

„Nur in Wien“: Täglich informiert
Unser Wien-Newsletter liefert morgens
alle Infos und viel Service. Gratis
abonnieren auf KURIER.at/nurinwien



Frauentagsfahne am Rathaus gehisst

Online-Frauentag. Vizebürgermeisterin und Frauenstadträtin Kathrin Gaal (SP) bietet einen Online-Frauentag. Ab 10 Uhr überträgt sie Live: Sie hisst die Fahne und trifft Alltagsheldinnen – von der Bloggerin bis zur Direktorin. frauentag.wien.gv.at



Museen laden Frauen zum Gratis-Besuch

Weltfrauentag. Der heutige Internationale Frauentag schlägt sich auch in den Museen nieder. Zahlreiche Häuser, wie die Albertina, das Kunst Haus Wien oder das Künstlerhaus bieten Frauen freien Eintritt. Manche haben auch ein spezielles Programm

APA / ROLAND SCHLAGER

Die Zahlen hinter dem Straßenkampf

Mobilität. Der Kfz-Anteil am Modal Split soll sinken, darin sind sich die Stadtregierung und Experten einig – nicht aber, wie. Auf welcher Basis Verkehrspolitik betrieben wird – und wohin die Reise gehen soll

VON ANDREAS PUSCHAUZ

Wenige Kämpfe werden in Wien so vermissen geführt wie der um die Verteilung des öffentlichen Raumes. Im vergangenen Jahr zerbrach sogar die rot-grüne Koalition zum Teil daran, dass die damalige Grünen-Chefin Birgit Hebein die Geduld von Bürgermeister Michael Ludwig (SPÖ) mit verkehrspolitischem Aktionismus ausgereizt hatte.

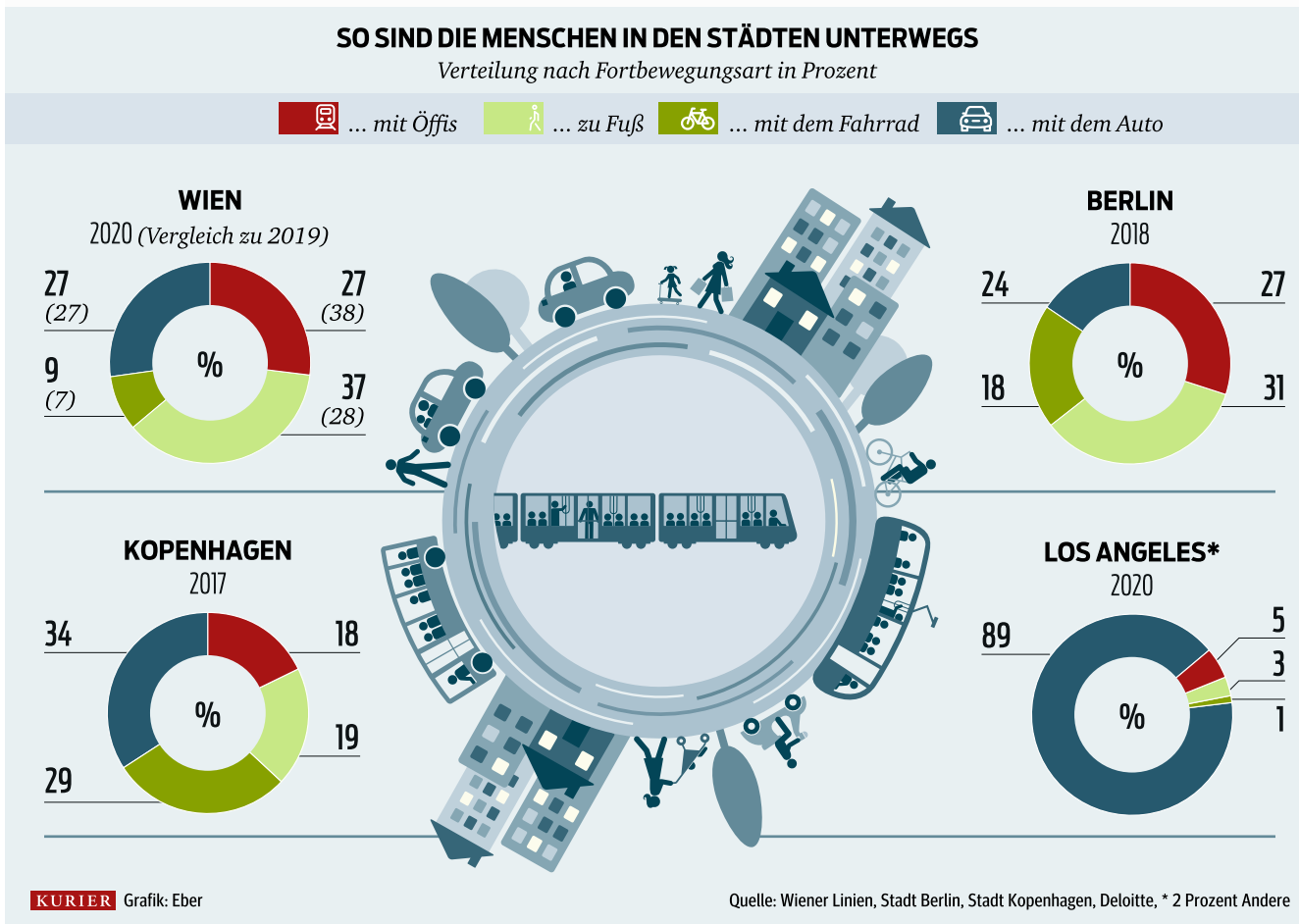
Der öffentliche Verkehr ist in Wien sakrosankt, zwischen Autofahrern und Fußgängern sowie insbesondere Radfahrern geht es aber hart zur Sache. Die einen kämpfen – politisch durch ÖVP und FPÖ unterstützt – um jeden Parkplatz, die anderen fordern mithilfe von Neos und Grünen einen gerechteren Anteil am Straßenraum.

Und die politisch dominante SPÖ? Will niemanden verprellen und zieht sich argumentativ auf den hohen Anteil des Umweltverbundes (Öffis, Rad, zu Fuß gehen) am Modal Split zurück (siehe Grafik).

Zentrale Kennzahl

Der Modal Split gibt prozentuell an, wie sich die Mobilität in einer Stadt aufteilt. Aufgrund unterschiedlicher Erhebungsmethoden ist er zwischen verschiedenen Städten nur bedingt vergleichbar, in der Zeitreihe einer Stadt ist er aber aussagekräftig. Er sei ein „wichtiger Gradmesser für die Verkehrsmaßnahmen“, sagt die zuständige Stadträtin Ulli Sima (SPÖ). Und Verkehrsforscher Ulrich Leth von der TU Wien nennt ihn „den einzigen Kennwert, mit dem man das Mobilitätsverhalten in einer Stadt beschreiben kann“.

In Wien wird der Modal Split seit 1993 im Auftrag der Wiener Linien erhoben, und zwar jährlich – international



Die SPÖ hält sich in der Frage des Wie bedeckt. Man wolle aber keinesfalls die Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausspielen, sagen sowohl Sima als auch Ludwig.

„Bigott“

„Den Satz halte ich für bigott, denn die Politik spielt die Verkehrsteilnehmer seit dem Zweiten Weltkrieg gegeneinander aus“, sagt hingegen der deutsche Mobilitätsforscher Stephan Rammler. Dementsprechend habe man sich entschieden, eine „automobilorientierte Verkehrspolitik zu betreiben“ und das sei bis heute so. „Man muss dem Auto etwas wegnehmen, erst dann wird es gerechter“, sagt er.

Der Schlüssel zu einem niedrigeren Kfz-Anteil sei eine Mischung aus Push- und Pull-Faktoren. „Mobilitätsverhalten ist zu großen Teilen Routine“, sagt auch Leth. „Solange es attraktiv und relativ günstig ist, mit dem Auto von A nach B zu kommen, kann das Alternativangebot noch so gut sein, es wird nicht so gut angenommen werden.“

Rammler empfiehlt Kommunen, erst die Qualität der Alternativen zu verbessern – etwa sichere Radwege zu bauen – und es dann in einem zweiten Schritt „unattraktiv zu machen, das Auto zu nutzen“. Es gehe darum, „Verhaltensänderungen nicht nur zu erzwingen, sondern zu ermöglichen“. In Wien bewegt man sich noch in Phase eins, sagt Leth: „Hier werden heute noch Sachen geplant, die sich in Amsterdams bereits vor 10, 20 Jahren als überholt herausgestellt haben, etwa Mehrzweckstreifen.“

Eines sei aber klar, betont Rammler: „Man weiß, dass ein hoher Anteil des Umweltverbundes ganz massiv auf die Lebensqualität einer Stadt einzuwirkt.“

eine Besonderheit. Warum ausgerechnet ein Verkehrsunternehmen die Kennzahl erhebt, kann weder dort noch im Rathaus beantwortet werden. Das Wie ist allerdings bekannt.

Das Leipziger Institut Omnitrend befragt 2.000 repräsentativ ausgewählte Personen, wobei der Großteil laut Wiener Linien bereits seit Jahren dabei ist. Diese übermitteln an einem ausgewählten Stichtag alle ihre in der Stadt zurückgelegten Wege, wobei jeweils nur das Verkehrsmittel in die Statistik mit einfließt, auf das die längste Teilstrecke entfällt. Wie kurz oder lange ein Weg ist, spielt hingegen keine Rolle.

Die Befragten sind dabei ebenso über das Stadtgebiet verteilt wie die Stichtage über das Jahr, um ein möglichst valides Bild zu erhalten. Pendler werden nicht miteinbezogen. Für das Jahr 2020 zeigten sich ein konstanter Auto-Anteil sowie ein Corona-bedingter Einbruch der Öffis zugunsten des Rades und der Fußwege.

Doch welche Schlüsse zieht die Stadt daraus? „Die hohen Modal-Split-Werte der Öffis der vergangenen Jahre zeigen klar, dass sich die Investitionen bezahlt machen“, sagt Sima. Nach der Pandemie sei es folglich das Ziel, den Vor-Corona-Anteil

der Öffis wieder zu erreichen. Zudem heiße es, „intensiv daran zu arbeiten, den Modal Split zugunsten der Öffis, des Radfahrens und des zu Fuß Gehens weiter zu erhöhen“. Auf konkrete Zahlen wollte sie sich freilich nicht festnageln lassen (siehe Infobox).

Fakt ist: Im Umkehrschluss bedeutet das, der Kfz-Anteil muss herunter – und zwar schnell. Laut Smart-City-Rahmenstrategie soll er bis 2025 auf 20 und bis 2030 auf 15 Prozent sinken. „Gute und erreichbare Ziele“, sagt TU-Forscher Leth, „aber nicht mit den bisherigen Maßnahmen. Seit 2012 tut sich nichts mehr“.

Aus den Grätzeln

Nachwuchs am Landgut Cobenzl

Döbling. Erfreuliche Nachrichten kommen aus dem Kinderbauernhof der Stadt Wien: Am Wochenende wurden dort zwei Lämmchen, namens Tino und Nina, geboren. „Außerdem haben wir seit 10 Tagen flauschige Küken im Hühnerstall“, sagt eine Sprecherin. Fünf ein-monatige Ferkel seien auch am Samstag auf den Bauernhof gezogen. Insgesamt gibt es auf vier Hektar Fläche 100 Tiere – von Kaninchen bis zu Gänsen und Ziegen. Ende März sollen Kinder dort auch Kühe bestaunen können. Die Besucher müssen FFP2-Masken tragen.
Info: landgutcobenzl.at

Ranking: Musikuni unter Top 50

Landstraße. Sieben österreichische Unis haben es in den aktuellen „QS World University Rankings by Subject“ in einem von 51 Studienfächern unter die Top 50 geschafft. Am besten schnitt die Musikuni in Wien (3., Anton-von-Webern-Platz 1) bei den darstellenden Künsten ab (Platz sieben). Das Mozartum erreichte in dieser Kategorie Platz elf. Insgesamt schafften österreichische Unis in zwölf Fächern Top 50-Platzierungen, die Uni Wien davon gleich sechsmal.

NAMENSTAG, 8.3. Johannes v. G., Gerhard

„Bestätigung, dass das Auto ein Virus ist“

Verkehrsplaner Knoflacher über seinen „Patienten Wien“: „Ich mache mir Sorgen“

Interview. Für seine Anhänger ist Verkehrsplaner Hermann Knoflacher von der TU Wien ein Vorreiter, für seine Gegner ein Verhinderer. Zuletzt ließ der geistige Vater der autofreien Innenstadt mit Kritik am Lobautunnel aufhorchen.

KURIER: Herr Professor, fahren Sie mit dem Auto?
Hermann Knoflacher: Ich hab keines, aber fallweise fahr ich. Wenn ich etwas transportiere wie Holz oder Mist. Dinge, die in keine Tasche passen.

Sie haben Wien oft beraten. Am Lobautunnel, den Sie strikt ablehnen, hält die SPÖ aber fest. Hört man in Wien nicht mehr auf Sie?
Ich hab nicht den Eindruck. Obwohl Wien viele Er-



Hermann Knoflacher von der TU Wien will Bäume statt Autos. Den Lobautunnel sieht er als Gefahr

folge darauf aufbauen konnte, dass man mir einst zugehört hat. Aber nicht nur ich werde nicht gehört. 2003 hat die Stadtplanung nachgewiesen, dass die S1 die falsche Lösung ist. Für die Stadt ist das nicht gesund. Wien ist quasi ein Patient, den ich über Jahrzehnte behandelt habe. Deshalb mache ich mir Sorgen.

Kommen wir zum Modal Split. Nur wenige Städte konnten den Anteil des motorisierten Individualverkehrs

Sie warnen davor, dass Citymaut oder Benzinpreiserhöhungen in die soziale Falle führen. Aber wie bekommt man die Autos aus der Stadt, wenn nicht über finanzielle Hebel?
Man muss Strukturen schaffen, in denen es leichter ist, zu Fuß zu gehen, mit dem Rad zu fahren oder Zugang

zum öffentlichen Verkehr zu finden, als Auto zu fahren.

Sie haben in den 70ern das Gezeug entwickelt – einen Holzrahmen, der demonstrieren soll, wie absurd viel Platz ein Auto einnimmt. Ist diese Karikatur in Zeiten eines anderen Virus, in denen Abstand das Maß aller Dinge ist, nicht irgendwie überholt?
Sehr gute Frage. Beides ist asozial. Also: Fühlen sich die Menschen wohl mit der Abstandsregelung? Oder brauchen sie Berührung, Zuwendung, eine Umarmung? Wenn die Antwort Ja lautet, dann passt das genau aufs Auto. Das ist eine wunderbare Bestätigung meiner Bezeichnung des Autos als Virus.

B. ICHNER, A. PUSCHAUZ

Wohlfühl-Widerstand vor nobler Kulisse

Reportage. Wie die Wiener an der Grenze zur Illegalität Zerstreung suchen

VON STEFANIE RACHBAUER

Rund um das Goldene Quartier bekommt man an sonnigen Wochenenden – wie dem vergangenen – auffällig oft ein ganz bestimmtes Accessoire zu sehen. Das neue Trend-Teil ist leicht und aus Kunststoff. (Nein, es ist nicht die FFP2-Maske.) Wer etwas auf sich hält, lässt sich an der Wiener Luxusmeile nur noch mit Plastik-Sektflöte in der Hand sehen.

Während maskenverweigernde und teils rabiate Gegner der Corona-Maßnahmen am Samstag die Stadt lahmlegen, suchen viele einfach nur Zerstreung. Man genießt die wenigen Ablenkungen, die Wien derzeit zu bieten hat: Einen Bummel auf der Mariahilfer Straße (wo so viel los ist wie an gewöhnlichen Samstagen), einen Spaziergang am Donaukanal (der fast so voll ist wie im Sommer) oder eben den Take-away-Champagner in der City.

Hauptumschlagplatz für Letzteren ist die Bognergasse:



Das Schwarze Kameel und ein Stand beim Park-Hyatt-Hotel verkaufen dort Sprudelndes und Koffeinhaltes samt passende Unterlage (unter anderem Austern und Palatschinken). All die Menschen, die dafür anstehen, haben definitiv nichts mit den randalierenden Demonstranten zu tun. Und doch ziehen auch sie die geltenden Kontaktbeschränkungen ein wenig aus.

Sehen ...

Viele der Wartenden kennen sich zwar (und lassen das die

Umgebung mit lauten „Hallo“, „Servus“, „Du auch hier“-Ausrufen wissen), in einem Haushalt leben sie wohl aber nicht. Und daher müssten sie eigentlich zwei Meter Abstand halten. (Ausnahmen gibt es für einzelne enge Bezugspersonen.)

Selbiges gilt für die Gruppen, die bei den Pflanztrögen zusammenstehen und diese als eine Art Bar nutzen – trotz der Verbotsschilder. „Hiermit machen wir Sie auf das polizeiliche Konsumationsverbot in der Bognergasse aufmerk-

sam“, ist darauf zu lesen. Klingt ein bisschen wie: Gesagt haben wir’s euch.

Zumindest wenn die Presse vor dem Lokal steht, bitten die Security-Mitarbeiter vom Schwarzen Kameel die Damen (wahlweise in Pelz- oder Daunemantel) und Herren (mit Designer-Sonnenbrille auf der Nase oder im Haar) weiter. Mit ausgesucht höflichen Worten, wie sie die Klientel gewohnt ist: „Wenn Sie bitte zum Hof oder zum Graben weitergehen möchten. Dann bekommen Sie keine Probleme“.

Erst vor einer Woche habe die Polizei streng kontrolliert, erzählt einer der Securitys. Die Beamten hätten bis zu 90 Euro Strafe von den Gästen verlangt. Das wolle man nicht noch einmal.

Nicht nur in der Bognergasse hatte die Polizei in den vergangenen Wochen zu tun: Größere Gruppen hatten sich in der City getroffen – darunter Jugendliche, die sich offenbar über Social Media verabredet hatten. Die Polizei reagierte mit einer „Aktion scharf“: Bei der

jüngsten Schwerpunktkontrolle wurden Hunderte Anzeigen erstattet.

... und gesehen werden

Wer vor diesem Hintergrund lieber für sich ist, dem bleibt zumindest das Schauen: Eine Deutsche, die in Wien lebt, feixt mit ihrer aus Berlin ange-reisten Mutter über die Kameel-Gäste: „Schau, der Alte mit den Sneakers, dem Piratentuch und der riesigen Fendi-Tüte“. Die beiden sind eigens hierher gekommen: „Das muss man gesehen haben.“

Frauen. Gestalten. Zukunft.

„Als Musikerin bin ich Applaus gewöhnt. Applaus fühlt sich zwar schön an, bezahlt aber keine Rechnungen. Gerade jetzt hat sich wieder gezeigt, wie viel Frauen eigentlich leisten, sei es im Beruf oder in der Familie. Diese Leistung muss gewürdigt werden, und dazu braucht es keinen Beifall, sondern gerechte Bezahlung. Am Internationalen Frauentag machen wir auf diese noch immer bestehende Ungleichheit aufmerksam. Und wollen gestärkt in die Zukunft blicken.“ (Birgit Denk)

Nutze das **Online-Programm am 8. März**. Wurf schon jetzt einen Blick in die **Programmorschau!**

Stadt Wien



Birgit Denk, Musikerin

Internationaler Frauentag
8. März 2021
Online-Programm:
frauentag.wien.gv.at

