

RICHTIG GESETZT?!

In den letzten zehn Jahren tat sich einiges in Wien: Der Wiener Hauptbahnhof wurde 2014 eröffnet, die Mariahilfer Straße 2015 zur Begegnungszone umgebaut, ein 365 Euro Jahresticket eingeführt, die Öffis elektrifiziert und und und. Doch das alles fand nicht immer ohne Proteste statt. Mal sind es Autofahrer*innen, die auf die Barrikaden gehen, mal Aktivist*innen wie die von Lobau bleibt.

MICHAELA PUTZ

AUTORIN
Michaela Putz
 studierte
 Publizistik- und
 Kommunikations-
 wissenschaften.
 Sie ist freie
 Texterin und
 Redakteurin mit
 Sitz in Wien und
 schrieb unter
 anderem für
 das Projekt 100
 Green SPACES.

Die Bilder, die in den letzten Monaten durch die österreichischen Medien gingen, erinnerten an die Besetzung der Hainburger Au in den 80er-Jahren. Hierzulande auch als Geburtsstunde der ökologischen Bewegung bekannt, protestierte damals eine Zivilgesellschaft gegen den Bau eines Donau-Kraftwerkes im Nationalpark nahe Hainburg – und gewann! Der Bau des Kraftwerks wurde gestoppt. Ähnliche Szenen spielen sich nun auch in der Wiener Lobau ab. Den Wiener*innen ist das umkämpfte Gebiet als Stadtdschungel und Erholungsgebiet bekannt. Kleine Teiche laden als sommerliche Badeplätze ein, in der kalteren Jahreszeit ist es beliebter Ort zum Spazieren. Vor allem aber bietet das Areal Lebensraum für viele Tier- und Pflanzenarten, darunter geschützte Spezies. Tierliebhaber*innen können hier an die 30 Säugetier- und 60 Fischarten vorfinden; für Vogelbeobachter gibt es um

die 100 Vogelarten zu entdecken, darunter den Seeadler, Graurether und den Eisvogel. Diese Biodiversität scheint nun in Gefahr. Denn ein vor Jahrzehnten geplanter Straßentunnel soll nun umgesetzt werden und unterhalb des Nationalparks verlaufen. Der Lobau-Protest ist einer der größten Proteste der jüngeren Stadtgeschichte – und viele junge Menschen sind daran beteiligt. Mit Transparenten, besetzten Baustellen und einem Camp im Naturgebiet wird gegen den Bau eines Autobahntunnels und für die Erhaltung des Augeblets protestiert. Die österreichische Initiative Scientists for Future – ein Zusammenschluss von Wissenschaftler*innen, die das Anliegen von Fridays for Future unterstützen – hat sich das Lobautunnel-Projekt aus ökologischer Perspektive angesehen. Die zwölf Expert*innen aus den Bereichen Verkehr, Stadtplanung, Hydrologie, Geologie, Ökologie sowie Energie kommen zu dem



Der Lobau-Protest ist einer der größten Proteste der jüngeren Stadtgeschichte. Das Protestcamp von vor allem jungen Menschen räumte die Stadt Wien Anfang Februar.

Schluss, das Projekt sei ökologisch nicht tragbar. Es würde auf lange Sicht das Ökosystem der Au destabilisieren und den Lebensraum der geschützten Tierarten zerstören. Schließlich wurde die 2015 verliehene positive Umweltverträglichkeitsprüfung auch von der grünen Verkehrsministerin Leonore Gewessler und ihrem Bundesministerium, das auch für Klimaschutz verantwortlich zeichnet, neu evaluiert – diesmal mit dem Ergebnis, dass der Bau gestoppt werde.

OHNE STADTSTRASSE KEIN LEISTBARER WOHNRAUM

Die Stadtregierung zeigte sich mit dieser Entscheidung nicht einverstanden. Sogleich wurde das Protestcamp geräumt, und die hitzigen Diskussionen sowie Proteste um das Großprojekt gehen in die nächste Runde. Die Verkehrsverbbindung war schon lange versprochen, vor allem als Verbindung in den größten Wiener Gemeindebezirk Donaustadt, in dem mit der Seestadt Aspern ein neues Stadtentwicklungsgebiet umgesetzt wurde. Denn Wiens Bevölkerung wächst weiterhin an. Aus dem Büro des Bürgermeisters Michael Ludwig heißt es: „Insgesamt sollen im Nordosten Wiens

leistbare Wohnungen für 60 000 Menschen errichtet werden. Es ist klar, dass ein Stadtgebiet dieser Größe neben Öffis auch eine funktionierende Straßenanbindung braucht – allein schon für den Wirtschaftsverkehr, Einsatzfahrzeuge oder Linienbusse. Für den Bau der Seestadt Nord wurde die Stadtstraße in der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgeschrieben. Ohne Stadtstraße also kein leistbarer Wohnraum für zige tausende Menschen. Die Folgen wären steigende Mietpreise in ganz Wien, vermehrte Abwanderung ins Umland und damit mehr Pendlerverkehr und mehr Bodenverbrauch.“

DIE NEUE US WIE SECHS MILLIONEN 30-JÄHRIGE BUCHEN

Die Debatte um den Lobautunnel kommt zu einer Zeit, in der die Stadt Wien gerade einige wohlwollend aufgenommene Projekte umsetzt. Denn an sich ist Wien weltweit für seine hohe Lebensqualität bekannt, wofür auch das gut funktionierende System an öffentlichen Verkehrsmitteln verantwortlich ist. Als „Öffis“ bezeichnen die Wiener*innen ihr öffentliches Verkehrsnetz, das Straßenbahnen, Busse, U-Bahnen und Schnellbahnen umfasst, welche die Stadt verbinden.

Und der öffentliche Verkehr wird laufend ausgebaut. Aktuell ist das größte Projekt die Umsetzung der U5, einer neuen U-Bahn-Linie, sowie die Erweiterung der bestehenden U2, die auch das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern öffentlich gut erschließt. Mit der neuen U5 und dem Ausbau der U2 wird die Kapazität des gesamten Öffi-Netzes enorm erhöht. Der Effekt der Überkreuzung der neuen Linie U5 mit der ausgebauten Linie U2 lässt sich in konkreten Zahlen ausmachen. Laut Katharina Steinwendtner, Pressesprecherin der Wiener Linien, entspricht der Klimaeffekt dem eines Waldes mit sechs Millionen 30-Jährigen Buchen. Dazu würde man die Fläche der Bezirke eins bis elf benötigen. Bezieht man die Bauzeit des Linienkreuzes mit ein, gelingt diese enorme Umweltleistung bereits in zehn statt in 30 Jahren. Für die Wiener Linien ist es somit das Klimaschutzprojekt des Jahrzehnts.

ZIEL: KLIMANEUTRALITÄT BIS 2040

Erst vor Kurzem hat sich die Stadt Wien hohe Klimaziele gesetzt: „Wien an die Herausforderungen des Klimawandels anzupassen und klimafit zu machen, ist eines unserer zentralen Anliegen. Wir wollen 2040 als CO₂-neutrale Klima-Musterstadt Vorbild für andere Metropolen sein“, so Michael Ludwig. Mobilitätsthemen sind eine der größten Schrauben, an denen zur Erreichung des Ziels gedreht werden soll. Eine dieser Schrauben ist der Energieverbrauch der öffentlichen Verkehrsmittel selbst. Rund 80 Prozent der Straßenbahnen, U-Bahnen und E-Busse sind mit elektrischer Energie angetrieben, Tendenz steigend. „Bereits bei den E-Bussen waren die Wiener Linien weltweit unter den ersten Verkehrsunternehmen, die zwei Innenstadtbuslinien vollständig auf E-Busse umgestellt haben. Seit 2013 drehen die zwölf Busse der Linie 2A und 3A höchst erfolgreich ihre Runden durch die Wiener Innenstadt. Die Ausschreibung für eine weitere E-Bus-Flotte läuft zurzeit“, so Katharina Steinwendtner zu den Ambitionen, alternative Antriebssysteme weiter auszubauen. Damit die elektronisch betriebenen Fahrzeuge auch mit sauberer Energie unterwegs sind, sollen in naher Zukunft möglichst viele Flächen zur Gewinnung von Sonnenenergie genutzt werden. Das bedeutet Photovoltaik-Anlagen auf Dach- und Fassadenflächen der Stadt,

auf Flächen im öffentlichen und halböffentlichen Raum wie Parkplätze, U-Bahn-Stationen, Bahnstrecken. Neben E-Fahrzeugen wird auch an Wasserstoff als Antrieb probiert. Ein Wasserstoff-Bus ist gerade in der Testphase – bei den Wiener Linien steht man hier viel Potenzial: „In der Leopoldau entsteht deshalb ein H2-Kompetenzzentrum: Dort steht die Wasserstoff-Tankstelle, die Mitarbeiter*innen sind für H2 geschult, und Instandhaltungsarbeiten können dort ebenso vorgenommen werden“, so Steinwendtner.

EIN TICKET FÜR ALLES

Für Wiener*innen ist die Nutzung der Öffis vergleichsweise günstig. 365 Euro kostet ein JahresTicket, um das Großangebot an öffentlichen Verkehrsmitteln wahrnehmen zu können. „Es gibt unter den Wiener*innen seit einigen Jahren schon mehr Jahreskarten- als Pkw-Besitzer*innen. 38 Prozent der täglichen Wege werden durch die Öffis zurückgelegt und nur 27 Prozent mit dem privaten Pkw – das ist im internationalen Vergleich schon ziemlich vorbildlich!“, so Ludwig. Seit Kurzem gibt es nun auch das Klimaticket. Zum regulären Preis von 1 095 Euro können Bezieher*innen des Klimatickets alle öffentlichen Verkehrsmittel in ganz Österreich nutzen. Im Ticket sind neben Straßenbahnen, Bussen und U-Bahnen unter anderem auch die innerösterreichischen Bahnverbindungen inkludiert. Im Jahr 2014 wurde in Wien der neue Hauptbahnhof fertiggestellt. Er ist der erste Hauptbahnhof der Stadt und kann durch seine Lage den Fernverkehr in alle Richtungen abwickeln. Seit seiner vollständigen Inbetriebnahme wird er täglich von rund 1 000 Zügen angefahren. Verstärkt setzt man vonseiten der Bundesbahnen auf ein Angebot an Nightjetz, um Städtereisen ohne Auto oder Flugzeug attraktiver zu machen. Deshalb sollen ab dem Frühjahr 2023 auch neue Nightjetz der ÖBB in Betrieb genommen werden, die durch komfortableres Design mehr Reisefreude zum Schienenverkehr locken wollen. Am schon länger bestehenden Westbahnhof hingegen möchte ein schwedischer Möbelkonzern den durch Warentransport bedingten städtischen Verkehr eindämmen. Bisher an den Stadträndern gelegen, hat IKEA nun eine autofreie Dependence im Stadtgebiet eröffnet, die mit einem Klima-

preis ausgezeichnet wurde. Der vom Wiener Architekturbüro querkraft umgesetzte Bau möchte durch den Einsatz von Photovoltaik und Gebäudebegrünung einen positiven Beitrag zum Stadtklima leisten. Die Lieferungen der Güter sollen nicht mit Pkws erfolgen, sondern mit einer elektronisch betriebenen Flotte im Wiener Raum.

WENIGER PRIVATE AUTOS

Die Tendenz in der Bundeshauptstadt geht generell dahin, den privaten Autoverkehr zu reduzieren. Eine der darauf abzielenden Maßnahmen ist die Ausweitung des sogenannten Parkpickerls. War es bisher noch in ein paar Randbezirken erlaubt, das Auto zu parken, ist dies ab 1. März 2022 flächendeckend nur mit dem Parkpickerl erlaubt: einer Plakette am Auto, die gegen eine Gebühr für den eigenen Wohnbezirk ausgestellt werden kann. Auch die Kurzparkzonen werden stadtbürgertreffend vereinheitlicht. „Wie die meisten anderen modernen Großstädte Europas haben auch wir das Ziel, den motorisierten Individualverkehr weiter zu reduzieren und umweltfreundliche Alternativen auszubauen – neben Öffis sind das vor allem Radwege und verkehrsberuhigte Bereiche“, beschreibt Michael Ludwig die Offensiven in Richtung Mobilität und Nachhaltigkeit in Wien. Auch soll in Zukunft mehr auf Carsharing gesetzt werden. Neben privaten Anbieter*innen wie DriveNow bauen nun auch die Wiener Linien mit WienMobil auf Carsharing als Ergänzung des Netzes aus Bus, Bahn und U-Bahn. So wird es vermehrt Angebote geben, Autos auch abseits des privaten Pkws zu nutzen. „13 WienMobil Stationen wurden bereits errichtet, 2022 kommen bis zu 15 neue hinzu. 2025 werden es 100 WienMobil Stationen in ganz Wien sein, je nach Standort mit unterschiedlichen Angeboten – von Lethautos, Scooter oder Mopeds“, so Steinwendtner von den Wiener Linien zu den Ambitionen, das Angebot in Wien noch mehr auf individuelle Verkehrswege und Notwendigkeiten anzupassen.

DER ERSTE FAHRRAD-HIGHWAY

Auch Radabstellboxen und Radservicestationen werden Teil dieses Angebots. Vermehrt wird nun auf das Fahrrad als individuelles Transportmittel gesetzt. So lösen die Wiener Linien in diesem Jahr mit



dem Bikesharing-Dienst WienMobil Rad das Citybike Wien ab, das bisher Leihräder im öffentlichen Raum, über viele Stationen in der Stadt verteilt, anbot. Steinwendtner: „Bis zum Vollbetrieb im Herbst 2022 werden es insgesamt 3 000 Räder sein – damit wird die Anzahl der bisherigen Leihräder verdoppelt und das Netz auf alle Bezirke ausgeweitet.“ Dem Boom an Radfahrer*innen muss auch städteplanerisch Rechnung getragen werden. Denn immer noch sehen sich viele Radfahrende konfrontiert mit plötzlich endenden Radwegen und nicht ausreichendem Platz im Straßenverkehr; brenzlige Situationen mit Straßenbahnen und Autos sind so vorprogrammiert. Unter anderem auch deswegen entsteht in Wien nun der erste Rad-Highway. Die sieben Kilometer lange Rad-Schnellroute verbindet den Außenbezirk Donaustadt mit den Innenstädtischen Bezirken.

FLANIEREN AUF DEM BOULEVARD



Und die Fußgänger*innen? Über die letzten Jahre hinweg wurden immer wieder Straßen in verkehrsberuhigte Zonen umgewandelt. Neben Fußgängerzonen gibt es auch immer mehr Begegnungszonen, in denen Fußgänger*innen, Radfahrende und Pkws gleichwertig am Verkehrsgeschehen teilnehmen. Das bekannteste Beispiel ist die beliebte Einkaufsstraße Mariahilfer Straße, die 2015 von der Autostraße zur Fußgänger- und Begegnungszone wurde. Die Umbaupläne wurden hitzig diskutiert, vor allem die Autofahrer*innen gingen auf die Barrikaden, der Niedergang der Wirtschaft vor Ort wurde herbeibeschworen. Heute lieben es die Wiener*innen umso mehr, wieder durch den ehemaligen Jahrhundertwende-Boulevard zu flanieren und ausgiebig zu shoppen. Und so folgen immer mehr Straßen diesem Beispiel und erlauben es, den öffentlichen Raum zu Fuß zu erobern. Denn nichts macht man hier lieber, als bei den ersten Sonnenstrahlen auf die Straßen zu strömen – sei es zum Schaufensterbummel, sei es, um in einem der vielen Gastgärten zusammenzukommen. Kann man sich abends dann nicht fröhlig genug von seiner Lieblingsbar losreißen, ist das glücklicherweise kein Problem. Denn ein Netz an Nachtbussen – an Wochenenden auch die nachts fahrenden U-Bahnen – bringt einen immer wieder gut nach Hause.

Mariahilfer Straße
wurde 2015 zur
Fußgänger- und
Begegnungszone
umgebaut.