

# Forschungsforum Mobilität für Alle 2011

## Mobilität und Gesundheit

Eine Veranstaltung der Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien (III/I4) des  
Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Mittwoch, 05. 10. 2011

Austria Trend Hotel Savoyen Vienna, Rennweg 16, 1030 Wien

## Kurzfassungen der Referentenbeiträge

Eine Veranstaltung des



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien  
Renngasse 5, 1010 Wien

Mit fachlicher Unterstützung der



Forschungsgesellschaft Mobilität  
Schönaugasse 8a  
A-8010 Graz

Verantwortlich für das Programm: Mag<sup>a</sup> Hildegard Weiss, Tel: +43 1 71162 65 2903, E-Mail: hildegard.weiss@bmvit.gv.at

Unterstützt durch



Informationen zum Forschungsforum Mobilität für Alle finden Sie unter:

[www.forschungsforum-mobilitaet.at](http://www.forschungsforum-mobilitaet.at)

Kontakt:

Mag. Hildegard Weiss

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology

Abt. III/I4 Mobilitäts- und Verkehrstechnologien

Unit III/I4 Mobility and Transport Technologies

Renngasse 5, 1010 Wien, Austria

phone: +43(01)71162-652903

e-mail: [hildegard.weiss@bmvit.gv.at](mailto:hildegard.weiss@bmvit.gv.at)

Die Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien (III/I4) des Österreichischen Bundesministeriums für Innovation, Verkehr und Technologie (bmvit) lädt am 5. Oktober 2011 zum 7. Mal zum Forschungsforum „Mobilität für Alle“ ein.

Das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ ist heuer dem Thema „Mobilität und Gesundheit“ gewidmet. Ziel dieser Veranstaltung ist es die Auswirkungen des alltäglichen Mobilitätsverhaltens auf die Gesundheit bewusst zu machen und aufzuzeigen, wie innovative Lösungsansätze zur Stärkung aktiver Alltagsmobilität einen Beitrag zur Gesundheitsvorsorge der österreichischen Bevölkerung leisten können.

Auch heuer konnten wieder hochkarätige Expertinnen und Experten aus dem In- und Ausland als Vortragende für das Forschungsforum „Mobilität für Alle“ gewonnen werden.

Im Folgenden finden Sie die Kurzfassungen der Referentenbeiträge:

Forschungsforum Mobilität für Alle 2011 Mobilität und Gesundheit .....	1
Aktive Alltagsmobilität und ihre Wirkung auf die Gesundheit.....	4
Förderung aktiver Alltagsmobilität als Präventionsstrategie.....	6
Innovative Strategien zur Förderung aktiver Alltagsmobilität .....	8
Da geht was! – Aktive Alltagsmobilität zu Fuß .....	11
„Die Stadt liegt dir zu Füßen!“ Eine Liebeserklärung an die Sanfte Mobilität .....	13
Motorikpark Gamlitz.....	15
Life Cycle – mit dem Rad zur Gesundheit .....	16
su:b:city – Schnell und bequem mit dem Rad in die City .....	18
"The Revolution of Urban Mobility will be Cycling Optimized!" .....	21

## **Aktive Alltagsmobilität und ihre Wirkung auf die Gesundheit**

Im Einführungsvortrag wird Frau Dr. Francesca Racioppi von der WHO den Weg vom Erkennen der Verkehrsprobleme zur Vermittlung des Nutzens aktiver Mobilitätsarten aufzeigen.

Verkehr ist ein Problem für Gesundheit und Umwelt. In den 53 europäischen Ländern, welche der WHO (Weltgesundheitsorganisation) angehören, gibt es immer noch 120,000 Verkehrstote pro Jahr, weitere Zehntausende frühzeitige Todesfälle werden jedes Jahr durch Luft Verschmutzung verursacht. In Westeuropa werden pro Jahr mindesten 1 Million „gesunde Lebensjahre“ auf Grund von erhöhter Verkehrslärmbelastung verloren. Bewegungsmangel gilt als Ursache für circa 1 Million Todesfälle und der Verkehrssektor ist der einzige, dessen Treibhausgasemissionen noch immer im Zunehmen sind. Zusammenfassend werden die externen Verkehrskosten der Europäischen Union auf circa 8 % des BIP geschätzt. Der Großteil dieser Kosten hängt mit den verursachten Gesundheitsproblemen zusammen.

Gleichzeitig ist Transport ein wichtiger Wirtschaftssektor, der allein in der Europäischen Union 16 Millionen Menschen beschäftigt und 11% des BIP ausmacht.

Durch diesen hohen sozialen und wirtschaftlichen Stellenwert ist der Verkehrssektor gut dazu geeignet, innerhalb der globalen Agenda der „Green Economy“ neue Arbeitsplätze zu schaffen und dabei gleichzeitig den Nutzen für Umwelt und Gesundheit zu erhöhen.

Es bietet sich die Möglichkeit, die Rolle, die Verkehr in unserer Gesellschaft, für unsere Gesundheit und die Umwelt spielt, neu zu definieren, indem auf die positiven Aspekte der aktiven Mobilität (zu Fuß gehen, Rad fahren) hingewiesen wird. Dieser Mobilitätsarten fördern unter anderem die Gesundheit, den sozialen Zusammenhalt und das Wirtschaftswachstum und verbessert die Lebensqualität.

Die Förderung der aktiven Mobilität und des öffentlichen Verkehrs führen zu einer Verminderung der Luftverschmutzung, des Lärms und der Treibhausgasemissionen, sowie des Energieverbrauchs. Die Steigerung der aktiven Mobilität senkt das Risiko an Herz-Kreislaufkrankungen, Diabetes Typ 2, diversen Krebsarten und Lungenhochdruck zu erkranken, führt zu weniger Kfz-Verkehrsaufkommen, mehr Verkehrssicherheit, unterstützt den Landschaftsschutz und den städtischen sozialen Zusammenhalt. Zusätzlich erleichtert die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie günstige Öffentliche Verkehrsmittel, allen Bewohnern einer Stadt den Zugang zum Arbeitsort, zu Bildungseinrichtungen und Freizeitaktivitäten.

Es ist jedoch notwendig, Benutzer dieser Transportmöglichkeiten zu unterstützen und weiters auf die großen Vorteile, welche die aktive Mobilität bietet, aufmerksam zu machen, indem der Gesundheitsnutzen vermittelt wird (zum Beispiel wird, durch täglich 30-Minuten Radfahren/Spaziergehen, die Sterblichkeit um 30% verringert) und die Integration der aktiven Mobilität in städtische Strategien voranzutreiben. Um dies zu erleichtern, hat die WHO, in enger Zusammenarbeit mit Experten und Institutionen, im Rahmen des Transport, Health and Environment Pan European Programme (THE PEP), ein webbasiertes Tool mit dem Namen HEAT (Health Economic Assessment Tool) eingerichtet, welches Verkehrs- und Städteplaner dabei unterstützt, die Auswirkung von Radfahren und Fußgängern in wirtschaftliche Gutachten über Verkehrsprojekte und Strategien mit einzubeziehen.

## **Informationen zur Vortragenden**

### Dr. Francesca Racioppi

Francesca Racioppi wurde in Rom, Italien, wo sie als Molekularbiologin an der Universität „La Sapienza“ promovierte, geboren. Sie besuchte mehrere Post-Graduate-Ausbildungen in den Bereichen Epidemiologie, integrierte Bewertung, Umwelt- und Humantoxikologie. Sie verfügt über umfangreiche Erfahrung in der Analyse der Themen Umwelt und Gesundheit und den Aufbau von Kapazitäten für Umwelt und Gesundheit, mit einem Schwerpunkt auf die osteuropäischen Länder. Vor ihrer Tätigkeit beim WHO-Regionalbüro für Europa im Jahr 1997 war sie Leiterin der Sektion bei „Procter and Gamble“, wo sie als Abteilungsleiterin an Fragen des Zusammenhangs der Umwelt mit der menschlichen Gesundheit und der Sicherheit der Verbraucher arbeitete.

Francesca Racioppi koordiniert Aktivitäten im Zusammenhang mit Gewalt- und Unfallprävention in der Europäischen Region. In dieser Eigenschaft erleichtert und koordiniert sie die Kontakte zwischen den europäischen Programmen zur Umsetzung von Aktivitäten im Zusammenhang mit Gewalt- und Unfallprävention und der VIP-Abteilung in Genf. Sie ist auch direkt an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Prävention von Gewalt und Unfallverletzungen in der Europäischen Region beteiligt. Sie führte die Vorbereitung des Europäischen Berichts „Verhindern von Unfällen im Straßenverkehr: Sicht der öffentlichen Gesundheit für Europa für den Weltgesundheitstag 2004“. Sie verwaltet auch das WHO-Programm für Verkehr und Gesundheit.

Kontakt: [frr@ecr.euro.who.int](mailto:frr@ecr.euro.who.int)

## Förderung aktiver Alltagsmobilität als Präventionsstrategie

### Von der Krankenkasse zur Gesundheitskasse:

Die größte deutsche gesetzliche Krankenkasse firmiert seit 1988 als „Die Gesundheitskasse“:

- Als moderner Dienstleister geht die AOK verantwortungsvoll mit Beiträgen der Mitglieder um.
- Gleichzeitig steigen die Ausgaben im Gesundheitswesen fast ungebremst: Längere Lebenszeit, medizinische Entwicklung.
- Naheliegende Positionierung: Investition in Aufklärung über gesundheitliche Risiken und konkrete Angebote.
- Gesetzliche Rahmenbedingungen erlauben bzw. schreiben entsprechende Maßnahmen in den Bereichen Ernährung, Bewegung, Stressbewältigung vor.

### Chancen und Potenziale:

- Zahlreiche Studien belegen die positive Wirkung von gesundheitsorientierten Aktivitäten. „Vorbeugen ist besser – und billiger als heilen!“
- Nach wie vor zunehmende Zivilisationserkrankungen fordern umfassend zum Handeln auf.
- Betroffen ist die gesamte Bevölkerung: Entweder aufgrund eigener Krankheit und/oder durch höhere Beiträge zur Finanzierung der Kosten (Solidarprinzip)
- Wichtig ist, alle Angebote lebensphasenübergreifend vorzuhalten und frühzeitig mit der Sensibilisierung zu beginnen: „Was Hänschen nicht lernt...!“

### Motivationsprogramme

Diese müssen einfach sein, keine organisatorischen Hürden enthalten und Anreize bieten. Wichtig: Kein erhobener Zeigefinger!

Beispiel „Mit dem Rad zur Arbeit“: Die vor 10 Jahren ins Leben gerufene Initiative mit Partnern aus der Gesundheitspolitik, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden, Fahrradclub und AOK hat bereits einige Hunderttausend Radler bundesweit zur Teilnahme motiviert – einfach, mit attraktiven Preisen und nachvollziehbar!

### Nachhaltige Förderung: Warum?

Der nächste Schritt nach der verhaltenspräventiven Sensibilisierung des Einzelnen ist die Änderung/Verbesserung vorhandener Verhältnisse: Nur wenn im verwendeten Beispiel sichere Fahrradwege, Abstellanlagen, Duschen, Verkehrsverbindungen für Pendler vorhanden sind, steigt die (weitere) Bereitschaft für aktive Alltagsmobilität. Auch politische Themen der heutigen Zeit spielen eine wichtige Rolle: Der Umweltgedanke ist in den Köpfen der meisten Menschen bereits verankert – gelebt wird er noch zu wenig. Deshalb gilt es, auch diesen Aspekt transparent zu machen, z.B. mit einem einfachen CO<sub>2</sub>-Rechner.

Letztendlich hilft jede Maßnahme, die z.B. dauerhaft zur Bewegung animiert hat, die „Reparaturkosten Gesundheit“ zu senken.

**Fazit:**

Um Prävention in den Alltag einzubauen und Menschen zum mitmachen zu motivieren, funktionieren nur einfache, nachvollziehbare Ansätze. Ziel ist nicht, diesbezüglich bereits aktive Bevölkerungsschichten zu animieren, sondern inaktive „Gesundheitsmuffel“ zu erreichen. Ideal sind umfassende gemeinsame Aktionen mit Partnern, die einen gemeinsamen Nenner haben.

**Informationen zum Vortragenden**

Reinhard Harnoss

Studium der Betriebswirtschaft, seit 1986 bei der AOK Bayern, seit 2002 Bereichsleiter Marketing der AOK Bayern

Kontakt: reinhard.harnoss@by.aok.de

## Innovative Strategien zur Förderung aktiver Alltagsmobilität

Wir haben viele Befunde, dass sich unsere Kinder zu wenig im Alltag bewegen und im Durchschnitt nicht auf die von der WHO empfohlene Stunde täglicher Bewegung kommen. Die Folgen sind Koordinationsschwächen, Haltungsschäden, Konzentrationsschwächen, Übergewicht sowie Erkrankungen. Abhilfe könnte vermehrtes Zufußgehen und Radfahren bieten, aber die Welt unserer Kinder ist stark vom Autoverkehr dominiert das beginnt schon im Kinderzimmer. 2/3 aller Mobilitätsspielzeuge sind Kraftfahrzeuge. Fahrräder kommen kaum im kindlichen Spiel vor. Das war einer der Ansatzpunkte für das Projekt „BAMBINI – Move smart from the start“. Im Rahmen dieses EU-Projektes wird mit einem großen Holzspielproduzenten kooperiert, und wurden Mobilitätsspielzeuge für Sanfte Mobilität entwickelt. Weil künftig auch Radfahren Teil des Kinderspieles im Kinderzimmer sein sollte.

Bambini hat das Ziel, Vorschulkinder in Bezug auf aktive Mobilität zu sozialisieren.

Das geht weiter über den Kindergarten, wo in Graz flächendeckend positiv zum Radfahren motiviert wird und zwar durch Training der Kindergartenpädagogen, durch Rad fahren Lernen mit dem Laufrad, Anhängerleih für den Weg zum Kindergarten, Skulpturen- und Geschichtenwettbewerb etc. Immer geht es aber darum, das Rad als etwas Lustvolles und Freude Gebendes, also als etwas ganz Normales hinzustellen. Ganz im Gegensatz zu vielen Kinderbüchern, wo das Radfahren als etwas Gefährliches hingestellt wird, wo zuerst Schutzrüstung angelegt werden muss, bevor man damit überhaupt mit dem Radeln beginnen kann. Die Sozialisierung zur aktiven Mobilität ist schon im Vorschulalter wichtig und natürlich auch in der Schule.

Der dänische Bewegungsexperte Martin Gertz, der in der Stadt Skanderborg (Dänische Partnerstadt im EU-Projekt Active Travel) nur dafür angestellt wurde, dafür zu sorgen, dass Erwachsene eine halbe und Kinder eine Stunde aktiv mobil sind, sagt Folgendes: „Bei uns im Skandeborg fragen die Lehrer die Erstklässler jeden Morgen die Kinder: „Habt ihr alles dabei: die Schultasche, die Hefte, das Federpennal und euer Fahrrad!“ Das alles gehört zu den normalen Dingen, die ein Schüler in Skanderborg braucht. Es ist wichtig, in der ersten Lebensphase die aktive Mobilität als „das Normalste der Welt“ zu erfahren. Wie eine repräsentative Untersuchung in Österreich zeigt, ist es dabei nicht notwendig, bei den Kindern sehr viel Überzeugungsarbeit zu tätigen, weil Kinder, wenn sie freie Wahl hätten, am liebsten mit dem Rad zur Schule kämen.

Natürlich sind Interventionen für Erwachsene auch wichtig, z.B. wenn sie zu bestimmten Lebensabschnitten passieren, z.B. beim Umzug als Neuzuzieher oder wenn sich eine Familie vergrößert oder beim Umstieg von der Volksschule in eine weiterführende Schule. Hier wurde im Rahmen des EU-Projekts BICY ein spezielles Radfahrtraining für Sekundarschüler entwickelt und durchgeführt.

Was für den ersten Lebensabschnitt gilt, ist auch im fortgeschrittenen Alter wichtig. Genaugenommen ist es nie zu spät mit der Alltagsbewegung zu beginnen. Untersuchungen zeigen wenig überraschend, dass körperlich Aktive länger mobil bleiben, aber interessant ist, dass selbst, wenn man schon an der Schwelle zur Abhängigkeit/Behinderung steht, durch regelmäßige Alltagsbewegung wieder rasch ein Gegensteuern möglich ist. Hier setzen gleich mehrere EU-Projekte an: Healthy Region und Active Access, beide Projekte nutzen Pedelecs (Pedal Electric Bicycles), um diese Zielgruppe anzusprechen. Im Rahmen von Testwochen, welche evaluiert wurden, hat sich herausgestellt, dass diese Mobilitätsalternative bei Senioren sehr beliebt ist. Als Nutzen wurden am häufigsten genannt:



Erweiterung des Aktionsradiuses/Einzugsbereichs, Gesundheit, Steigungen überwinden und soziale Vorteile (gemeinsames Radeln möglich). Aber es wurden auch Verbesserungsmöglichkeiten gesehen, vor allem im Bezug auf sichere, witterungsgeschützte Abstellanlagen.

Der Einsatz der Pedelecs brachte für einige auch ein neues Stadtgefühl, wie es ein Teilnehmer auf den Punkt brachte

„Man erlebt die Umgebung anders, wenn man mit dem Pedelec fährt, anstatt mit dem Auto.“

#### Annex:

Die Forschungsgesellschaft Mobilität arbeitet schon seit Jahren in EU-Projekten an der Verknüpfung von Alltagsbewegung und Mobilität. Aktuell sind Projekte wie LifeCycle, Active Access, BAMBINI, Active Travel Network oder Healthy Region gerade in Umsetzung oder soeben abgeschlossen.

Alle Projekte beschäftigen sich mit der Attraktivitätssteigerung der aktiven Mobilität – also der Fortbewegung mit eigener Körperkraft.

#### **ACTIVE ACCESS -**

##### **Encouraging Active Travel for Short Trips to Improve Health and the Local Economy**

Auftraggeber: EC /EACI : (Executive Agency for Competitiveness and Innovation)

Thema / Ziele:

Das Projekt verbindet zwei Hauptanliegen im Zusammenhang mit nachhaltigem Stadtverkehr: Die Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen in der unmittelbaren Wohnumgebung für aktive Mobilitätsarten und die Verbesserung des Fitnesszustands / der Gesundheit durch vermehrtes Zufußgehen und Radfahren.

- Förderung des Zufußgehens und Radfahrens für kurze Strecken
- Erhöhung des Bewusstseinsstands für den Zusammenhang Gehen und Gesundheit
- Veränderung der Gewohnheiten / des Verhaltens hin zu einem weniger
- autoorientierten Lebensstil
- Energieeinsparung und Reduktion der negativen Auswirkungen auf die Gesundheit,
- das soziale Leben und die Umwelt
- Stärkung der lokalen Wirtschaft

Projektleiter: Robert Pressl, [pressl@fgm.at](mailto:pressl@fgm.at), mobil.: 069918104513

Projektwebsite: [active-access.eu](http://active-access.eu)

**BAMBINI - move smart from the start**

Auftraggeber: EC/ EACI (Executive Agency for Competitiveness and Innovation)

Thema:

Sozialisierung von Vorschulkindern und ihrer Eltern zur aktiven Mobilität

- Thematisierung der Sanften Mobilität in Geburtsvorbereitungskursen („Mit dem Baby mobil ohne Auto“)
- Entwicklung und Verbreitung von Mobilitätsspielzeugen zum Thema Radfahren (zur Förderung der Sanften Mobilität in Kinderzimmern)
- Erstellung von Anschauungsmaterial zum Radfahren für Vorschulkinder
- Kindergarten-Radfahrprogramm
- Strategien zur Verbreitung von Wohn- und Spielstraßen

Projektleiter: Karl Reiter, reiter@fgm.at, mobil.: 069918104523

Kurzinformationen: [http://www.mobile-bambini.eu/docs/1304/BAMBINI\\_](http://www.mobile-bambini.eu/docs/1304/BAMBINI_)

Standard\_Presentation\_web\_new\_logos\_DE.ppt

[http://www.mobile-bambini.eu/docs/1304/20101213\\_DE.pdf](http://www.mobile-bambini.eu/docs/1304/20101213_DE.pdf)

Projektwebsite: [www.mobile-bambini.eu](http://www.mobile-bambini.eu)

**Informationen zum Vortragenden**

Dipl.-Ing. Karl Reiter

Studium Wirtschaftsingenieurwesen – Maschinenbau, seit 1992 tätig in der FGM

Arbeitsschwerpunkte: Verkehrssozialisierung, Mobilitätserziehung, Kampagnen zur Verhaltensänderung im Mobilitätsbereich, Aktive Mobilität (zu Fuß gehen und Rad fahren), Verkehr und Gesundheit, Know how transfer und Training, Energieeffizienz und Mobilität, Mobilitätsmanagement für Betriebe und Schulen

Kontakt: reiter@fgm.at

## Da geht was! – Aktive Alltagsmobilität zu Fuß

WildUrb wurde 2010 von Christine Knapp und Doris Rittberger mit dem Ziel gegründet, einen körperbewussten, naturnahen und gleichzeitig urbanen Lebensstil zu fördern. Umwelt, Gesundheit und Freiheit – das sind die Themen, mit denen die WildUrb-Community sich auseinandersetzt, Vernetzung ließe sich noch ergänzen. Dreh- und Angelpunkt ihres Wirkens ist das Gehen als wiederentdeckte Mobilitätsform.

### Aktivitäten

WildUrb veranstaltet Social-Events, Outdoor-Spiele und Öko-Projekte. Außerdem fungiert die Community als Medienherausgeber. Wichtige aktuelle Aktivitäten sind unter anderem:

**Wien geht um**, ein Experiment im Rahmen der Wiener Mobilitätswoche. Etwa 199.000 Schritte wären nötig um die Stadt einmal zu umrunden. Wie oft das den Mitgliedern der Community innerhalb einer Woche gelingt, will WildUrb mittels Schrittzähler-Application für Smartphones und Pedometern herausfinden.

**In 80 Tagen um die Welt** – Das Projekt „Wien geht um“ dient unter anderem als Testlauf für den Versuch, die Welt zu umrunden und rechtzeitig zur Weltklimakonferenz in Durban virtuell anzukommen.

**Buchprojekt „Wien geht“** - Das mittlerweile in zweiter Auflage herausgegebene Buch präsentiert „Tracks“, also Wander- und Spazierwege und „Points“, interessante Orte in und um Wien. Testimonials wie Kabarettist Roland Düringer oder Soziologe Ernst Gehmacher unterstützten das Projekt mit eigenen Beiträgen.

**Buchprojekt „Mission Wien“** - An dem Buch für Kinder von acht bis zwölf Jahren wird noch gearbeitet. Wenn es fertig ist, schickt es seine junge Leser auf Erkundungstour durch alle Bezirke der Stadt.

### Vernetzung

Die Vernetzung ihrer Mitglieder und Unterstützer ist zentraler Bestandteil der Tätigkeit von WildUrb. Das Angebot der Community richtet sich daher vor allem an Menschen, die mit Neuen Medien vertraut sind. Mobile Endgeräte wie zum Beispiel Smartphones machen interaktive Web 2.0-Anwendungen auch unterwegs zugänglich und spielen daher bei der Vernetzung von WildUrb eine entscheidende Rolle.

**Urbwalker** - Ein Protagonist unter diesen Anwendungen ist die von WildUrb entwickelte Smartphone-App Urbwalker, ein Schrittzähler samt Zugang zum eigenen Social Media-Netzwerk auf [urbwalker.at](http://urbwalker.at).

Die wichtigsten Netzplattformen der Community sind ihre Website [wildurb.at](http://wildurb.at) und Social Media, außer [urbwalker.at](http://urbwalker.at) namentlich Facebook, MySpace und Twitter. 1820 Menschen haben bisher (Stand 16.09.2011) für die Facebookseite von Wildurb auf den „Gefällt mir“-Button geklickt.

Für sich und ihre Ziele macht die Community intensiv PR-Arbeit. Zahlreiche Medien, unter anderem der Kurier, die Wiener Zeitung und Ö1 haben über Projekte und die Macherinnen von WildUrb berichtet.

## Der Urb



Das grüne Wesen ist Markenzeichen und Sinnbild von WildUrb.

## Informationen zu der Vortragenden

### Doris Rittberger

Doris geht lieber zu Fuß. Vom Büro zum Kunden und von dort nach Hause. Auch von zu Hause in die Stadt geht sie gern. Einfach so. Von da nach dort. Der Weg hierher war ein weiter. Seit 1993 ist sie mit der eigenen Agentur gemeinsam mit Jine selbständig. Sie liebt Design und Technik, Kommunikation und Menschen. Vor allem aber liebt sie es, eigene Wege zu entdecken und die Herausforderung Hindernisse zu überwinden. Menschen für WildUrb zu begeistern, findet sie besonders spannend.

Kontakt: [doris.rittberger@wildurb.at](mailto:doris.rittberger@wildurb.at)

## **„Die Stadt liegt dir zu Füßen!“ Eine Liebeserklärung an die Sanfte Mobilität**

Die Stadt Graz startete im Jahr 2010 unter dem Motto „Graz steigt um!“ ein neues Kampagnendesign zur Sanften Mobilität (Umweltverbund), eine verkehrspolitische Ausrichtung, die seit über 20 Jahren aktiv verfolgt wird.

Neu sind das einheitliche Erscheinungsbild und die Kommunikationslinie zur Sanften Mobilität, die sich von konventionellen Werbestrategien und klassischen Informationskanälen deutlich unterscheiden.

Das Jahr 2011 steht unter dem Motto des Stadterlebnisses Zufußgehen. Mit einem alternativen, bunten, interaktiven, kommunikativen und partizipativen Programm wird von Mai bis September 2011 den GrazerInnen die Stadt zu Füßen gelegt.

Problemstellung aus fachlicher Sicht ist die Erkenntnis, dass in Europas Städten der Modal Split des Fußverkehrs stetig zurückgeht. So auch in der Stadt Graz, was u.a. auf die Zunahme der Wegentfernungen als Folge der dezentralen Siedlungsentwicklung zurückzuführen ist, aber auch den steigenden Kfz- und Führerscheinbesitz (lediglich bei letzterem zeichnet sich erstmals der Trend ab, dass junge Menschen seit kurzem seltener den Führerschein erwerben).

Motivations- und Informationskampagnen werden im Radverkehrs- und öffentlichen Verkehrsbereich seit langem angewandt, um das Mobilitätsverhalten in Richtung Sanfte Mobilität zu bewegen - beim Zufußgehen gibt es national wie international bislang wenige Konzepte, um der Abnahme der ursprünglichsten menschlichen Fortbewegungsart entgegenzuwirken: als Ausnahme gilt die erfolgreiche Kampagne „Kopf an – Motor aus“.

Die Stadt Graz versucht daher, in der Kommunikation des oftmals ausschließlich unter technischen Gesichtspunkten gesehenen und vermittelten Themas Verkehr einen neuen Weg zu gehen: Die Kampagne „Die Stadt liegt Dir zu Füßen!“ versucht, das Thema Sanfte Mobilität neu zu positionieren, indem die Gefühlswelt der GrazerInnen durch sinnliche und erlebbare Elemente sowie emotionale Appelle angesprochen werden und gleichzeitig Informatives durch ExpertInnengespräche vor Ort und durch Social Media vermittelt wird.

Die Kampagne „Die Stadt liegt Dir zu Füßen!“ richtet sich an verschiedene Zielgruppen: Die der UmsteigerInnen, also vor allem AutofahrerInnen, die gewillt sind, ihre kurzen Autowege durch Wege zu Fuß zu ersetzen, denn 10% aller Pkw-Fahrten sind unter 1 km lang, 30% aller Pkw-Fahrten sind unter 3km lang und 50% aller Pkw-Fahrten sind unter 5 km lang.

Daneben richtet sich die Kampagne an FußgängerInnen als Gruppe der ökologischsten VerkehrsteilnehmerInnen, um ihnen Wertschätzung, Spaß und Freude an der Sanften Mobilität entgegenzubringen.

### **Eine Bewußteinkampagne mit Zwei Schwerpunkten**

#### KOMMUNIKATION im mobilen Kommunikationsbüro, dem Haus des Gehens

im Haus des Gehens (dem mobilen Kommunikationsbüro) und über Social Media.

In der Kampagne „Die Stadt liegt Dir zu Füßen!“ ist die Kommunikation das wichtigste Element. Über das Thema Zufußgehen soll gesprochen, diskutiert, nachgedacht, gelacht, geschmunzelt, angeregt, gestaunt und geflüstert werden. Die Kampagne macht neugierig und das Zufußgehen in Graz wird in

den Köpfen der GrazerInnen positiv verankert. Sie liefert informative, spannende, anregende, humorvolle und fachlich kompetente Inhalte als „Gesprächsstoff“.

Besonders wichtig ist dabei die Partizipation der GrazerInnen: Sie sind Teil einzelner Aktionen und Interventionen und werden zum Mitmachen, Fortführen und Weiterdenken angeregt.

Die Kampagne vernetzt und macht Spaß!

#### AKTIONEN, INTERVENTIONEN und PERFORMATIVES

Sie finden in verspielter, liebevoll-beglückender, performativer und alternativer Form von Mai bis September 2011 an verschiedenen Orten in Graz statt.

Die Aktionen sprechen Menschen aller Altersklassen, jeglicher Herkunft und alle VerkehrsteilnehmerInnen an. Sie „stolpern“ zufällig darüber oder sind explizit dazu eingeladen und stellen die Möglichkeit in den Raum (der Welt ;- ) , statt mit dem Auto, dem Bus oder der Straßenbahn zu fahren, zu Fuß zu gehen.

Eines haben alle Aktionen gemeinsam: Sie berühren Menschen so, dass sie davon erzählen, mitmachen und sich inspirieren lassen. Die Kampagne macht Lust aufs Zufußgehen!



#### **Informationen zu den Vortragenden**

##### M.Ed. Gudrun Uranitsch

Referentin für Mobilität, Büro Bürgermeister-Stellvertreterin Lisa Rucker, Stadt Graz

Kontakt: Gudrun.Uranitsch@stadt.graz.at

##### Maria Reiner

MANAGERIE e.U.

Kontakt: m.reiner@managerie.at

**Motorikpark Gamlitz**

*Fehlt noch*

**Informationen zum Vortragenden**

Dr. Georg Werthner, MBA

Olympiazehnkämpfer 1976, 80, 84, 88

Kontakt: [georg.werthner@aon.at](mailto:georg.werthner@aon.at)

## Life Cycle – mit dem Rad zur Gesundheit

### Elektrofahrräder als gesunde Alternative zum Auto

Vorab – im Zusammenhang mit dem Thema Gesundheit sehen wir rein die PEDELECS, jene mit eigener Muskelkraft antreibende Fahrräder, die durch Elektromotoren eine Fahrunterstützung bis zu einem Tempo von 25km/h bekommen – danach schalten sie die unterstützende „unsichtbare Hand, die anschiebt“ ab.

Ein Omafahrrad? Ein stylischer Gag für Early adopters?

Vom bmvit finanziell unterstützten ways2go Projekt „Fem-el-bike“ (Kooperation von FACTUM OHG, FGM-AMOR und RDC) konnten Einblicke in die Chancen des Elektrofahrrades vor allem im Alltagsleben von Frauen gewonnen werden. Ca. 6000 Interviews, davon 1000 ausführliche nur mit Frauen in ganz Österreich und mehrmonatige Tagebuchaufzeichnungen von 10 „Modellradlerinnen“ zeigen auf, dass das E-bike u.a. einiges an Gesundheitspotential zu bieten hat. Vor allem Frauen schätzen die neuen Möglichkeiten: das Anfahren aus dem Stand mit schweren Einkaufstaschen oder Radanhängern belastet die Knie nicht mehr. Längere Radtouren sind auch für Ungeübte zu bewältigen. Nach mehrjähriger „Radenthaltbarkeit“ wird der Wiedereinstieg vergnüglich erlebt. So meinten zwei der „Testradlerinnen“: **„Mit dem Elektrofahrrad kann ich mit meinen sportlichen und jüngeren Freunden bei gemeinsamen Ausflügen ohne Anstrengung mithalten – darüber bin ich sehr froh!“** (Hausfrau, 70 Jahre) oder **„Mein Mann ist ein Wander- und Spaziergummel. Mit dem e-bike hat er seine volle Freude und fährt stundenlang mit mir mit. Und er genießt es sogar!“** (Kindergärtnerin, 45 Jahre).



Gesundheit ist hier somit weiter als „nur“ der physische Allgemeinzustand zu sehen – im Sinne der WHO Definition vom „Zustand des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlergehens“.



Doch um den Aktivitätsgewinn sicher zu gestalten sind einige Vorkehrungen ratsam – ebenfalls aus „Fem-el-bike“ erarbeitet:

Vor jedem Kauf eines Pedelec ist es wichtig, dass sich der /die BenutzerIn im Klaren sind, wofür sie das Elektrorad tatsächlich vorrangig einsetzen wollen – als reines Sportgerät oder Alltagsrad. Denn die dazugehörigen Accessoires sollen dann darauf abgestimmt sein.

So zum Beispiel die Frage: Wieviel transportieren Sie? Haben Sie einfaches Handgepäck bei sich, soll der Gepäckträger öfter auch schwere Einkäufe transportieren können oder wollen Sie Ihre Kinder im Anhänger dabei haben?



Besonders wichtig: Mindestens eine Stunde, am besten aber einen halben Tag sollte man für das Ausprobieren der neuen Eigenschaften bzw. Eigenheiten des E-bikes investieren.

Um den Verkehrsalltag dann auch gesund zu er- und überleben gilt folgender Tipp: Angesichts der leichter zu erreichenden und konstant zu haltenden höheren Geschwindigkeiten im Vergleich zu den DurchschnittsrädlerInnen sollte man das Miteinander am Radweg kooperativ gestalten. Ausreichende Abstände zum Vordermann halten und beim Überholen bedenken, dass die anderen RadlerInnen, aber auch Autofahrer und Fußgänger die eigenen Möglichkeiten falsch einschätzen und ev. zu spät oder erschrocken reagieren.

### **Informationen zur Vortragenden**

Dr. Christine Chaloupka-Risser

FACTUM OHG, Gesundheits- und klinische Psychologin, Verkehrspsychologin

Kontakt: [christine.chaloupka@factum.at](mailto:christine.chaloupka@factum.at)

## **su:b:city – Schnell und bequem mit dem Rad in die City**

### **su:b:city - Schnell und bequem mit dem Fahrrad aus dem Stadtumland in die City**

Der Anteil des Umweltverbundes am Stadt-Umland-Verkehr ist im typischen österreichischen Ballungsraum signifikant niedriger als der innerstädtische Anteil. Ein großer Anteil dieser stadtgrenzenüberschreitenden Fahrten geht von den Randgemeinden - dem so genannten Speckgürtel - aus, einem Bereich, der innerhalb eines 5-25km Radius vom Stadtzentrum liegt.

Im Rahmen des Projektes su:b:city (suburbia:bike:city) wurde untersucht, in welchem Umfang ein integrierter Ansatz aus Infrastrukturmaßnahmen (hochrangige Radinfrastruktur) und verbesserter Fahrzeugtechnologie (E-Fahrrad bzw. Pedelec) zur Erhöhung des Radanteils am Stadt-Umland-Verkehr beitragen könnte.

### **Standards für hochrangige Radinfrastruktur**

Hochrangige Radinfrastruktur sollte die Funktion im Radverkehrsnetz übernehmen, die heute den Bundesstraßen im Autoverkehrsnetz zukommt. Ähnlich wie für diese sollten auch für hochrangige Radrouten einheitliche, für ganz Österreich gültige Standards gelten.

Im Rahmen einer breit angelegten Literaturstudie wurden Mindestanforderungen an hochrangige Radinfrastruktur erarbeitet und Vorschläge für die Parameter Projektierungsgeschwindigkeit, Breite (daraus abgeleitet auch Leistungsfähigkeit), Radien für Kurven sowie Kuppen und Wannen, maximale Steigung und Oberflächenqualität sowie Empfehlungen zu Abstellanlagen gemacht.

### **Pedelec vs. Fahrrad**

Pedelecs (Pedal Electric Cycles) sind Fahrräder, die zusätzliche Unterstützung durch einen Elektromotor bieten. Bergfahrten und Fahren bei Gegenwind werden damit speziell für wenig trainierte Personen leichter. Sie bieten im Vergleich zum konventionellen Fahrrad höhere Geschwindigkeiten bei gleicher Kraftanstrengung, sind durch Elektromotor und Akku aber auch deutlich schwerer als herkömmliche Fahrräder.

Für su:b:city hat das Projektteam den ExtraEnergy Pedelec-Test 2009/2010 detailliert ausgewertet, mit dem Ergebnis, dass gute Pedelecs im Schnitt eine Geschwindigkeit von 20 km/h ohne Schwitzen, eine Reichweite von 30 km (dann ist ein Aufladen des Akkus notwendig) und einen Unterstützungsfaktor von 100% (Verdoppelung der Tretleistung) bieten. Gute Pedelecs kosten zwischen 1.500 und 4.200 Euro, dadurch bedingt ist auch die Notwendigkeit nach sicheren Abstellmöglichkeiten (Zusatzausstattung Stromanschluss!) höher als bei durchschnittlichen Fahrrädern ohne Elektroantrieb. Die meisten Pedelec-Akkus können ausgebaut und unabhängig vom Rad an der Steckdose geladen werden, was die Handhabung zB. im Vergleich zu E-Autos deutlich vereinfacht.

### **Nutzerpotential und Fallstudie**

Ergebnisse aus dem Projekt Landrad in Vorarlberg zeigen, dass Pedelecs zu einer Attraktivierung des Fahrradfahrens führen: Die Fahrleistung der Testpersonen stieg um den Faktor 4, der Umweltverbundanteil (alle Verkehrsmittel außer Pkw) stieg von 46% auf 68%, dh. es wurden größtenteils Fahrten vom Pkw auf das Pedelec verlagert, nur Wenige stiegen vom öV auf das Pedelec um.

Umgelegt auf die su:b:city-Fallstudien-Region Wien und Umgebung ergibt sich auf Basis der Landrad-Daten durch den Umstieg von Pkw auf Pedelec ein Potential von ca. 400.000 eingesparten Pkw-Fahrten - das entspricht 2,0 Mio. Fzgkm bzw. 2,3 Mio. Pkm - pro Jahr.

Ein weiterer Bestandteil der Fallstudie war die Festlegung der Lage einer hochrangigen radialen Radroute. Eine Strukturdatenanalyse ergab, dass das größte Nutzerpotential für eine solche Radroute im Südwesten Wiens liegt. Anschließend wurde der Verlauf dieser Radroute zwischen Mödling und Wien 10 straßenzuggenau festgelegt.

### Iso-Energeten-Ansatz

Mit dem Unterstützungsfaktor aus dem Pedelec-Test kann bereits grob abgeschätzt werden, wie viel größer die Reichweite eines Pedelecs - bei gleichem Einsatz von Körperenergie - im Vergleich zum konventionellen Fahrrad ist. Aufbauend auf diesen Ergebnissen ist es dem Projektteam gelungen, den Ansatz weiter zu verfeinern und GIS-unterstützt auf das Straßennetz von Wien und Umgebung umzulegen. Das Ergebnis sind Schaubilder, die zeigen, welcher Einzugsbereich - bei gleichem Körperenergieeinsatz - mit Pedelec bzw. Fahrrad abgedeckt werden kann. Die Umgrenzungslinien der Einzugsbereiche werden als Isoenergeten (Linien gleichen Energieverbrauchs) bezeichnet. Der große Vorteil dieser Methode ist, dass der zugrunde liegende Formelapparat ortsunabhängig ist und für beliebige Netze automatisiert angewendet werden kann.

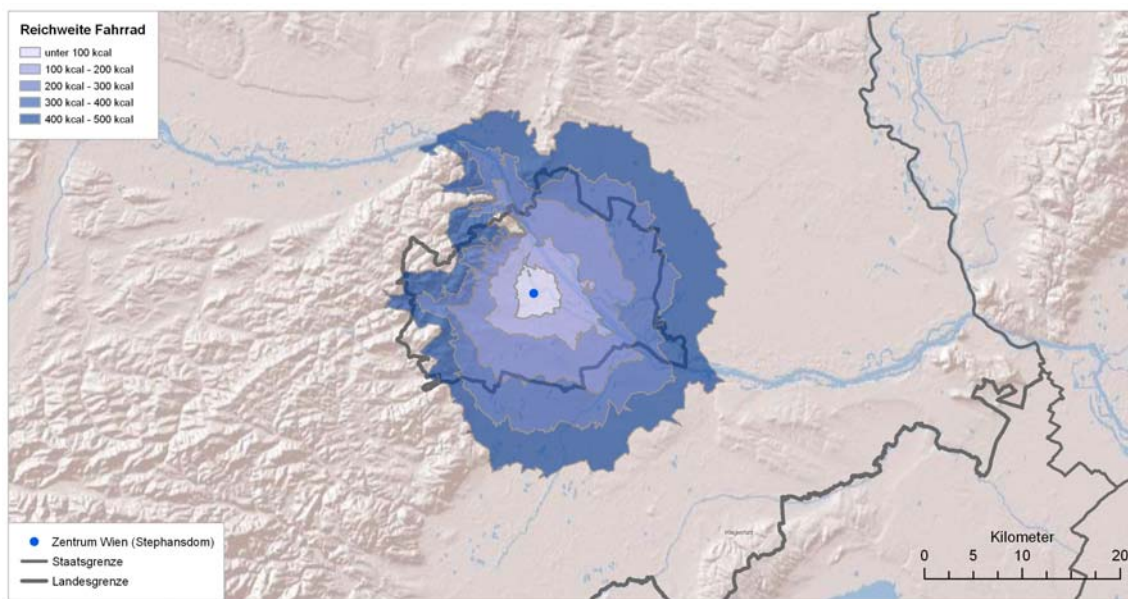


Abb. 1: Isoenergeten (kcal) für den Bezugspunkt Stephansdom (Zentrum Wien) mit Höhenmodell im Hintergrund

### Evaluierung

Das Einsparungspotential durch Verlagerung von Fahrten vom Pkw zum Pedelec für die Fallstudienregion Wien und Umgebung liegt bei 350 Tonnen Einsparung CO<sub>2</sub> im Jahr, das entspricht 93.000 Liter Treibstoff oder 12.500 km mit einem durchschnittlichen PKW. Der monetarisierte Gesundheitsnutzen durch das Plus an Radverkehr beträgt rund 16 Millionen Euro pro Jahr.

**Informationen zum Vortragenden**

Dipl. Ing. Martin Niegl

KOMOBILE w7 GmbH

Tätigkeitsbereiche: Stadterneuerung, Regional-, Stadt- und Gemeindeplanung, Standortberatung, Raum- und Umweltverträglichkeit, Projektmanagement, Vergabeberatung, BürgerInnen-Beteiligung, Lokale Agenda 21, Großgruppen, Kinder- und Jugendbeteiligung, Konfliktprävention, Wirtschafts- und Umweltmediation, Organisationsberatung, Strategieberatung, Coaching, Teamentwicklung

Kontakt: [emrich@emrich.at](mailto:emrich@emrich.at)

## "The Revolution of Urban Mobility will be Cycling Optimized!"

Für viele Menschen ist das Rad zu einem unverzichtbaren Wegbegleiter geworden. Preis, Geschwindigkeit, Umweltfreundlichkeit und der maximal zu erzielende Freiheitsgrad sind nur einige der vielen Argumente, die das Rad als ultimatives Mobilitätsmittel nicht nur in der Stadt vorzuweisen hat.

Wir behaupten allerdings, es gibt immer noch mehr Menschen, die in der Stadt davor zurückschrecken, mit dem Rad tägliche Wege zurück zulegen. Nach einer eigens durchgeführten Studie mit 150 TeilnehmerInnen zeigte sich, dass rund 1/3 wegen mangelnder Orientierung lieber zu Autoschlüssel oder ÖPNV Ticket greift.

Bitte stellen Sie sich einen kleinen Ausschnitt von Straßen um Ihr Zuhause vor. Sie sehen ein Netz von unterschiedlichen Straßen, die jeweils für sich, unterschiedliche Charakteristika aufweisen. Um Ihr Zuhause kennen sie diese Charakteristika ganz genau und wissen, welche Straße Sie mit dem Rad bevorzugen und welche Sie lieber meiden (wer rauft schon gern mit einem 20Tonne?). Meist ist es nur eine, oder zwei Querstraßen, die eine idyllische Wohn- & Spielstraße von einer Autobahn-ähnlichen Hauptverkehrsader trennen.

Und nun stellen Sie sich vor, Sie könnten immer und überall auf dieses Know-How zurückgreifen, ohne dort jahrelang gewohnt zu haben.

Doch woher kommt dieses Know-How und wie bringt man es an die Frau/an den Mann, wie bringt man die Menschen dazu es haben zu wollen? Beginnen wir von hinten:

- 1.) Die Menschen wollen es schon, und zwar von sich aus: Man braucht nur die Trends erkennen: Radfahren, Umweltbewusstsein, Smartphones & Apps, Freiheitsverlangen bzw, Unabhängigkeitswunsch.
- 2.) Mittlerweile besitzt jeder Dritte (weltweit) ein Smartphone, Tendenz stark steigend. Jeden einzelnen Tag werden auf diesem Planeten 400.000 Android-Smartphones aktiviert.
- 3.) Know-How? Weltweit in allen wichtigen Großstädten sind Fahrradboten/-innen als Eilkuriere die umweltfreundlichen Helfer. Nur mit perfekter Ortskenntnis ist es möglich den hohen Anforderungen des Alltages gerecht zu werden.
- 4.) Mit der Brücke zwischen Smartphone und Fahrrad, der weltbesten Handyhalterung schließt sich der Kreis.

Wir konnten mit unserem Projekt einen neuartigen Algorithmus entwickeln, der ein Fahrrad-optimiertes Routenberechnen ermöglicht und somit ein auf die urbanen Gegebenheiten eingestelltes Rad-Navi ermöglicht. Wir sind davon überzeugt dass es sich mit der Unterstützung der Städte zu einem Volks-Navi entwickeln wird und deutlichen Einfluss auf Mobilitätsverhalten und somit Lebensqualität in der Stadt haben wird.

### Informationen zum Vortragenden

Daniel Kofler

BikeCityGuide APPS OG