



»WIR MÜSSEN LERNEN, KOGNITIV MIT DER DIGITALEN REALITÄT UMZUGEHEN«

Interview: Gerfried Stocker, Ars Electronica – Seite 12



MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Foto: fotolia



vcö magazin

P.b.b. Verlagspostamt 1050 Wien Zulassungs-Nr. GZ 02Z030778M

# Abgefahren – Jugend & Mobilität

Internet, Computer, Mobiltelefon – die Mobilität junger Menschen läuft vor allem über Infrastrukturen abseits von Straße und Bahn.

Von Christian Höller

**M**obilität bedeutet für junge Menschen anderes als für ihre Eltern. Vernetzung via Internet, Computer und Mobiltelefon ist Alltag. Computer, Mobiltelefon, Notebook, Internet haben das Auto als Leittechnologie abgelöst. Für die junge Generation ist es selbstverständlich, dass die Technologie sich ihren Bedürfnissen unterordnet und nicht umgekehrt. Unser Verkehrssystem mit Staus und Unfällen auf der Straße, mangelhaftem Angebot und schlechter Verknüpfung von Bussen und Bahnen samt langen Wartezeiten, sieht da sehr alt aus.

Die Herausforderung für die Verkehrspolitik ist es, diese Entwicklung als Chance zu begreifen, indem sie an der Haltung der Jugendlichen, die die Mobilität der Zukunft prägen werden, anknüpft. Die neuen Technologien bieten dem Öffentlichen Verkehr bessere Zugänge zu Jugendlichen denn je, weil sie Zugangsbarrieren beseitigen: Fahrplanauskunft

im Internet, Verspätungsabfrage in Echtzeit, Internet- und Handyticket. Taktverkehr ist für die bestens vernetzten jungen Menschen ein selbstverständlicher Anspruch. In der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung entscheidet heute die Generation der Autoboomer, schnürt Infrastrukturpakete für den Straßenbau und schreibt die Autoprägung ihrer eigenen Jugend fort, als das Auto für Freiheit stand.

Die jungen Menschen organisieren sich mit den neuen Medien. Die Besetzung des Audimax an der Wiener Universität machte das anschaulich. Ähnliche Zusammenschlüsse können die Autoindustrie zu neuen Angeboten zwingen oder öffentliche Institutionen zu Verkehrsmaßnahmen. Mit Jahresbeginn verlängerte der Oberösterreichische Verkehrsverbund den Jugendtarif bis zum 21. Geburtstag. Österreichweit beispielgebend. Am Anfang stand die Unterschriftensammlung einer jungen Frau via Internet.

## City-Maut wirkt

**B**is zum Jahr 2020 wird die Bevölkerungszahl in der Region Wien um mehr als zehn Prozent steigen. Wenn sich das Verkehrsverhalten nicht ändert, bedeutet das auch eine Zunahme des Autoverkehrs in Wien. Schon heute fühlen sich mehr als 300.000 Menschen in Wien von Verkehrslärm belastigt. Laut GfK-Umfrage wollen 80 Prozent der Bevölkerung Wiens Maßnahmen, die den Autoverkehr verringern.

In sieben europäischen Städten gibt es bereits City-Mauten. Sie verringern den Autoverkehr und stärken den Öffentlichen Verkehr. Eine City-Maut ist auch in Wien gut geeignet, um die Verkehrsbelastungen zu verringern.

Mehr Informationen zum Thema City-Maut gibt es unter [www.vcoe.at/citymaut](http://www.vcoe.at/citymaut)

2010-01

VCÖ  
Bräuhausgasse 7–9  
1050 Wien  
T +43-(0)1-893 26 97  
F +43-(0)1-893 24 31  
E [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)



### Jugend-Stil



Jugendliche müssen in die Verkehrsplanung eingebunden werden, damit sie ihren Mobilitätsmix aus der Teenagerzeit ins Erwachsenenwerden mitnehmen können.

Seite 3

### Ferngehen



Junge Menschen leben in einer globalen, digital vernetzten Welt. Die wachsende virtuelle Mobilität wird genützt, um die physische zu optimieren.

Seite 4

### Scooterständer

Wo immer sich junge Leute politisch äußern können und Gehör finden, ist Mobilität ein ganz wichtiges Thema und werden Ideen Wirklichkeit.



Seite 10

kommentar

# Von Peak-Oil zu Peak-Auto

Von Martin Blum  
VCÖ-Verkehrspolitik

Frei und unabhängig zu sein, das sind starke Sehnsüchte. Für Jugendliche haben diese Begriffe bei der Loslösung und dem Finden des eigenen Weges noch stärkere Anziehungskraft. Die

Suche danach verläuft oft mit weiten Schlingen und führt zwischenzeitlich zum Gegenteil des Angestrebten, bis – im besten Fall – schließlich ein eigener Weg gefunden ist.

In den 1960er-Jahren bekamen Freiheit und Unabhängigkeit plötzlich den Namen Auto. Örtliche Bindungen und Beziehungen wurden weniger wichtig. Ausbrechen aus der gewohnten Umgebung war plötzlich leicht möglich, ob im Urlaub, in der Freizeit oder durch Pendeln zur Arbeit.

## »DIE AUTO-PUBERTÄT IST VORBEI«

Dafür wurde ein Preis bezahlt: Stundenlang die Hand am Lenkrad, den Fuß am Gaspedal, Kinder in Kindersitze gezwängt und festgezurrt ist das Gegenteil von Bewegungsfreiheit. Wir sind abhängig von Erdöl und langen Arbeitswegen, und Straßen in Städten werden von Autos verstopft. Die Kosten für das Autofahren machen in vielen Haushalten ein Drittel des Budgets aus. Das Gegenteil von Unabhängigkeit also. Die Globalisierung und die Vernetzung der Welt durch das Internet haben Freiheit und Unabhängigkeit ein neues Gesicht gegeben. Den letzten starken Zuwachs bei der Motorisierung gab es zur Jahrtausendwende. Autos sind jetzt zunehmend ein Klotz am Bein. Zu teuer, zu langsam und stinkend noch dazu. Die Jugend zeigt, dass Mobilität künftig anders aussieht. Untersuchungen sagen, dass Jugendliche des Jahres 2010 eher mit Fahrrad oder Öffentlichem Verkehr unterwegs sind als noch vor einigen Jahren. Das Auto wird dann genutzt, wenn es wirklich gebraucht wird. Autobesitz wird weniger wichtig. Die Auto-Pubertät unserer Gesellschaft neigt sich dem Ende zu. Die Zeit, auch in der Verkehrspolitik die Weichen neu zu stellen, ist spätestens jetzt gekommen. Die jährlichen Milliarden-Ausgaben für Straßen sind drastisch zu kürzen, bevor sie zu Fehlinvestitionen werden. Gehen, Radfahren und Öffentlicher Verkehr sind zu forcieren.

Ihre Meinung an: martin.blum@vcoe.at

Impressum:

VCÖ-Magazin – für Mobilität mit Zukunft

Redaktion und Anzeigenleitung:

A-1050 Wien, Bräuhausgasse 7-9  
T +43-(0)1-893 26 97  
F +43-(0)1-893 24 31  
E vcoe@vcoe.at  
www.vcoe.at

Medieninhaber, Herausgeber:

VCÖ, 2340 Mödling  
ZVR 674059554  
Konto: PSK 7.526.525

DVR-Nr. 0539856

UID-Nr. ATU 36822809

Zulassungs-Nr. GZ 022030778 M

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

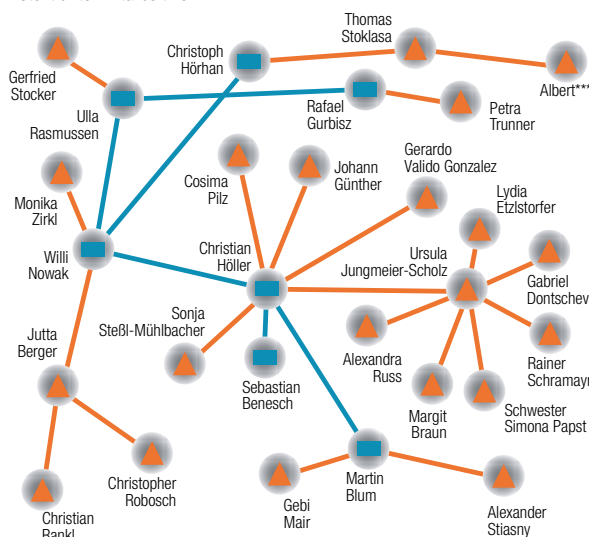
Layout: A BISS Z PRODUCTIONS,

1090 Wien, Nussdorferstraße 16

Herstellung: Druckerei Berger,

3580 Horn, Wiener Straße 80

Erstellt unter Mitarbeit von:



vcö-roundtable

# Viel spricht für eine Pkw-Maut in Österreich

In Österreich gibt es seit dem Jahr 1997 die Autobahn-Vignette für Pkw, seit dem Jahr 2004 die Lkw-Maut auf Autobahnen. Fachleute diskutierten auf Einladung des VCÖ die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut in Österreich.



Fotos: Mario Gegenhuber



Karl Steininger, Uni Graz



Josef Eltantawi, Kapsch TrafficCom AG



Bernhard Schatz, BM für Finanzen



Alexander Biach, Wirtschaftsbund Wien



Friedrich Schwarz-Herda, BM für Verkehr, Innovation und Technologie



Christian Helmenstein, Industriellenvereinigung



Richard Sellner, Institut für höhere Studien IHS

International ist einiges in Bewegung: London, Stockholm und andere skandinavische Städte haben seit Jahren eine City-Maut. Viele Staaten – etwa Slowenien, Tschechien, die Niederlande, Frankreich – planen die Einführung einer Pkw-Maut.

Die Vorteile einer Pkw-Maut gegenüber der Autobahn-Vignette sieht **Karl Steininger, Uni Graz**, darin, dass mit ihr das Verkehrsaufkommen gesteuert und entzerrt und die Finanzlast besser zwischen Viel- und Wenigfahrenden verteilt werden kann. Eine Pkw-Maut von 5 bis 10 Cent pro Kilometer würde die Verkehrsleistung um 5 bis 14 Prozent sinken lassen und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um bis zu 1,6 Millionen Tonnen verringern. Der tatsächliche Effekt hänge vom parallelen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ab.

## »AUFS AUTO BERUFLICH ANGEWIESENE MÜSSEN BERÜCKSICHTIGT WERDEN«

**Josef Eltantawi, Kapsch TrafficCom AG**, dessen Unternehmen bereits in verschiedenen Staaten Pkw-Mautsysteme technisch umgesetzt hat, stellt fest: Es sei vor allem eine Frage des politischen Willens. Eine Pkw-Maut auf dem hochrangigen Netz sei technisch mit der Mikrowellentechnologie (dem System der Lkw-Maut in Österreich) rasch einföhrbar. Auf dem niederrangigen Netz wäre die Pkw-Maut mittels Hybridsystem

(Mikrowelle in Kombination mit Satellitentechnologie) lösbar – in Tschechien werde eine solche Mischung bereits getestet.

Bei Ausgliederung der Asfinag würde ihr zur Finanzierung ihrer Aufgaben das Fruchtgenussrecht an den hochrangigen Bundesstraßen übertragen (im Gegenzug dafür übernahm sie 5,66 Milliarden Euro Schulden). Es besteht kein direkter Konnex zwischen Budgetdefizit und hochrangigem Straßennetz, stellt **Bernhard Schatz, Bundesministerium für Finanzen**, klar. Budgetmittel fließen nur bei der Schieneninfrastruktur.

Drei mögliche Ziele für eine fahrleistungsabhängige Maut identifizierte **Alexander Biach, Wirtschaftsbund Wien**: das Finanzieren der Infrastruktur, umweltpolitische Steuerung und einen Lenkungseffekt. Derzeit sei die Einnahmenseite bei der Straßeninfrastruktur nicht gut diversifiziert, wie der Ausfall bei den Lkw-Maut-Einnahmen in der jetzigen Krisensituation zeige. Eine Pkw-Maut sehe er allerdings kritisch: Alleine in Wien gebe es 20.000 kleine Unternehmen, viele Einzelpersonen-Unternehmen, die auf ein Auto angewiesen seien.

## Vignetten-System bietet keine Steuermöglichkeit

Die Autobahn-Vignette sei ursprünglich als Übergangslösung eingeföhrt worden, erinnert **Friedrich Schwarz-Herda, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie**. Der Preis der Pkw-Jahresvignette sei mit derzeit 76,20 Euro im Vergleich zu anderen Staaten relativ niedrig. Das Vignetten-System funktioniere

gut und sei von den Autofahrenden und der Politik akzeptiert, es sei aber nicht zu 100 Prozent gerecht und biete keine Steuerungsmöglichkeit.

Den Pkw werden derzeit weniger als die Hälfte der durch sie verursachten Kosten angelastet, so **Christian Helmenstein, Industriellenvereinigung**. Er sehe bei der Pkw-Maut die höchste Klimaschutzwirkung. Um Widerstände gegen eine Pkw-Maut zu reduzieren, sei es nötig, Alternativszenarien aufzuzeigen. Würde etwa der Preis der

## »DIE AUTOBAHN-VIGNETTE IST IM VERGLEICH ZU ANDEREN STAATEN BILLIG«

Vignette auf 120 Euro erhöht werden, dann sei eine kilometerbezogene Pkw-Maut für viele Menschen attraktiver.

Dass die verursachten Kosten internalisiert werden können, darin sieht **Richard Sellner, Institut für höhere Studien IHS**, den Vorteil von Pkw-Mauten. Gut wäre ein duales System mit beispielsweise fünf Cent pro Kilometer und Deckelung der Höhe. Das würde die öffentliche Akzeptanz erhöhen.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut wäre fairer als die derzeitige Vignette. Berücksichtigt werden müssen der Datenschutz, allfällige Ausweichverkehre und finanzielle Härten für aus beruflichen Gründen Vielfahrende.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz: Medieninhaber: gemeinnütziger Verein, VCÖ, 2340 Mödling. Geschäftsführer: Dr. Willi Nowak. Grundlegende Richtung gemäß Paragraf 25, Absatz 4 Mediengesetz: Das VCÖ-Magazin ist ein Medium zur Verbreitung der Ziele des VCÖ und dient insbesondere der Förderung ökologisch verträglicher, sozial gerechter und effizienter Mobilität durch Beiträge aus den Bereichen Verkehrspolitik, Verkehrswissenschaft, Verkehrspsychologie und Verkehrssicherheit.

Der VCÖ dankt allen, die die Herausgabe dieses Magazins und des Hintergrundberichts zum Thema finanziell unterstützen: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Land Niederösterreich, Land Tirol.

# Mehr Jugend-Stil in die Verkehrsplanung!

Eine Einbindung Jugendlicher in die Verkehrsplanung – als vollwertige Akteure – ist notwendig, damit sie ihren Mobilitätsmix aus der Teenagerzeit ins Erwachsenwerden mitnehmen können.

Von Cosima Pilz



Foto: UBZ-Stmk.

Junge Menschen zeigen ein Mobilitätsverhalten, das auch für Erwachsene vorbildhaft wäre – nämlich hochmobil zu sein und dabei die meisten Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Allerdings erhalten sie dafür von unserer Gesellschaft kaum Wertschätzung. Auch werden ihre vielfältigen Erfahrungen aus ihrem Alltag in die üblichen Planungsprozesse kaum einbezogen.

»JUNGE LEUTE HABEN IM GEGENSATZ ZU AUTO FAHRENDEN KEINE EIGENE LOBBY«

„Jugend-Stil in die Verkehrsplanung“ heißt die erste interdisziplinär erstellte Studie zum Thema Jugendmobilität in Österreich. Sie wurde im Auftrag des Lebensministeriums vom Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark verfasst und beinhaltet sowohl die Expertise von Verkehrsplanenden als auch jene von Fachleuten aus dem Umwelt- und Jugendbereich, und von Jugendlichen.

Das Hauptergebnis: Nur durch Bewusstseinsbildung über klimafreundliche Mobilität für alle relevanten handelnden Personen und die verbindliche Einbindung von Jugendlichen und derer Bedürfnisse in die Verkehrsplanung, kann der über Jahre praktizierte Mix aus Öffentlichem Verkehr, Gehen und Radfahren für junge Menschen eine echte Alternative zum Autofahren bleiben.

## Öffentlicher Verkehr als Übergangsmittel

Überfüllte Züge und Busse, alte Wagons, Wartezeiten sowie unsichere und unattraktive Fuß- und Radwege gehören zum Mobilitätsalltag Jugendlicher. Sie akzeptieren diese Umstände zwar, sehen „Öffis“ aber als „Übergangsmittel“ zur Überbrückung der Zeit ohne eigenes Auto. Ab dem Führerscheinalter werden bisher umweltfreundlich zurückgelegte Wege dann häufig durch Autowege ersetzt, was auch zur Belastung von Umwelt und Gesundheit führt.

Vor allem in ländlichen Regionen verfügen Jugendliche über weniger faire Mobilitätschancen als Erwachsene. Um mobil zu sein, sind sie auf das Moped, das „Elterntaxi“ oder Mitfahrgelegenheiten im Freundeskreis angewiesen. Gerade im typischen Alter der Ablöse von den Eltern ist allerdings das Bedürfnis nach unabhängiger Mobilität besonders groß. Und die bietet oft nur ein eigenes Auto.

## Initiationsritus Führerschein

Ein Grund dafür, warum Jugendliche in der Verkehrsplanung nicht vorkommen, mag darin liegen, dass die Verkehrsplanung kaum in Kontakt mit Jugendlichen kommt – und dass junge Leute im Gegensatz zu Autofahrenden keine eigene Lobby haben.

Die im Rahmen der Studie befragten Jugendlichen kritisierten, dass ihnen von den Erwachsenen kaum Angebote zur Mitbestimmung gemacht würden. Gerne bräuchten sie ihre Expertise ein. Sie wollen aber ernsthafte und verbindliche Beteiligungsmöglichkeiten, keine „Pseudo-Aktionen“. Die Einbindung in das Mobilitätsverhalten von Erwachsenen erfolgt für Jugendliche derzeit durch den Erwerb

## Mitsprache:

Jugendliche wollen ernsthafte und verbindliche Beteiligungsmöglichkeiten, um ihre Alltagserfahrung einbringen zu können, keine „Pseudo-Aktionen“.

des Führerscheins. Dies sprach ein Experte im Interview für die Studie explizit an: „Meiner Meinung nach ist der Führerschein in unserer Gesellschaft der zentrale Initiationsritus. Die Führerscheinprüfung bedeutet, dass dem Jugendlichen nun eine echte Verantwortung übergeben wird.“

## Jugendliche einbinden

Damit Jugendliche nicht automatisch mit der Führerscheinprüfung von klimafreundlichen Verkehrsteilnehmenden zu Auto fahrenden Erwachsenen werden, braucht es eine verstärkte Bewusstseinsbildung. Darüber hinaus sollten Jugendliche und ihre Bedürfnisse vermehrt in die Verkehrsplanung integriert werden.

Die Zusammenarbeit mit den jungen Leuten verlangt jedoch nach neuen Kompetenzen im Bereich der Kommunikation, die in einer vorwiegend technisch orientierten Verkehrsplanungsausbildung kaum gelehrt werden. Daher ist die Zusammenarbeit verschiedener Sektoren nötig: Verkehrsplanende können weiterhin technisches Know-how einbringen, das pädagogische und didaktische Wissen zur Zusammenarbeit mit Jugendlichen kommt von Fachleuten aus den Bereichen Jugendarbeit und Umweltbildung.

Mit dem Ausbau des österreichweiten klima:aktiv mobil Beratungsprogramms „Mobilitätsmanagement für Freizeit, Tourismus und Jugend“ setzt das Lebensministerium einen Schritt in diese Richtung. Das Programm bietet Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von Konzepten und Projekten für eine umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Jugendmobilität.



Cosima Pilz ist Verkehrspädagogin im Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark und seit Anfang 2010 Leiterin des Bereichs „Jugend“ im klima:aktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Tourismus, Freizeit und Jugend“ des Lebensministeriums.

## verkehr in Europa



## Vom Fahren zum Surfen

Von Ulla Rasmussen, VCÖ-Verkehrspolitik

Die Europäische Kommission hat ein Konsultationsdokument für eine Strategie für das Jahr 2020 präsentiert. Das Ziel ist „eine intelligenter und ökologischere Wirtschaft“. „Den Menschen muss höchste Priorität eingeräumt“ und „die Notwendigkeit eines sparsamen Umgangs mit Energie, natürlichen Ressourcen und Rohstoffen erkannt“ werden. Wie bitte? Sollte der freie Warenverkehr nicht mehr das oberste Gebot der europäischen Verkehrspolitik sein?

Es scheint tatsächlich ein Paradigmenwechsel stattzufinden, vom traditionellen Verkehrsinfrastrukturausbau hin zu Hochgeschwindigkeitsinternetzugang. Es ist die Rede von „Highspeed-Internet“ und die „Entwicklung einer intelligenten und modernen Verkehrs- und Energieinfrastruktur“. Hier ist Vorsicht geboten, denn es soll ja ältere Herren

»ES IST BESSER ZU FUSS ODER IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR ZU TWITTERN«

geben, die Straßen für intelligente und moderne Infrastruktur halten. Doch wird präzisiert: „Für einen solchen grundlegenden Wandel bedarf es allerdings eines Umdenkens in der Verkehrspolitik. Eine bessere Verknüpfung der Verkehrsnetze, die Entwicklung von Alternativen zum Straßenverkehr, die Förderung sauberer Technologien und der Ausbau der Infrastruktur sind dabei die wichtigsten Elemente“. Die Strategie ist also vom Fahren zum Surfen.

Da trifft sich die Kommission mit der Jugend. Die Marktforschungsfirma J. D. Power, hat sich die „Generation Y“ (y für young) näher angesehen. Ergebnis: Jugendliche interessieren sich kaum mehr für Autos. Fahren um des Fahrens willen ist „last century“, „up to date“ heißt elektronisch verknüpft sein, ständig online und immer bereit. Facebooken oder twittern geht nun mal besser zu Fuß oder im Öffentlichen Verkehr. Die Bedeutung der Schlussfolgerung der Studie ist gewaltig. Wenn das Auto den Status als Türöffner zum Erwachsenwerden, zum Selbstständigwerden, zur Coolness verliert und nur mehr das ist, was es ist, nämlich ein Fortbewegungsmittel, dann hat eine umweltfreundlichere Mobilität eine echte Chance. Das macht Mut, wenn auch die meisten europäischen Regierenden immer noch an den Statussymbolen ihres eigenen Erwachsenwerdens festhalten.

Ihre Meinung an: [ulla.rasmussen@vcoe.at](mailto:ulla.rasmussen@vcoe.at)

## Tipps für Gemeinden



## Gehsteigabsenkung vergessen?

Wir erledigen kostengünstig das Schrägschneiden von Bordsteinkanten

Das erleichtert die Mobilität

- beim Schieben von Kinderwagen (beseitigt Hürden)
- beim Radfahren (keine Reifenschäden durch scharfe Kanten)
- von Menschen mit besonderen Bedürfnissen im Allgemeinen sowie Rollstuhlfahrenden im Besonderen (Ziele werden erreichbar)
- für Lkw und Busse (bei Engstellen und scharfen Kanten)
- bei Ein-, Aus- und Zufahrten im Allgemeinen

Info: [Buber.gerhard@gmx.at](mailto:Buber.gerhard@gmx.at), Tel. 0664-4819902

Foto: bilderbox



Foto: CI &amp; M / Harald Eisenberger

Sein Mobiltelefon weckt Stefan um neun Uhr morgens. Nach dem Aufstehen schaltet der Student an der Uni Wien seinen Computer ein, checkt seine E-Mails und verbringt einige Zeit auf Social Networking-Seiten wie Facebook und Twitter, wo er die neuesten News liest und sich mit Freunden austauscht. Über ein Instant Messaging Programm verabredet er sich zum Mittagessen. Über den Internetdienst AnachB informiert er sich, wie er am besten zum vereinbarten Lokal gelangt und überprüft per Qando auch gleich die Abfahrtszeiten der Straßenbahn. Er schnappt sein Fahrrad, radelt zur Straßenbahnstation und kann ohne Wartezeit weiterfahren. Kaum eingestiegen, fällt ihm ein, dass er vergessen hat einen Fahrschein zu lösen. Dank E-Ticketing ist das Problem schnell gelöst und er kauft sich die Karte einfach mit seinem Mobiltelefon. Während er in der Straßenbahn sitzt, studiert er über Internet am Mobiltelefon schon einmal die Speisekarte des Restaurants. Nach dem Mittagessen will er ein paar Besorgungen machen. Mittels mobilem Internet und Google Maps hat er schnell den nächstgelegenen Supermarkt gefunden und informiert sich auch direkt, wie er dort hinkommt.

Am Abend hat Stefan Lust auf Kino. Er sieht sich auf den Internetseiten der Kinobetreiber um, bucht direkt online die Tickets. Über die „Rückständigkeit“ seines Vaters kann er sich nur wundern, der bei solchen Anlässen immer noch das Veranstaltungsprogramm in der Tageszeitung durchkämmt.

#### Zeitgleich und überall

Junge Menschen sind aufgrund neuer Medien vom Computer und Mobiltelefon aus zeitgleich überall auf der Welt. Sie wachsen in einer globalen, digital vernetzten Welt auf. „Social media“ und andere elektronische Kommunikationsformen gewinnen

**Ticket am Display:** Anstellen am Fahrkartenschalter oder -automaten ist passé. Wird die Fahrkarte nicht im Internet gekauft, dann eben last minute via Mobiltelefon.



Sebastian Benesch, 19, Student und derzeit Zivildienstler beim VCÖ.

# Neue Medien: Vom Fernsehen zum Ferngehen

Junge Menschen leben in einer globalen, digital vernetzten Welt, in der nicht das Kaffeehaus, sondern der Bildschirm, am Mobiltelefon und Computer, der Treffpunkt mit der Welt ist. Die wachsende virtuelle Mobilität wird genutzt, um die physische Mobilität zu optimieren.

Von Sebastian Benesch

immer mehr an Bedeutung. Gleichzeitig verschwinden „alte“ Informationsformate wie Taschenfahrpläne, Telefonbücher und Veranstaltungskalender in Tageszeitungen aus der Wahrnehmung. Während ältere Generationen sich ihre Informationen noch weitgehend mit „traditionellen“ Formaten beschaffen, symbolisiert das für junge Menschen eher Rückständigkeit. Tagesabläufe von jungen Menschen wie Stefan unterscheiden sich durch den rasanten Aufstieg des Internets von denen früherer Generationen. Das zeigt sich in einer Veränderung des Freizeitverhaltens ebenso wie des Mobilitätsverhaltens.

Mit der ständigen Verfügbarkeit der „social media“ empfindet Stefan immer weniger die Notwendigkeit sich von Angesicht zu Angesicht auszutau-

schen. Neue Medien bieten ihm eine große Begegnungs- und Kommunikationsplattform. Stefan zieht die Möglichkeit, sich gleichzeitig mit mehre-

## »ALTE INFORMATIONS- FORMATE WIE TASCHENFAHRPLÄNE VERSCHWINDEN«

ren Personen über den Facebook-Chat zu unterhalten, einem Treffen und Zusammensitzen im Kaffeehaus vor. Junge Menschen müssen nicht mehr mobil sein, um zu kommunizieren. „Qualmende“ Tastaturen hinter geschlossenen Zimmertüren, die globale Welt des Internets, haben traditionelle Begegnungszonen wie Parks und

Kaffeehäuser als Hauptkommunikationsplätze abgelöst. Junge Menschen fühlen sich nicht mehr zwingend auf ein Transportmittel angewiesen, um sich auszutauschen. Das führt teilweise zu weniger Verkehr.

## Internet vereinfacht Zugang zum Öffentlichen Verkehr

Zugleich fördern neue Medien die Mobilität. Sie vereinfachen etwa den Zugang zum Öffentlichen Verkehr. Die Mobilitätsbranche profitiert von den Möglichkeiten der neuen Technologien und der rasanten Ausbreitung des Internets. Die Anbieter von Öffentlichem Verkehr können so Jugendliche besser ansprechen. Online-Fahrplanauskünfte, die Möglichkeit, online Tickets zu erwerben, motivieren junge Menschen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Denn jungen Menschen sind Internetapplikationen wie AnachB oder ÖBB-Scotty vertraut, weil sie einen Großteil ihrer Zeit online verbringen. Auch der Einbau von modernen Fahrgastinformationssystemen und neuen „Technik-Gadgets“ wie beispielsweise E-Ticketing-Varianten in öffentliche Verkehrsnetze machen den Öffentlichen Verkehr zeitgemäßer und damit attraktiver. Wenn auch das Angebot stimmt. Aber das ist eine andere Geschichte.

**Instant Messaging (kurz IM):** Wenn sich zwei oder mehr Teilnehmende per Textnachrichten, die unmittelbar beim Empfänger ankommen, unterhalten („chatten“).

**Qando.** Applikation für Mobiltelefone – Fahrplanauskunft, Echtzeitinformationen zum Fahrplan und Ticketkauf (für Wien, Niederösterreich und das Burgenland).

**AnachB.at:** Echtzeit-Verkehrsinfo-Service für Wien, Niederösterreich und das Burgenland, das ermöglicht, den kürzesten Weg zum Zielort direkt auf der Internetseite zu planen - per Öffentlichem Verkehr, Rad oder zu Fuß (separiert oder kombiniert).

**„social media“:** Plattformen im Internet wie Facebook, Wikis und Musik-, Video- oder Fotosharingseiten wie Youtube, die zum gegenseitigen Austausch von Meinungen, Eindrücken und Erfahrungen dienen.

**Täter: jung  
Tatwaffe: Auto  
Motiv: Alkohol**



**Unfallgeschehen  
nah betrachtet**

**+++ Nationale Konferenz +++ Do, 11. März 2010 +++  
Aula der Alten Universität Graz +++ 9.30 - 16.30 Uhr**

**Anmeldung bitte bis  
22. Februar 2010 an:**  
Frau Claudia Schulhofer  
claudia.schulhofer@stmk.gv.at  
Tel.: 0 316/877-2522

**Nähere Informationen  
zur Konferenz:**  
Frau Tina Panian, Bakk. (phil.)  
panian@fgm.at  
Tel.: 0 316/810 451-11

**Veranstalter:** Amt der Steiermärkischen Landesregierung, FA 18A, in Kooperation mit Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM

**Das Land  
Steiermark**  
→ Verkehrsressort

**FGM**  
forschungsgesellschaft  
mobilität

# Junge bringen das Neue in die Gesellschaft

Computer und Telekommunikation haben junge Menschen zu aktiveren, gut vernetzten Mitspielenden in der Gesellschaft gemacht. Sie können mit Veränderungen besser umgehen, auch im Verkehrsbereich.

Von Johann Günther

Generationskonflikte hat es immer schon gegeben. Heute liegt die Unterscheidung in der Handhabung der Technik. Früher haben die Alten die Vorgaben gemacht. Heute kommen neue Technologien zuerst durch junge Menschen in die Gesellschaft und Alte sind dabei kein Vorbild mehr für Junge.

Was die Technologie betrifft, leben heute zwei unterschiedliche Generationen nebeneinander: „Digital Natives“, jene Menschen, die mit dem Internet aufgewachsen sind und für die es ein Werkzeug ist, das nicht mehr hinterfragt wird. Und „Digital Immigrants“, ältere Menschen, in deren Leben das Internet erst entstand. Sie mussten erst lernen, mit dieser Technik umzugehen.

Auch in Bezug auf Mobilität können junge Menschen besser mit diesen Veränderungen umgehen. Die Bereitschaft zu alternativen Verkehrsmitteln ist bei Älteren nicht sehr ausgeprägt. Der Generationswechsel bringt auch hier eine Verhaltensänderung.

## Traffic on Demand

Das Gesellschaftssystem wird egozentrischer. Computer und Telekommunikation haben Menschen verändert und sind treibende Faktoren eines zunehmenden Egoismus. Sie unterstreichen die Formel, dass Menschen alles – hier, jetzt und sofort – haben wol-

len. Die neue Generation muss härter kämpfen, um sich zu behaupten. Massenverkehrsmittel müssen sich auf diese egozentrische Einstellung von Menschen einstellen. Öffentliche Verkehrsmittel müssen individuell wirken. So wie im Medienbereich, wo „On Demand“ konsumiert wird,

## »INTERNET: VON DER INFORMATIONENABFRAGE ZUR TEILNAHME«

muss es auch bei Zügen und Bussen sein. „Traffic on Demand“ ist die Devise. Der Zug soll fahren, wenn er gefragt ist.

Der Zeithorizont ist kürzer geworden. Immigrants erlernten einen Beruf und übten diesen ihr Leben lang aus. Natives lernen etwas, wissen aber nicht, ob sie es überhaupt gebrauchen können; und wenn, dann mit einer Halbwertszeit von wenigen Jahren.

Dies hat auch öfter einen Arbeitsplatzwechsel zur Folge. Die durchschnittliche Beschäftigungsdauer liegt in Österreich im freien Arbeitsmarkt bei ein bis fünf Jahren. 71 Prozent sind kürzer als ein Jahr am selben Arbeitsplatz.

## Age of Participation

Die Internet-Community änderte sich in den letzten Jahren grundlegend. Sie ging von der reinen Informationsabfrage zur Teilnahme. „Access Age“ konvertierte zum „Participation Age“.

Participation meint Mitwirken und Engagement. Feedback geben. Im Internet bilden sich rasch öffentliche Foren und Plattformen.

Traditionelle Verbraucherinnen und Verbraucher waren bequem, wenig flexibel und wenig bereit, eine Marke zu wechseln. Er war leichter mit Massenmedien zu beeinflussen. Der heutige junge Mensch ist individueller. Er spielt aktiv mit in der Gesellschaft und nützt Vernetzung.

Produkte können rascher auf den Markt gebracht werden. Negative Erfahrungen verbreiten sich durch die Unterstützung des Internets schneller.

Traditionelle Organisationen wie politische Parteien werden durch spontane Gemeinschaften ersetzt, die sich über neue Medien organisieren. Das jüngste Beispiel dafür ist die Besetzung der Wiener Universität ohne Beteiligung der offiziellen Interessengemeinschaft, der Hochschüler-schaft.

Ähnliche Zusammenschlüsse können die Autoindustrie zu neuen Formen animieren und öffentliche Institutionen zu verkehrstechnischen Maßnahmen zwingen.



Foto: Bilderbox

## Gut vernetzt:

Junge Menschen sind heute individueller. Sie spielen aktiv mit in der Gesellschaft und nützen Vernetzung. Das stellt auch neue Anforderungen an Verkehrsunternehmen und Mobilitätsangebote.

## McDonaldisierung der Gesellschaft

Die „McDonaldisierung der Gesellschaft“, eine Verschiebung der Arbeit vom Verkauf zum Kauf, hin zum Selbstermachen, vollzieht sich.

Es wird immer seltener bedient und jeder wird

- zum Kellner – bedient sich im Self-service-Restaurant selbst

## »71 PROZENT SIND KÜRZER ALS EIN JAHR AM SELBEN ARBEITSPLATZ«

- zur Bankberaterin – holt sich das Geld selbst am Bankomat
- zum Fahrkartenverkäufer – beim Bahn-Automaten
- zur Fluggesellschaftsangestellten – beim Einchecken am Flughafen
- zum Möbelverkäufer bei Ikea
- ....

Im Verkehr werden nicht mehr institutionelle Organisationen für Ordnung und Informationen sorgen, sondern Konsumentinnen und Konsumenten, die am Verkehr teilnehmenden Menschen selbst. Die heute freiwilligen Staumelder werden über Netzwerke automatisiert und die am Verkehr Teilnehmenden geben Wahrnehmungen an ein Netz weiter, das dann wieder für alle zugänglich ist und eine gesamtverkehrstechnische Schau der Situation erlaubt.

> Langfassung auf [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)



Johann Günther, langjährig Manager bei Firmen wie Philips, Kapsch und Alcatel, mehrere Jahre Vizepräsident an der

Donau-Universität Krems. Lehrtätigkeit an verschiedenen Universitäten.



ServiceTel:  
0800/20 11 30  
mail@oebv.com

www.oebv.com

## Unterwegs alles OK? Ja, ganz sicher!

**ÖBV-Kfz-Versicherung**

> Versicherungssumme € 15.000.000,-  
> Rechtsbeistand und Pannenhilfe gratis  
> ÖBV-Partnerwerkstätten:  
  Gratis-Leihwagen & Reparaturbonus  
> Top-Prämien / Top-Leistungen – bei Ihrer ÖBV

Kostenloser  
Vergleichs-  
vergleich –  
erledigt durch  
Ihre/-n ÖBV-  
Berater/-in!



Mit der ÖBV durchs Leben



**Top-Ausbildung  
mit optimalen  
Karrierechancen**

Die Fachhochschule St. Pölten steht für  
qualitätsvolle Hochschulausbildung,  
intensiven Praxisbezug und Internationalität.

STUDIENGÄNGE TECHNOLOGIE:

- Eisenbahn-Infrastrukturtechnik, Bachelor
- Industrial Simulation\*, Bachelor/Master\*\*
- IT Security, Bachelor
- Information Security, Master
- Medientechnik, Bachelor
- Digitale Medientechnologien\*\*, Master

**Tage der offenen Tür: 19. und 20. März 2010**  
Fr, 12 bis 19 Uhr und Sa, 9 bis 16 Uhr

Informationen unter: [www.fhstp.ac.at](http://www.fhstp.ac.at)

\*Merkmal: Kommunikation & Service Engineering  
Nennausbildung vorbehaltlich der Genehmigung durch den FFR  
\*\* vorbehaltlich der Genehmigung durch den FFR

# jung.mobil

Junge Menschen  
Thema Jugend

Jung sein heißt beweglich sein. Mobilität erweitert den Horizont, bedeutet in Bewegung bleiben, sichert die Unabhängigkeit. Junge Menschen bewegen sich und wollen etwas bewegen. Sie beschäftigen sich mit Verkehr und Mobilität, indem sie Firmen und Websites gründen, im Internet wie in der Politik und in Vereinen aktiv sind. Oder ihre tragischen Erfahrungen zur Warnung anderen jungen Menschen erzählen.



## Petra Trunner

20, *BWL-Studentin, ist eines von 20 Mitgliedern im ÖBB-Kundenforum*  
<http://kundenforum.oebb.at>

„Ich wohne in Niederösterreich, studiere in Wien und bin daher fast jeden Tag mit der Bahn unterwegs. Da erlebe ich viel und es kommt auch oft vor, dass mich Freundinnen und Freunde, aber auch Bekannte, die ich vom Studium kenne, auf die ÖBB ansprechen und mich um Rat fragen. Als ich sah, dass das ÖBB-Kundenforum neue

Mitglieder sucht, habe ich mich beworben. In den Treffen des Kundenforums bringe ich jetzt eigene Anliegen und Verbesserungsvorschläge zu den ÖBB ein, aber auch Anregungen, die ich aus dem Freundeskreis und aus der Facebook-Gruppe „ÖBB verbessern – Yes we can“, bei der ich Mitglied bin, erhalte.“



## Sonja Steßl-Mühlbacher

28, *Juristin, jüngste Nationalratsabgeordnete in Österreich (SPÖ)*  
[www.stessl-muehlbacher.at](http://www.stessl-muehlbacher.at)

„Da das Parlament den Querschnitt der Bevölkerung repräsentieren soll, ist es wichtig, mehr Abgeordnete im Alter bis 30 Jahre zu haben. Gerade wir „Jungen“ haben neue Ideen und den Mut, starre Strukturen aufzubrechen. Ich sehe es als meine Aufgabe, mehr zu informieren und meine parlamentarische Tätigkeit auch in der Region zu „präsentieren“. An den Fragen und Diskussionen erkenne ich, die Ju-

gendlichen interessieren sich sehr wohl für Politik, wenn sie eine Ansprechperson haben.

Bei ihrer Mobilität sind gerade junge Menschen bis 18 Jahre auf ein erreichbares, leistbares und flächendeckendes öffentliches Verkehrsnetz angewiesen. Junge Menschen investieren im Verhältnis zu ihrem Einkommen sehr viel in den Öffentlichen Verkehr, deshalb muss auch bei der Tarifgestaltung auf sie Rücksicht genommen werden. Aktuell werden vom Bund 532 Millionen Euro für gestützte Pendler tarife und Vorteilskarten für ältere Menschen, Studierende, Familien und Menschen mit besonderen Bedürfnissen aufgewendet. 400 Millionen Euro fließen in die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Was heute selbstverständlich ist, war ein großer politischer Meilenstein. Bäume haben Wurzeln, ich habe Beine! Für mich bedeutet Mobilität in Bewegung zu bleiben und unabhängig zu sein. Die Menschen zu erreichen, nicht nur räumlich, sondern auch durch die Fähigkeit, geistig mobil, sprich flexibel zu sein und Alternativen anzudenken.“

## Thomas Stoklasa

23, *Systemadministrator und Traceur seit über fünf Jahren*  
[www.parkour-vienna.at](http://www.parkour-vienna.at)

„Traceur bin ich, seit mich im Internet Videos von David Belle, dem „Erfinder“ von „Parkour“, begeistert haben. Parkour ist die Kunst der Fortbewegung und bedeutet, so schnell, sicher und effizient wie möglich von einem Punkt zum anderen zu gelangen und dabei Hindernisse, die den Weg versperren zu überwinden. Sowohl den körperlichen Aspekt als auch den mentalen Aspekt dabei finde ich sehr reizvoll, denn viele Hindernisse müssen erst im Kopf überwunden werden. Parkour beinhaltet nicht nur die Stärkung des Körpers und die Verbesserung des Körpergefühls, sondern auch die mentale Stärkung mit der jegliches Hindernis (Projekte, Probleme, etc.) überwunden werden kann. Es fördert auch die Kreativität und lehrt, die Umgebung mit vollkommen anderen Augen zu sehen. Wenn ich mich bewege, konzentriere ich mich auf meine Umgebung und verschende keinen Gedanken an alltägliche Problemchen. Vom Spielen mit meiner Umgebung bis zum schnellen und sicheren Erreichen meines Ziels ist es für mich ein Weg, kreativ sein zu können und mich zu stärken.“



## Gebi Mair

25, *Landtagsabgeordnete in Tirol (Grüne)*  
[www.gebimair.at](http://www.gebimair.at)

„Wer jung ist, muss in der Politik doppelt so viel arbeiten. Wenn ich so schlecht vorbereitet wäre, wie manche Ältere, dann würde ich durch die Gegebenheiten der Kontakt zu jungen Wählerinnen und Wählern die ihre Lebensrealität kennen.

Jugendliche verbringen viel Zeit mit virtueller Mobiltelefonen, selbst wieder mobil wird, spielt auch die politische Rolle und ist bei jungen Menschen vor allem eine soziale Rolle. Autos leisten? Und wird der Öffentliche Verkehr endlich etwas, Öffi-Tickets abschaffen und den Öffentlichen Auto-Strassen passiert das schließlich auch.

Im Tiroler Landtag ist Mobilität junger Menschen eine Mehrheit. So gibt es immer noch kein landesweit einmündige fahrt unter 18 gibt's nur wahlkampfbezogen. Immer noch die Gemeinden in Tirol nicht nur Pkw-Abstellplätze, sondern auch Rad-Abstellplätze. Autofreie Wohnprojekte wäre das etwa für junge Wohngemeinschaften ideal.



## Albert \*\*\*

28, *Unfalllenker und Teilnehmer am „Close to“-Programm, in dessen Rahmen junge Alko-Unfalllenker in Tirol*

„Mir passierte der schreckliche Unfall Anfang Februar am Abend. Ich hatte nach der Arbeit mit einem Freund die Fahrbahn, welche ich frontal erwischte. Ich stieg aus dem Auto, sah die zwei am Boden liegenden Personen. Die Rettungswagens leisteten erste Hilfe. Ein Alkotest ergab 1,4 Promille. Fünf Tage später verstarb die eine Person. Ich habe zehn Monate unbedingt bekommen. Das Urteil ist nicht rechtskräftig, da die Staatsanwaltschaft bei den Einsätzen mache ich die Erfahrung, dass das Projekt „Close-to“ bei den Fahrschülerinnen und Fahrschülern Alkohol am Steuer redet oder jemand der alkoholisiert einen Unfall gebaut hat und die Folgen zu vermeiden. Ich habe zwar meinen Führerschein wieder, aber konnte bis jetzt noch kein Auto lenken. Ich denke, dass ich kann ich nicht mehr zum Leben erwecken, aber ich kann jungen Leuten berichten, was passieren kann.“

\*\*\* Albert hat gebeten, von der Veröffentlichung seines vollen Namens und eines Bildes abzusehen.

# n zum & Verkehr

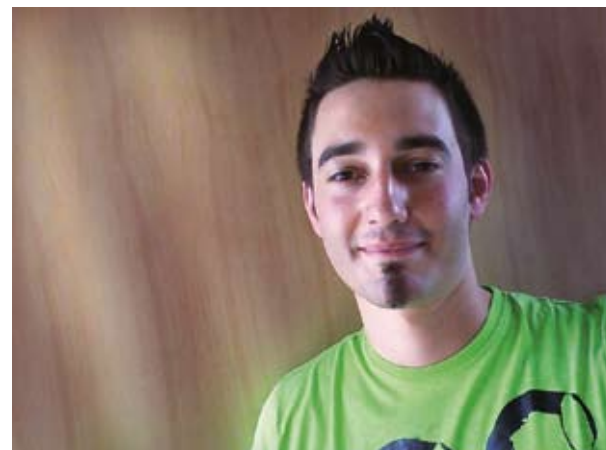


## Alexander Stiasny

19, gründete schon während der Schulzeit seine Firma „Stiasny Mobilitätsmanagement“, ein „Start up“ im Verkehrsbereich, und ist Vorsitzender des Tourismusverbandes Straden [www.alexanderstiasny.at](http://www.alexanderstiasny.at)

„Der Öffentliche Verkehr war immer schon mein Hobby. Schon als Vierjähriger habe ich Fahrpläne der Grazer Stadtlinien auswendig gelernt. In den Schulferien nutzte ich dann jede freie Minute, um mit Bus und Bahn quer durch das Land zu fahren. Dabei erkannte ich, was in diesem Bereich noch alles verbesserungswürdig ist. Meine Matura-Fachbereichsarbeit aus Geografie am BORG Radkersburg zum Thema ÖPNV im Bezirk Radkersburg wurde mit einem österreichweiten Preis ausgezeichnet, und die Grundlagen der Arbeit konnte ich gleich in einem öffentlichen Auftrag umsetzen. Mein Engagement in der Öffentlichkeit begann eigentlich mit Naturschutz. In der Funktion als 14-jähriger Vereinsgründer und Obmann des Vereins Ökonetz Steiermark-Süd erkannte ich ökotouristische Potenziale in diesem Bereich. Über den touristischen und ökologischen Aspekt der Mobilität bin ich schließlich direkt in der Verkehrsmaterie gelandet.“

Neben Mobilitätsmanagement für Regionen, Gemeinden und Betriebe plane ich heute beispielsweise auch im Auftrag des Landes Steiermark Buslinien und führe Studien zur Entwicklung innovativer Mobilitätsdienstleistungen durch. Auch in meiner Funktion als „Tourismuschef“ von Straden und drei Umlandgemeinden hat das Thema Mobilität große Bedeutung. Nachdem sich die Region ökotouristisch positioniert, versuchen wir da zurzeit, in dieser peripheren Region Alternativen zum reinen Autoverkehr zu schaffen.“

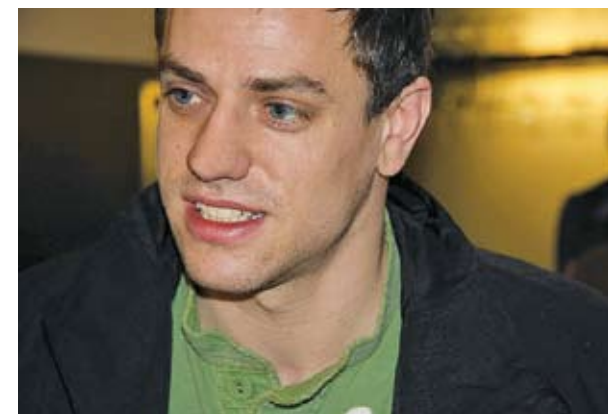


## Gerardo Valido Gonzalez

21, Student, betreibt seit seinem 13. Lebensjahr die „Fanpage-der-Wiener-Linien“ [www.fpdwl.at](http://www.fpdwl.at)

„Begonnen habe ich mit der Website damals, weil sich meiner Ansicht nach keine Seite wirklich vollständig und umfassend mit dem Thema befasst hat.“

Am Anfang war mein Ziel vor allem, selbst über Neuigkeiten zu berichten. Mittlerweile ist es zur Plattform geworden, auf der auch die Gäste zu Wort kommen können. Ein Ziel ist, auf jeden Fall eine einfache Übersicht für „Einsteiger“ zu bieten. Besonders im Fahrzeugbereich versuche ich, die Fahrzeugvielfalt einfach und mit vielen Fotos darzustellen. Die Fanpage der Wiener Linien wird von sehr unterschiedlichen Menschen besucht, viele aus dem Ausland, die sich über die Wiener Linien informieren wollen, Großeltern, die sich mit den Enkeln eine Straßenbahnremise anschauen wollen und dafür die Adresse brauchen, oder Anrainerinnen und Anrainer, die mit einer Anbindung unzufrieden sind. Die Reaktion der Wiener Linien darauf? Von offizieller Seite habe ich eigentlich noch nie etwas gehört. Von verschiedenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern höre ich sehr wohl, dass meine Seite in Erdberg (Zentrale der Wiener Linien) recht bekannt ist. Es ist schon öfters vorgekommen, dass im Forum Fehler in Fahrplänen oder andere Verbesserungsvorschläge eingebracht wurden, die dann wirklich nach kurzer Zeit umgesetzt wurden.“



nd gewascht werden. Andererseits fällt mir viel leichter, da sie eher Menschen vertrauen,

ilität. Da aber das Internet, etwa durch Smart-ysische Mobilität weiterhin eine wichtige oziale Frage: Wer kann sich die immer teureren ndlich solidarisch bezahlt? Das heißt für mich n Verkehr durch Steuern zu finanzieren – bei

nicht wirklich ein Anliegen der ÖVP-SPÖ- inheitliches Studi-Ticket, und die Sommerfrei- rthin wurde mein Antrag angenommen, dass e bei Wohnbauten vorschreiben können sollen, ojekte hingegen fanden keine Mehrheit, dabei , um Wohnkosten zu sparen.“



## Monika Zirkl

27, Bundesleiterin der Landjugend Österreich\*, Reisebüro-Assistentin

„Mobilität erweitert den eigenen Horizont, fehlende Mobilität schränkt ihn ein. Meine ehrenamtliche Funktion bei der Landjugend und mein Beruf setzen voraus, mobil und flexibel zu sein. Nach Möglichkeit nutze ich gerne Fahrgemeinschaften und das öffentliche Verkehrsangebot. Aber oft lassen es der Zeitrahmen und die Verbindungen nicht zu. Von daheim habe ich fünf Kilometer bis zur nächsten Busverbindung. Deshalb ist ein eigenes Auto für mich unumgänglich. Die Zeit der Jugend ist die Zeit des Ausprobierens, des sich Messens und des Lernens, mit Verantwortung umzugehen. Verantwortung zu tragen wird in unserem Verein gelernt und gefördert und spiegelt sich auch im Verhalten als Verkehrsteilnehmende wider. Bewusstseinsbildung ist ein Steckpferd der Landjugend. Jugendliche sind selbst sehr gute „Lehrer“ und „Richter“. Die mehrteilige Fahrschulausbildung ist ein wichtiger und guter Schritt in die richtige Richtung. Eigene

Erfahrungen und das Erleben verschiedener Situationen sind lehrreicher als nur Frontalunterricht. Ein Verkehrsthema, das wir bewusst in Informationsveranstaltungen aufgreifen, ist „Landmaschinen im Straßenverkehr“.

Bei den über 40.000 Veranstaltungen der Landjugend im Jahr ist Mobilität eine Grundvoraussetzung. Fahrgemeinschaften werden gefördert und häufig gebildet. Bei gesellschaftlichen Veranstaltungen wird zunehmend ein Heimbringservice angeboten, da in den ländlichen Regionen einfach das öffentliche Angebot einer Stadt fehlt. Wünschenswert wäre ein globales Denken beim Planen und Durchsetzen von öffentlichen Verkehrssystemen. Wenn es gute Verbindungen gibt, werden sie auch genutzt.“

\*) Die Landjugend Österreich ist die Jugendorganisation der Landwirtschaftskammer und hat 90.000 Mitglieder. [www.landjugend.at](http://www.landjugend.at)

### Fahrschulen ihr Erlebnis erzählen

n paar Freunden getrunken. Insgesamt fünf große Biere. Anschließend fuhr ich mit meinem Auto heimwärts. Plötzlich erschienen zwei Menschen auf und der erste Gedanke war: Sch\*, ich hab ein Kind erwischt! Mutter und Sohn, wie sich später herausstellte. Die Sanitäter eines zufällig vorbeifahrenden e Mutter und am Tag des Begräbnis der Mutter der Sohn. Bei der Verhandlung wurde festgestellt, dass ich die beiden mit 35 km/h erfasst hatte. Ich habe erufung eingelegt hat. Kurz vor der Verhandlung erfuhr ich von der Möglichkeit für Unfallenker, Präventionsarbeit in Fahrschulen zu leisten. Bei mei- Fahrschülern wirklich ernst genommen wird und bei einigen sogar eine gewisse Schockwirkung hat. Es ist halt was anderes, ob der Fahrschullehrer über tragen hat. Nach meinem Unfall ist der Alltag nicht mehr der, der er vorher war. Wenn ich heute daran denke, wie einfach es ist, den Bus zu nehmen. e jeden Tag daran, was ich da angerichtet habe. Für mich gibt es sowieso nur mehr 0,0 Promille, was auch vorher hätte sein sollen. Die zwei Fußgänger kann. Und wenn nur einer an meine Geschichte denkt und sagt „Nein, ich fahr nicht betrunken Auto“, ist das viel wert.“

# Der Führerschein-Knick im Öffentlichen Verkehr

**Bis 16 Jahre sind Jugendliche auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Mit Moped- und dann Autoführerschein tun sich Alternativen zu Bus und Bahn auf. Eine Herausforderung für Verkehrsunternehmen, bisherige Stammkundinnen und Stammkunden zu halten, der sie unterschiedlich kreativ begegnen.**

Von Rafael Gurbisz

Mit 1. Jänner 2010 fahren im Oberösterreichischen Verkehrsverbund (OÖVV) Jugendliche bis zum 21. Geburtstag mit ermäßigten Fahrkarten. Geschätzte 1,6 Millionen Euro jährlich lässt sich das Land Oberösterreich das kosten. Damit können junge Menschen in Oberösterreich im Vergleich zu anderen Bundesländern länger – und deutlich über das Führerscheinalter hinaus – ermäßigt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrem Bundesland fahren.

## Kreative Namens-, Preis- und Regelungsvielfalt

Bis zum 15. Geburtstag fahren Jugendliche in ganz Österreich zum Halbp reis. Darüber hinaus verlängern Schüler-, Lehrlings- und Studentenermäßigungen die Tarife für die Strecke zum Ausbildungsort. Und es gibt unterschiedliche ergänzende Zeitkarten-Angebote für das lokale Netz und für Ferienzeiten. Zentrale



Foto: VOR

Angebote sind die ÖBB-Vorteilscard <26 um 19,90 Euro pro Jahr, mit der Menschen bis zum 26. Geburtstag auf Österreichs Bahnen zum Halbp reis fahren. Etwa 293.000 Jugendliche in Österreich besitzen eine solche. Viele Angebote der Verbände knüpfen an die ÖBB-Vorteilscard <26 an. So die

### Gern fahren:

Die Herausforderung ist es, junge Menschen von Fahrgästen, die mangels Alternative mitfahren, zu solchen zu machen, die gern öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

„Jugendkarte<26“ im Vorarlberger Verkehrsverbund. Um 192 Euro pro Jahr vereint sie ein VVV-maximo-Jahresticket (Verbund-Jahreskarte) und die ÖBB-VORTEILScard<26. Und: Für Führerscheinneulinge gibt es diese Karte einmalig um den halben Preis, also 96 Euro.

Auch an das ÖBB-Sommerticket (das ÖBB-Angebot für unter 26-Jährige in den Sommerferien) knüpfen regionale Angebote. Etwa der Verkehrsverbund Ostregion VOR mit dem „Sommerticket plus“ um 35 Euro, mit dem Bahnen österreichweit und zusätzlich Busse im VOR-Gebiet benützt werden können.

## »KREATIVE NAMENS- UND PREISVIELFALT BEI JUGENDTARIFEN«

Generell herrscht kreative Namens- und Preisvielfalt in den diversen Verkehrsverbänden für unterschiedlich ermäßigte Tagesfahrkarten, Monats-, Semester- oder Jahreskarten. Verkehrsverbundgrenzen überschreitend mobile Jugendliche müssen sich da einiges Fachwissen erwerben, wollen sie zum Bestpreis reisen.

### Im Internet eher uninspiriert

Bei der wichtigsten Informationsquelle für Jugendliche, dem Internet, zeigen sich viele Verkehrsunternehmen und Verbände erstaunlich uninspiriert. Eigene Jugendportale, wie „rideontime.at“ der Wiener Linien sind die Ausnahme. Dort gibt es Fahrpläne, Tarife, Rezensionen von CDs und Filmen, Reisetipps, einen Lokalführer und Musik.

Anlassbezogen bieten die ÖBB Eventtickets – Bahntickets in Verbindung mit Eintrittskarten für Rockfestivals und andere Events.

In Zusammenarbeit mit Landesjugendclubs der Bundesländer wird in einigen Bundesländern die ÖBB-VORTEILScard<26 in Kombination mit der Jugendkarte des Bundeslandes angeboten, die Rabatte für Kino- und

## »VORARLBERG: TICKET FÜR FÜHRERSCHEIN-NEULINGE BILLIGER«

Discobesuche, Sport- und Freizeitaktivitäten mit dem Halbp reis auf der Bahn kombiniert. Eine ähnliche Kooperation gibt es auch mit der Österreichischen Hochschülerschaft.

### Bahnbrechend: Interrail

Das InterRail-Ticket wurde im Jahre 1972 begründet, um die Jugend unter 26 Jahren in Europa zu verbinden und ihr das grenzüberschreitende Reisen zu niedrigen Preisen zu ermöglichen. Seit einigen Jahren gibt es InterRail auch für Erwachsene, sodass „Interrailer“ der ersten Generation jetzt auch über 26 weiterhin die Möglichkeit haben, günstig Europa oder einzelne Länder zu bereisen. Vielleicht fallen ja auch einmal die Verbundgrenzen und junge Menschen werden österreichweit grenzenlos mobil, ohne ein eigenes Auto haben zu müssen, mit einem günstigen Tarif in allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine Ausweitung der Vorteilscard <26 könnte den Anfang machen.



Rafael Gurbisz studierte in England Journalismus und ist derzeit Zivildienstler beim VCO.

## Das klima:aktiv mobil Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Freizeit, Tourismus und Jugend“

Als Beitrag zur Umsetzung der Klimastrategie hat das Lebensministerium die Initiative klima:aktiv in den Bereichen Energie und Mobilität ins Leben gerufen. Um im Verkehrsbereich die relevanten Akteure und Entscheidungsträger zu Bemühungen im Klimaschutz zu motivieren, wurde das Schwerpunktprogramm klima:aktiv mobil gestartet, das von der Abteilung V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm im Lebensministerium koordiniert wird.

### Ziel des Programms:

Ziel ist es, eine Trendumkehr des Treibhausgas-Ausstoßes im Verkehrsbereich, der zu den größten Emittenten von Treibhausgasen in Österreich zählt, durch Förderung von klimafreundlicher und nachhaltiger Mobilität zu forcieren. Neben den klima:aktiv mobil Programmen „Mobilitätsmanagement in Betrieben“, „Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen“ u. a. wurde auch das Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Freizeit, Tourismus und Jugend“ gestartet.

Im Bereich „Jugendmobilität“ werden damit folgende Ziele verfolgt:

- Bewusstseinsbildung für klimafreundliche Mobilität bei jungen Menschen im Alter von 13 bis 22 Jahren
- Motivation aller beteiligten Sektoren zur Umsetzung von Jugendprojekten zur klimafreundlichen Mobilität
- Schaffung von neuen bzw. verbesserten Mobilitätsangeboten für Jugendliche.

### Angebot:

Das Beratungsprogramm „Mobilitätsmanagement für Freizeit, Tourismus und Jugend“ bietet Beratung und Weiterbildung für Multiplikator/innen in der Jugendarbeit und für Jugendliche sowie Informationen über Fördermöglichkeiten für entsprechende Umsetzungsprojekte.

Eine wesentliche Rolle spielen dabei die Bewusstseinsbildung für umweltfreundliches Mobilitätsverhalten und die Schaffung von jugendgerechten und umweltfreundlichen Angeboten für die Jugendlichen.

### Publikationen:

- „JUGEND-STIL in die Verkehrsplanung“ In der interdisziplinären Studie über Verkehrsplanung, Umweltbildung und Jugendarbeit sowie Jugendbeteiligung im Bereich „Verkehr & Mobilität“ werden erstmals Problemfelder und Perspektiven zur Jugendmobilität analysiert und Empfehlungen für die Umsetzung von Jugendprojekten im Mobilitätsbereich abgeleitet.
- Leitfaden „Jugendmobilität“ Diese Publikation bietet Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von konkreten umwelt- und klimafreundlichen Jugendmobilitätsprojekten. Sie richtet sich an Gemeinden, Verkehrsunternehmen und Verkehrsplanung und an die außerschulische Jugendarbeit, Jugendbeteiligung und Umweltbildung.
- Ideenheft für die Jugendarbeit In dieser Broschüre finden sich eine Reihe von Praxisbeispielen und didaktischen Umsetzungsmöglichkeiten im Bereich Mobilität und Jugendarbeit.

> Die Publikationen können beim Programmmanagement bezogen werden.

### Kontakte:

**Projektleitung im Lebensministerium:**  
Abt. V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen und Lärm:  
DI Robert Thaler, DI Iris Ehrleitner, Dr. Veronika Holzer  
Stubenbastei 5, 10110 Wien

**klima:aktiv mobil – Mobilitätsmanagement für Freizeit, Tourismus und Jugend:**  
komobile Wien, Naturfreunde Internationale, stadtfand, mobilto – Mobilitätszentrale Salzburg, Klimabündnis Österreich, Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark

komobile Wien  
DI Dr. Romain Molitor  
Schottenfeldgasse 51/17  
1070 Wien  
Tel. +43 (0)1/8900681  
E-Mail: freizeitmobil@komobile.at  
www.freizeitmobil.klimaaktiv.at

klima:aktiv mobil Förderprogramm  
Kommunalkredit Public Consulting GmbH.  
DI Wolfgang Löffler  
Türkenstraße 9  
1092 Wien  
Tel. +43 (0)1/31631  
E-Mail: w.loeffler@kommunalkredit.at  
www.public-consulting.at



# Am Interesse der jungen Menschen fehlt es nicht

Junge Menschen in die Entwicklung des Landesverkehrskonzeptes einbeziehen, ihnen die Möglichkeit geben, E-Mobile zu bauen und auszuprobieren – Vorarlberg plant die Verkehrszukunft mit denen, die in ihr leben werden.

Von Jutta Berger

Discounfälle, Saufexzesse im Nahverkehr, Vandalismus in Zügen und Bussen – Erwachsene nehmen vom Thema Jugend und Verkehr meist nur im Zusammenhang mit Negativschlagzeilen Notiz. Verkehrspolitiker und -planer zeigen wenig Interesse an Jugendlichen und ihrem Mobilitätsverhalten. Sollten sie aber, meint Christian Rankl, leitender Verkehrsplaner im Amt der Vorarlberger Landesregierung, denn: „Für die unter 18-Jährigen ist der Verkehr, vor allem der Öffentliche Verkehr, ein massives Thema. Wenn die Verkehrsplanung auf die Bedürfnisse der Jugendlichen eingeht und darauf Rücksicht nimmt, werden sie auch später öffentliche Verkehrsmittel verwenden.“

Cosima Pilz, Verfasserin der Studie „Jugend-Stil in die Verkehrsplanung“, weiß aus ihren Gesprächen mit Schülerinnen und Schülern, dass die Mehrheit – 59 Prozent – den Schulweg mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegt. 19 Prozent kommen mit dem Auto und 9 Prozent mit Mopeds in die Schule, der Rest zu Fuß und mit dem Rad. Pilz weiß aber auch: „Öffentliche Verkehrsmittel werden genutzt, solange die Jugendlichen keine 18 sind. 99 Prozent von ihnen wollen den Führerschein machen“. Führerschein und Auto sind selbstverständlich, stehen vor allem auf dem Land für Selbstständigkeit und Freiheit.

## Erfrischende Kooperation beim Landesverkehrskonzept

Was wollen Jugendliche von der Verkehrsplanung? Bei der Erstellung des Vorarlberger Landesverkehrskonzeptes fragten die Verkehrsplaner nach. Das Beteiligungsprojekt (Open Space) war ein erster Versuch, gilt österreichweit als „Best Practice“. Die Kooperation sei für das Verfahren „erfrischend“ gewesen, sagte Rankl, sie ermöglichte, andere Sichtweisen und Zugänge kennenzulernen. Rankl: „Wir haben Vorschläge eingearbeitet, wenn etwas nicht berücksichtigt wurde, haben wir erklärt, warum.“ Wermutstropfen: Aufgrund mangelnder Kooperation der Schulen nahmen nur wenige teil.

Die Erfahrungen des Pilotprojekts sollen nun in das Planungsverfahren Unteres Rheintal einfließen. An der Konsenslösung für die Verkehrsprobleme im Großraum Bregenz/Dornbirn werden auch Jugendliche mitwir-



Foto: OJAD

ken. Am Interesse der jungen Menschen fehle es nicht, sagt Cristopher Robosch, Leiter des Projekts „Let's go Solar Dornbirn“ der Offenen Jugendarbeit Dornbirn: „Man muss ihnen nur die Möglichkeit zum Mitreden und Mitentscheiden geben.“

Am wichtigsten sind den jungen Leuten die „Öffis“, so der 22-jährige Student: „Jugendliche erwarten sich in erster Linie einen gut ausgebauten Öffentlichen Verkehr, besonders zu „jugendlichen“ Zeiten an Wochenenden.“ Eine Infrastruktur, um zu den Lokalen und Diskotheken und wieder retour zu kommen, ohne stundenlang

### Jugend hat Ideen:

In der Offenen Jugendarbeit Dornbirn werden Projekte wie „Let's go Solar“ gemeinsam entwickelt und debattiert.

ein Bewusstsein für die Wahl des richtigen Verkehrsmittels zur richtigen Zeit schaffen.“ Die Beteiligung bei der Verkehrsplanung sei ein wesentlicher Schritt dazu. Das Partizipationsprojekt Unteres Rheintal ist in Ausarbeitung – Interesse daran zeigt auch das Lebensministerium.

## studie

### Was Jugendliche bewegt

„Jugendlichen sind bei der Wahl des Transportmittels Werte wie Identität, Selbstbild und soziale Anerkennung viel wichtiger als die Umwelt“, erklärt Tilly Line, Professorin an der University of the West of England in Bristol, die den Zusammenhang zwischen Umweltbewusstsein und Verkehrsmittelwahl bei 11- bis 18-Jährigen untersuchte. Daher würden sie lieber das Auto als Bus und Bahn benutzen. Den Klimawandel empfinden von Jugendlichen als etwas, das erst in ferner Zukunft zu spüren sein wird, und glauben, dass sie als Einzelpersonen nichts bewirken können. Wolle die Politik die Abhängigkeit vom Auto verringern und alternative Transportmittel fördern, so dürfe sie die Werte und Haltungen der Jugendlichen nicht übersehen. „Es wäre besser, Radfahren als ‚cool‘ und als Zeichen von Erfolg zu bewerben, als nur dessen Vorzüge für die Umwelt zu thematisieren“, so Line. Sehr aufgeschlossen zeigen sich selbst motorisierte Jugendliche übrigens gegenüber strengeren politischen Vorgaben, die Druck in Richtung auf mehr Unabhängigkeit vom Autoverkehr erzeugen. „Offenbar würde solches Vorgehen den Leuten den Eindruck geben, dass sie den Klimawandel gemeinsam in Angriff nehmen können, da sich alle gleich zu verhalten hätten“, folgert Line.

<http://info.uwe.ac.uk>

## »JUGENDLICHE ERWARTEN SICH EINEN GUT AUSGEBAUTEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR«

auf Bus oder Bahn warten zu müssen, stehe ganz oben auf der Wunschliste der Jugendlichen.

### Neue Mobilität bauen und ausprobieren

Mit dem Solarprojekt soll Bewusstsein für ressourcenschonenden Individualverkehr geschaffen werden. Die Jugendlichen bauen gemeinsam E-Mobile (Boote, Segways), probieren Fahrräder und Roller aus. „E-Mobilität ist für Jugendliche sehr interessant – sie macht unabhängig, ist im Vergleich zu konventionellen Fortbewegungsmitteln neu, cool und umweltfreundlich“, sagt Robosch. „Aber viel zu teuer. Deshalb könnten Elektrofahrzeuge im Rahmen des Projekts gratis ausgeliehen werden.“

In der Arbeit mit Jugendlichen gehe es nicht darum, „einseitig den Öffentlichen Verkehr zu verklickern“, sagt Christian Rankl, Vater von drei jungen Erwachsenen zwischen 18 und 26: „Die Welt ist bunter. Wir müssen

# REGIO move VERKEHR & VISIONEN 10



Anmeldung/Infos:  
[www.regiomove.at](http://www.regiomove.at)

## FACHTAGUNG UND AUSSTELLUNG 22. - 23. APRIL 2010 LIEBOCH | GRAZ

### SPEAKER:

DI Peter Klugar (Vorstandsdirektor ÖBB Holding AG)  
Dr. Klaus Schierhackl (Vorstandsdirektor ASFINAG)  
Lars Thomsen (Trend- und Zukunftsforscher)  
Kristina Edlinger-Ploder (Landesrätin für Verkehr, Land Steiermark)  
Lisa Rücker (Vizebürgermeisterin der Stadt Graz) u. a.



Mobilitätsconsulting & Engineering

Schmiedgasse 36 • A-8010 Graz • Tel.: +43 (0) 316 / 844 888  
Fax: 844 888-44 • E-Mail: [2010@regiomove.at](mailto:2010@regiomove.at) • [www.bim.at](http://www.bim.at)



Jutta Berger ist freie Journalistin und lebt in Bregenz.



Wo immer sich die jungen Leute politisch äußern können, ist Mobilität ein ganz wichtiges Thema“, so die Erfahrung von Rainer Schramayr von Akzente, der Anlaufstelle für außerschulische Jugendarbeit im Bundesland Salzburg. Dort fanden jene Jugendlichen Gehör, die sich für mehr abendliche und nächtliche Busverbindungen an den Wochenenden eingesetzt haben. „Die Initiative ging von den Jugendlichen aus“, erzählt Schramayr. Akzente sorgte dann dafür, dass der sogenannte Moonlight Express fixe Strukturen bekam und flächendeckend eingeführt wurde. Finanziert wird das salzburgweite Nachtliniennetz nun zu gleichen Teilen vom Land Salzburg, den Gemeinden und über die Tarife.

#### Jugendtarif durchgesetzt

Um die Tarife ging es der Oberösterreichin Lydia Etlstorfer. „Mit 15 soll man im Bus den Vollpreis zahlen, hat aber meist kein entsprechendes Einkommen“, kritisiert Etlstorfer. Sie sammelte im Bekanntenkreis und per Rundmail an Schulen und Jugendeinrichtungen mehr als 2.500 Unterschriften. Mit Erfolg: Am 1. Jänner 2010 wurde in Oberösterreich

#### »MEHR SCOOTERFAHRENDE ALS RADFAHRENDE«

eine Jugendermäßigung für 15- bis 21-Jährige eingeführt. „Ich wollte das Jugendticket gleich zu Neujahr in Anspruch nehmen“, erzählt sie. Der Fahrer wusste noch nichts vom neuen Tarif, worauf Etlstorfer sofort ein Mail an den Verkehrsverbund schickte. Aber nicht nur ihre Hartnäckigkeit hat bei ihrer Aktion geholfen. Ihr Know-how in puncto Projektmanagement erwarb sie während der Ausbildung zum CEHAPE-Coach. CEHAPE steht für Children's Environment and Health Action Plan for Europe. Diese Initiative der Weltgesundheitsorganisation wird in Österreich vom Lebensministerium in der Verkehrsabteilung koordiniert. Für die Jugendbeteiligung am CEHAPE ist das

#### Scooter-Ständer:

In der Schule der Schulschwester in Graz-Eggenberg bauten die Schülerinnen und Schüler einen Scooter-Ständer für ihre Tretroller, da es so was nicht zu kaufen gibt.

#### »JUGENDLICHE ORIENTIEREN SICH EHER AN GLEICHALTRIGEN ALS AN ERWACHSENEN«

Jugend-Umwelt-Netzwerk zuständig, das bereits rund 40 Jugendliche als Coaches zur Mitgestaltung ausgebildet hat – eine davon ist Lydia.

#### Motivation durch Gleichaltrige

Da Jugendliche sich bei ihren Wertvorstellungen und Verhaltensmustern eher an Gleichaltrigen als an Erwachsenen orientieren, sind die CEHAPE-Coaches nicht die einzigen Peer Leader im Umweltbereich: Beim Umwelt-Bildungs-Zentrum in Graz werden sogenannte Umwelt-Peers geschult. Auch diese Ausbildung brachte schon konkrete Ergebnisse, beispielsweise den ersten Scooter-Ständer. „Wir haben alle Schülerinnen und Schüler bei den Schulschwestern in Graz-Eggenberg gefragt, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Schule kommen“, erzählt Umwelt-Peer Alexandra Russ. Darunter waren 28, die mit Scootern, den kleinen Tretrollern, kamen, mehr als mit dem Rad! Aber für Scooter gab es keinen diebstahlsicheren Abstellplatz. „Da es keinen Scooter-Ständer zu kaufen gibt, haben wir im Unterricht selbst einen entworfen und gebaut“, berichtet Werklehrerin Schwester Simona Papst.

Um sanfte Mobilität auf den Wegen der Jugendlichen geht es auch bei einem gänzlich anderen Projekt, den „eco-trips“. Das ist ein internationaler Videowettbewerb, bei dem Jugendliche in selbst gedrehten Kurzfilmen sanfte Mobilität auf Alltagswegen bewerben“, erläutert Margit Braun vom Institut für Verkehrspädagogik. Dieses Institut ist eine Art

# Jugendmobilität zwischen Surfen und Scootern

Unterschriftenliste für billigere Fahrkarten, der Bau eines Scooterständers, Schatzsuche via Rad, Bus und Bahn – und Internet: Wenn es um die eigene Mobilität geht, entwickeln junge Menschen in Österreich ungeahnte Kräfte und Ideen.

Von Ursula Jungmeier-Scholz



Fotos: Ursula Jungmeier-Scholz

verkehrspädagogische Außenstelle der Forschungsgesellschaft Mobilität und führt neben anderen Kinder- und Jugendprojekten den Österreich-Teil der Kampagne durch.

#### Mobilität zum Vergnügen

Braun ist auch Projektleiterin von „Catch-it“, einer steiermarkweiten Schatzsuche für Jugendliche, bei der nur die Fortbewegung per Öffentlichem Verkehr, Rad und zu Fuß erlaubt ist. Zusätzlich surfen die Jugendlichen im Internet: Die Routen, für die vom Land Steiermark finanzierte Schnitzeljagd sind nur online zu finden. Am Ziel jeder Route ist ein Logbuch mit einem Zahlencode versteckt, der dann auf der Projekt-Website eingegeben werden muss.

„Catch-it ist die steirische Version des weltweit beliebten Spiels Geo-

catching“, so Braun. „In diesem Rahmen können Jugendliche ihre Heimat auf eine neue Art kennenlernen und gleichzeitig erfahren, wie man sich dabei klimafreundlich fortbewegt.“ 315 Jugendliche in 57 Teams waren im Vorjahr unterwegs. „Die Touren haben großen Spaß gemacht und manche bekannte Orte wie Voitsberg oder Deutschlandsberg habe ich über Catch-it ganz neu kennengelernt“, resümiert Gabriel Donschev vom Siegerteam des Grazer Jugendzentrums Funtastic.



Ursula Jungmeier-Scholz ist freie Journalistin. Sie lebt und arbeitet in Graz.

„Catch-it“: Jugendliche lernen die Steiermark kennen, durch eine Schatzsuche, die Internet-Hinweise mit der Fortbewegung per Öffentlichem Verkehr, Rad und zu Fuß verknüpft.

www.vmobil.at

V VV  
VERKEHRSVERBUND  
VORARLBERG

## Jung und mobil VVV Jugendkarte <26

Junge Leute sind gern unterwegs. Gut, dass es da jetzt die Jugendkarte <26 gibt. Sie kombiniert die Vorteile vom VVV Jahresticket maximo und der ÖBB VORTEILScard <26. Zum sensationellen Preis von € 192,-/Jahr kannst Du Bus und Bahn in ganz Vorarlberg gratis benutzen und fährst zudem in den Zügen der ÖBB österreichweit bis zu 50 % günstiger. Also, worauf wartest Du noch?

Nähere Infos gibt es bei allen Bahnhöfen, Servicestellen, im MOBILPUNKT Feldkirch / Oberes Rheintal sowie im Internet unter www.vmobil.at



Ein Ticket für Bus und Bahn.  
In ganz Vorarlberg.



ÖBB

S T A D T B U S L A N D B U S O R T S B U S S B A H N



# Der persönlichen Verantwortung Raum geben

Teilen statt Trennen ist die Grundphilosophie von „Shared Space“, jener Gestaltung des öffentlichen Raums, die auf soziale Regeln setzt. In Graz wird nun ein Pilotprojekt umgesetzt. Von Rafael Gurbisz

Der Sonnenfelsplatz in Graz wird bis Ende 2010 als Pilotprojekt im Sinne des „Shared space“-Konzeptes umgestaltet. „Shared space“ wurde in den Niederlanden entwickelt und mittlerweile auch in England und Deutschland erfolgreich angewendet. Dabei werden Verkehrsregeln durch soziale Regeln ersetzt. Verkehrsschilder und Bodenmarkierungen werden entfernt. Die Geschwindigkeit wird reduziert. Durch eine attraktive Gestaltung wird der öffentliche Raum aufgewertet und die strikte Trennung von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden, Pkw-Nutzenden und öffentlichen Verkehrsmitteln aufgehoben. Das bewirkt, dass verstärkt, etwa durch Augenkontakt, kommuniziert wird. Unter den sich begegnenden Menschen, ob zu Fuß, mit Rad oder im Auto, steigt die Aufmerksamkeit, sie müssen sich koordinieren und miteinander kommunizieren. Im „Shared Space“ ist der Mensch das Maß.



Fotos: Coop, Sonnenfelsplatz

#### Viele Ideen:

An drei Abenden hatten Bürger die Möglichkeit, den Planungsprozess zu verfolgen und ihre Wünsche und Ideen zu äußern. Auch Sehbehinderten-Vertretern brachten ihre Anliegen in die Planung ein.

hatte die Bevölkerung drei Mal die Möglichkeit, ihre Anregungen, Bedürfnisse und Vorschläge einzubringen. So wurden quasi in Dialogform in kurzer Zeit die Pläne und Lösungen für die Gestaltung dieses Stadtraums entwickelt. Das achtköpfige Projektteam bestand aus Architekten, Verkehrsplanern, Soziologen, Bauingenieuren und Beleuchtungsplanern.

## »DURCH ATTRAKTIVE GESTALTUNG DEN ÖFFENTLICHEN RAUM AUFWERTEN«

Beteiligt waren die Büros Kleboth-Lindinger-Architekten, Helmut Koch Komobile Verkehrsplanung, Michael Sammer, Zoufal Lichtgestaltung und DI Fritsch.

Der Sonnenfelsplatz in unmittelbarer Nähe zur Universitätsmensa wurde ausgewählt, weil er bereits heute ein von verschiedenen am Verkehr teilnehmenden Gruppen stark gemeinsam genutzter Raum ist. Die Oberfläche des Platzes wird durchgehend eben gestaltet und ermöglicht barrierefreien Zugang für alle am Verkehr Teilnehmenden. Der Kreisverkehr bleibt optisch bestehen, ist aber rechtlich keiner mehr. Die Mitte des Platzes wird eine

## »SICH KOORDINIEREN UND MITEINANDER KOMMUNIZIEREN«

flache Wasserfläche mit kleinen Fontänen bilden, die Busse befahren dürfen. Betonsitzmöbel mit integrierten Beleuchtungskörpern werden den Bereich für Gehende vom Autoverkehr abgrenzen. Dazwischen werden Fahrradstellflächen geschaffen und zwei Bäume neu gepflanzt. Die Bushaltestellen werden weg von den Fassaden in den Straßenraum hinein verlegt und überdacht. Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen verschwinden, es werden verschiedene Farbschemen verwendet, um den Bereich als „shared space“ zu kennzeichnen.

#### In fünf Tagen fertig geplant

In Graz wurde Ende November 2009 das Konzept erstmals äußerst kompakt binnen fünf Tagen unter Beteiligung von Fachleuten und Bürgerinnen und Bürgern bis zu einer fertigen Planung gebracht. Bei diesem für Österreich neuartigen Planungsansatz

## • literatur



#### Über Land

(Peter Hessler, Berlin Verlag, 2009, 556 Seiten, 24,70 Euro)

Der Autor, ein amerikanischer Journalist, lebt in China, spricht chinesisch und hat den chinesischen Führerschein gemacht. Das Buch besteht aus drei Teilen: In „Die Mauer“ beschreibt er Erlebnisse einer Autofahrt in den Norden, entlang der

Großen Mauer, die er verbotenerweise mit einem Leihauto unternimmt. In „Das Dorf“ erzählt er von dem Dorf im Umland Pekings, wo er ein Wochenendhaus gemietet hat, sich mit einer chinesischen Familie anfreundet und deren Bemühungen am Wirtschaftsaufschwung teilzuhaben, schildert. Und in „Die Fabrik“ begleitet er in einem neu entstehenden Industriegebiet im Süden Besitzer und Arbeiter einer neuen Fabrik über längere

Zeit und macht so den chinesischen Wirtschaftsaufschwung anschaulich erlebbar. Ein Buch, das China und die Menschen dort anschaulich nahe bringt und auch vergnüglich zu lesen ist.

#### Mobilität in Niederösterreich. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008

Amt der Niederösterreich Landesregierung, Heft 26 der Schriftenreihe „NÖ Landeskonzept“ St. Pölten 2009, 88 Seiten

Viele Daten zum Mobilitätsverhalten der NÖ-Bevölkerung – Verkehrsmittelwahl, Wegezwecke, Wegelängen, Wegedauer, Entwicklung des Verkehrsverhaltens seit der letzten Erhebung 2003. Zwölf Seiten beschäftigen sich speziell mit der Mobilität Jugendlicher.

Erhältlich unter: 02742/9005-14973; post.ru7@noel.gv.at

#### Die Einübung des anderen Blicks – Gespräche über Kunst und Nachhaltigkeit

hsg. Walter Spielmann, Robert-Jungk-Bibliothek für Zukunftsfragen, 2009, JBZ-Verlag, 232 Seiten, 15 Euro

Kunst und Nachhaltigkeit – Walter Spielmann und Hans Holzinger sprachen mit elf Künstlerinnen und Künstlern – von der bildenden Kunst über kritische Volksmusik und Literatur(vermittlung), vom Theater über Fotografie, Film, Operette bis zur Bedeutung der Neuen Medien – über ihren Zugang zum Thema Nachhaltigkeit, was sie für sie bedeutet, wie sie Nachhaltigkeit in ihrer künstlerischen Arbeit thematisieren. Im Gespräch mit Peter und Ulrike Arp, Gudrun Bittner, Joachim Eckl, Karl-Markus Gauß, Kurt Kaindl, Fritz Messner, Kurt Palm, Barbara Reisinger und Gerold Tusch, Hans Schmidt, Brita Steinwendtner und Gerfried Stocker. Viele Denkanstöße.

## • kurzmeldungen

### FH St. Pölten: Tage der Offenen Tür 19./20. März 2010

Der Studiengang Eisenbahn-Infrastrukturtechnik an der FH St. Pölten bildet Fachleute aus, die das spezifische Know-how in der für das „System Bahn“ erforderlichen Kombination der Einzelwissenschaften haben. Am 19. und 20. März 2010 präsentieren sich die 14 Studiengänge der FH in den Bereichen Technologie, Wirtschaft, Gesundheit und Soziales. Ausbildungsmedien, moderne Infrastruktur und praxisnahe Forschung sorgen für ein abwechslungsreiches Studium und eine Top-Ausbildung mit optimalen Karrierechancen. Highlights am Tag der Offenen Türen für alle, die sich für den Studiengang Eisenbahn-Infrastrukturtechnik interessieren, sind der Lok-Simulator, der das Ausprobieren einer „echten“ Fahrt ermöglicht, und das elektronische Stellwerk, an dem ein Erproben als Fahrdienstleiterin oder Fahrdienstleiter möglich ist. [www.fhstp.ac.at](http://www.fhstp.ac.at)

### Sicherheit macht Schule

„Lukas und ich sind Freunde gewesen. Er lief über die Gleise. Ich nicht. Ich lebe noch!“ Mit einfachen Botschaften versuchen die ÖBB mit der Initiative „Sicherheit macht Schule“, vor Gefahren rund um Bahnanlagen zu warnen. Um eines der sichersten Verkehrsmittel, die Bahn, auch am Bahnhof noch sicherer zu machen. Denn Kinder und Jugendliche unterschätzen die Gefahren immer wieder und begeben sich durch unüberlegtes Handeln, oft falsch verstandene Mutproben, in Lebensgefahr. Jedes Jahr gibt es Todesfälle. Der Folder „Gemeinsam auf der sicheren Seite“ erklärt das richtige Verhalten am Bahnhof, erläutert die verschiedenen Warnschilder und benennt die Hauptgefahrenquellen: „Gleisüberschreiten ist lebensgefährlich!“, „Starkstrom – Vorsicht Lebensgefahr!“, „Warte hinter der gelben Sicherheitslinie!“ und „Bahnhöfe sind keine Spielplätze!“. Den Folder gibt es im Internet unter: [www.oebb.at/sicherheitmachtschule](http://www.oebb.at/sicherheitmachtschule)

### Studie: Mobilität von Kindergartenkindern

Ein Drittel der Kinder in Wien und Niederösterreich werden mit dem Auto in den Kindergarten gebracht. Die Hälfte der Fahrten dauert nicht mehr als fünf Minuten. Das erhob eine neue Studie von Factum OHG und Makam Market Research GmbH im Auftrag des bmvit. Zu 74 Prozent bringen Mütter die Kleinen hin, die Väter machen das in 20 Prozent der Fälle. Knapp die Hälfte der Erziehungsberechtigten bringt die Kinder zu Fuß in den Kindergarten, elf Prozent benutzen öffentliche Verkehrsmittel, sechs Prozent das Fahrrad. Vor 53 Prozent der untersuchten Kindergärten gibt es kein spezielles Tempolimit.

# Gerfried Stocker direkt gefragt



Foto: rubra

## Für Auto und Internet fehlt Sensorium

*VCÖ-Magazin: Die Computerkunst-Projekte der Ars Electronica antizipieren immer wieder Entwicklungen, die wenige Jahre später Alltag sind – auch im Mobilitätsbereich. Internet, Mobiltelefon, neue Medien verändern unser Leben und unsere Mobilität. Hat die Jugend, die damit aufwächst, da einen natürlichen Vorteil?*

Gerfried Stocker ist seit dem Jahr 1995 Geschäftsführer und künstlerischer Leiter des Ars Electronica Center und gemeinsam mit Christine Schöpf für die künstlerische Leitung des Ars Electronica Festival verantwortlich. Er ist Medienkünstler, Musiker und Ingenieur für Nachrichtentechnik und Elektronik.

Das Gespräch führte Christian Höller.

> Langfassung des Interviews unter [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

**Gerfried Stocker:** Künstlerinnen und Künstler versuchen herauszufinden, wie sich die Anwendungen der neuen Möglichkeiten im Alltag anfühlen. Was durch diese Mobilität, die nicht mehr an die Bewegung des Körpers gebunden ist, diese Mobilität von Information, die es Menschen ermöglicht, in Sekundenschnelle an jedem Ort der Welt zu sein oder über facebook weltweit zu veröffentlichen, mit uns eigentlich passiert. Meine Generation hat den Computer und die neuen Medien im Laufe ihres Lebens kennengelernt und musste lernen, ihn zu bedienen. Wir waren noch bereit, für die Computernutzung viel in Kauf zu nehmen, wie schlechte Ergonomie der Geräte oder lange Übertragungszeiten. Für die junge Generation ist es selbstverständlich, dass die Technologie sich ihren Bedürfnissen unterordnet und nicht umgekehrt. Die Jugend wird aber oft auch überschätzt, weil sie mit Computern aufgewachsen ist, scheinbar alles von selber kann, als wäre das eine angeborene Fähigkeit. Das Problem ist aber, dass der Jugend sehr häufig ein reflektiver und kritischer Zugang fehlt, etwa in Bezug auf die Entwicklungen rund um den Exhibitionismus in facebook, twitter und Ähnlichem. Das ist eine riesige Herausforderung für die Schulen. Wenn ich im Internet Informationen einmal da, einmal dort eingebe, die Informationen durch große Server und Computersysteme gesammelt werden und ich durch mein Mobiltelefon auf 30 Meter genau lokalisierbar bin, ist das für uns Menschen intuitiv und physisch einfach nicht zugänglich. Der Körper hat kein Sensorium, um mit der digitalen Realität umzugehen. Wir müssen lernen, kognitiv mit diesen Gefahren umzugehen. Das ist mit dem Auto auch nicht anders, wenn ich durch eine unübersichtliche Ortschaft fahre. Im virtuellen Raum ist diese Problematik noch stärker. Und dazu kommt die unselbige Koinzidenz der seit dem 11. September 2001 wirklich ganz massiven Verstärkung des öffentlichen Interesses an Überwachung. Da kommen zwei Dinge mit einer Geschwindigkeit zusammen wo in zehn Jahren alle aufwachen und sagen werden: „Moment, was ist da mit uns passiert, wie weit haben wir es kommen lassen?“

## Jugend & Verkehr – Zahlen & Fakten



### Umweltverhalten österreichischer Jugendlicher

- 40 Prozent der Jugendlichen in Österreich zwischen 14 und 24 Jahren meinen, dass die Verkehrsmittelwahl die Umwelt beeinflusst.
- Die Hälfte der Jugendlichen stört Verkehrsprobleme in ihrem Wohngebiet, 45 Prozent nannten dabei die Luftverschmutzung, 34 Prozent Lärm als Ursache.
- Während 68 Prozent angeben, dass in ihrer Familie Müll getrennt wird, haben nur 13 Prozent in der eigenen Familie erlebt, dass zu Gunsten der Umwelt auf das Auto verzichtet wurde und statt dessen Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel als Transportmittel verwendet wurden.<sup>1</sup>

### Jugendliche als Stammgäste des Öffentlichen Verkehrs

- Die Vorteilscard<26 der ÖBB (Bahnhalbp reis für unter 26-Jährige österreichweit) besitzen etwa 293.000 Jugendliche. 3.300 Inhaber haben eine Österreichcard<26, die Jahresnetzkarte der ÖBB für Menschen unter 26.
- 123.681 ÖBB-Sommertickets (Österreich-Bahnkarte für die Sommerferien) wurden im Jahr 2009 verkauft.<sup>2</sup>

### Mobil durch Führerschein und Öffentlichen Verkehr

- In Niederösterreich besitzen in der Altersgruppe der 17- bis 21-Jährigen 72 Prozent einen Führerschein, 64 Prozent verfügen jederzeit über einen Pkw, 26 Prozent teilweise.
- Mit 26 Jahren haben 95 Prozent eine Lenkberechtigung. Bei den 22- bis 26-jährigen Jugendlichen mit Lenkberechtigung verfügen 70 Prozent jederzeit über ein Auto, 20 Prozent können teilweise einen Pkw mitbenützen.
- Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel besitzen in NÖ 72 Prozent der 13- bis 16-Jährigen, bei den 17- bis 21-Jährigen noch 57 Prozent und als junge Erwachsene, im Alter zwischen 22 und 26 Jahren, sind es noch 43 Prozent.<sup>3</sup>

- In Vorarlberg verfügen 90 Prozent der über 18-Jährigen über einen Führerschein. 68 Prozent der Personen im Alter bis 17 Jahre besitzen eine Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel. Bei den 18- bis 34-Jährigen noch 28 Prozent.<sup>4</sup>

### Gefährliche Straßen – in Österreich

- Im Jahr 2008 wurden 15.336 Jugendliche im Alter zwischen 15 und 24 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen verletzt, 157 starben.
- Der Anteil der Jugendlichen im Alter von 15 bis 24 Jahren an der Gesamtbevölkerung beträgt in Österreich 12 Prozent. Diese Gruppe ist an über 40 Prozent aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden beteiligt, knapp ein Drittel aller Verunglückten auf Österreichs Straßen ist zwischen 15 und 24 Jahre alt. Fast 80 Prozent der getöteten Jugendlichen sind männlich.
- Im Mopedverkehr sind rund zwei Drittel der Verletzten im Alter zwischen 15 und 17 Jahren.<sup>5</sup>

### Gefährliche Straßen – weltweit

- Straßenverkehrsunfälle sind weltweit die Hauptursache für die Todesfälle von 15- bis 19-Jährigen. Bei den 20- bis 24-Jährigen sind sie die zweithäufigste Todesursache. Männer unter 25 Jahren sind dreimal so oft betroffen wie Frauen.
- Wer in ärmeren Ländern lebt, ist besonders durch Verkehrsunfälle gefährdet. 380.000 junge Menschen sterben laut dem „Youth and Road Safety Report“ der WHO pro Jahr in Afrika und Südostasien. Der finanzielle Schaden der Unfälle ist enorm: Die jährlichen Kosten für Verkehrsverletzte belaufen sich laut einer Studie aus dem Jahr 2004 weltweit auf 381 Milliarden Euro. Für die einzelnen Staaten bedeutet dies bis zu zwei Prozent des Bruttosozialprodukts. Der Anteil der ertragsschwachen Länder liegt zwischen 48 und 73 Milliarden Euro – mehr, als sie an Entwicklungshilfe erhalten.<sup>6</sup>

## termine

### Veranstaltung

Sanfte Mobilität – Visionen für Schifffahrt und Eisenbahn

Anmeldung erbeten bis 19.2.2010

E-Mail: [eupr@wko.at](mailto:eupr@wko.at)

Wirtschaftskammer Österreich

Wien, 2. März 2010

### Konferenz

„Täter: jung – Tatwaffe: Autos – Motiv: Alkohol“  
Unfallgeschehen nah betrachtet

Veranstalter: Land Steiermark Verkehrsabteilung und Forschungsgesellschaft Mobilität FGM

Graz, 11. März 2010

### Veranstaltung

11. Österreichischer Klimatag

Forschung zu „Klima, Klimawandel und Auswirkungen“ in Österreich.

[www.austroclim.at/index.php?id=95](http://www.austroclim.at/index.php?id=95)

Veranstaltungsort: Festsaal der BOKU, 9.00–18.00 Uhr

Wien, 11.–12. März 2010

### Tagung

Elektromobilität in Städten und Regionen

„Potenziale, Konzepte, Lösungen, Verkehrssystem, Förderungen“

Veranstalter: Städtebund und Energieagentur

[www.energyagency.at/konferenz/elkonf](http://www.energyagency.at/konferenz/elkonf)

Anmeldung bis 12. Februar;

Teilnahme kostenlos

Wels, 16.–17. März 2010

### Tagung & Messe

RegioMove10 – Verkehr & Visionen

Vordenkende aus Verkehrs- und anderen Bereichen präsentieren Visionen.

Anmeldung auf [www.regiomove.at](http://www.regiomove.at), 2010@regiomove.at

Graz/Lieboch, 22.–23. April 2010

### European Conference on

### Mobility Management

ECOMM 2010

Internationaler Wissensaustausch über Mobilitätsmanagement

[office@ecomm2010.eu](mailto:office@ecomm2010.eu);

[www.ecomm2010.eu](http://www.ecomm2010.eu)

Graz, 5.–7. Mai 2010

## www.vcoe.at

### Projektdatenbank

Ab sofort sind alle seit dem Jahr 2006 beim VCÖ-Mobilitätspreis eingereichten Projekte in einer Online-Datenbank auf

[www.vcoe.at/projektdatenbank](http://www.vcoe.at/projektdatenbank) abrufbar. So sind diese innovativen und nachahmenswerten Projekte aus dem

Mobilitäts- und Transportbereich allgemein zugänglich. Es ist sowohl eine Volltextsuche als auch eine Suche nach

verschiedenen Kriterien wie Kategorie, Einreichjahr oder Bundesland möglich.

<sup>1</sup>Fessel-GfK-Analyse 2004, <sup>2</sup>Wiener Linien, <sup>3</sup>Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, <sup>4</sup>Vorarlberg Verkehrsverhaltensbefragung 2008, <sup>5</sup>Statistik Austria/KfV, <sup>6</sup>The Lancet/ORF