

*Pressemitteilung*

*Wien, am 14.4.2021*

## **Weichenstellung durch ‚Stadtstraße‘ Aspern: auf dem Weg zu einem klimagerechten Mobilitätssystem? – Einschätzungen aus der Wissenschaft**

*Lässt sich die Umsetzung der „Stadtstraße“ Aspern mit dem Ziel der Stadt Wien vereinbaren, ‚Klimamusterstadt‘ zu werden? Welche Auswirkungen hat der Bau einer vierspurigen Fahrbahn auf die Verkehrsentwicklung in der Donaustadt? Wie könnte eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik in Hinblick auf die Debatte um die „Stadtstraße“ Aspern aussehen?*

In dieser Presseaussendung lässt *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz* Expert:innen aus den Bereichen der Verkehrs-, Klima- und Politikwissenschaften zu Wort kommen, die das Projekt der „Stadtstraße Aspern“ aus unterschiedlichen wissenschaftlichen Perspektiven beleuchten.

**Wien / 2021-04-14** / Wien hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2040 klimaneutral zu sein<sup>i</sup>. Wie auch auf Bundesebene, ist dafür der klimagerechte Umbau des Mobilitätssektors eine der größten Herausforderungen. In einer Reihe von Entwicklungsstrategien hat die Stadt Wien sich Messlatten für die Zielerreichung gesetzt: So soll laut dem Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplans 2025 der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bis 2025 auf 20% Prozent reduziert werden<sup>ii</sup>. Das Konzept der ‚Klimamusterstadt Wien‘ sieht außerdem vor, bis 2030 die Zahl der Auto-Einpendler:innen bis 2030 zu halbieren<sup>iii</sup>. Ambitionierte, aber notwendige Schritte auf dem Weg zur Klimaneutralität bis 2040. Von der Erreichung der Ziele ist Wien jedoch noch weit entfernt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs hat sich im Vergleich zu vor 5 Jahren nicht verändert und liegt laut Zahlen der Wiener Linien weiterhin bei 27%<sup>iv</sup>.

Kommenden Donnerstag soll nun der Mobilitätsausschuss des Wiener Gemeinderates das Budget für die ‚Stadtstraße‘ Aspern genehmigen: Es geht um einen Teilabschnitt der Verbindung zwischen der A23 und der geplanten Lobauautobahn, deren Realisierung noch von einer Reihe ausstehender Gerichtsentscheide abhängig ist. 460 Mio. sind für das Projekt angesetzt. Um diese Zahl ins Verhältnis zu setzen: in den vergangenen Jahren wurde in Wien jährlich rund 6-7 Mio. in den Ausbau von Radwegen investiert<sup>v</sup>. Was bedeutet die Finanzierung der ‚Stadtstraße‘ Aspern daher für die Erreichung des Ziels der ‚Klimamusterstadt‘ und den klimagerechten Umbau des Mobilitätssektors entsprechend dem Fachkonzept Mobilität?

### **Zukunftsfähige Alternativen**

Schon die Bezeichnung als ‚Stadtstraße‘ sei irreführend, so **Professor Hermann Knoflacher**. Tatsächlich handle es sich um „eine vom lebenden Organismus der Stadt weitestgehend getrennte vierspurige Fahrbahn“. Schon in den 70er Jahren wurde bei der geplanten Gürtelautobahn versucht,

mit dem Begriff „Hochleistungsstraße“ die Bevölkerung zu täuschen. Nach deren Widerstand stoppte die sozialdemokratische Regierung 1972 das Vorhaben. Laut Knoflacher „eine kluge und weitblickende Entscheidung für die Stadt Wien“.

Die Festlegung auf die ‚Stadtstraße‘ Aspern sei hingegen alles andere als weitblickend. Zumal eine Variante „ohne Lobautunnel, aber flächendeckender Parkraumbewirtschaftung, Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Maßnahmen für den Rad- und Fußgängerverkehr“ ausgeschlagen wurden. Maßnahmen, „die in den Bezirken 1.–20. seit Jahrzehnten erfolgreich erprobt wurden und sich als zukunftsfähige Verkehrspolitik herausgestellt haben“. Eine Studie der TU Wien zeige auf, dass diese Maßnahmen neben einer Reduzierung des Autoverkehrs auf den Donaubrücken auch eine deutlich größere Entlastung der Ortskerne der Donaustadt und Floridsdorfs von Autoverkehr, Lärm und Abgasen erzielen würden, als der Bau der ‚Stadtstraße‘ sowie des Lobautunnels - und das zu einem niedrigeren Preis<sup>vi</sup>.

Dass dennoch an der ‚Stadtstraße‘ festgehalten wird, kann **Barbara Laa**, Verkehrswissenschaftlerin an der TU Wien, nicht nachvollziehen: „Es ist erschreckend, dass Politiker immer noch mit dem Versprechen der Verkehrsentslastung solche kontraproduktiven Megaprojekte forcieren. In der Fachwelt ist das Phänomen des ‚induzierten Verkehrs‘ längst bekannt: mehr Straßen führen zu mehr Autoverkehr“<sup>vii</sup>. Auch **Knoflacher** kommt zu dem Schluss: „Aus fachlicher Sicht lässt sich das Projekt der ‚Stadtstraße‘ nicht begründen und schon gar nicht die Zwitterstellung und zwingende Verknüpfung mit der Nordostumfahrung und dem Lobautunnel“ und verweist darauf, dass diese Auffassung auch von sachkundigen Beamten der Stadt Wien geteilt werde.

## Die Klimakrise als Kontext der Verkehrsplanung

Besondere Brisanz erhält das Bauprojekt angesichts der sich weiter zuspitzenden Klimakatastrophe und ihrer drastischen Auswirkungen auf Österreich, die erst vor wenigen Tagen im Klimastatusbericht 2020<sup>viii</sup> präsentiert wurden. Als Reaktion darauf hat „Wien erfreulicherweise seine Klimaziele verschärft, um seinen Beitrag zur Erreichung des Pariser Klimazieles zu leisten“, so **Helga Kromp-Kolb**, Professorin für Klimatologie. „Die übergeordnete Verkehrsplanung in Wien wurde jedoch vor Festlegung der jetzt gültigen Klimaziele gemacht. Bevor weitere Beschlüsse zur Umsetzung dieses Verkehrsplanes getroffen werden, sollte das gesamte Konzept auf seine Verträglichkeit mit den Klimazielen überprüft werden“, so Kromp-Kolb weiter. **Laa** schätzt es als „verantwortungslos“ ein, „dass mitten in der globalen Klimakrise diese immensen Summen für den Bau von neuen Schnellstraßen in Wien – teilweise sogar in Naturschutzgebieten - aufgebracht werden sollen. Der Bau würde über Jahrzehnte hinweg zu einem höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß führen<sup>ix</sup>“.

Auch **Mathias Krams**, Politikwissenschaftler an der Universität Wien kommt zu dem Schluss, dass das Projekt der ‚Stadtstraße‘ „nicht geeignet ist, um die in den Entwicklungsstrategien enthaltenen Ziele der Reduktion der Auto-Pendler:innen, der Verschiebung des Modalsplits und der Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen, diesen sogar diametral entgegen steht“. Statt Maßnahmen zu setzen, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, werde entgegen der Zielsetzung des Programms der ‚Klimamusterstadt‘ vielmehr ein weiterer Anstieg des Autoverkehrs einkalkuliert. „Klimaneutralität ließe sich in diesem Szenario nur erreichen, wenn es zu einer absoluten Entkopplung von Verkehrsaufkommen, Ressourcenverbrauch (auch bzgl. Infrastrukturen und Produktion von Verkehrsgütern) und damit verknüpfter Emissionen käme. Eine empirische Grundlage, die nahelegt, dass dies in den kommenden Jahren zu erreichen wäre, gibt es jedoch nicht<sup>x</sup>“. Von daher sei bei einer weiteren Zunahme des ressourcenintensiven Autoverkehrs nicht mit einer hinreichenden Reduktion seiner Umweltauswirkungen zu rechnen, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 zu erreichen.

## **Weichenstellung durch ‚Stadtstraße‘**

Laut **Knoflacher** werde sich am Projekt der ‚Stadtstraße‘ entscheiden, ob es in Sachen Verkehrspolitik „zurück in die 1960er Jahre geht, oder ob die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt zu internationalen Beispielen gemacht werden, wie man klimagerecht und zukunftsfähig Stadt und Verkehr organisiert.“ Denn „um den genannten Betrag von über 400 Millionen Euro für 3,2 km ‚Stadtstraße‘ kann man in der Donaustadt mehr als 20km Straßenbahnen eröffnen und damit den Bezirk stadtgerecht statt autogerecht entwickeln.“ Auch **Laa** argumentiert: „Investiert man dieselbe Summe in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie in Fuß- und Radinfrastruktur, so werden dadurch nicht nur mehr Arbeitsplätze geschaffen als durch den maschinenintensiven Erd- und Straßenbau<sup>xi</sup>, sondern auch langfristig umweltfreundliche Mobilität ermöglicht.“ **Krams** ergänzt: „Um die Ziele in den Stadtentwicklungsstrategien zu erreichen, muss stetiges Verkehrswachstum hinterfragt und diesem mit einem umfassenden nachhaltigen Mobilitätsmanagement entgegengewirkt werden – das Projekt der ‚Stadtstraße‘ Aspern setzt hier genau die falschen Anreize. Der Wiener Gemeinderat erweist sich damit auf dem Weg zur ‚Klimamusterstadt‘ einen schwer revidierbaren Bärendienst“.

### Über die Expert:innen (in alphabetischer Reihenfolge):

- Em.o.Univ.Prof.Dipl.Ing.Dr. Hermann Knoflacher: emeritierter Professor am Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien.
- BA MA Mathias Krams: Institut Politikwissenschaft, Universität Wien.
- Em.O.Univ.Prof. Dr.phil. Helga Kromp-Kolb: emeritierte Professorin am Institut für Meteorologie und Klimatologie, BOKU.
- DI BSc Barbara Laa: Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien.

Eine Initiative von *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz*

### **Kontakt für Rückfragen:**

*Dr. Alexander Behr*

*Diskurs. Das Wissenschaftsnetz*

*M: +43 650-34 38 37 8*

*E: [behr@diskurs-wissenschaftsnetz.at](mailto:behr@diskurs-wissenschaftsnetz.at)*

*W: <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>*

**Diskurs. Das Wissenschaftsnetz** ist eine Initiative zum Transfer von wissenschaftlicher Evidenz engagierter Wissenschaftler\*innen in die Öffentlichkeit. Wir setzen uns dafür ein, dass wissenschaftliche Erkenntnisse entsprechend ihrer Bedeutung im öffentlichen Diskurs und in politischen Entscheidungen zum Tragen kommen. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Website <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Sie möchten über unsere zukünftigen Mediengespräche und Pressemitteilung informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem **Presseverteiler** an: <https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>

- i Landesregierung Wien (2020). Lebenswerte Klimamuster-Stadt: Der Wiener Klimapakt. URL: <https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/lebenswerte-klimamuster-stadt/der-wiener-klimapakt/>
- ii Stadtentwicklung Wien (2014). Step 2025. Fachkonzept Mobilität. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008390b.pdf>
- iii Landesregierung Wien (2020). Lebenswerte Klimamuster-Stadt: Der Wiener Klimapakt: Klimaverträglicher Verkehr. URL: <https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/lebenswerte-klimamuster-stadt/klimavertraglicher-verkehr/>
- iv Wiener Linien (2016). Modal Split – so sind die Wiener unterwegs. URL: [https://www.wienerlinien.at/media/files/2016/modalsplit\\_173728.pdf](https://www.wienerlinien.at/media/files/2016/modalsplit_173728.pdf) // Wiener Linien(2020). Modalsplit 2019 vs. 2020 <https://www.wienerlinien.at/web/wiener-linien/r%C3%BCckblick-2020-ausblick-2021>
- v Radlobby (2020). Wien nach 2020: Was kann das rosarote Koalitionspapier? URL: <https://www.radlobby.at/wien2020>
- vi Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2018). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf>
- vii Cervero, R. (2016). Induced Travel Demand: Research Design, Empirical Evidence, and Normative Policies. *Journal of Planning Literature*, 17, 3-20. // Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K. und Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, 66. // Noland, R. B. und Lem, L. L. (2002). A review of the evidence for induced travel and changes in transportation and environmental policy in the US and the UK. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 7, 1-26.
- viii ORF (2021). 2020 war zu warm, zu trocken und zu stürmisch. URL: <https://science.orf.at/stories/3205908/> [https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/print\\_Klimastatusbericht-Oesterreich\\_20210407.pdf](https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/print_Klimastatusbericht-Oesterreich_20210407.pdf)
- ix Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2018). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf>
- x Loo, B., Banister, D. (2016). Decoupling transport from economic growth: Extending the debate to include environmental and social externalities, *Journal of Transport Geography*, 57, 134-144. // European Environment Bureau (2019). Decoupling Debunked. Evidence and arguments against green growth as a sole strategy for sustainability. URL: <https://eeb.org/library/decoupling-debunked/>.
- xi Köpplert, A. et al. (1999). Beschäftigungseffekte umweltrelevanter Verkehrsinvestitionen. Potential einer Strukturveränderung im Verkehrssektor. *WIFO-Monatsberichte*, 72(11), S.757-759. URL: [https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person\\_dokument/person\\_dokument.jart?publikationsid=8391&mime\\_type=application/pdf](https://www.wifo.ac.at/jart/prj3/wifo/resources/person_dokument/person_dokument.jart?publikationsid=8391&mime_type=application/pdf)