

Von der Roadmap auf die Straße

Können wir die Klimaziele durch mehr Aktivismus statt Forschung erreichen?

ÖVG Jahrestagung
19.05.2022

Barbara Laa
barbara.laa@tuwien.ac.at

Scientist Rebellion

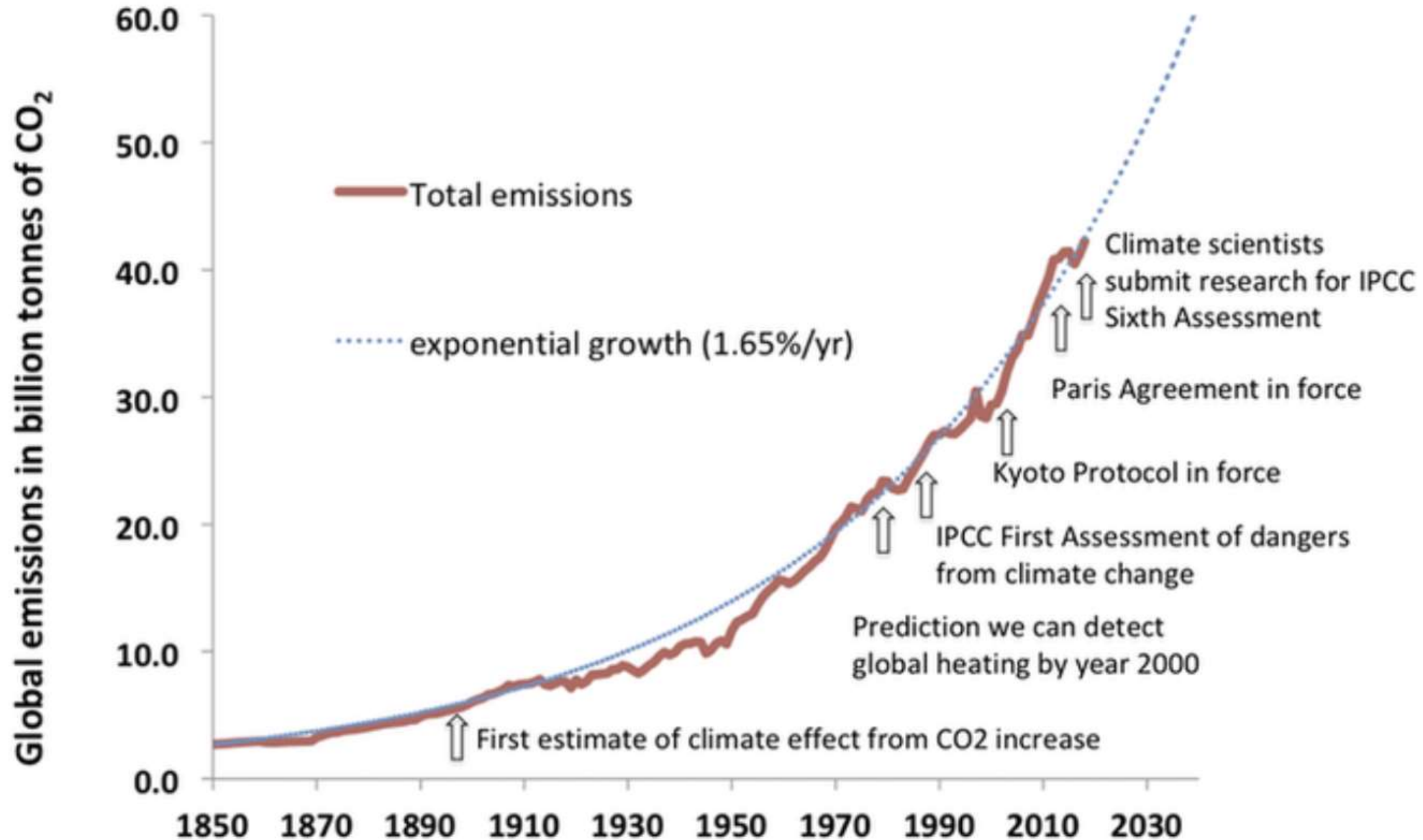


Screenshot Video von <https://www.theguardian.com/environment/2022/apr/13/xr-scientists-glue-hands-to-business-department-in-london-climate-protest>

Scientist Rebellion



“Warum wir rebellieren...”



“Warum wir rebellieren...”



- Wissenschaftler*innen haben Jahrzehnte damit verbracht Artikel zu schreiben, Regierungen zu beraten, die Presse zu informieren
- Was ist der Sinn davon, die Katastrophe, der wir ins Auge sehen immer detailreicher zu dokumentieren, wenn wir nicht dazu bereit sind irgendetwas dagegen zu tun?
- Akademiker*innen sind perfekt geeignet eine Rebellion zu führen:
 - Wir sind auf der ganzen Welt miteinander und mit Entscheidungsträger*innen verbunden
 - Wir haben große Plattformen über die wir Menschen informieren und zusammenbringen
 - Wir müssen tun was wir können, um die größte Zerstörung in der Geschichte der Menschheit zu stoppen

Ist das nicht zu radikal?



- Disruptiver Protest ist am besten geeignet um Aufmerksamkeit zu generieren (in Medien und bei der Bevölkerung)
- Disruptiver Protest polarisiert und erzeugt Spannung
- Manche Menschen wenden sich ab, andere wenden sich zu, werden aufmerksam, engagieren sich selbst
- Disruptiver Protest ist sehr, sehr selten kontraproduktiv
- Forderungen sollten klar und erreichbar sein
- Direkte Störung von fossiler Infrastruktur/ihrer Finanzierung ist am effektivsten

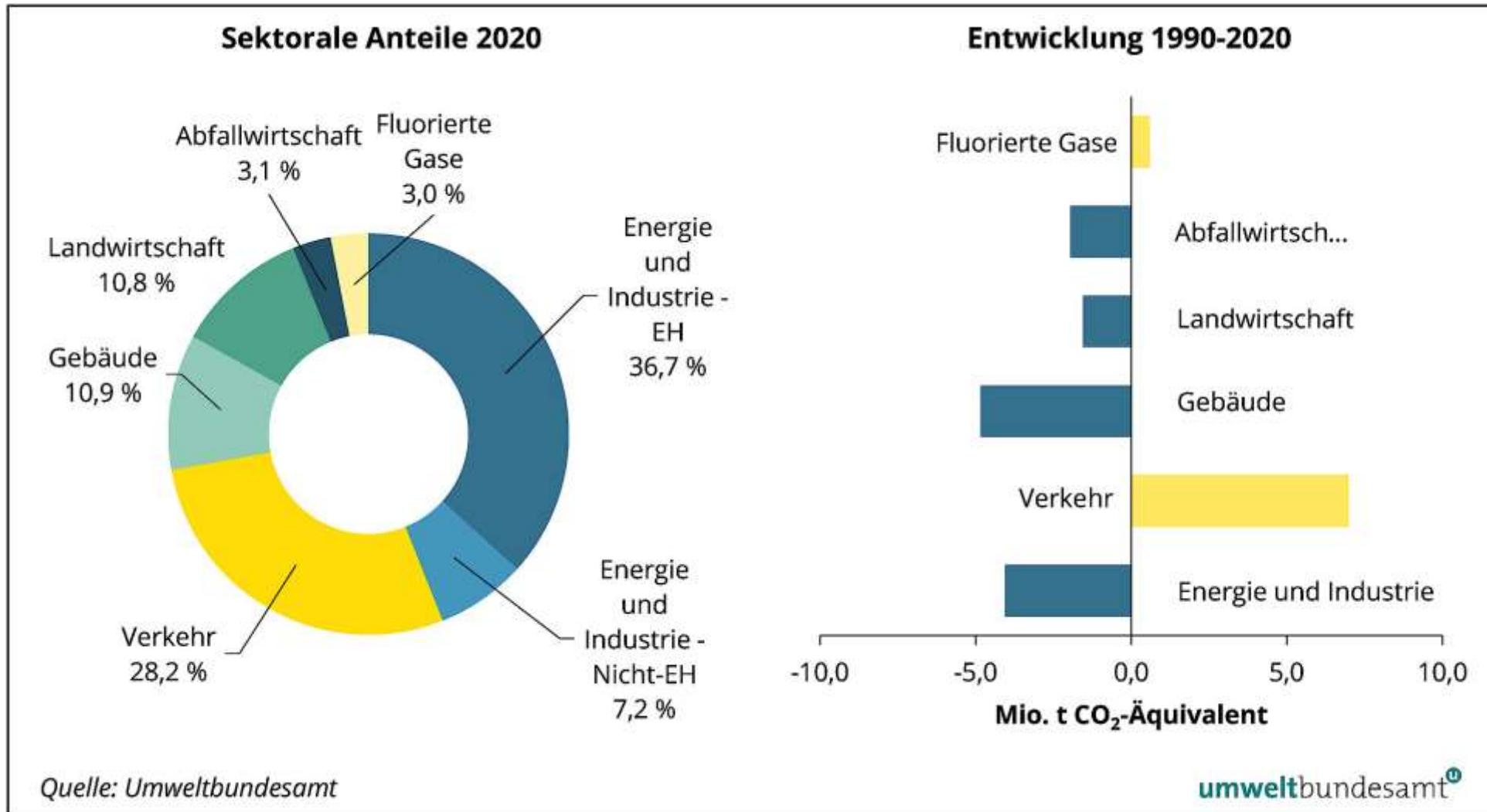


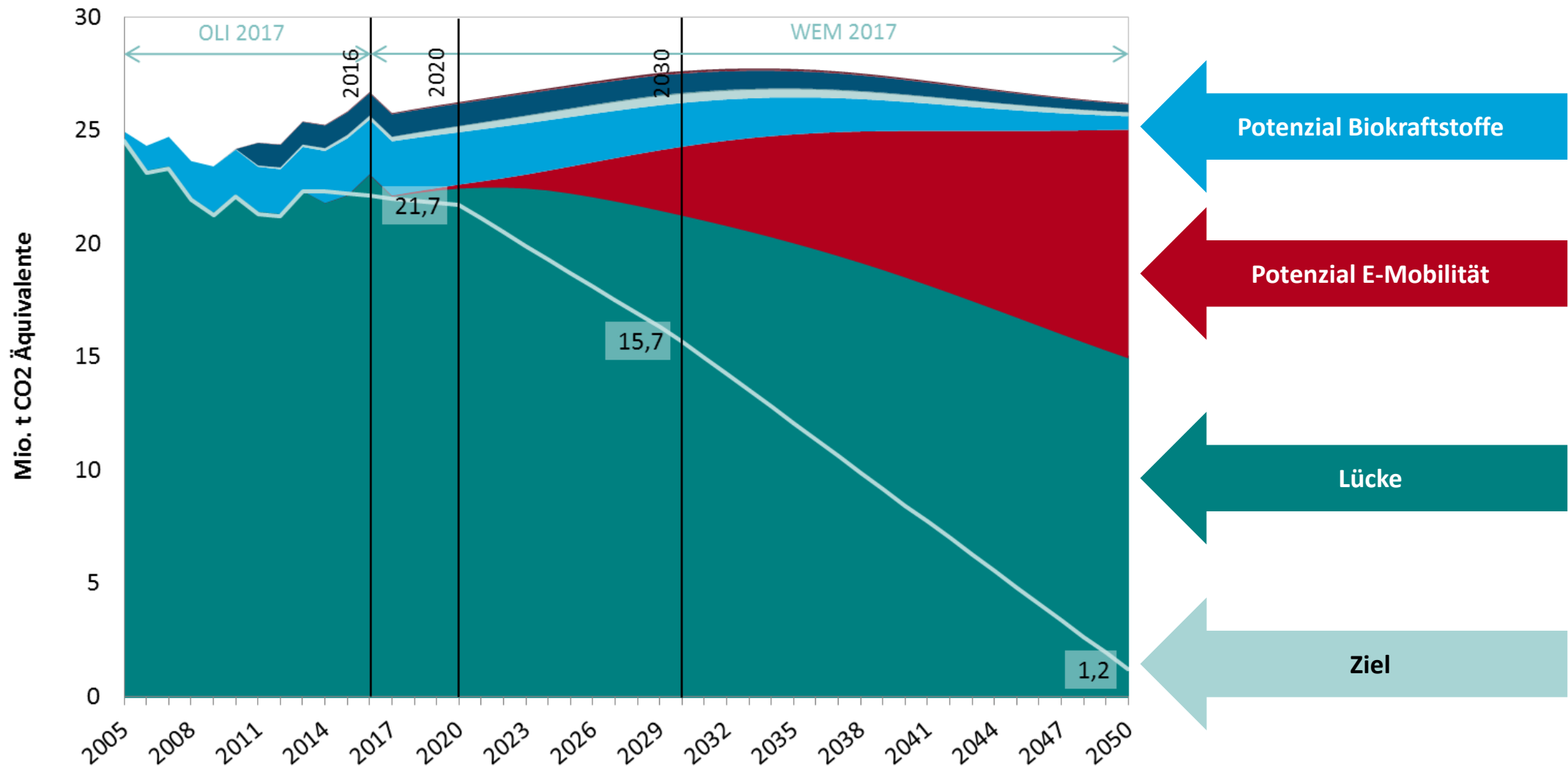
“Collective action as part of social or lifestyle movements underpins system change (*high confidence*). Collective action and social organising are crucial to shift the possibility space of public policy on climate change mitigation. For example, **climate strikes have given voice to youth in more than 180 countries.** In other instances, mitigation policies allow the active participation of all stakeholders, resulting in building social trust, new coalitions, legitimising change, and thus initiate a positive cycle in climate governance capacity and policies.”

IPCC AR6 Mitigation Report, Chap 5 p.5



§ 1. Die Universitäten sind berufen, der wissenschaftlichen Forschung und Lehre, der Entwicklung und der Erschließung der Künste sowie der Lehre der Kunst zu dienen und hiedurch auch
verantwortlich zur Lösung der Probleme des Menschen sowie zur gedeihlichen Entwicklung der Gesellschaft und der natürlichen Umwelt beizutragen.

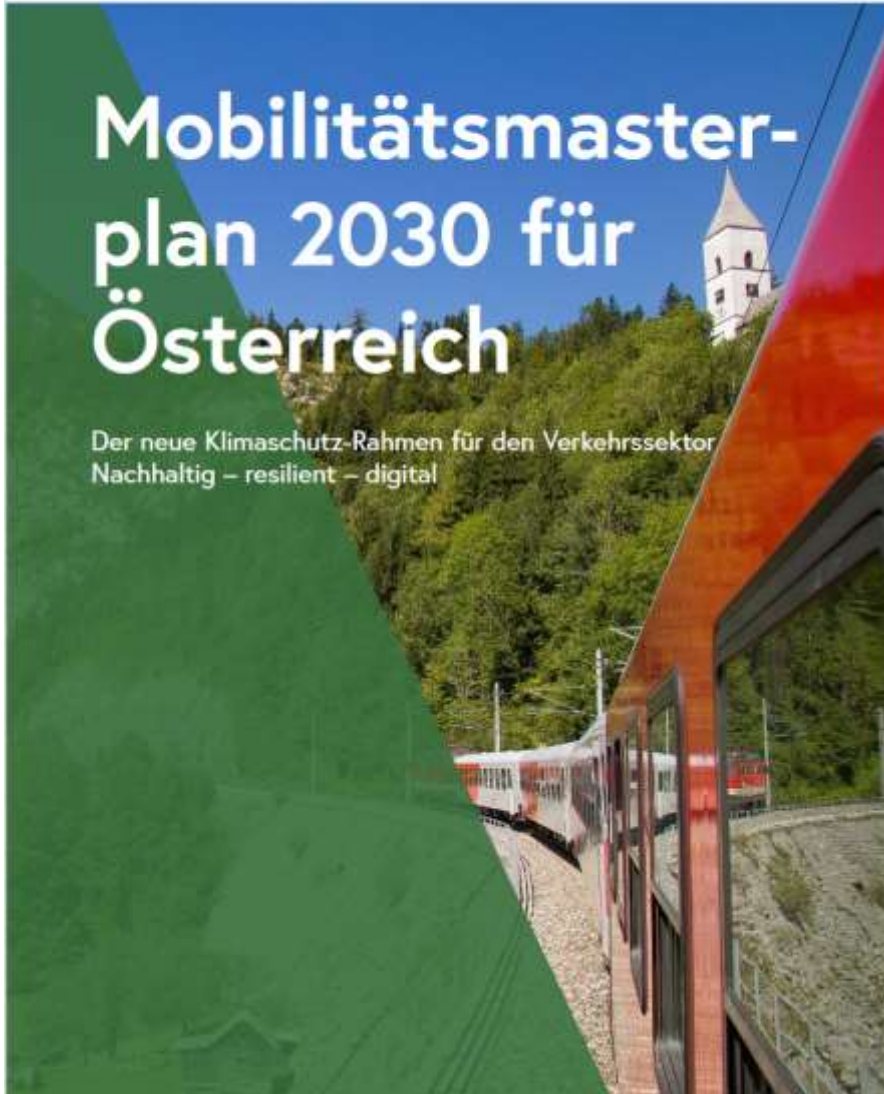




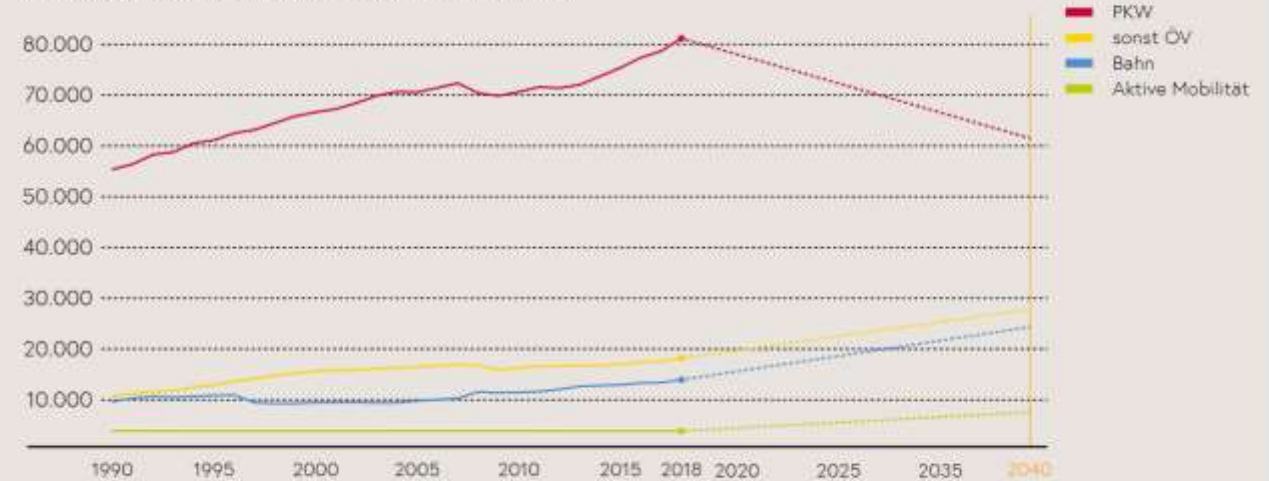
Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

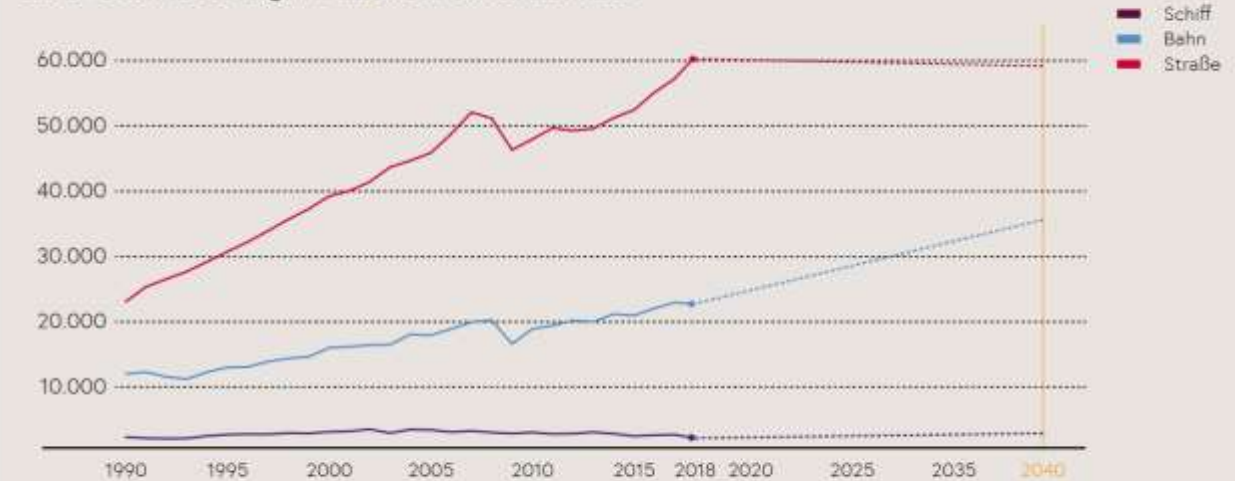
Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor
Nachhaltig – resilient – digital

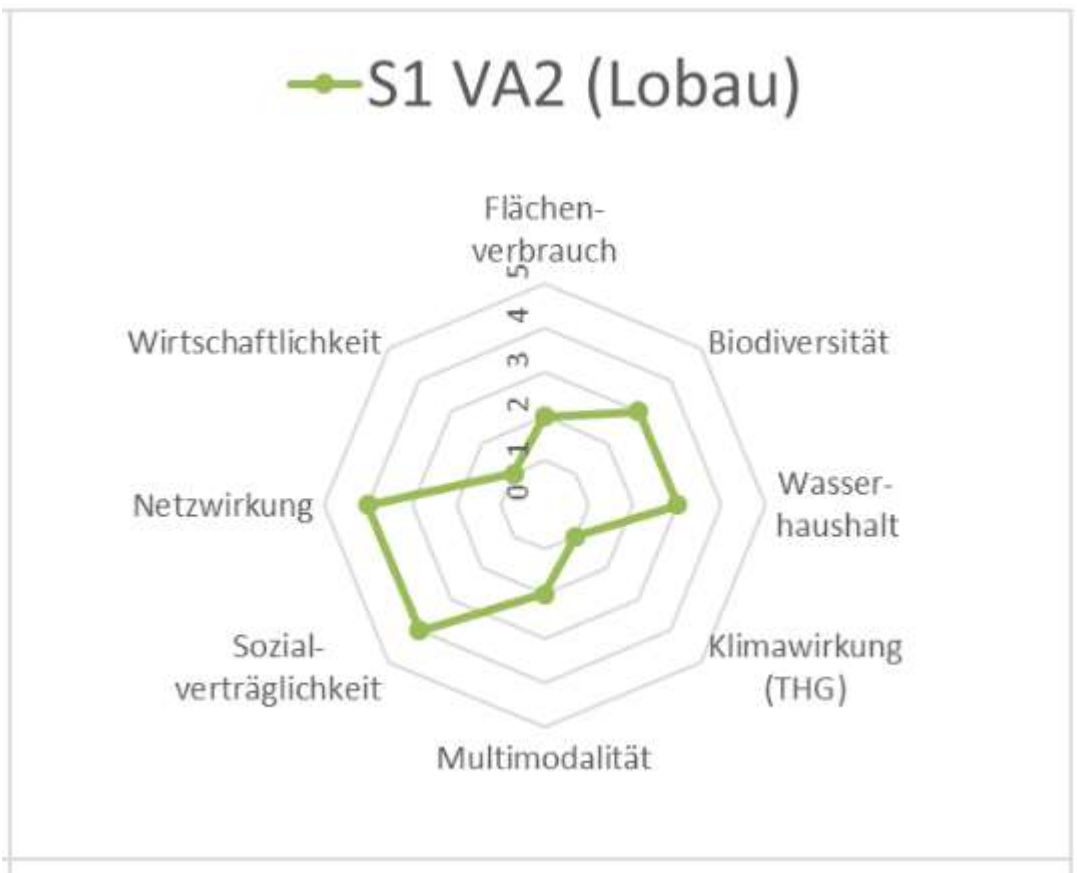
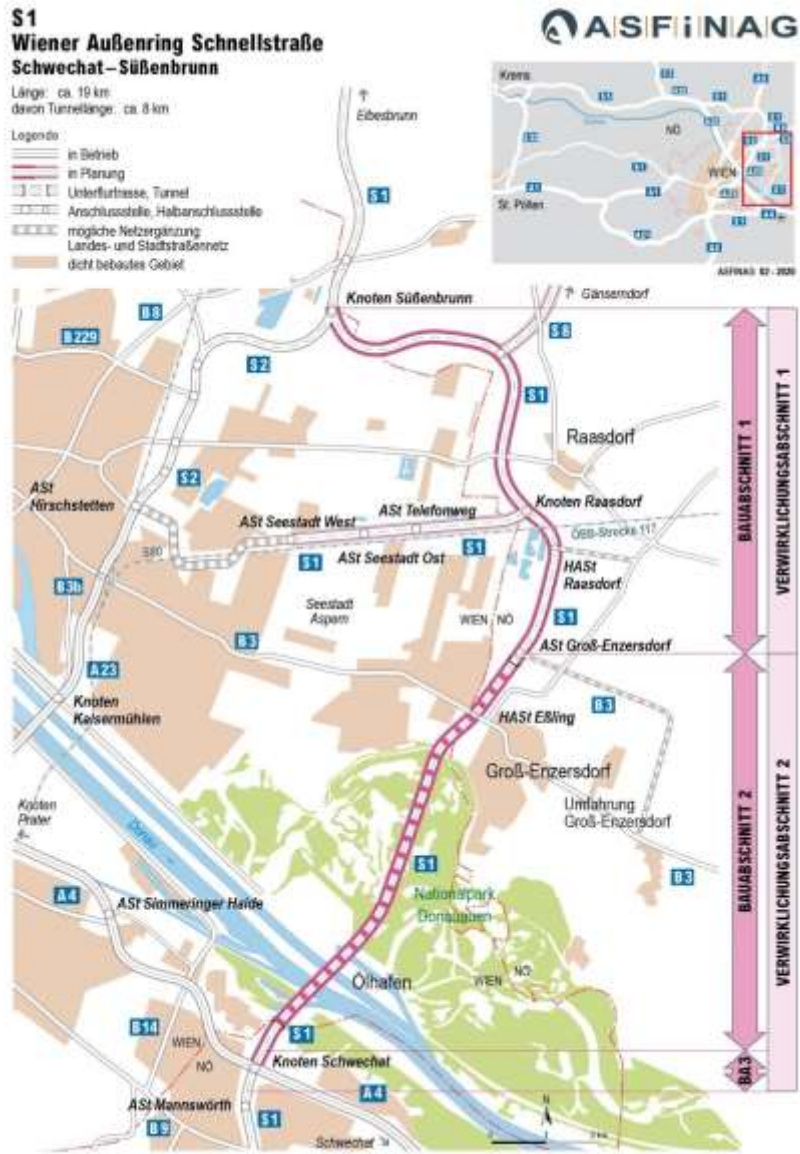


Zurückgelegte Personenkilometer in Millionen



Güterverkehrsleistung in Millionen Tonnenkilometer





Asfinag; https://www.bmk.gv.at/service/presse/presse/gewessler/20211201_klimacheck-ASFINAG-bauprogramm.html



Foto: System Change Not Climate Change



Stellungnahme zur Lobau- Autobahn und zugehörigen Straßenbauprojekten

Scientists for Future Österreich ist ein Zusammenschluss von über 1500 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aller Disziplinen, die sich für eine wissenschaftsbasierte Klimapolitik einsetzen.

*„Der **Lobautunnel** und die **Stadtstraße** sind mit dem erklärten Ziel **„Klimaneutralität 2040“** der österreichischen Bundesregierung und der Wiener Stadtregierung sowie anderen erklärten Zielen **nicht in Einklang** zu bringen.“*

*„Der Lobautunnel und die Stadtstraße sind **Projekte aus dem letzten Jahrhundert**. Die Konzeption entspricht nicht dem Stand der Wissenschaft für **Verkehrsplanung und Stadtgestaltung**.“*

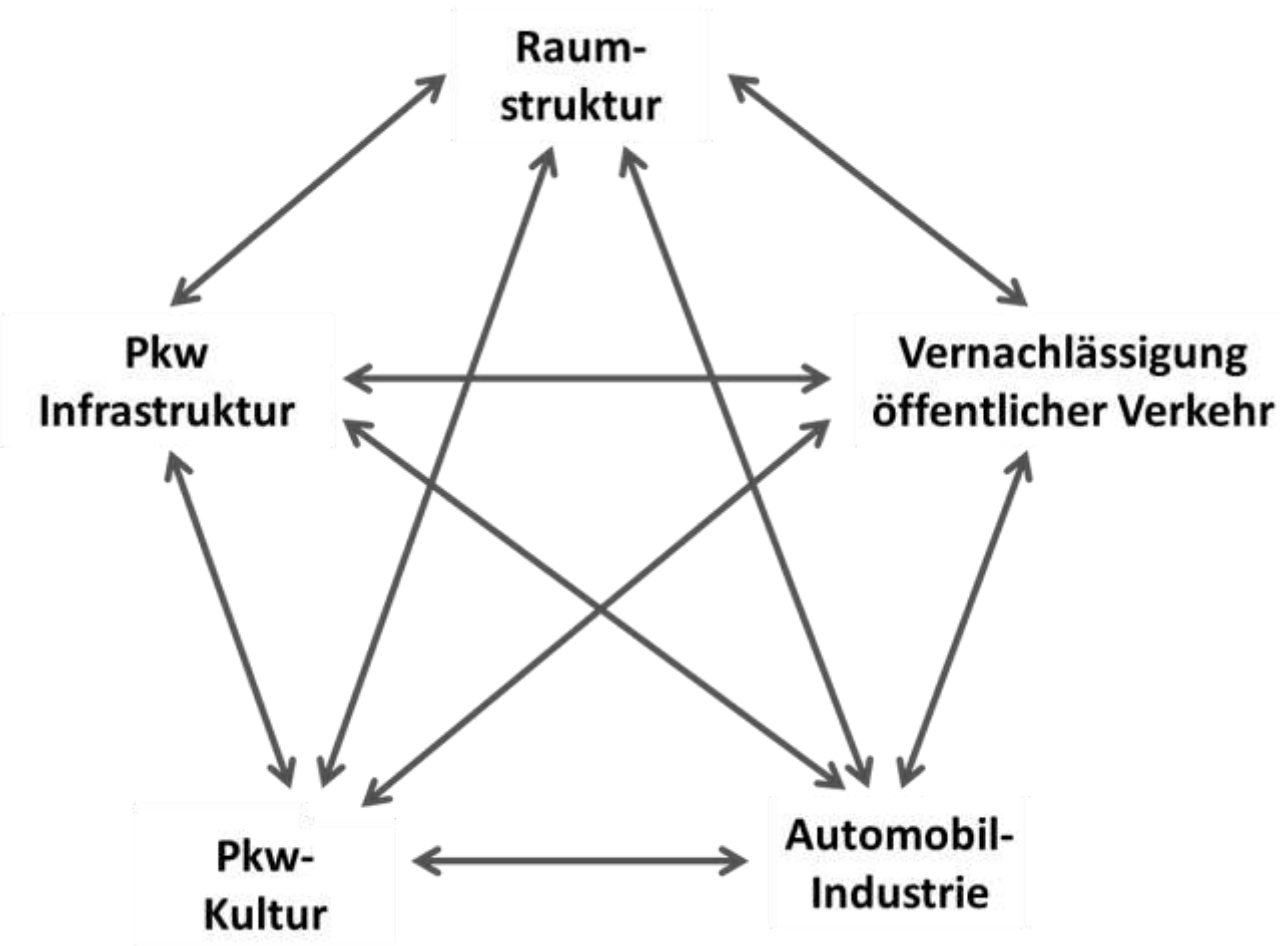
Initiative "Platz für Wien"





**Living Well Within Limits [LiLi] Research
project of Prof. Julia Steinberger
Info: <https://lili.leeds.ac.uk/>**

Politische Ökonomie der Pkw-Abhängigkeit



Energy Research & Social Science 66 (2020) 101486

Contents lists available at ScienceDirect

Energy Research & Social Science

Journal homepage: www.elsevier.com/locate/erss

Review

The political economy of car dependence: A systems of provision approach

Giulio Mattioli^{a,*,c,d}, Cameron Roberts^b, Julia K. Steinberger^c, Andrew Brown^d

^a Department of Transport Planning, TU Dortmund University, August-Schmidt-Straße 10, 44227 Dortmund, Germany
^b School of Public Policy & Administration, Carleton University, Ottawa, ON K1S 5B6, Canada
^c Sustainability Research Institute, School of Earth & Environment, University of Leeds, Leeds LS2 9JT, United Kingdom
^d Leeds University Business School, University of Leeds, Leeds LS2 9JT, United Kingdom

ARTICLE INFO

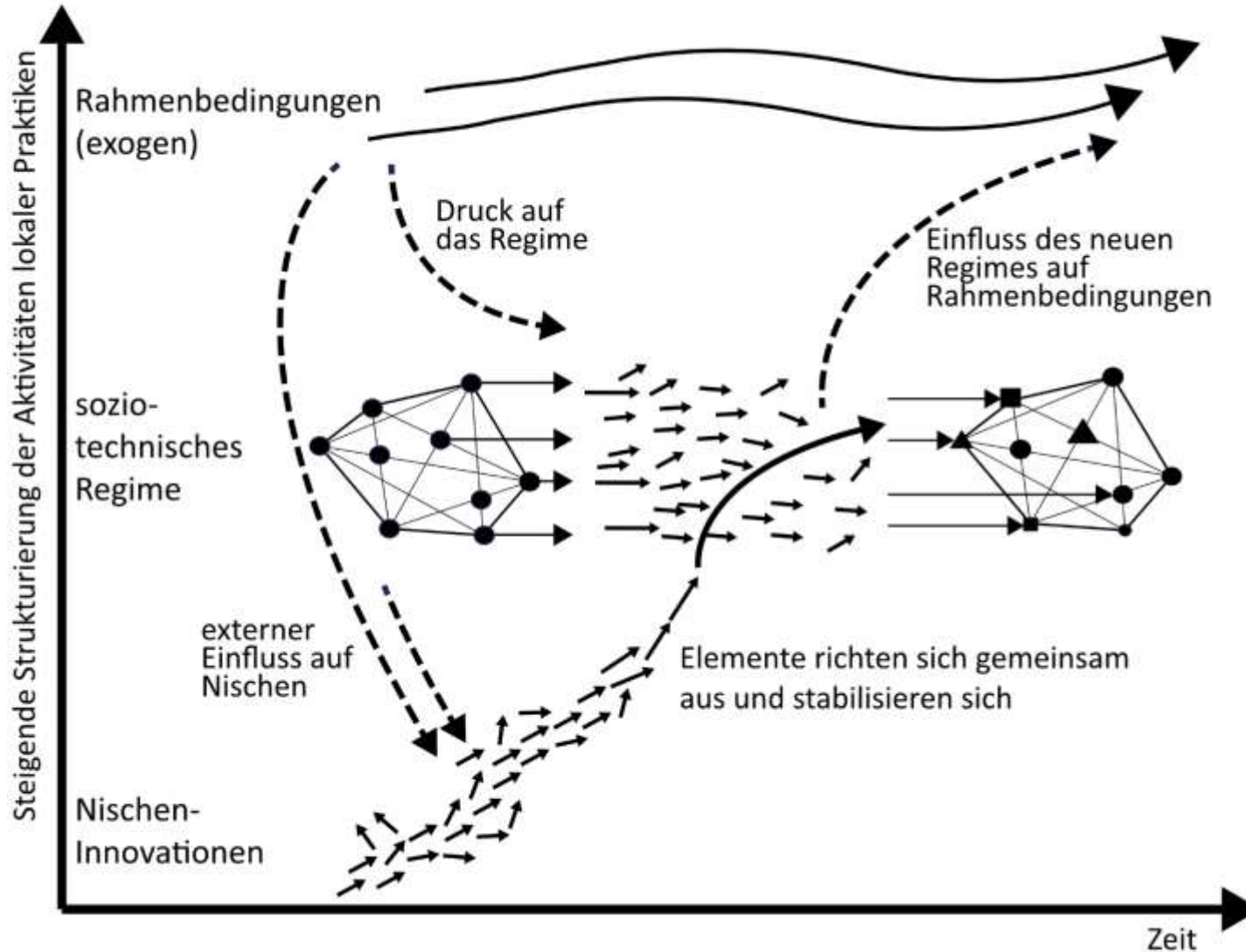
Keywords:
 Carbon lock-in
 Transport
 Automotive industry
 Automobility
 Car culture
 Road building

ABSTRACT

Research on car dependence exposes the difficulty of moving away from a car-dominated, high-carbon transport system, but neglects the political-economic factors underpinning car-dependent societies. Yet these factors are key constraints to attempts to 'decouple' human well-being from energy use and climate change emissions. In this critical review paper, we identify some of the main political-economic factors behind car dependence, drawing together research from several fields. Five key constituent elements of what we call the 'car-dependent transport systems' are identified: i) the automotive industry; ii) the provision of car infrastructure; iii) the political economy of urban sprawl; iv) the provision of public transport; v) cultures of car consumption. Using the 'systems of provision' approach within political economy, we locate the part played by each element within the key dynamic processes of the system as a whole. Such processes encompass industrial structure, political-economic relations, the built environment, and cultural feedback loops. We argue that linkages between these processes are crucial to maintaining car dependence and thus create carbon lock-in. In developing our argument we discuss several important characteristics of car-dependent transport systems: the role of integrated socio-technical aspects of provision, the opportunistic use of contradictory economic arguments serving industrial agendas, the creation of an apolitical façade around pro-car decision-making, and the 'capture' of the state within the car-dependent transport system. Through uncovering the constituents, processes and characteristics of car-dependent transport systems, we show that moving past the automobile age will require an overt and historically aware political program of research and action.

- Transformationsprozesse im Verkehrsbereich
- Interdisziplinäres Team:
 - Politikwissenschaft
 - Soziologie
 - Verkehrsplanung
 - Architektur und Stadtplanung



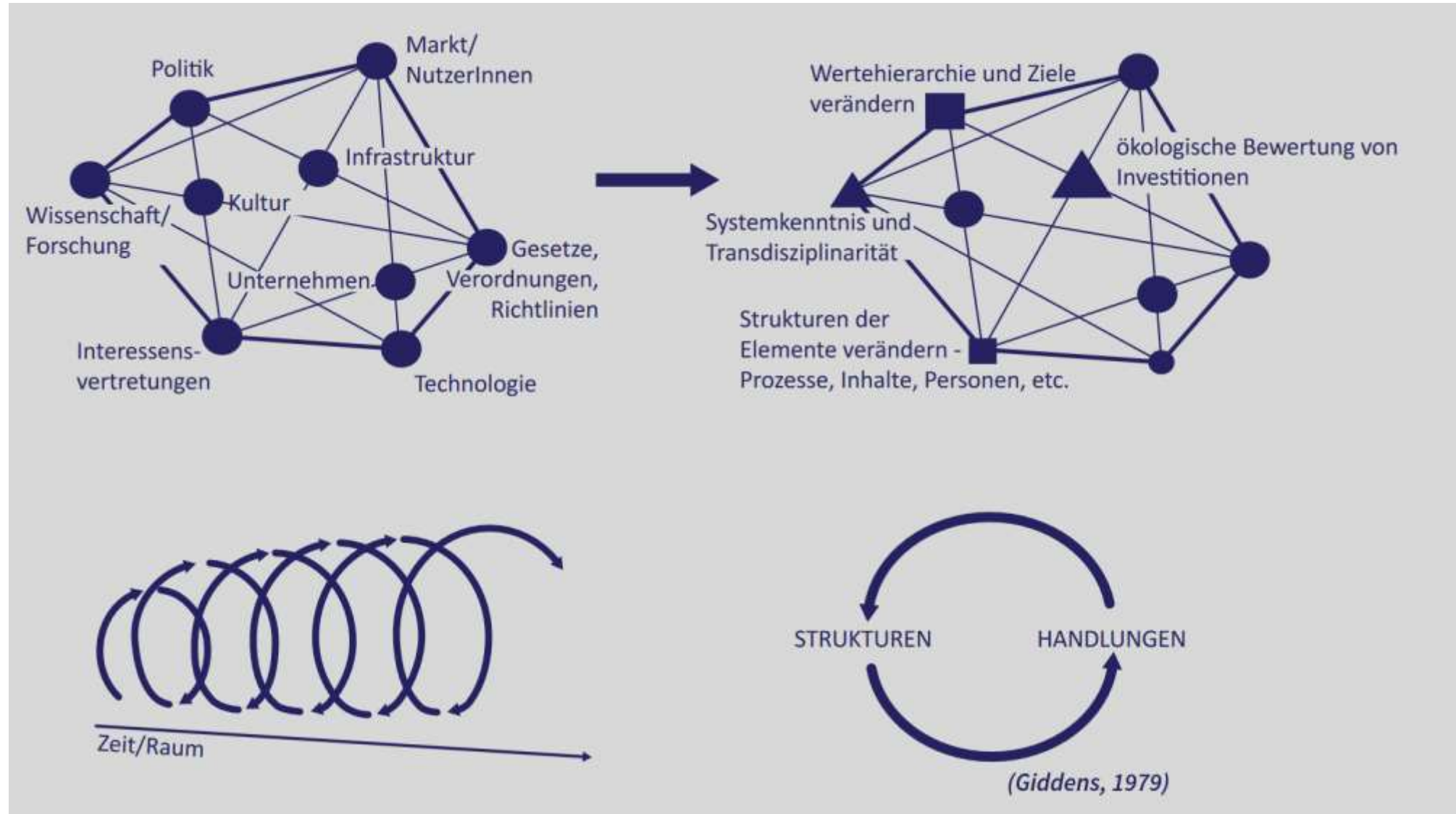


- Wachstumsparadigma, BIP-Wachstum als Ziel
- Globalisierung
- Vorgaben der UNO und EU
- Klimakrise
- Erschöpfung natürlicher Ressourcen

- Dominante Pkw-Kultur
- Zersiedelung
- Dogma Geschwindigkeit, Erreichbarkeit, Effizienz
- "Bekämpfung" von Stau durch Straßenbau
- Pkw als Tür-zu-Tür-Verkehrsmittel
- Stellplatzverordnungen
- Aufteilung öffentlicher Raum zugunsten Pkw

- Autofreie Städte, Fahrradstädte
- Fußgänger_innenzonen
- Öffentlicher Verkehr
- Elektromobilität
- Integrierte Siedlungs- und Raumplanung
- "15-Minuten-Stadt"

Structure & agency





- Sich nicht politisch zu äußern ist auch eine politische Äußerung und zwar eine, die den Status Quo unterstützt und damit zur Problemverschärfung beiträgt
- Wichtige Rollen als Wissenschaftler*in
 - Mehr **transdisziplinäre Wissenschaft** und Fokus ändern:
wie können wir die bestehenden Erkenntnisse umsetzen?
 - **Wissenschaftskommunikation:**
diese Erkenntnisse einer breiteren Bevölkerung vermitteln
 - **Unterstützung** für jene, die sich auch radikalen Protesten anschließen
– weil sie gerechtfertigt sind



Barbara Laa

barbara.laa@tuwien.ac.at

Twitter: @_barbara_laa



- Berglund, O., & Schmidt, D. (2020). *Extinction Rebellion and climate change activism: Breaking the law to change the world*. Springer Nature.
- BMK (2021). Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich
- Haselsteiner, E., et al.: Change! Mobilitätswende in den Köpfen –Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen!, Programm “Mobilität der Zukunft“ , BMK, Vienna, 2020.
- Geels, F.W., Schot, J.: Typology of sociotechnical transition pathways, *Research Policy*, 36 (2007) 3, pp. 399-417, doi: 10.1016/j.respol.2007.01.003
- Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J.K., Brown, A.: The political economy of car dependence: A systems of provision approach, *Energy Research & Social Science*, 66 (2020), doi: 10.1016/j.erss.2020.101486
- Umweltbundesamt: Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien, 2018.