

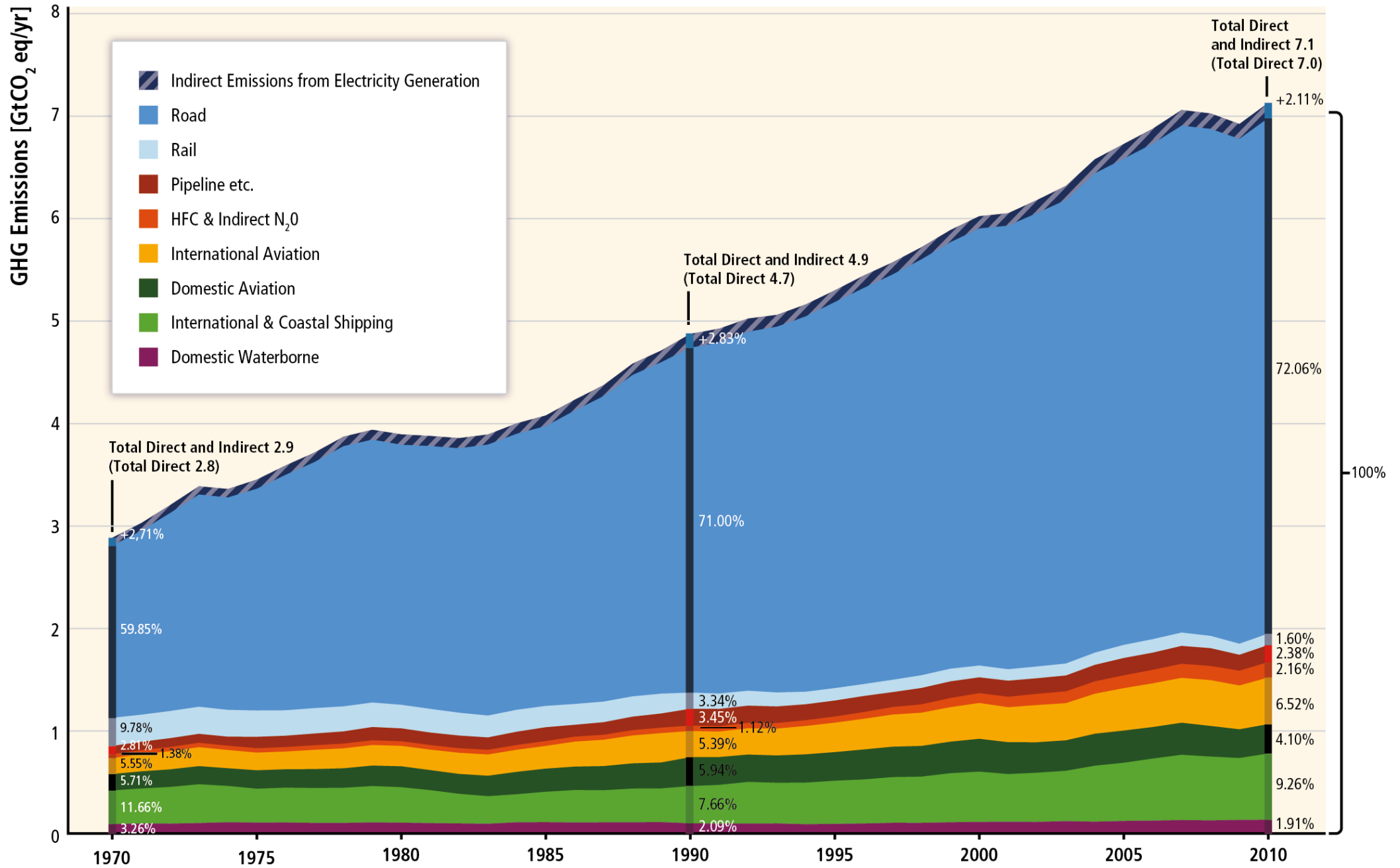
Transformationskonflikte rund um die Verkehrswende am Beispiel Wien

Seminarreihe „Akademie der Transformation“
Donau-Universität Krems, Research Lab Democracy and Society in Transition
03.03.2022

Barbara Laa
barbara.laa@tuwien.ac.at

Inhalt

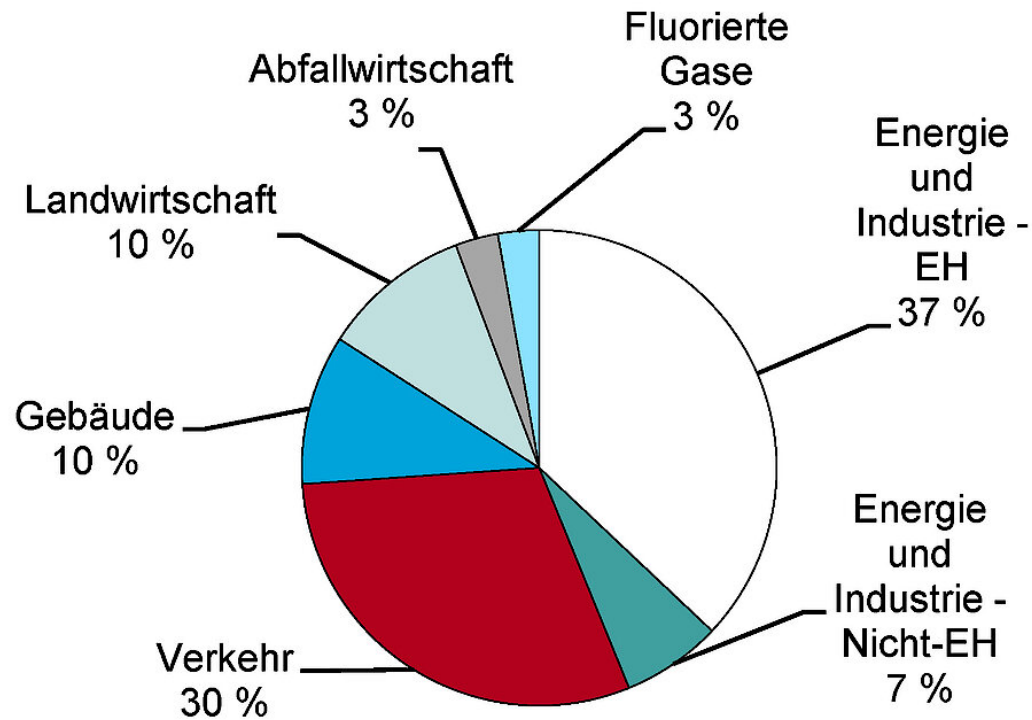
- Klimakrise und Verkehr - was ist das Problem?
- Klimagerechte Verkehrsplanung und -politik
- Transformationstheorie:
Multi-Level-Perspektive und Hebelpunkte in Systemen
- Beispiele der Veränderung
- Aktueller Konflikt in Wien: Lobautunnel & Stadtstraße



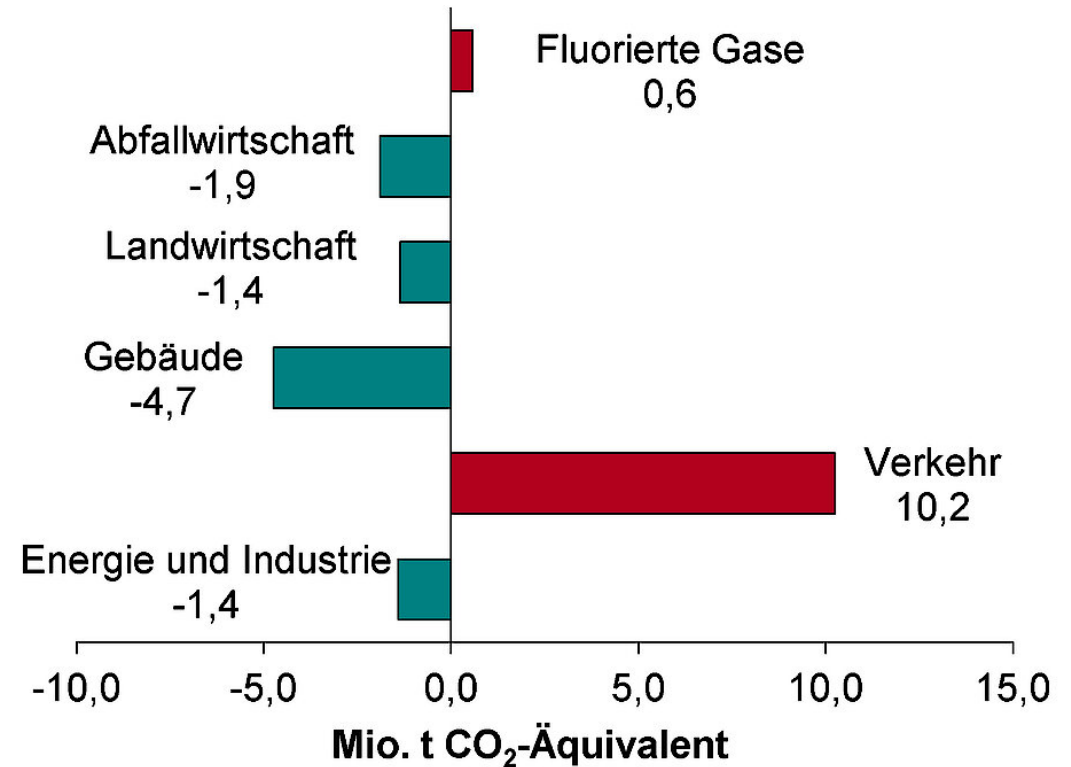
Source: IPCC (2014)

THG-Emissionen in Österreich

**Anteil THG-Emissionen 2019
(Gesamt: 79,8 Mio. Tonnen)**



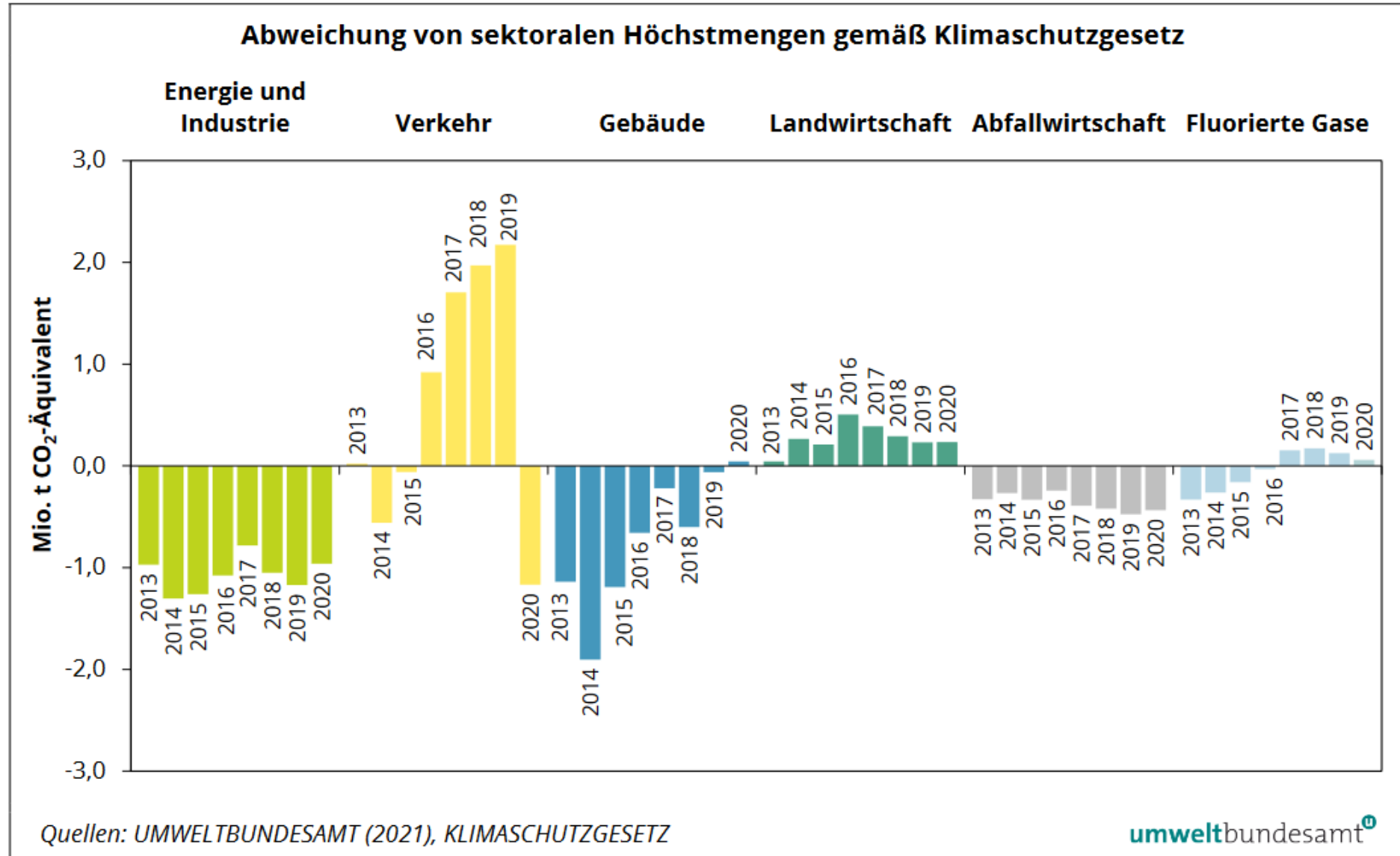
**Änderung der Emissionen zwischen
1990 und 2019 in Mio. Tonnen**



Quelle: Umweltbundesamt (2021)

umweltbundesamt[®]

THG-Emissionen Österreich - Sektorziele



Quelle: Umweltbundesamt – NowCast 2021 – Nahzeitprognose der österreichischen Treibhausgas-Emissionen für 2020, <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0777.pdf>

THG-Emissionen in Wien

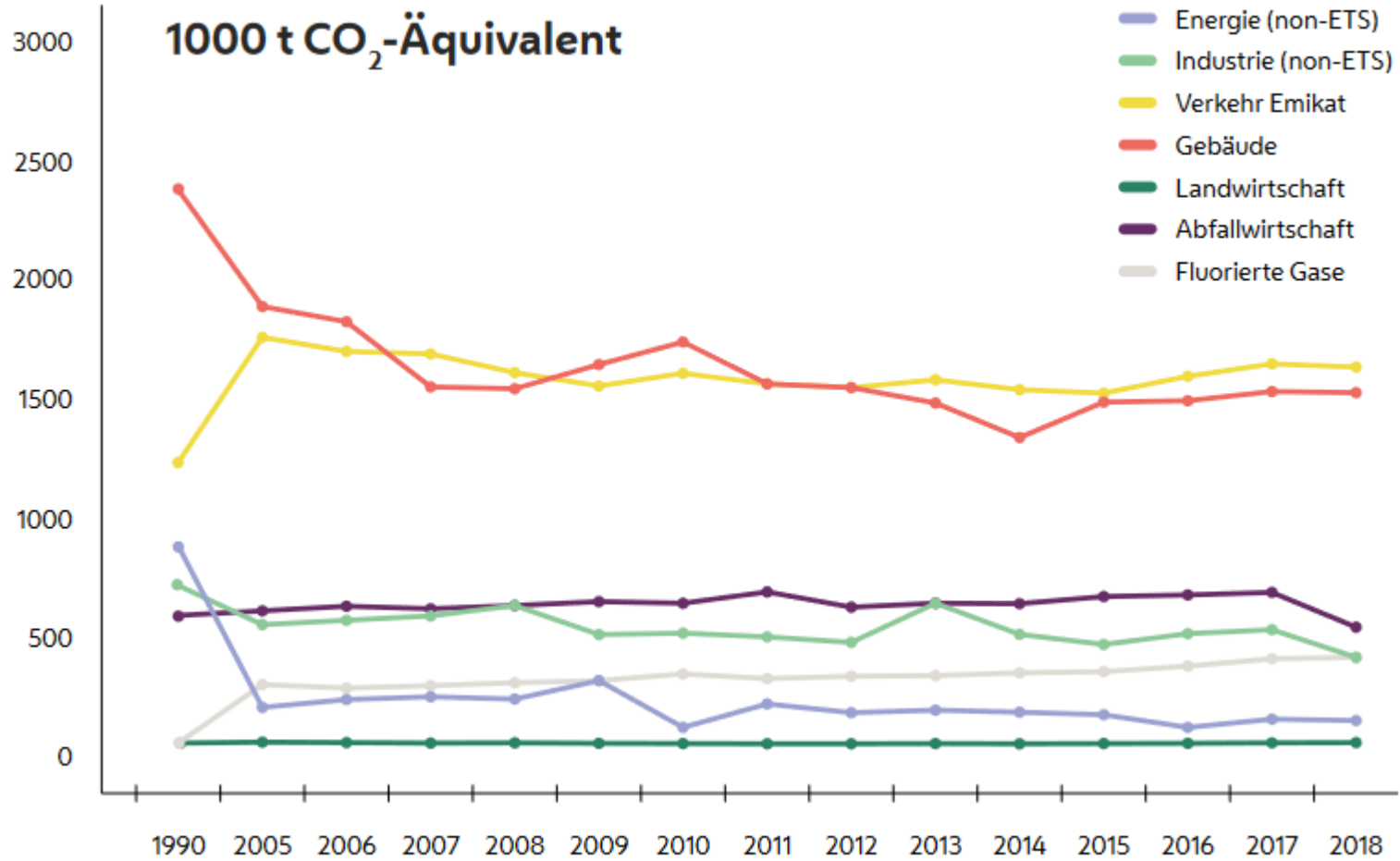
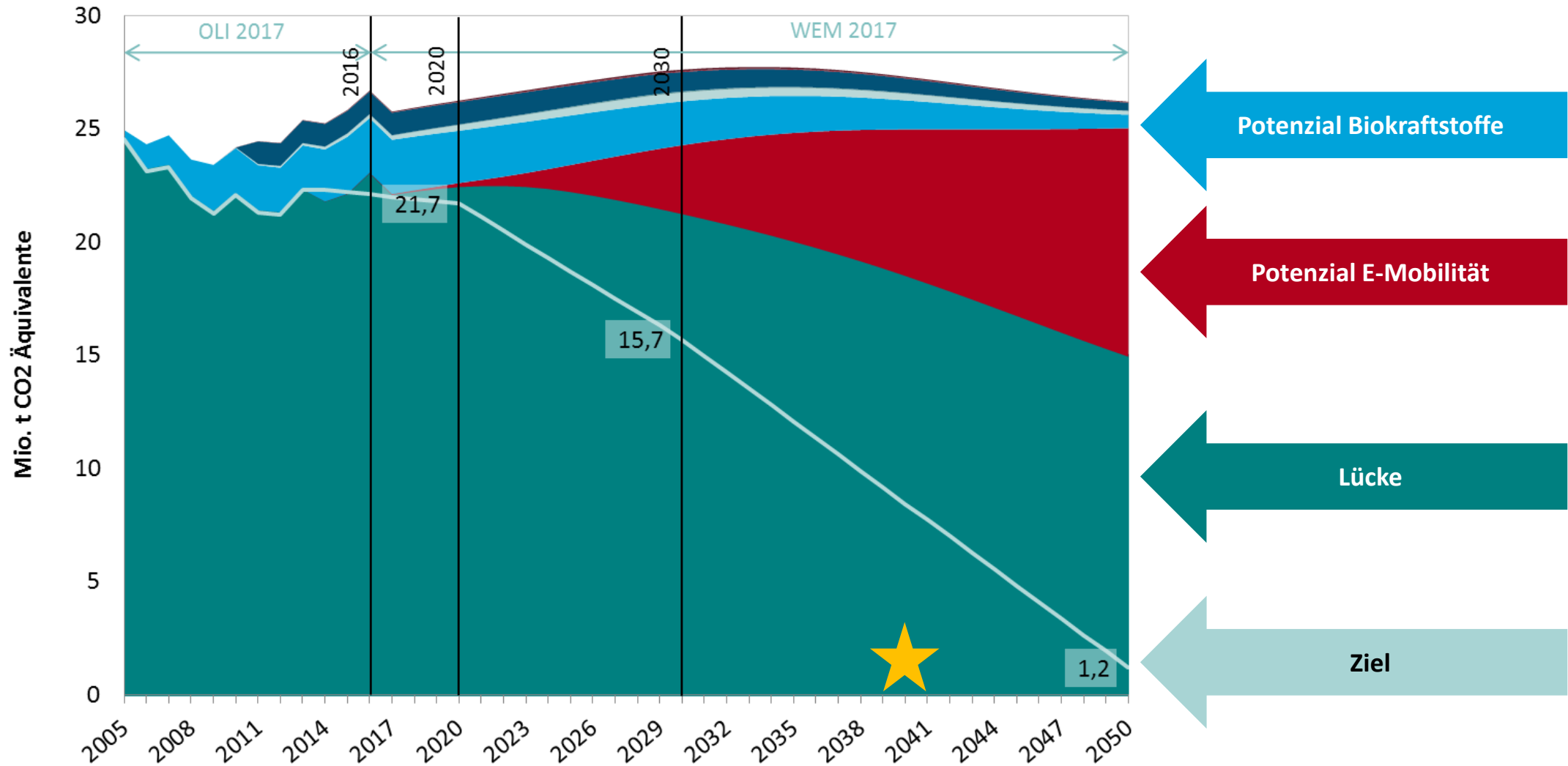


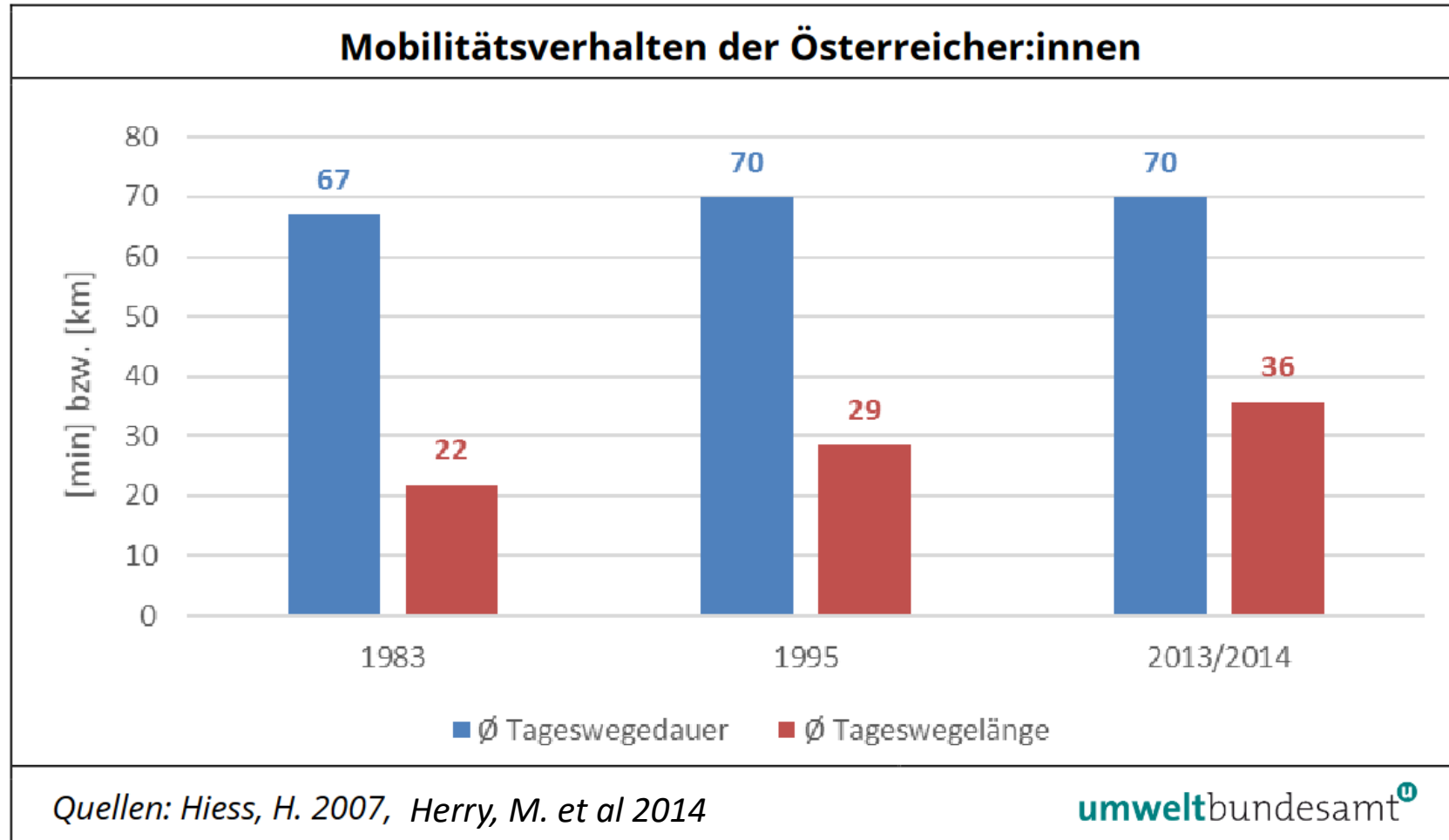
Abb 3: Sektorale Betrachtung der absoluten THG-Emissionen 1990–2018 in 1000 t CO₂-Äquivalent (non-ETS, emikat)

Reduktionspotenzial Verkehrssektor Ö



Klimagerechte Verkehrsplanung und -politik

Veränderung Verkehrsverhalten



Wechselwirkung Verkehr & Raumstruktur



Toledo, Spanien: Kompakte mittelalterliche Stadt mit Mischnutzungen



Atlanta, Georgia (USA): zersiedelte, monofunktionale Struktur



Induzierter Verkehr

1970: One more lane will fix it.
1980: One more lane will fix it.
1990: One more lane will fix it.
2000: One more lane will fix it.
2010: One more lane will fix it.
2020s: ?



Der Teufelskreis der Bedarfsdeckung

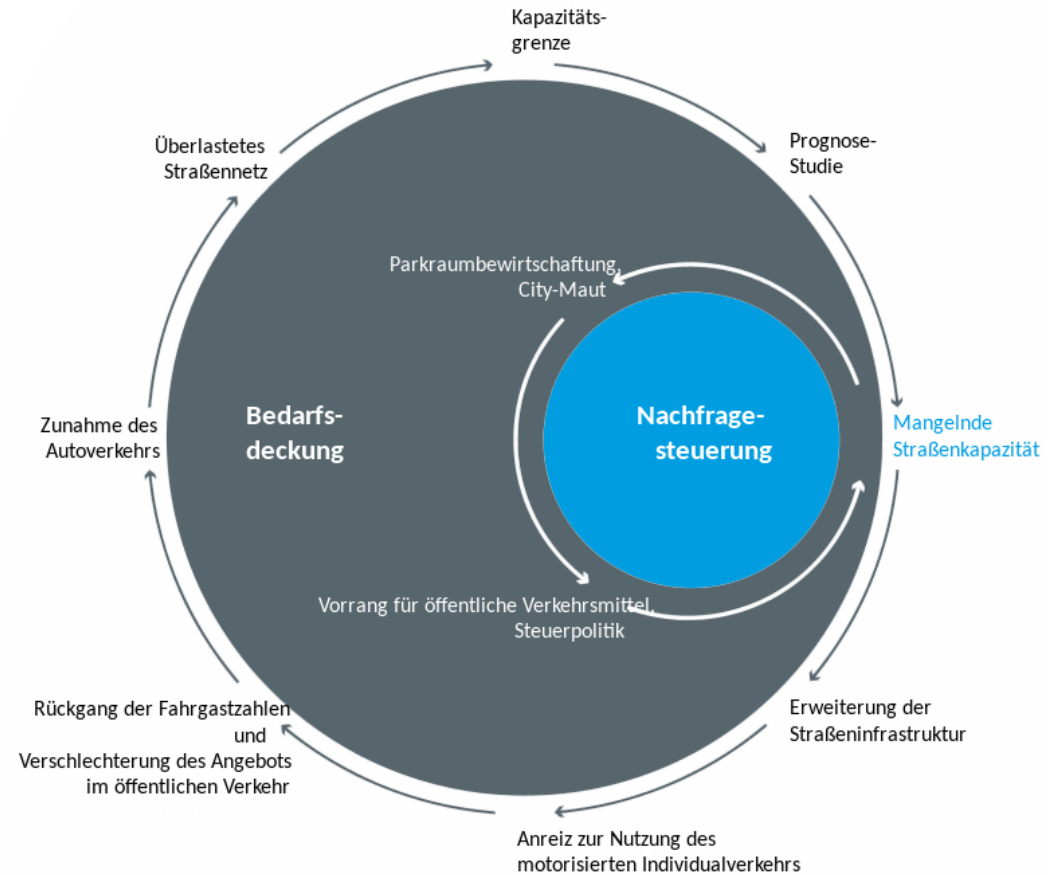
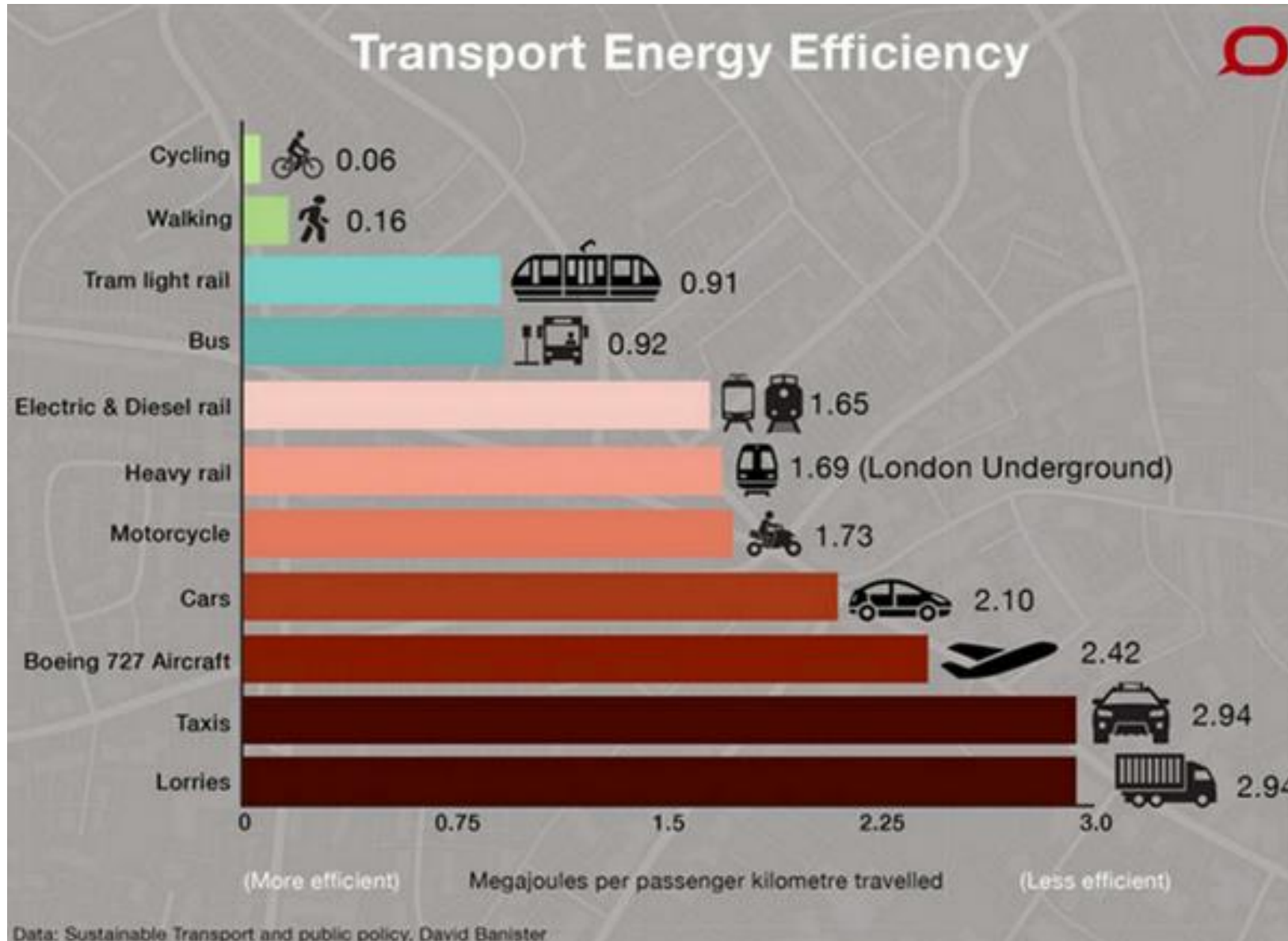
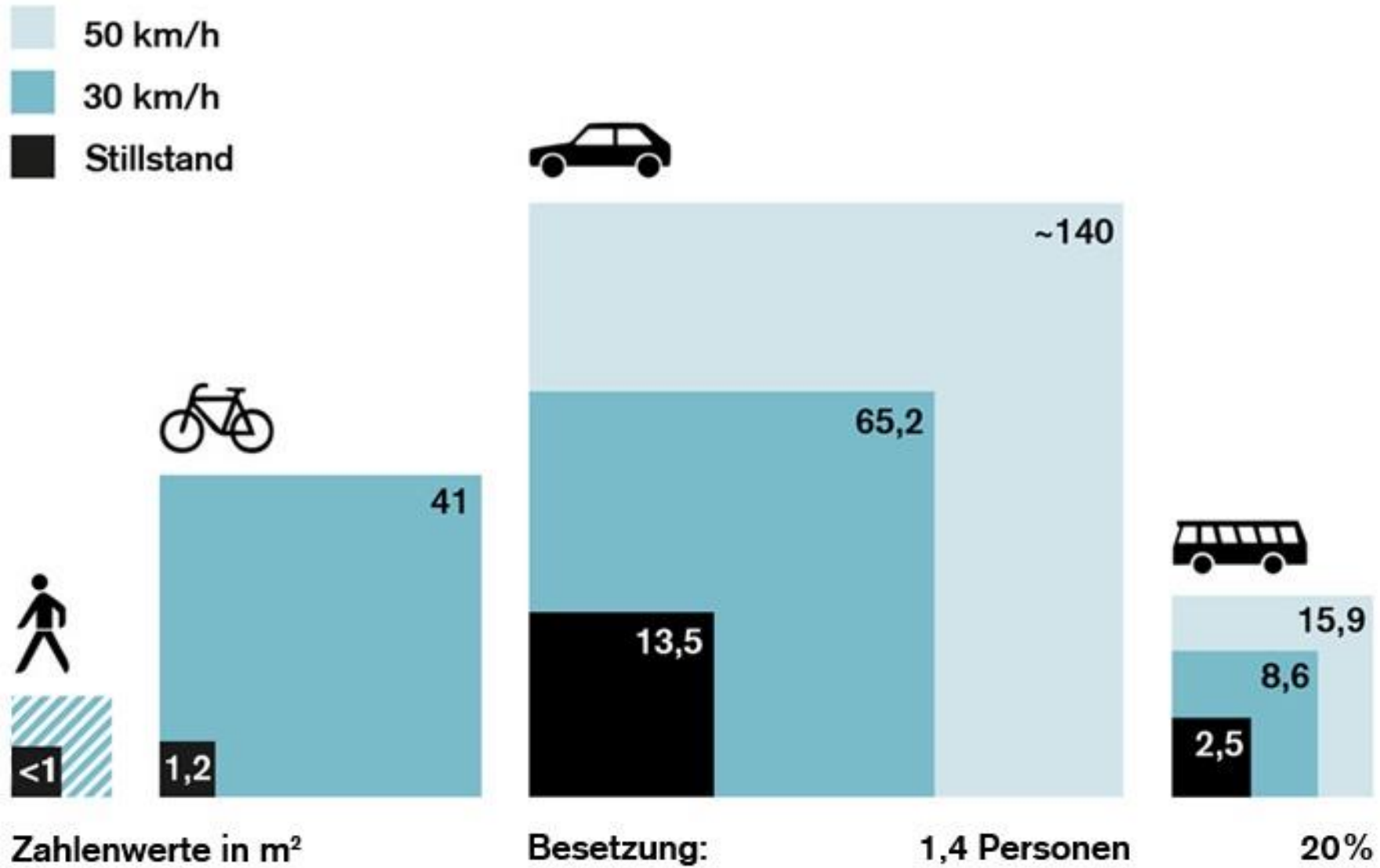


Abbildung basiert auf: Brodeur et al. (2008, p. 16). Transportation Demand Management – Training Document, GIZ. https://www.vdg.org/files/contents/documents/resources/PL-Training-Material/GIZ_SUTP_TM_Transportation-Demand-Management_EN.pdf (accessed: 20.09.2018).
and Kivimäki (2011, p. 2). SUTP Case Study #6 – Reviving the Soul in Seoul, GIZ. https://www.vdg.org/files/contents/documents/resources/C_Case-Studies/GIZ_SUTP_CS_Reviving-the-Soul-in-Seoul_EN.pdf (accessed: 20.09.2018)

Energiebedarf



Flächenbedarf

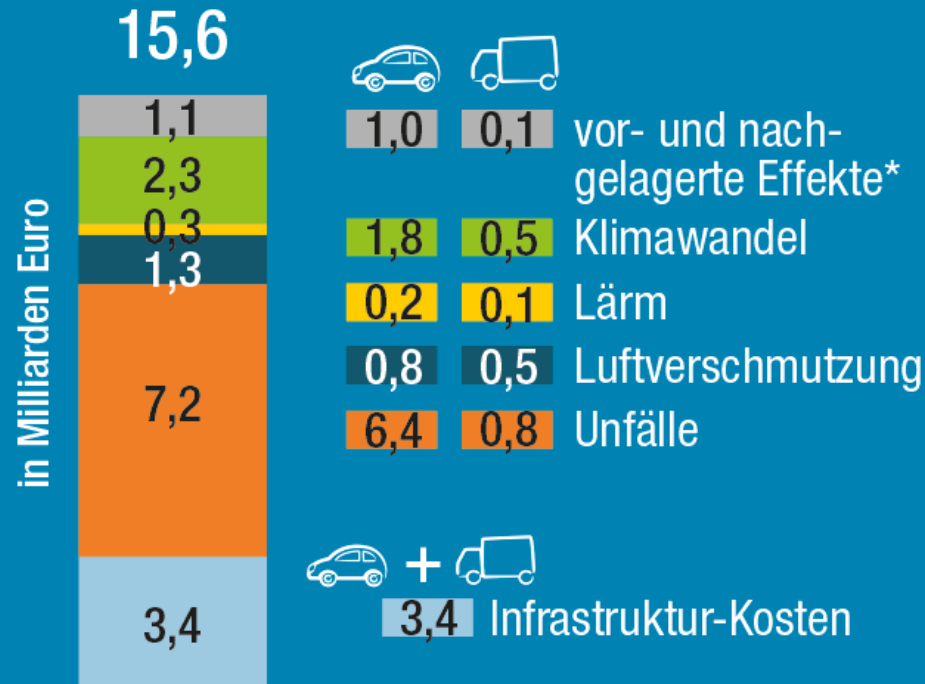


Kosten und Einnahmen im Straßenverkehr

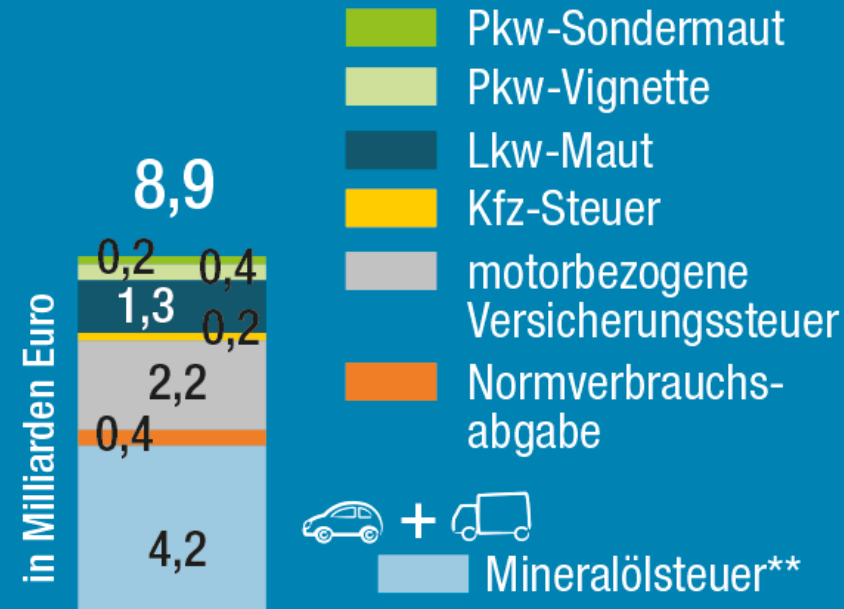
Keine Kostenwahrheit im Verkehr



Kosten Straßenverkehr 2015 –
gesamt 15,6 Milliarden Euro



Einnahmen Straßenverkehr 2015 –
gesamt 8,9 Milliarden Euro

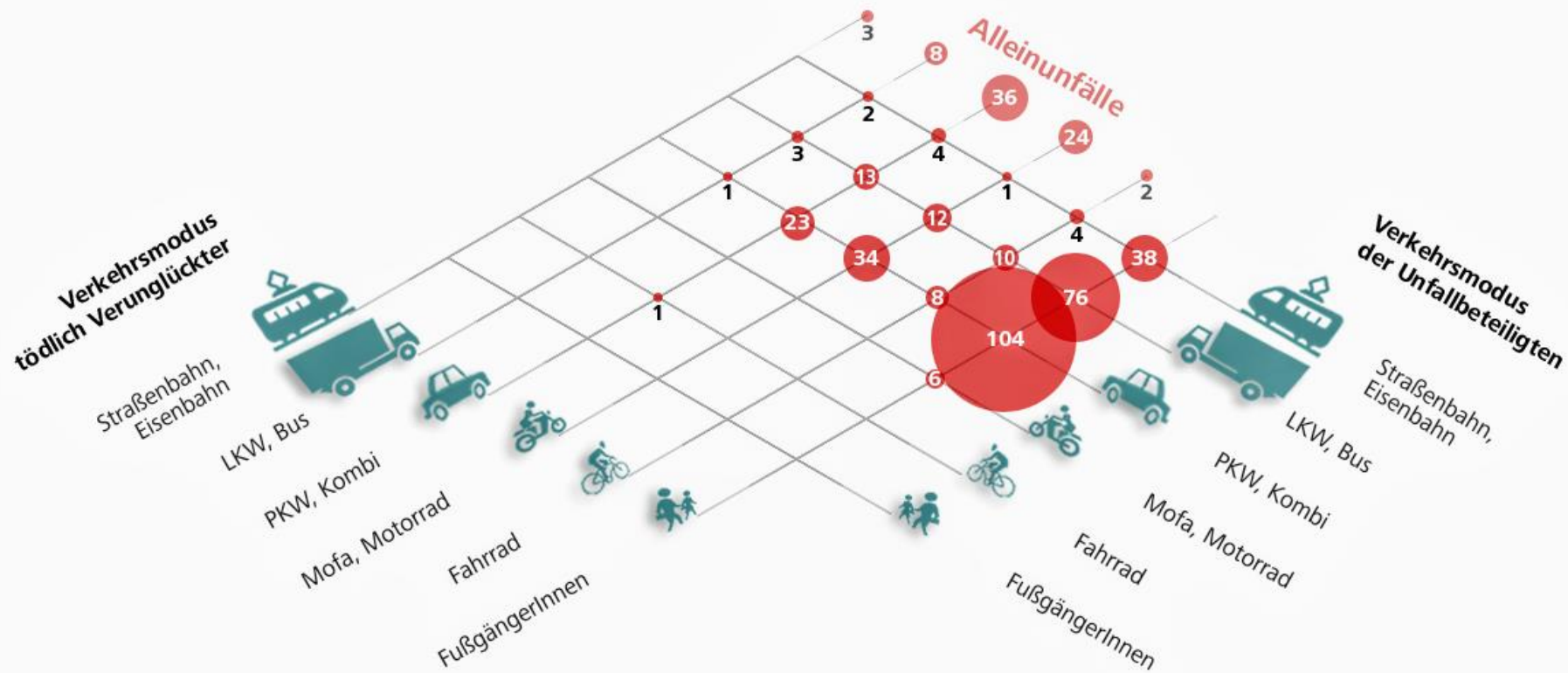


* Energie-Produktion, Fahrzeug-Herstellung etc. ** inklusive Treibstoffexport im Tank und Heizöl („Tanktourismus“)

Quelle: bmvit 2012⁶⁷, UBA 2016¹⁸³, TU Dresden 2012²⁰⁵, BMF 2016¹¹⁹, Statistik Austria 2016²²², Asfinag 2016²²³, VCO 2016 Grafik: VCO 2016

Verkehrstote in Wien

Straßenverkehrsunfälle mit Todesopfern in Wien
2003 bis 2017



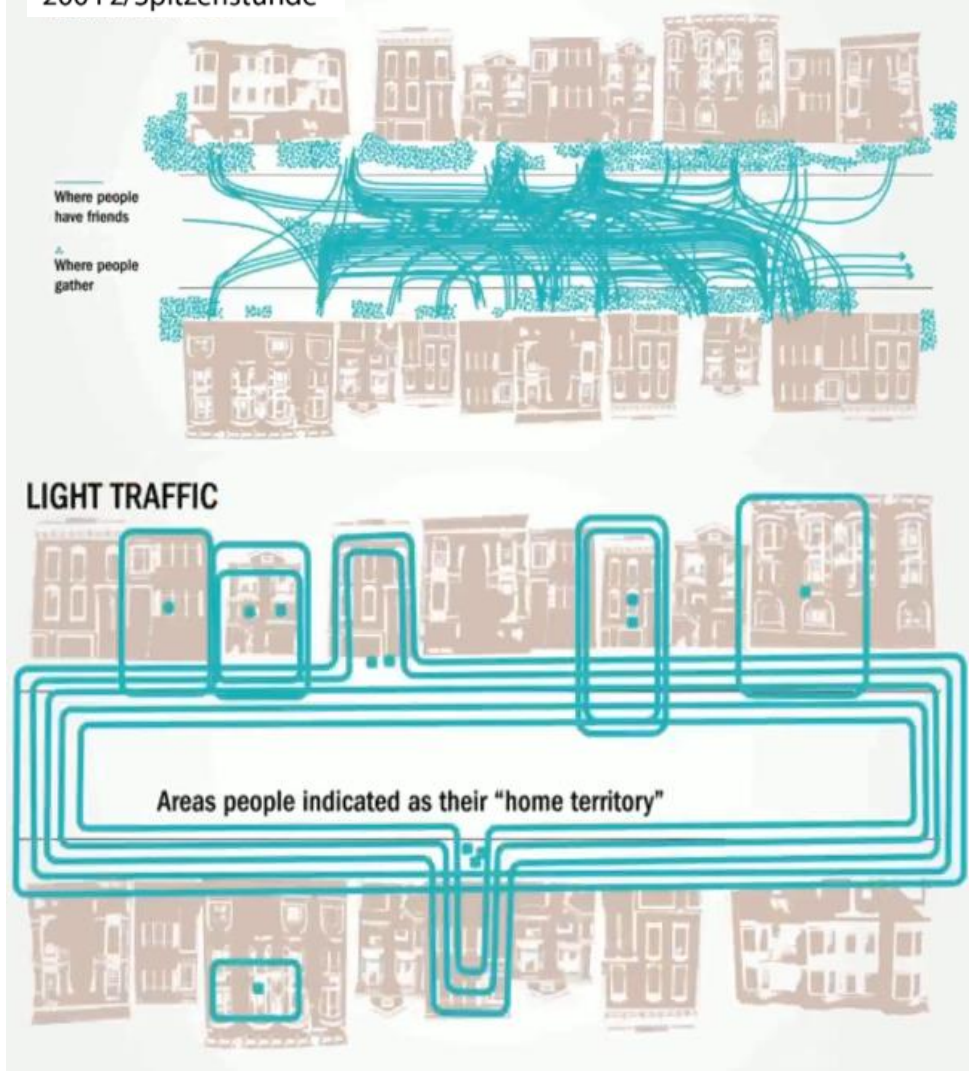
Fünf tödlich Verunglückte sind in der Grafik nicht enthalten, weil sie nicht eindeutig zuordenbar sind ("sonstige Beteiligte").

Daten: MA 46, Grafik: Mobilitätsagentur Wien

Auswirkungen von Autoverkehr auf Nachbarschaften

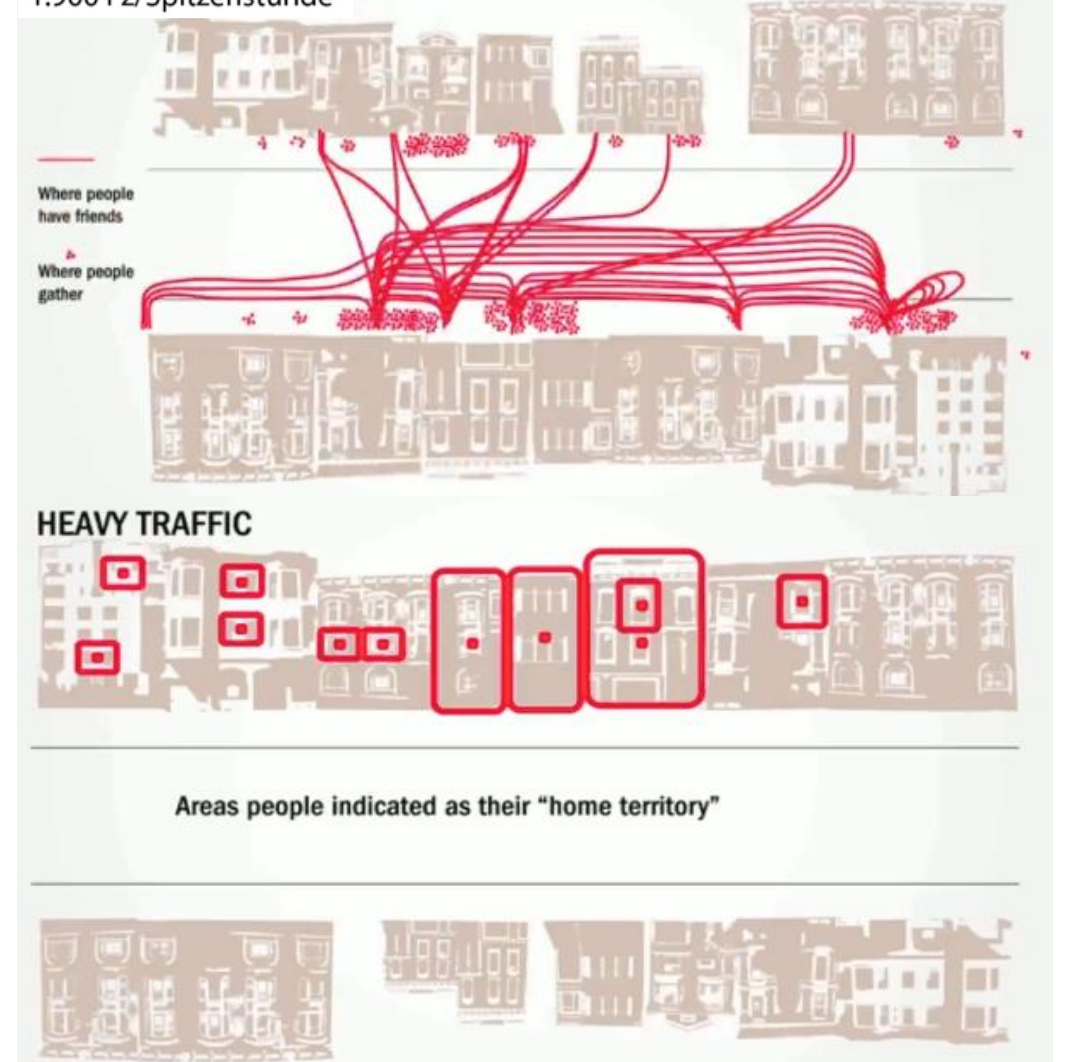
Wenig Kfz-Verkehr
2.000 Fz/Tag
200 Fz/Spitzenstunde

3,0 Freunde pro Person
6,3 Bekanntschaften



Viel Kfz-Verkehr
16.000 Fz/Tag
1.900 Fz/Spitzenstunde

0,9 Freunde pro Person
3,1 Bekanntschaften

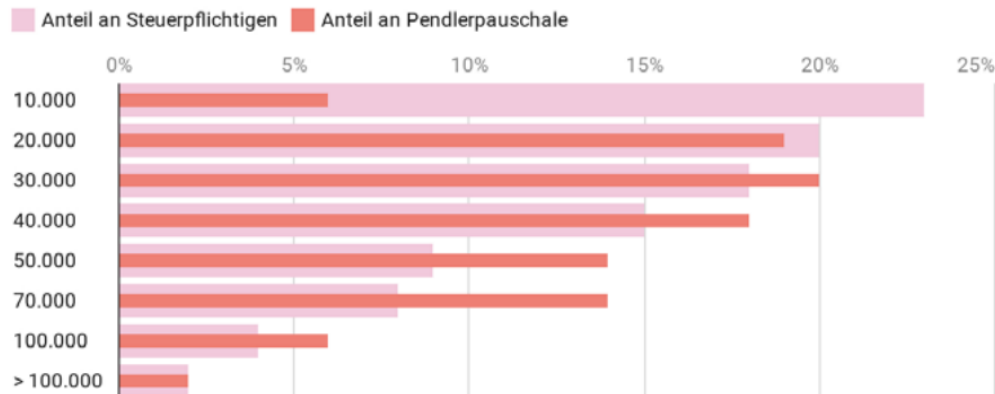


„Just transition“?

/Abbildung 11: Anteile des ausgezahlten Pendlerpauschale nach Jahreseinkommen

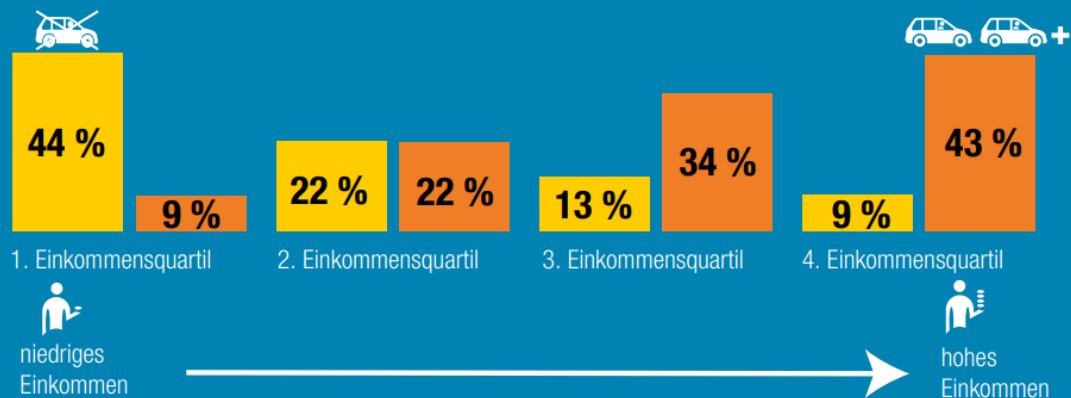
Einkommensstärkere sind überrepräsentierte Pendlerpauschale-BezieherInnen

BezieherInnen von Einkommen über 50.000 machen nicht einmal 14% der Steuerpflichtigen aus, sie beziehen aber über 20% des Pendlerpauschales.



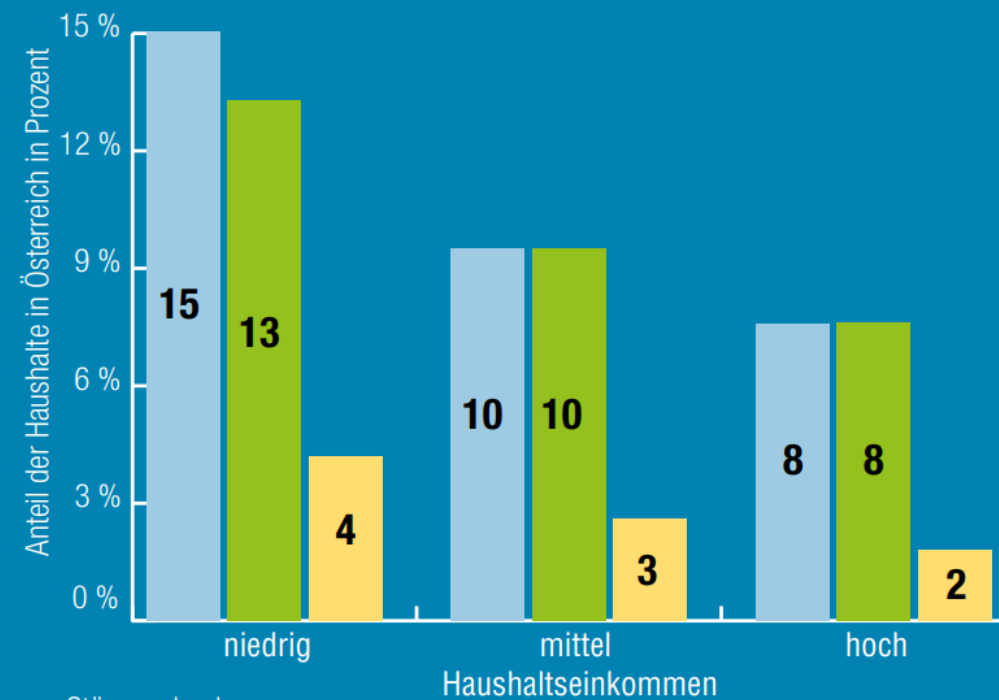
44 Prozent der Haushalte mit niedrigem Einkommen sind autofrei

kein Auto (gelb) zwei oder mehr Pkw (orange)



Quelle: Statistik Austria 2017 Grafik: VCÖ 2018

Personen mit niedrigem Einkommen sind stärker vom Verkehr belastet

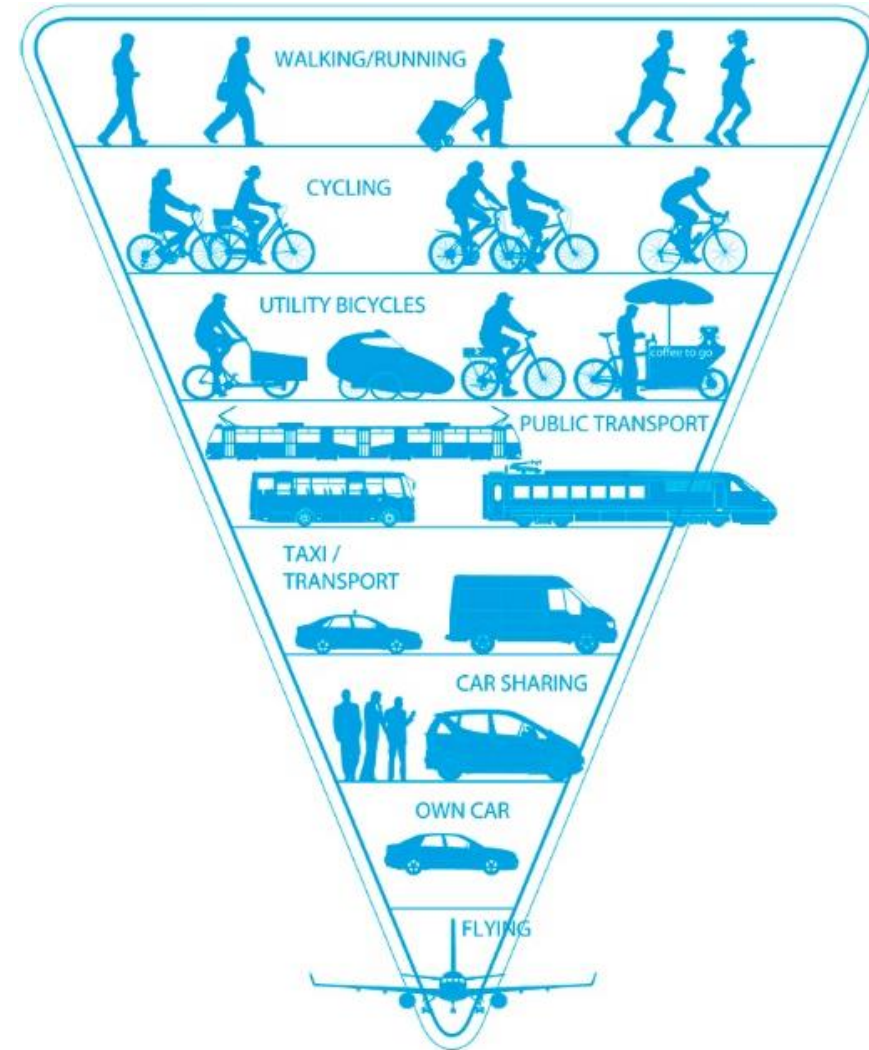


Störung durch:
 - Staub und Ruß (Sommer)
 - (sehr) starken Lärm (Tag und/oder Nacht)
 - (sehr) starke Abgase und Geruchsentwicklung (Tag und/oder Nacht)

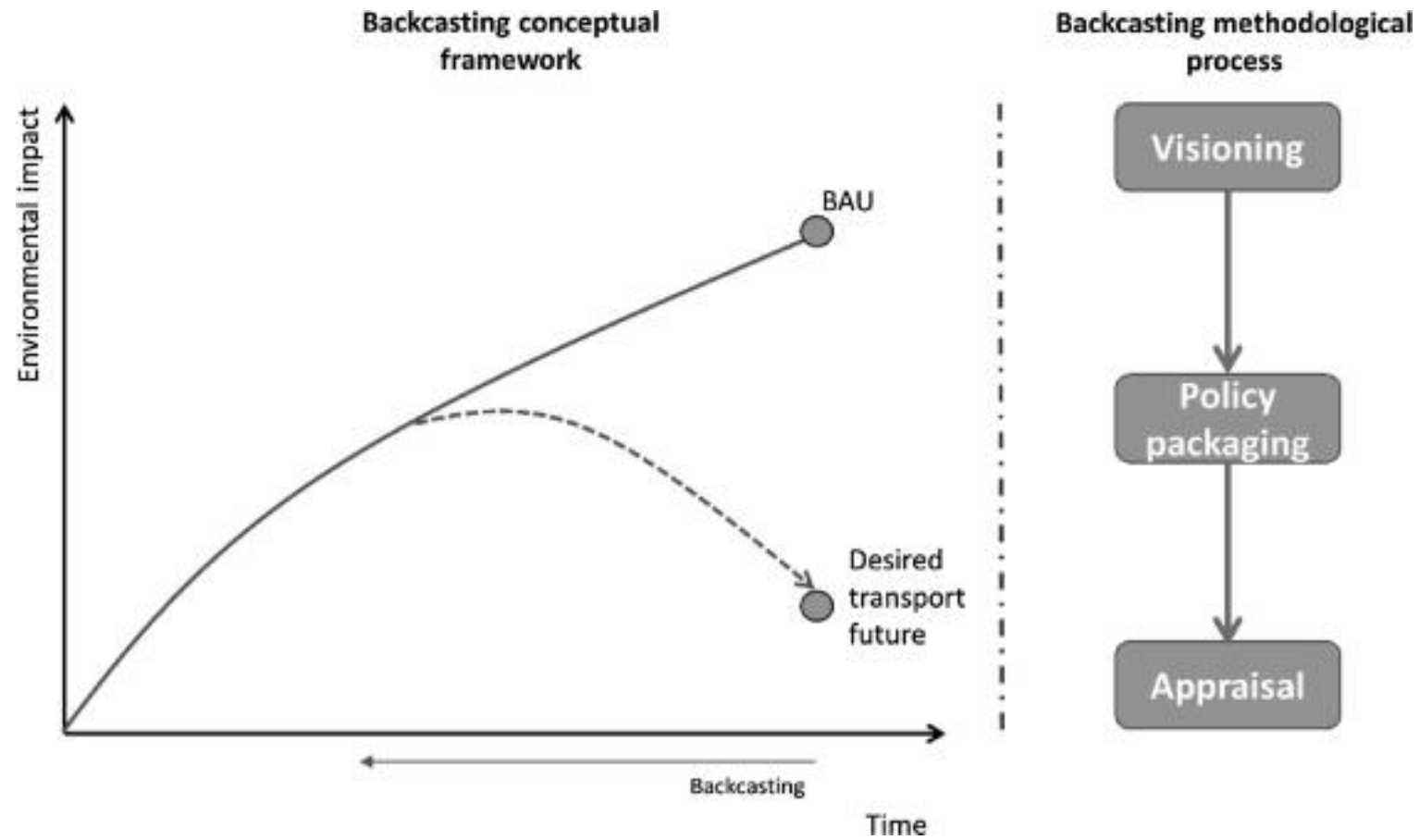
Quelle: Statistik Austria 2014 Grafik: VCÖ 2018

Planungsprinzipien

- Flächeneffizienz
- Energieeffizienz
- Kosteneffizienz
- „Vision zero“
- Städte für Menschen



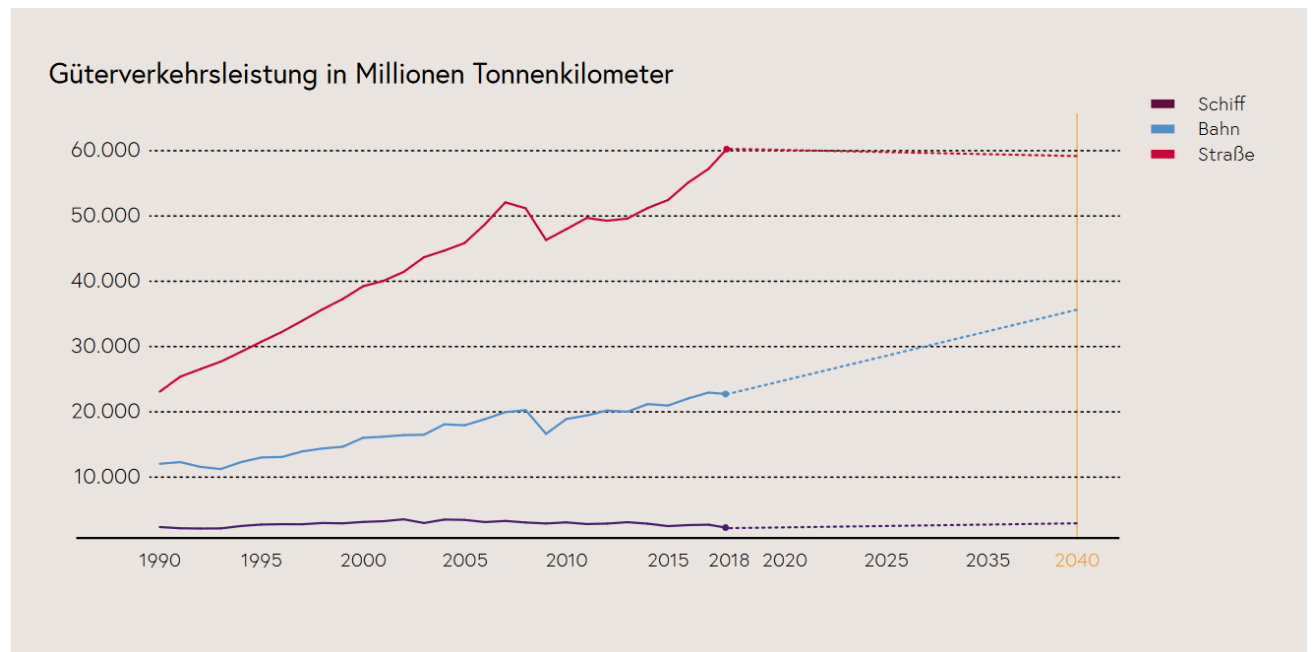
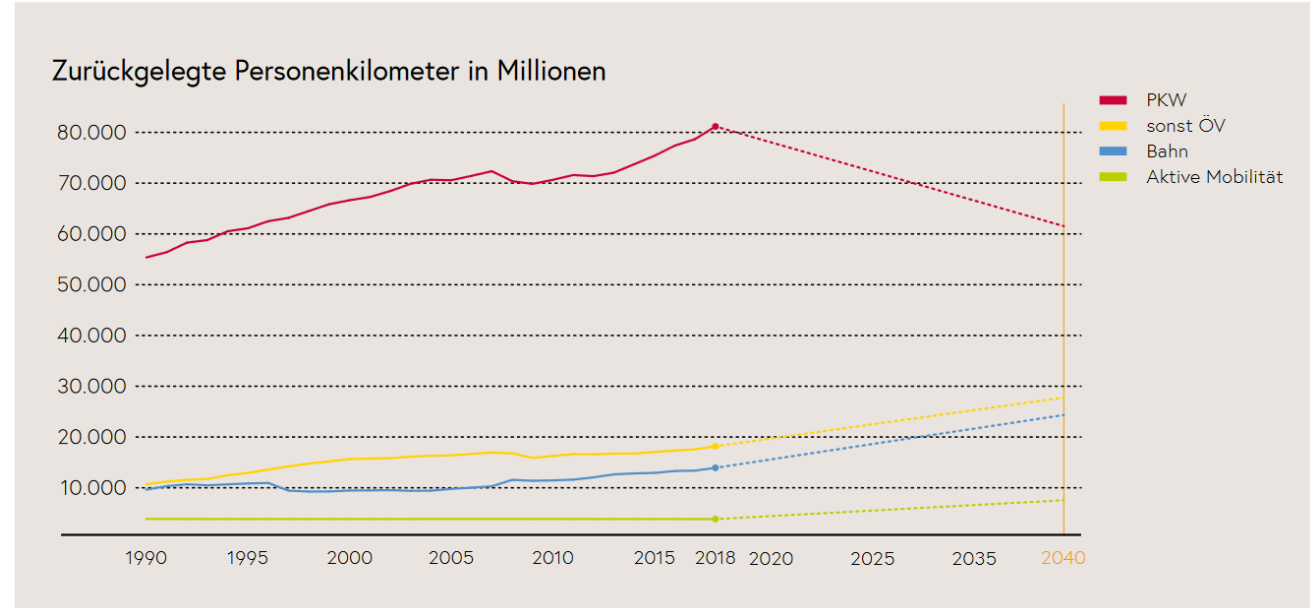
„Predict & provide“ vs. zielorientierte Planung



Ö Bundesebene: CO₂-Budget?

- Koalitionsabkommen: Klimaneutralität bis 2040
- Seit 01.01.2021 fehlen die rechtlichen Rahmenbedingungen zur nationalen Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens = keine offiziellen Klimaziele
- Klimaschutzgesetz – KSG Verpflichtungszeitraum nur bis Ende 2020
(Bundesgesetz zur Einhaltung von Höchstmengen von Treibhausgasemissionen und zur Erarbeitung von wirksamen Maßnahmen zum Klimaschutz)
- Neues KSG mit CO₂-Budget und verbindlichen Reduktionspfaden in Arbeit/Verhandlung
- ca. 287 Mio. Tonnen CO₂-Budget zur Einhaltung 1,5° Limit (P=66%)
- Bei aktuellen Emissionen 80 Mio. t/a → 3,5 Jahre
- Erstentwurf KSG: 438 Mio. Tonnen CO₂-Budget

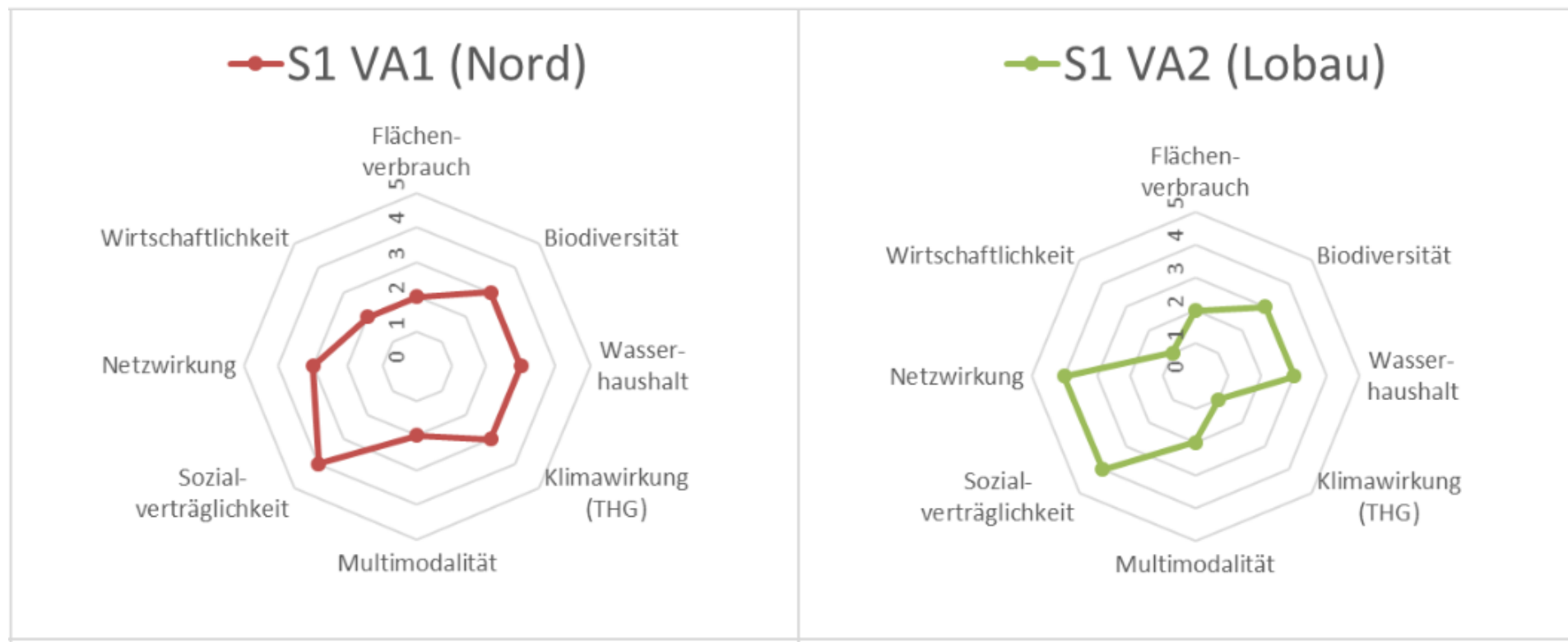
Strategie für den Verkehrsbereich



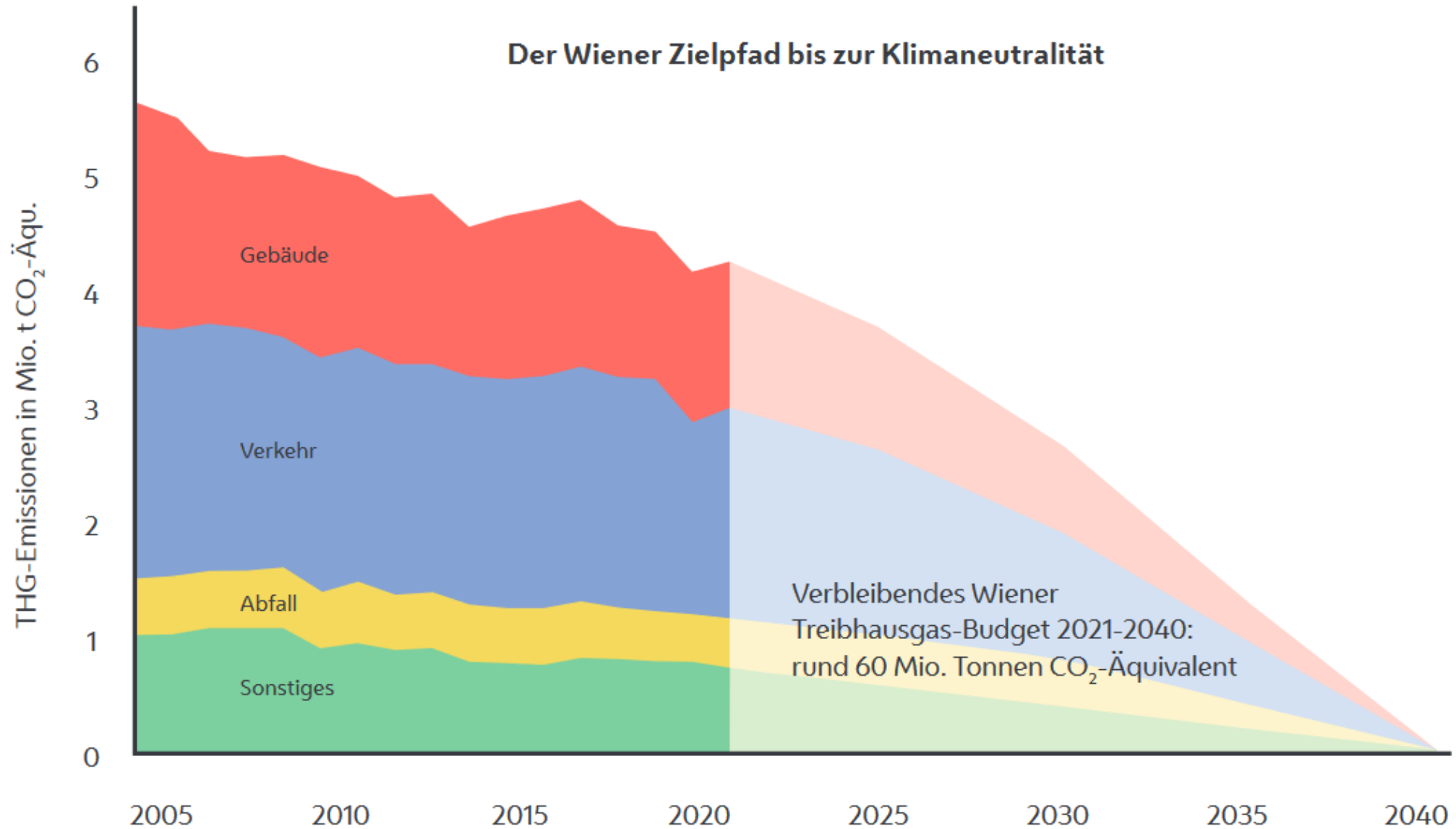
Maßnahmen zu Klimaneutralität 2040

- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs (Einschränkungen MIV, Ausbau Radwege,...)
- Tempolimit 100/80/30
- Raumplanung: Verdichtung bei Neubauten
- Einführung fahrleistungsabhängige Maut (bis 2040 erhöht auf 0,5 EUR/km)
- Reduktion ÖV Fahrpreis
- Reduktion der ÖV-Intervalle
- Erhöhung der ÖV-Haltestellendichte
- Anstieg des Besetzungsgrades (z.B. über Fahrgemeinschaften)

Evaluierung Straßenbauvorhaben BMK/Umweltbundesamt

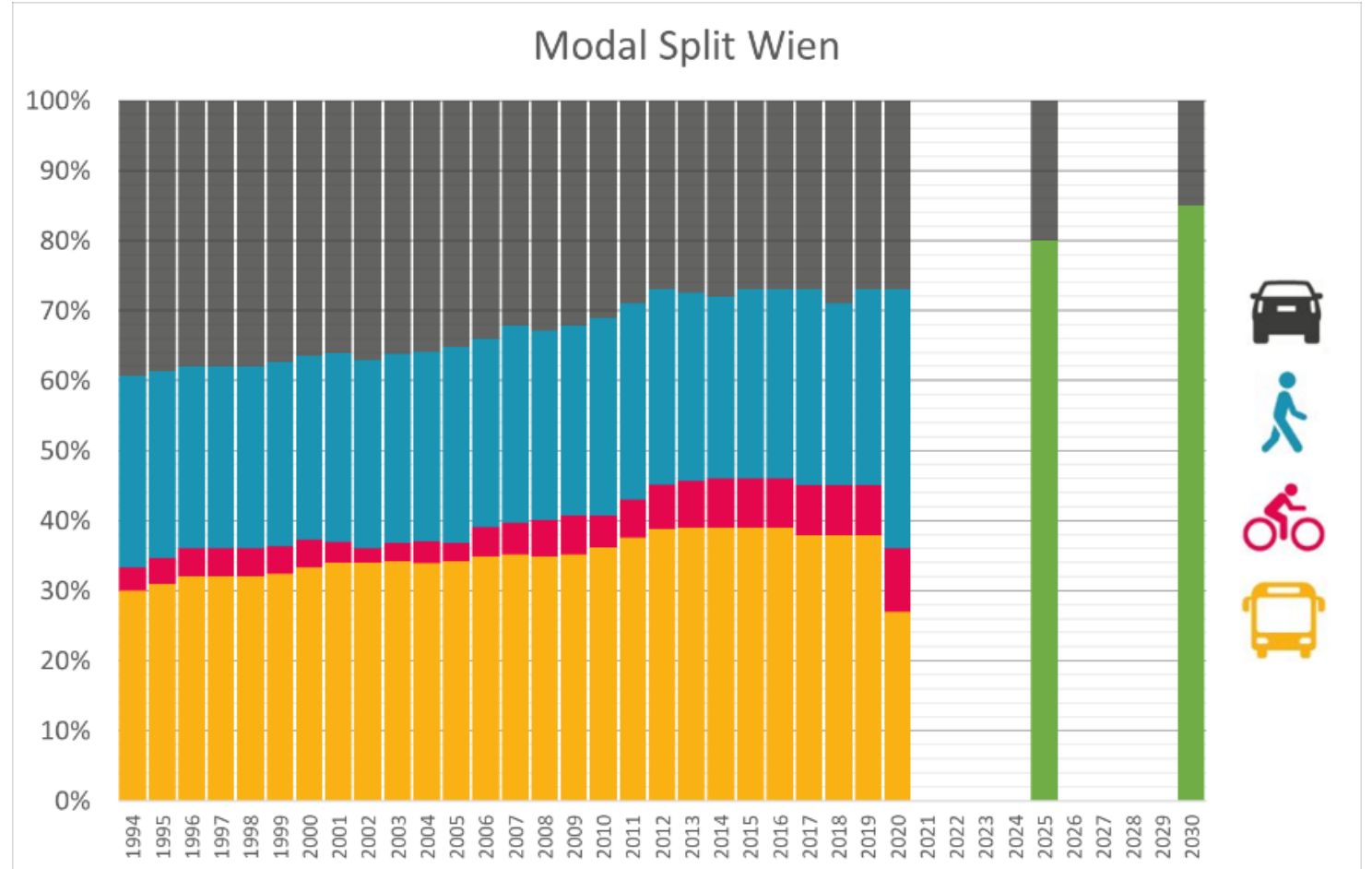


Wien: CO₂-Budget



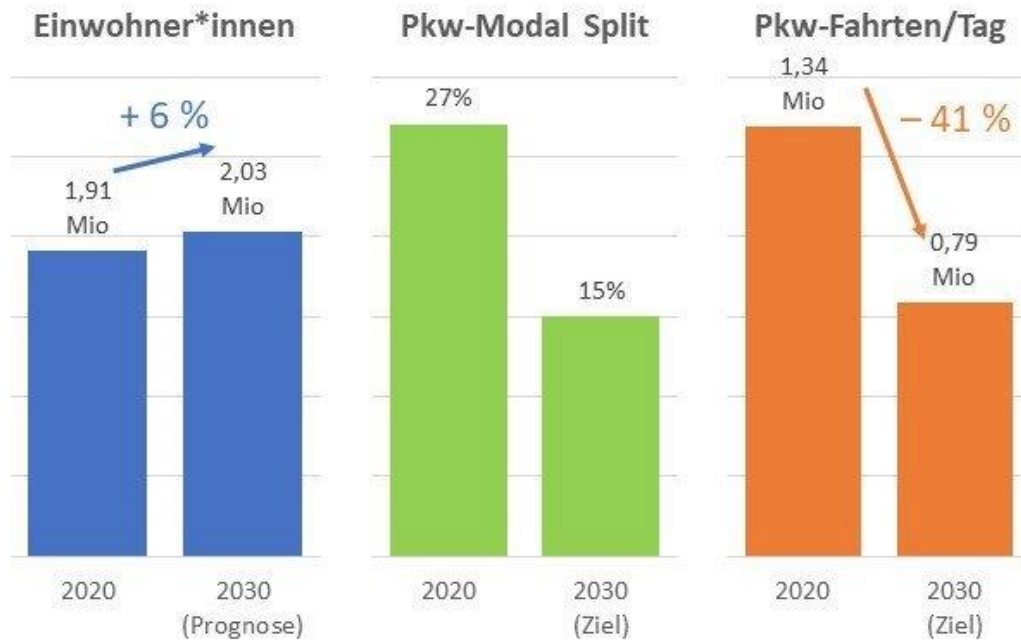
Ziele der Stadt Wien

- Klimaneutralität 2040
- Modal Split Anteil MIV
 - 20% bis 2025
(STEP 2025, Fachkonzept Mobilität)
 - 15% bis 2030
(Smart City Wien Rahmenstrategie)
 - (stagniert seit Jahren bei 27%)
- Halbierung Kfz-Einpendler*innen bis 2030
(Regierungsabkommen)



Stadt Wien: Ziel-Reduktion Pkw-Fahrten

Mobilitätsverhalten der Wiener*innen in Wien

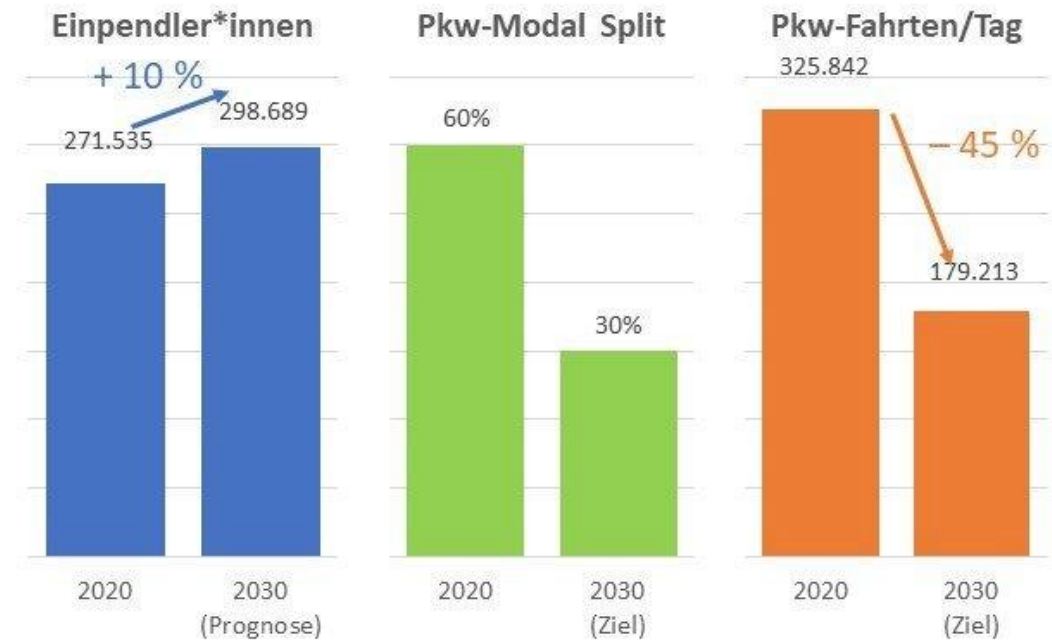


Quellen:

Einwohner*innenbestand- und -prognose: <https://www.wien.gv.at/statistik/bavoe/erhebung/prognose/>
 Modal Split Bestand: <https://www.wienerlinien.at/web/wienerlinien/r%C3%BCckblick-2020-ausblick-2021>
 Modal Split Ziel: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>
 Pkw-Fahrten/Tag berechnet mit 2,6 Wegen/Tag: https://blog.stadtentwicklung.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/57/2021/03/Vert_Ausw_Aktiv_Mobil_Endb_21.01.2021.pdf



Mobilitätsverhalten der Einpendler*innen nach Wien



Quellen:

Einpendler*innenbestand- und -Modal Split: <https://karrier.at/wirtschaft/karrier/wie-sich-wien-ohne-pendler-entwickeln-wuerde/401179144>
 Einpendler*innen Prognose: Annahme + 10 % (offizielle EW-Prognose Niederösterreich: + 4 %: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html)
 Modal Split Ziel: <https://www.wien.gv.at/region/abkommen2020/web-enswert-e-klima-muster-stadt/klimavertraglich-in-verkehr/>
 Pkw-Fahrten/Tag berechnet mit 2 Wegen/Tag



Ziele der Stadt Wien

Anpassung an den Klimawandel und Förderung der aktiven Mobilität:

Für Begrünung, Gehen, Radfahren und den öffentlichen Verkehr wird mehr Platz zur Verfügung gestellt.



Konsequente **Begrünung, Kühlung und Beschattung** des öffentlichen Raums zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Anpassung an veränderte klimatische Bedingungen. Auch Fassadenbegrünung trägt wesentlich hierzu bei und wird forciert.



Durch Lückenschlüsse wird die **Radverkehrsinfrastruktur** massiv ausgebaut. Neue Qualitäten bei der durchgängigen Nutzbarkeit von Routen werten auch das bestehende Netz auf und ermöglichen auch Kindern eine sichere Nutzung. Ergänzend werden weiterhin Abstellanlagen errichtet



Priorität für Bim und Bus, insbesondere auf Hauptachsen. Durch die Beschleunigung werden Reisezeiten kürzer und die Öffis damit noch attraktiver.

Durch einen Wechsel vom Auto zum Fahrrad gewinnt eine Person durchschnittlich 3 bis 14 Monate an Lebenszeit.

Climate Change Center Austria



Flächendeckende Verkehrsberuhigung u.a. durch Realisierung von Wiener „Supergrätzln“ und mehr Verkehrssicherheit u.a. durch gezielte Geschwindigkeitsreduktion



Systematische Erweiterung und **Qualitätsverbesserung von Gehsteigen**



Stadtteile mit qualitätsvoller Dichte, lebendigen Zentren und Erdgeschoßzonen, Versorgung, Parks und Freizeitmöglichkeiten in fußläufiger Nähe **fördern das zu Zu-Fuß-Gehen und Radfahren.**

Realität?

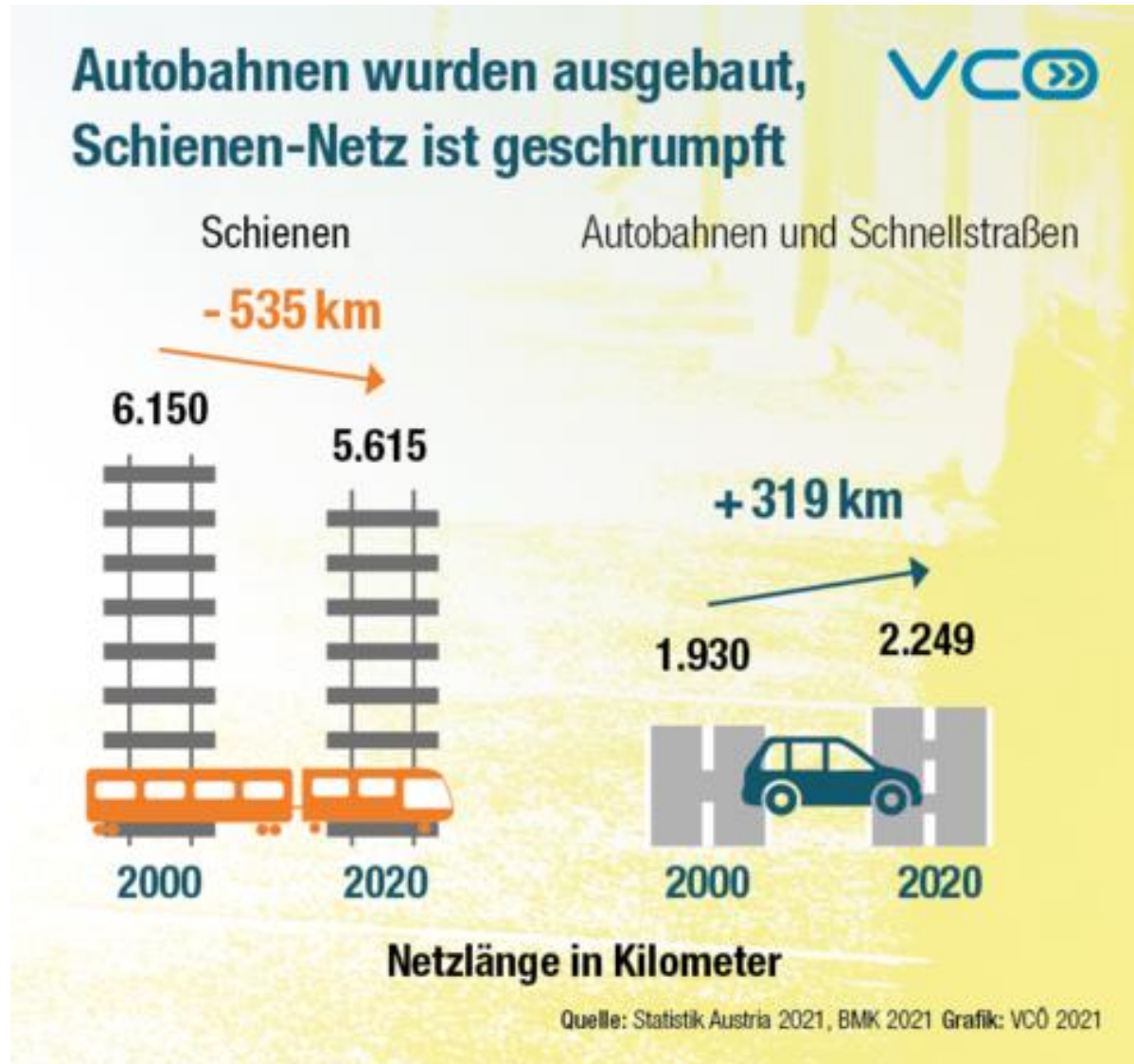


<https://www.facebook.com/die20erInnen/posts/158874442368365>

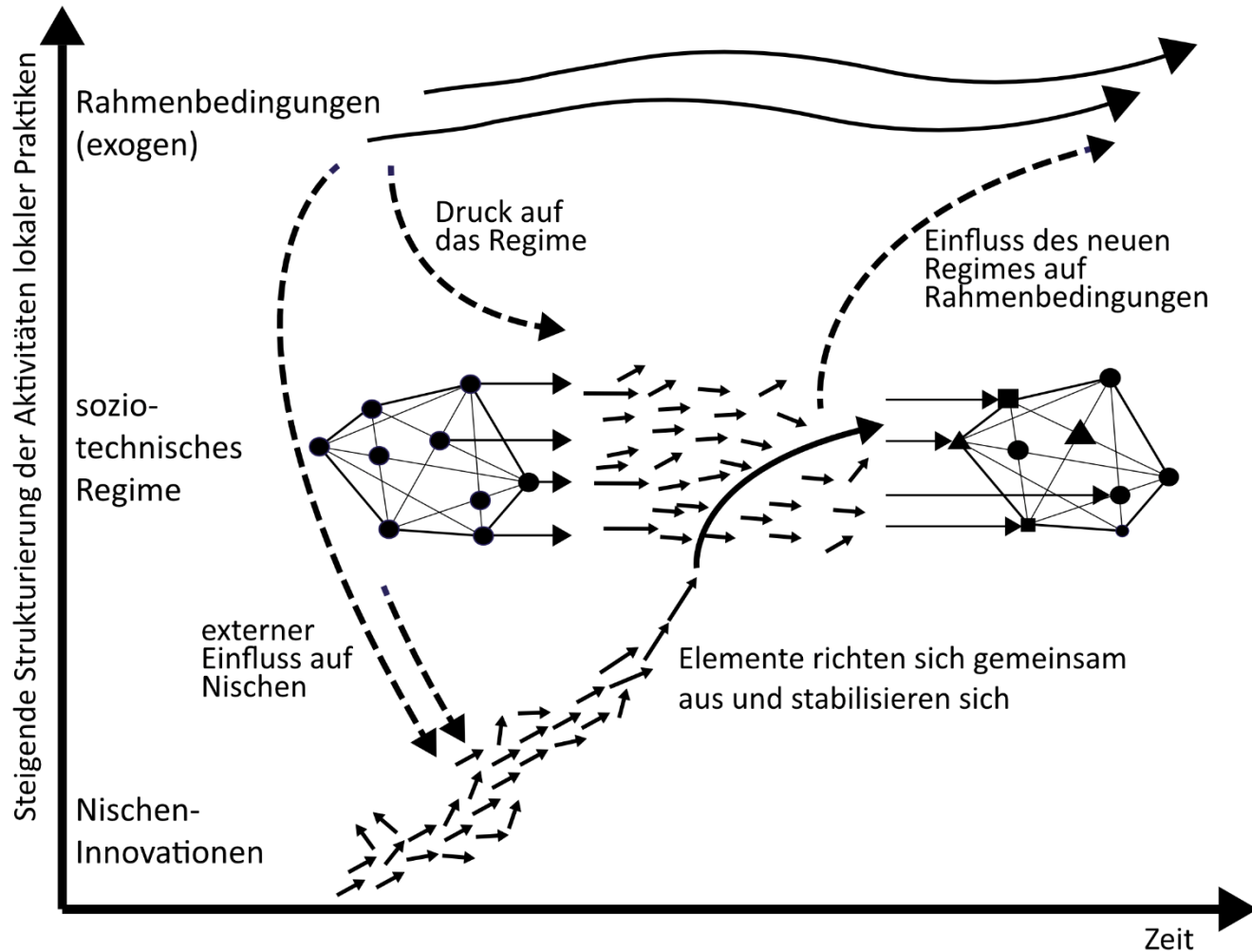


<https://www.facebook.com/groups/1076409372390755/permalink/3304591719572498/>

Realität?



Multi-Level-Perspektive

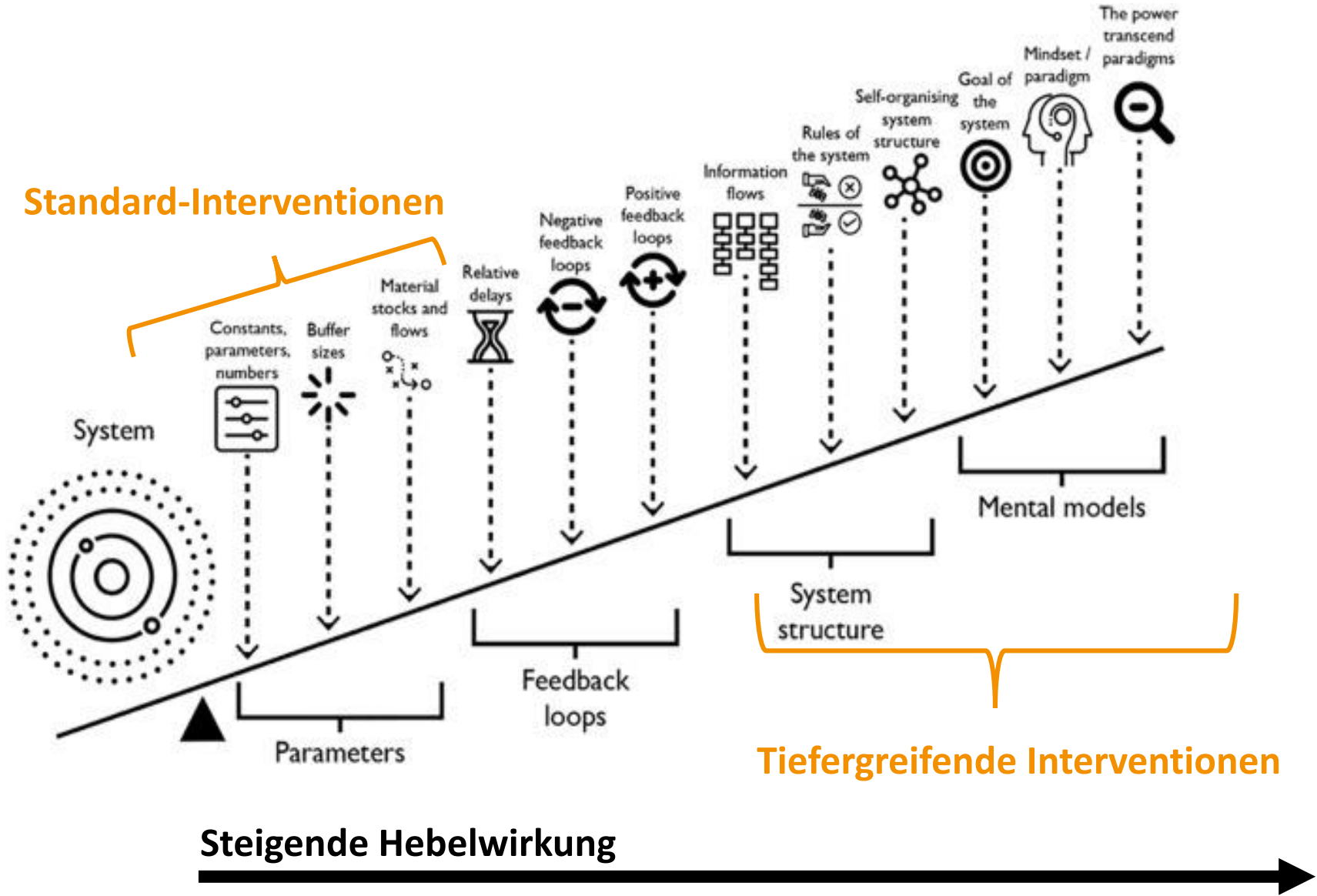


- Wachstumsparadigma, BIP-Wachstum als Ziel
- Globalisierung
- Vorgaben der UNO und EU
- Klimakrise
- Erschöpfung natürlicher Ressourcen

- Dominante Pkw-Kultur
- Zersiedelung
- Dogma Geschwindigkeit, Erreichbarkeit, Effizienz
- "Bekämpfung" von Stau durch Straßenbau
- Pkw als Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel
- Stellplatzverordnungen
- Aufteilung öffentlicher Raum zugunsten Pkw

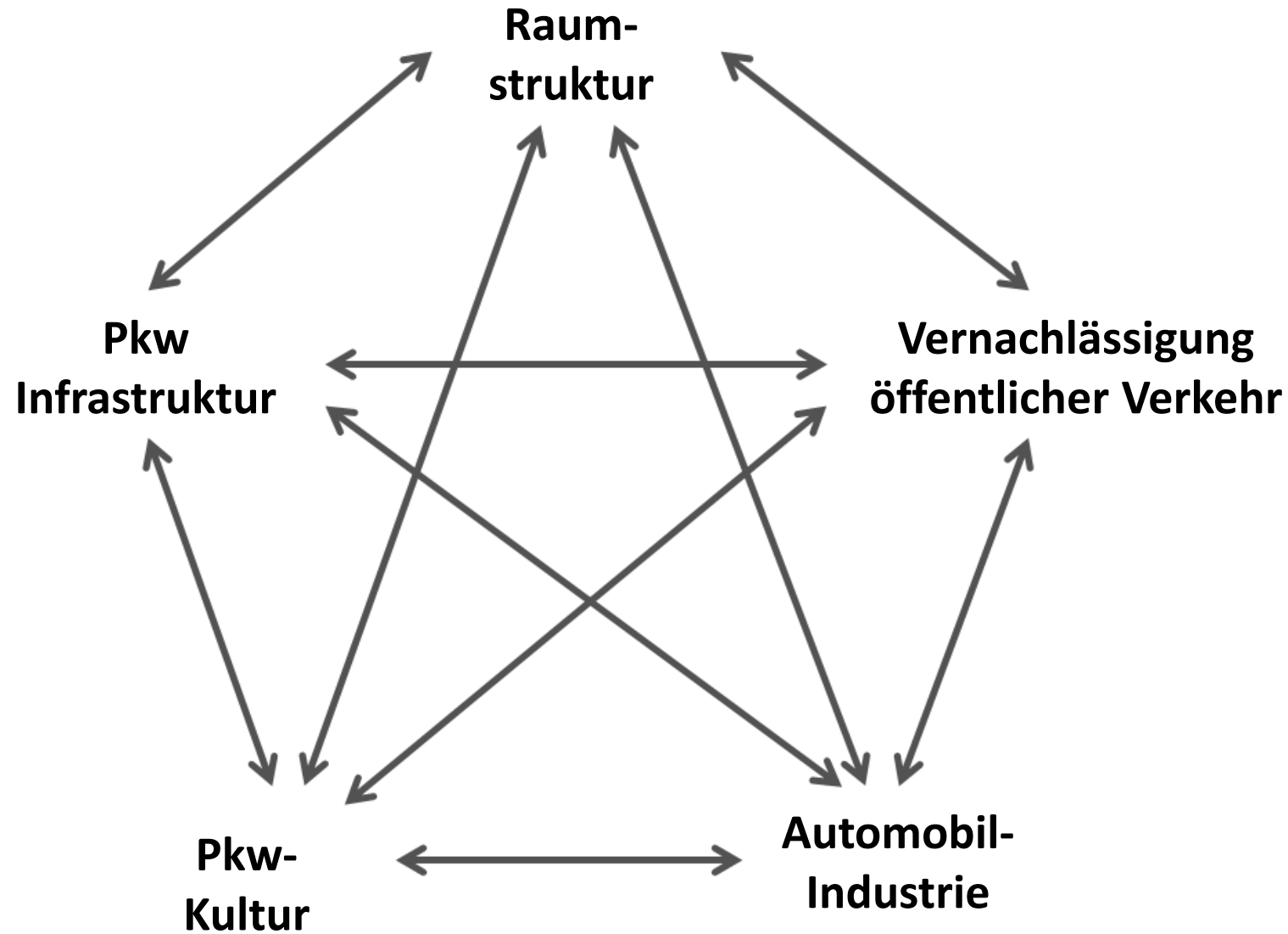
- Autofreie Städte, Fahrradstädte
- Fußgänger_innenzonen
- Öffentlicher Verkehr
- Elektromobilität
- Integrierte Siedlungs- und Raumplanung
- "15-Minuten-Stadt"

Hebelpunkte - Interventionen in Systemen



Q: Angheloiu and Tennant (2020), basierend auf Meadows (1999)

Politische Ökonomie der Pkw-Abhängigkeit



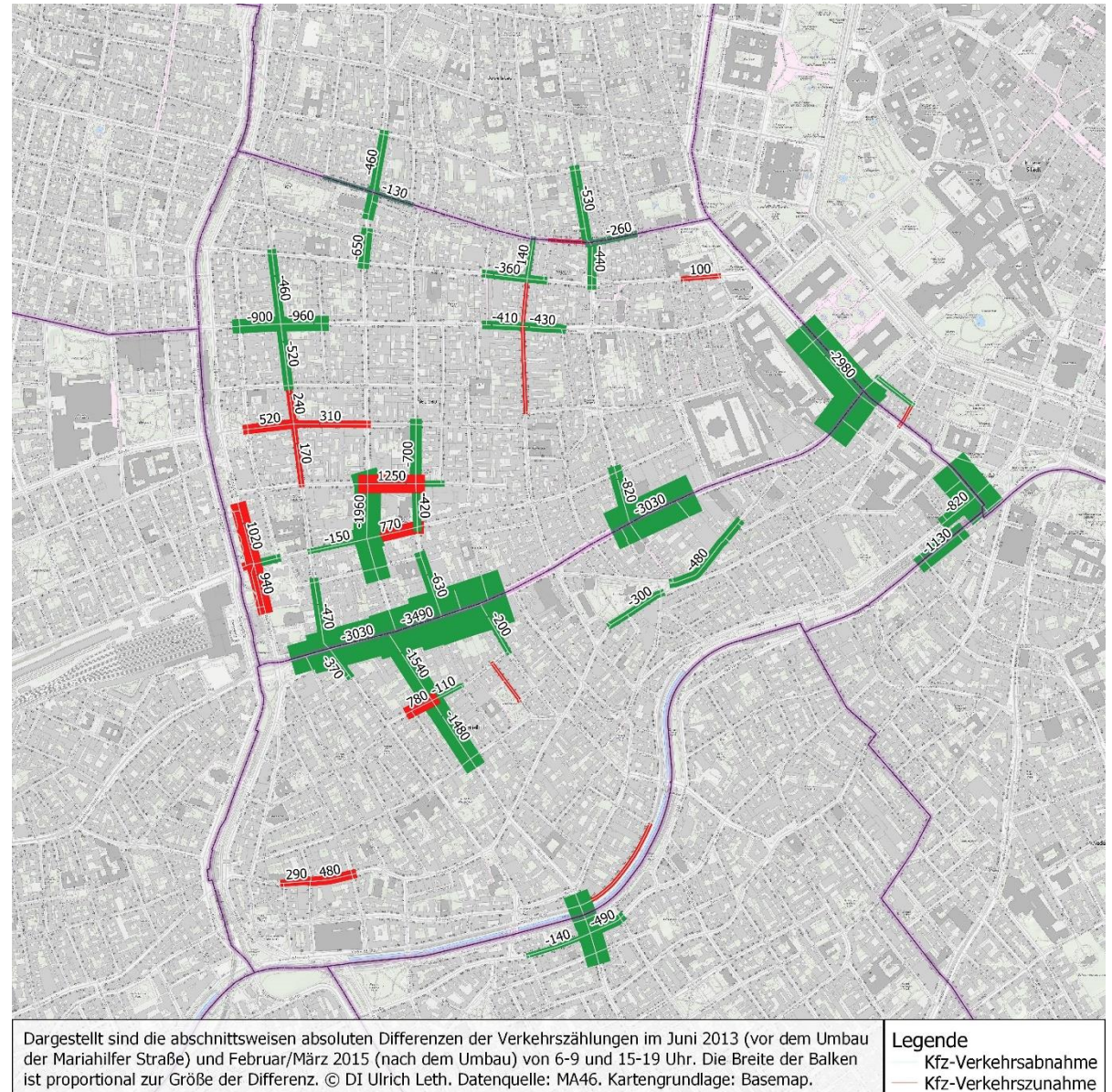
Beispiele der Veränderung

Beispiel Mariahilfer Straße



Mariahilfer Straße: Auswirkungen

- Verkehrszählung
- Vorher: Juni 2013
Nachher: Feb/März 2015
- Insg. Reduktion 14.000 Kfz/Tag
- Zustimmung: (Hofinger et al., 2015)
vorher 53%, nachher 71%
- Positive wirtschaftliche Effekte von
Wirtschaftskammer Wien anerkannt
(Forderung Begegnungszone in
jedem Bezirk)

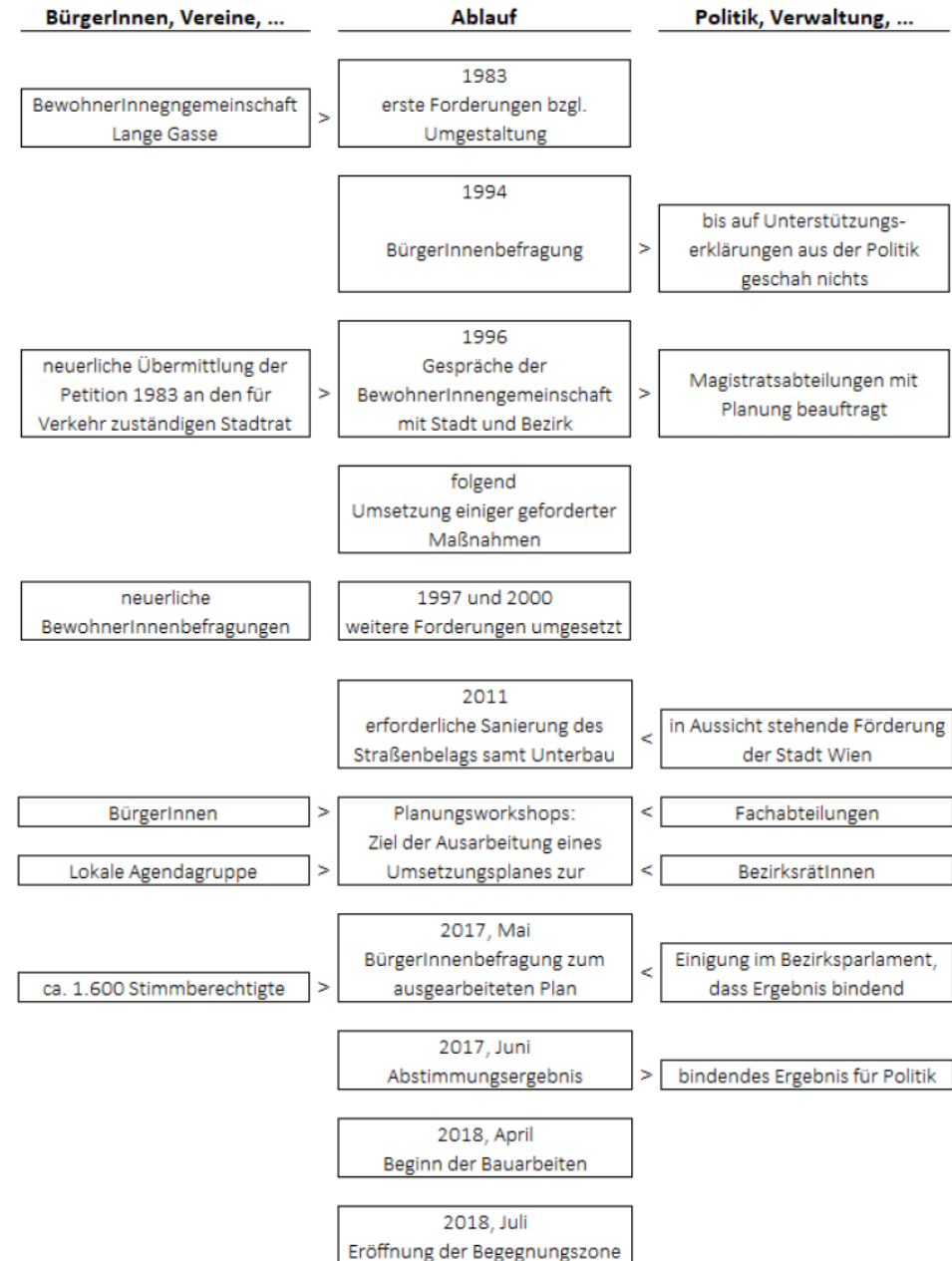


Beispiel Lange Gasse (8. Bezirk)



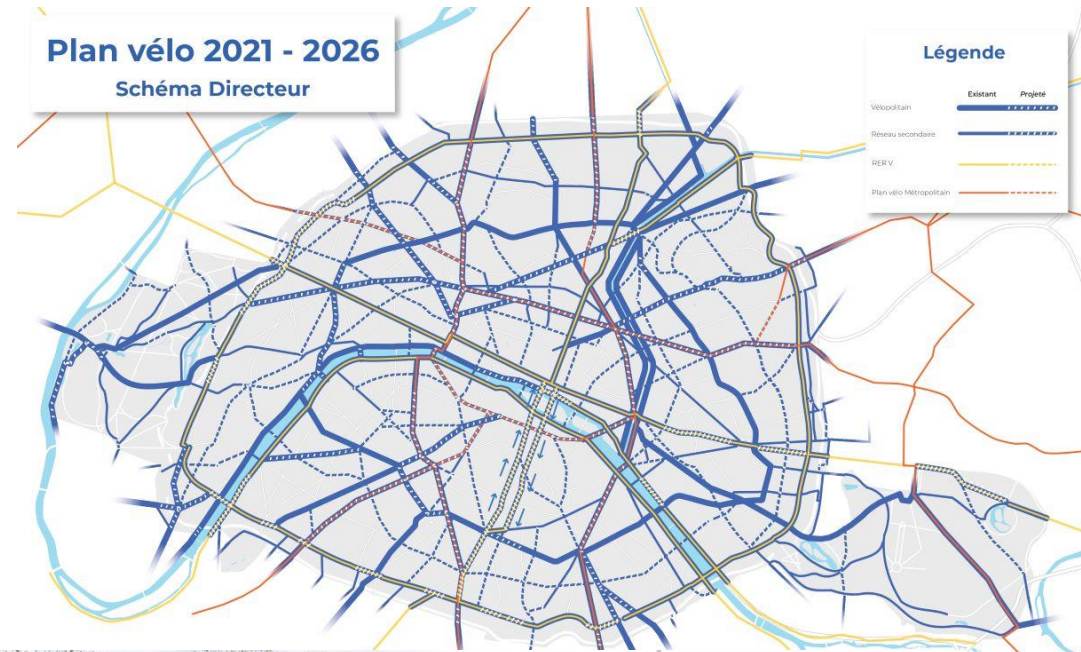
Beispiel Lange Gasse (8. Bezirk, Wien)

- Seit 1983 Forderungen der BewohnerInnen zur Umgestaltung
- 35 Jahre bis zur Fertigstellung der Begegnungszone
- 2011: Start Planungsprozess aufgrund erforderlicher Sanierung
- 2017: Abstimmung über Pläne
- 2018 Fertigstellung




Beispiel Paris: Top-down

- 2015 – 2020: 150 Mio. EUR in Radverkehr investiert
- 2021 -2026: „100% Fahrradstadt“
- 130 km neue Radwege
- 52 km Pop-up-Radwege permanent
- Grüne Wellen für Öffis und Radfahren
- Autofreie Innenstadt
- Reduktion von 60.000 Pkw-Stellplätzen
- Konzept der „15-Minuten-Stadt“



Beispiel Berlin: Bottom-up

- „Volksentscheid Fahrrad“ Initiative zum Umbau Berlins in Fahrradstadt
- Juni 2016 Übergabe 105.425 Unterschriften für Antrag auf Volksbegehren
- Neue Koalition verankert die Forderungen als Mobilitätsgesetz zu verabschieden (für Rad- und Fußverkehr und ÖV)
- August 2017 Entwurf öffentlich, Juni 2018 Mobilitätsgesetz beschlossen
- Gründung Verein Changing Cities - Mittlerweile 40 „Radentscheide“ deutschlandweit
- Verzögerungen
 - Klage gegen Senat auf Untätigkeit (2016)
 - Vorwürfe fehlender juristischer Ressourcen zur Verhandlung (2017)
 - Protest aufgrund Verzögerung nach Billigung im Senats (2018)

juris-Abkürzung: MobG BE	Quelle: 
Ausfertigungsdatum: 05.07.2018	Fundstelle: GVBl. 2018, 464
Gültig ab: 18.07.2018	Gliederungs-Nr.: 9240-4
Dokumenttyp: Gesetz	

Berliner Mobilitätsgesetz
Vom 5. Juli 2018 ^{*)}

Zum 06.08.2020 aktuellste verfügbare Fassung der Gesamtausgabe

Fußnoten

^{*} Verkündet als Artikel 1 des Gesetzes zur Neuregelung gesetzlicher Vorschriften zur Mobilitätsgewährleistung vom 5. Juli 2018 (GVBl. S. 464)

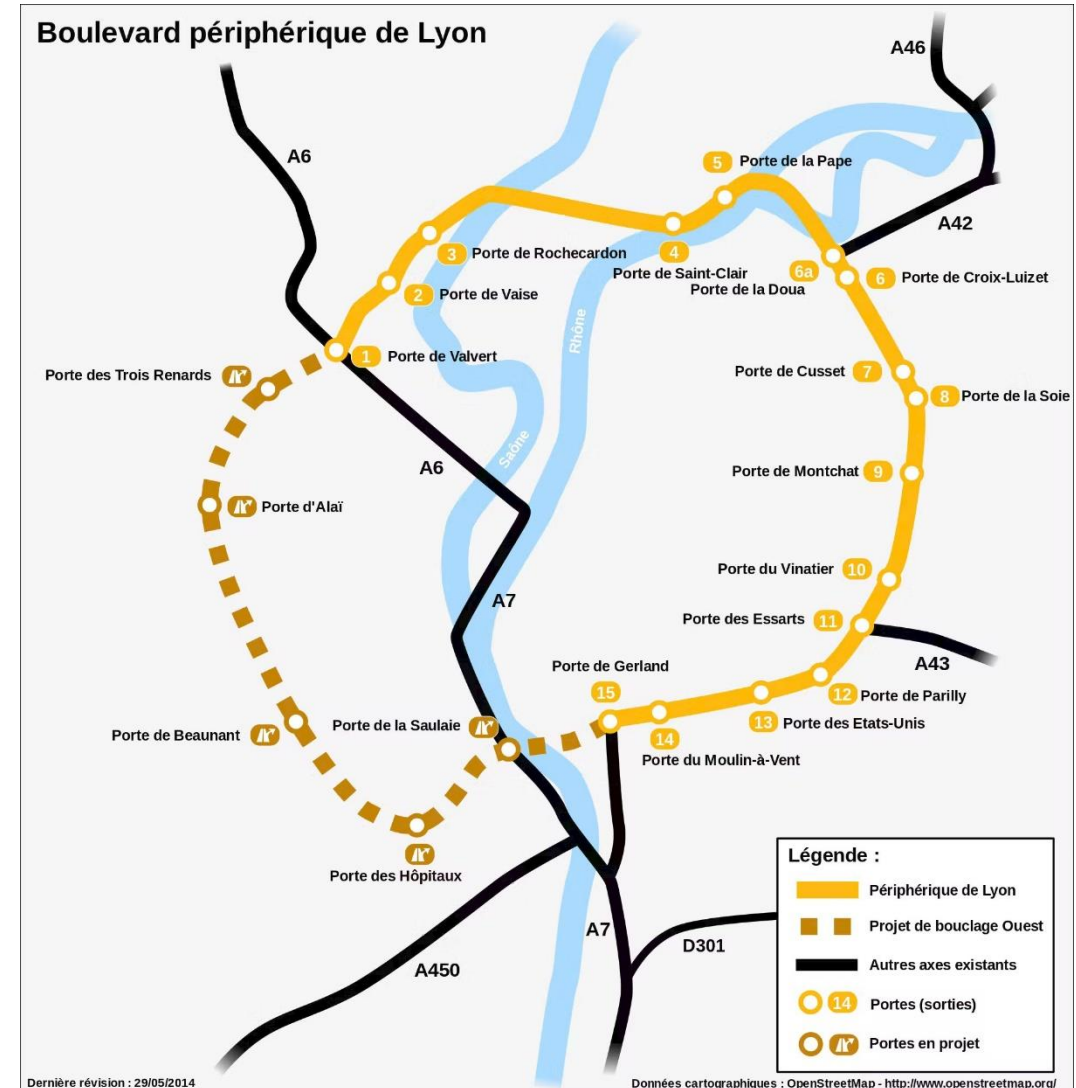
Inhaltsübersicht

Abschnitt 1: Zielorientierte integrierte Mobilitätsgewährleistung für Berlin
Unterabschnitt 1: Verkehrsmittelübergreifende Ziele

- § 1 Zweck des Gesetzes
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Mobilität für alle
- § 4 Menschen- und stadtgerechter Verkehr
- § 5 Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität
- § 6 Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr
- § 7 Förderung der Stadtentwicklung
- § 8 Klima- und Umweltschutz
- § 9 Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen
- § 10 Verkehrssicherheit
- § 11 Sicherheit im öffentlichen Raum

Beispiel Lyon: Absage Lückenschluss Autobahnring

- Geplanter Bau 2022-2030
- Bis zu 60.000 Kfz/Tag erwartet
- 15 km lang, 90% als Tunnel
- Kosten: 3 - 10 Mrd. EUR
- Wurde im Jahr 2020 abgesagt
 - Von amtierender Regierung aus Kostengründen (Covid-Krise)
 - Regierungswechsel nach Wahl -> Projektgegner Grüne gewannen
- Stattdessen
 - Fokus auf Öffis
 - Radschnellweg-Plan für Metropolregion



Beispiele autofreie Siedlungen

- Merwede, Utrecht, NL
- Ca. 12.000 EW



- Vauban, Freiburg, DE
- Ca. 5.600 EW



Aktueller Konflikt in Wien: Lobautunnel & Stadtstraße

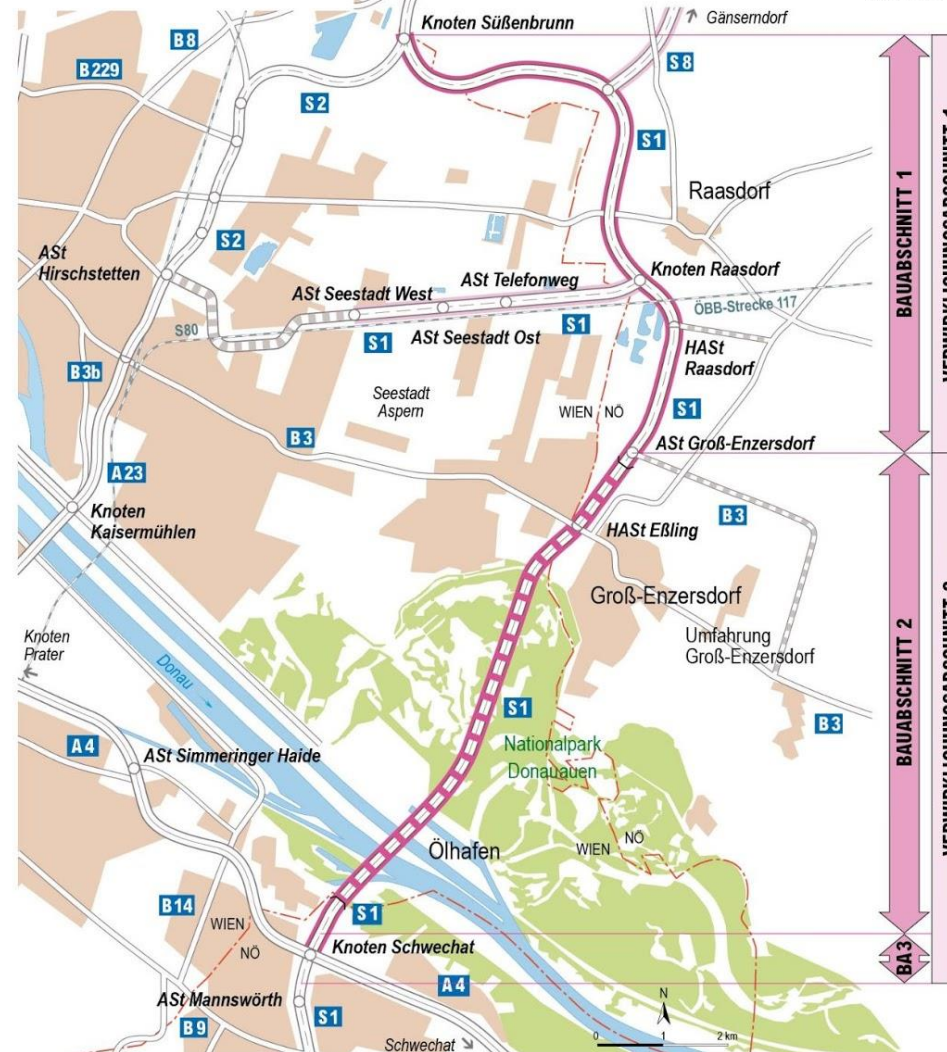


S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn

Länge: ca. 19 km
davon Tunnellänge: ca. 8 km

Legende

-  in Betrieb
-  in Planung
-  Unterflurtrasse, Tunnel
-  Anschlussstelle, Halbanchlussstelle
-  mögliche Netzergänzung
-  Landes- und Stadtstraßennetz
-  dicht bebautes Gebiet





Stellungnahme zur Lobau- Autobahn und zugehörigen Straßenbauprojekten

Scientists for Future Österreich ist ein Zusammenschluss von über 1500 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aller Disziplinen, die sich für eine wissenschaftsbasierte Klimapolitik einsetzen.

*„Der **Lobautunnel** und die **Stadtstraße** sind mit dem erklärten Ziel „**Klimaneutralität 2040**“ der österreichischen Bundesregierung und der Wiener Stadtregierung sowie anderen erklärten Zielen **nicht in Einklang** zu bringen.“*

*„Der Lobautunnel und die Stadtstraße sind **Projekte aus dem letzten Jahrhundert**. Die Konzeption entspricht nicht dem Stand der Wissenschaft für **Verkehrsplanung und Stadtgestaltung**.“*

Verkehrswirkung Lobau-Autobahn

Tabelle 2: Verkehrliche Wirkungen der Szenarien

Szenario	Modal Split (%)				Verkehrsbelastungen (DTV _w)		Verkehrsleistung ¹	
	F	R	MIV	ÖV	A23	S1	Mio. Kfz km/Tag	%
A	26,0	7,6	27,1	39,3	232.000	-	16,7	100
B	26,4	7,7	26,3	39,6	261.000	-	18,1	108
B+	27,5	8,2	22,3	42,0	211.000	-	16,2	97
C	26,3	7,9	26,5	39,3	232.000	73.000	18,2	109
D	27,0	8,7	23,1	41,2	184.000	65.000	16,5	99
E	26,3	7,8	26,5	39,4	264.000	-	18,1	109
F	27,1	8,7	23,0	41,2	212.000	-	16,6	99

ÖV-Ausbau und Parkraumbewirtschaftung

S1 + Stadtstraße + Spange

S1 + Stadtstraße + Spange + ÖV + Parkramb.

Lobautunnel

- Folder der Stadt Wien 2003
- Variante „Außen“ (heutige Trassenplanung)
 - Auslösung erheblicher Siedlungsimpulse
 - Mögliche Entstehung „Speckgürtel“
 - Steigerung Anteil Autoverkehr von 44% auf 50%
 - Zusätzliche Belastung Radialstraßennetz

Variante „Außen“

Massive Zunahme des Autoverkehrs und der CO₂ Emissionen zu erwarten

Entwicklungs-impulse am Stadtrand bei der außenliegenden Variante

Die zweite zu untersuchende Trasse entspricht weitgehend jener, die 1999 unter den damaligen Voraussetzungen in einer Studie der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) empfohlen wurde. Diese würde die Lobau an der breitesten Stelle unterqueren - und dann östlich von Eßling und Neueßling nach Norden bis zum Anschluß mit der A 5 Nordautobahn führen. Die inneren Stadtbereiche, wie das Flugfeld Aspern und die Ortskerne in NÖ werden

umfahren, wodurch längere Zufahrtswege im lokalen Straßennetz notwendig werden.

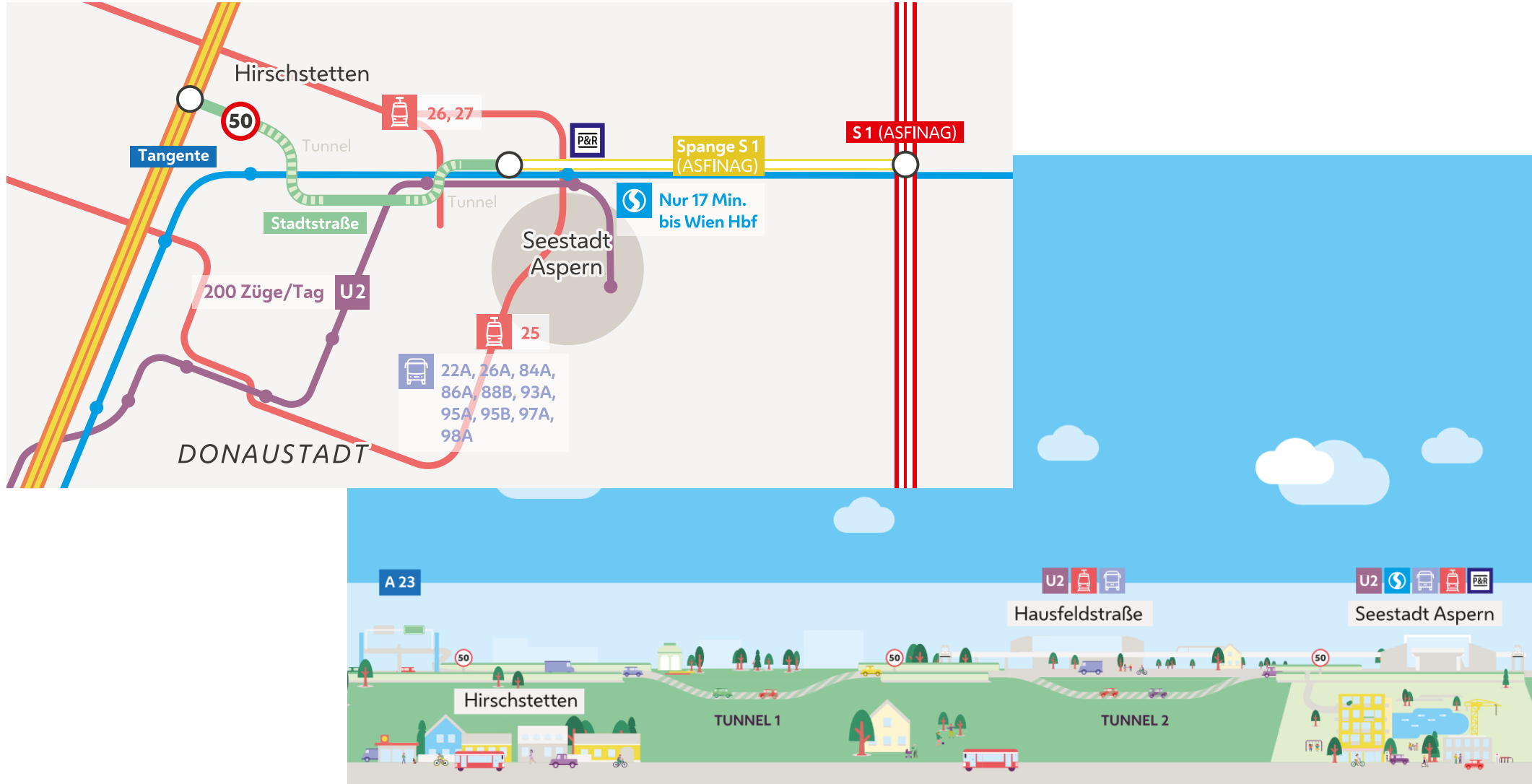
Es ist zu erwarten, dass durch die Erschließung der Peripherie mit einer hochwertigen Straßenverbindung erhebliche Siedlungsimpulse ausgelöst werden. Mögliche Folge: es entsteht ein „Speckgürtel“ aus Einkaufszentren und Fachmärkten am Stadtrand, der aus wirtschaftlichen Gründen nicht ausrei-

Variante „Außen“

Variante außen _ Wirkungen	
Siedlungsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Das Entstehen eines „Speckgürtels“ aus Einkaufszentren und Fachmärkten am Stadtrand, die nicht mit Öffis erschließbar sind, wird begünstigt. ✓ Geringerer Flächenverbrauch von städtischen Böden - billigere Flächen werden beansprucht.
Nationalpark, Grünraum, Landwirtschaft	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Untertunnelung der Lobau auf 4 km Länge; Störung der Oberfläche innerhalb des Naturschutzgebietes durch Probebohrungen ist zu erwarten. ✓ Geringeres Konfliktpotenzial nach Lobau-Unterquerung als die „innenliegende Variante“.
Wirtschaft, Nahversorgung	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Einkaufszentren auf der „Grünen Wiese“ werden gefördert; dadurch ist eine Schwächung der Nahversorgung im Bereich Brünner Straße, Kagran und Stadlau zu erwarten.
Individualverkehr, Verkehrswirksamkeit	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Stärkere Umfahrfunktion; der 22. Bezirk ist nur über die B 3d an das hochrangige Straßennetz angebunden, wodurch höhere Verkehrsmengen im untergeordneten Netz zu erwarten sind. ✓ Erschließung des Tanklagers Lobau mit hohem LKW Anteil nur über die A 22; dadurch sind Platzprobleme, Konflikte mit den Erholungssuchenden und einer geplanten Biotopvernetzung zu erwarten
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Eine Verknüpfung des Öffentlichen Verkehrs mit der S 1 ist nur eingeschränkt bei Realisierung der Straßenbahn nach Groß-Enzersdorf möglich.
Flächenverbrauch, Umweltbelastungen Gesamtkosten	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Etwa 3 km längere Strecke als die „innenliegende Variante“, dadurch höherer Flächenverbrauch, allerdings im unbesiedelten Gebiet. Durch die höheren Fahrleistungen von etwa von 85 Mio. Straßenkilometer jährlich liegt der CO₂-Ausstoß um 5.500 t über dem der „innenliegenden Variante“. ✓ Nach Schätzungen der ÖSAG ist die „außenliegende Variante“ mit 1,575 Mrd. Euro billiger als die „innenliegende Variante“, da geringere Kosten für Umweltschutzmaßnahmen entstehen. Zusätzliche Maßnahmen zum Schutz der AnrainerInnen sind im Zuge der Detailplanung zu erwarten.
Beeinträchtigung der Anrainer durch Bau und Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Zur Zeit leben 2.600 EinwohnerInnen in einem Bereich von je 500m beidseitig der Trassen-Achse. Der bergmännisch hergestellte Tunnel endet an der Nationalparkgrenze. Ab dort wird grundsätzlich in offener Bauweise mit nachträglicher Überdeckung gebaut, sodass alle 2.600 Einwohner- durch Bauarbeiten belastet sind. ✓ Durch den Parallelrampenanschluss an die bestehende B3 zwischen Essling und Groß Enzersdorf ist sowohl in der Bauphase als auch in Betrieb eine erhebliche Belastung der Bevölkerung zu erwarten. ✓ Nördlich des Mitterfeldweges verläuft die Trasse im Niveau; dadurch bei Ostwind Immissionen in den angrenzenden Siedlungsbereichen.
Trennwirkung	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Erhebliche Trennwirkung, Zerschneidung der Marchfeldlandschaft. ✓ Trennwirkung durch den Parallelrampenanschluss an die bestehende B 3 bei Groß Enzersdorf.

chend mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erschließbar ist. Der Anteil des Autoverkehrs steigt beim Eintreten dieses Szenarios von derzeit 44% auf über 50%. Mit allen damit verbunden Umweltbelastungen, wie Lärm, Staub und CO₂-Ausstoß. Die Belastung des Radialstraßennetzes, wie z.B. der Eßlinger Hauptstrasse, nimmt zu.

...und die Stadtstraße?



Alternativen?

- Es gibt nicht DIE eine Alternative – wir brauchen eine systemische Transformation
- Es geht um eine Abkehr der auto-orientierten Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Push & Pull-Maßnahmen erforderlich
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung (kleinere Zonen)
- ÖV-Maßnahmenpaket
- Durchgängiges Radwegenetz
- Verkehrsberuhigung im niederrangigen Straßennetz
- Übergeordnete Regelungen
(CO₂-Preis, Pendlerpauschale, Dieselprivileg, internat. Transitverkehr,...)

Take away messages

- Klimakrise erfordert radikalen Wandel in der Mobilität
- Dafür benötigt es systemische Veränderung
(um Pkw-Abhängigkeit und Lock-In-Effekte aufzulösen)
- Aktuelle Gesetze, Richtlinien und Planungsstandards spiegeln neue Herausforderungen nicht wider
- Veränderte Rahmenbedingungen für Straßenbau: Klimaschutz, Bodenschutz
- “Predict & provide” Planungsansatz überholt - zielorientierte Planung notwendig
- Veränderung kann positiv sein! (Lebensqualität, Gesundheit, Wirtschaft)
- Konkrete Projekte als Kristallisationspunkt für Transformationskonflikte

Kontakt

Barbara Laa

barbara.laa@tuwien.ac.at

Twitter: @_barbara_laa

Referenzen

- Angheloiu, C. & Tennant, M. Urban futures: Systemic or system changing interventions? A literature review using Meadows' leverage points as analytical framework. *Cities*, 104 (2020), doi: 10.1016/j.cities.2020.102808
- de Blas, I., Mediavilla, M., Capellán-Pérez, I., & Duce, C. (2020). The limits of transport decarbonization under the current growth paradigm. *Energy Strategy Reviews*, 32, 100543.
- Geels, F.W., Schot, J.: Typology of sociotechnical transition pathways, *Research Policy*, 36 (2007) 3, pp. 399-417, doi: 10.1016/j.respol.2007.01.003
- Haselsteiner, E., et al.: Change! Mobilitätswende in den Köpfen –Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen!, Programm “Mobilität der Zukunft“ , BMK, Vienna, 2020.
- IPCC, Sims et al. (2014). Transport, Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on climate Change. Cambridge University Press. Cambridge, 2014.
- Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K., Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, 66, 101486. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>
- Meadows, D.H.: Leverage Points - Places to Intervene in a System, The Sustainability Institute, 1999.
- österreich unterwegs (2014/15)
- Soria-Lara, J. A., Banister, D. (2018) Collaborative backcasting for transport policy scenario building. *Futures*. Volume 95, January 2018, Pages 11-21. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2017.09.003>
- Umweltbundesamt (2018). Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030. Umweltbundesamt REP-0667, 2018. Wien.

