



Nachhaltige Mobilität an Österreichs Universitäten

Die Allianz Nachhaltige Universitäten in Österreich entfaltet zahlreiche nachhaltige Mobilitätsinitiativen. Anhand verschiedener Maßnahmen, um etwa den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel zu fördern, werden Herausforderungen und Ziele im Bereich nachhaltige Mobilität präsentiert.

Günter Getzinger, Thomas Lindenthal

Sustainable Mobility at Austrian Universities | GAIA 24/3 (2015): 201–203

Keywords: Austria, network, sustainable mobility, sustainable universities

Im Jahr 2014 haben die in der *Allianz Nachhaltige Universitäten in Österreich* verbundenen Universitäten den Entschluss gefasst, eine Arbeitsgruppe (AG) *Nachhaltige Mobilitätsinitiativen*¹ einzurichten, in deren Rahmen Grundsätze, Schwerpunkte und Maßnahmen zur Forcierung nachhaltiger Mobilität diskutiert und beschlossen werden sollen. An der AG beteiligen sich die Universitäten Graz, Innsbruck, Klagenfurt und Salzburg sowie die Universität für Bodenkultur Wien (BOKU), die Kunstuniversität Graz, die Wirtschaftsuniversität Wien und die Technische Universität Graz. Fachlich ist die AG sehr gut besetzt: Zu den Vertreter(inne)n der einzelnen Universitäten gehören vornehmlich die Leiter(innen) der Abteilungen für Gebäude und Technik, verantwortliche Mitarbeiter(innen) der Rektorate oder die Mobilitätsbeauftragten.

Schwerpunkte der Arbeitsgruppe Nachhaltige Mobilitätsinitiativen

Bisher hat sich die AG dreimal getroffen. Neun Maßnahmenbereiche kristallisierten sich als Schwerpunkte heraus. Sie lassen sich in zwei Gruppen einteilen:

Alltagsmobilität der Universitätsbediensteten und der Studierenden – Pendlerverkehr:

- Verstärkung der Fahrradnutzung,
- Forcierung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel,
- Reduktion des Pkw-Verkehrs,
- Förderung des Zu-Fuß-Gehens.

Dienstreisen der Universitätsbediensteten:

- Forcierung von *teleconferencing*,
- Förderung der Nutzung von Bahn und Bus,
- Reduktion von Pkw-Fahrten,
- Reduktion von Flugreisen,
- Kompensation der durch notwendige Flugreisen verursachten CO₂-Emissionen.

Im Folgenden sind jene Maßnahmen ausgeführt, die sich an den genannten Universitäten in den letzten Jahren, also bereits vor der Gründung der AG, bewährt haben.

Alltagsmobilität der Universitätsbediensteten und der Studierenden – Pendlerverkehr

Die Alltagsmobilität an Universitäten ist stark vom jeweiligen städtischen Umfeld abhängig. Daraus ergeben sich strukturell sehr unterschiedliche Situationen, die sich wie folgt darstellen:

Wiener Universitäten sind in ein ausgezeichnetes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel eingebettet. Mit U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen sind die verschiedenen Universitätsstandorte dicht erschlossen. Die Jahreskarte für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) ist mit aktuell 365 Euro erschwinglich. Modal-Split-Erhebungen der Wiener Universitäten weisen daher durchschnittlich einen sehr hohen Anteil an ÖV-Nutzer(inne)n aus, sowohl in der Gruppe der Bediensteten als auch bei den Studierenden. Zugleich wird der Fahrradverkehr in Wien unter anderem durch hohe Autodichten sowie durch zum Teil große Distanzen und topografische Erschwernisse beeinträchtigt.

Kontakt Autoren: DI Dr. Günter Getzinger | Alpen-Adria-Universität Klagenfurt, Wien, Graz | Institut für Technik- und Wissenschaftsforschung | Wien | Österreich | E-Mail: guenter.getzinger@aau.at

Kontakt Österreich-Konsortium GAIA (Allianz Nachhaltige Universitäten in Österreich): Vizerektor O.Univ.Prof. Dr. Josef Glöbfl | Universität für Bodenkultur Wien (BOKU) | Gregor-Mendel-Str. 33 | 1180 Wien | Österreich | Tel.: +43 1 476541014 | E-Mail: rektorat@boku.ac.at

© 2015 G. Getzinger, T. Lindenthal; licensee oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

¹ <http://nachhaltigeuniversitaeten.at/arbeitsgruppen/nachhaltige-mobilitaetsinitiativen>

Ganz anders stellt sich die Ausgangssituation in den mittelgroßen österreichischen Landeshauptstädten dar. In *Graz*, *Innsbruck* und *Salzburg* sind zwar Angebot und Tarife des ÖV durchaus attraktiv (die Preise für Jahreskarten wurden in den letzten Jahren, analog zu Wien, gesenkt), doch die Distanzen und die Verkehrsorganisation machen das Fahrrad hier zum bevorzugten innerstädtischen Verkehrsmittel für Studierende und Bedienstete, wie Modal-Split-Erhebungen zeigen.

Die Universität *Klagenfurt* befindet sich in einer für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsformen besonders schwierigen Ausgangslage. Der nur rund 100 000 Einwohner(innen) zählenden Stadt fehlt die für einen attraktiven ÖV nötige Nachfrage-dichte. Alle Straßenbahnlinien wurden in der Vergangenheit durch Busse ersetzt. Die Universität Klagenfurt wurde 1970 als Campusuniversität am Stadtrand errichtet und mit überdimensionierten Abstellflächen für Pkw ausgestattet. Mehr als in anderen Universitätsstädten waren Studierende und Bedienstete Tagespendler(innen). Durch den anhaltenden Zuzug aus den ländlichen Regionen hat jedoch dieser Aspekt inzwischen an Bedeutung verloren.

Maßnahmen zur verstärkten Nutzung von Fahrrädern

Als zentrales Instrument, um die Fahrradnutzung im beruflichen Alltag der Universitätsbediensteten und der Studierenden attraktiver zu gestalten, erweist sich die Bereitstellung überdachter Fahrradabstellanlagen, möglichst ergänzt mit Serviceboxen (Druckluft, Reparaturwerkzeug) (siehe Abbildung). Zu achten ist dabei vor allem auf die Qualität der Fahrradbügel: Sie sollen ein schnelles, sicheres Absperren der Fahrräder ermöglichen. Solche Fahrradabstellanlagen wurden und werden in direkter Nähe der wichtigsten Zugänge zu Universitätsgebäuden errichtet. Sie sollen Platz für eine den aktuellen Bedarf deutlich übersteigende Anzahl von Fahrrädern bieten und damit auch visuell eine Einladung zum Umstieg aufs Rad darstellen.

Die zweite wichtige und an manchen Universitäten umgesetzte Maßnahme ist das „Universitätsfahrrad“. Die Universitäten bieten ihren Mitarbeiter(inne)n (äu-

ßerst erfolgreich!) ein im Universitätsdesign gehaltenes hochwertiges Fahrrad zu deutlich reduziertem Preis an. Im Gegenzug verzichten die Mitarbeiter(innen) auf die Parkberechtigung für einen Pkw sowie auf den alternativ angebotenen Kostenschuss von 50 Prozent zum innerstädtischen ÖV-Jahresticket. An einzelnen Universitäten ist angedacht, das Angebot auf Elektrofahrräder auszuweiten.

Ein weiteres wichtiges Instrument zur Förderung des Fahrradfahrens besteht im beharrlichen Intervenieren der Universitäten in der städtischen Verkehrspolitik. Ziel dabei ist insbesondere der Ausbau von Fahrradwegen und Radfahrstreifen, zum Beispiel gegen Einbahnstraßen (in jüngster Zeit auch der Fahrradstraßen). So kann das Fahrrad in vielen Fällen zum schnellsten Verkehrsmittel innerhalb von Städten werden, mit dem die Distanz vom Wohnort zur Universität in der vergleichsweise kürzesten Zeit überwunden werden kann.

Zur Festigung und Stärkung der Radfahrkultur an einer Universität bieten sich zahlreiche erprobte flankierende Maßnahmen an, etwa ein regelmäßiger Fahrradservice am Campus, Wettbewerbe (*Mit dem Rad zur Arbeit*) und Feste, Bereitstellung von Lastenfahrrädern und Fahrradanhän-

gern sowie die Betonung des gesundheitsfördernden Aspekts des Radfahrens.

Maßnahmen zur Forcierung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Das primäre Instrument einiger *Allianz-Universitäten*, um die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel zu erhöhen, ist die Übernahme von 50 Prozent der Kosten für die ÖV-Jahreskarte. Diese ist für Mitarbeiter(innen), die sich dafür entscheiden, an zwei Bedingungen geknüpft: Sie verzichten auf eine Parkberechtigung für ihren Pkw und sie können an der Aktion „Universitätsfahrrad“ nicht teilnehmen.

Weitere Aktivitäten der Universitäten beziehen sich auf die Bereitstellung von (Echtzeit)Informationen zu den Abfahrtszeiten öffentlicher Verkehrsmittel von den Haltestellen im Umfeld der Universität, etwa Informationsmonitore in Ausgangsbereichen, Bewerbung von Fahrplan-Apps.

Von großer Bedeutung für die Verbesserung des ÖV-Angebots für Studierende und Universitätsbedienstete ist der kontinuierliche Dialog zwischen Universitäten, ÖV-Unternehmen und kommunaler Verkehrspolitik. Erfreulich ist die Senkung des Preises für ÖV-Jahrestickets in fast allen österreichischen Universitätsstädten.

ABBILDUNG: Fahrradabstellanlage mit Servicebox der Technischen Universität Graz.



Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Verkehrs

Alle Allianz-Universitäten bewirtschaften die von ihnen verwalteten Pkw-Parkplätze. Doch die Preise sind mancherorts so niedrig, dass kein Lenkungseffekt hin zur „sanften Mobilität“ erzielt wird; in einigen Fällen übersteigen die Ausgaben sogar die Einnahmen – das heißt, die Pkw-Nutzung wird subventioniert.

Aktuell versuchen jene Universitäten, die sich einem nachhaltigen Mobilitätsmanagement verpflichtet fühlen, adäquate Schritte einzuleiten:

- Einführung marktkonformer Preise für Parkplätze,
- Bereitstellung von Parkplätzen nur für jene Mitarbeiter(innen), für die der ÖV keine zumutbare Alternative darstellt (Festlegen von Mindestentfernungen, Fahrzeitvergleiche ÖV–Pkw),
- Umwidmung von Pkw-Parkplätzen für andere Zwecke (Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten, Spielplätze, Grünraum, Urban Gardening und anderes).

Daneben bemühen sich einzelne Universitäten, die Nutzung elektrisch angetriebener Pkws zu fördern, etwa durch das Bereitstellen von Ladestationen.

Maßnahmen zur Förderung des Zu-Fuß-Gehens

Viele Alltagswege sind fußläufig zu bewältigen, Zu-Fuß-Gehen ist nachhaltig und gesundheitsfördernd. Zwar hat die Zahl der zu Fuß in den Städten zurückgelegten Wege in den letzten Jahrzehnten stetig abgenommen, doch derzeit ist eine Trendumkehr feststellbar. Diese wird von Verkehrspolitik und -planung verstärkt, etwa durch Straßenrückbauten, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Abkürzungen für Fußgänger(innen) sowie Fußgänger- und Begegnungszonen.

Aktuell bemühen sich einige Allianz-Universitäten um die Verbesserung des bestehenden Fußwegenetzes am Campus, zwischen den Universitätsgebäuden und in ihrem Umfeld.

Besonders hervorzuheben sind die Aktivitäten zur Einrichtung neuer und Erweiterung bestehender Begegnungszonen im Universitätsumfeld. Begegnungszonen

sind „Fußgängerzonen light“, das heißt, Auto-(und Rad-)Verkehr ist zwar erlaubt, allerdings mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 Stundenkilometern. Vorrang haben die Fußgänger(innen). Die Attraktivität dieser Zonen für Universitäten ist evident, kann doch durch sie der Campuscharakter gestärkt und die trennende Wirkung von Straßen vermindert werden.

Dienstreisen der Universitätsbediensteten

Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der Dienstreisen von Universitätsbediensteten sind im Vergleich zu Maßnahmen zur Alltagsmobilität noch wenig etabliert. Eine erste detaillierte Studie zu den durch Dienstreisen verursachten Treibhausgasemissionen an der Universität Klagenfurt hat ergeben, dass sich diese in der Größenordnung der Emissionen durch den Pendlerverkehr der Bediensteten bewegen. Daher muss diesem Bereich vermehrt Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Im Folgenden eine Übersicht über bereits umgesetzte oder vor der Einführung stehende Maßnahmen:

- Viele Dienstreisen könnten durch *teleconferencing* ersetzt werden. Die Allianz-Universitäten stellen die entsprechenden Hard- und Software zur Verfügung, unterstützen mit Beratung oder befinden sich momentan im Aufbau dieser Strukturen.
- Das Bemühen, bei Dienstreisen vermehrt auf die Bahn umzusteigen, wird zum einen durch eindeutige Hinweise auf den Antragsformularen unterstützt, zum anderen indem *Businesstickets* der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) bereitgestellt werden.
- Einige Allianz-Universitäten überlegen, die *ÖBB-VorteilsCard* (die den Fahrpreis um 50 Prozent reduziert) und (für jene Bediensteten, die die Bahn intensiv nutzen) die *ÖBB-ÖsterreichCard* (Jahresnetzkarte) finanziell zu fördern.
- Der Dialog zwischen Universitäten und den Anbietern des ÖV, insbesondere der ÖBB, wurde begonnen und soll intensiv fortgesetzt werden. Universitäten sind wichtige Kunden dieser Unternehmen und deshalb gefordert, ihre Mobilitätsbedürfnisse zu formulieren.

- Das Kilometergeld soll bei Nutzung des eigenen Pkw für Dienstreisen vermindert werden. Das in Österreich amtlich gültige Kilometergeld (derzeit 42 Cent pro Kilometer) stellt einen deutlichen Anreiz zur Nutzung des eigenen Pkw für Dienstreisen dar. An den meisten Universitäten gilt inzwischen ein deutlich reduzierter Satz.
- Kurzstreckenflüge bis 1000 Kilometer verursachen in weit überproportionalem Ausmaß Treibhausgasemissionen. Um die Anzahl solcher Flüge deutlich zu reduzieren, wollen sie einige Allianz-Universitäten nur noch in Ausnahmefällen gestatten.
- Für unvermeidbare Flugreisen sind CO₂-Kompensationen geplant. Einzelne Universitäten bewerben aktiv nachhaltigkeitsorientierte CO₂-Kompensationssysteme. Die BOKU hat sogar ein eigenes CO₂-Kompensationssystem installiert, das zudem universitätseigene Klimaschutzprojekte mit sehr hohem Nachhaltigkeitsstandard umfasst.

Aktuelle Herausforderungen für nachhaltige Mobilitätsinitiativen

Abschließend sei noch auf die derzeitigen gemeinsamen Herausforderungen für die AG hingewiesen:

An einigen Universitäten wurden bereits Modal-Split-Erhebungen zum Pendlerverkehr und Studien zum Dienstreiseverkehr durchgeführt. Hier gilt es, künftig regelmäßige und systematische Erhebungen zu implementieren, um die Vergleichbarkeit zwischen den Universitäten zu gewährleisten und (über mehrere Jahre hinweg) Aussagen über zeitliche Entwicklungen zu ermöglichen.

Analog gilt dies für die aus der universitären Mobilität resultierenden Treibhausgasemissionen. Hier wird vor allem noch an einer einheitlichen und praktikablen Erhebungsmethode zu arbeiten sein.

Schließlich sollten sich die Universitäten auf kurz-, mittel- und langfristig zu erreichende Ziele verständigen, die regelmäßig evaluiert und deren Einfluss auf die CO₂-Bilanz gemessen werden könnte. Diese gesetzten Ziele sollten als Teil des zu definierenden Verständnisses von „nachhaltiger Mobilität an Universitäten“ gelten.