

## Medienmappe

Zum virtuellen Mediengespräch:

# Mobilität und Klima: Aufgaben für die zukünftige Regierung

22. Oktober 2024

Angesichts der bevorstehenden Regierungsbildung in Österreich ist die Frage nach einer zukunftsfähigen und klimafreundlichen Mobilität dringlicher denn je. In den kommenden Jahrzehnten muss sich unser Mobilitätsverhalten grundlegend ändern – entweder durch gezielte Maßnahmen zur Begrenzung der globalen Erderwärmung oder aufgrund äußerer Rahmenbedingungen, die einen Verbleib im Status Quo unmöglich machen. Der Verkehrssektor bleibt das größte Hindernis für die Erreichung der Klimaziele und verstärkt gleichzeitig soziale Ungleichheiten. Wohlhabendere Bevölkerungsgruppen verursachen einen überproportional großen Anteil der Verkehrsemissionen, während ärmere Bevölkerungsschichten übermäßig unter den negativen Auswirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und dem Verlust öffentlicher Räume leiden. Die kommende Bundesregierung steht vor der Aufgabe, die Mobilitätswende sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten voranzutreiben. Subventionsreformen, der Ausbau nachhaltiger Verkehrsoptionen und die Neugestaltung der Infrastrukturen sind entscheidende Schritte, um die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu reduzieren und die Klimaziele zu erreichen. In Mediengespräch von *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz* beleuchten Günter Emberger und Barbara Laa die Herausforderungen und Lösungsansätze.

### Inputs:

[Günter Emberger \(TU Wien\)](#): Mobilität im ländlichen Raum – Abhängigkeit vom Pkw senken

[Barbara Laa \(TU Wien\)](#): Klimaanpassung und Stadtmobilität

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

Eine Veranstaltung von [Diskurs. Das Wissenschaftsnetz](#)

*Günter Emberger:*

### **Mobilität im ländlichen Raum – Abhängigkeit vom Pkw senken**

Obwohl in anderen Sektoren bereits Einsparungen erzielt wurden, sind die Emissionen im Verkehr zwischen 1990 und 2021 um 56,9 % gestiegen (UBA, 2023). Zwar zeigte sich 2022 ein Rückgang der Emissionen, dieser ist jedoch hauptsächlich auf die gestiegenen Treibstoffpreise zurückzuführen, die zu einem Rückgang des „Tanktourismus“ führten, bei dem Kraftstoff in Österreich gekauft, aber im Ausland verbraucht wird. Es mangelt weiterhin an wirksamen Maßnahmen zur langfristigen Senkung der Emissionen im Verkehrssektor. Strukturveränderungen sind dringend erforderlich, um der Bevölkerung eine Mobilität ohne Auto zu ermöglichen und einen nachhaltigen Wirtschaftsverkehr zu fördern (Frey et al., 2022).

In ländlichen Gebieten Österreichs ist der private Pkw oft das einzige verfügbare Verkehrsmittel, was erhebliche soziale und ökologische Probleme verursacht. Menschen mit geringem Einkommen, die sich kein Auto leisten können, sind in diesen Regionen häufig von der Teilhabe am öffentlichen Leben ausgeschlossen. Dies schränkt den Zugang zu Bildung, Arbeitsplätzen und Gesundheitsdiensten stark ein und verschärft die sozialen Ungleichheiten.

Die hohe Abhängigkeit vom Auto wird zudem durch klimaschädliche Subventionen wie die Pendlerpauschale verstärkt, die hauptsächlich wohlhabenden Haushalten zugutekommt. Diese Subventionen müssen entweder abgeschafft oder in Richtung Ökologisierung reformiert werden, um einen gerechten und nachhaltigen Wandel zu fördern. Ländliche Regionen müssen von Mobilitätsarmut befreit werden, die Menschen ohne Auto den Zugang zu grundlegenden Dienstleistungen verwehrt. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik für den ländlichen Raum sollte sowohl den Umweltschutz als auch die soziale Inklusion in den Mittelpunkt stellen.

Wesentliche Lösungsansätze:

- **Strukturwandel:** Durch gezielte Raumplanung und die Schaffung von Nahversorgungsangeboten kann die Abhängigkeit vom Auto verringert und die Erreichbarkeit von Dienstleistungen verbessert werden.
- **Öffentlicher Verkehr und aktive Mobilität:** Ein gut ausgebautes und flexibles öffentliches Verkehrsnetz ist unerlässlich. In ländlichen Regionen könnten Rufbusse und Carsharing-Modelle sinnvolle Alternativen zum Auto bieten. Der

Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Infrastrukturen für aktive Mobilität (Radfahren und zu Fuß gehen) sollte als Teil eines Mobilitätsgarantie-Konzepts (Laa et al., 2022; Shibayama & Laa, 2024) betrachtet werden.

- **Ökosoziale Reformen:** Die klimaschädlichen Subventionen, wie Pendlerpauschale und Dieselprivileg, sollten abgeschafft oder reformiert werden, um den öffentlichen Verkehr und andere nachhaltige Mobilitätsformen zu fördern.
- **Niedrigere Tempolimits:** Die Einführung von niedrigeren Tempolimits (30/80/100) verringert die Treibhausgasemissionen und erhöht die Verkehrssicherheit

#### Literatur:

- Frey, Harald and Brezina, Tadej and Emberger, Günter, Kapitel 6. Mobilität (2022). In: APCC Special Report: Strukturen für ein klimafreundliches Leben (APCC SR Klimafreundliches Leben) [Görg, C., V. Madner, A. Muhar, A. Novy, A. Posch, K. Steininger und E. Aigner (Hrsg.)]. Springer Spektrum: Berlin/Heidelberg., Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4223119>
- Laa, B., Shibayama, T., Brezina, T., Schönfelder, S., Damjanovic, D., Szalai, E., & Hammel, M. (2022). A nationwide mobility service guarantee for Austria: possible design scenarios and implications. European Transport. Doi: [10.1186/s12544-022-00550-5](https://doi.org/10.1186/s12544-022-00550-5)
- Shibayama, T., & Laa, B. (2024). Sustainable Mobility Guarantee: Developing the concept from a transport planning perspective. Transport Policy, 155, 287-299. Research Review, 14(1), 25. Doi: [10.1016/j.tranpol.2024.07.003](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.07.003)
- UBA (2023). Klimaschutzbericht 2023. REP-0871. Umweltbundesamt, Wien. <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0871.pdf>
- 

*Barbara Laa*

### **Klimaanpassung und Stadtmobilität**

Verkehrsverhalten wird durch die vorhandene Infrastruktur beeinflusst, die derzeit auch in Städten noch vielfach am privaten Pkw orientiert ist. Aufgrund der zunehmenden Erderhitzung spielt gerade im städtischen Raum auch der Schutz vor Hitze und Starkregenereignissen eine wichtige Rolle in der zukünftigen Gestaltung des Straßenraums. Eine Umverteilung des städtischen Raums zugunsten des Umweltverbunds – also Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr – hilft also dabei die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken. Zusätzlich kann auch die Lebensqualität in den Städten erhöht und soziale Ungleichheiten verringert werden. Wie solche erforderlichen Umgestaltungen besser umgesetzt werden können, wird aktuell im Forschungsprojekt [Transformatorin](#) bearbeitet.

In bevölkerungsdichten urbanen Räumen sind die Wege oft kürzer, was die Umsetzung umweltfreundlicher Verkehrsformen erleichtert. Um diesen Wandel zu fördern, ist eine Kombination aus Push- und Pull-Maßnahmen erforderlich (Kuss & Nicholas, 2022). Push-Maßnahmen machen die Nutzung des privaten Autos unattraktiver, während Pull-Maßnahmen den Zugang zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln attraktiver gestalten.

Die zukünftige Bundesregierung muss Städte und Gemeinden bei der Umsetzung folgender Lösungsansätze unterstützen:

- **Förderung aktiver Mobilität:** Sichere, durchgängige Radwegenetze und attraktive Wege für Fußgänger:innen schaffen
- **Ausbau und Integration des öffentlichen Verkehrs:** schließen von Erreichbarkeitslücken im ÖV auch in städtischen Gebieten sowie Anbindung an das Umland. Förderung der Multimodalität durch Vernetzung von Bus, Straßenbahn und Bahn mit Fahrrad und Fußwegen
- **Klimawandelanpassung:** Der Straßenraum sollte umgestaltet werden, um eine blau-grüne Infrastruktur zu schaffen, die den Wasserkreislauf integriert und zur Kühlung beiträgt. Das „Schwammstadtprinzip für Bäume“ kann hier wertvolle Beiträge leisten.
- **Einschränkung des motorisierten Verkehrs:** Regulative Maßnahmen wie autofreie Innenstädte, City-Maut oder Parkraumbewirtschaftung (Push-Maßnahmen)

#### Literatur:

Kuss, P., & Nicholas, K. A. (2022). A dozen effective interventions to reduce car use in European cities: Lessons learned from a meta-analysis and transition management. *Case Studies on Transport Policy*, 10 (3), 1494–1513. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.02.001>

Forschungsprojekt Transformatorin. Leitprojekt zur Pilotierung übertragbarer Ansätze zur integrierten Transformation öffentlicher Mobilitätsräume. URL: <https://www.transformatorin.at/>

Über die Expert\*innen

(in alphabetischer Reihenfolge)

[Günter Emberger](#) leitet das Institut für Verkehrswissenschaften an der TU Wien. Mit einem Doktorat in Sozial- und Wirtschaftswissenschaften und einer Habilitation in Verkehrsplanung bringt er fast 30 Jahre Erfahrung in menschengerechter und umweltverträglicher Verkehrsplanung mit. [guenter.emberger@tuwien.ac.at](mailto:guenter.emberger@tuwien.ac.at) / +43 1 58801-23112

[Barbara Laa](#) forscht und lehrt seit 2018 an der TU Wien am Institut für Verkehrswissenschaften mit einem Fokus auf die sozial-ökologische Transformation der Mobilität und nachhaltiger Stadtentwicklung. [barbara.laa@tuwien.ac.at](mailto:barbara.laa@tuwien.ac.at) / +43 1 58801 23115

Kontakt für Rückfragen

#### Dr. Alexander Behr

*Diskurs. Das Wissenschaftsnetz*

T: +43 650 343 83 78

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

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/>