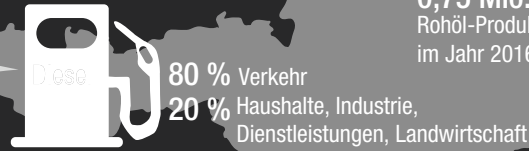


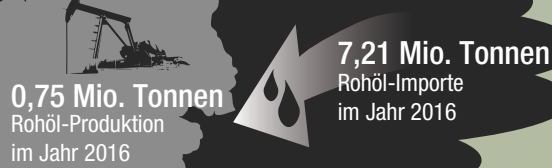


Viele gute Gründe für Verkehrswende

Verkehr verbraucht Großteil des Erdöls

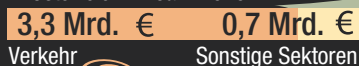


Österreich importiert 91 % seines Rohölbedarfs

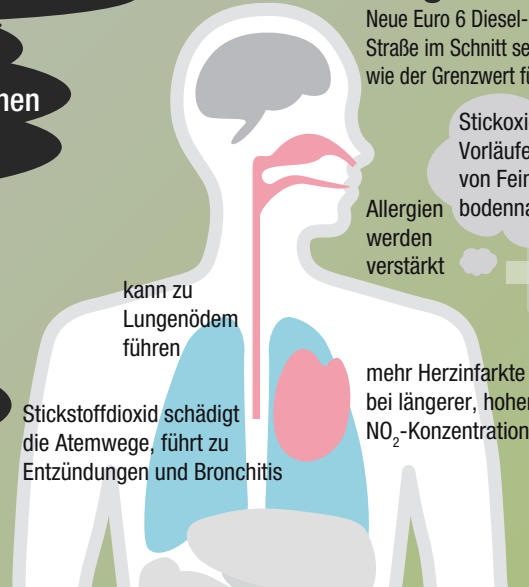


Öl-Importe kosten jährlich Milliarden

Handelsbilanzdefizit Erdöl und Erdölprodukte in Österreich im Jahr 2016



Gesundheitsgefahr Stickoxide

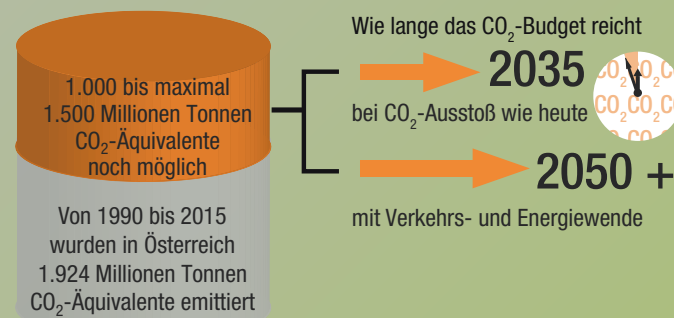


Radfahren und Gehen haben Mehrwert

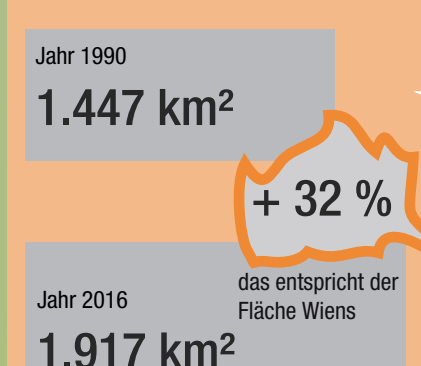


CO₂-Budget fast aufgebraucht

Österreichs CO₂-Aufnahmekapazität zur Einhaltung des UN-Klimaziels



Straßen versiegeln immer mehr Flächen



Mobilitätswende als Jobmotor

Vollzeitäquivalente in Österreich im Jahr 2030 im Sektor

Erneuerbare Energie

33.900 Jobs

E-Pkw-Branche

44.500 Jobs

Quelle: Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen 2017, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2016, City of Copenhagen 2017, Fachverband Mineralölindustrie 2017, Fraunhofer Austria, u.a. 2016, Haas R., u.a. 2017, Meyer/Steininger 2017, Österreichische Energieagentur 2017, Statistik Austria 2017, Universität für Bodenkultur 2010, Sottopietra 2007, Umweltbundesamt Deutschland 2017 Grafik: VCÖ 2017

Die Wende zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem geht über punktuelle Verbesserungen weit hinaus. Eine Transformation, also ein grundlegender Wandel der Art und Weise, wie wir Mobilität und Verkehr organisieren, ist notwendig.

Seit dem Beginn des industriellen Zeitalters, das auf der Nutzung fossiler Energieträger basiert, hat sich der Energiebedarf für Mobilität und Transport enorm erhöht. Heute stehen wir vor der Aufgabe, Wirtschaft und Mobilität auf erneuerbare Energiequellen umzustellen, um ein Mindestmaß an Klimastabilität zu bewahren. Derzeit verhindert in Österreich die weitere Zunahme des Verkehrs einen Rückgang der CO₂-Emissionen.

Viele weitere Vorteile durch grundlegenden Wandel

Globalisierung, Urbanisierung und Digitalisierung führen bereits heute zu tiefgreifenden Veränderungen. Doch die Notwendigkeit eines klimaverträglichen Verkehrssystems bedingt eine Transformation, die über neue Technologien weit hinausgeht. Technische Lösungen allein führen oft nicht zum Ziel. Ein grundlegender Wandel der Art und Weise,

wie wir Mobilität heute organisieren, ist notwendig. Wir gewinnen dadurch viele weitere Vorteile, von sauberer Luft und attraktiven Städten, bis zur Unabhängigkeit von korrupten Regimen und einer Abkehr von Umweltzerstörung und Ausbeutung zahlreicher Menschen in anderen Ländern.

Aufhören, das Falsche zu tun

Die Mobilitätswende ist ab sofort konsequent voranzutreiben, mit langfristigen Rahmenbedingungen und einem klaren Zeitplan. Wichtige Rollen haben dabei etwa Digitalisierung und Elektrifizierung sowie Mobilitätsdienstleistungen und Öffentlicher Verkehr. Bahn- und Radfahr-Infrastrukturen sind auszubauen. Aber ebenso wichtig ist es, damit aufzuhören, das Falsche zu tun, zum Beispiel weitere Zersiedelung oder Versiegelung durch Straßen und Parkplätze. Unverzichtbar sind lokale Projekte, wie dies in Öster-

reich beispielsweise durch die Klima- und Energie-Modellregionen erfolgt.

Es ist möglich, eingeübte Gewohnheiten zu verändern

Die Entwicklung hin zu Mülltrennung und Recycling als Selbstverständlichkeit zeigt, dass es möglich ist, eingeübte Muster

»Die Notwendigkeit eines klimaverträglichen Verkehrssystems bedingt eine Transformation, die über neue Technologien hinausgeht.«

und Gewohnheiten sowohl auf individueller als auch gemeinschaftlicher, politischer Ebene zu verändern. Auch Giftstoffe und Fabrikabwässer ungefiltert in Flüsse zu leiten, ist heute gesellschaftlich völlig inakzeptabel. In einigen Jahren wird es genauso undenkbar sein, die Erdatmosphäre als Mülldeponie für CO₂ zu missbrauchen.

Veränderbar

Mobilitätsverhalten ist das Ergebnis jahrzehntelanger zielorientierter Transformationsprozesse. Es kann daher auch verändert werden.

>>Seite 4

Zusatznutzen

Der Wandel in Richtung nachhaltige Mobilität ist in vollem Gang. Auch Umwelt, Gesundheit und Wirtschaft profitieren davon.

>>Seite 6

Mariazeller Advent
23.11. - 23.12.
Do. bis So.

NIEDERÖSTERREICH
HINEIN INS LEBEN.

Mit der
Mariazellerbahn
zum Mariazeller
Advent!

Die Himmelsstreppe
MARIAZELLERBAHN

www.mariazellerbahn.at NOVOG

>> Kommentar



Kassasturz

Von Markus Gansterer,
VCÖ-Verkehrspolitik

Angesichts weltpolitischer Turbulenzen, Dauerwahlkampf und der zahlreichen Skandale könnte leicht übersehen werden, dass wir uns durch das Klimaabkommen von Paris und die nötige Wende zu erneuerbarer Energie in einem Umbruch vom Ausmaß ähnlich der Industrialisierung befinden. Es geht nicht bloß darum, zur Vermeidung einer Erderwärmung von mehr als zwei Grad im „fernen“ Jahr 2050 kein CO₂ mehr auszustoßen.

>>Leben auf Kosten künftiger Generationen<<

Vielmehr darf bis dahin insgesamt nur noch eine begrenzte Gesamtmenge an Treibhausgasen in die Atmosphäre geblasen werden, damit das Klima annähernd stabil und Folgeschäden beherrschbar bleiben. Nach derzeitigem Wissensstand dürfen weltweit noch etwa 800 Milliarden Tonnen CO₂ emittiert werden. Das entspricht etwa einem Drittel aller bisher von der Menschheit ausgestoßenen Treibhausgase. Beim derzeitigen globalen CO₂-Ausstoß ist diese Obergrenze deutlich vor dem Jahr 2040 überschritten. In Österreich sogar früher: Laut aktuellen Berechnungen dürfen in Österreich noch höchstens 1.500 Millionen Tonnen CO₂ emittiert werden, also deutlich weniger als in den vergangenen 25 Jahren. Beim derzeitigen Jahres-Ausstoß ist das CO₂-Budget Österreichs spätestens im Jahr 2035 aufgebraucht. Anders als etwa in der Stromerzeugung oder bei der Raumwärme läuft im Verkehr die Entwicklung bei den Treibhausgasen nicht nur zu langsam, sondern die Emissionen steigen sogar. Jeder Liter Erdöl, dessen Verbrennung heute schon vermeidbar wäre – indem Autofahrten vermieden oder mit dem Öffentlichen Verkehr, per Fahrrad oder zu zweit im Auto statt allein im SUV zurückgelegt werden –, steht später im CO₂-Budget nicht mehr zur Verfügung.

Wie beim Staatshaushalt gilt: Überzieht Österreich sein CO₂-Budget, machen wir Schulden auf Kosten der künftigen Generationen. Diese Schulden können jedoch nicht getilgt werden.

>> 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 1822 5341 2200

DVR-Nr. 0539856; UID-Nr. ATU 36822809

Zulassungs-Nr. MZ 022030778 M

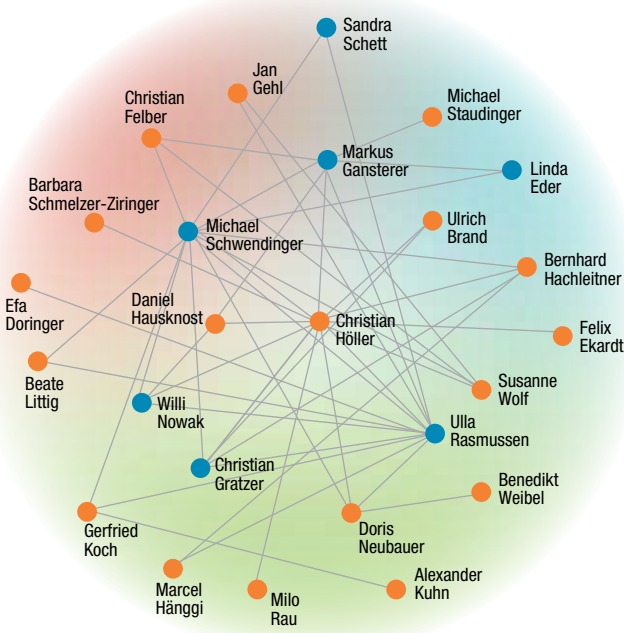
Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung der Autorin beziehungsweise des Autors wieder.

Layout: A BISS Z PRODUCTIONS

Herstellung: Niederösterreichisches

Pressehaus, 3100 St. Pölten

Erstellt unter Beteiligung von:



>> Neue VCÖ-Publikation

Transformation von Mobilität und Transport unterstützen

Die VCÖ-Publikation „Transformation von Mobilität und Transport unterstützen“ zeigt unterschiedliche Ansatzpunkte auf, wie die notwendige Mobilitätswende angestoßen und mitgestaltet werden kann. Denn das derzeitige, großteils auf fossilen Energieformen beruhende Verkehrssystem ist nicht zukunftsfähig. Die globale CO₂-Aufnahmekapazität zur Einhaltung des UN-Klimaziels war bereits im Jahr 2016 zu mehr als 70 Prozent erschöpft. Wird weiterhin so viel emittiert wie bisher, wird das UN-Klimaziel bereits im Jahr 2036 verfehlt sein. Es braucht eine tiefgreifende gesellschaftliche Veränderung, speziell auch im Verkehrsbereich.

Die VCÖ-Publikation zeigt anhand historischer Beispiele, dass Mobilität und Transport keine Konstanten sind,

sondern sich immer wieder gewandelt haben.

Mobilität als Dienstleistung

Weiters werden zahlreiche, bereits heute vorhandene Ansatzpunkte für Veränderungsprozesse aufgezeigt. Beispielsweise wird das Konzept von Mobility as a Service – Mobilität als Dienstleistung näher betrachtet. Darin werden die verfügbaren Mobilitätsangebote einer Region zu einem Gesamtangebot zusammengefasst, wodurch die Abhängigkeit vom Privat-Pkw reduziert werden kann.

Auch die Elektrifizierung des Verkehrs wird kritisch beleuchtet und Chancen und Risiken im Hinblick auf eine klimaverträgliche und sozial gerechte Mobilitätswende aufgezeigt. Ebenfalls behandelt werden Ansätze für Veränderungen im Bereich des



Güterverkehrs. So zum Beispiel das Konzept des „Physical Internet“, das auf synchromodaler Transportplanung

>> 30 Jahre VCÖ – Mobilität mit Zukunft

Im Jahr 1988 wurde der VCÖ gegründet. Das bedeutet 30 Jahre Einsatz für ökologisch nachhaltige, sozial verträgliche und wirtschaftlich vernünftige Mobilität.



Foto: IFZ

Günther
Getzinger

IFZ Interuniversitäres
Forschungszentrum,
Forschungsbereich
Ökologische Produktpolitik

„Österreichs klimapolitische Ziele sind nur durch eine Mobilitätswende erreichbar. Der VCÖ leistet dazu unverzichtbare, wissenschaftlich fundierte Arbeit!“



Foto: Astrid Barf

Alexandra
Millonig

AIT – Austrian Institute
of Technology, Dynamic
Transportation Systems

„Ich schätze den VCÖ besonders für seine Fähigkeit, komplexe und problematische Verkehrsentwicklungen verständlich zu vermitteln und verschiedene Akteure aus Industrie, Forschung, Politik und der interessierten Öffentlichkeit zusammenzubringen. Das sind die wesentlichen Voraussetzungen, damit wir alle unsere Verantwortung für die Erreichung eines sozial gerechten, klimaverträglichen Verkehrssystems wahrnehmen und wirksame Lösungen entwickeln und umsetzen können.“



Foto: Bike Citizens

Daniel
Kofler

Bike Citizens,
Geschäftsführung

„Der VCÖ leistet mit seiner Arbeit einen wertvollen Beitrag dazu, das Radfahren in Städten attraktiver zu machen und die Lebensqualität zu erhöhen. Das Team von Bike Citizens wünscht alles Gute zum Jubiläum!“



Foto: WIFO

Angela
Köppl

WIFO –
Österreichisches Institut
für Wirtschaftsforschung

„Wie das Mobilitätssystem der Zukunft aussehen wird, können wir heute nicht in allen Details wissen. Dass es ein Sektor ist, der großen Veränderungen ausgesetzt ist, zeichnet sich schon heute ab. Der VCÖ hat schon bislang wesentliche Impulse für ein zukunftstaugliches Verkehrssystem gesetzt, sowohl unter sozialen, als auch unter klimapolitischen Aspekten. Themen, die für den VCÖ in den nächsten Jahren wichtig sein werden, sind etwa neue Kommunikationstechnologien für ein Mobilitätssystem, in dem Mobilität nicht immer mit mehr Verkehrsbewegung verbunden sein muss, oder die Verschränkung von allen Verkehrsträgern für ein neues Mobilitätsverständnis sowie ein anderes Nutzungsverhalten. Solche grundlegenden Veränderungen brauchen Organisationen wie den VCÖ, der Themen pro-aktiv aufgreift und den Dialog sucht. Ich wünsche dem VCÖ alles Gute zum 30-jährigen Jubiläum und wünsche ihm, dass er weiterhin das bislang gezeigte Engagement für Fragen eines zukunftsfähigen Verkehrssystems beibehält.“



Foto: medianservice

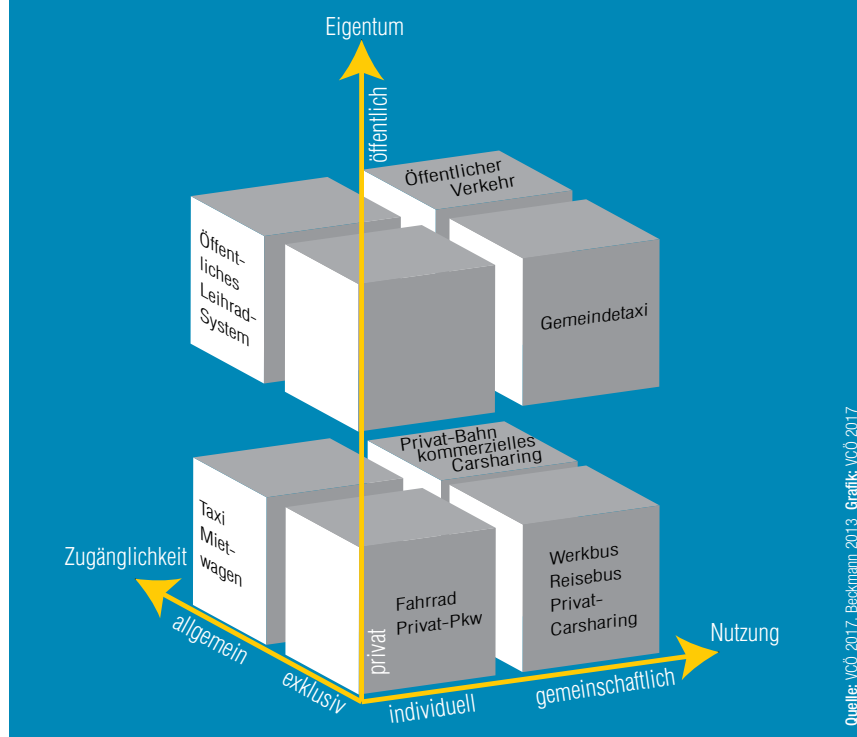
Manfred
Neuberger

Medizinuniversität Wien,
Institut für Umwelthygiene

„Sachinformation, Öffentlichkeitsarbeit und Verkehrspolitik sind im VCÖ seit 30 Jahren ausgewogen vertreten. Ich wünsche dieser effizienten Organisation, dass sie sich auch in Zukunft gegen Demagogen und Populisten behauptet und das Fachwissen über gesundheits- und umweltverträgliche Verkehrssysteme in breite Bevölkerungsschichten und an die entscheidungsrelevanten Personen bringt.“

Vom Individualverkehr zur individuellen Mobilität VCO

Vom Eigentum zur vielfältigen Nutzung: Individuell mobil ist, wer die Wahlfreiheit zur Kombination von Mobilitätsoptionen hat. Diese können sowohl allgemein oder exklusiv zugänglich, individuell oder gemeinschaftlich genutzt und im privaten oder öffentlichen Eigentum sein. Der Besitz von Verkehrsmitteln als Voraussetzung für individuelle Mobilität ist immer öfter obsolet.



Quelle: VCO 2017, Beckmann 2013, Grafik: VCO 2017

aufbaut. Dabei wird die optimale Route durch die permanente Synchronisation von Verladung, Verkehrsmittel und Infrastrukturinformationen gefunden, ergänzt durch vorausschauender Logistik, etwa strategisch positionierte Hubs.

Neben technologischen und effizienzorientierten Ansätzen wird

auch die soziale Praxis in der VCÖ-Publikation behandelt. Welche Einflussfaktoren wirken auf unser alltägliches Mobilitätsverhalten ein? Und es werden Praxis-Erfahrungen aus Klima- und Energiemodellregionen präsentiert. Die VCÖ-Publikation zeigt, wie klimaverträglichere Mobilität schon heute gelebt wird und wel-

che Erfolgsfaktoren und Hindernisse für weitere Schritte in diese Richtung eine wichtige Rolle spielen.

>> Sie können die neue VCÖ-Publikation um 30 Euro bestellen oder auf www.vcoe.at gratis herunterladen.
T: +43(0)1-893 26 97, E: vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at

>> Verkehr in Europa

Nationale Verbote statt starker EU-Standards?

Von Ulla Rasmussen,
VCÖ-Verkehrspolitik



Nicht nur die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, sondern auch die Union selbst hat das UN-Klimaabkommen unterschrieben. Damit hat sich die EU dazu verpflichtet, die Wende zu einer kohlenstoffarmen Gesellschaft voranzutreiben. Dabei soll die EU das tun, was sie am besten kann, nämlich wirksame Standards festlegen, beispielsweise für CO₂-Emissionen bei neuen Fahrzeu-

>> Strenge Grenzwerte stärken die heimische Erzeugung klimaverträglicher Mobilitätslösungen <<

gen. Zudem sollte die EU Good-Practice-Beispiele der einzelnen Mitgliedstaaten, wie die Lkw-Maut in Österreich, als Grundlage für moderne Gesetzgebung verwenden und internationale Forschungsprojekte vorantreiben, um faktenbasierte Politik zu ermöglichen.

Unabhängig vom europapolitischen Bekenntnis für mehr oder weniger oder ein anderes Europa haben die Politikerinnen und Politiker der Mitgliedstaaten – und so auch Österreichs – zu wissen, dass je laxer die neuen EU-Standards für CO₂-Emissionen sind, desto mehr Maßnahmen müssen national, regional und lokal gesetzt werden. Am Beispiel Dieselgate wird dies deutlich: Wenn die Standards keine Verbesserung auf die Straße bringen, müssen die Staaten und die Städte zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung eben versuchen, das Verhalten zu beeinflussen, und zwar durch Maßnahmen wie Zulassungsverbote und Einfahrtbegrenzungen.

Ähnlich ist es bei CO₂-Grenzwerten für Neuwagen, egal ob Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw oder Busse: Lasche EU-Standards bedingen mehr nationale Maßnahmen. Wenn die Grenzwerte wenig tatsächliche CO₂-Einsparung bringen, dann müssen die Staaten, um ihre gesetzlich bindenden Energie- und Klimaverpflichtungen zeitgerecht zu erreichen, zusätzlich zum notwendigen Ausbau des Schienenverkehrs und der Fahrradinfrastruktur rasch sehr deutliche Mineralölsteuererhöhungen, hohe CO₂-Abgaben und extrem gespreizte Normverbrauchsabgaben einführen, um wirksame Anreize für die Anschaffung emissionsarmer Pkw zu setzen. Da ist es zielführender, die Vorschläge der Kommission zu verbessern anstatt zu verwässern.

Wem das Bewahren des Klimagleichgewichts kein Anliegen ist, der oder die kann sich vielleicht für das Argument neuer Arbeitsplätze oder wirtschaftlicher Möglichkeiten erwärmen. Strenge Grenzwerte stärken die heimische Erzeugung klimaverträglicher Mobilitätslösungen. Denn auf dem Weltmarkt steigt die Nachfrage nach Zero-Emission-Fahrzeugen und es wäre schade, wenn Europas Unternehmen den nötigen Transformationsprozess im Verkehr verschlafen. Wer hier zu spät kommt, den bestraft der Weltmarkt.

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



Wie Sie den VCÖ unterstützen können

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

„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



Foto: Johannes Zimmer

Unser Verkehrssystem ist veränderbar

Good Practice:
39 Prozent Anteil des Öffentlichen Verkehrs machen Wien zu einer international beachteten Vorbildstadt.

Mobilitätsverhalten ist nichts Naturgegebenes, sondern das Ergebnis langfristiger Transformationsprozesse. Neue öffentlich zugängliche Angebote laden zum Ausprobieren und Kennenlernen ein. Kreativität und Kunst erweitern spielerisch das Denkbare.

Von Christian Höller

»Unser Verkehrssystem ist weder unbeeinflussbar noch unumkehrbar.«

In Wien wurde im März 1980 eine Volksbefragung durchgeführt, ob der Öffentliche Verkehr beschleunigt werden soll, etwa durch Schaffung eigener Gleiskörper für Straßen-

bahnen oder Vorrang für die Straßenbahn bei Ampeln. 77,5 Prozent sagten Ja zu diesen Maßnahmen. Das war einer der Meilensteine, der Wien zum heutigen Anteil von 39 Prozent des

Öffentlichen Verkehrs an den zurückgelegten Wegen führte und zu einer international beachteten Vorbildstadt des Öffentlichen Verkehrs macht.

Im Jahr 2006 wurde in Stockholm gegen viel Widerstand – zwei Drittel der Bevölkerung lehnten sie zu diesem Zeitpunkt ab – die City-Maut auf Probe eingeführt. Ein Journalist tobte im „Svenska Dagbladet“ gegen die „ideologische Konstruktion“, die zeige, was an der politischen Kultur in Schweden verrückt sei. Nach einem sechsmonatigen Probetrieb wurde dann über die City-Maut abgestimmt, 53 Prozent stimmten für

die Beibehaltung. Die Wirkungen der City-Maut haben überzeugt: weniger Verkehr, weniger Stau und bessere Luft.

CO₂-frei fair und sauber mobil

Im Jahr 2015 kamen in Österreich bereits 28 Prozent des CO₂-Ausstoßes aus dem Verkehr. 53 Prozent davon wurden vom Pkw-Verkehr verursacht, der Rest großteils durch den Güterverkehr. Zuegeparkte Städte, 25.500 Verkehrstote jährlich allein in der EU, immer mehr durch Straßen und Parkflächen versiegelte Böden, der Diesel-Betrugskandal – die Entzauberung der Monokultur Autoverkehr schreitet voran. Unter dem Eindruck des instabil werdenden Klimas und der damit verbundenen Notwendigkeit, den CO₂-Ausstoß gegen Null zu senken, ist die Dekarbonisierung, die Mobilität ohne Nutzung fossiler Kraftstoffe, heute ein zentrales Thema.

möglichkeiten, je nach Weg. Die Mobilitätsforschung hat dazu in Großstädten einen neuen Mobilitätstypus identifiziert, nämlich Menschen, die sich an innovativen und flexiblen Zugängen für urbane Mobilität orientieren. Sie sind über die neuesten Trends im Mobilitätsbereich informiert und

»Die Entzauberung der Monokultur Autoverkehr schreitet voran.«

gerne bereit, diese auszuprobieren. Darüber hinaus unterstützen sie technologische Entwicklungen und haben hohes Umweltbewusstsein. Menschen dieses Mobilitätstypus machen etwa in Berlin und London bereits ungefähr 15 Prozent der Bevölkerung aus.

Nicht nur ein Mehr an Technologie

Zur individuellen Mobilität braucht es nicht unbedingt ein Mehr an Technologie. „Ich fahre gern mit dem Taxi, weil ich kein Auto besitze, und bezahle lieber den Fahrern und Fahrerinnen das Geld, denn ich spare mir dafür mehrere Hundert Euro für die Autoversicherung und Instandhaltung – es ist eine andere Form von Carsharing“, beschreibt **Barbara Schmelzer-Ziringer**, Forscherin und Lehrende für Kulturwissenschaften, Gender Studies und Modedesign, ihr Mobilsein im Interview auf der Website www.superstation.at, die Menschen zu ihrer Mobilität und dem Warten als Zwischenzustand kombinierter Mobilität befragt.

Vom Individualverkehr zur individuellen Mobilität

In den letzten Jahren sind viele neue Mobilitätsangebote entstanden, wie Bike- und Carsharing, Elektro-Fahrräder, Transportfahrrad-Verleihe, emissionsfreie Lieferdienste für Güter und Einkäufe sowie Bedarfsverkehre. Pilotprojekte laden zum Ausprobieren und Kennenlernen der verschiedenen öffentlich zugänglichen Angebote ein. Digitale Plattformen verknüpfen sie als Mobility as a Service (MaaS) zu individuell zusammenstellbaren, multimodalen Gesamtangeboten, die mit einer Rechnung beglichen werden.

In Großstädten nutzen immer mehr Menschen verschiedene Mobilitäts-

» transformation



Foto: Carl Anders Nilsson

Beate Littig
Soziologin und Leiterin der Forschungsgruppe sozial-ökologische Transformationsforschung am IHS Institut für höhere Studien in Wien
www.ihs.ac.at

»Um Routinen zu verändern, bedarf es niederschwelliger Gelegenheitsstrukturen und Anreize, Neues auszuprobieren.«

Um eine sozial-ökologische Transformation der Mobilitätspraktiken in Richtung Nachhaltigkeit voranzutreiben, ist es notwendig, an vielen Stellschrauben gleichzeitig zu drehen. So braucht der Öffentliche Verkehr eine deutlich attraktivere Infrastruktur, was Angebot, Taktung oder Erreichbarkeit betrifft. Die Aufklärung über die sozialen und ökologischen Vorteile von Radfahren und Gehen – und über die Nachteile des Autoverkehrs – muss verbessert werden. Sowohl der Einsatz von Sanktionen für klimaschädliches Mobilitätsverhalten, wie Verteuerung des Autoverkehrs, des Parkens, als auch Belohnungen für die Nutzung umweltverträglicherer Alternativen, wie günstige öffentliche Verkehrsmittel, sind ebenso nötig wie ein positives Feedback über die Effekte dieses Verhaltens, wie CO₂-Einsparungen oder Kalorienverbrauch durch Radfahren. Mobilitätspraktiken sind in der Regel routinierte Verhaltensweisen. Um Routinen zu verändern, bedarf es niederschwelliger Gelegenheitsstrukturen und Anreize, Neues auszuprobieren. Deshalb ist es die Aufgabe von Politik, nicht nur umwelt- und sozialverträgliche Rahmenbedingungen zu schaffen, sondern auch großflächige eventhafte Experimente zu ermöglichen, etwa autofreie Sonntage im Zentrum der Städte oder autofreie Zonen über mehrere Wochen. Appelle an den guten Willen oder die Vernunft allein sind keinesfalls ausreichend.



Foto: Stephan Pelizzari



Foto: Nikolaus Walter



Foto: Christian Sieger-Vornetz

Zielorientiert Transformationsprozesse in Gang setzen

Unser Verkehrssystem ist weder unbeeinflussbar noch unumkehrbar. Die Privatauto-Dominanz in den früh industrialisierten Staaten ist ebenso das Ergebnis jahrzehntelanger zielorientierter Transformationsprozesse wie die hohe Fahrradnutzung in Kopenhagen oder das gute System des Öffentlichen Verkehrs in Wien. Doch ob Straßenverkehrsordnung, Personenbeförderungsgesetz, die Steuerbegünstigungen für Dienstwagen oder die Stellplatzverpflichtung – nach wie vor sind die rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen auf den Pkw im Privatbesitz ausgerichtet.

Darauf zielt auch **Daniel Hausknost** vom Institut für Gesellschafts-

Vom Öffentlichen Verkehr zum öffentlich zugänglichen Verkehr:

In den letzten Jahren haben viele neue Mobilitätsangebote, wie Transportfahrrad-Verleihe und Carsharing-Angebote, die Möglichkeiten, mobil zu sein, verändert.

»Zur variablen individuellen Mobilität braucht es aber nicht unbedingt ein Mehr an Technologie.«

»Es ist nötig, die Demokratie zu transformieren und Politik von fossiler Wirtschaft zu entkoppeln.«

wandel und Nachhaltigkeit der Wirtschaftsuniversität Wien, wenn er ein Problem der Institutionen ortet und die Politik in der Pflicht sieht: „Es ist nötig, die Demokratie zu transformieren, die Politik von der fossilen Wirtschaft zu entkoppeln.

wir jetzt in Berlin spielerisch ein Weltparlament gründen. Es müssen jene Möglichkeiten, die für richtig erachtet werden, institutionalisiert und Netzwerke gebaut werden. Was etwa die Klimakatastrophe angeht, die ist bewiesen, darüber muss nicht mehr geredet werden. Wir müssen was dagegen tun“, so Rau im Interview mit der „Zeit“.

>> Zum Autor:
Christian Höller, Redakteur des VCÖ-Magazins, schreibt als freier Journalist vor allem zu den Themen Mobilität und Trinkwasser.

Umgelegt auf den Verkehr, heißt das etwa Subventionen für fossile Energie zurückzunehmen. Wenn Staaten wie Großbritannien und Frankreich jetzt konkrete Deadlines gesetzt haben und den Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2040 beenden wollen, schafft das einen ökonomischen Tipping Point, der wirkliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten schon jetzt einleiten kann.“

Und die Kunst kann sich als Versuchslabor anbieten, ausprobieren und anschaulich machen, was der Politik noch undenkbar scheint. So lud **Milo Rau**, einer der einflussreichsten Theaterregisseure Europas, Anfang November 2017 Menschen aus der ganzen Welt, die unterschiedlichste politische Anliegen vertreten, zur „General Assembly“ an die Berliner Schaubühne, der versuchsweisen Volksvertretung für alle Menschen und Lebewesen der Welt, zur Überwindung nationaler Interessen durch globale Gerechtigkeit: „Ich glaube, dass Zukunft im Spiel sichtbar und formbar wird. Wir wollen das Wissen und die Erfahrungen, die wir haben, in Institutionen gießen, etwa indem

>> Literatur

„Volk ohne Wagen. Streitschrift für eine neue Mobilität“

Stephan Rammler
Fischer, 192 Seiten,
10,30 Euro



Stephan Rammler kreist sein Thema historisch und realpolitisch illusionslos ein und schildert umfassend, wie es zu unserer „etablierten Pfadabhängigkeit der automobilen Kultur“ gekommen ist, zum Autoland Deutschland: Zu den geopolitischen Verwerfungen durch die Unterstützung diktatorischer Regime des Erdöls wegen. Zu den Auswirkungen auf den Verlauf der beiden Weltkriege. Und was wäre gewesen, wenn? Wenn sich bereits zu Beginn des Autos der Elektro-Antrieb durchgesetzt hätte? Und die Büchse der Pandora der fossilen Epoche nicht geöffnet worden wäre? Die Richtung weist Rammler mit dem zitierten Diktum **R. Buckminster Fullers** aus dem Jahr 1969, dass die fossile Energie die der Menschheit von Gott mitgegebene „Anlasserbatterie“ sei, damit sie auf einem zivilisatorisch und technologisch hochentwickelten Niveau den Hauptmotor des Raumschiffs in Gang bringen könne, auf einer regenerativen, letztlich solaren Basis. Doch wir fahren das Raumschiff immer noch mit dem Anlasser. Besonders in den beiden abschließenden Kapiteln leitet Rammler Optionen zum Starten des Hauptmotors ab. Ausführlich stellt er, über den Machtkampf zwischen Automobil- und IT-Branche hinaus, mögliche Wege, politische Maßnahmen und Beispiele für die Transformation der vom Erdöl geprägten Mobilität dar und regt zum Experimentieren an. Und zur „Verwirklichung der riesigen Entwicklungschancen einer nachhaltigen Mobilitätskultur“, auch in ethischer Hinsicht.



Barbara Schmelzer Ziringer

Forscherin, Lehrende für Kulturwissenschaften, Gender Studies, Modedesign

„Ich fahre gern mit dem Taxi, weil ich kein Auto besitze, und bezahle lieber den Fahrern und Fahrerinnen das Geld, denn ich spare mir sowieso mehrere Hundert Euro für die Autoversicherung und Instandhaltung – es ist eine andere Form von Carsharing.“



Daniel Hausknost

Wirtschaftsuniversität Wien, Institut für Gesellschaftswandel und Nachhaltigkeit

„Wenn Staaten wie Großbritannien und Frankreich jetzt konkrete Deadlines gesetzt haben und den Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotoren bis zum Jahr 2040 beenden wollen, schafft das einen ökonomischen Tipping Point, der wirkliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten schon jetzt einleiten kann.“

>> transformation



Efa Doring
PlanSinn Planung & Kommunikation GmbH

»Neue verbindende und ökologisch verträgliche Mobilitätslösungen für Nachbarschaften und Stadtteile schaffen.«

„Das selbstbestimmte Leben vieler älterer Menschen wird immer mehr durch unterschiedliche Ambient Assisted Living-Lösungen begleitet. Auch im Mobilitätsbereich ist diese Form der Unterstützung relevant, um im Alter möglichst lange am öffentlichen Leben teilhaben und erfüllt leben zu können. Im Projekt AALmobi Cargo etwa setzen wir gedanklich bei älteren Menschen an. Schwere Einkäufe zu tragen, zum richtigen Zeitpunkt eine Lieferung entgegenzunehmen oder einen kurzen Transportweg ohne Auto zu organisieren, betrifft auch viele andere Menschen. Deshalb arbeiten wir in diesem partizipativen F&E-Projekt an einem Plattform-Modell, wie mit einem Share-Economy- und Crowdlogistik-Ansatz neue verbindende und ökologisch verträgliche Mobilitätslösungen für Nachbarschaften und Stadtteile ins Spiel kommen können. In Gesprächen mit den beteiligten Alltagsexpertinnen und Alltagsexperten in unseren Testumgebungen wird immer wieder deutlich: Im Wohnumfeld ist das Vertrauen zu den Nachbarinnen und Nachbarn jenes wesentliche Kapital, das kluge Investitionen in die zukünftigen – dekarbonisierten – Verhältnisse erlaubt.“



Zusatznutzen dank neuer Mobilitätslösungen

Sich Veränderungen selbst ausmalen:

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

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

Von Doris Neubauer

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

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

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

Herz-Kreislauf-Leiden sowie Diabetes senkt. Das hat auch Kostensenkungen im Gesundheitssystem zur Folge.

SBB – ein Unternehmen transformiert sich selbst

„Dank dem Leuchtturm-Projekt ‚Bahn 2000‘ ist die Bahn in der Schweiz heute unumstritten“, ist **Benedikt Weibel**, langjähriger (1993–2006) Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB, überzeugt, „das war bei meinem Antritt nicht so.“ Damals steckte das Unternehmen in einer heftigen Krise und musste Einschnitte vornehmen, wie Reduktion des Personalstandes und von Löhnen, um dann im Jahr 1998 vom Parlament – einstimmig – entschuldet zu werden. „Zum Glück hatten wir das Zukunftsprojekt ‚Bahn 2000‘“, so Weibel. Sechs Milliarden Franken – damals etwa vier Milliarden Euro – wurden bis zum Jahr 2004 in die Infrastruktur der Schweizer Bahn gesteckt, um die Zugverbindungen zu beschleunigen, das Netz zu verdichten und die Gesamtwarezeit beim Umsteigen auf maximal 30 Minuten zu reduzieren. In Kooperation mit etwa 100 anderen Verkehrsunternehmen wurde eine „perfekte Transportkette“ geschaffen. „Das hat der Bahn bis heute ihr hohes Ansehen gesichert“, ist Weibel überzeugt. Der Bahn-Personenverkehr nehme jährlich um fünf Prozent zu.

Der Schulweg prägt das Mobilitätsverhalten

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

das im Jahr 2017 mit dem VCÖ-Mobilitätspreis Niederösterreich ausgezeichnet wurde. Mehr als 300 Schülerinnen und Schüler und 135 Eltern der Volksschule Weikersdorf, Lehrkräfte, Anrainerinnen und Anrainer sowie die Stadt Baden taten sich zusammen, um den Pkw-Verkehr vor der Schule zu reduzieren und den Schulweg sicherer zu gestalten. Maßnahmen dafür wurden im Unterricht erarbeitet sowie in Aktionswochen erprobt. „Die Schülerinnen und Schüler sollten sich nicht nur theoretisch mit Verkehr und Sicherheit auseinandersetzen, sondern draußen weiterplanen“, so **Gerfried Koch** vom „Energierreferat Baden“, „der Testlauf war ausschlaggebend für die Gemeinde, um festzustellen, was umsetzbar ist.“ Einiges hat im Probelauf überzeugt. Umgesetzt wurden vier sogenannte Pedibus-Linien, in denen die Kinder gesammelt von engagierten

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

Eltern zu Fuß in die Schule begleitet werden. „Kiss & Go“-Zonen ermöglichen ein gefahrloses Aussteigen von Kindern, die mit dem Auto gebracht werden, von wo sie das letzte Stück zu Fuß zur Schule gehen können. Das entspannt die Verkehrssituation in unmittelbarer Schulnähe. Vor der Schule wurden Sitzbänke sowie ein



Benedikt Weibel

war in den Jahren 1993 bis 2006

Vorsitzender der Geschäftsleitung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB

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



Gerfried Koch

vom „Energierreferat Baden“ zum Erfolg des Projekts „Weiki Mobil“

„Die Schülerinnen und Schüler sollten sich nicht nur theoretisch mit Verkehr und Sicherheit auseinandersetzen, sondern draußen weiterplanen. Der Testlauf war ausschlaggebend für die Gemeinde, um festzustellen, was umsetzbar ist.“



Alexander Kuhn

Verkehrsingenieur Besch und Partner, zur Entstehung des Verkehrskonzepts Wolfurt

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

>> Zur Autorin:

Doris Neubauer – Journalistin, Bloggerin, Reisende – www.dorisneubauer.com



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

Gelebte Partizipation ermöglicht Veränderung

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

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

war die Unterstützung eines guten Miteinanders das oberste Ziel.“ Flüssiger Verkehr, mehr Sicherheit sowie weniger Emissionen waren weitere Parameter. Evaluierungen und Beobachtungen zeigen den Erfolg: Der Autoverkehr in den Wohngebieten wurde langsamer, der Radverkehr hat auch ohne eigene Radstreifen Raum

Begegnungszone statt Autoschneise:

Beim Verkehrskonzept Wolfurt in Vorarlberg wirkte die Bevölkerung aktiv mit. Das gute Miteinander aller war das oberste Ziel.

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

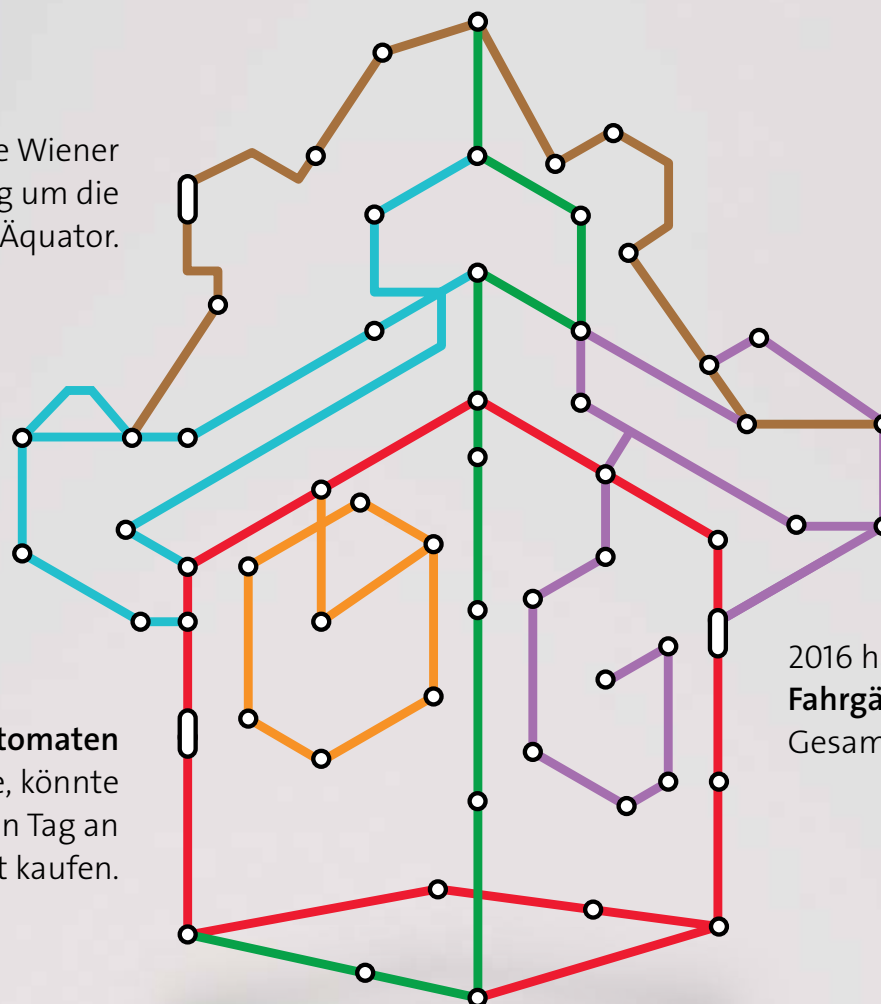
und die Begegnungszone hat die Querung der Landesstraße erleichtert, ohne den Durchzugsverkehr maßgeblich zu behindern. Der Wolfurter Weg ist Beispiel dafür, dass eine Transformation hin zu klimaverträglichem Verkehr von der Bevölkerung mitgetragen wird, wenn sie die Möglichkeit erhält, sich einzubringen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

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

Warum die Wiener Linien Graz bewegen?

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

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



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

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



Die Stadt gehört Dir.



Der Wandel als Befreiung

Um die notwendige Transformation des Verkehrssystems positiv zu gestalten, braucht es einen Mentalitätswandel. Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit zeigen, dass das möglich ist. Von Bernhard Hachleitner

Die Ausgangslage ist klar: Um die globale Erwärmung deutlich unter zwei Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Niveau zu halten, kann die Erdatmosphäre maximal 2.900 Milliarden Tonnen CO₂ aufnehmen. Mehr als

fossile Energieträger auszukommen. Einfach beim Auto den Verbrennungsmotor durch Elektro-Antrieb zu ersetzen, ist zu wenig. Die massive Versiegelung von Flächen würde weitergehen, die Unfälle mit Verletzten und Toten nicht weniger werden. Letztlich würde die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen nur in einzelnen Bereichen geringer werden.

>> Zum Autor:
Bernhard Hachleitner,
Historiker und
Journalist,
www.hachleitner.at

zunehmende ökologische und ökonomische Zwänge das System Auto an sein Ende bringen, so wäre das ziemlich schrecklich. Die große Mehrheit würde an Mobilität einbüßen, eine kleine Elite bliebe hoch mobil“, sagt der Schweizer Journalist und Historiker Marcel Hänggi. Er hat sich in mehreren Büchern intensiv mit der Frage auseinandergesetzt, wie eine Zukunft ohne Raubbau an fossiler Ener-

Wien, Kärntnerstraße:
Seit dem Jahr 1974 als Fußgängerzone nicht mehr wegzudenken.
(Foto o.re.: Kreuzung Stephansplatz/Kärntnerstraße/Graben mit Autos, 1959).

»Ein Grundproblem unseres derzeitigen Verkehrssystems sind die hohen Geschwindigkeiten.«

70 Prozent dieser Kapazität sind bereits verbraucht. Noch ist Gegensteuern möglich, für den Verkehrsbereich bedeutet das, spätestens im Jahr 2050 komplett ohne Erdöl und andere

Geschwindigkeit und Zwänge reduzieren

Die Frage ist weniger, ob es eine Abkehr von unserem derzeitigen, sehr stark auf das Auto ausgerichteten Verkehrssystem geben wird, sondern wie diese Transformation aussieht. „Wenn

»Nicht ob es eine Abkehr vom auf das Auto ausgerichteten Verkehrssystem geben wird, sondern wie diese Transformation aussieht, ist die Frage.«

»Wandel gelingt nur im Wechselspiel der Agierenden, die wechselseitig voneinander abhängen.«

VCÖ-Magazin: Was braucht es, um eine Transformation in Richtung einer dekarbonisierten Gesellschaft zu schaffen, um uns von fossilen Treibstoffen unabhängig zu machen?

Felix Ekardt: Die 1,5- bis 1,8-Grad-Grenze zur Erhaltung der Klimastabilität im Paris-Abkommen verlangt, dass wir in 10 bis 20 Jahren global Nullemissionen bei Strom, Wärme, Mobilität, Kunststoffen und Dünger schaffen. Also auch null fossile Brennstoffe. Davon sind wir in Europa meilenweit entfernt. Zu oft stehen bei Bürgerinnen und Bürgern, in der Politik und bei Unternehmen Eigennutzenkalküle, Pfadabhängigkeiten, eingefahrene Normalitätsvorstellungen oder Bequemlichkeit, Gewohnheit, Verdrängung im Wege. Wandel gelingt wie immer nur im Wechselspiel der verschiedenen Agierenden, die wechselseitig voneinander abhängen. Wissen und Werte allein reichen nicht – die davon am meisten haben, haben oft den größten ökologischen Fußabdruck.

VCÖ-Magazin: Was braucht es, damit gefährliche Entwicklungen wie das Instabil-Werden des Klimas oder Tote durch Ultra-Feinstaub ähnliche Aufmerksamkeit gewinnen wie terroristische Aktivitäten?

Felix Ekardt: Steigen wir aus der fossilen Energie aus, wird nicht nur der Klimawandel adressiert. Es werden damit auch weitere negative Auswirkungen wie Biodiversitätsverluste, Boden-degradation oder Feinstaub – und seine Folgen wie Krebs – stark eingebremst. Ohne fossile Kraftstoffe und unseren Hunger nach Öl wird auch der Frieden im Nahen Osten wahrscheinlicher, weil unsere ölhungerbasierte Förderung diverser Diktaturen terroristischen Aktivitäten immer neue Unterstützung bringt.

>> transformation



Felix Ekardt
Soziologe und Philosoph,
Leiter der Forschungsstelle
Nachhaltigkeit und Klima-
politik in Leipzig und
Professor an der Uni Rostock.
Aktuelles Buch: „Wir können
uns ändern: Gesellschaftlicher
Wandel jenseits von Kapital-
ismuskritik und Revolution.“
Oekom Verlag

gie und anderen natürlichen Ressourcen aussehen könnte. „Ganz anders käme es, wenn Autoverkehr aus Einsicht eingeschränkt würde: Das könnte für – fast – alle eine Befreiung sein“, so Hänggi weiter. Eine Befreiung etwa von komplett zugeparkten Städten und Ortschaften, vom Lärm und von Verkehrsoptionen auf der Straße. Als Grundproblem unseres derzeitigen Verkehrssystems betrachtet Hänggi die hohen Geschwindigkeiten. „Je schneller der Verkehr, desto länger werden die Wege – und umgekehrt“, so Hänggi. Das bedingt wiederum einen hohen Energiebedarf und eine aufwändige Infrastruktur. Aber wäre eine Reduktion der Geschwindigkeit nicht ein großes Problem, etwa für jene, die lange Arbeitswege zurücklegen müssen? „Es ist tatsächlich nicht einfach zu vermitteln. Wenn der Verkehr reduziert wird, so verliert jemand, der viel unterwegs ist, zunächst einmal an Mobilität. Davor fürchten sich viele“, sagt Marcel Hänggi. Aber: „Wenn der Verkehr insgesamt abnimmt, nehmen auch die Zwänge ab, große Distanzen zurückzulegen. Wenn etwa meine



Marcel Hänggi
Historiker und Journalist

„Wenn zunehmende ökologische und ökonomische Zwänge das System Auto an sein Ende bringen, so wäre das ziemlich schrecklich. Die große Mehrheit würde an Mobilität einbüßen, eine kleine Elite bliebe hoch mobil. Ganz anders käme es, wenn Autoverkehr aus Einsicht eingeschränkt würde: Das könnte für – fast – alle eine Befreiung sein.“

Konkurrenten auf dem Arbeitsmarkt weniger weit reisen können, sinkt auch der Druck auf mich, für eine Arbeitsstelle lange Pendelwege in Kauf zu nehmen.“

Mentalitätswandel passiert

Dazu ist eben nicht in erster Linie ein technologischer Wandel notwendig, es bedarf geänderter gesetzlicher und planerischer Rahmenbedingungen. Um diese durchzusetzen, ist ein Mentalitätswandel notwendig. Undenkbar? In vielen Bereichen hat es den in den vergangenen Jahrzehnten gegeben. Heute scheint es uns unvorstellbar, dass verheiratete Frauen in Österreich bis zum Jahr 1975 nur mit Zustimmung ihres Ehemanns arbeiten gehen durften. Die Volksabstimmung über das Kernkraftwerk Zwentendorf im Jahr 1978 endete mit einem denkbar knappen Ergebnis. Österreich schien gespalten. Trotzdem ist es in



Österreich längst gesellschaftlicher Konsens, Atomenergie abzulehnen. Aber auch im Bereich der Mobilität hat dieser Mentalitätswandel schon begonnen, wie Hänggi anmerkt: „In vielen Städten, von Kopenhagen über Wien bis Paris oder Bogotá, hat ein solcher in den letzten Jahren eingesetzt, in ländlichen Regionen hingegen noch kaum.“ Das hat auch mit den positiven Erfahrungen zu tun, die viele Städte gemacht haben. „Überall, wo der Verkehr reduziert und Lebensqualität im öffentlichen Raum dadurch erhöht wurde, würde heute fast niemand mehr zu den alten Zeiten zurückkehren wollen – sei das in

Kopenhagen, im brasilianischen Curitiba, auf dem Broadway oder in meiner Stadt, Zürich, auf dem Limmatquai.“ Oder, um noch einmal nach Österreich zurückzukehren: Kann sich heute noch jemand vorstellen, dass sich lange Autokolonnen von der Kärntner Straße über den Stephansplatz quälen?

>> Literaturtipps:

Marcel Hänggi:
Ausgepowert. Das Ende des Ölzeitalters als Chance. Rotpunktverlag, Zürich 2011
Fortschrittsgeschichten. Für einen guten Umgang mit Technik. S. Fischer, Frankfurt am Main 2015

Lebensqualität im öffentlichen Raum:
Überall, wo der Autoverkehr reduziert wurde, wünscht sich fast niemand die Autos zurück.

>> transformation



© Foto Wilke

Michael Staudinger
Direktor ZAMG Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik

»Verkehr hat ein deutlich größeres und kostengünstigeres Optimierungspotenzial als andere Sektoren.«

VCÖ-Magazin: Wie kann die Politik dazugebracht werden, ein langfristiges Thema wie die Erhaltung eines stabilen Klimas ernstzunehmen und darauf hinzuarbeiten?

Michael Staudinger: Politik ist heute oft durch Probleme getrieben, die sehr kurzfristig gelöst werden sollen. Probleme, die sich nur langsam aufbauen, dafür umso schwerwiegendere Konsequenzen etwa für spätere Generationen haben, werden da oft in der medialen Aufmerksamkeit in den Hintergrund gedrängt. Der Zivilgesellschaft kommt hier für die Bewusstseinsbildung eine wichtige Rolle zu. Als Konsumentinnen und Konsumenten sind wir „Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger“ bei Tausenden von Entscheidungen im Laufe eines Jahres. Als Partner der Politik in Einzelgesprächen, durch die Arbeit der NGOs und durch mediale Aktivitäten kann die Politik durchaus dazu gebracht werden, Rahmenbedingungen für Wirtschaft, Planung und Konsumentinnen und Konsumenten zu setzen.

VCÖ-Magazin: Welche Folgen wird ein instabil werdendes Klima für Österreich haben?

Michael Staudinger: Mehr Hitzetage bis 40 Grad und dadurch mehr Hitzetote, mehr extreme Niederschläge und kleinräumige Überschwemmungen, längere Dürreperioden, Probleme für Wald und Landwirtschaft.

VCÖ-Magazin: Welche Rolle spielt der Verkehr dabei?

Michael Staudinger: Der Verkehr trägt fast ein Drittel zu den Treibhausgas-Emissionen in Österreich bei und hat ein deutlich größeres und kostengünstigeres Optimierungspotenzial als andere Sektoren.



wegfinder
wie wohin

Chat dir dein Ticket.

Erlebe die neue Art,
Öffi & ÖBB Tickets zu kaufen.

Jetzt installieren

Von: **St. Marx**

Nach: **Stephansplatz**

€ 2,20





Mobilität neu gestalten

Fußgängerzone statt Autostaus:

Vorher/nachher – die Pläne des dänischen Stadtplaners Jan Gehl machten aus der Autoschneise Times Square (New York) eine Fußgängerzone voll Leben.

Raus aus dem Erdöl! Das ist notwendig, um die Schäden durch ein instabil werdendes Klima in Grenzen zu halten. Zahlreiche Bemühungen weltweit zeigen bereits Erfolge – auch im Verkehr, wo noch viel Aufholbedarf besteht, um den nötigen Beitrag zu leisten.

Von Susanne Wolf

Radhauptstadt Kopenhagen:

Eine Neugestaltung der Mobilität spielt bei der Erreichung der Klimaziele eine entscheidende Rolle.

»Recycling ist ein gutes Beispiel, wie der Umgang mit Ressourcen erfolgreich transformiert werden kann.«

pier erzeugt in Österreich mittlerweile eine jährliche Wertschöpfung von 1,7 Milliarden Euro. Es schafft Tausende Arbeitsplätze und ist ein gutes Beispiel, wie der Umgang mit Ressourcen erfolgreich transformiert werden kann. Zu diesem Erfolg trugen nicht nur entsprechende gesetzliche und ökonomische Rahmenbedingungen bei, sondern auch die Einsicht in die ökologische Notwendigkeit.

Das im Dezember 2015 bei der Pariser Klimakonferenz beschlossene Ziel, den globalen Temperaturanstieg

auf deutlich unter zwei Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, ist nötig, um einen Kipp-Effekt durch instabil werdendes Klima mit unberechenbaren Folgen zu vermeiden. Auf EU-Ebene wurden im Jahr 2014 Ziele bis zum Jahr 2030 formuliert, welche maßgeblich auf drei Säulen fußen: Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energie auf mindestens 27 Prozent, Steigerung der Energieeffizienz um mindestens 27 Prozent und Senkung der Treibhausgas-Emissionen um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990. Mit diesem Paket soll die langfristige Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 80 bis 95 Prozent bis ins Jahr 2050 ermöglicht werden.

Städte übernehmen Führung in der Klimapolitik

Eine Neugestaltung der Mobilität spielt bei der Erreichung der Klimaziele eine entscheidende Rolle: In Österreich gehen bereits 28 Prozent der CO₂-Emissionen auf das Konto des Verkehrs. Eine emissionsfreie Zukunft umfasst weit mehr als die technische Erneuerung von Fahrzeugen. Sie betrifft die Art und Weise des Zusammenlebens und verändert letztlich unser Wirtschaftssystem und die gesamte Gesellschaft sowie die Art, mobil zu sein.

„Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert“, sagt der bekannte Stadtplaner **Jan Gehl** im Interview. „Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Gehenden und Radfahrenden tickt.“ Nicht nur in seiner Heimatstadt Kopenhagen schuf Gehl optimale Bedingungen für das Radfahren und Gehen, auch in anderen Städten wie New York hat der Däne maßgeblich zu einer besseren Lebensqualität beigetragen. Gehls Pläne führten etwa zur Verkehrsberuhigung des Times Square, der heute eine Fußgängerzone ist. New York hat sich darüber hinaus in einem ambitionierten Umweltplan das Ziel gesetzt, die Treibhausgase bis zum Jahr 2050 um 80 Prozent gegenüber dem Jahr 2005 zu verringern. Damit stellt sich Bürgermeister Bill de Blasio offen gegen US-Präsident Donald Trump, der einen Ausstieg aus dem Pariser Klimavertrag ange-

»Weltweit übernehmen immer öfter die großen Städte Verantwortung in der Klimapolitik.«

kündigt hat. De Blasio ist damit nicht alleine: Fünf weitere große US-Städte haben ein Abkommen unterzeichnet, in dem sie sich zum Pariser Abkommen bekennen, darunter Orlando und Los Angeles. Weltweit übernehmen immer öfter die großen Städte Verantwortung in der Klimapolitik. Denn sie sind für 75 bis 80 Prozent der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich und zugleich am stärksten vom instabil werdenden Klima betroffen. Und mehr als die Hälfte der Weltbevölkerung lebt in Ballungsräumen. Auch

»Eine emissionsfreie Zukunft umfasst weit mehr als die technische Erneuerung von Fahrzeugen.«

beim Klimagipfel in Paris haben sich 30 Städte Europas dazu bekannt, umweltbelastenden Verkehr im Sinne des Klimaschutzes zu sanieren.

Divestment – kein Geld mehr in Erdöl investieren

Die Divestment-Bewegung wiederum konzentriert sich auf den Abzug von Investitionen aus Kohle-, Öl- und Gasindustrie. Organisationen wie 350.org oder Go Fossil Free setzen sich für eine Zukunft ohne fossile Energien ein. Kürzlich gab ein Zusammenschluss 40 katholischer Institutionen bekannt, seine Gelder aus Kohle, Öl und Gas abziehen. Städte wie Kapstadt oder San Francisco haben sich ebenfalls dem Divestment verschrieben.

Einen Gegenpol zu herkömmlichen Banken, die ihr Geld allzu oft auf unethische Weise investieren, bildet die Bank für Gemeinwohl, die sich in Österreich zur Zeit im Aufbau befindet. Mitbegründet hat sie der bekannte Autor **Christian Felber**, zu den Zielen zählt die Förderung ökologisch nachhaltiger Entwicklung. „Bei der Kreditvergabe sollen erneuerbare Energien, fairer Handel und regionale Wirtschaftsstrukturen besonders gefördert werden“, erklärt Felber.

>> Zur Autorin: Susanne Wolf ist freie Journalistin mit Schwerpunkt Umwelt, Klima und Nachhaltigkeit. susanne-wolf.com



Foto: Ashley Bristowe

Jan Gehl
Architekt und Stadtplaner

„Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Gehenden und Radfahrenden tickt.“



Foto: Bernd Hofmeister

Christian Felber
Autor, Initiator der Bank für Gemeinwohl

„Bei der Kreditvergabe sollen erneuerbare Energien, fairer Handel und regionale Wirtschaftsstrukturen besonders gefördert werden.“

Bahnhof hat Zukunft

Hier kommt man gerne an.



Fotocredit: ÖBB/Roman Bönsch

MEHR KOMFORT UND KÜRZERE FAHRZEITEN FÜR GANZ ÖSTERREICH:

- **Rund 15,2 Mrd. Euro Investition** bis 2022 in den Ausbau und die Leistungsfähigkeit von Schienennetz und Bahnhöfen
- **90% der Reisenden profitieren** bis 2025 von modernen, barrierefreien Bahnhöfen
- **33 Bahnhöfe** in Österreich mit **Hochleistungs-WLAN** ausgestattet
- **Rund 200 modernisierte Bahnhöfe** seit 2010
- **Highlights der Bahnhofsoffensive:** Wien Hauptbahnhof, St. Pölten Hbf, Linz Hbf, Salzburg Hbf, Innsbruck Hbf, Dornbirn, Klagenfurt Hbf, Graz Hbf

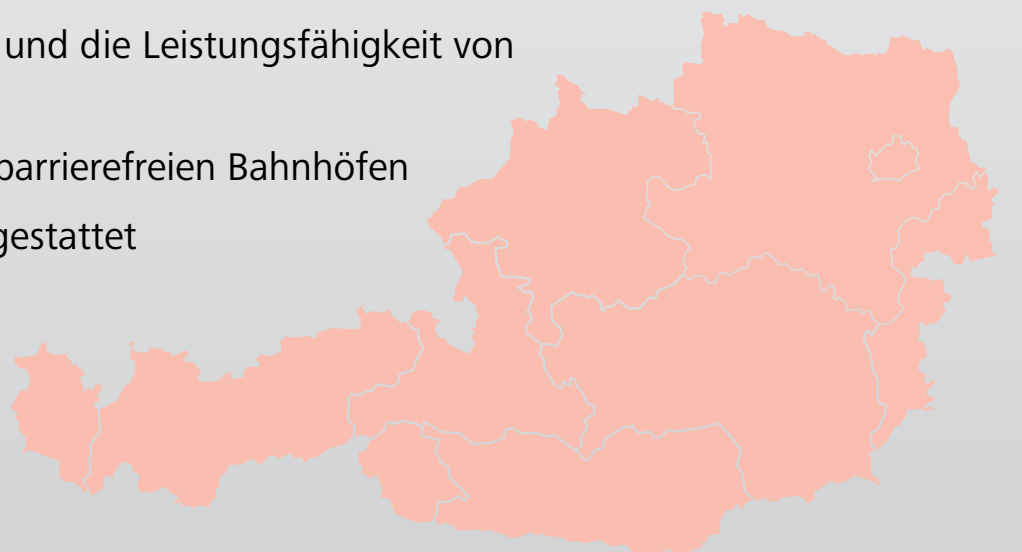


Foto: Lisa Poljovs

Von Zwentendorf zur dritten Piste

Das VCÖ-Magazin sprach mit Politikwissenschaftler
Ulrich Brand über die Globalisierung unserer imperialen
Lebensweise und die verpasste Chance „dritte Piste“.

VCÖ-Magazin: Ihr neues Buch heißt „Imperiale Lebensweise“. Warum haben Sie gerade diesen Begriff gewählt und nicht etwa „schädliche“ oder „egoistische“ Lebensweise?

Ulrich Brand: Es wurde bewusst ein Begriff gewählt, der dieses Ausgreifende, auf die billigen Ressourcen und billige Arbeitskraft andernorts Zugreifende benennt. Und da ist die Semantik des Imperialen am stärksten und am provokativsten. Unser Alltag basiert darauf, dass wir systematisch auf Ausbeutung von billiger Natur und billiger Arbeitskraft angewiesen sind. Das erzeugt Handlungsfähigkeit und materiellen Wohlstand, aber gleichzeitig Zerstörung und Dominanzverhältnisse.

VCÖ-Magazin: In dieser Form leben wir in den früh industrialisierten Staaten schon lange. Was ist das Neue, um jetzt ein Buch darüber zu schreiben?

Ulrich Brand: Neu ist, dass diese Lebensweise immer deutlicher an ökologische Grenzen stößt. Das zweite Neue ist, dass sich diese Lebensweise über den Aufstieg von Schwellenländern wie China oder Brasilien ganz dynamisch auch im globalen Süden in der Bevölkerung verallgemeinert. Diese Staaten werden nun zu Akteuren, weil sie selbst wohlhabende Mittelschichten und große Unternehmen haben, die an dieser Aufteilung der Welt teilhaben wollen. Es gibt zunehmend Spannungen, etwa um Landbesitz in Osteuropa oder in Afrika. Und im Globalisierungsprozess, gerade durch die Digitalisierung mit ihrem hohen Ressourcenverbrauch, vertieft sich diese Lebensweise auch im globalen Norden. Wir haben systematisch mehr Zugriff auf Ressourcen, auf High-Tech-Geräte, aber auch auf T-Shirts, Autos und anderes, das im globalen Süden durch billige Arbeitskräfte produziert wird.

VCÖ-Magazin: Grundsätzlich profitieren wir ja alle von dieser imperialen Lebensweise.

Ulrich Brand: Es leben aber nicht alle gleich, es gibt auch innerhalb

Österreichs große Unterschiede. Studien zeigen, die Größe des ökologischen Fußabdrucks ist nicht vom Bewusstsein abhängig, sondern vom Einkommen. Wer ein höheres Einkommen hat, kann vermehrt auf jene Produkte und Dienstleistungen zugreifen, die unter sozial und ökologisch problematischen Bedingungen entstehen. Wenn wir eine solidarische Mobilität wollen, also einen Umbau des Verkehrssystems oder auch einen Umbau des Ernährungssystems zu ökologischer Landwirtschaft oder einen Umbau der Städte hin zu solidarisches, ökologischen Städten, dann steht dem diese imperiale Lebensweise entgegen. Wir sind in

»Die Größe des ökologischen Fußabdrucks ist vom Einkommen abhängig.«

unserem Buch aber nicht defätistisch oder zynisch. Es geht auch darum, die Umkämpftheit aufzuzeigen. Änderungen entstehen sehr stark über Konflikte, über das Aufzeigen von Alternativen. Stichwort: dritte Piste, Stichwort: Mariahilfer Straße.

VCÖ-Magazin: Die Umwelt-Rhetorik verwenden alle – von der Politik bis zur Wirtschaft. Aber wird es ernst, wie bei der dritten Piste für den Flughafen Wien, dann ist Schluss mit lustig.

Ulrich Brand: Der Flughafen Wien-Schwechat hatte im Jahr 2014 eine Pistenauslastung von 55 Prozent. Welche Chance für die Politik, im Februar 2017 nach dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil zur dritten Piste zu sagen: „Ihr habt Recht mit eurer Entscheidung, begründet mit dem Instabil-Werden des Klimas!“ Überlegen Sie sich, was sich in der Gesellschaft getan hätte! Was hat sich durch Zwentendorf und durch Hainburg getan? Vom Rand her gab es Kritik an einem Atomkraftwerk, an einem Wasserkraftwerk. Und über diese emblematischen, ikonischen Konflikte ist eine Selbstverständlichkeit in der Gesellschaft Österreichs verändert worden: Nein zur Atomkraft – das ist

Ulrich Brand ist Professor für Internationale Politik an der Universität Wien. Gemeinsam mit Markus Wissen verfasste er das analytische Buch „Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus“ (oekom-Verlag München 2017), das es auf die Spiegel-Bestsellerliste schaffte.

heute großer Konsens, und auch dass wir die Donau nicht weiter verbauen dürfen. Ich würde mir wünschen, dass wir in fünf Jahren sagen könnten, der Konflikt um die dritte Piste war auch so ein zentraler Konflikt – nicht nur wegen der dritten Piste, sondern als gesellschaftliche Selbstverständigung darüber, wie bewegen wir uns, was ist unsere Form der Mobilität. Warum ist es nötig, in Europa zu fliegen? Warum werden Nachtzüge eingeschränkt oder gar abgeschafft? Ich bin nicht naiv, ich weiß, dass viele Menschen fliegen wollen. Aber es gibt auch andere Wünsche und es ist geboten, den Flugverkehr deutlich einzuschränken.

VCÖ-Magazin: Ist bewusster Konsum eine Lösung?

Ulrich Brand: Verantwortungsvoller Konsum ist wichtig, das inkludiert auch bewussten Nicht-Konsum und nicht alles haben wollen. Und zwar nicht als Zwang oder wegen Armut, sondern als bewusste Entscheidung. Aber es reicht nicht, das Konsumverhalten zu ändern, es müssen die Produktionsweisen verändert werden. Heute ist die Absicherung der imperialen, nicht der ökologischen Lebensweise Kerngeschäft der Politik, Stichwort: dritte Piste, Stichwort: Freihandelsabkommen. Aber es sind

»Wer Mobilität sagt, denkt meist an Freiheitsgewinn, doch wir haben auch viel erzwungene Mobilität.«

auch politische Entscheidungen, ob es guten Öffentlichen Verkehr und Radwege gibt. Wer Mobilität sagt, denkt meist an freiwillige Mobilität, an Freiheitsgewinn. Doch wir haben auch viel erzwungene Mobilität. Etwa wenn die Mieten in Wien steigen und Menschen wegziehen müssen.

Es braucht also Raumstruktur- und Siedlungspolitiken, Wohnungsbau und Mietpreisbindung, die Menschen eben nicht in erzwungene Mobilität drängen. Der Begriff der erzwungenen Alltagsmobilität müsste viel stärker diskutiert werden.

» Das Gespräch führte Christian Höller.

» Termine

Forschungsforum Mobilität für alle „Mobilität & Gesundheit“

bmvit, Teilnahme kostenlos
www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/forschungsforum/index.html
Wien, Donnerstag, 30. November 2017

Automatisierung im Verkehr

Straße – Schiene – Multimodal
www.oevg.at/veranstaltungen/vorschau
Wien, Montag, 11. Dezember 2017

EL-MOTION

8. österreichische Fachkongress
E-Mobilität für KMU und Kommunen
Fokus: E-Nutzfahrzeuge (Transporter, Lkw, Busse, Kommunal- und Baufahrzeuge) mit Batterie und/oder Brennstoffzelle sowie internationale Logistik-Projekte.
http://elmotion.at
Wien, Mittwoch, 31. Jänner 2018, bis Donnerstag, 1. Februar 2018

Autofasten

Initiative der Umweltbeauftragten der Katholischen und Evangelischen Kirche Österreichs. In der Fastenzeit umwelt- und gesundheitsfreundliche Alternativen zum Autofahren ausprobieren.
Info und Anmeldung: www.autofasten.at
Mittwoch, 14. Februar, bis Samstag, 31. März 2018 (Fastenzeit)

Urban Future – Global Conference

Where CityChangers meet
www.urban-future.org
Wien, Mittwoch, 28. Februar, bis Freitag, 2. März 2018

» Literatur

„Das Fahrrad. Eine Kulturgeschichte“

Hans-Erhard Lessing
Klett-Cotta Verlag, Stuttgart,
2017, 250 Seiten, 20,60 Euro



Nicht technische Mängel verhindern die Durchsetzung des Laufrades schon in den 1820er-Jahren, sondern Phänomene wie zahlreiche Fahrverbote, die Angst vor dem ungewohnten Balancieren auf zwei Rädern und der Siegeszug der Eisenbahn ab dem Jahr 1825. Die technischen Innovationen des Fahrradbaus, wie Speichen, Rohre, Fahrradschlauch, setzten dann auch für die Autoentwicklung wesentliche Impulse. US-Exporte zu Dumping-Preisen, die das Fahrrad etwa ab dem Jahr 1900 für alle erschwinglich machten, waren von großen wirtschaftlichen Verwerfungen begleitet, die zugleich das Ende der handwerklichen Fahrradmanufakturen in Europa bedeuteten. Ins Fahrrad investierte Zeit und Geld bescherten laut Lessing zahlreichen anderen Wirtschaftszweigen, von der Pferdewirtschaft bis zu Schneidereien und Buchhandel, große Umsatz- und Arbeitsplatzverluste. Gleichzeitig veränderte die Fahrradbegeisterung Etikette und Kleidung und war grundlegend für die Selbstermächtigung der Frauen. Ein unterhaltsames Geschichts- und Geschichtenbuch zum 200-Jahr-Fahrrad-Jubiläum, voller Aha-Erlebnisse.