



# Medienmappe

zum virtuellen Mediengespräch:

## „Mut zur Mobilitätswende - Ein wissenschaftlicher Appell an die Wiener SPÖ“

27. Mai 2022, 10.00 Uhr

Die Mobilitätswende ist ein zentraler Bestandteil einer erfolgreichen Klimaschutz-Politik. Dies gilt insbesondere für Österreich, wo die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor seit 1990 um 74% gestiegen sind und die Erfolge in anderen Bereichen zunichte gemacht haben. Die Stadt Wien hat sich ambitionierte Ziele gesetzt und strebt eine Halbierung des MIV (motorisierten Individualverkehrs) bis 2030 an. Jedoch bleiben konkrete Maßnahmen, die geeignet wären, dieses wichtige Ziel zu erreichen bisher aus. Stattdessen werden neue Straßen und Autobahnen geplant und vorangetrieben, die zu einer Erhöhung des MIV beitragen. Dies haben auch Teile der Wiener SPÖ erkannt und für den Parteitag am 28. Mai einen Antrag für mutigere Schritte hin zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik eingebracht. In einem offenen Brief unterstützen Expert:innen für Mobilität und Stadtplanung diese Stimmen und ermutigen die gesamte SPÖ in Wien, eine echte Mobilitätswende einzuleiten. Das Mediengespräch stellt diesen offenen Brief vor und lässt einige Unterzeichner:innen aus der Wissenschaft zu Wort kommen. Sie zeigen auf, welche Schritte hin zu einer dringend benötigten Mobilitätswende führen.

### Inputs:

**Mag. Dr. Renate Christ (ehem. IPCC):** „Die Mobilitätswende ist ein zentraler Aspekt einer klimafreundlichen Stadtplanung“

**Dipl.-Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler (BOKU):** „Die Mobilitätswende braucht neben neuen Technologien einen mutigen Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen“

**Julia Dorner, MA:** „Diejenigen, die weniger zum Klimawandel beitragen, leiden oft stärker an dessen Folgen“

Moderation: Dr. Alexander Behr (Diskurs. Das Wissenschaftsnetz)

### **Renate Christ: „Die Mobilitätswende ist ein zentraler Aspekt einer klimafreundlichen Stadtplanung“**

Klimafreundliche Mobilität in der Stadt ist mehr als nur das Lenken von Verkehrsströmen. Sie ist eng verknüpft mit Stadtplanung und beginnt bei Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr durch kompakte Flächennutzung, hin zu einer „Stadt der kurzen Wege“. Es braucht Infrastrukturmaßnahmen, die nicht motorisierte Fortbewegung wie Gehen und Radfahren unterstützen, ein sicheres Miteinander von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen ermöglichen und den motorisierten Individualverkehr in der Stadt massiv einschränken. Großzügige verkehrs- und parkplatzfreie Zonen und Grünräume in allen Stadtbezirken spielen eine wesentliche Rolle. Sie verbessern die Luftqualität und das lokale Klima, heben die Lebensqualität in der Stadt, und reduzieren so auch den Bedarf an Verkehrsdienstleistungen. Ein weiteres wichtiges Element, um eine rasche, sichere, CO<sub>2</sub>-freie und flexible Mobilität bereitzustellen, ist der ÖPNV. Im Sinn einer großräumigen Verkehrsberuhigung sind sowohl Angebote für die letzte Meile und Bewohner\*innen in verkehrsberuhigten Zonen wichtig, als auch Verbindungen an den Stadtrand und zum Umland. Städte können klimaneutral werden. Allerdings nur dann, wenn konsequente Schritte zur Reduktion des Energiekonsums in allen Sektoren gesetzt und durch infrastrukturelle Maßnahmen unterstützt werden, und wenn der verbleibende Energiebedarf aus erneuerbaren Energiequellen gedeckt wird. Verkehr spielt in diesem Zusammenhang eine zentrale Rolle.

---

### **Paul Pfaffenbichler: „Die Mobilitätswende braucht neben neuen Technologien einen mutigen Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen“**

Sowohl das Wiener Ziel einer Halbierung des motorisierten Individualverkehrs bis 2030 als auch das nationale Ziel eines CO<sub>2</sub>-freien Verkehrs bis 2040 kann nur mit einem radikalen Wandel der Mobilität erreicht werden. Um die notwendigen Änderungen herbeizuführen, ist eine Kombination aus Attraktivierung des Umweltverbunds (Pull-Maßnahmen), Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs (Push-Maßnahmen) und neuen Antriebstechnologien notwendig. Eine Attraktivierung des Umweltverbunds alleine wird dafür nicht ausreichen. Wird z.B. der öffentliche Verkehr attraktiviert, dann geht das auch auf Kosten des zu Fuß Gehens und Radfahrens. Es kommt zu einer „Kannibalisierung“ zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds. Gleichzeitig sind in vielen Fällen die Attraktivitätsvorteile der Pkw-Nutzung zu hoch, um eine signifikante Verlagerungswirkung zu erzielen. Die Probleme können aber auch nicht alleine durch Push-Maßnahmen wie z.B. eine Verteuerung der Pkw-Nutzung gelöst werden. Stehen keine attraktiven Alternativen zur Verfügung, dann wären Push-Maßnahmen ungerecht und würden Unzufriedenheit und Proteste à la Gelbwesten auslösen. Auch neue Antriebstechnologien wie batterieelektrischer Antrieb oder Brennstoffzellenantrieb reichen alleine nicht aus. Durch niedrigere Betriebskosten können Rebound-Effekte ausgelöst werden. Das Platzproblem mit unerwünschten Effekten wie Stau bliebe ebenfalls bestehen. Nur durch einen konzentrierten Einsatz aller drei Elemente kann die Mobilitätswende gelingen. Pull-Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, wie z.B. die Errichtung neuer

hochrangiger Straßen, sind dabei in jedem Fall kontraproduktiv. Ein Ziel kann nur durch viele Schritte erreicht werden. Manchmal ist es dazu aber auch notwendig, einen großen Schritt oder Sprung zu wagen. Im Verkehrsbereich stehen wir derzeit vor einer solchen Situation.

---

### **Julia Dorner: „Diejenigen, die weniger zum Klimawandel beitragen, leiden oft stärker an dessen Folgen“**

Soziale Ungleichheit ist eine zentrale Dimension der Klimakrise. Auf globaler Ebene ist dies mittlerweile vielen bewusst. Weniger Beachtung findet dagegen häufig, dass auch innerhalb von einzelnen Regionen oder Städten vielfach gilt: Diejenigen, die weniger zum Klimawandel beitragen, leiden oft stärker an dessen Folgen. Das sehen wir auch im Bereich der Mobilität. Wirtschaftlich gut gestellte Haushalte haben deutlich häufiger einen oder mehrere Pkw als Haushalte mit schlechter wirtschaftlicher Situation. Dadurch, dass gerade die Wohnungen nahe Hauptverkehrsachsen aufgrund hoher Lärm- und Abgasbelastung sowie Hitzeinseln durch Flächenversiegelung für wirtschaftlich Bessergestellte unattraktiv sind, leiden gerade die sozial schwachen Haushalte unter den Folgen von Pkw-zentrierter Mobilitätsplanung. Eine nachhaltige Mobilitätswende kann so auch zum Abbau sozialer Benachteiligung beitragen.

Zum offenen Brief

[https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/wp-content/uploads/2022/05/Offener-Brief-SPOe\\_Wien\\_Mobilitaetswende-27.5.22\\_docx-1.pdf](https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/wp-content/uploads/2022/05/Offener-Brief-SPOe_Wien_Mobilitaetswende-27.5.22_docx-1.pdf)

Über die Expert\*innen

**Mag. Dr. Renate Christ** ist Scientist for Future und ehemalige Generalsekretärin des IPCC. Sie beschäftigt sich seit 30 Jahren mit Klimawissenschaft, Klimapolitik und Nachhaltigkeit. [Rchrist8@gmail.com](mailto:Rchrist8@gmail.com)

**Dipl.-Ing. Dr. Paul Pfaffenbichler** ist Scientist for Future und Universitätsassistent an der Universität für Bodenkultur in Wien, Institut für Verkehrswesen. Er ist Experte für Mobilitätsverhalten, Integrierte Flächennutzungs- und Verkehrsmodellierung sowie alternative Antriebe. Er ist außerdem Beiratsmitglied des österreichischen Klimarates. [paul.pfaffenbichler@boku.ac.at](mailto:paul.pfaffenbichler@boku.ac.at)

**Julia Dorner, MA** ist Scientist for Future und forscht an der Technischen Universität Wien zu Lebensqualität im Stadtgebiet. [julia.dorner@tuwien.ac.at](mailto:julia.dorner@tuwien.ac.at)

Kontakt für Rückfragen

**Dr. Alexander Behr**  
*Diskurs. Das Wissenschaftsnetz*  
[behr@diskurs-wissenschaftsnetz.at](mailto:behr@diskurs-wissenschaftsnetz.at)  
+43 650-34 38 37 8  
<https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

## Danyal Maneka

*Diskurs. Das Wissenschaftsnetz*

[maneka@diskurs-wissenschaftsnetz.at](mailto:maneka@diskurs-wissenschaftsnetz.at)

+43 650 30 11 27 3

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

Eine Veranstaltung von [Scientists for Future Österreich](#) &  
[Diskurs. Das Wissenschaftsnetz](#)

### Über *Diskurs*

***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 Pressemitteilungen informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem Presseverteiler an: <https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>

### Über *Scientists for Future*

***Scientists for Future (S4F)*** sind ein Zusammenschluss von Wissenschaftler\*innen, die sich für eine nachhaltige Zukunft stark machen. S4F ist unabhängig von Parteien. Ein wesentliches Ziel von S4F ist es, den aktuellen Stand wissenschaftlicher Forschung zum Thema Nachhaltigkeit und Klima in fundierter und gleichzeitig verständlicher Form zu vermitteln. Als Graswurzelbewegung sieht sich S4F in der Verantwortung, das Thema Nachhaltigkeit in der gesellschaftlichen Debatte zu verankern, z. B. mit Medianaussendungen, Stellungnahmen, Faktenchecks, Organisation von Podiumsdiskussionen, Impulsen für Lehrende und Lernende verschiedenster Studienrichtungen, Weiterbildungen und öffentlichen Aktionen zum Thema Umweltschutz.

Die Scientists for Future formierten sich im März 2019 mit einer [Charta](#) und [initialen Stellungnahme](#) um die Anliegen der Fridays For Future (FFF) zu unterstützen und mit zusätzlichen wissenschaftlichen Daten zu untermauern.

Aktuelles über die S4F Österreich finden Sie [hier](#).