

Liebe Mitglieder der SPÖ Wien,

Anlässlich des Landesparteitags der SPÖ Wien wenden wir uns an Sie, um ein Thema zu besprechen, welches für die Zukunft der Stadt Wien und ihrer (insbesondere zukünftigen) Bewohner:innen von enormer Wichtigkeit ist. Wir tun dies auf Basis wissenschaftlicher Grundlagen mit Unterstützung zahlreicher Expert:innen aus den relevanten Fachdisziplinen.

Wir sind davon überzeugt, dass uns alle die Sorge um die Klima- und Biodiversitätskrise eint. Es ist inzwischen zweifelsfrei nachgewiesen, dass die Klimakrise durch den Menschen verursacht wird und eine existenzielle Bedrohung für uns alle darstellt. Der Klimafahrplan der Stadt Wien, den die SPÖ Wien zu einem großen Teil mitverantwortet und vorantreibt, zeugt davon, dass auch Ihre Partei in vielen Bereichen die Notwendigkeit erkannt hat, schnell und entschlossen zu handeln.

Die Klimakrise ist auch eine Krise der sozialen Gerechtigkeit. Global aber auch in Wien tragen finanziell benachteiligte Gruppen wenig zum CO₂-Ausstoß bei, leiden aber besonders stark an den Folgen der Klimakrise. Sie verfügen seltener über klimatisierte Wohnungen und bewohnen häufig die wenig attraktiven, meist dicht bebauten Standorte nahe den Hauptverkehrsachsen und Hitzeinseln. Gleichzeitig verfügen sie seltener über ein eigenes Auto und tragen daher zu den Emissionen im Mobilitätsbereich wenig bei. Sie leiden unter Abgasen und Lärm und werden durch lückenhafte öffentliche Verkehrsmittel sowie mangelhafte Infrastruktur für Radfahrende und Fußgänger:innen in ihrer Mobilität eingeschränkt. Eine Mobilitätswende weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu alternativen Mobilitätsformen ist daher auch eine Wende hin zu mehr sozialer Gerechtigkeit.

Eine entschlossene Mobilitätswende ist auch dringend erforderlich. In vielen Bereichen wie den Haushalten oder der Landwirtschaft sind die CO₂-Emissionen gesunken. Im Verkehr sind die Emissionen jedoch im Vergleich zu 1990 um 74,4% gestiegen. Zahlreiche Studien machen klar: Ein reiner Wechsel des Antriebssystems alleine löst dieses Problem nicht. Es bedarf auch einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Das Auto ist nicht nur das Ressourcen-intensivste Fortbewegungsmittel im Stadtverkehr, es ist auch aus der Sicht des Platzverbrauchs äußerst ineffizient. Es sind vor allem die Kommunen und Städte, die im Verkehrsbereich eine Schlüsselrolle darin übernehmen, Menschen zu einem umweltschonendem Verkehrsverhalten zu bewegen.

Anstelle des Autos können andere Formen der Mobilität treten: Öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad, Fußwege sowie verschiedene Sharing-Modelle ermöglichen nicht nur eine deutliche Reduktion der benötigten Fahrzeuge, sondern erlauben es uns auch, große Flächen überall in der Stadt von Asphalt zu befreien und unsere Straßen von Verkehrsflächen in echte Lebensräume umzugestalten. So belegen auch zahlreiche Studien die positiven Effekte von Stadtgrün und versickerungsfähigen Oberflächen auf das Stadtklima. Dadurch ließe sich die Lebensqualität für die Menschen in Wien deutlich erhöhen. Verbesserte Luftqualität und mehr aktive Bewegung im Alltag führen zu einer verbesserten Gesundheit. Und durch umfassende Begrünungsmaßnahmen wäre die Stadt besser gegen die in Zukunft zu erwartenden

heftigen Hitzewellen gerüstet. Für Wien werden für das Jahr 2050 immerhin um 7,6°C höhere Maximaltemperaturen prognostiziert.

Mit einer nahezu Halbierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf einen Anteil von 15% setzt sich die Stadt Wien durchaus ambitionierte Ziele im Mobilitätsbereich. Jedoch wurden bisher kaum konkreten Maßnahmen genannt, die geeignet sind, dieses Ziel auch nur annähernd zu erreichen. Einzig die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf das gesamte Stadtgebiet ist ein Schritt in die richtige Richtung, der jedoch unvollendet bleibt, solange die Zahl der Parkplätze im öffentlichen Raum nicht deutlich reduziert wird. Es wäre nicht das erste Mal, dass Ziele für den MIV genannt und verfehlt werden. Bereits 2010 wollte man einen MIV-Anteil von 25% erreicht haben. Heute, im Jahr 2022, liegt der MIV-Anteil bei 27%.

Besonders zweifelhaft ist in diesem Zusammenhang das Festhalten an neuen hochrangigen Straßen wie der S1/Lobauautobahn samt Lobautunnel sowie der „Stadtstraße“ in den Dimensionen einer Autobahn. Die angestrebte Halbierung des MIV-Anteils ist so umfassend, dass das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen rund um die Stadtentwicklungsgebiete in der Donaustadt im bestehenden Straßennetz der Donaustadt bewältigt werden könnte. Im Falle der „Stadtstraße“ wird auch immer wieder von Umfahrung und Verkehrsberuhigung alter Ortskerne gesprochen. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind selbstverständlich zu begrüßen. Es ist jedoch zu hinterfragen, ob die Stadtstraße in ihrer derzeitigen Form tatsächlich eine solche Entlastung leisten kann. Immerhin wurde sie als Teil einer hochrangigen Querverbindung zwischen Südosttangente und S1 konzipiert und nach der Absage des Lobautunnels nicht entsprechend überprüft und an die neuen Gegebenheiten angepasst. Neue Studien, welche die Absage des Lobautunnels berücksichtigen, fehlen ebenso, wie konkrete (Zeit-)Pläne zur Verkehrsberuhigung der alten Ortskerne der Donaustadt.

Jedenfalls haben empirische Untersuchungen der letzten Jahrzehnte deutlich gezeigt, dass der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes vor allem im urbanen Umland zu Effekten der Zersiedelung und einem erhöhten Autoverkehrsaufkommen führt. Daher ist von einem Bau weiterer hochrangiger Straßen grundsätzlich abzuraten.

Wir möchten die SPÖ-Wien ermutigen, das selbstgesetzte Ziel einer Halbierung des motorisierten Individualverkehrs mit entschlossenen und geeigneten Schritten anzugehen. Hierzu möchten wir eine Reihe von möglichen, geeigneten Maßnahmen nennen, welche in Richtung einer lebenswerten und nachhaltigen Stadt führen.

- Entschlossene Reduktion der Oberflächen-Stellplätze für Pkw in allen Bezirken
- Reform der Stellplatzverordnung - Aufhebung des Zwangs zum Bau von Pkw-Stellplätzen
- Flächendeckende Einführung von Tempo 30
- Rascher Ausbau des ÖPNV, insbesondere mit kurzfristig umsetzbaren zusätzlichen Bus- und Schnellbuslinien
- Mehr Platz für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen
- Massiver Ausbau des Radwegnetzes (mit baulich getrennten Radwegen)

- Stärkere Bürger:innenbeteiligung bei der Umgestaltung von Straßenzügen
- großflächige Entsiegelung der städtischen Oberflächen und Begrünung der Straßenräume, insbesondere mit schattenspendenden Bäumen
- Autofreie Innenstadt
- Kampagnen gegen überdimensionierte Fahrzeuge in der Stadt
- Stopp des Ausbaus von hochrangigen Straßen

Klimaneutrale Fortbewegung und Klima-angepasste Siedlungsstrukturen gehören zusammen. Weniger Autostellplätze ermöglichen mehr Grün, Sitzgelegenheiten und Radinfrastruktur. Und unter Bäumen radelt oder spaziert man auch im Sommer gerne. Soziale und ökologische Themen zu verbinden ist die Aufgabe unserer Zeit. Doch eine klimaneutrale Stadt für alle zu bauen, erfordert eine Kursänderung heute sowie jahrelange konsequente Arbeit in diese Richtung. Es stimmt uns positiv, dass die junge SPÖ Wien und weitere Teile Ihrer Partei dies erkannt haben und sich in ihrem Antrag „Zukunftsperspektive statt Tunnelblick“ für eine ambitionierte und zukunftsorientierte Verkehrspolitik aussprechen. Wir möchten daher den Delegierten der SPÖ die Annahme dieses Antrags empfehlen, auf dass eine Sozialdemokratie des 21. Jahrhunderts die Probleme des 21. Jahrhunderts in Angriff nimmt.

Unterzeichner:innen aus Verkehrsforschung und Stadtplanung:

- **DI Aurelia Kammerhofer** (Raumplanerin & Mobilitätsforscherin, TU Wien)
- **Andreas Bernögger**, M.Sc. (Raumplaner, TU Wien)
- **DI Barbara Laa** (Verkehrsplanerin, TU Wien)
- **DI Bianca Pfanner** (Freiraumplanerin, TU Wien)
- **DI Daniel Youssef** (Raumplaner, TU Wien)
- **DI Dr. Emanuela Semlitsch** (Raumplanung, TU Wien)
- **DI Florian Pühringer** (Raumplaner, Mobilitätsforscher)
- **Dr. Gisa Ruland** (Landschafts- und Freiraumplanerin, TU Wien)
- **Di Dr. Hans Kramar** (Vorsitzender der Studienkommission Raumplanung, TU Wien)
- **Prof. Hermann Knoflacher** (Verkehrsforscher)
- **Ivo Sabor**, BSc (Energie-, Verkehrs- und Umweltmanagement, FH JOANNEUM)
- **Dr. Katrin Hagen** (Freiraumplanerin, TU Wien)
- **DI Kerstin Pluch** (Raumplanerin, TU Wien)
- **Dr. Johannes Müller** (Verkehrsexperte)
- **Julia Dorner**, M.A. (Mobilitätsforscherin)
- **DI Martin Hinteregger** (Verkehrsplaner, BOKU Wien)
- **Mag. Michael Schwendinger** BSc. (VCÖ - Mobilität mit Zukunft)
- **Dr. Paul Pfaffenbichler** (Mobilitätsforscher)
- **Univ.-Prof. Dr. Sigi Atteneder** (Abteilung Architektur, Kunstuniversität Linz)
- **DI Stefan Bindreiter**, MSc (Raumplaner, TU Wien)
- **Mag. arch. Stefan Breuer**, (Architekturforscher, Fachhochschule Kärnten)
- **Tadej Brezina** (Mobilitätsforscher, TU Wien)
- **DI Ulrich Leth** (Verkehrsplaner, TU Wien)