NACHLESE zum Fachdialog:



Verkehr und Raumplanung: Weg aus der Sackgasse?

Veranstaltung von

Umwelt Management Austria am 24.09.2020

novum Wien Hauptbahnhof Karl-Popper-Straße 16, 1100 Wien

DI Rupert Christian, wissenschaftlicher Mitarbeiter von **Umwelt Management Austria**, freute sich, dass er traditionsgemäß überaus kompetente und engagierte Vortragende begrüßen durfte. Im Publikum waren Vertreterinnen und Vertreter aus Verwaltung und Politik, von wissenschaftlichen Einrichtungen, Unternehmen, Medien und NGOs sowie interessierte und fachkundige Bürgerinnen und Bürger.

Moderator Christian sagte einleitend: Österreich hat mit 15 Meter pro Kopf eines der dichtesten Straßennetze in Europa und mit 1,67 m² die größte Supermarkfläche pro Kopf – zu einem großen Teil auf der grünen Wiese! Große Sorgen auf dem Weg zur Klimaneutralität 2040 bereitet die Reduktion der Treibhausgas-Emissionen im Bereich Verkehr, die von 1990 bis 2018 um 73,7% angestiegen sind.

Mit dem Regierungsprogram 2020 – 2024 werden ein Klimacheck für Projekte sowie Maßnahmen zur Vermeidung, Verbesserung und Verlagerung des Verkehrs versprochen. So soll der Modal-Split hin zu ÖPNV und Shared Mobility verschoben werden. Bei der Vermeidung und Verlagerung von Verkehr spielt die Raumplanung eine große Rolle. Diese liegt allerdings im Kompetenzbereich der Bundesländer.

Der Moderator bedankte sich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) für die Unterstützung der Fachdialoge, beim Vermieter des novum Wien Hauptbahnhof, begrüßte anschließend die Referenten und eröffnete die Vortragsrunde.

Ulla **Rasmussen**, MSc, VCÖ, sprach zum Thema "Fokus aufs Auto: Zersiedlung, Versiegelung, schlechte Luft, viel Lärm und Klimakrise". Der Schwerpunk ihres Vortrags lag auf Personenmobilität.

Der Verkehr ist das Sorgenkind bei der Bewältigung der Klimakrise. Die Emissionen in diesem Sektor sind in den letzten Jahrzehnten gestiegen. Die Emissionen im Verkehrsbereich sind bereits drei Mal so groß wie die des Gebäudesektors.

Auf Grund stringenterer Vorgaben auf EU-Ebene bis 2030 müssen die Emissionen in Österreich noch deutlicher reduziert werden.

Im Herbst 2014 lag der Anteil des Autos bei den Alltagswegen bei 57%. Der häufigste Wegzweck an Werktagen ist der Arbeitsweg, der von vielen Bürgern mit dem Auto zurückgelegt wird. Auch Arbeitswege der "Gemeinde-Auspendelnden" sind großteils kürzer als 20 km. Mit ordentlicher Raumplanung gibt es ein großes Potenzial zur Verkürzung von Wegen.

Versiegelte Flächen sind ein großes Problem. 36% der versiegelten Flächen entfallen auf den Verkehr. Der Flächenverbrauch des Verkehrs ist seit 1990 um 28% gestiegen. Nur 4% des Flächenverbrauchs des Verkehrs entfallen auf den Schienenverkehr – und dieser Anteil ist im Sinken begriffen. Der Flächenverbrauch in Österreich steigt stärker als die Bevölkerungszahl.

Es braucht eine Reform des Pendlerpauschales und ein gemeinsames Denken von Wohnen und Arbeiten. Die Verpflichtungen zur Errichtung von Stellplätzen sind zu adaptieren. Nachverdichtungsmaßnahmen haben großes Potenzial. Österreich braucht treffsichere Förderprogramme, die abgestimmte Maßnahmen von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unterstützen.

In Gegenden mit niedrigen Besiedlungsdichten nahm die Anzahl der Pkw zu. Die Dichte muss erhöht werden, auch um den ÖPNV zu verbessern. Nur 19% aller Gemeinden in Österreich sind gut mit öffentlichem Verkehr versorgt, 46% schlecht.

Die Zersiedlung und der Leerstand in Ortskernen müssen bekämpft werden. Verkehr muss vermieden werden. Die Stellplatzverpflichtung verteuert den Wohnbau und führt zur Versieglung von Flächen. Statt der Verpflichtung zum Bau von Garagen braucht es eine Mobilitätsgarantie, Erschließungen mit öffentlichem Verkehr und effiziente Raumplanung.

Eine Mobilitätsgarantie muss rechtlich definiert und vorgeschrieben werden (Mindestmaß an multimodalen Mobilitätsangeboten). Verkehrssparende Stadt- und Siedlungsentwicklung gekoppelt an ÖV-Güteklassen (definiert nach der Österreichischen Raumordnungskonferenz) muss mit entsprechender Nutzungsdurchmischung umgesetzt werden.

Eine Harmonisierung der föderalen Regelungen bei gleichzeitiger Definition von Handlungsspielräumen für Gemeinden, wie Pkw-Abstellplatzobergrenzen, ist erforderlich.

Die Wohnbauförderungen sind an stadträumliche Mobilitätsfaktoren und Raumordnungsziele sowie die Erreichung der Klimaziele anzupassen. Die Sanierung von bestehenden Wohnanlagen sollte stärker gefördert und die Umnutzung von Pkw-Abstellplätzen in beispielsweise Sharing-Angebote vorantreiben werden.

Eine gute Idee ist ein Mobilitätsfonds mit zweckgewidmeten Einsatz von finanziellen Mitteln für Alternativen zum MIV. Die neue individuelle Mobilität ist entsprechend einer Umfrage vom VCÖ vielfältig. Dies muss in der Raumordnung berücksichtigt werden. Es braucht andere Lösungen als den MIV.

DI Helmut **Koch**, komobile, referierte zum Thema "Best-Practice für die Zielerreichung". Einleitend stellte er sein Unternehmen und die Dienstleistungen im Mobilitätsbereich vor.

Der Anstieg der Emissionen im Bereich Verkehr seit 1990 macht die Einsparungen in anderen Bereichen zunichte. Der Anteil des Autos an den Wegen nahm in den letzten Jahrzehnten zu.

In ländlichen Regionen spielt der MIV eine bedeutende Rolle. In Städten wie Wien ist der Anteil des MIV am Modal Split geringer. Es braucht regional unterschiedliche Maßnahmen. Im ländlichen Bereich gab es in den letzten 20 Jahren Reduktionen beim Anteil des Radfahrens, beim Gehen, beim öffentlichen Verkehr. Es gab eine Verschiebung von kurzen zu langen Wegen.

Mit der Verlagerung von Wegen kann viel gewonnen werden. Mit 10 Minuten Gehen spart man im Vergleich zu einer 10 minütigen Autofahrt viele Kilometer. Es gilt also nicht nur die Zeitspannen im Verkehr sondern auch die Verkehrsleistung zu beachten.

Gute Raumplanung zeigt sich z.B. in Houten in den Niederlanden. Die Stadt ist zwar ausgehend von einem Außenring für Autos erschlossen, eine Durchfahrt ist aber nicht möglich. Diese Gestaltung macht es sinnlos, innerhalb von Houten mit dem Auto zu fahren. 60% bis 70% der gesamten Mobilität finden dort ohne Motor statt. Auch bestehende Strukturen kann man in diese Richtung entwickeln.

Der Radverkehr hat ein riesiges Potenzial:

- > 30% aller Pkw-Fahrten < 3 km (= 10 Minuten Radfahren)
- > 75% aller Pkw-Fahrten < 7 km (= 19 Minuten mit E-Bike)

Radmobilität hat konkrete Vorteile: Kosteneffizienz, Rad fahren schont die Gemeindekasse, Wertschöpfung bleibt in Gemeinde, mehr Radverkehr erhöht Lebensqualität, ...

In der Bevölkerung gibt es durchaus Zustimmung zu Maßnahmen zur Veränderung von Mobilität.

Es gibt Empfehlungen zur Planung von Siedlungen z.B. Bau aufs Rad.¹

¹¹ https://www.bmk<u>.gv.at/themen/mobilitaet/fuss_radverkehr/publikationen/bauaufsrad.html</u> 21.10.2020

Salzburg hat seinen Radanteil von 16% auf 20% erhöht und möchte 24% erreichen. Auf der anderen Seite wurde dies zu Lasten des Fuß- und des öffentlichen Verkehrs erreicht. Dass es auch anders geht, zu Lasten des MIV, zeigen diverse Städte in der Schweiz.

In Bischofshofen wurden Siedlungsteile mit einer Brücke verbunden und ein Benutzervorteil für Fußgeher und Radfahrer geschaffen.

Es gibt auch vorbildhafte Beispiele für neue, an den Wohnbau gekoppelte Mobilitätsdienstleistungen. Man kümmert sich damit um Alternativen zum MIV für Nutzer (CarSharing, Leihräder, ... Mikro-OV für die letzte Meile). In Graz gibt es sogenannte Mobilitätsverträge, in deren Rahmen sich Bauträger gegenüber der Stadt zum Angebot von Alternativen zum MIV verpflichten. Diese Mobilitätskonzepte finanzieren sich über eingesparte Stellplatzkosten.

In einem Viertel in Salzburg hat man einen Mobilitätsratgeber mit Informationen zum Einkaufen vor Ort, mit Angeboten zum CarSahring, ...angeboten.² In München gibt es ein vergleichbares Angebot für neue Bewohnerinnen bzw. Bewohner.

komobile betreut das klimaaktiv mobil Gemeindeprogramm. Dabei gibt es auch Angebote zur Raumplanung. Es existiert ein Portal mit Best-Practice-Videos: www.klimaaktiv.at/service/videoportal.html

Über klimaaktiv gibt es auch eine Förderschiene, die im Bereich sanfte Mobilität deutlich aufgestockt wurde.³

DI (FH) Hans-Jürgen **Salmhofer**, MSc, BMK, Stabstelle Mobilitätswende & Dekarbonisierung, sprach über Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung und gab Einblick in den Mobilitätsmasterplan. Er war per Live-Stream zugeschaltet.

Die große Herausforderung ist die Reduktion der THG-Emissionen. Die EU-Ziele bis 2030 wurden verschärft. Gegenüber 1990 soll um 55% bis 60% reduziert werden. Von aktuell 24 Mio. t CO₂e auf 0 Mio t. CO₂e im Verkehr bis 2040 ist eine große Herausforderung. Die Klimaneutralität 2040 ist wissenschaftlich kompatibel mit dem Pariser Zielen.

Der European Green Deal war ein fehlender Puzzle-Stein auf dem Weg zur Klimaneutralität. Es kommt eine ganze "Lawine" an neuen Dossiers mit Zielen auf uns zu (z.B. neue Flottengrenzwerte). Er liefert aber auch neue, dringend benötigte Werkzeuge. Denn nur mit nationalen Werkzeugen kann man die Klimaneutralität 2040 nicht erreichen.

Das Regierungsprogramm 2020 – 2024 enthält wesentliche Ziele für Österreich,

https://www.klimaaktiv.at/foerderungen.html 21.10.2020

_

² https://www.stadt-salzburg.at/smartcity/smarte-gebaeude/quartierssanierung/strubergasse/ 21.10.2020

insbesondere die ökosoziale Steuerreform. Es ist eine CO₂-Bepreisung vorgesehen. Diese soll im Jahr 2023 umgesetzt werden. Es wird allerdings ein Policy-Mix benötigt, die CO₂-Steuer ist ein wesentlicher Baustein dabei.

Der Mobilitätsmasterplan 2030 soll das Instrument sein. Er ist die wirkungsorientierte, integrierte Strategie für alle Mobilitätsbereiche. Es werden Einzelmaßnahmen entwickelt. Verkehr soll vermeiden, verlagert und verbessert werden. Besondere Berücksichtigung finden Mobilitätsdienstleistungen.

Das BMK will in Zukunft prüfen, wo man auf Ebene des Ministeriums Hebel hat. Man will Partnerschaften bei Investitionen zu Alternativen zum MIV in Regionen schaffen und Projekte finanziell unterstützen.

Für den Mobilitätsmasterplan 2030 wurde ein Back-Casting-Ansatz gewählt und rückwärts von Null-Emissionen gedacht. Die Verkehrsleistung muss gedämpft und vielleicht reduziert werden. Die Schiene muss bei der Verlagerung maximal ausgelastet werden. Bei der Verbesserung kann man sich keine ineffizienten Technologien leisten. Beim Flugverkehr wird man nicht auf ineffiziente "strombasierte" Lösungen (synthetische Treibstoffe) verzichten können. Hier muss auch die Importfrage diskutiert werden. Im Straßenverkehr wird man auf batterieelektrische Lösungen setzen, vielleicht auch auf Oberleitungssysteme.

Im Personenverkehr wird es im Schienenverkehr Bestellerleistungen (Ausschreibung von Angeboten), in Verbindung mit dem ÖBB-Rahmenplan geben. Man wird auch Bestellerleistungen im CarSharing-Bereich diskutieren und Lösungen im rechtlichen Bereich andenken.

Ende diesen Jahres, Anfang nächsten Jahres soll der Mobilitätsmasterplan vorliegen und Handlungsaufträge in Richtung Klimaneutralität 2040 geben.

Christian dankte für die spannenden und inhaltsreichen Vorträge mit zahlreichen Informationen und eröffnete die Diskussion mit dem Publikum. Diese brachte eine beachtliche Bandbreite an Fragen und Hinweisen, die nachfolgend nur auszugsweise dargestellt werden können:

- Alternativen zum MIV
- Kostenwahrheit
- seltene Erden und E-Mobilität
- Verlagerung auf die Bahn
- Marchfeldschnellstraße, Lobau-Tunnel
- AUA-Rettung versus Mobilitätsplan
- Urlaubsverkehr
- Akzeptanz von Maßnahmen, Wahlen und Maßnahmen

- sanfte Maßnahmen
- Charta von Athen
- Österreichisches Raumordnungskonzept 2011 Da steht schon vieles drinnen.
- Bundesraumordnungsgesetz?
- Aufwertung der Raumordnungskonzepte!
- Monitoring, Fortschrittsberichte, ... Altlasten bei der Raumordnung?
- Stellschrauben beim Bund nutzen!
- MAN zum Kompetenzzentrum für E-Mobilität machen.

Salmhofer informierte darüber, dass der Mobilitätsplan zum Ziel hat, den Flugverkehr zu verringern, insbesondere was die Kurzstrecken anbelangt. Die AUA-Rettung war nach seiner privaten Meinung eher eine arbeitsplatzpolitische Entscheidung.

Die MAN-Rettung hat zum Ziel, neuen Technologien zum Marktdurchbruch zu verhelfen. Eine Studie des KLI:EN mit Potenzialen zu Zero-Emission-Technologien ist am Fertigwerden. Österreichs Unternehmen profitieren überdurchschnittlich von neuen Technologien.

VW will z.B. bei Kleinwagen eine kobaltfreie Batterie auf dem Markt bringen.

Kostenwahrheit besteht leider derzeit nicht. Der politische Weg dahin ist steinig. Es geht im Verkehr um CO₂-Bepreisung oder Mineralölbesteuerung. Ein Policy-Mix wird wahrscheinlich von der Gesellschaft am ehesten akzeptiert. Themen wie Besetzungsgrad erhöhen, Bedarfsverkehr anders abdecken, bedeuten keine individuellen Einschränkungen. Instrumente sind starke Treiber, aber Investitionen in neue Technologien müssen anfangs finanziell unterstützt werden.

Wichtig ist, dass alle Kapazitäten auf der Schiene genutzt werden. Mit dem ÖBB-Rahmenplan wird viel investiert werden. Zur Projektrealisierung braucht es lange Vorlaufzeiten. Es gibt eine Abstimmung zwischen Personen- und Güterverkehr. Darüber ergibt sich die verbleibende Fahrleistung auf der Straße.

Rasmussen sagte, dass die Alternative zum MIV der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie der Ausbau der Rad- und Fußinfrastruktur sind.

Mit E-Pkw und erneuerbaren Strom sinken die CO₂-Emissionen. Der Flächenbedarf reduziert sich leider nicht.

Wahlen kann man gewinnen, wenn auch auf die Steigerung der Lebensqualität gesetzt wird. Wenn alle Leute etwas von Maßnahmen haben, wenn es zur Belebung von Ortskernen kommt, dann kann man Wahlen gewinnen.

Der Flugverkehr muss auch dekarbonisiert werden. Dadurch werden Flüge extrem verteuert. Dies wird eher Wirkung zeigen als andere Instrumente.

Koch erwähnte, dass es in Bischofshofen eine Umfahrung zur Entfernung des Verkehrs aus dem Zentrum brauchte. Es gibt dort mittlerweile 2 Umfahrungen. Der Bahnhof ist im Ortszentrum. Am Ortsrand gibt es keine großen Zentren.

Im Modal Split fehlen der Urlaubsverkehr und die Fernreisen, welche positive Veränderungen beim Modal Split oft aufwiegen.

Die Charta von Athen war anfangs eine Antwort auf eine soziale Frage. Dies ist nicht mehr das Thema. Heute geht es in Richtung Nutzungsdurchmischung. Diese allein vermeidet aber keinen Verkehr. Wenn Mobilität günstig verfügbar ist, dann ist es für viele kein Problem trotz Nutzungsdurchmischung 20 bis 30 km in die Arbeit zu fahren. Es braucht Ordnungspolitik und marktwirtschaftliche Instrumente.

Günstige Preise sind Ursachen für den Flugverkehr. Man braucht Kostenwahrheit.

In Wien sieht man, dass man mit Radverkehr bei Wahlen dazugewinnen kann. Generell ist es so, dass man als Politiker mit vernünftiger Verkehrsplanung und nicht mit Versteifung auf eine Ideologie sehr gut durch kommt. In Salzburg gibt es einen breiten politischen Konsens zum Ausbau des Radverkehrs. In Gmunden war der Ausbau der Tram vor der Gemeinderatswahl mit Konflikten beladen. Die Mehrheits-Fraktionen blieb aber beim Projekt und gewann bei der Wahl dazu. Unerwünscht sind Entscheidungsträger, die bei Widerständen zu vorsichtig sind.

Die Möglichkeit zu Veränderungen liegt in Städten, Gemeinden und Verwaltung sehr stark in der Vorbildwirkung. In Salzburg gab es einen Bürgermeister, der vorbildlich Rad fuhr. Man muss keine Angst vor Veränderungen haben.

Die Marchfeldschnellstraße und der Lobau-Tunnel sind nicht notwendig. Mehr Straßen führen zu mehr Verkehr. Linz baut eine neue Autobahn und plant eine neue Autobahn. Der Autoanteil an den Verkehrsleistungen wird dort stark steigen. Der Großteil der österreichischen Landeshauptstädte baut nicht aus. Man traut sich nicht mehr Entlastungsautobahnen zu bauen. Man schafft damit keine Lösungen. Es wird neuer Verkehr erzeugt und Wege werden verlängert. Es gibt internationale Beispiele, wo mehrspurige Straßen ersatzlos gesperrt wurden und der Verkehr ohne Probleme reduziert wurde.

Die Themen Verkehr und Raumplanung sind sehr wichtig und brauchen in der Praxis Bewusstseinsbildung. Man kann dies mit Best-Practice-Beispielen stärken.

Christian bedankte sich bei den Referenten und den Anwesenden. Er hoffte, die

Anwesenden auch zu anderen Themen bei Fachdialogen begrüßen zu dürfen.

Die Präsentationen zum Fachdialog sowie die Nachlese stehen online zur Verfügung unter:https://www.uma.or.at/einladung-zum-fachdialog-am-20-10-2020-verkehr-undraumplanung-weg-aus-der-sackgasse/

Informationen finden Sie auch auf der Facebook-Seite von Umwelt Management Austria (Über "Likes" freuen wir uns natürlich!): https://www.facebook.com/Umwelt-Management-Austria-1936103306629407/

Der nächste Fachdialog:

> 18.11.2020: "Biologische Vielfalt in Gefahr?"

MIT UNTERSTÜTZUNG DURCH DAS

Bundesministerium

Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Bei Fragen oder Wünschen wie z.B. Aufnahme in den Veranstaltungsverteiler bitten wir Sie Kontakt aufzunehmen mit:

Umwelt Management Austria

Palmgasse 3/2 1150 Wien

Tel.: 01/2164120-12 Fax: 01/2164120-20 E-Mail: office@uma.or.at ZVR-Zahl: 408152201

MSc-Lehrgang Management & Umwelt

Mehr Informationen finden Sie unter: http://www.uma.or.at/lehrgang.html

Sofern Sie keine Zusendung mehr wünschen, bitten wir Sie hiermit auf diese E-Mail einfach und unkompliziert mit "NEIN" zu antworten.