

Roadmap 2050

03.05.2022

Walter Slupetzky

1. Wozu eine „Roadmap“? (1)

Weil es einer grundlegenden Verhaltensänderung bedarf:

- Die Verbesserung des Bestehenden ist zu wenig, z.B. Elektrifizierung.
- Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsmuster ist notwendig.

Weil die Mobilitätswende Konkretheit braucht:

- Nicht nur Ziele, sondern Timelines mit Schritten zur Zielerreichung
- Nicht nur Maßnahmenkataloge, sondern die Verknüpfung der Maßnahmen mit den Zielen, um ihre Wirkung beurteilen zu können
- Nicht nur Lösungen, sondern auch die notwendigen Rahmengestaltungen, damit sie die notwendigen Effekte entfalten können

1. Wozu eine „Roadmap“? (2)

Weil ein überzeugendes Zukunftsbild notwendig ist:

- Motivierender Gegenentwurf zum gegenwärtigen Verkehrssystem
- Angst als Antreiber wirkt nicht nachhaltig genug, sie stumpft mit der Zeit ab.

Weil ein Umbau des Verkehrssystems nur sinnvoll im gesellschaftlichen Kontext betrachtet werden kann:

- Die Mobilität hat sich nicht losgelöst von der Gesellschaft entwickelt, sondern ist Teil von ihr.
- Ihr Wandel hängt von den Grenzen und Veränderungspotenzialen dieser Gesellschaft ab.

2. Was zeigt die Roadmap? (1)

→ Ökokompatible Zielsetzung für 2050:

Erbringung der gleichen Verkehrsleistung zu gleichem Komfort mit:

- 100% weniger CO₂-Ausstoß
- 100% weniger NO_x-Abgase
- 50% weniger Energieverbrauch
- 80% weniger PKW
- 90% weniger Parkplätze im öffentlichen Raum
- 50% weniger Straßenflächen
- 100% geschlossenen Recyclingkreisläufen (Rest: 100% biologisch abbaubar)

→ Zwischenziele, z. B. im Modal Split, passen fast exakt zum Mobilitätsmasterplan 2030

2. Was zeigt die Roadmap? (2)

→ 6 Wege zum Ziel:

1. Platz für aktive Mobilität schaffen
2. Umgestaltung des Öffentlichen Verkehrs als integriertes Tür-zu-Tür-Service
3. Neuorganisation des Autoverkehrs als individualisiertes Mobilitätsservice
4. Integration des gesamten motorisierten Verkehrs als öffentlich zugänglichen Verkehr
5. Neue Chancen für einen klimafreundlichen Flugverkehr
6. Redimensionierung der Straßen-Infrastruktur

→ Mit konkreten Timelines für die:

- Zielerreichung
- Umsetzung der dafür notwendigen Maßnahmen

3. Wieso soll dieser Plan ausgerechnet jetzt gelingen?

- ➔ Statt zu sinken, sind die THG-Emissionen des Verkehrssektors in den letzten 30 Jahren um 50% angestiegen (von 13,8 auf 20,6 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente, vgl. UBA 2022).
- ➔ Trotz Innovationen und Investitionen hat sich der Modal Split in den letzten 30 Jahren bundesweit in die falsche Richtung entwickelt: ÖV gleich, MIV mehr, aktive Mobilität weniger (vgl. z.B.: Österreich unterwegs 2023/2014, Mobilitätsmasterplan 2030).
- ➔ Spaltung von Reden und Tun:
 - Innovativer Diskurs auf der einen Seite
 - Bewahrung des Status Quo auf der anderen Seite
- ➔ Grundlegendere Betrachtung notwendig, die den Verkehrssektor als Teil des sozialen Systems „Gesellschaft“ betrachtet.

4. Kann sich die Gesellschaft auf den Klimawandel einstellen?

- ➔ Soziale Systeme – wie Gesellschaften, Organisationen, u. a. – befinden sich in einer symbiotischen Verbindung mit ihren relevanten Umwelten („strukturelle Koppelung“).
- ➔ Ökosystem ist eine sehr relevante Umwelt der Gesellschaft
- ➔ Für das Überleben von Sozialen Systemen ist es existenziell, dass:
 - sie sich ihre Anschlussfähigkeit an die relevanten Umwelten erhalten,
 - also mit deren Veränderungen mitschwingen können („struktureller Drift“).
- ➔ Die Eigenlogik Sozialer Systeme macht es ihnen aber schwer, auf solche extern induzierten Veränderungen angemessen zu reagieren.

5. Externe Krisen als Problem (1)

- **Binnenkrisen** finden im **Bereich des Bekannten** statt:
 - Die Wahrnehmung für sie ist geschärft
 - Es gibt spezialisierte Funktionssysteme und Institutionen
 - Der Umgang mit ihnen ist Teil der System-immanenten Operationsweisen

- **Extern verursachte Herausforderungen** finden in der **Logik der relevanten Außenwelt** statt.

- Kann zu **mehrstufiger Lähmung im Handeln** führen:
 - Keine oder erst sehr späte Wahrnehmung
 - Bedeutung wird nicht verstanden, falsch interpretiert oder unterschätzt
 - Reaktion erfolgt verzögert und zu schwach
 - Warnende AkteurInnen an den Systemgrenzen werden zu wenig ernst genommen oder sogar diskreditiert

5. Externe Krisen als Problem (2)

- **Wahrscheinlichkeit groß**, dass sich ein „**Weiter wie bisher**“ durchsetzt und die notwendigen Veränderungen nicht bzw. nicht ausreichend in Gang gesetzt werden:
 - Wenn die Eigenlogik zu stark ist und die externen Krisenzeichen überdeckt
 - Wenn an Entscheidungspunkten die Wahl meist auf die Erhaltung des Status Quo fällt

6. Gesellschaft in der Zwickmühle (1)

- Unser **Erfolgsmodell seit dem 2. Weltkrieg**:
 - Sozialer Ausgleich durch Verteilung der Wachstumsüberschüsse
 - Führt zu allgemeinem Wohlstand und gesellschaftliche Stabilität

- Ist ein **sensibel austariertes System zur Bewahrung des sozialen Friedens**:
 - Kleinste Änderungen in der Balance – z.B. hohe Spritpreise – führen zu umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen
 - Investitionen gehen, wenn „hart auf hart“ steht, immer überwiegend in die Stabilisierung des Bestehenden und nicht in die Veränderung

SOZIALES

AK fordert Erhöhung von Pendlerpauschale

Angesichts der steigenden Spritpreise befürchtet die Arbeiterkammer Kärnten, dass die Fahrt zur Arbeit für Pendler zur Kostenfalle werden. Sie fordert daher die Erhöhung der Pendlerpauschale um 20 Prozent und des Kilometergeldes auf 50 Cent.

80.000 Unternehmerinnen, 400.000 Mitarbeiterinnen, ein gemeinsames Anliegen:
Energiesteuern senken

"Es reicht! Steuern auf Energie jetzt senken"
100 Millionen Euro pro Monat verdient der Staat allein durch die gestiegenen Spritpreise. „Es reicht!“, sagen Unternehmer und Konsumenten.

Steuersenkung für Sprit: Ampel beschließt Entlastungspaket



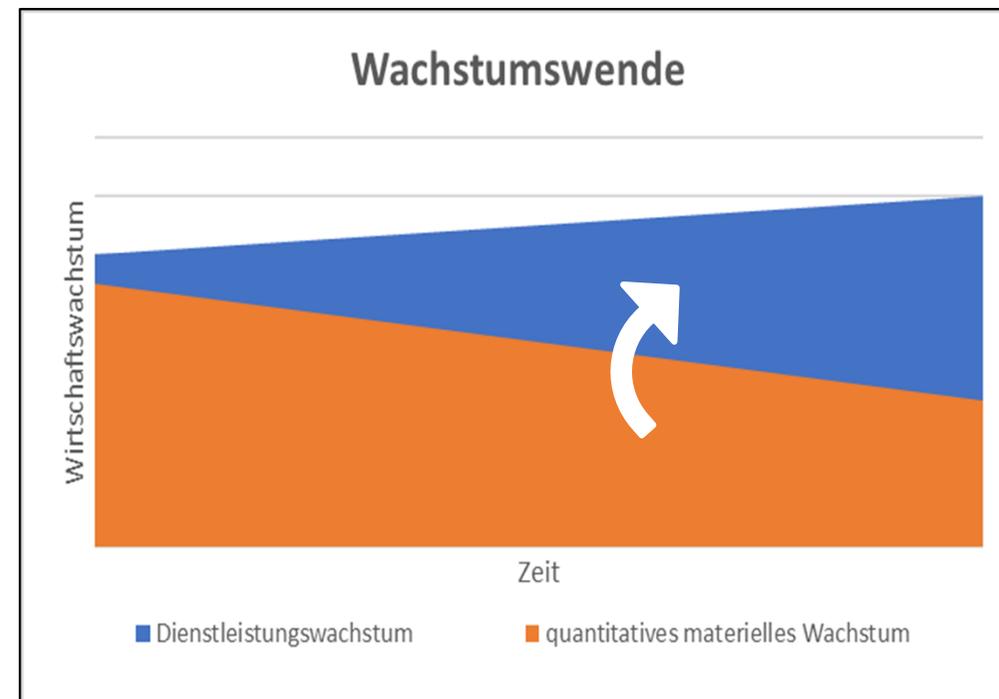
6. Gesellschaft in der Zwickmühle (2)

→ Die öko-soziale Aporie:

- Die Sicherstellung des sozialen Friedens durch das bisherige, ressourcenintensive Wachstum hält das Ökosystem bald nicht mehr aus: Tipping Points nähern sich (z.B. Methan)
- Die Wiederherstellung der Anschlussfähigkeit an das Ökosystem durch Beendigung des wohlstandsichernden Wachstums hält die Gesellschaft nicht aus: Soziale Ungleichgewichte kochen rasch hoch.

7. Was ist der Ausweg?

- Wir können aufgrund der Konstruktion unserer Gesellschaft das Wirtschaftswachstum als Grundlage des sozialen Ausgleichs nicht aufgeben.
- Es muss aber anders erfolgen als bisher:
 - Wachstum bei gleichzeitiger Reduktion des Ressourcenverbrauchs
 - Z.B. durch großflächigen Ersatz von materiellen Gütern mittels qualitativ annähernd ebenbürtiger Dienstleistungen
 - Aber so, dass sozialer Ausgleich gesichert bleibt
 - Klarheit schaffen, dass sich unser Lebensstil verändern wird



8. Wachstumswende im Verkehrssektor

- ➔ Gezieltes Stoppen des Status Quo, um Freiräume für Veränderung zu schaffen
- ➔ Dort ansetzen, wo der Ressourcenverbrauch am intensivsten ist:
 - z.B. beim MIV
 - z.B. bei der Verteilung der Verkehrsflächen
- ➔ Schnell umsetzbare Lösungen, die bestehende Infrastrukturen nützen
- ➔ Attraktive Lösungen, die die Menschen dort abholen, wo sie sind (z.B. im Auto)
- ➔ Mittel so investieren, dass sie einen Anreiz zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens bieten
- ➔ Push&Pull-Maßnahmen gemeinsam – und das intensiv

9. Beispiel

Bessere Nutzung der bestehenden Kapazitäten statt Ausbau der Autobahnen

- ➔ Statt Neubauten und Erweiterungen zur Deckung von MIV-Bedarfen ...
- ➔ ... Erschließung des hochrangigen Straßennetzes als Verkehrsträger für den Öffentlichen Verkehr:
 - Schnellbuslinien für AutopendlerInnen als Alternative zum „selber fahren“
 - Eigene Spuren auf Streckenabschnitten mit 3-4 Richtungsfahrbahnen (staugefährdete Stadteinfahrten)
 - Durchgängige Verknüpfung mit dem ÖV-Netz an Kreuzungspunkten
 - Keine Umwege, Haltestellen an der Autobahn: P&D, Rastplätze, Fahrbahn-Haltestellen für Umstiege
 - Kurze Fahrtzeiten, wenige Halte
 - Sondermaut für PKW an den Stadteinfahrten oder Verschärfung der Parkraumbewirtschaftung in den Städten (siehe z.B. Nantes)



Symbolbild © Vinci Autoroutes