

# Autos raus aus der (Innen-)Stadt?

von Martin Fuchs (Pro) und Anna Weißenböck (Kontra)

## Pro

**Wenn es nach Bezirksvorsteher Figl (ÖVP) und Vizebürgermeisterin Hebein (Grüne) geht, soll der Großteil die Wiener Innenstadt noch vor der Wiener Gemeinderatswahl am 11. Oktober „autofrei“ werden. Die oft bemängelten zahlreichen Ausnahmen vom generellen Fahrverbot innerhalb der Ringstraße sind kein Grund, dieses Projekt prinzipiell in Frage zu stellen. Sie zeigen nur auf, dass eine völlig autofreie Stadt nicht von „heute auf morgen“ geschaffen werden kann, weil die Bevölkerung in den letzten hundert Jahren in vielen Bereichen zunehmend vom motorisierten Individual- und Lieferverkehr abhängig wurde.**

Dies wiederum war nur aufgrund der lange Zeit scheinbar unendlichen Verfügbarkeit von Erdöl und der Externalisierung der Umweltkosten möglich. Angesichts der natürlichen Begrenztheit fossiler Brennstoffe und dem vom Autoverkehr maßgeblich angeheizten Treibhauseffektes – aus 1kg Treibstoff entstehen ca. 3kg CO<sub>2</sub><sup>1</sup> – ist es jetzt aber höchste Zeit, unser Mobilitätsverhalten zu ändern.

Ein teilweises Fahrverbot in der Innenstadt ist dabei ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung und sollte nicht kategorisch abgelehnt werden, nur weil die Idee nicht aus der eigenen Partei, sondern von den politischen MitbewerberInnen stammt. Mittelfristig ist allerdings ein wesentlich ambitionierteres Vorgehen notwendig: Eine Ausweitung der Fahrbeschränkungen für PKW und LKW erst innerhalb des Gürtels und schließlich in der ganzen Stadt (und natürlich auch in anderen Städten) sind die logischen nächsten Schritte – und eigentlich ganz im Sinne sozialdemokratischer Politik: Denn von den positiven Auswirkungen – bessere Luft, mehr öffentlich verfügbare Fläche, erhöhte Verkehrssicherheit und weniger Lärm – würden dann nicht nur BesucherInnen und BewohnerInnen der Innenstadt, sondern alle Menschen profitieren.

Selbstverständlich können dabei erdölbetriebene Fahrzeuge nicht einfach durch Elektroautos ersetzt werden. Erstens, weil dafür schlichtweg nicht genug Strom – geschweige denn aus erneuerbaren Quellen – vorhanden ist (laut Statistik Austria (2020) liegt der Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch aktuell bei nicht einmal 30%<sup>2</sup>). Und zweitens, weil dadurch ein neben den Emissionen weiteres großes Problem, die übermäßige Inanspruchnahme öffentlicher Flächen, nicht gelöst würde.

### Stattdessen braucht es ein ganzes Bündel an Maßnahmen:

Z.B. Ausweitung und Vergünstigung des Öffentlichen Verkehrsangebotes, Attraktivierung des Fahrradfahrens und Zu-Fuß-Gehens, Ausbau der Park-and-Ride Angebote am Stadtrand und günstigere Möglichkeiten des Car-Sharings, wenn an einem Auto tatsächlich einmal „kein Weg vorbeiführt“. Die in dieser Hinsicht positiven Entwicklungen von Wien in den letzten Jahrzehnten weisen dabei in die richtige Richtung. Noch mehr politischer Mut und eine deutlichere sozialdemokratische Handschrift wären allerdings wünschenswert.

1. Bei der Verbrennung von einem Liter Benzin entstehen ca. 2,24 kg CO<sub>2</sub>, bei einer durchschnittlichen Dichte von 0,75kg pro Liter Benzin entstehen somit 2,99 kg CO<sub>2</sub> pro Kilogramm. Bei Diesel (durchschnittliche Dichte 0,83 kg/l, 2,69kg CO<sub>2</sub>/l) sind es sogar 3,2kg.

2. Statistik Austria. Energiestatistik, vorläufige Energiebilanz 2019, erstellt am 28.05.2020

## Kontra

**Das Auto und der Individualverkehr. Natürlich kein Zukunftsmodell, schon gar nicht in der Stadt. Aber sich einfachen Verboten hinzugeben, ist leichter, als nach tatsächlichen Lösungskonzepten zu suchen. Beispielsweise die „autofreie Innenstadt“. Was genau soll „autofrei“ heißen? Dass mit dem Auto nicht reingefahren werden darf? Oder wird es „nur“ nicht erlaubt sein, dort zu parken?**

**Und die Regelungen:** AnrainerInnen sollen nicht betroffen sein (was ja noch „schöner“ wäre). Aber was passiert, wenn einE AnrainerIn einen gebrochenen Fuß hat? Darf diese Person dann nicht nachhause gebracht werden? Muss hier jedeR AnrainerIn dann vom Ring bis nachhause humpeln, da die Innenstadt ja „autofrei“ sein wird? Die nächste Frage: Bei einem Umzug/Möbeltransport o.ä.: Nicht in jedem Fall ist es notwendig, dass eine Umzugsfirma anrückt (die ja ebenso von einer Ausnahmeregelung betroffen sein wird): Ist hier das kurzfristige Zufahren als auch Parken erlaubt? Oder werden hier Ausnahmeregelungen geschaffen? In der Praxis ist es dann doch etwas schwer umzusetzen.

**Nächstes Thema:** Ausbau der Öffentlichen: unglaublich aber wahr: es gibt Ecken in Wien, die ohne Auto schwer oder nur sehr mühsam zu erreichen sind, auch vom ersten Bezirk aus. Natürlich braucht innerhalb des Ringes niemand ein Auto, diese Strecke kann leicht zu Fuß bewältigt werden. Aber um diese geht es auch nicht, sondern um die Verbindung Wohnort – Arbeitsplatz (oder auch umgekehrt, je nachdem), die täglich zurückgelegt werden muss. Wenn jemand für eine Strecke mit dem Auto rund 15 Minuten benötigt, öffentlich jedoch eine Stunde oder länger, ist es kein Wunder, dass auch hier öfter auf das Auto zurückgegriffen wird. Täglich 45 Minuten Zeitunterschied, und das nur für einen Weg, ist doch etwas viel. Es ist durchaus verständlich, dass hier oft argumentiert wird, dass es nur wenige Leute betrifft, die Wiener Linien würden nicht mit „leeren Bussen“ herumfahren wollen. Doch hier beißt sich die Katze in den Schwanz. Ich bin überzeugt davon, dass mehr Menschen die ÖVPN nutzen werden, wenn das Angebot noch stärker verbessert und ausgebaut werden würde. Wobei, dass hier die Wiener Linien im weltweiten Vergleich bereits sehr gut abschneiden, muss schon lobend erwähnt werden.

**Und zu guter Letzt:** Die Randbezirke der Innenstadt werden, wenn ein – sagen wir mal – Parkverbot innerhalb des Ringes eingeführt wird, hoffnungslos überfüllt sein. Und ich gehe nicht davon aus, dass sich die Nachbarbezirke dies gefallen lassen werden. Die Frage ist nur: führt dies zu einem Domino-Effekt und die anderen Bezirke werden nachziehen? Oder traut sich der Erste hier doch nicht drüber?