



Die Vision eines Verkehrsexperten: Alle Autos sollen in Wien nur noch unter der Straßenoberfläche abgestellt werden dürfen.

[Getty Images]

## Parkverbot für Wien außer in Garagen?

**Verkehr.** Wie können CO<sub>2</sub>-Emissionen im Wiener Verkehr massiv verringert werden? Wie wird die Stadt dann aussehen? TU-Professor Günter Emberger schlägt deutliche Schritte vor.

VON CHRISTINE IMLINGER

Wien. Der Verkehr gilt als das große Sorgenkind der Klimapolitik. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen steigen in dem Bereich, die Klimaziele, die einzuhalten sich Österreich entsprechend dem Pariser Klimaabkommen verpflichtet hat, sind in weiter Ferne. Statt einzusparen steigen die Emissionen, 2018 haben Österreichs Autofahrer im Jahr 23,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> ausgestoßen, ein Plus von 0,8 Prozent gegenüber 2017 und 75 Prozent mehr als 1990.

### KLIMA-SERIE

#### Verkehr

[diepresse.com/klima](http://diepresse.com/klima)

Wie kann eine Verkehrswende funktionieren? Wie soll Mobilität in Österreich, speziell in Wien, in 20, 30 Jahren aussehen? Planer und Wissenschaftler haben eine klare Vision: Sie wird anders als heute aussehen, und vor allem Städte werden anders funktionieren. An der Oberfläche stehen keine Privatautos im öffentlichen Raum. Ein noch größerer Anteil täglicher Wege wird im „Umweltverbund“, also zu Fuß, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zurückgelegt. Gehwege werden breiter sein, Parkflächen werden entsiegelt, der Belag wird herausgerissen, damit wieder Bäume und Büsche wachsen und mit Verdunstung und Schatten für ein kühleres Stadtklima sorgen. Öffentliche Verkehrsmittel werden schnell und ungehindert, etwa auf eigenen Trassen, die keine Autos mitbenützen, unterwegs sein.

#### Visionen von Experten

Es wird große autofreie Zonen geben, mit einer hohen Lebensqualität in Grätzeln, in denen sich fast alle Wege zu Fuß erledigen lassen. So sehen einige Ideen aus, die Günter Emberger für eine klimaverträg-

#### ZUR PERSON



**Günter Emberger** lehrt und forscht als Professor am Institut für Verkehrswissenschaft an der TU Wien. Er ist Experte für Verkehrsplanung und -technik.

[TU Wien]

liche Mobilität in der Stadt im Gespräch mit der „Presse“ skizziert. Emberger ist Professor an der TU Wien, er leitet den Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik. Und er ist zuversichtlich, dass in Wien die Wende zur klimaverträglichen Mobilität gelingt – wenn ihm auch vieles nicht schnell und entschlossen genug geht.

Aber schließlich geht auch die Vision der Stadt – die offizielle Strategie – klar in diese Richtung: Diese sieht vor, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors pro Kopf in Wien bis 2030 um 50 Prozent und bis 2050 um 100 Prozent sinken. Damit soll der Energieverbrauch des Verkehrssektors pro Kopf um 40 Prozent bis 2030 und um 70 Prozent bis 2050 sinken, so ist das in der „Smart City Rahmenstrategie 2019 bis 2050“ vereinbart, die erst kürzlich im Gemeinderat beschlossen wurde. Schließlich ist auch in Wien der Verkehr jener Sektor, der für den höchsten Anteil an Treibhausgasemissionen verantwortlich ist.

„Die Stadt Wien hat hier sehr gute Ziele vorgelegt. Aber, beim Verkehr verhält der Mensch sich so, wie es die Strukturen vorgeben, vom Parken bis zum Fliegen“, sagt Emberger. Spricht: Man hat zwei Möglichkeiten, die Gewohnheiten zu verändern: Die umweltfreundlicheren Optionen attraktiver zu machen, mit finanziellen Anreizen, besserer Infrastruktur, usw. Oder, indem das Autofahren in der Stadt, und vor allem das Parken teurer und unattraktiver werden.

### Parkplätze

Im Konzept der Stadt spricht man von „Neuverteilung des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbundes“, von verbessertem Angebot, von Push- und Pull-Maßnahmen, um Mobilität hin zu CO<sub>2</sub>-sparenden Formen zu bewegen.

Emberger ist das zu sanft. „Man muss sagen, worum es geht: **Neuverteilung? Umnutzung? Das heißt, man muss den Autos den Platz nehmen und den Menschen zurückgeben**“, sagt er, **„wir müssen auf die Parkplätze losgehen, der Irrweg, dass man sein Auto im öffentlichen Raum gratis abstellen kann, muss korrigiert werden, am Land wie in der Stadt.“** Wien sei auf gutem Weg, mittelfristig müsse man öffentli-

chen Raum aber anders nutzen, Autos in Garagen unterbringen, **Oberflächenparkplätze „auf Null“ reduzieren.**

„Das ist ein großer Schritt, aber es geht in Städten wie Tokio auch – oder in Wien etwa auf der Kärntner Straße. Will ich nachhaltige Mobilität? Dann ist das Ziel null Parkplätze. Der öffentliche Raum ist zu wertvoll, man muss ihn für Menschen, für das Stadtklima und für nachhaltige Mobilität nutzen, nicht für parkende Autos.“ Gewonnenen Platz könne man für besseren öffentlichen Verkehr nutzen. Als Beispiel nennt er Straßburg, wo Straßenbahnen nur an Haltestellen stehen bleiben, weil die gesamte Ampelschaltung darauf ausgerichtet ist, dass öffentlicher Verkehr freie Fahrt hat.

### Autos

In Wien hingegen orientiert sich diese Schaltung, wie überhaupt die Verkehrsplanung seit Jahrzehnten, noch immer stark am motorisierten Individualverkehr. **„Dabei ist das Auto für 95 Prozent aller Wege in der Stadt nicht das richtige Verkehrsmittel. Klar, Einsatzkräfte, Behindertentransporte, Handwerker werden das Auto weiter brauchen.“** Für den Rest aber müssten die Alternativen so gestaltet sein, dass sie attraktiv genug zum Umsteigen seien. Auch, indem man Kostenwahrheit herstellt: Hier spricht Emberger eine nötige Abkehr von Subventionen wie Pendlerpauschale oder Vorteile für Firmenautos an, ebenso wie eine CO<sub>2</sub>-Steuer oder Maut-Systeme auf Autobahnen.

„Man muss, wenn man klimaverträglichen Verkehr will, den Leuten aus den Autos heraus helfen“, sagt Emberger. Auf Elektromobilität oder alternative Antriebe wie Wasserstoff zu warten, darin sieht der Verkehrsplaner keine Lösung, ebenso wenig wie im automatisierten Fahren oder Carsharing. „Auch da geht es um motorisierte, individuelle Mobilität. Mit neuen Angeboten für Autofahrer wird man keine Probleme lösen, schon gar nicht den Flächenverbrauch. Es geht um bessere und innovativere Angebote für umweltfreundliche, nachhaltige Mobilitätsformen.“

In der Strategie der Stadt setzt man wohl auf diese Modelle – vor allem aber wenn es um den Wirt-

schaftsverkehr geht: Der soll bis 2030 auch durch Umstellung von Firmenflotten innerhalb des Stadtgebietes komplett CO<sub>2</sub>-frei funktionieren. Deklariertes Ziel ist, dass der Anteil des nicht-motorisierten Individualverkehrs in Wien im erweiterten Umweltverbund (dazu zählen neben Gehen, Radfahren, öffentlichem Verkehr auch Sharing- oder Pooling-Angebote) bis 2030 auf 85 Prozent steigt, bis 2050 soll dieser Anteil darüber hinaus gehen. Damit würden dann weniger als 15 Prozent aller Wege in der Stadt mit dem eigenen Auto erledigt werden – das entspricht dem Ziel, dass es im Jahr 2030 nur noch 250 private Pkw pro 1000 Einwohner geben soll (derzeit, die Zahl ist aus 2018, sind es 370 Autos pro 1000 Einwohner).

#### Viel passiert, aber ...

Der Weg ist zum Teil eingeschlagen: Die Daten des Modal Split, der Aufteilung der Wege, die in Wien zurückgelegt werden, nach Verkehrsmitteln, zeigte lange einen Rückgang der Wege mit Pkw, zuletzt, 2018, aber wieder ein kleines Plus auf 28 Prozent. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs lag bei 38 Prozent, der der zu-Fuß erledigten Wege bei 26 Prozent und per Rad werden seit Jahren konstant sieben Prozent der Wege absolviert.

Auch, wenn Luft nach oben ist, sieht Emberger Wiens Weg als ambitioniert – auch international sei Wien, wenn es um Verkehrskonzept oder Modal Split geht, Vorbild. „In den vergangenen 15, 20 Jahren ist sehr viel passiert“, dass nun konkrete, messbare Ziele vorliegen, stimme ihn optimistisch. Was die Umsetzung betrifft, ist er weniger zuversichtlich. Beispiel: Vorstöße für ein wienweites Parkpickerl. **Das aber, wie er kritisiert, der falsche Weg wäre. Städtischer Binnenverkehr würde damit attraktiver gemacht.**

#### BEKANNTMACHUNG INVESTMENTFOND

Hiermit geben wir bekannt, dass die Deregistrierung des von der 40476 Düsseldorf, Deutschland, verwalteten Fonds Antecedo Independent Invest A (ISIN: DE000A0RAD42) in Österreich zum 01.12.2019 beschlossen wurde. Die Walsert Privatbank AG, Walsertstraße 61, A-6591 Riezlern, hat das § 141 Abs. 1 Investmentfondsgesetz übernommen. Der Walsert Privatbank AG abgewickelt werden. Die Verpflichtungen, die sich aus dem öffentlichen Vertrieb erg...