

# Rein in den Aktivismus, raus aus der Pkw-Abhängigkeit

Barbara Laa und Ulrich Leth

In den letzten hundert Jahren war die Verkehrs- und Stadtplanung stark am privaten Pkw orientiert. Die Vision der autogerechten Stadt wartete mit dem Versprechen von Freiheit und Moderne auf und motivierte den großen Umbau unserer Umwelt. Öffentliche Flächen in Städten und Dörfern, die zuvor allen zur Verfügung standen, wurden in Fahrbahnen und Parkplätze für Autos umgewandelt, Gebäude mussten Straßen weichen, zu neuen Bauten mussten verpflichtend Pkw-Stellplätze errichtet werden. Autobahnen wurden durch Landschaften und Städte gebaut, um möglichst schnell und ohne Hindernisse mit dem Auto mobil sein zu können. Dass dieser Weg in eine historische Sackgasse führt, wird nun immer deutlicher. Wir wissen, dass der Autoverkehr bezogen auf Energie und Platzverbrauch zu den ineffizientesten Formen der Fortbewegung zählt und mit zahlreichen negativen Effekten einhergeht, wie etwa CO<sub>2</sub>-Emissionen, lokaler Luftverschmutzung, Lärm, Bewegungsmangel, Verletzten und Getöteten.

## Zum Ende der auto-orientieren Planung

In der Verkehrswissenschaft ist seit langem klar, dass wir eine Abkehr von der auto-orientierten Planung benötigen, wenn wir Nachhaltigkeitsziele und soziale Gerechtigkeit erreichen wollen. Globale Simulationen zeigen, dass die reine Elektrifizierung der Fahrzeugflotte nicht ausreicht, um die Klimaziele zu erreichen (de Blas et al. 2020). Auch die österreichischen Emissionsreduktionsziele sind nur durch eine gleichzeitige Verringerung *und* Elektrifizierung des Autoverkehrs erreichbar. Das bedeutet, dass die Anzahl der Pkw je Einwohner sowie die Anzahl der damit zurückgelegten Wege sinken muss. Für den Mobilitätsmasterplan 2030 (BMK 2021) wurde berechnet, dass die mit dem Pkw zurückgelegten Personenkilometer von derzeit etwa 80 Mrd. km pro Jahr auf knapp 60 Mrd. km bis 2040 sinken müssen. Der Straßengüterverkehr darf nicht über das heutige Niveau von etwa 60 Mrd. Tonnenkilometern hinauswachsen. Das bedeutet, dass Güter vermehrt auf die Bahn gebracht werden müssen und dass sich das Mobilitätsverhalten der Menschen hin zu mehr öffentlichem Verkehr und aktiver Mobilität, also zu Fuß gehen und Radfahren, verschieben muss.

Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft in den letzten Jahrzehnten haben außerdem gezeigt, dass die Veränderung des Mobilitätsverhaltens nur durch eine „Carrots and Sticks“ Strategie umgesetzt werden kann. Es muss also auf der einen Seite ein verbessertes Angebot der Alternativen geben („Carrots“) – mehr Öffis, Rad- und Fußinfrastruktur sowie eine entsprechende Raumplanung – und gleichzeitig muss auf der anderen Seite der Autoverkehr unattraktiver gestaltet werden („Sticks“). Der kanadische Stadtplaner Brent Toderian ergänzt die Metapher um die aktuelle Situation, in der die Autofahrer:innen nicht nur Karotten, sondern sogar Süßigkeiten („ice cream“) bekämen.

Ein Blick auf die Flächenverteilung im Verkehrsraum von Städten oder die finanziellen Mittel für die jeweiligen Verkehrsmittel macht deutlich, dass dieser Vergleich nicht weit hergeholt ist. In Wien sind etwa zwei Drittel der Verkehrsflächen für Fahrbahnen und Parkplätze für motorisierte Fahrzeuge reserviert, während dem Radverkehr nur 1 % der Flächen und dem Fußverkehr 30 % zur Verfügung stehen<sup>1</sup>, obwohl nur 26 % der Wege in Wien mit dem Auto zurückgelegt werden, 35 % zu Fuß und 9 % mit dem Rad<sup>2</sup>. Das wird durch die aktuelle Ressourcenverteilung fortgesetzt: während in der Stadt Wien für die gerade einmal 3,5 km lange „Stadtstraße“, die im Nordosten Wiens gebaut werden soll, 460 Mio. EUR veranschlagt sind, werden jährlich nur 20 Mio. EUR in das städtische Radwegenetz investiert. Trotzdem gibt es jedes Mal lautstarke Kritik, wenn für einen Radweg Parkplätze weichen müssen, Tempolimits diskutiert werden, ein Straßenbau abgesagt wird oder die Teuerung des Autofahrens absehbar ist. Autofahrende fühlen sich als „Melkkuh der Nation“<sup>3</sup> und stark benachteiligt. Schließlich möchte niemand, dass ihm die Süßigkeiten weggenommen werden und einige Menschen sind tatsächlich auf das Auto angewiesen. Aber welche:r politische Entscheidungsträger:in hat schon den Mut, in dieser Situation Veränderung anzustoßen?

Es gibt derzeit also eine große Kluft zwischen dem, was notwendig wäre, um die Klima- und Nachhaltigkeitsziele im Verkehrsbereich zu erreichen, und dem, was in der Praxis umgesetzt wird, beziehungsweise dem, was in der Politik diskutiert wird. Verkehrspolitische Entscheidungen basieren nach wie vor meist auf unhinterfragten Theorien und Kernprinzipien, welche zur Verteidigung des Status Quo herangezogen werden. Es gelten die Dogmen der Geschwindigkeit und Erreichbarkeit, der Verkehr müsse fließen und Kapazitätsengpässe müssten beseitigt werden. Gemeint ist dabei meist nur der Autoverkehr. Dadurch wird eine Wertehierarchie aufrechterhalten, die zum Teil auch in Normen und Gesetzen festgelegt ist, die jegliche Veränderung erschwert und das Problem weiter verschärft.

## Die politische Ökonomie der Pkw-Abhängigkeit

Die Prozesse in Verwaltung, (Partei-)Politik und Gesetzgebung sind – systembedingt – einer großen Trägheit und starken Beharrungskräften unterworfen. Vermeintliche Sachzwänge und die Widersprüche zwischen lokaler Umsetzung und zentraler Steuerung hemmen die Realisierung innovativer Verkehrskonzepte. Was bei der Verwaltung lange als Pluspunkt angesehen wurde, nämlich die zumindest teilweise Unabhängigkeit von politischer Einflussnahme, erweist sich in der Mobilitätswende als Hemmnis. In den Planungsabteilungen finden sich großteils Mitarbeiter:innen – vor allem in den Führungspositionen – die in Zeiten der Massenmotorisierung sozialisiert und ausgebildet worden sind. Sie bremsen die Umsetzung innovativer und nachhaltiger Verkehrskonzepte. Es scheint so, als vollziehe sich der notwendige Generationen- und Paradigmenwechsel viel zu langsam, um auf die sich rasant ändernden Rahmenbedingungen reagieren zu können, ähnlich wie es Max Planck für neue Theorien in der Wissenschaft postuliert hat, die sich erst durch das Aussterben ihrer Gegner durchsetzen können.

Der Föderalismus ist ein weiteres Hindernis für die rasche Umsetzung eines nachhaltigen und menschengerechten Mobilitätssystems. So wohlklingend und durchdacht die Klima-, Emissions- und Modal-Split<sup>4</sup>-Ziele auf Bundes- und teilweise Länderebene

sind, die untersten Verwaltungseinheiten fühlen sich oft nicht an die Beschlüsse „von oben“ gebunden. Die Bürgermeister:innen sind noch immer als erste Instanz der Bauordnung für die Widmung von Einfamilienhäusern auf der grünen Wiese verantwortlich, Bezirksvorsteher:innen konterkarieren mit ihren Maßnahmen nach wie vor die hehren Ziele der Stadt Wien. Es bedarf dringend einer Übersetzung der Ziele auf die lokale Ebene und einer Verpflichtung dieser Ebene, zur Zielerreichung beizutragen.

Politische Entscheidungsträger:innen sind zum Großteil sehr zurückhaltend und abwartend, wenn es um wichtige Weichenstellungen für die zukünftige Verkehrsplanung geht. Das liegt erstens daran, dass diese Entscheidungen oft erst Auswirkungen in mehreren Jahren oder gar Jahrzehnten haben und somit für eine eventuelle Wiederwahl am Ende der aktuellen Legislaturperiode unerheblich sind. Sie legen ihren Fokus also lieber auf kurzfristig umsetzbare, gut vermarktbarere Projekte als auf langfristige Strategien (man denke z.B. an die aktuelle Praxis in Wien, bestehende Parks zu begrünen, während wichtige verkehrspolitische Weichenstellungen wie ein autofreier 1. Bezirk oder Straßenrückbauten verschleppt werden). Zum Zweiten ist politischer Veränderungswille generell ein Wagnis, denn die potentielle Wähler:innenschaft reagiert oftmals ablehnend gegenüber Veränderung, wenn sie nicht unmittelbar einen Nutzen für sich erkennen kann. Mutige Politiker:innen und Bürgermeister:innen weltweit zeigen aber, dass es eine Vision einer besseren, verkehrssichereren, gerechteren Zukunft braucht, um die Menschen mitzureißen. Drittens ist die Politik teilweise Sachzwängen und Lock-in-Effekten unterworfen, die sie kurzfristig nicht ändern kann: so hängen zahlreiche Arbeitsplätze an der österreichischen Automobil-Zulieferindustrie, und deren Einflussmöglichkeit auf die Politik ist hoch. Ein anderes Beispiel ist die Siedlungsentwicklung und damit zusammenhängend Pendelwege, die derzeit nur mit dem Pkw zurückgelegt werden können. Viertens sind einige Parteien in ihrer historischen Erzählung gefangen: die Wiener Sozialdemokratie, deren Anhänger:innen jahrzehntlang eine Gemeindewohnung und ein Auto versprochen wurde, steht nun vor dem Dilemma, dass gar nicht genügend Platz vorhanden ist, um allen Einwohner:innen den Autobesitz und vor allem das Abstellen der Pkws im öffentlichen Raum zu ermöglichen. Hier sind dringend neue Erzählungen und Visionen notwendig.

Über all dem steht die Legislative, die die Auto-Orientierung in den letzten Jahrzehnten in Gesetze gegossen hat. Die Straßenverkehrsordnung etwa, deren ursprüngliche Fassung aus 1960, der Hochzeit der Massenmotorisierung, stammt, hat als Maxime die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Autoverkehrs. Die Bauordnungen schreiben noch immer fest, dass zu jeder Wohnung ein Pkw-Parkplatz gebaut werden muss. Auch die derzeitigen Umweltgesetze sind im Verkehrsbereich zahnlos, und das Klimaschutzgesetz<sup>5</sup>, das die Erreichung der Pariser Klimaziele und die Einhaltung des Emissionsreduktionspfads im Verkehrssektor gewährleisten und CO<sub>2</sub>-Budgets für die Bundesländer festlegen sollte, fehlt weiterhin.

Im Zusammenspiel von Politik, Verwaltung und Gesetzgebung hat sich ein Teufelskreis entwickelt, der sich immer weiter selbst verstärkt. Mattioli et al. (2020) beschreiben die politische Ökonomie der Pkw-Abhängigkeit anhand von fünf Teilsystemen: die Bereitstellung von Pkw-Infrastruktur, die Pkw-Industrie, auto-orientierte Flächennutzungsmuster, die Vernachlässigung des öffentlichen Verkehrs und die Pkw-Kultur. Ein Ausbrechen aus dem Teufelskreis funktioniert nur, wenn die drei zuvor genannten Ebenen zusammenspielen: die Gesetze und Richtlinien müssen den Menschen und

nicht das Auto in den Mittelpunkt stellen, die Politik muss wieder Visionen entwickeln, statt Meinungsumfragen nachzulaufen, und die Verwaltung muss selbstbewusst und fachlich kompetent auf die Erfüllung der gesetzten Ziele hinweisen und hinarbeiten. Der Anstoß dafür muss aus der Zivilgesellschaft kommen, die längst für Veränderung bereit ist, wie die Empfehlungen von Klimarät:innen etwa in Frankreich und Österreich zeigen.<sup>6</sup>

## Lobautunnel und Stadtstraße als Praxisbeispiel

Am Beispiel der geplanten Straßenbauvorhaben in Wien, dem Lobautunnel als Teil der S1-Nordostumfahrung in Bundeskompetenz und der daran geknüpften „Stadtstraße“ als Projekt der Stadt Wien, können die eben genannten Mechanismen in vivo beobachtet werden. Das Tunnelprojekt wurde durch die Entscheidung der österreichischen Verkehrsministerin Leonore Gewessler im Dezember 2021 aus dem Straßenbauprogramm der Autobahnerrichtungsgesellschaft ASFiNAG gestrichen, während mit den Bauarbeiten für die „Stadtstraße“ nach Räumung der Protestcamps Anfang 2022 bereits begonnen wurde.

Vor Jahrzehnten wurde die politische Entscheidung zugunsten des Tunnels in der von der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich noch immer verfolgten Form getroffen, obwohl diese Variante in der strategischen Umweltprüfung für den Nordosten Wiens (TRAFICO et al. 2003) als die schlechteste identifiziert wurde. Fachliche Empfehlungen wiesen schon damals auf die Risiken der Zersiedelung und Kfz-Verkehrszunahmen durch den Straßenbau hin. Doch die Entscheidung zum Bau der S1 Wiener Außenring Schnellstraße wurde bereits im Februar 2002 gefällt – vor Abschluss der strategischen Umweltprüfung – als ein Antrag zur entsprechenden Abänderung des Bundesstraßengesetzes im Nationalrat mit Stimmen der ÖVP, FPÖ und SPÖ beschlossen wurde (BGBl. I Nr. 50/2002). Die Ergebnisse der daraufhin fertiggestellten strategischen Umweltprüfung waren jedoch nicht bindend, da diese vor Implementierung der EU-Vorgaben auf nationaler Ebene eingeleitet wurde und daher nicht den Anforderungen der später eingeführten Strategischen Prüfung Verkehr (SP-V) entsprach.<sup>7</sup> In weiterer Folge wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt, deren positiver Abschluss aber weder ein Nachweis für die Notwendigkeit des Bauvorhabens, noch für dessen Vereinbarkeit mit den Klimazielen ist. Beide Aspekte werden nämlich nicht im Rahmen einer UVP geprüft. So wird schnell aus dem – laut Verkehrsstadträtin Ulli Sima – „bestgeprüften Infrastrukturprojekt Österreichs“<sup>8</sup> ein Vorhaben, das schon bei der Erstbegutachtung von allen Varianten am schlechtesten bewertet wurde, dessen Rahmenbedingungen sich seit der Erstprüfung vor 20 Jahren radikal geändert haben, und dessen Alternativen inkl. Nullvariante (also kein Bau) bislang nicht ausreichend geprüft wurden. Dazu kommt, dass das Projekt insgesamt in dieser Form nicht notwendig ist und die Erreichung der Verkehrs- und Klimaziele auf Landes- und Bundesebene nachweislich erschwert (Emberger et al. 2021).

Wieso halten große Teile der Politik dennoch daran fest? Weil sie fundamentale Systemzusammenhänge – Straßenbau induziert Straßenverkehr, dezentrale Erreichbarkeitsvorteile fördern Zersiedelung – nicht verstehen bzw. verstehen wollen, weil sie angebliche wirtschaftliche Effekte höher gewichten als das Wohl der Menschen, weil

sie die Interessen der Immobilien-, Bau- und Automobilkonzerne über die Interessen der Bevölkerung stellen, weil sie keinen Ausweg aus ihrer seit Jahrzehnten tradierten Erzählung finden, dass der Lobautunnel die Südost-Tangente vom Transitverkehr entlasten würde, obwohl selbst die Autobahnerrichtungsgesellschaft ASFiNAG nicht davon ausgeht, weil Bezirksvorsteher ihren Bewohner:innen den Tunnel versprochen haben und der Wiener Bürgermeister von diesen Bezirksvorstehern abhängig ist, weil die Stadt Wien es jahrzehntelang verabsäumt hat, die Bezirke links der Donau ausreichend mit öffentlichem Verkehr zu erschließen bzw. diese Erschließung an den Autobahnanschluss des Vorzeige-Stadtentwicklungsprojektes Seestadt knüpft, weil die Donaustadt (einer der Bezirke links der Donau, in dem die Straßen gebaut werden sollen) aus allen eben genannten Gründen einen der höchsten Motorisierungsgrade und eine der stärksten Autoabhängigkeiten der ganzen Stadt aufweist, und weil Teile der Bezirksbevölkerung genau deshalb weiteren Straßenausbau fordern.

### **Die Rolle von Aktivismus im Transformationsprozess**

Wie können wir nun aus diesem Teufelskreis ausbrechen und welche Rolle spielt Aktivismus als Auslöser von Veränderungen? Zur Beschreibung der Wirkung bedienen wir uns der Multi-Level-Perspektive von Geels und Schot (2007). Das zuvor beschriebene Gefüge der Beharrungskräfte („Regime“ genannt) steht aus zwei Richtungen unter Druck: von oben durch äußerliche Einwirkungen und von unten durch Entwicklungen in Nischen, die sich dem verkehrspolitischen Mainstream widersetzen. Zu den äußerlichen Einwirkungen zählt beispielsweise die Klimakrise oder die Covid-19-Pandemie, aber auch Vorgaben durch die EU, wie etwa verpflichtende Emissionsreduktionsziele oder die Aarhus-Konvention zur Einbindung der Zivilbevölkerung in Entscheidungsprozesse. Bottom-up Prozesse aus den Nischen können praktische Alternativbeispiele darstellen, wie vereinzelte autofreie Grätzler, innovative Entwicklungen zu Lastenfahrrädern, aber auch solche, die den Status Quo in Frage stellen und aktiv stören, wie die Besetzungen der Stadtstraßen-Baustelle in Wien. Der Zusammenschluss von Akteur:innen führt dabei zu einem Momentum, das auch den Druck von unten erhöht. Druck von beiden Seiten kann nun also das bestehende Gefüge destabilisieren und Möglichkeitsfenster schaffen, die eine Strukturveränderung ermöglichen. Jedoch sind auch die Prozesse innerhalb des Gefüges wesentlich. Personen, die in den etablierten Strukturen verhaftet sind, können formelle und informelle Koalitionen schmieden, um Veränderung zu schaffen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Weg zur Transformation ebnen.

Zu den Akteur:innen in diesem etablierten Gefüge zählen auch Wissenschaftler:innen und Expert:innen, die sich oftmals als vermeintlich neutrale, informierende Personen in einer bequemen Position wähnen. Gerade in Hinblick auf die Klimakrise zeigt sich jedoch, dass das Forschen und Informieren alleine nicht ausreicht, damit wissenschaftliche Erkenntnisse in der Politik und bei der Bevölkerung ankommen. Jahrzehnte der Klimaforschung und ihrer Kommunikation durch Wissenschaftler:innen haben nichts daran geändert, dass sich die Krise immer weiter verschärft und der Verkehrsbereich dabei eines der größten Sorgenkinder darstellt. Dennoch hört und liest man in Statements von Verkehrsexpert:innen immer dieselben Problembeschreibungen und

Lösungsvorschläge, mit den Phrasen „man sollte“, „man müsste“ und „dazu bräuchte es den politischen Willen“. Vertreter:innen der Wissenschaft legen mittlerweile zwar sehr deutlich dar, dass sich im Verkehrsbereich so gut wie alles verändern muss, um eine Chance auf Erreichung der Klimaziele zu haben, aber auch damit das Verkehrssystem sozial verträglicher wird. Jedoch darüber, wie politischer Wille entsteht, warum er derzeit nicht vorhanden ist und welche Rolle Wissenschaftler:innen dabei einnehmen können und sollen, wird noch viel zu wenig gesprochen und fachübergreifend geforscht. Dadurch läuft die Wissenschaft Gefahr, gerade aufgrund der Scheu vor konkreten politischen Aussagen und Analysen durch die beharrenden Kräfte im System instrumentalisiert zu werden. Denn wer nicht für die Veränderung arbeitet, der arbeitet für den Erhalt des Status Quo.

Während in der aktivistischen Praxis oft Schuldzuweisungen geäußert werden, andere Akteur:innen würden falsche Strategien verfolgen, plädieren wir für eine pluralistische Betrachtungsweise, die Verbündete auf allen Ebenen sucht. Es braucht die Störenfriede, die von unten Sand in das Getriebe streuen und auf die notwendigen Veränderungen hinweisen; es braucht aber auch konstruktive Kräfte innerhalb des bestehenden Gefüges, die formelle Macht haben, Dinge zu verändern sowie jene, die auf einer übergeordneten Ebene (wie z.B. der EU) agieren. Genauso braucht es jene, die Veränderung beispielhaft selbst vorleben, mit individuellen Lebensstilen und neuen Technologien. Wir ziehen noch einmal das Beispiel des Lobautunnels heran, um dies zu verdeutlichen. Seit Jahrzehnten gab es Proteste gegen dieses Projekt, die durch den Zusammenschluss vieler unterschiedlicher Initiativen und die Besetzung von Baustellen zuletzt ihren Höhepunkt gefunden haben. Dieser Druck von unten war wichtig, um Entscheidungsspielraum für die zuständige Ministerin zu gewinnen, die aufgrund ihrer formalen Kompetenz den Bau aussetzen konnte. Zivilgesellschaftliche Bewegungen und Proteste können Themen auf die politische Agenda setzen und Entscheidungen beeinflussen, die von der Politik umgesetzt werden. Eine Studie von Nash und Steurer (2021) zu internationaler Klimapolitik zeigt etwa, dass Regierungen – unabhängig von ihrer politischen Ausrichtung – progressivere Maßnahmen umsetzen, wenn Klimaschutz im öffentlichen Diskurs präsent ist, wie das z.B. durch die *Fridays for Future* Bewegung gelungen ist.

Eine wesentliche Rolle für den Stopp des Lobautunnels spielen aber auch die Vorgaben durch das Pariser Klimaabkommen und selbstgesteckte Nachhaltigkeitsziele der österreichischen Regierung. Sie sind die Basis zur Beurteilung der Straßenbauvorhaben im Bericht des Umweltbundesamts, der im Auftrag des Ministeriums zur Prüfung der geplanten Straßen erstellt wurde (UBA 2022). Auch wenn die Entscheidung gegen den Bau nicht als definitiv angesehen werden kann – vor allem nicht, solange der Lobautunnel im Bundesstraßengesetz enthalten ist – so können die Geschehnisse doch als erste Anzeichen von Veränderung oder als wichtige Zwischentappe gesehen werden. Rapide Transformationen lassen sich nicht vorhersagen, brauchen aber eine solide Basis, um stattfinden zu können.

## **Und plötzlich geht es schnell: wie Pilze nach dem Regen**

So wie Pilze scheinbar plötzlich nach dem Regen aus dem Waldboden schießen, so lässt sich auch gesellschaftliche Veränderung beobachten, schreibt die Autorin Rebecca Sol-

nit (2005). Während die Pilze nur die sichtbaren Fruchtkörper sind, verbergen sich unter der Oberfläche großräumige Strukturen des Pilzmyzels, die teilweise über Jahre und Jahrzehnte gewachsen sind. Gesellschaftliche Umbrüche können plötzlich wirken, doch die Organisationsarbeit und Vorbereitung ist ein langer Prozess, bei dem viele Akteur:innen an den unterschiedlichsten Stellen agieren. Zum Thema Verkehrswende können wir nun bereits auf jahrzehntelanges Wissen aus der Forschung zurückgreifen. Aktivist:innen aus den Bereichen Umweltschutz und Soziales erkennen, dass das Thema Mobilität gleichzeitig soziale Ungleichheit und die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen (der „Umwelt“) betrifft und gehen Kooperationen ein. Viele Menschen, die nicht länger hinnehmen wollen, dass prioritär für das Auto geplant wird und ihre Lebensqualität dadurch eingeschränkt wird, organisieren sich in der Nachbarschaft oder in anderen Initiativen.

Auch der Protest gegen den Lobautunnel und die Stadtstraße lässt sich über die Pilzmetapher beschreiben. Zum Anlass der Besetzung haben erstmals alle großen Umwelt-NGOs, viele kleinere Organisationen und Bürger:inneninitiativen an einem Strang gezogen, um laut und deutlich Veränderung einzufordern. Stadt und Bund waren plötzlich mit einer Protestbewegung konfrontiert, die zuvor nicht sichtbar gewesen ist. Mit der Entscheidung der Ministerin wurde der Bau des Tunnels vorerst gestoppt und damit ein großer Meilenstein errungen. Das Thema wurde breit in den Medien kommuniziert und hat die Mobilitätswende auf die Agenda gesetzt. Aktivist:innen und andere Akteur:innen haben sich vernetzt, Zulauf gefunden und neue Bündnisse gebildet. So konnten die Pilze ihre Sporen ausstreuen und weitertragen und die Strukturen im Untergrund konnten wachsen.

Die gute Nachricht ist, dass jede und jeder dort einen Beitrag leisten kann, wo es für sie oder ihn möglich ist oder am wichtigsten erscheint. Sich einer Bürger:inneninitiative anschließen, in der Gewerkschaft für einen sozial gerechten Umbau der Automobilbranche kämpfen, Demonstrationen organisieren und besuchen, Protestlieder komponieren, Leserbriefe an Zeitungen schreiben, Petitionen starten und unterstützen, Vorträge halten und Wissen weitergeben, mit Freund:innen darüber sprechen, einen flug- und autofreien Urlaub mit der Familie organisieren, zivilen Ungehorsam ausüben und sich solidarisch vernetzen...die Möglichkeiten sind endlos. Die Strukturen sind vorhanden und warten auf Ausweitung. Auf dass beim nächsten Regen noch mehr Pilze an die Oberfläche treten.

## Anmerkungen

- 1 <https://www.wien.gv.at/statistik/verkehr-wohnen/tabellen/verkehrsflaechen-rad-bez.html>; 13.12.2022
- 2 <https://www.wienzufuss.at/2022/03/30/wienerinnen-und-wiener-sind-klimafreundlich-unterwegs-44-aller-wege-werden-mit-dem-rad-oder-zu-fuss-erledigt/>; 13.12.2022
- 3 Zum Beispiel in einem Artikel der Krone am 12.05.2019, „Melkkühe der Nation“ – Scharfe Kritik an neuen Autosteuern“ (<https://www.krone.at/1920469>); 13.12.2022)
- 4 Unter Modal Split versteht man die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. Im Personenverkehr wird meist zwischen öffentlichem Verkehr, Autoverkehr und aktiver Mobilität (Fuß- und Radverkehr) unterschieden, im Güterverkehr zwischen Schiene, Straße und Schiff. Aus ökologisch nachhaltiger Perspektive wird eine Verschiebung der Transportleistung in Richtung Schiene bzw. öffentlicher Verkehr und aktive Mobilität angestrebt.

- 5 Der Verpflichtungszeitraum des österreichischen Klimaschutzgesetzes endete 2020, womit es seither keine gesetzlich festgelegten Zielwerte gibt. Im Koalitionsabkommen der derzeitigen Regierung wurde eine Novellierung angekündigt, die bisher nicht stattgefunden hat.
- 6 Klimaräte sind Gremien, die in der Regel aus gelosten Mitgliedern bestehen und die Bevölkerung möglichst repräsentativ abbilden sollen. Sie erhalten fachlichen Input und beraten sich untereinander, um gemeinsame Empfehlungen zum Thema der Klimapolitik zu beschließen und an Regierungen heranzutragen. Der österreichische Klimarat hat im Juni 2022 seine Empfehlungen veröffentlicht. Im Bereich der Mobilität werden unter anderem höhere Steuern für klimaschädliche Fahrzeuge, strengere Tempolimits, angepasste Raumplanung und Parkraumbewirtschaftung gefordert (<https://klimarat.org/wp-content/uploads/Klimarat-Endbericht-WEB.pdf>; 13.12.2022).
- 7 Genau solch eine SPV soll nun für den Lobautunnel nachgeholt werden, kündigte die Verkehrsministerin Ende September 2022 an.
- 8 Presseaussendung Ulli Sima „Sima ad Sr: Ministerin spielt auf Zeit auf Kosten der verkehrsgeplagten Wienerinnen und Wiener“ 29.09.2022 ([https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20220929\\_OTS0117/sima-ad-sr-ministerin-spielt-auf-zeit-auf-kosten-der-verkehrsgeplagten-wienerinnen-und-wiener](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20220929_OTS0117/sima-ad-sr-ministerin-spielt-auf-zeit-auf-kosten-der-verkehrsgeplagten-wienerinnen-und-wiener); 13.12.2022)

## Literatur

- 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. DOI: 10.1016/j.esr.2020.100543
- BMK (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Wien. (<https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html>; 13.12.2022)
- Emberger, G., Laa, B., Leth, U. & Ripka, I. (2021): Erreichbarkeit der Wiener Stadterweiterungsgebiete in Aspern bei Verzicht auf die Donauquerung der St. TU Wien. Institut für Verkehrswissenschaften/ Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. (<https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Institut/Endberichte/2021-Erreichbarkeit-bei-Verzicht-auf-Lobautunnel-Bericht.pdf>; 13.12.2022)
- Geels, F. W., & Schot, J. (2007): Typology of sociotechnical transition pathways. *Research policy*, 36(3), 399–417. DOI: 10.1016/j.respol.2007.01.003
- 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. DOI: 10.1016/j.erss.2020.101486
- Nash, S. L., & Steurer, R. (2021): Climate change acts in Scotland, Austria, Denmark and Sweden: The role of discourse and deliberation. *Climate Policy*, 21(9), 1120–1131. DOI: 10.1080/14693062.2021.1962235
- Solnit, R. (2005): *Hope in the dark: The untold history of people power*. Canongate Books.
- TRAFICO, stadtländ & ÖIR. (2003): SUPerNOW Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens. Endbericht. Magistrat der Stadt Wien – MA 18. Wien. ([https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Archiv\\_Studien/SUPer\\_NOW/sup\\_er\\_now\\_endbericht\\_02\\_1\\_.pdf](https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Archiv_Studien/SUPer_NOW/sup_er_now_endbericht_02_1_.pdf); 13.12.2022)
- UBA (2022): Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich. Fachliche Würdigung des Bewertungsansatzes sowie generelle Umwelt- und Planungsaspekte im Zusammenhang mit aktuellen Vorhaben. Umweltbundesamt. Wien. (<https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0791.pdf>; 13.12.2022)