



# Klimaziele nur mit mehr aktiver Mobilität erreichbar

2019-07  
Verkehr aktuell  
Österreichische  
Post AG  
SP 02Z030781 N

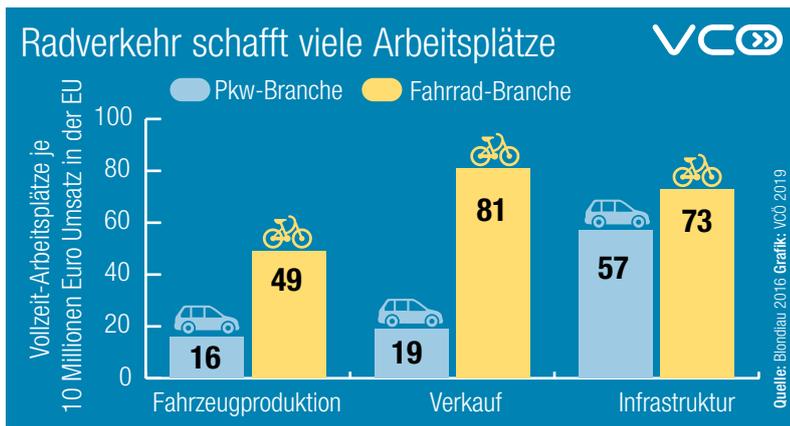
Im Jahr 2018 sind in Österreich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs zum vierten Mal in Folge gestiegen. Die Klimaziele verlangen, dass bis zum Jahr 2030 die Treibhausgas-Emissionen um ein Drittel reduziert werden. Aktive Mobilität bietet ein großes Potenzial das zu erreichen.

Das Potenzial für aktive Mobilität ist groß. In Österreich sind 19 Prozent der Pkw-Fahrten kürzer als zweieinhalb Kilometer, 40 Prozent kürzer als fünf Kilometer – Distanzen, die problemlos aktiv, also mit eigener Körperkraft, zurückgelegt werden können. Werden die indirekten Emissionen für Herstellung und Entsorgung eines Fahrrads berücksichtigt, wird beim Radfahren mit Emissionen von fünf Gramm CO<sub>2</sub> je zurückgelegtem Kilometer gerechnet. Bei fossil angetriebenen Pkw sind es mit 218 Gramm je Kilometer über 40 Mal so viel, bei E-Pkw mit 94 Gramm fast 20 Mal so viel. Gehen verursacht de facto keine Treibhausgas-Emissionen.

## Aktive Mobilität hat zentrale Bedeutung

Das Bewusstsein für die Bedeutung der aktiven Mobilität für die Mobilitätswende steigt in der Politik, wie etwa der Masterplan Gehen oder der Masterplan Radfahren zeigen. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 auf 13 Prozent zu verdoppeln. Das wird nur mit verstärkten Investitionen gelingen. Obwohl das Gehen Teil fast jedes zurückgelegten Weges ist, wird in Städten und Gemeinden noch immer passive Mobilität im Auto bevorzugt, mit negativen Folgen für Lebensqualität, Umwelt, lokale Wirtschaft und Staatshaushalt.





Eine Förderung des Radverkehrs bringt für das Klima und die Gesundheit gesellschaftliche Vorteile und schafft zusätzlich auch viele Arbeitsplätze – je Euro Umsatz sogar deutlich mehr, als in der Auto-Branche.

Gute Bedingungen für das Gehen beugen gesundheitlichen Beschwerden sowie Mobilitätsarmut vor und tragen erheblich zur Lebensqualität und Erhaltung eigenständiger Mobilität bei. Voraussetzung dafür, dass möglichst alle Personengruppen im Alltag aktiv mobil sein können, ist eine barrierefreie und sichere Verkehrsinfrastruktur.

Vom Ziel eines kindgerechten Verkehrssystems sind viele Orte noch weit entfernt. Doch es gibt gute Ansätze. Im Rahmen der schwedischen Verkehrssicherheitsstrategie für aktive Mobilität gilt ein Verkehrssystem erst dann als sicher, wenn sich ein zwölfjähriges Kind darin eigenständig und sicher bewegen kann – wovon letztlich alle Menschen profitieren. Um diesbezüglich notwendige Maßnahmen identifizieren zu können, hat Amsterdam seit Juni des Jahres 2018 eine „Junior Rad-Bürgermeisterin“, die alltägliche Radfahrprobleme aus der Sicht von Kindern thematisiert.

#### Großer Nutzen durch Gehen und Radfahren

In der Realität liegen die Prioritäten der Verkehrs-

planung meist nach wie vor beim Kfz-Verkehr. Beispielsweise sind in Wien nur ein Drittel der Flächen von Gemeindestraßen für das Gehen und Radfahren vorgesehen, zwei Drittel der Flächen sind Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr. In einer Befragung von zuständigen Personen in Gemeinde- und Bezirksverwaltungen Österreichs nannten rund zwei Drittel ein unvollständiges Radverkehrsnetz als Barriere auf dem Weg zu einer Verdoppelung des Radverkehrsanteils in Österreich.

Dabei sind die Vorteile der aktiven Mobilität nicht von der Hand zu weisen: Während in Europa ein mit dem Pkw zurückgelegter Kilometer Kosten von durchschnittlich 11 Cent für die Gesamtgesellschaft verursacht, schaffen Radfahren und Gehen einen gesellschaftlichen Nutzen – vor allem durch Einsparungen im Gesundheitssystem – im Wert von 18 beziehungsweise 37 Cent je Kilometer. Die volkswirtschaftlichen Kosten, die durch ungesunde Ernährung und Bewegungsmangel entstehen, betragen in Österreich jährlich acht bis zwölf Milliarden Euro. Eine Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 13 Prozent würde den Gesundheitsnutzen durch das Radfahren auf über eine Milliarde Euro jährlich erhöhen.

#### Radverkehr ist ein wichtiger Wirtschaftsmotor

Im Jahr 2018 wurden über 475.000 Fahrräder in Österreich verkauft, so viele wie seit zehn Jahren nicht mehr. In der Fahrradproduktion entstehen Schätzungen zufolge pro Million Euro Umsatz drei- bis viermal so viel Beschäftigung wie in der Autoindustrie. Insgesamt werden dem Radverkehr in Österreich direkte und indirekte Arbeitsplätze im

Die Mehrheit der Pkw-Nutzenden in Österreich ist zu mehr aktiver Mobilität bereit. Voraussetzung dafür ist vor allem eine bessere Infrastruktur für Radfahren und Gehen, gute Nahversorgung und eine Reduktion des Pkw-Verkehrs in der unmittelbaren Wohnumgebung.

### Großteil der Pkw-Nutzenden in Österreich ist bereit für mehr aktive Mobilität

# 80 %



Pkw-Nutzende, die häufiger gehen würden

#### Voraussetzungen damit Pkw-Nutzende häufiger gehen



# 59 %



Pkw-Nutzende, die häufiger Radfahren würden

#### Voraussetzungen damit Pkw-Nutzende häufiger Radfahren



Ausmaß von 18.000 Vollzeit-Äquivalenten zugeordnet, die in unterschiedlichen Sektoren entstehen, wie dem Bau und Erhalt von Radverkehrsinfrastruktur, über Handel und Produktion, bis hin zum Radtourismus. In Straßen mit reduziertem oder keinem Kfz-Verkehr erzielt der Einzelhandel hohe Umsätze. Beispiele dafür sind die Kärntner Straße in Wien, die Grazer Herrngasse oder die Ende 2018 eingeführte Umweltzone im Zentrum Madrids.

Gute Infrastruktur für aktive Mobilität ist auch für die Lebensqualität vor Ort von Bedeutung, weil abwechslungsreich und multifunktional gestaltete öffentliche Räume zu Orten mit hoher Aufenthaltsqualität werden, Erdgeschoßzonen vermehrt für Nahversorgung genutzt werden und der lokale Einzelhandel gestärkt wird. Öffentliche Räume, bei deren Gestaltung aktive Mobilität Priorität hat, sind in der Regel besser strukturiert, multifunktionaler, bieten mehr Platz für Begrünung und werden als attraktiver wahrgenommen als auf den Kfz-Verkehr ausgelegte Straßenräume.

### Viele Fahrgäste kommen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zum Öffentlichen Verkehr

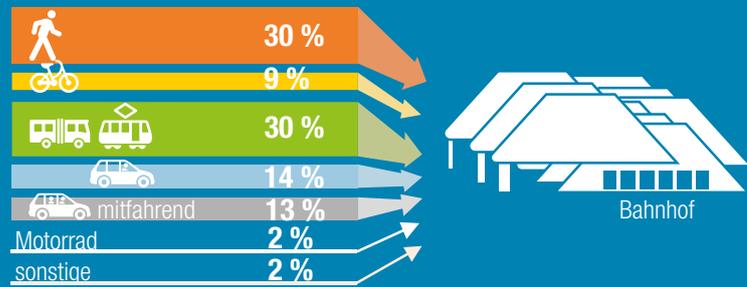
Hohe Attraktivität und gute Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad sind auch für Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs wichtig. Gehen und Radfahren sind ein wichtiger Zubringer für den Öffentlichen Verkehr. In statistischen Erhebungen werden bewegungsaktiv zurückgelegte Wege-Etappen systematisch untererfasst, da nur das Hauptverkehrsmittel erfasst wird und als relevante Maßzahl die zurückgelegten Personenkilometer und nicht die Anzahl der Wege herangezogen wird. Oft wird nicht gebührend beachtet, dass aktive Mobilität für das Zu- und Umsteigen, wie auch für die sogenannte letzte Meile zum Zielort eine wichtige Rolle spielt. Von umso höherer Bedeutung ist die Gestaltung dieser multimodalen Knotenpunkte. Ist das Umfeld attraktiv und abwechslungsreich und lädt auch zum Pausemachen ein, werden längere Wegstrecken bereitwillig in Kauf genommen. Sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen vereinfachen intermodale Wegeketten.

### Tägliche Portion gesunde Bewegung

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt für Erwachsene Bewegung mit mittlerer Intensität im Ausmaß von mindestens 150 Minuten pro Wo-

## Mehr als jede dritte Bahnfahrt beginnt zu Fuß oder mit dem Fahrrad

Verkehrsmittelwahl der Anreise zur Bahn in Prozent



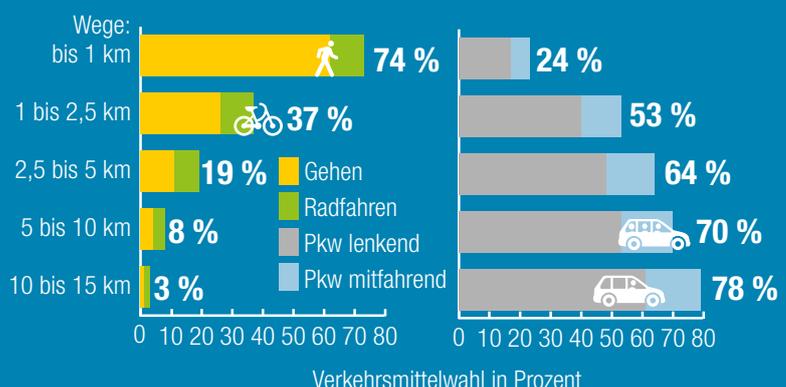
Quelle: VCO-Bahnstest 2018 Grafik: VCO 2019

che. Dies entspricht einer halben Stunde pro Werktag, was etwa durch bewegungsaktiv zurückgelegte Arbeitswege einfach in den Alltag integriert werden kann. Es werden zwar 40 Prozent der Freizeitwege und 33 Prozent der Einkaufswege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt, jedoch nur 14 Prozent der Arbeitswege und neun Prozent der Dienstwege. Das Potenzial, mehr Alltagswege aktiv mobil zurück zu legen, ist in Österreich groß. Die entsprechenden Rahmenbedingungen dafür müssen geschaffen werden. Derzeit wird auf vielen Straßen parkenden Autos mehr Platz eingeräumt als Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad mobil sind. Bereiche für das Gehen sind in Österreich oft schmaler als die Regelbreite von zwei Metern beziehungsweise als die Mindestbreite von 1,5 Metern, darüber hinaus nehmen etwa Verkehrsschilder Platz weg, die auf den Flächen für das Gehen positioniert werden müssen. Lücken im Radwegenetz, die zum Fahren im Fließverkehr zwingen, sind einer der Hauptgründe, die viele Menschen vom Radfahren abhalten.

Active Mobilität ist das wichtigste Bindeglied für multimodale Mobilität. Nicht nur Umsteigen und die letzte Meile werden oft bewegungsaktiv zurückgelegt, sondern auch der Weg zum Bahnhof.

Gehen und Radfahren sind auf sehr kurzen Wegstrecken die häufigste Fortbewegungsart. Bereits bei Distanzen ab 1 Kilometer gibt es viel Potenzial, Autofahrten auf aktive Mobilität zu verlagern.

## Mehr Wege bei Strecken bis 15 Kilometer von Auto auf Gehen und Radfahren verlagern



Quelle: bmvit 2016, VCO 2019 Grafik: VCO 2019

# Gehen und Radfahren stark fördern

Vorzeigebispiele zur Förderung aktiver Mobilität gibt es international viele. Im Fokus der Maßnahmen stehen subjektives Sicherheitsempfinden und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Das schaffen alle Maßnahmen der Verkehrsberuhigung: von niedrigeren Tempolimits, über die Unterbindung von Kfz-Schleichwegen und dem Rückbau von Pkw-Stellplätzen, bis hin zu Fußgängerzonen und Begegnungszonen, Wohnstraßen oder der Trennung von in Bezug auf Masse und Geschwindigkeiten inkompatibler Verkehrsströme. Letzteres wird mit dem Prinzip der selektiven Durchlässigkeit erwirkt. In Barcelona wurde der Kfz-Durchsverkehr von rangniedrigeren Straßen verbannt, in Houten in den Niederlanden ist es nur auf Umwegen mit dem Auto möglich von einem Stadtviertel ins direkt benachbarte zu fahren. Gehen und Radfahren gewinnt dadurch an Attraktivität.

## Konsequente Maßnahmen zeigen Wirkung

Baulich getrennte Radwege, längere Grünphasen und gut einsehbare Kreuzungen erhöhen die Sicherheit aktiver Mobilität. In Utrecht in den Niederlanden wurde eine vierspurige Autostraße in einen multifunktionalen Raum für das Radfahren, Gehen und Verweilen umgebaut. Stockholm stellt für seinen Masterplan Gehen umgerechnet rund 17 Millionen Euro bis zum Jahr 2020 zur Verfügung. Neben Maßnahmen bei Infrastruktur und Verkehrsregulierung braucht es Forschung und gezielte Bewusstseinsbildung, angepasst auf unterschiedliche Bevölkerungsgruppen. Umgesetzte Beispiele zeigen, dass ein Wandel hin zu mehr aktiver Mobilität und höherer Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum im Gang ist. Durch rasch und konsequent umgesetzte Projekte, die das konkret erlebbar machen, sind wichtig.

Quelle: VCÖ, „Aktive Mobilität als Säule der Mobilitätswende“, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2019



Download der Publikation „Aktive Mobilität als Säule der Mobilitätswende“ möglich unter [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at). Gedruckte Version erhältlich beim VCÖ  
T: +43-(0)1-8932697  
E: [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)

## »» Dafür setzt sich der VCÖ ein

### Aktive Mobilität braucht Vorrang in der Verkehrsplanung

- Gehen und Radfahren als niederschwellige Mobilitätsformen universell zugänglich machen
- Kompetenzvermittlung und Praxiserfahrung bereits im Kindesalter vermitteln. Teilnahme am Verkehrsgeschehen bis ins hohe Alter ermöglichen
- Investitionsentscheidungen dürfen Klimazielen nicht zuwiderlaufen. Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs muss beim Ausbau und der Gestaltung von Straßen verstärkt repräsentiert werden
- Abkehr von der Priorisierung des Kfz-Verkehrs ist notwendig, um aktive Mobilität im Alltag zu fördern
- Mit attraktiver Infrastruktur für aktive Mobilität sowie Mobilitätsberatung sind Autofahrten zu reduzieren, die Kombination von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr sind zu vereinfachen
- Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen und bestehender Infrastrukturen an die Bedürfnisse aktiver Mobilität



### Michael Schwendinger, VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Das Potenzial, mehr Alltagswege aktiv mobil zurückzulegen, ist in Österreich groß. Ohne eine massive Verbesserung der Infrastruktur für Gehende und Radfahrende und ohne Kulturwandel hin zu mehr aktiver Mobilität ist die zur Erreichung der Klimaziele erforderliche Mobilitätswende nicht möglich.“

Ihre Spende macht den VCÖ-Einsatz möglich. Danke!  
Spenden-Konto:  
Erste Bank. IBAN:  
AT11 2011 1822 5341 2200  
BIC: GIBAAWXXX

