

Zukunftsgespräche der WUA „Wien 2030 – coole Stadt am heißen Planeten!“

Zusammenfassung der Diskussionsrunde vom 27. Jänner 2010 „Was bewegt – Energie und Mobilität 2030“

Urbane Strukturen wie auch Wien haben absolut gesehen sowohl einen hohen Energieverbrauch als auch ein hohes Verkehrsaufkommen. Dennoch sind sie, bricht man diese Kenngrößen auf die einzelnen Individuen herunter, wesentlich effizienter als dünn besiedelte Gebiete. Die Stadt produziert also auf Grund ihrer Form einen lokalen starken Nutzungsdruck, der sich in den betrachteten Teilbereichen in einem hohen Bedürfnis an Ressourcen niederschlägt. Die Ausnutzbarkeit der Ressourcen ist aber auf Grund der verdichteten Struktur optimal möglich.

Die zukünftig zu erwartende Verknappung von Energie aus den heute dominanten Energieträgern, ist für die Stadt eine zweifache Herausforderung. Einerseits beruht das Funktionieren von Städten auf der weitgehend flächenentkoppelten Verfügbarkeit von Ressourcen jeglicher Art, andererseits ist die Verbesserung ohnehin effizienter aber entsprechend großer und dadurch änderungsresistenter Strukturen notwendig.

Betrachtet man die technischen Potenziale für die Verwendung erneuerbarer Energieträger und ihre Auswirkungen auf die Umwelt, sind die Nutzung der Sonnenenergie, der Erdwärme und in beschränkter Weise der Windenergie und der Biomasse verfügbar. Eine Verbesserung der bestehenden Energieversorgungsketten bedarf, betrachtet man das Jahr 2030, Änderungen, die sich heute zumindest in konkreten Planungsphasen befinden. Unter diesem Gesichtspunkt ist eine relevante Umstellung auf die oben angeführten Energieträger bis zum betrachteten Zeitpunkt nicht zu erwarten. Die in diesem Jahrzehnt angekündigte „grid parity“ bei Strom aus PV-Modulen kann sich zwar positiv auswirken, wird aber zu keiner Ausschöpfung der Potenziale in diesem wichtigen Bereich führen.

Der kosten- und ressourceneffizienteste und damit wichtigste Maßnahmenbereich ist die Minimierung des Verbrauchs durch Effizienzsteigerung und der verantwortungsvolle Umgang mit Energie. Dazu werden steigende Preise, aber auch in nicht zu vernachlässigendem Ausmaß ordnungspolitische Maßnahmen sowie Anreizsysteme und Bewusstseinsbildung beitragen.

Eine Änderung des Mobilitätsverhaltens, respektive des Modalsplit, ist ohne geänderte Rahmenbedingungen und eine Änderung der emotionalen Besetzung des Umgangs mit Mobilität nicht zu erwarten. Dennoch ist, wenn auch auf niederem Niveau mit einer Steigerung der Radverkehrs, wie sie bereits im vergangenen Jahrzehnt stattgefunden hat, zu rechnen. Auch ist bei entsprechender Verfügbarkeit ein Erreichen eines etwa 20-prozentigem Anteils an Elektrofahrzeugen im motorisierten Individualverkehr – der öffentliche Verkehr ist weitgehend elektrifiziert – im Jahr 2030 zwar optimistisch, aber möglich.

Moderne Mobilität muss und wird auf den Säulen des rationalen Gebrauches des jeweils vorteilhaftesten Verkehrsträgers und der gleichberechtigten Nutzung des verfügbaren Raumes durch Alle ruhen. So wird bereits jetzt in den Planungen, welche auf Grund der Nutzungsdauern zu einem nicht unbeträchtlichen Teil die Verkehrsrealität des Jahres 2030 bestimmen wird, die Reservierung großer Flächen für den höchst ineffizienten, motorisierten Individualverkehr relativiert. Eine nachhaltige Entwicklung im Verkehrsbereich erfordert eine forcierte Entwicklung des Umweltverbundes. Zu diesem Zweck muss diesem etwa durch gemeinsame Nutzungskonzepte von Verkehrsflächen durch alle Verkehrsarten der notwendige Raum geschaffen werden.