, indem sie den Öffentlichen Verkehr mit privaten und gewerblichen Mitnahmefahrten vernetzt. Ist weder ein Linienbus noch eine Mitnahmefahrt zur gewünschten Zeit verfügbar, schließt das taxOMobil die Angebotslücke. „Das Rückgrat unseres Angebots sind die öffentlichen Buslinien, verstärkt durch die Mobilitätsgarantie von fünf bis 22 Uhr, auch wenn kein Bus fährt. Private und gewerbliche Mitnahmefahrten ergänzen, verdichten und verlängern zeitlich das Linienbusangebot. In letzter Konsequenz wird die Mobilitätsgarantie durch das taxOMobil sichergestellt“, erklärt **Stefan Reichardt** vom Geschäftsbereich Nahverkehr der Odenwald-Regional-GmbH. Das Informations- und Buchungssystem zur Nutzung der Mobilitätsangebote steht als Web-Anwendung, als App für Smartphones und auch, um Barrierefreiheit sicherzustellen, telefonisch über die Mobilitätszentrale zur Verfügung.

Beim Start im Jahr 2017 war die Vorgabe, dass nicht mehr Kosten entstehen dürfen als für den Öffentlichen Verkehr bisher, das On-Demand-Angebot musste daher gegenfinanziert sein. Die Fahrt kostet den Verbundtarif plus Entfernungszuschlag. Bis spätestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt muss eine Bedarfsfahrt angemeldet werden. Frühzeitiges Anmelden kann den Preis um bis zu 30 Prozent reduzieren. Etwa wenn jemand die Fahrt zu einem Arzttermin in vier Tagen online stellt, sodass sich andere dazu buchen können. Derzeit wird „garantiert mobil!“ von 3.000 registrierten Personen genutzt, vor allem älteren Menschen.

Foto: Odenwald-Regional-GmbH

Stefan Reichardt
Odenwald-Regional-GmbH

„Das Rückgrat unseres Angebots sind die öffentlichen Buslinien, verstärkt durch die Mobilitätsgarantie von fünf bis 22 Uhr, auch wenn kein Bus fährt. Die Mobilitätsgarantie wird durch das taxOMobil sichergestellt.“

Eine zentrale Rolle spielt die Mobilitäts-Zentrale Michelstadt. Diese wickelt die komplette Buchung des Anrufsammeltaxi-Verkehrs ab und ist Anlaufstelle zu Fragen zum „garantiert mobil!“-System. Hier sitzt auch die Mobilitätsberatung, die zu Veranstaltungen in Kommunen und bei Firmen, zu Senioren-Nachmittagen und Volksfesten kommt und das System erklärt.

Geteiltes Auto ist doppelte Mobilität

In Kufstein gibt es seit vier Jahren Beecar E-Carsharing. „Begonnen haben wir mit sieben Fahrzeugen. Heute sind es bereits 18, davon 13 in Kufstein, fünf in den vier Partnergemeinden“, erzählt **Martin Tschurtschenthaler** von den Stadtwerken Kufstein. „Bei 400 Nutzenden kommen damit rund 20 Personen auf ein Fahrzeug – damit haben wir ein gutes Verhältnis von Angebot und Nachfrage. Besonders stolz sind wir, dass in Kufstein binnen fünf Minuten zu Fuß ein Carsharing-Standort erreichbar ist, wir sind somit die erste Stadt Österreichs in unserer Größe mit einem flächendeckenden Carsharing-Angebot. Der Mix bei den Nutzenden aus Privatpersonen sowie kleinen und größeren Unternehmen bewährt sich. Denn Firmen haben eher unter der Woche Bedarf, Privatpersonen stärker am Wochenende. Das sorgt für kontinuierliche Auslastung.“ Bereits um zehn Euro im Monat kann mitgemacht werden, abgerechnet werden die gefahrenen Kilometer und Stunden. Es gibt Varianten, die die Nutzung des Stadtverkehrs in Kufstein einschließen. Wer ein Klimaticket Tirol besitzt, kann dieses mit Carsharing upgraden und alle drei Carsharing-Angebote, die es in Tirol gibt – neben Beecar, Flugs E-Carsharing in Osttirol sowie Flo Mobil E-Carsharing in 22 Orten Tirols – mitnutzen. Als wichtig haben sich gut zugängliche, öffentliche Standorte erwiesen. Parkgaragen etwa bewähren sich nicht. Tschurtschenthaler ist überzeugt: „Wichtig ist, das Angebot sanft und stetig wachsen zu lassen. Und es bewährt sich, regional zu bleiben und es selbst zu machen.“

Foto: Energie Tirol

Martin Tschurtschenthaler
Stadtwerke Kufstein

„In Kufstein ist binnen fünf Minuten zu Fuß ein Carsharing-Standort erreichbar. Der Mix bei den Nutzenden aus Privatpersonen und Unternehmen bewährt sich und sorgt für kontinuierliche Auslastung.“

Maßgeschneidert via App

Fairtiq ist ein schnell wachsendes Start-Up mit Check-in/Check-out-Lösungen basierend auf Geolokalisierung via App. „Dauerfahrkarten wie das Klimaticket schätzen jene, die den Öffentlichen Verkehr viel nutzen und sich mit dem Ticketkauf nicht mehr beschäftigen wollen. Bei Fairtiq wird vor jeder Fahrt ein-

gecheckt. Wir verstehen unsere App als Ergänzungsangebot für Gelegenheitsnutzende, mit dem wir digital viele Nutzungshürden des Öffentlichen Verkehrs wie Tarifkenntnis und Ticketkauf beseitigen“, so **Markus Fedra** von Fairtiq. „Unser System ermöglicht auch maßgeschneiderte Modelle für Kundenbindung und Rabattierung.“ So wurden in der Region Okzitanien in Frankreich angedachte Gratisfahrten für junge Erwachsende via Fairtiq-App so gestaltet, dass die ersten zehn Fahrten pro Monat zum halben Preis bezahlt werden, die nächsten zehn Fahrten sind kostenlos. Und mit den weiteren ebenfalls kostenlosen Fahrten 21 bis 30 wird ein Guthaben für den Folgemonat angesammelt.

Analoge Alternativen

Beim Werkzeughersteller Hilti in Liechtenstein wickeln die Mitarbeitenden über die Fairtiq-App Fahrten zwischen den Firmenstandorten ab, ohne übertragbare Tickets weitergeben zu müssen. Studierende der Universität für Bodenkultur in Wien konnten im Rahmen eines Pilotprojektes mittels persönlichem Promocode ihre Fahrten zum Unistandort in Tulln zurücklegen – die Universität zahlte 80 Prozent der Ticketkosten. Solche punktgenauen Lösungen ermöglichen Unternehmen des Öffentlichen Verkehrs das Erstellen neuer Angebote und das Erschließen neuer

» Dienstliche Fahrten mit App statt mit übertragbaren Tickets «

Finanzierungsquellen etwa durch Unternehmen, die sich im Gegenzug vielleicht Firmenparkplätze ersparen.

Auch der Verkehrsverbund Vorarlberg bietet seine Angebote via Fairtiq-App an. So etwa auch zwei jährliche Aktionswochen, wo automatisch für den Preis einer Tageskarte eine ganze Woche gefahren werden kann. „Grundsätzlich gibt es aber in allen Regionen, wo die Fairtiq-App verfügbar ist, immer auch weiterhin analoge Vertriebskanäle, um diese technische Barrierefreiheit zu erhalten“, beruhigt Fedra digitalisierungsskeptische Menschen.

» aus der Praxis

Foto: Kerstin Rolfes

Rebecca Karbaumer

Projektkoordinatorin für nachhaltige Mobilität der Stadt Bremen

» Verkehrsmittel dürfen auch Spaß machen «

VCÖ-Magazin: Was braucht es, um Shared Mobility zu einem zentralen Mobilitätsfaktor zu machen?

Rebecca Karbaumer: Noch ziemlich viel, denn das private Auto – oder der Dienstwagen – wird staatlich noch immer stark subventioniert, während Shared Mobility größtenteils eigenwirtschaftlich betrieben werden muss. Dabei kann Shared Mobility, wie etwa das stationsbasierte Carsharing einen erheblichen Beitrag zur Verkehrswende sowie zur Reduktion des Platzbedarfs abgestellter Autos leisten. Auch Bikesharing und Transportrad-Sharing können Autoabhängigkeit reduzieren und die Fahrradnutzung stärken. Das heißt, sie leisten einen öffentlichen Mehrwert. Wenn Städte ernsthaft davon profitieren möchten und Shared Mobility-Formen auch fördern wollen, dann sollten sie an erster Stelle dafür Platz schaffen – im öffentlichen Raum sowie in den verkehrsplanerischen Strategien der Stadt. Wer es richtig ernst meint, greift auch dafür – zumindest für eine Zeit – in die Tasche. Es ist auch ein Umdenken weg vom Besitzen hin zum Nutzen erforderlich.

VCÖ-Magazin: Fehlt es der nachhaltigen Mobilität am Spaßfaktor?

Rebecca Karbaumer: Die Automobilindustrie wirbt für ihr Produkt schon lange auf der emotionalen Ebene. Wieso sollten wir das hinsichtlich der nachhaltigen Mobilität nicht auch tun können? Die Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen ist ein wichtiges Ziel der nachhaltigen Mobilität, aber um ehrlich zu sein, ist es nicht das, was unsere täglichen Mobilitätsentscheidungen beeinflusst. Die Wege und die Verkehrsmittel, die wir nutzen, müssen flexibel, bequem und bezahlbar sein – und auch Spaß machen.

JobRad ist der einfachste Weg zum Firmenfahrrad.
Positionieren Sie Ihr Unternehmen als innovativen Arbeitgeber mit Blick auf die Zukunft. Sie als Arbeitgeber und Ihre Mitarbeiter:innen werden von zahlreichen Vorteilen profitieren.

Und JobRad? Sorgt als Experte fürs Firmenradleasing dafür, dass alles rund läuft.

Weitere Infos unter:
at.jobrad.org

- Expertise vom Marktführer
- Schlanke Abwicklung
- Gesündere Mitarbeiter:innen
- Attraktives Mitarbeiterbenefit

JOBRAD®

Foto: Dietmar Stiplovsek

Ohne Auto mobil - so geht das gut

Kinder klimaverträglich kutschieren: Aglaia Poscher-Mika nutzt für die Alltags- und Freizeitwege ihr Transportrad.

Wir machen eine kleine Rundreise durch Westösterreich und treffen Menschen, die ohne Auto mobil sind. Ganz selbstverständlich und mit Leidenschaft.

Von Jutta Berger

Erster Halt Salzburg. Hier radelt tagein, tagaus **Stefanie Ruep**. Sie ist Salzburg-Korrespondentin des Standard. Als Journalistin ohne Auto, wie geht das? Stefanie Ruep: „Innerhalb der Stadt erledige ich alles mit dem Fahrrad." Für Termine im Bundesland Salzburg müsse sie halt manchmal sehr früh wegfahren, um pünktlich anzukommen. „Die Leute sind überrascht, wenn sie hören, dass ich mit Öffis gekommen bin." Stefanie Ruep lobt die „sehr gut ausgebaute S-Bahn im Salzachtal", guten Bustakt außerhalb der Stadt und merkt kritisch an: „In der Stadt ist der Bus leider keine Option, weil er mit den Autos im Stau steckt." Schwierigkeiten ergäben sich bei Abendterminen oder an sehr abgelegenen Orten, „dann fahre ich halt mit jemand mit."

In ihrer Freizeit zieht es Stefanie Ruep in die Berge. „Natürlich erfordert die Anfahrt mit Öffis gute Planung, aber ich komme überall hin, wenn ich es nur will." Damit der Umstieg auch anderen gelingt, hat Stefanie Ruep ein Öffi-Bergtouren-Buch für Salzburg geschrieben, das im Frühling erscheinen wird.

Mit Ortsbus und Railjet

Startet **Monika Gärtner** in Aldrans bei Innsbruck in die Arbeitswoche muss sie früh raus, denn um 7.10 Uhr fährt ihr Bus zum Bahnhof Innsbruck. Von dort nimmt sie den Zug nach St. Anton am Arlberg. Knappe eineinhalb Stunden später steigt sie um in den Bus nach Lech, wo sie als Leiterin des Lech Museum die Arbeitswoche verbringt. Im Dorf fährt sie Ortsbus, „in den die Gemeinde vorbildlich viel investiert".

Foto: privat

Stefanie Ruep
Journalistin und Bergfex

„Die Anfahrt mit Öffis erfordert gute Planung, aber wenn ich will, komme ich überall hin."

Öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, ist für Monika Gärtner eine Selbstverständlichkeit. Sie, die früher oft belächelt wurde, beobachtet einen Wandel: „Durch die Veränderungen in Umwelt und Gesellschaft werden nun die Öffis interessanter, mehr Menschen können sich das Umsteigen vom Auto auf Bahn und Bus vorstellen." Bahn und Postbus attestiert sie „großes Bemühen", lobt die Einführung des Klimatickets. Für

» Mehr können sich nun das Umsteigen vorstellen «

den koordinierten Ausbau des Öffentlichen Verkehrs in den Regionen, vor allem abends und nachts, wünscht sich Monika Gärtner einen Masterplan. „Damit nicht jede Gemeinde einzeln herumwursteln muss."

Mit Familienrad statt Auto

Eine strahlende junge Frau auf dem Sattel, zwei lachende Kindergesichter unter coolen Silberhelmen – **Aglaia Poscher-Mika** kommt auf ihrem schwarzen Transportrad zum Treffpunkt in Dornbirn. Ob zum Kindergarten, Spielplatz, ins Schwimmbad oder auf Besuch – Familie Poscher-Mika ist mit dem Rad unterwegs. Ihr vierjähriger Sohn und die zweijährige Tochter sind diese Fortbewegungsart quasi von Geburt an gewöhnt. Aglaia wurde von ihrem Mann zu den Entbindungen geradelt, „und dann mit dem Baby wieder nach Hause." Sie wohne mit ihrer Familie nicht weit vom Krankenhaus entfernt, räumt Aglaia Poscher-Mika ein: „Will ich ohne Auto leben, muss ich meinen Wohnort entsprechend wählen. Wir haben uns für den städtischen Raum mit naher Infrastruktur entschieden."

Zur Arbeit bei der Diözese Feldkirch pendelt Aglaia Poscher-Mika mit Fahrrad und Zug. Die S-Bahn im Rheintal fährt jede halbe Stunde, Railjets und REX verkürzen den Takt auf 15 Minuten. „Auch wenn eine Stunde Arbeitsweg bei einer Teilzeitbeschäftigung lang erscheint, kann ich die Zeit gut nützen. Entweder für Schreibarbeiten, zum Lesen oder einfach nur als Leerlauf."

Wermutstropfen ist für die vielbeschäftigte Frau das Radwegenetz: „Es gibt zwar viele schöne Radwege, aber die schlängeln sich kreuz und quer durch die Gegend. Das mag zum Freizeitvergnügen toll sein, für den Alltag macht es wenig Sinn." Ihr Wunsch an die Politik: „Eine schnelle, durchgehende Radverbindung im Rheintal der Bahnlinie entlang."

Ganz easy ohne Auto

Er verteufle das Auto nicht, sagt **Gerhard Troll**, „es passt halt einfach nicht zu meinem Leben." In Wien, wohin er als 19-Jähriger aus Bregenz gezogen war und 36 Jahre gelebt hat, habe er nie ein Auto gebraucht. „Du wohnst in Wien, da geht das", hat er damals gehört. Seit drei Jahren ist er wieder in Vorarlberg. „Du wohnst in Bregenz, da geht das", heißt es jetzt. Das sei schon interessant, findet Troll: „Da hat sich was getan. Du kommst mit den Öffentlichen überall hin. Sogar Skifahren auf den Arlberg geht locker mit dem Zug."

Zur Arbeit fährt der Lehrer bei jedem Wetter mit dem Fahrrad. Ob er ein Öko sei, hätten ihn Schülerinnen

» Du kommst mit den Öffentlichen überall hin «

und Schüler deshalb gefragt. Seine Antwort: „Das ist jeder vernünftige Mensch." Missionieren sei nicht seine Sache, er rät aber: „Wer auf Auto verzichten möchte, soll es einfach tun. Es ist ganz easy."

ÖBB

Ich seh, ich seh, was du nicht siehst:

Heute schon betreiben wir unsere Züge und Gebäude mit 100 % Grünstrom. Davon erzeugen wir rund ein Drittel selbst und dieser Anteil wird immer größer:

- 2022 geht die weltweit erste Bahnstrom-Windkraftanlage ans Netz.
- Wir investieren bis 2023 ca. 31 Mio. EUR in Freiflächen-Photovoltaikanlagen.
- Bis 2026 investieren wir rund 500 Mio. EUR in den Ausbau der Wasserkraft.

Weil jede Klimaschutzmaßnahme zählt und jede Fahrt den Unterschied macht.

HEUTE. FÜR MORGEN. FÜR UNS.

Foto: Mobilito

Autofreie Mobilität nützt Gästen und Einheimischen

Der Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe: Die Mobilitätszentrale im Bahnhof Bischofshofen berät zu Möglichkeiten, autofrei anzureisen und vor Ort mobil zu sein.

Mehrere Tourismusregionen in Österreich setzen Anreize für eine autofreie Mobilität, was auch Einheimischen zugutekommt. Dazu gehören Anreise per Bahn, nachhaltige Lösungen vor Ort sowie Mobilitätszentralen und Mobilitätscoaches, die bei der Umsetzung beraten.

Von Susanne Wolf

Bad Reichenhall, Berchtesgaden, Mallnitz – drei Urlaubsorte, die für sanften Tourismus stehen. Sie sind Teil der Alpine Pearls, 19 Destinationen in den Alpen, in denen Nachhaltigkeit und Klimaschutz groß geschrieben werden. Die Urlaubsorte garantieren die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele in der Region ohne eigenes Auto. Das beginnt mit der Anreise mit Bus oder Bahn und umfasst umweltverträgliche Mobilität vor Ort, wie etwa dem Transfer vom Bahnhof zum Hotel, Ortsbus, Wandershuttle, Car- und Bikesharing-Angebote bis zu verkehrsberuhigten Zonen im Ort.

Mallnitz etwa, inmitten des Nationalparks Hohe Tauern gelegen, ist gut mit der Bahn erreichbar: Der Bahnhof Mallnitz-Obervellach verfügt über internationale Schnellzugverbindungen von Norden (über Salzburg) und Süden (über Villach) und ist im Zwei-Stunden-Takt per Bahn erreichbar. Vom Bahnhof bringt ein Shuttle-Bus ankommende Gäste zu ihren Unterkünften. In der Sommersaison bringt der Wanderbus Gäste zu beliebten Ausflugszielen, dazu kommt das WanderRUFtaxi, das Wanderwillige dreimal die Woche in das Dösental bringt. Im Winter fährt der Skibus die Skigebiete Ankogel und Mölltaler Gletscher an.

> » Urlaubsorte garantieren die Erreichbarkeit ohne eigenes Auto «

In allen Alpine Pearls sind relevante Ziele wie Restaurants, Museen oder Wanderungen mit Shuttlebussen oder Taxiservices sowie Skibussen im Winter erreichbar. Dazu kommt der Verleih von Fahrrädern, E-Bikes, Mountainbikes oder Segways. Die Angebote zielen auch auf die einheimische Bevölkerung ab.

Ein Coach für nachhaltigen Tourismus

Im Salzburger Pongau bietet Mobilito, die Mobilitätszentrale Pongau am Bahnhof Bischofshofen, Angebote für einen Urlaub ohne Auto. Eine wichtige Funktion übt dabei der Mobilitätscoach aus, der Tourismusbetriebe bei der Erstellung von autofreien Angeboten unterstützt. Der Schwerpunkt liegt auf den Bereichen An- und Abreise von Gästen sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, Mobilität vor Ort und Aufbereitung von Informationen für Gäste. „Wichtig ist uns, die Gäste über die Möglichkeit der autofreien Anreise gut zu informieren", sagt **Stefan Maurer** von Mobilito. „Sie entscheiden letztlich selbst, ob sie das Angebot annehmen oder nicht."

Einer der aktivsten Betriebe ist der Kulturverein Schloss Goldegg, der es sich zum Ziel gesetzt hat, bei seinen Seminaren und Veranstaltungen zur autofreien An- und Abreise anzuregen. Gäste erhalten innerhalb Österreichs ein um rund 60 Prozent ermäßigtes Bahnticket, vom Bahnhof Schwarzach-St. Veit bringt ein Bus Teilnehmende kostenfrei zum Schloss – die Fahrtkosten übernimmt der Kulturverein Schloss Goldegg. „Hier stellen wir mit Bahnreise-Factsheets eine einfache Kommunikation der Möglichkeiten sicher", ergänzt Maurer. „An- und Abreise, letzte Meile und die Mobilität vor Ort, dazu autofreie Dienstleistungen in der Region."

Foto: Mobilito

Stefan Maurer
Mobilitätszentrale Mobilito

„Wichtig ist uns, die Gäste über die Möglichkeit der autofreien Anreise zu informieren. An- und Abreise, letzte Meile und die Mobilität vor Ort, dazu autofreie Dienstleistungen in der Region."

Die Entwicklung des Mobilitätscoaches war ein über das Leader-Förderprogramm mit EU-Geldern unterstütztes Projekt. „Dieses ist im Juni 2022 – zumindest fördertechnisch – ausgelaufen, wird aber dennoch weitergeführt", so Maurer.

Multimodale Haltestellen

Im Land Salzburg wird der Urlaub ohne Auto großgeschrieben. Im Zuge des Klimabündnis-Projekts Ultimob sollen in der Region verstärkt nachhaltige Mobilitätslösungen entwickelt werden, die auch der lokalen Bevölkerung zugutekommen. Gerade im alpinen Bereich sind die Straßen aufgrund der starken Pkw-Nutzung von Gästen und Einheimischen zunehmend überlastet. „Mithilfe des Touristic Mobility Data Lab wird derzeit im Pinzgau untersucht, wie Gäste unterwegs sind", erklärt **Bernhard Kalteis**, beim Klimabündnis zuständig für Mobilität und Mobilitätsmanagement. Ein multimodaler Aktionsplan wurde erstellt, der definiert,

> » An Knotenpunkten werden Verkehrsmittel optimal verknüpft «

was es für Reisende an Bahnhöfen und Haltestellen braucht. An Knotenpunkten sollen unterschiedliche Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpft werden. Zudem geht es darum, Zugänge zu den Haltestellen, die Haltestellenausstattung, die Verfügbarkeit der Park-and-Ride und Bike-and-Ride-Stellplätze sowie die Kundeninformation zu verbessern. „Am Busbahnhof Saalfelden etwa gibt es ein Leihradsystem, Ladestellen für E-Autos und Radabstellplätze", so Kalteis.

Die von Ultimob entwickelten Mobilitätslösungen unterstützen auch Einheimische, Beschäftigte und Pendelnde dabei, in Alltag und Freizeit nachhaltig mobil zu sein.

Tanke. Für sauberes Klima in der Stadt.

Wer, wenn nicht wir.

WIEN ENERGIE

TANKE WIEN ENERGIE

Jetzt downloaden:
die neue Wien Energie Tanke-App 2.0

www.wienenergie.at

WIENER LINIEN | WIEN ENERGIE | WIENER NETZE | WIENER LOKALBAHNEN | WIPARK | WIEN IT
BESTATTUNG WIEN | FRIEDHÖFE WIEN | UPSTREAM MOBILITY | FACILITYCOMFORT | GWSG

WIENER STADTWERKE GRUPPE

Foto: pexels.com / Clem Onojeghuo

Viele Wege führen zu leistbarer Mobilität für alle

Mobilitätsgarantie in Baden-Württemberg: 15-Minuten-Takt in Ballungsräumen und 30-Minuten-Takt im ländlichen Raum, ergänzt durch flexible On-Demand-Angebote.

Das Ziel von Österreichs Bundesregierung heißt „Umweltfreundliche, leistbare Mobilität für alle". Wie Mobilitätsbedürfnisse ohne eigenen Pkw zu erfüllen sind, wird hierzulande wie auch bei den deutschen Nachbarn in Theorie und Praxis erforscht.

Von Doris Neubauer

Etwa 20 Prozent aller Menschen in Österreich sind außerhalb von Schultagen nicht an den Öffentlichen Nahverkehr angebunden, wenn täglich vier Abfahrten pro Richtung oder maximal 1,25 Kilometer Entfernung zu einem Angebot im Öffentlichen Verkehr zugrunde gelegt wird. „Wir sprechen von 1,78 Millionen Menschen", präzisiert **Takeru Shibayama** vom Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien. An Schultagen sind es 15,4 Prozent. Besonders am Land gibt es viel zu tun, um die im Regierungsprogramm festgelegte „umweltfreundliche, leistbare Mobilität für alle in Stadt und Land" zu erreichen. Was es braucht, um die Mobilitätsbedürfnisse ohne eigenen Pkw zu erfüllen sowie Klimaneutralität im Personenverkehr bis zum Jahr 2040 zu erreichen, hat ein Forschungsteam unter Shibayamas Koordination im Projekt Flademo untersucht.

> » Allein das Angebot im Öffentlichen Verkehr zu verbessern reicht nicht «

Flächendeckend Mobilitätsservice garantieren

Allein das Angebot im Öffentlichen Verkehr zu verbessern reicht nicht. „Wir sprechen im Projekt Flademo von flächendeckender Mobilitätsservice-Garantie. ‚Service' weist darauf hin, dass dabei neue Mobilitätsdienstleistungen sowie digital gestützte Dienste eine große Rolle spielen", erklärt **Walter Wasner** vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, das Flademo im Programm „Mobilität der Zukunft" finanziert hat. Sharing-Lösungen und Mikro-ÖV sind genauso wichtig wie Gehen und Radfahren. Um die Aushandlungs- und Entscheidungsprozesse voranzutreiben, sind viele Fragen zu klären. „Wie definieren wir ‚Garantie', und wie muss diese ausgestaltet werden, um die Klimaziele zu erreichen? Was heißt das für die öffentliche Hand und wie kann die Finanzierung aussehen? Wie lässt sich eine flächendeckende Mobilitätsservice-Garantie rechtlich abbilden?", nennt Wasner einige.

Foto: Walter Wasner

Walter Wasner
Bundesministerium für Klimaschutz (BMK)

„Wir sprechen im Projekt Flademo von flächendeckender Mobilitätsservice-Garantie. Wichtig ist, rasch ins Tun zu kommen und Praxiserfahrungen aufzubauen."

Szenarien für das Jahr 2040

Die Analysen des interdisziplinären Forschungsteams liefern erste Antworten und leiten fünf Szenarien ab, wie flächendeckende Mobilitätsservice-Garantie im Jahr 2040 aussehen könnte – vom Ausbau der bewegungsaktiven Mobilität über kostenlose Angebote im Öffentlichen Verkehr kombiniert mit Maßnahmen, die den Pkw-Verkehr eindämmen. „Während diese genannten Szenarien die Klimaziele bis zum Jahr 2040 erreichen, weil die Pkw-Fahrleistung sinkt, bringt das ebenfalls untersuchte Carpooling einen Rebound-Effekt", erklärt Shibayama. „Hier geht in den ersten Jahren die Pkw-Fahrleistung nach unten, durch die attraktive Pkw-Nutzung steigt sie danach aber stark an." Werde nur auf bewegungsaktive Mobilität gesetzt, seien wiederum die Mobilitätsbedürfnisse von Älteren, Behinderten oder Kindern nicht abzudecken. „Um sozialpolitische Ziele und Klimaziele zu erfüllen, ist die Kombination aus verbesserter aktiver Mobilität, gutem Öffentlichen Verkehr und Maßnahmen gegen die Pkw-Nutzung am besten", meint der Wissenschaftler. Allerdings brauche es noch Detailanalysen sowie konkrete Maßnahmen.

„Wir müssen rascher ins Tun kommen und Praxiserfahrungen aufbauen", unterstreicht auch Walter Wasner vom BMK, „nicht nur in einem kleinen Testfeld, sondern großflächig."

Fahrgastzahlen verdoppeln, Autonutzung reduzieren

Nachdem der ÖPNV-Report 2020 des deutschen Bundeslandes Baden-Württemberg den Status quo des Öffentlichen Personenverkehrs aufgezeigt hatte, erarbeitete eine Kommission von Fachleuten die Grundlage für die ÖPNV-Strategie 2030. Um die Fahrgastzahlen zu verdoppeln und den Autoverkehr in Stadt wie Land um ein Fünftel zu senken, setzt das Bundesland insbesondere auf Mobilitätsgarantie und Mobilitätspass. „Wir haben gesehen, dass unsere Vergleichsregionen Schweiz und Vorarlberg ein dichteres Angebot fahren als Baden-Württemberg.

Foto: VM Baden-Württemberg

Michael Öhmann
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

„Die Kommunen brauchen neue Finanzierungsinstrumente. Der Mobilitätspass hat den Charme, dass die Höhe des Beitrags als Mobilitätsguthaben zum Kauf von Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht."

Es zeigte sich ein Zusammenhang zwischen Angebotsdichte und Marktanteil des Öffentlichen Verkehrs“, fasst **Michael Öhmann** vom Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg zusammen, „deshalb war klar, dass wir eine flächendeckende Mobilitätsgarantie schaffen müssen.“

Zwischen fünf und 24 Uhr sollen Ortschaften in denen mindestens 100 Menschen wohnen, in Ballungsräumen im 15-Minuten-Takt und im ländlichen Raum im 30-Minuten-Takt Anschluss haben. Bis zum Jahr 2026 soll dieser Ausbau in einer ersten Stufe innerhalb der Hauptverkehrszeit realisiert sein. In Zeiten und Räumen mit schwacher Nachfrage ergänzen flexible On-Demand-Angebote. Die Finanzierung der Mobilitätsgarantie und die in der ÖPNV-Strategie vorgesehene Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs wird nur mit zusätzlichen Mitteln des Bundes, des Landes und der Kommunen gelingen. Öhmann: „Die Kommunen brauchen neue Finanzierungsinstrumente.“ Ein solches ist der Mobilitätspass. Mehrere Varianten – eine Straßennutzungsgebühr, eine Nahverkehrsabgabe für alle dort Wohnenden, die einen Pkw halten, eine Abgabe für Arbeitgebende – stehen den Kommunen zur Wahl. „Alle Varianten haben den Charme, dass die Höhe des Beitrags als Mobilitätsguthaben zum Kauf von Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr zur Verfügung steht“, so Öhmann. Eine wichtige Funktion des Passes sei, mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr zu bewegen. Mit den zweckgebundenen Einnahmen aus dem Mobilitätspass können die Kommunen den Öffentlichen Verkehr deutlich verbessern. Die rechtlichen Grundlagen dafür werden aktuell ausgearbeitet. Im Herbst 2022 soll das Gesetzgebungsverfahren starten. „Wir arbeiten an einem Umsetzungsleitfaden und stehen den Kommunen beratend und unterstützend zur Seite“, erklärt Michael Öhmann.

» Ein Mobilitätspass generiert Geld für den Öffentlichen Verkehr «

aus der Praxis

» Die Schweiz feiert 40 Jahre Taktverkehr «

Foto: Klimafonds / Krobath

Anja Benesch

Klima- und Energie-Modell-Region KEM StadtLand See (Bruck an der Mur, Kapfenberg, Tragöß-St. Katharein)

„Die Klima- und Energie-Modellregion (KEM) StadtLand-See setzt darauf, die Fokussierung auf das eigene Auto zu lösen. Fahrradkurse unter Einbeziehung der Eltern oder „Öffi-Kunde“ für alle sollen die Bevölkerung befähigen, sich selbst die Frage nach dem richtigen Verkehrsmittel pro Zweck zu stellen. Bruck an der Mur und Kapfenberg setzen die Rad-Offensive des Landes Steiermark um und investieren laufend in Wege und Knoten – begleitet von Bewusstseinsbildung. Alle drei Gemeinden der KEM planen aktuell gemeinsam einen Radweg zum Grünen See, der touristisch und im Alltag genutzt werden soll. Bald soll ein Carsharing in der ganzen Obersteiermark Ost mit demselben Abo verwendet werden können. So machen wir es meiner „zweiten Heimat“ Schweiz nach: Erklären wir Mobilität zur gemeinsamen Aufgabe statt im „Gärtli-Denken“ zu bleiben. Das Klimaticket ist ein guter Schritt, um Bahn und Bus tariflich und beim Umsteigen gemeinsam zu planen – der Taktverkehr in der Schweiz feiert heuer seinen 40. Geburtstag!“

aus der Praxis

» Wir brauchen Mobilitätsgerechtigkeit «

Foto: privat

Claudia Hille

Fachhochschule Erfurt, Institut Verkehr und Raum, Vorsitzende Ethikkommission FH Erfurt

„Der Öffentliche Verkehr ist das Rückgrat unseres Verkehrssystems und sollte den Zugang zu Mobilität für alle Menschen ermöglichen – unabhängig beispielsweise von Herkunft, gesundheitlichen Einschränkungen oder auch dem Einkommen. Der Zugang zu Mobilität bestimmt ganz wesentlich die gesellschaftlichen Teilhabechancen von Menschen: nur wer mobil ist, kann sich am politischen, kulturellen, ökonomischen und sozialen Leben beteiligen. Mit Blick auf die aktuelle Verfasstheit des Öffentlichen Verkehrs in Deutschland können wir feststellen, dass bis zur Mobilitätsgerechtigkeit noch viele Schritte zu gehen sind. Die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets in Deutschland hat aber beispielhaft gezeigt, wie bei einem funktionierenden Öffentlichen Verkehr der Zugang zu Mobilität für die unteren Einkommensschichten gesichert werden kann.“

aus der Praxis

» Verkehrsmittelübergreifende Kombinationen anbieten «

Foto: Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH

Stefan Mayr

Geschäftsführung Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH www.verkehrsauskunft.at

„Das erklärte Ziel der Verkehrsauskunft Österreich VAO GmbH – kurz VAO – ist es, den Zugang zu Mobilitätsinformation vollständig und in der höchstmöglichen Qualität zu bieten. Dabei geht es nicht nur darum, den Zugang zu Informationen für die unterschiedlichen Verkehrsträger und Fortbewegungsformen wie Öffentlicher Verkehr, Auto, Gehen und auch Radfahren zu ermöglichen, sondern vor allem auch darum diese zu verknüpfen, um daraus intermodale, also verkehrsmittelübergreifende Kombinationen anzubieten. Woran wir bereits arbeiten, was aber gleichzeitig auch eine Herausforderung für die Zukunft darstellt, sind Verknüpfungen hin zu Reservierungssystemen ergänzender Verkehrsformen, wie etwa Sharing-Dienste sowie externe Buchungssysteme herzustellen. In Österreich gibt es dafür einige gute Ansätze wobei die flächendeckende Vollständigkeit aufgrund fehlender technischer Anbindungsstandards noch nicht gegeben ist.“

aus der Praxis

» Mobilitätsservice je nach Bedürfnis «

Foto: ÖBB

Anna Mayerthaler

Teamkoordinatorin ÖBB 360 - Mobility & More

„Wir sehen uns als Gesamtmobilitätsdienstleistende. Wir betten daher neue Mobilitätsservices immer in das bestehende Angebot ein. Je nach Bedürfnissen kommen die „richtigen“ Mobilitätsservices zum Einsatz. Das Team ÖBB 360 begleitet den Prozess ab der ersten Beratung, konzipiert und betreibt mit Partnern Angebote wie ÖBB Bike Sharing und Rental, das ÖBB-CarSharing Rail&Drive, eScooter Sharing, Mikro-ÖV-Systeme, Erste/Letzte Meile Shuttle wie das Postbus-Shuttle für Gemeinden, Unternehmen, Wohnbauträger und Tourismusregionen. Die Verknüpfung erfolgt dann auch digital. Die Produkte und Services werden in der wegfinder-App, einem der Zugangspunkte für die Vielfalt der Mobilität von Öffentlichem Verkehr, Sharing Mobilität und Mikro-ÖV, sowohl beim Routing als auch für die Buchung nutzbar gemacht. Auch die Scotty-App beauskunftet etwa an welchen Bahnhöfen Rail&Drive-Fahrzeuge oder Shuttles zur Verfügung stehen.“

On the ROAD.
Die Zukunft fährt elektrisch – mit Traktionssysteme Austria.
Innovative Lösungen für urbane Elektromobilität auf der ganzen Welt.

Weltweit bewegen wir seit über 60 Jahren Millionen von Menschen und Güter mit Elektromotoren aus Wiener Neudorf. Traktionssysteme Austria produziert Antriebstechnologie für die Wiener U-Bahn und Straßenbahnen, und liefert seit Jahrzehnten Antriebe für Schienenfahrzeuge in über 60 Länder. Mit den neu entwickelten Elektromotoren für Straßennutzfahrzeuge werden künftige Mobilitätsanforderungen auch abseits der Schiene ökonomisch und nachhaltig umgesetzt. So leisten wir einen wertvollen Beitrag zur dekarbonisierten Mobilität von morgen.

Dein Job bei TSA!
Unsere interessanten Stellenangebote findest du online unter www.tsa.at

TRAKTIONSSYSTEME AUSTRIA

Elisabeth von Samsonow direkt gefragt

Der öffentliche Raum gehört uns allen

Foto: Maresa Jung

Elisabeth von Samsonow ist Künstlerin, Philosophin und Professorin für Philosophische und Historische Anthropologie der Kunst an der Akademie der bildenden Künste in Wien. In dem von ihr mitgegründeten „Land of the Goddesses/Göttinnenland“ im niederösterreichischen Pulkautal treffen in interdisziplinären Symposien und performativen Aktivitäten künstlerische, philosophische und wissenschaftliche Kräfte befruchtend aufeinander. https://samsonow.net

>> Interview-Langfassung auf **www.vcoe.at**

Das Gespräch führte Christian Höller.

VCÖ-Magazin: Ihr philosophischer und künstlerischer Ansatz baut auf dem Matriarchat auf. Von welchen Werten sprechen Sie da?

Elisabeth von Samsonow: Im Vordergrund steht der Begriff der Sorge, der äquivalent ist mit dem Begriff der Verteilung, er bedeutet eben auch Teilen statt Besitzen. Gesellschaften, die matriarchale Prinzipien als Grundlage ihrer Organisation, ihrer Wirtschaft haben, haben eine andere Idee der Prestigegewinnung als wir. In diesen Gesellschaften wird Prestige gewonnen durch Akte, die allen zugutekommen. In solchen Gesellschaften würde ein Superreicher gar nicht existieren können, aus Furcht, verachtet zu werden. Es ist schon in Ordnung, sehr gut leben zu wollen. Aber wenn jemand völlig absurd mehr hat als er braucht, stellt sich die Sinnfrage. In Österreich etwa besitzen acht Prozent der Leute 50 Prozent des Vermögens.

VCÖ-Magazin: Teilen statt Besitzen ist in der Mobilität ein wichtiges Thema, etwa als Carsharing, setzt sich aber nicht im großen Stil durch. Warum?

Elisabeth von Samsonow: Diese ausgezeichneten Ansätze erleben natürliche Limits, da unsere Lebensweise extrem singularisiert ist. Das Modell des Teilens ist gesellschaftlich nicht verankert. Das Ich und sein Eigentum werden ident gesetzt. Wir werden unglaubliche Probleme bekommen wegen dieses Junktims zwischen dem Ich, seinem Eigentum, seinem Besitz und seinem Müll. Es gibt schon Akte der Zuwendung – vor allem stellen Frauen damit gesellschaftliche Klebkraft her, für die Kinder, die Männer, die Pflege ihrer Mütter und Väter. Aber die gesellschaftliche Oberfläche tut so, als würde sie nach anderen Prinzipien funktionieren müssen.

VCÖ-Magazin: Was bedeutet das für den Öffentlichen Raum?

Elisabeth von Samsonow: Der Öffentliche Raum gehört uns allen. Ich finde, dass die öffentlichen Räume als kollektives Gut reflektiert werden müssen, weil sie Besitz von allen sind, den wir gemeinsam gestalten können. Wer lange in Asien war und nach Europa zurückkommt, wundert sich wieso die Leute hier den öffentlichen Raum in so einer Art militärischer Ordnung durchschweifen. Wenn einer irgendwo sitzt, wird er aufgefordert zu gehen, weil das nach Lümmelei aussieht. Es braucht auf Dauer ein völlig neues Denken dieser kollektiven Räume. Gute Ansätze gibt es ja bereits.

VCÖ-Magazin: Kunst, Philosophie, Wissenschaft – Sie sind in sehr vielen Feldern tätig. Machen diese Kategorien für Sie überhaupt noch Sinn?

Elisabeth von Samsonow: Zwischen Philosophie und Kunst sehe ich keinen Riss. Für mich ist Kunst so wichtig, weil sie eine Form von Subjektivität transportiert, in Felder hinein, die nur über „Objektivität“ definiert und damit scheinbar transparent, wissenschaftlich sind. Kunst ist für mich wie eine Prüfstelle für das, was ich denke. Finde ich für etwas keine Sprache, die mit subjektiven oder emotionalen Tönen besetzt werden kann, dann ist das Ganze nicht angepasst genug an das, was uns die Welt als Aufgabe vorgibt.

www.mariazellerbahn.at

NiederösterreichBahnen

Mit der **Mariazellerbahn** durch die schönsten Landschaften!

Infocenter | +43 2742 360 990-1000 | info@niederoesterreichbahnen.at | www.niederoesterreichbahnen.at