

Zwischen Asphalt und Aufbruch: auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität

LVA 259.102 Alltagswissenschaften und Mensch-Technik-Beziehungen
09.01.2025

Barbara Laa, Ulrich Leth

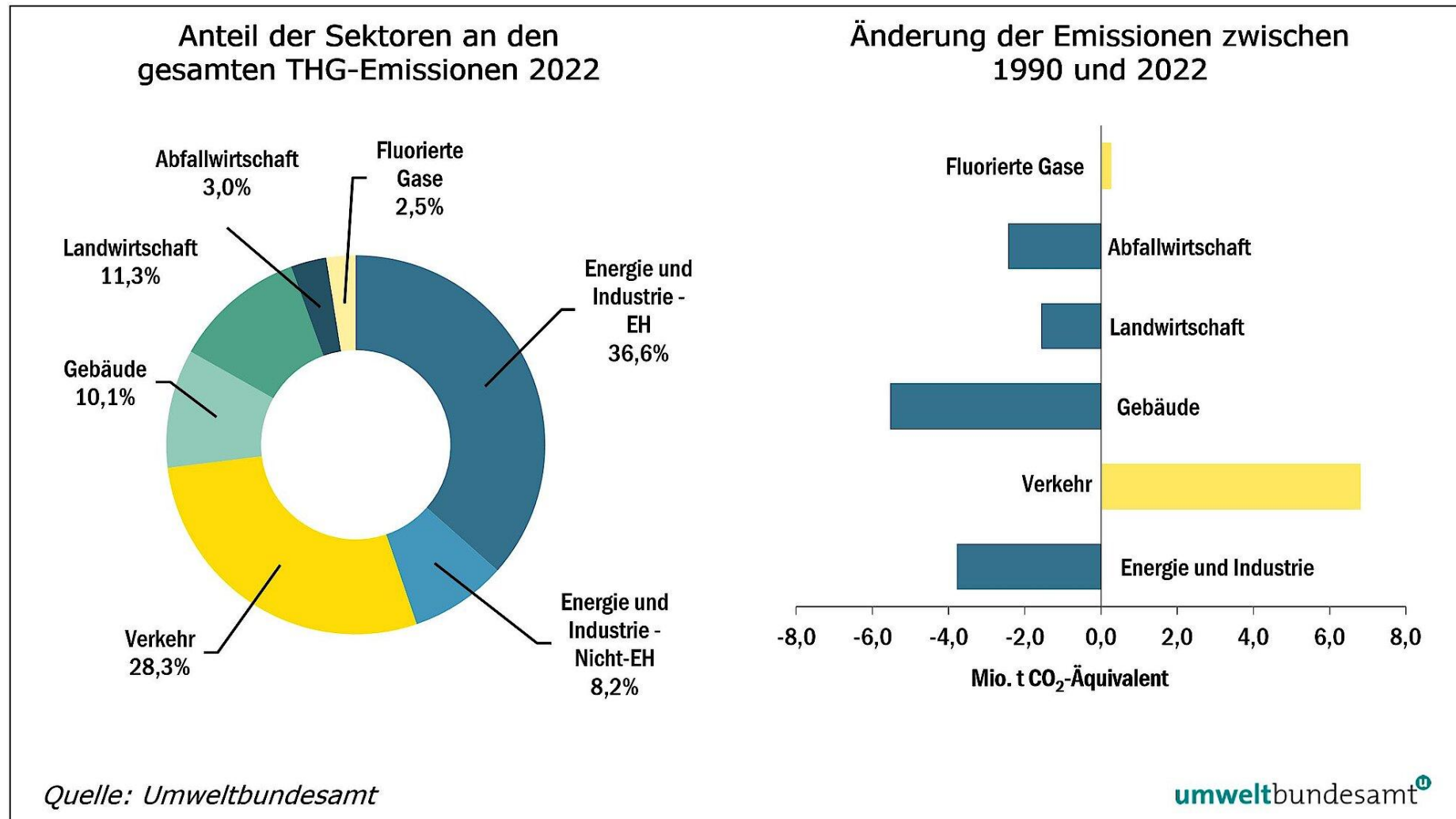
30 people getting a coffee 🇺🇸

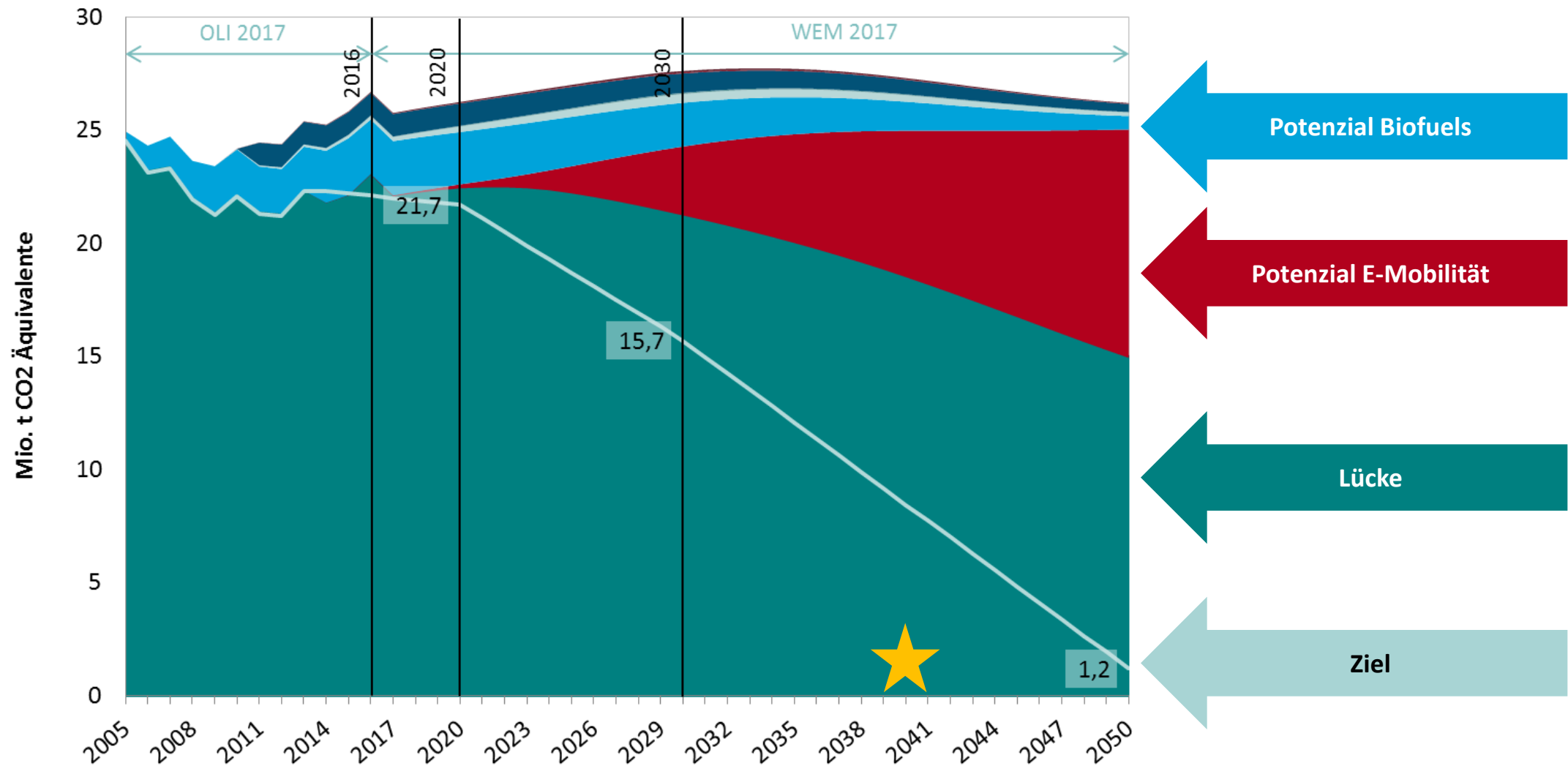
vs.

30 people getting a coffee 🇫🇷



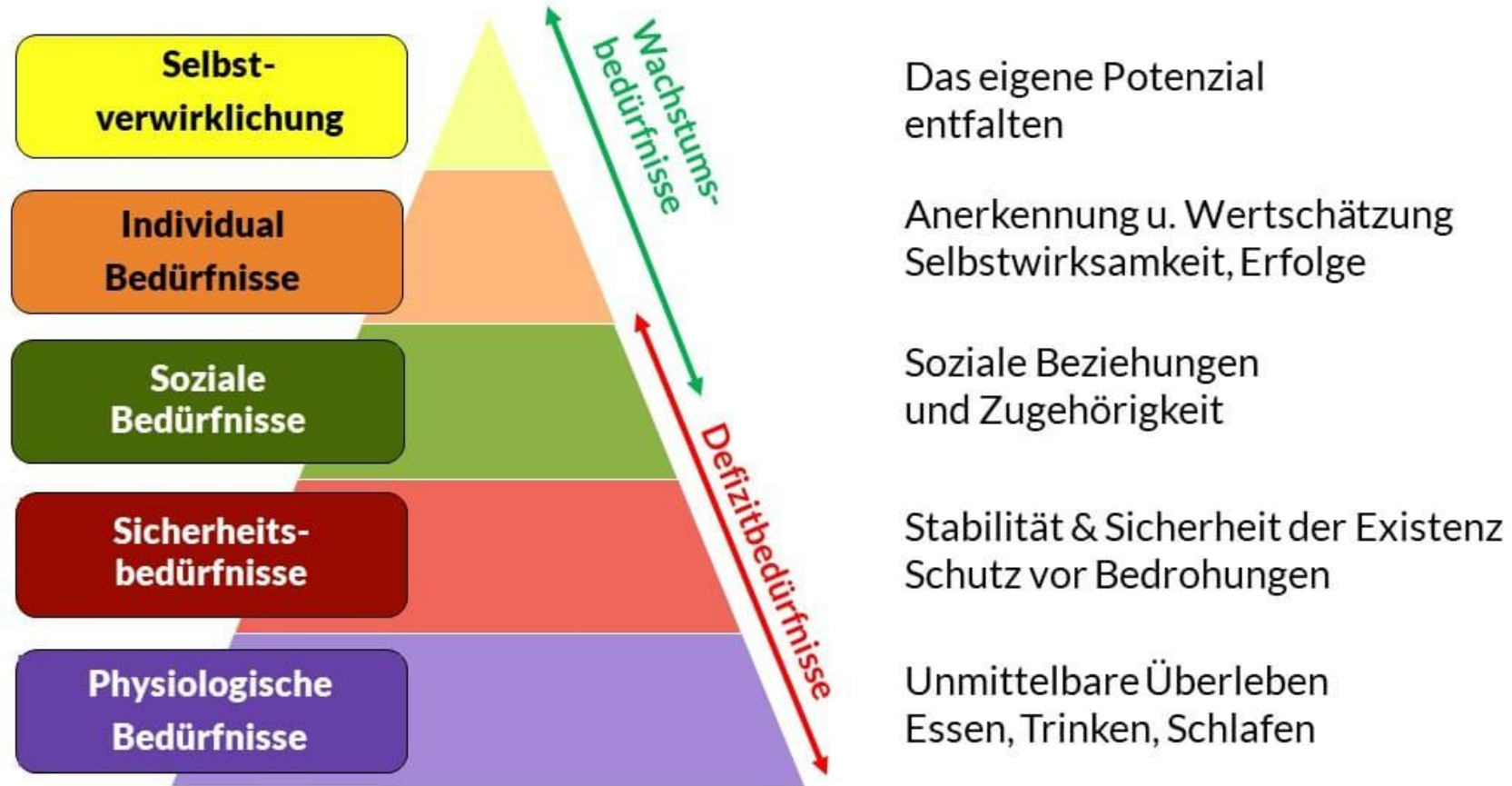
- THG-Emissionen und Nachhaltigkeitsziele Verkehr
- Grundlagen der Alltagsmobilität und der Verkehrsplanung
- Technische Innovationen als Lösung?
- Systemische Lösungsansätze
- Einbettung in Politik





Warum sind wir (wie) mobil?

Bedürfnispyramide (nach A. Maslow)





Enter the code to join

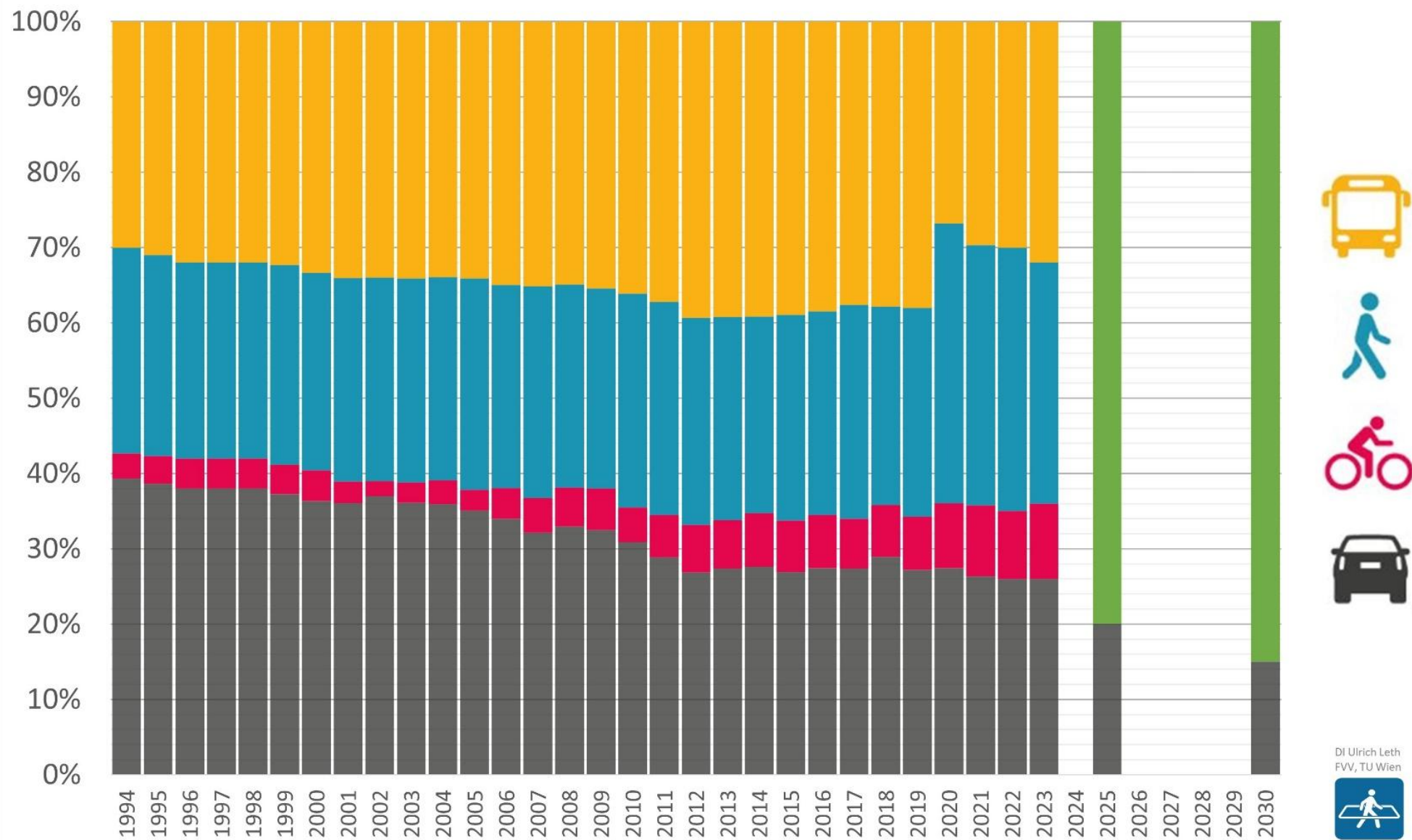
It's on the screen in front of you

6167 5372

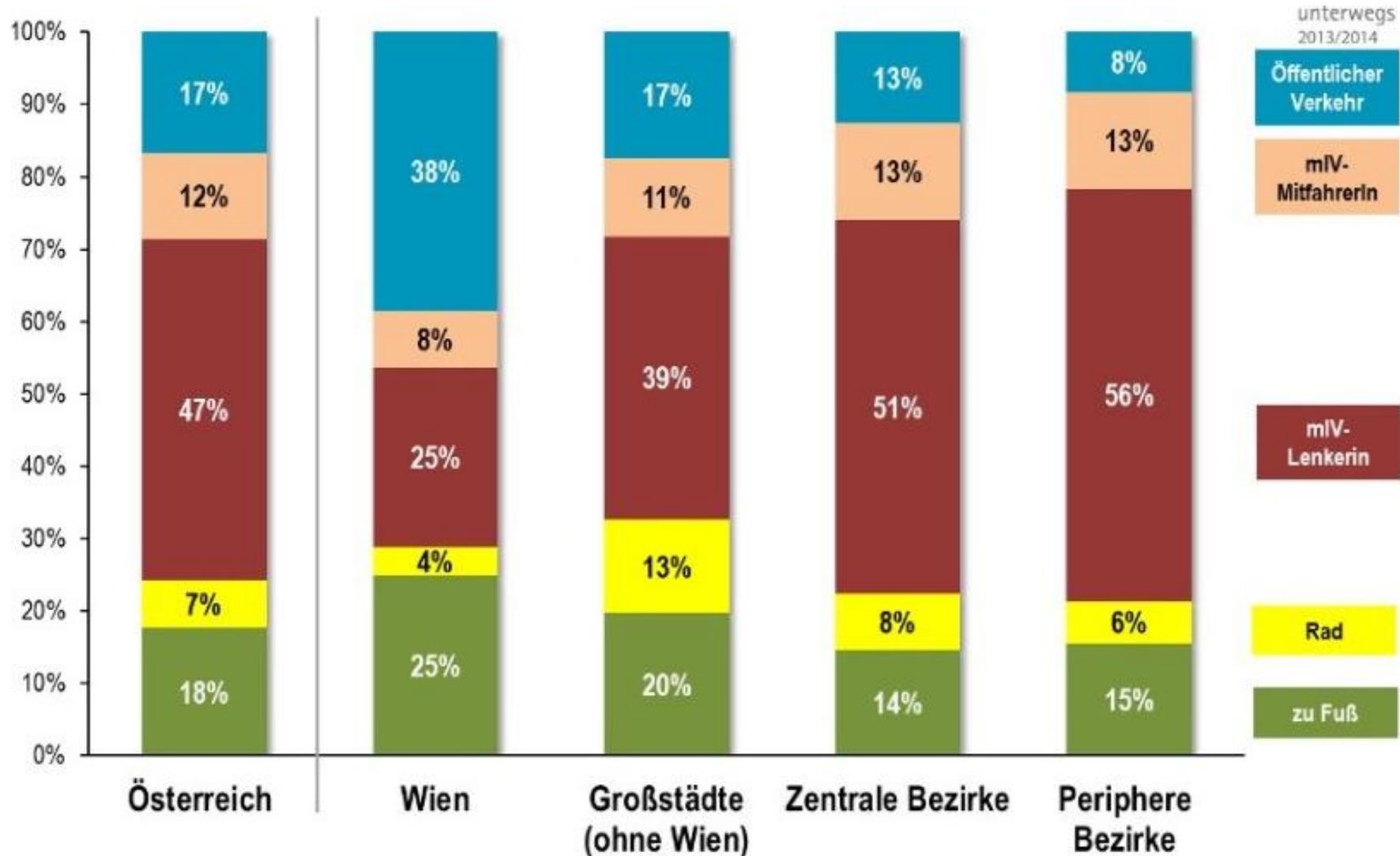
Join



Modal Split Wien



Modal Split – räumliche Unterschiede



mIV: motorisierter Individualverkehr (PKW, Motorrad, Moped etc.);

Gliederung der Bezirke: siehe Karte zu den Raumtypen

Wochentag; Werktage; Jahreszeit: Gesamtjahr; Stichprobe n=145.483 Wege

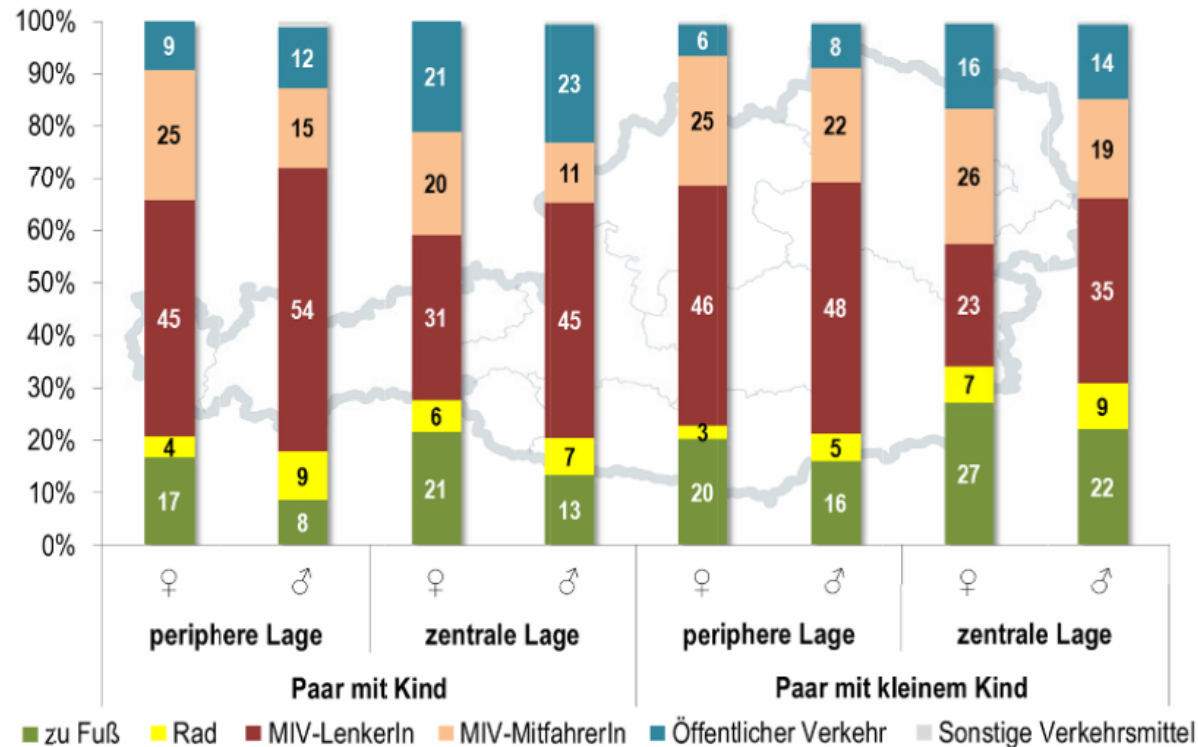
Abbildung 7: Hauptverkehrsmittel von Haushalten mit Kind(ern)

Befragung: infas / TRICONSULT
Hochrechnung, Grafik: HERRY
QS: BOKU-Ive / ZIS+P
Auswertung: SORA

Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel
(Modal-Split) in [Prozent]

Wochentag:
Jahreszeit:
Kategorien:
Stichprobe:

alle Tage
Gesamtjahr
HH x Lage x Geschlecht
n= 48.677 Wege



Quellen: SORA; Österreich unterwegs 2013/2014



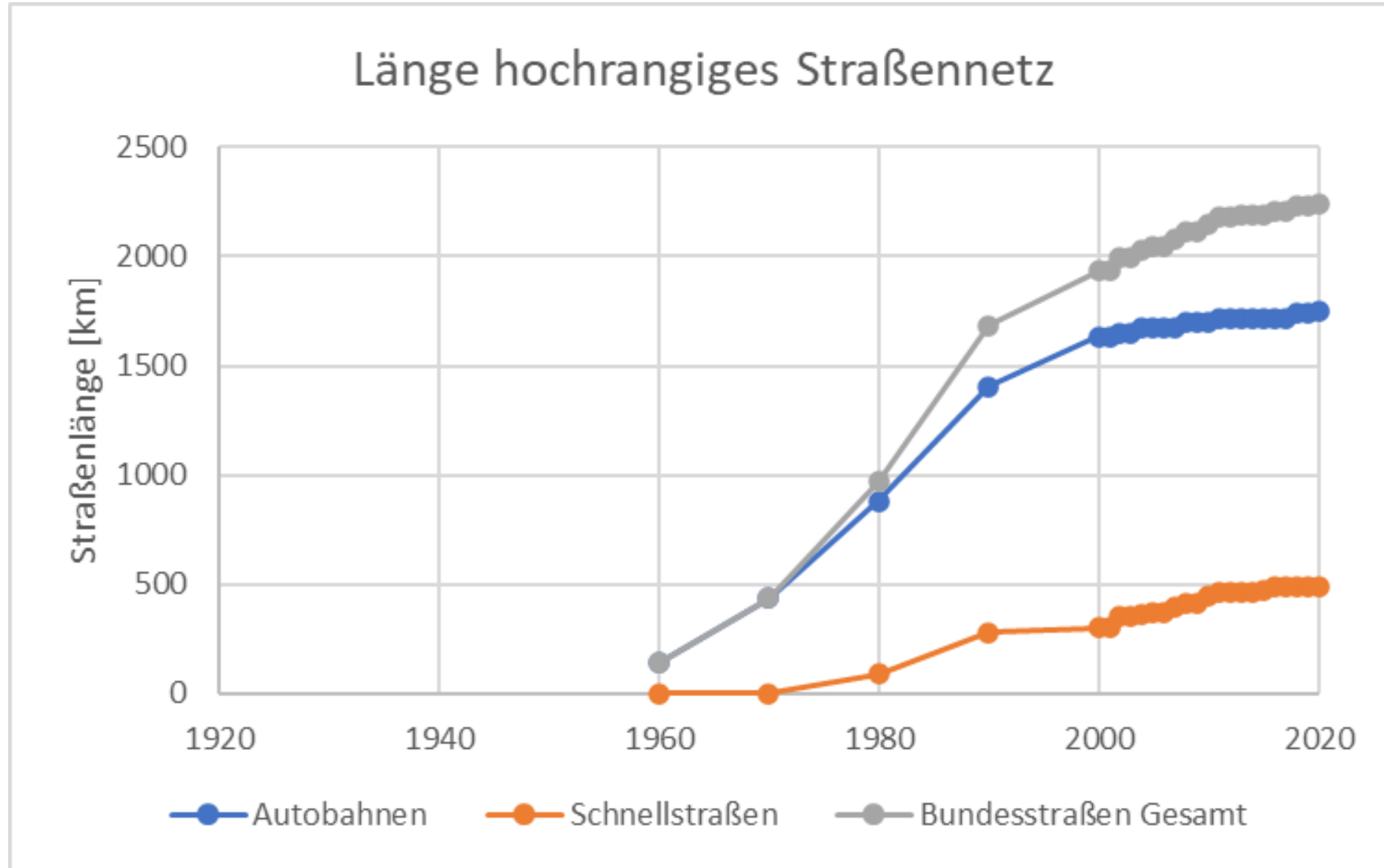
Enter the code to join

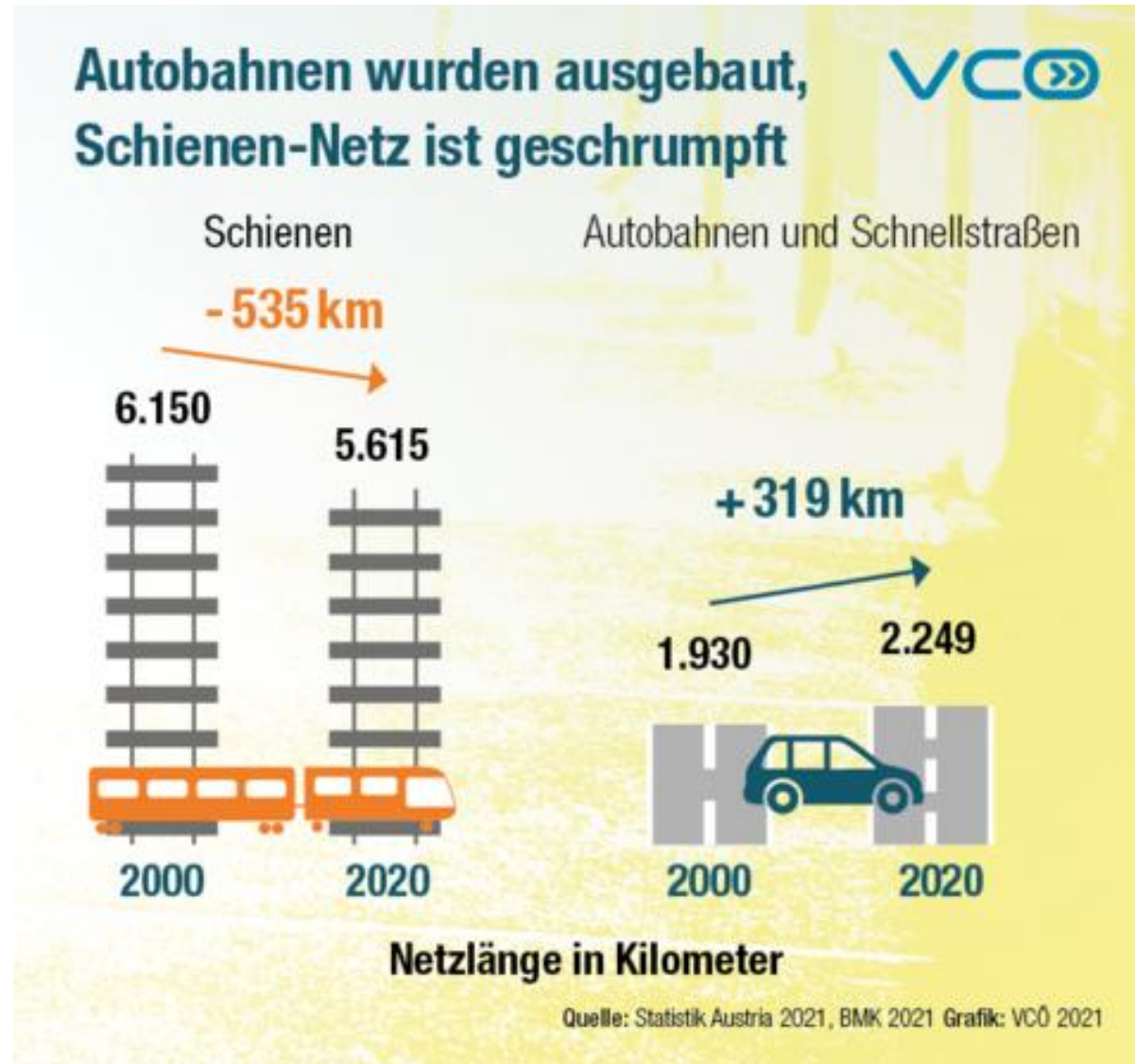
It's on the screen in front of you

6167 5372

Join

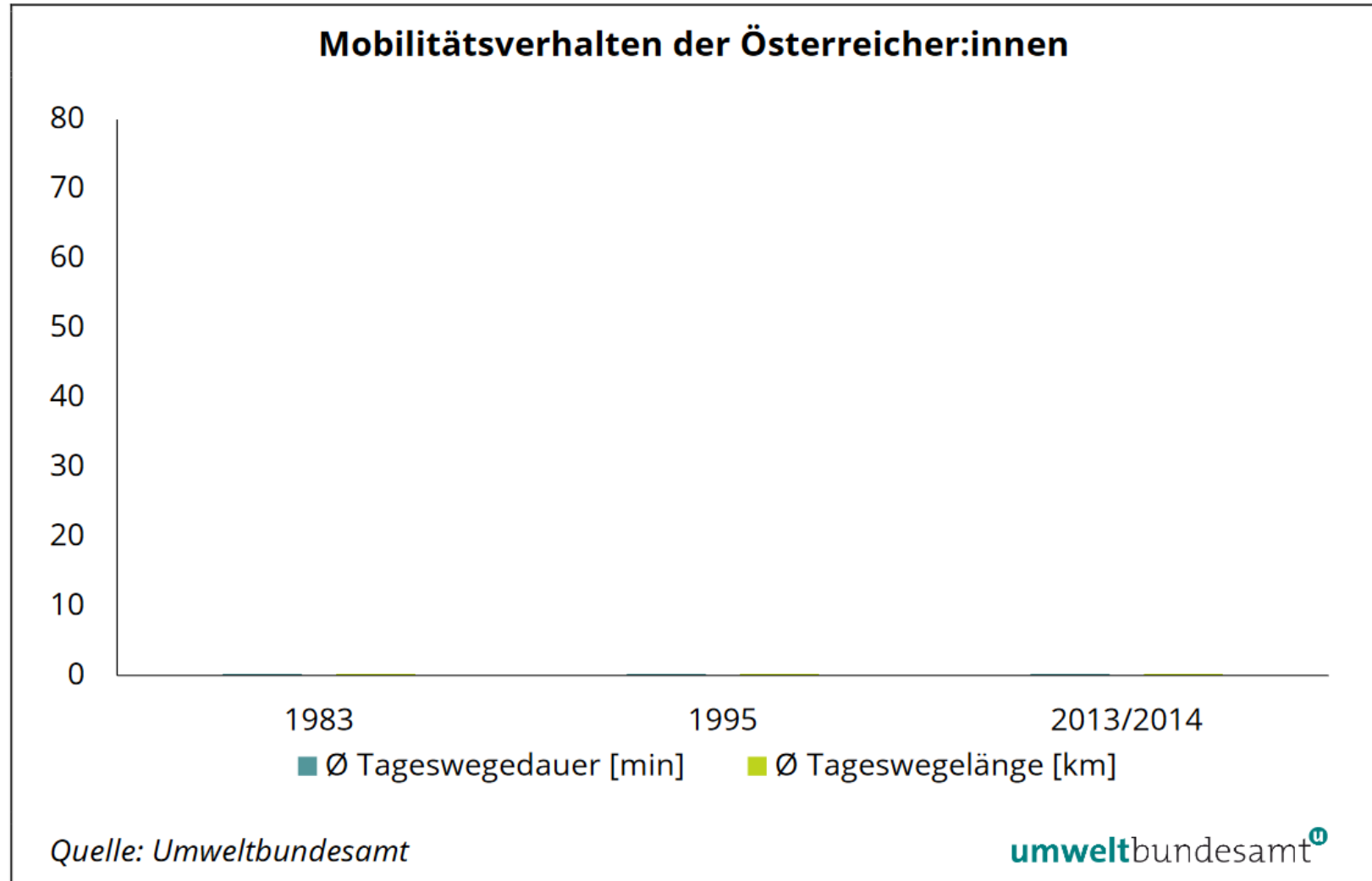




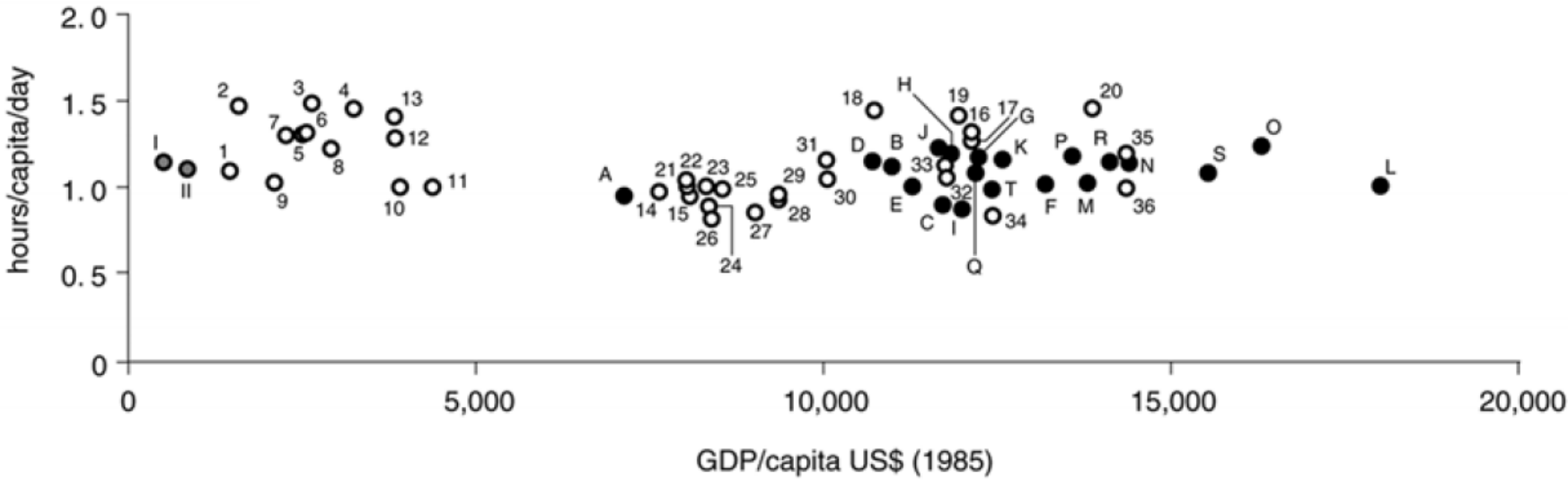


Reisezeiteinsparung?

Abbildung 7:
Mobilitätsverhalten der
Österreicher:innen 1983,
1995 und 2013/2014
(Hiess, 2007, Herry et al.,
2007, BMVIT, 2016).

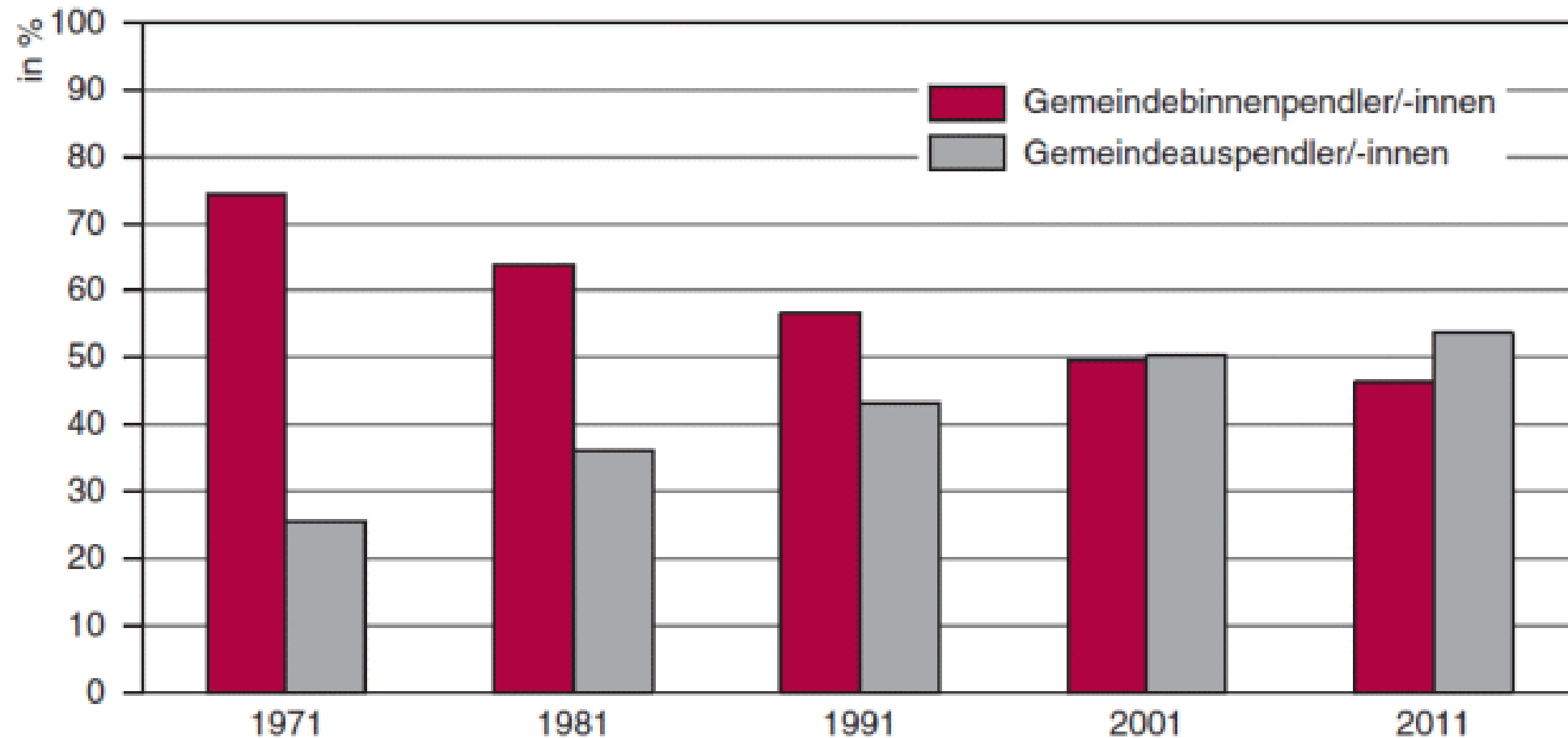


Quelle: Umweltbundesamt. Transition Mobility 2040. Entwicklung eines Klima- und Energieszenarios zur Abbildung von Klimaneutralität im Verkehr 2040.



Die Pendeldistanzen nehmen zu

Erwerbspendlerinnen und -pendler von 1971 bis 2011
nach Entfernungskategorie



Q: STATISTIK AUSTRIA, Volkszählungen 1971 bis 2001, Registerzählung 2011. Erstellt am 04.11.2013.

Die Zersiedelung nimmt zu ...

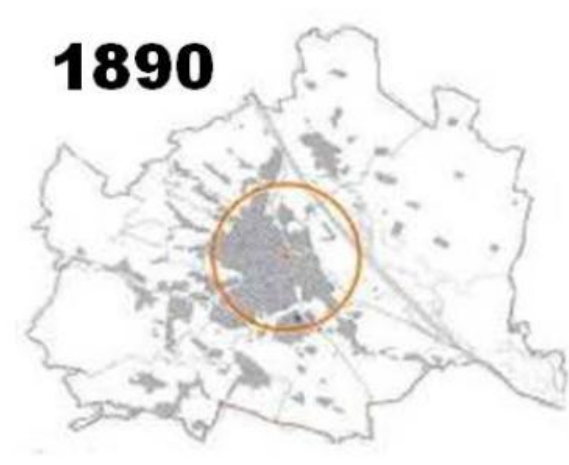


Halbstundenzone mit
Stephansdom als
Ausgangspunkt

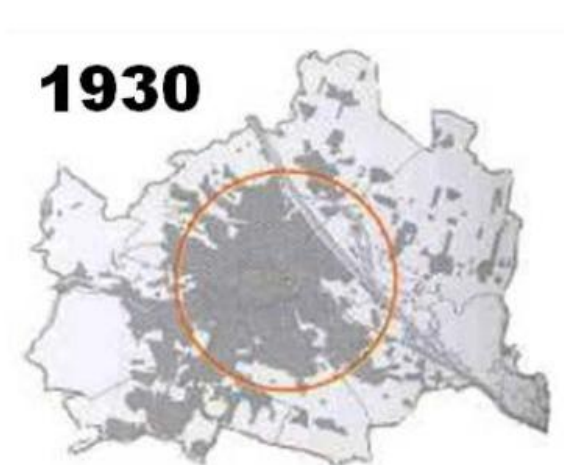
1870



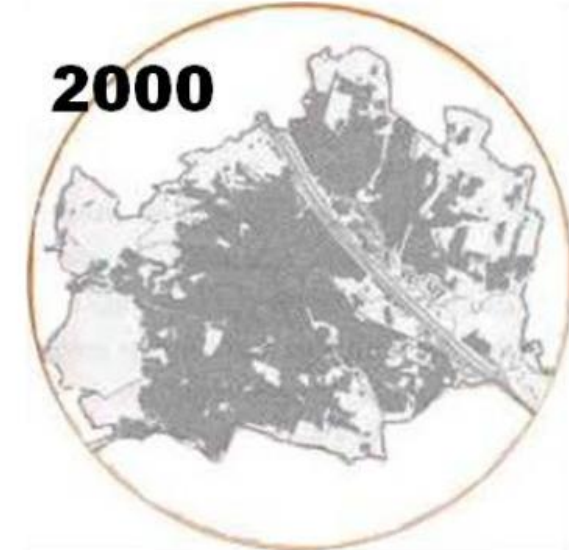
1890



1930



2000

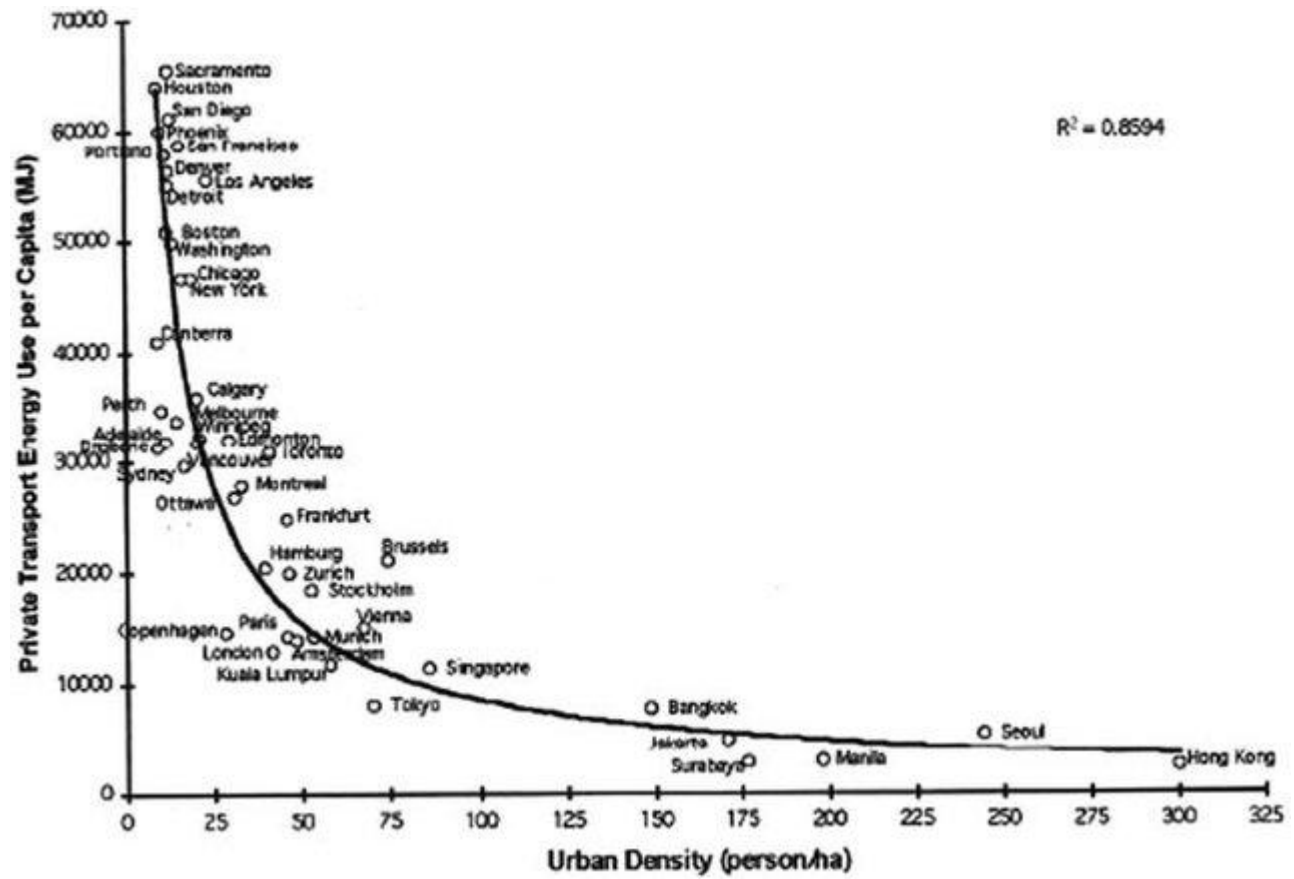
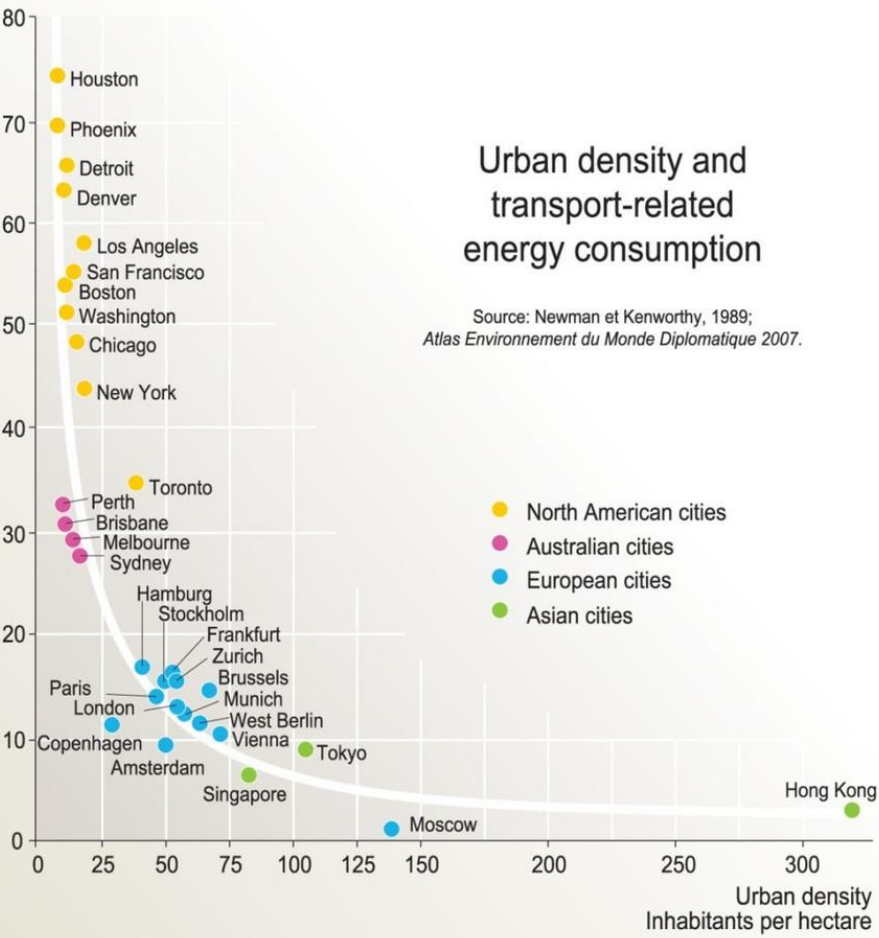


Quelle: (Békési, 2005)

... und mit ihr die Autoabhängigkeit

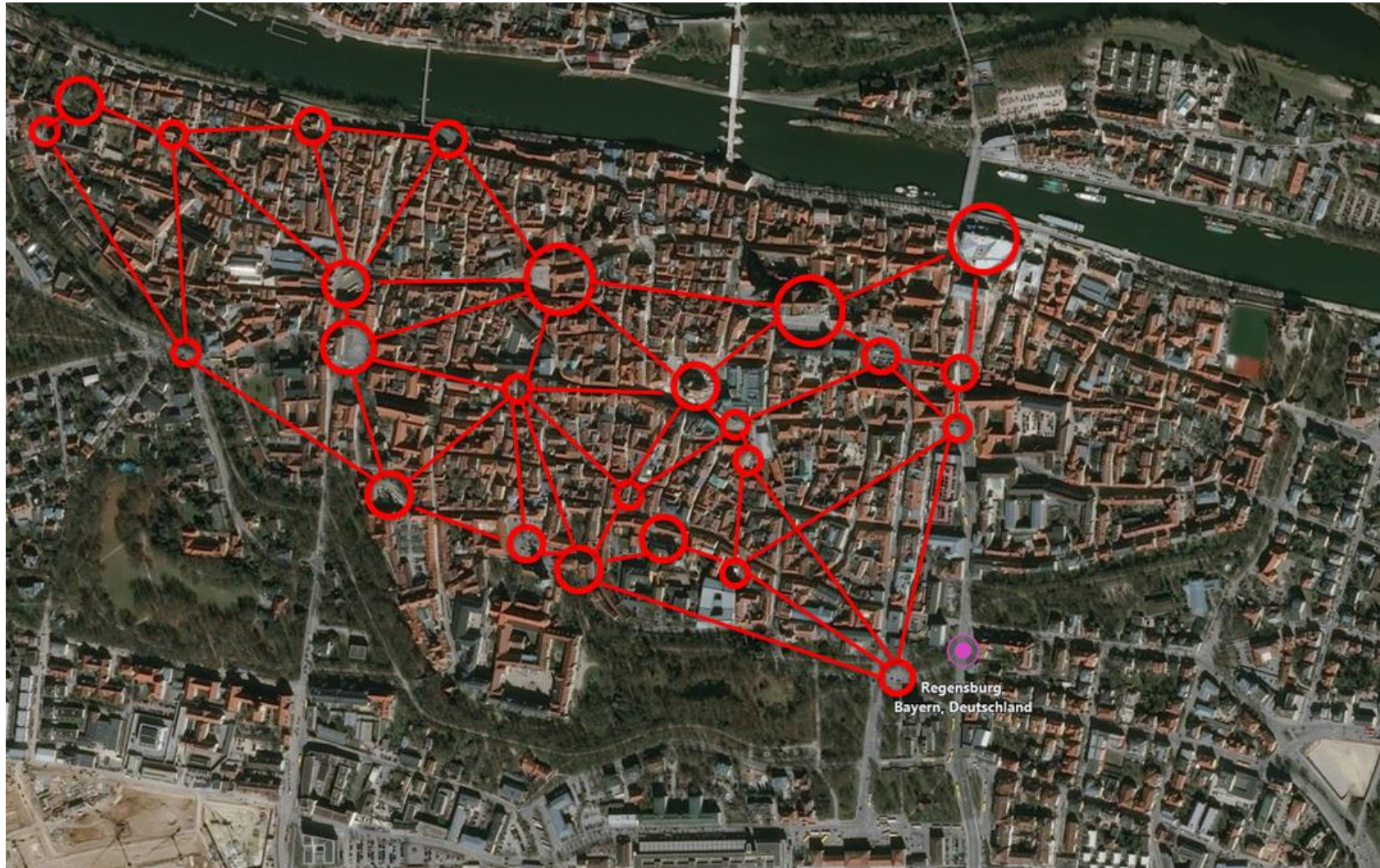


Transport-related energy consumption
Gigajoules per capita per year



Quelle: Urban density versus energy use, 1990 (Source: Newman and Kenworthy, 1999, p. 101).

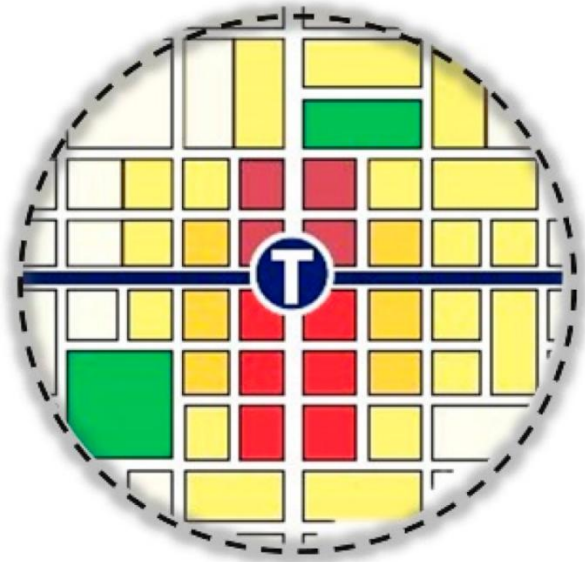
Fußgängerstädte sind dicht



Der öffentliche Verkehr braucht Dichte

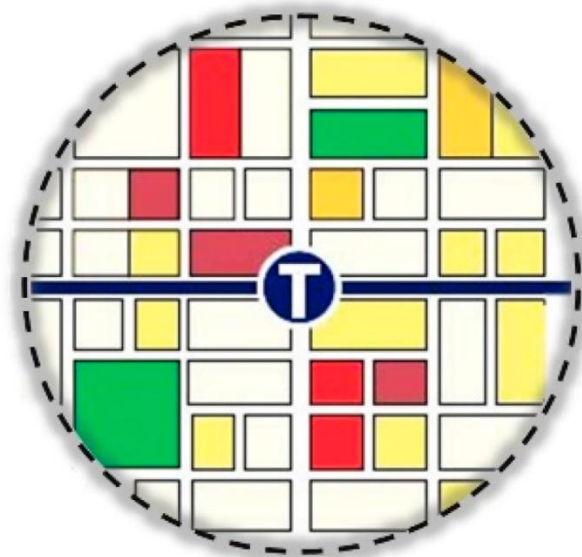


Transit-oriented development



Land uses planned
around transit

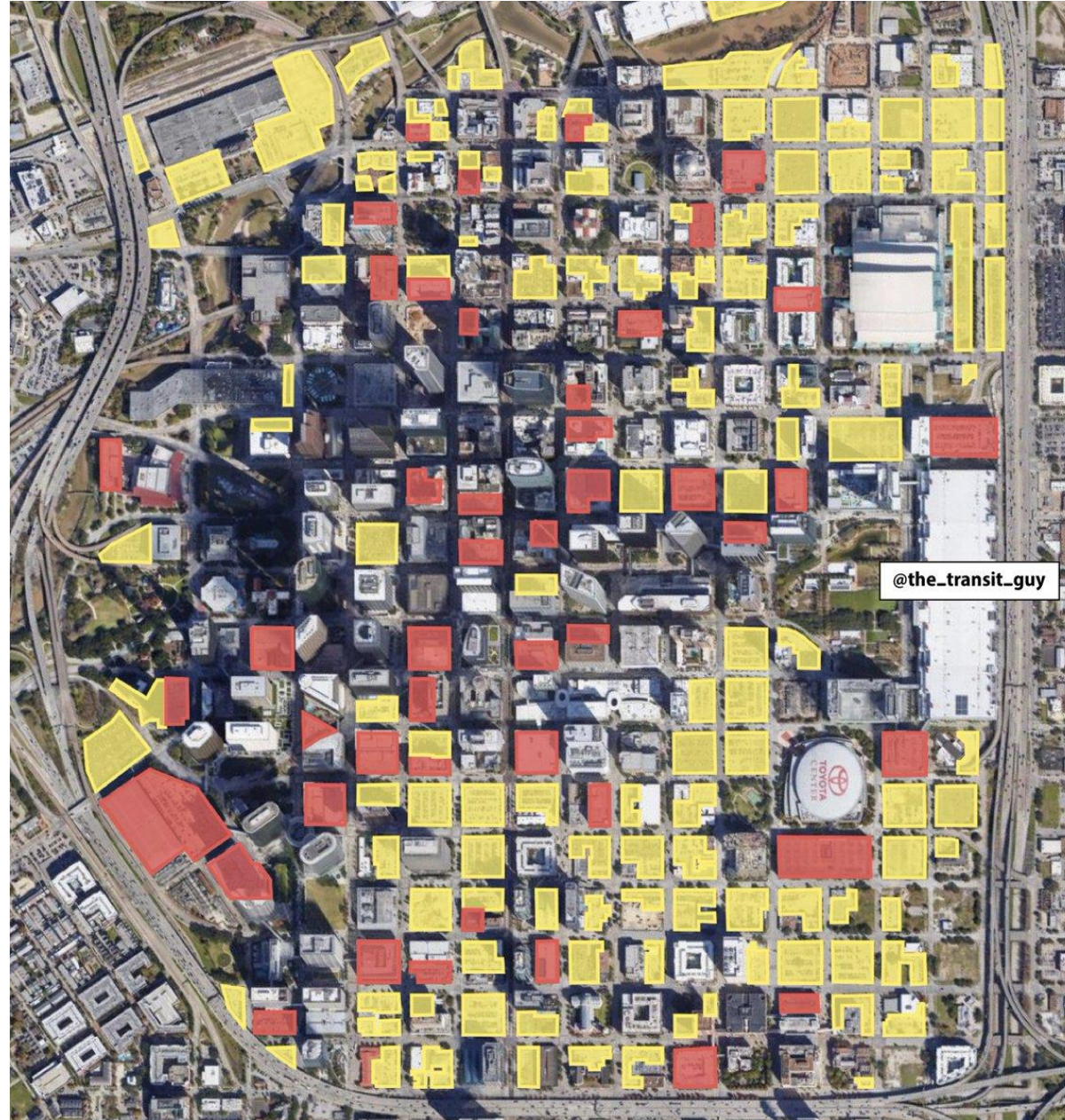
Non-transit-oriented development



Land uses not planned
around transit

- Low density residential
- Medium density residential
- High density residential
- Commercial
- Mixed Use
- Park
- Transit stop
- Transit route
- 10-minute walk

Das Auto zerstört Dichte





Toledo, Spanien: Kompakte mittelalterliche Stadt mit Mischnutzungen



Atlanta, Georgia (USA): zersiedelte, monofunktionale Struktur



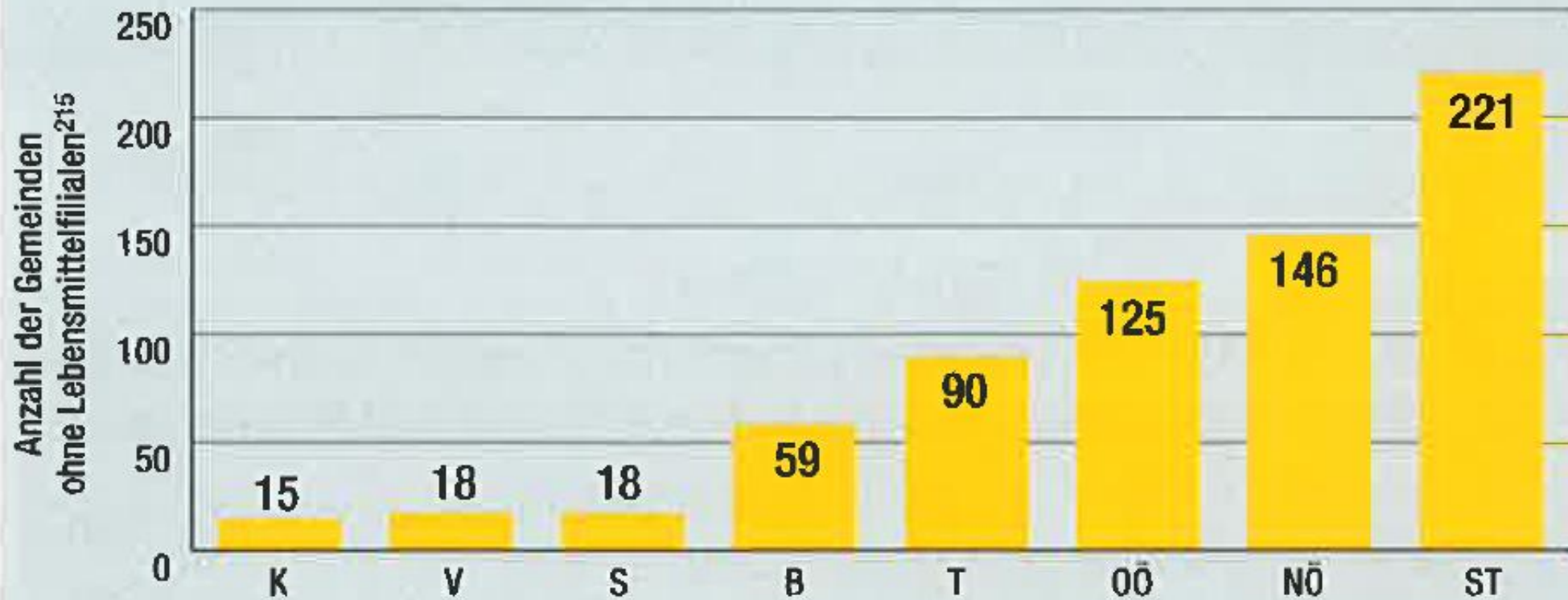


Eggenburg/Horn

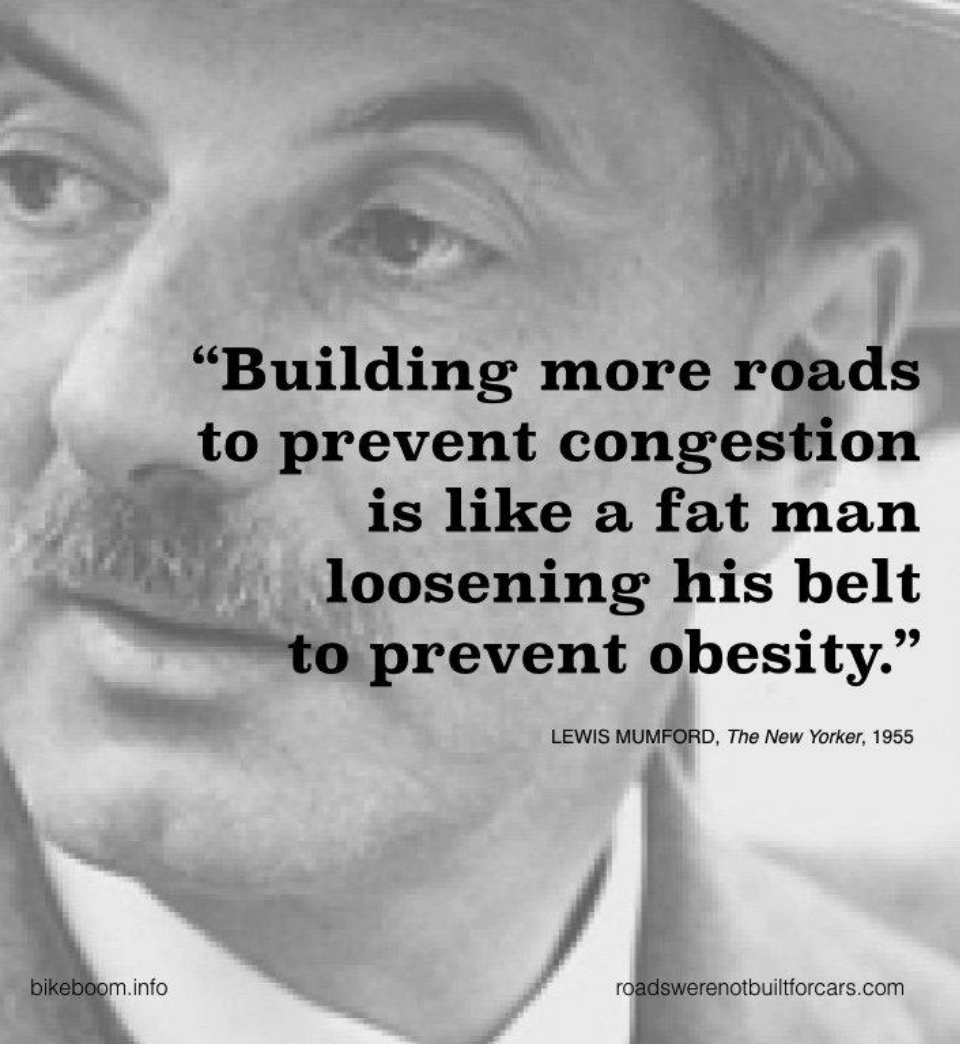


Jede vierte Gemeinde in Österreich hat keine Lebensmittelfiliale

VCÖ



Quelle: Regiodata 2010¹³⁶ Grafik: VCÖ 2011



**“Building more roads
to prevent congestion
is like a fat man
loosening his belt
to prevent obesity.”**

LEWIS MUMFORD, *The New Yorker*, 1955

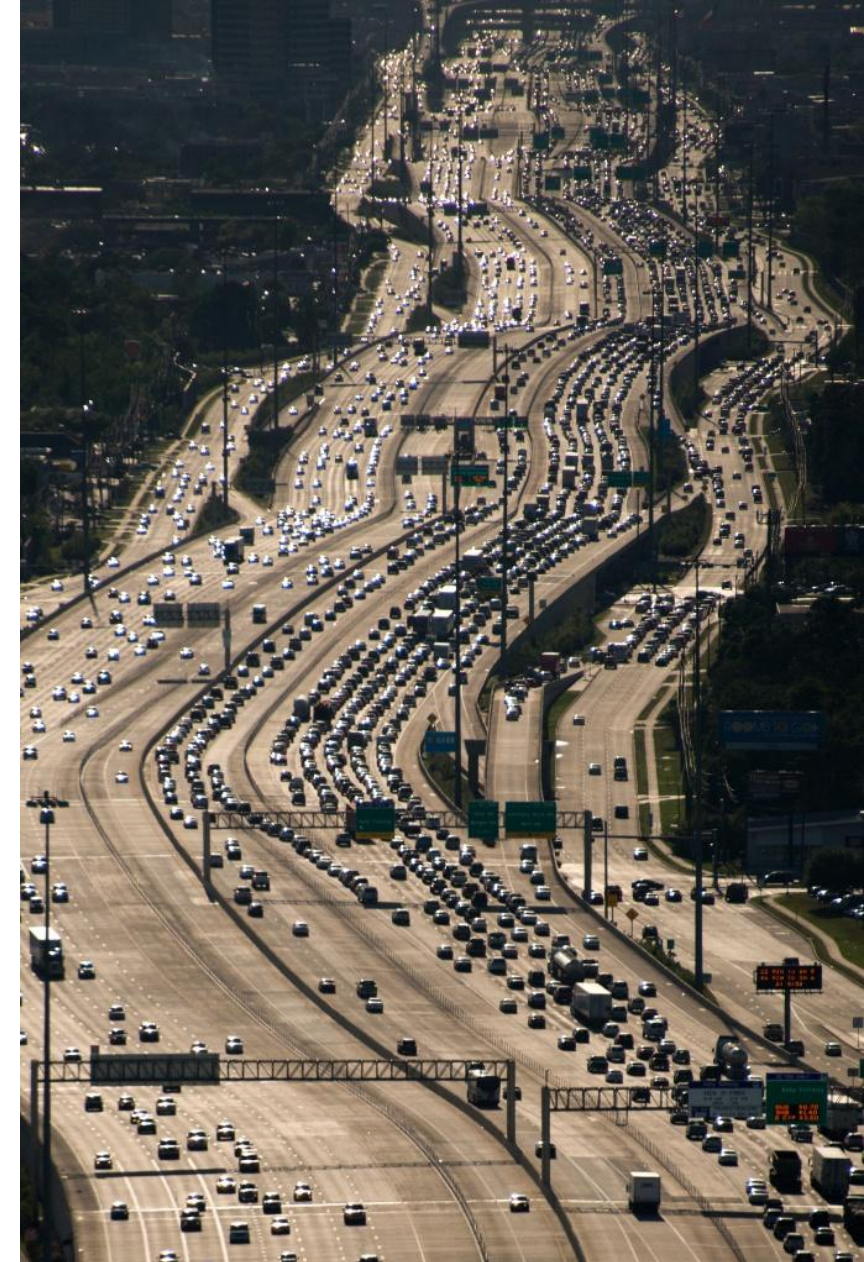
bikeboom.info

roadswerenotbuiltforcars.com

THE SKY LINE *The Roaring Traffic's Boom—III*

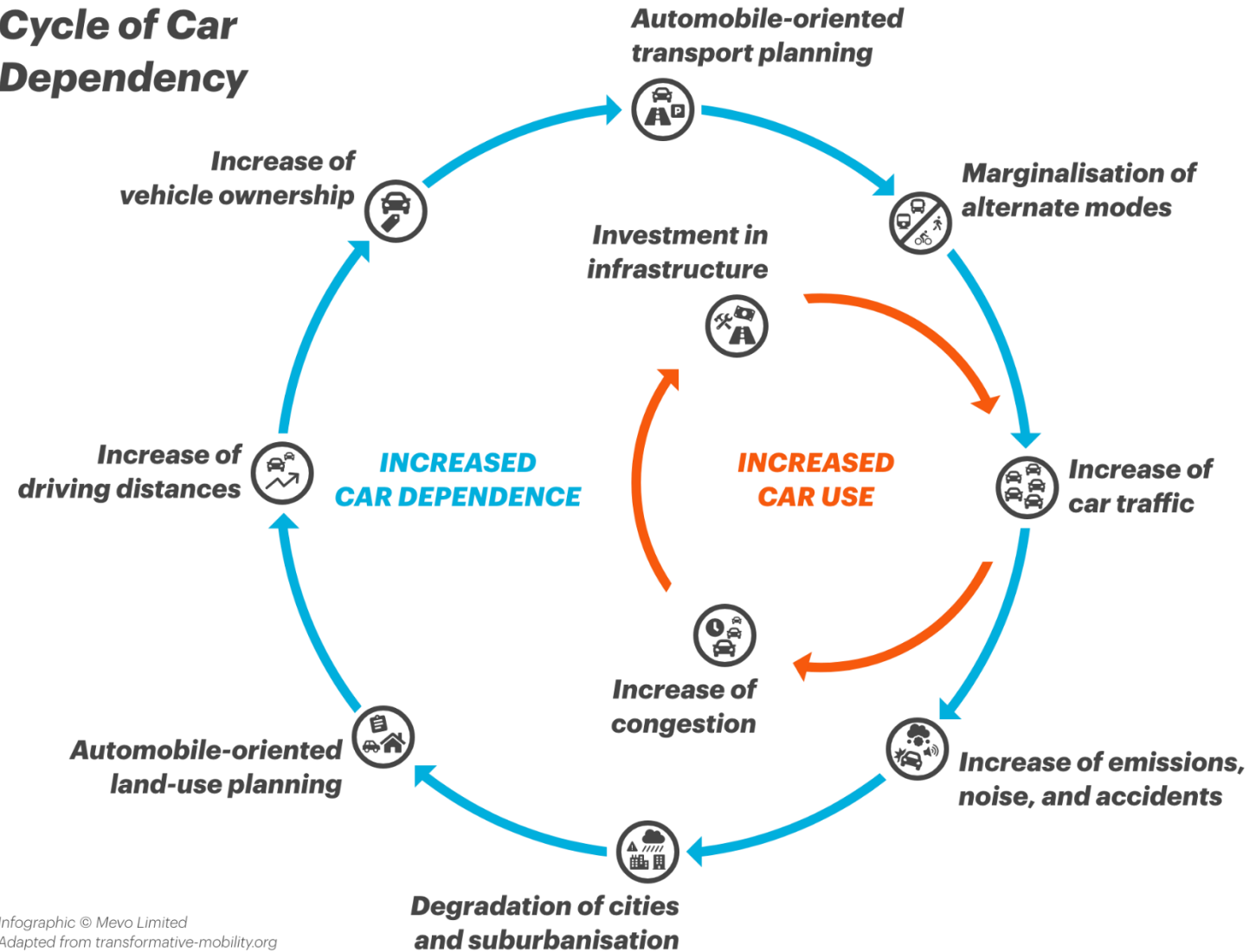


MOST of the fancy cures that the experts have offered for New York's congestion are based on the innocent notion that the problem can be solved by increasing the capacity of the existing traffic routes, multiplying the number of ways of getting in and out of town, or providing more parking space for cars that should not have been lured into the city in the first place. Like the tailor's remedy for obesity—letting out the seams of the trousers and loosening the belt—this does nothing to curb the greedy appetites that have caused the fat to accumulate. The best recent book on the subject, “Urban Traffic,” by Robert B. Mitchell and Chester Rapkin (Columbia University), takes quite another view—that traffic is but one “function of land use,” which is to say that streets and highways should not be treated as if they existed in a desert inhabited only by motorcars. How different that attitude is from the prevalent conception, as succinctly summarized by a one-time city-planning commissioner: “The main purpose of traffic (surely) is to enable a maximum



Der Teufelskreis

Cycle of Car Dependency



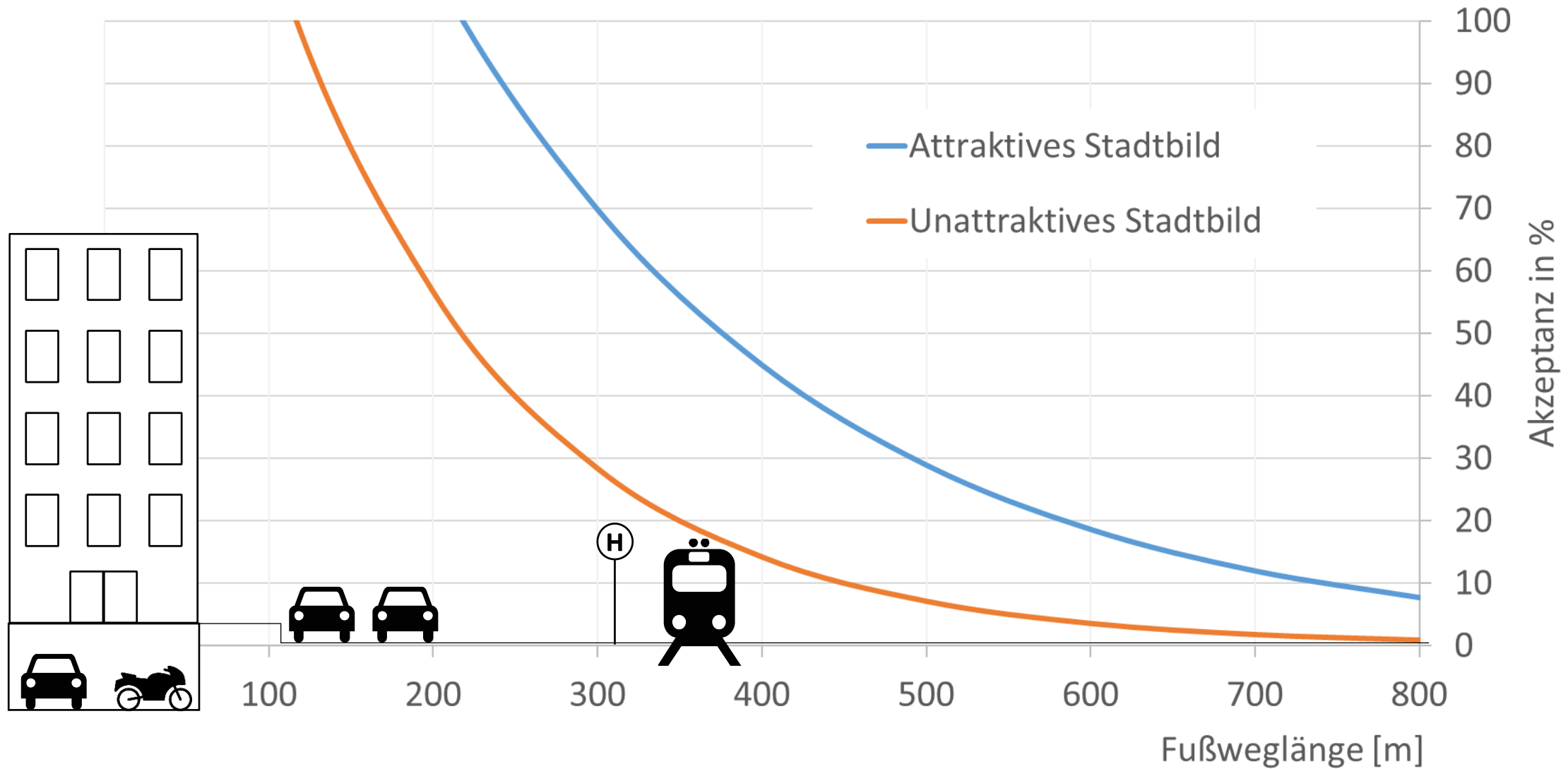
Infographic © Mevo Limited
Adapted from transformative-mobility.org

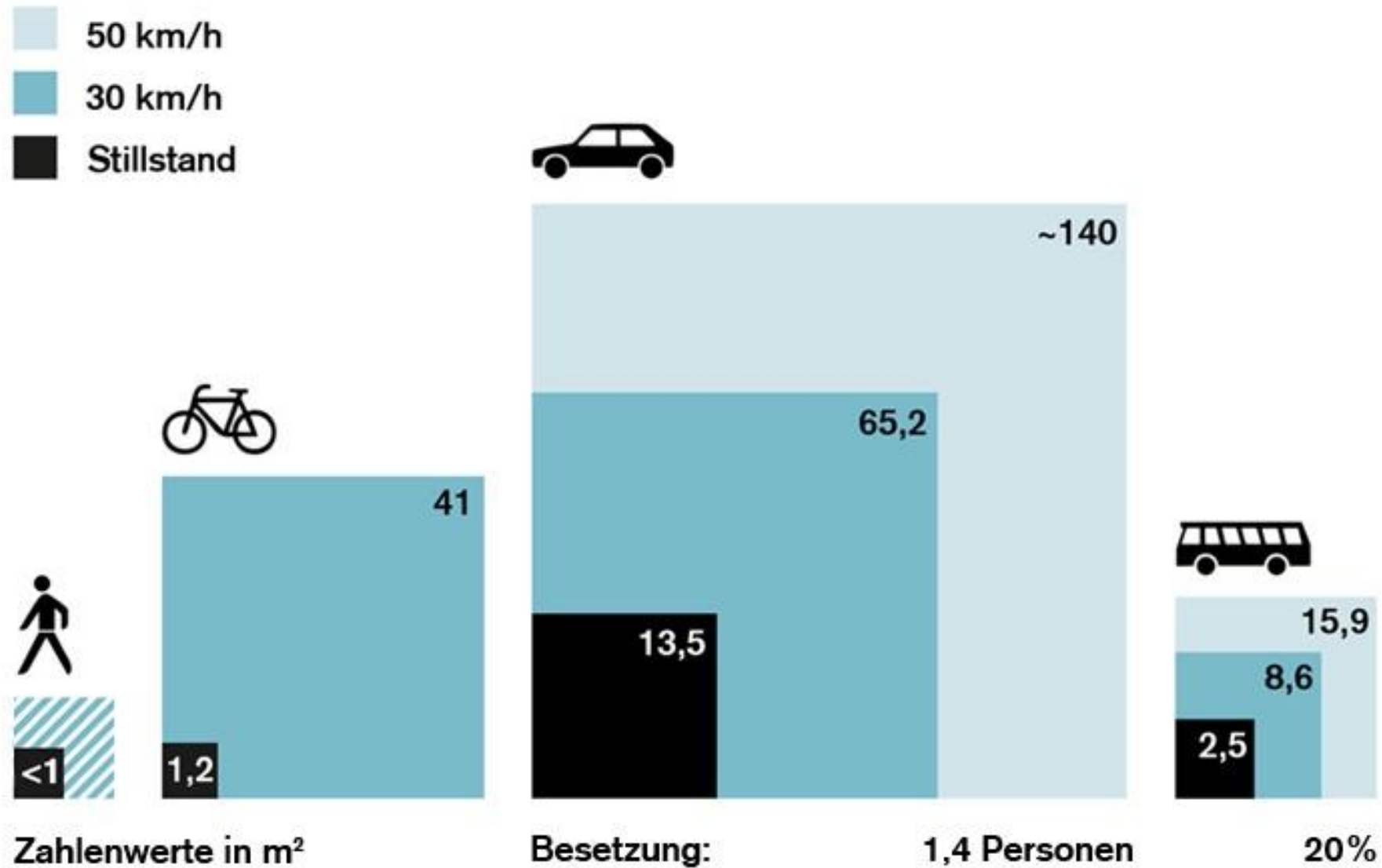
#WorstOfGehsteig





Akzeptanz Fußweglänge





Pkw

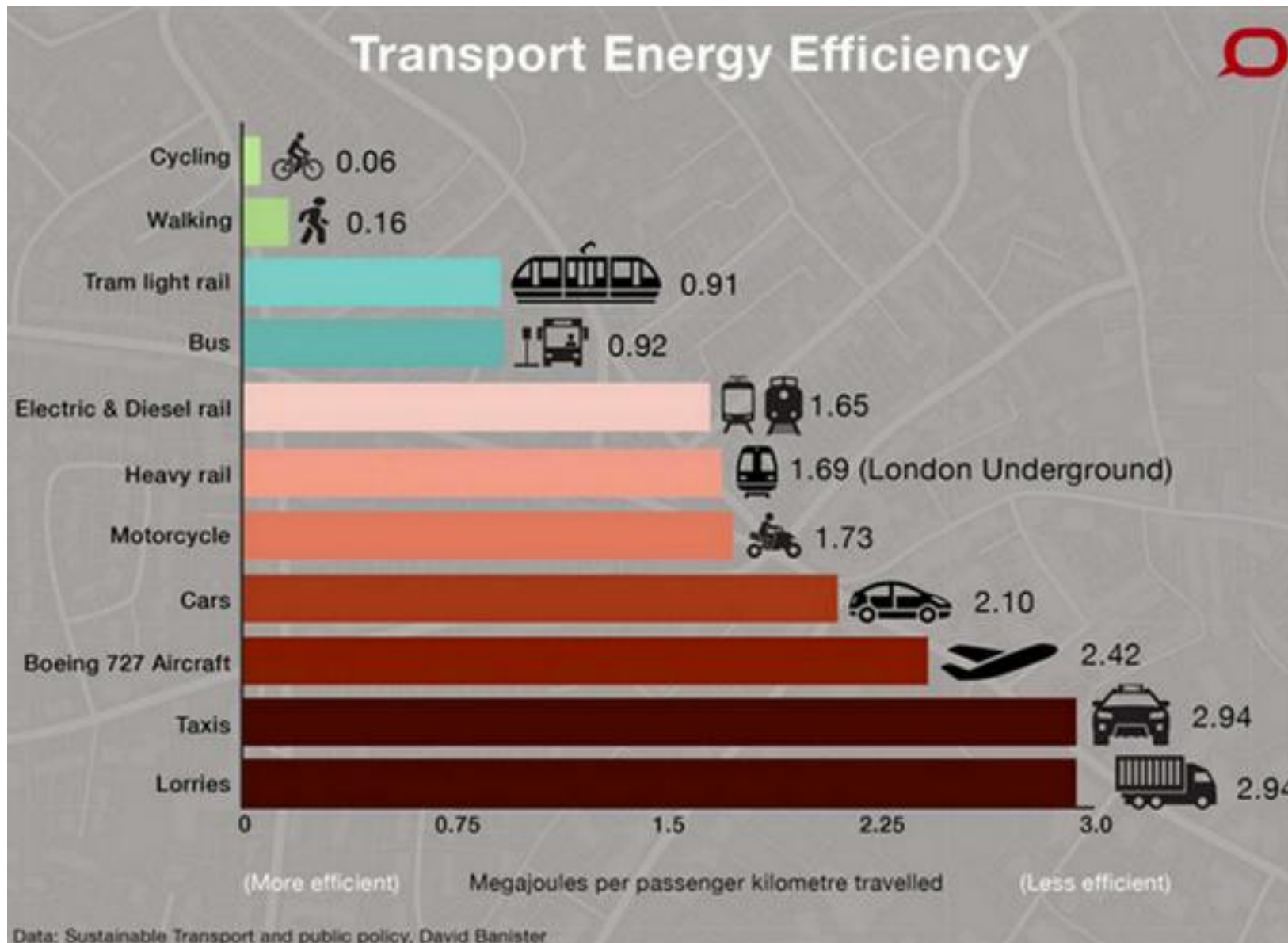
Fahrräder

Fußgänger:innen

E-Autos

Autonome Autos







10,8c/km
Kosten



4,3c/km
Kosten



2,9c/km
Kosten



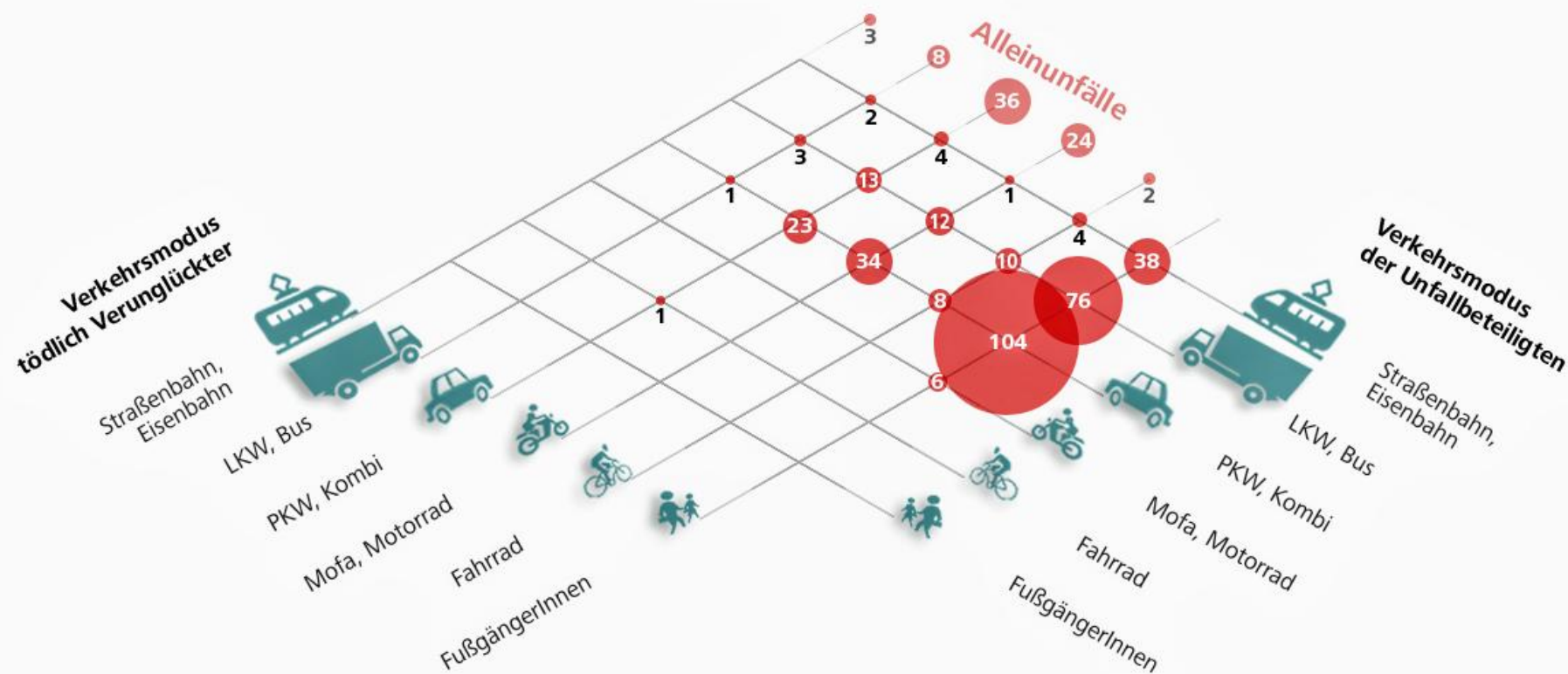
18,4c/km
Nutzen



37c/km
Nutzen

Verkehrstote in Wien

Straßenverkehrsunfälle mit Todesopfern in Wien 2003 bis 2017

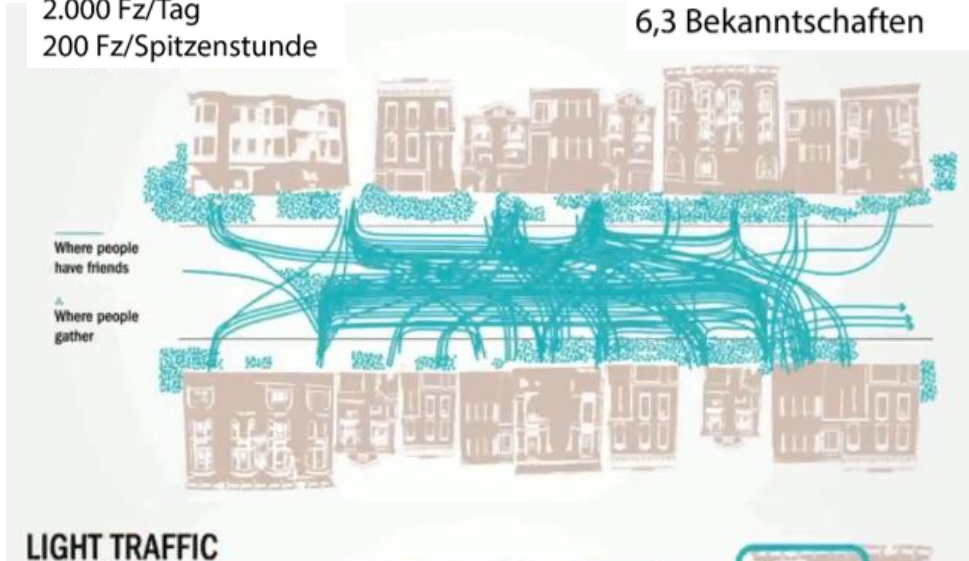


Fünf tödlich Verunglückte sind in der Grafik nicht enthalten, weil sie nicht eindeutig zuordenbar sind ("sonstige Beteiligte").

Daten: MA 46, Grafik: Mobilitätsagentur Wien

Wenig Kfz-Verkehr
2.000 Fz/Tag
200 Fz/Spitzenstunde

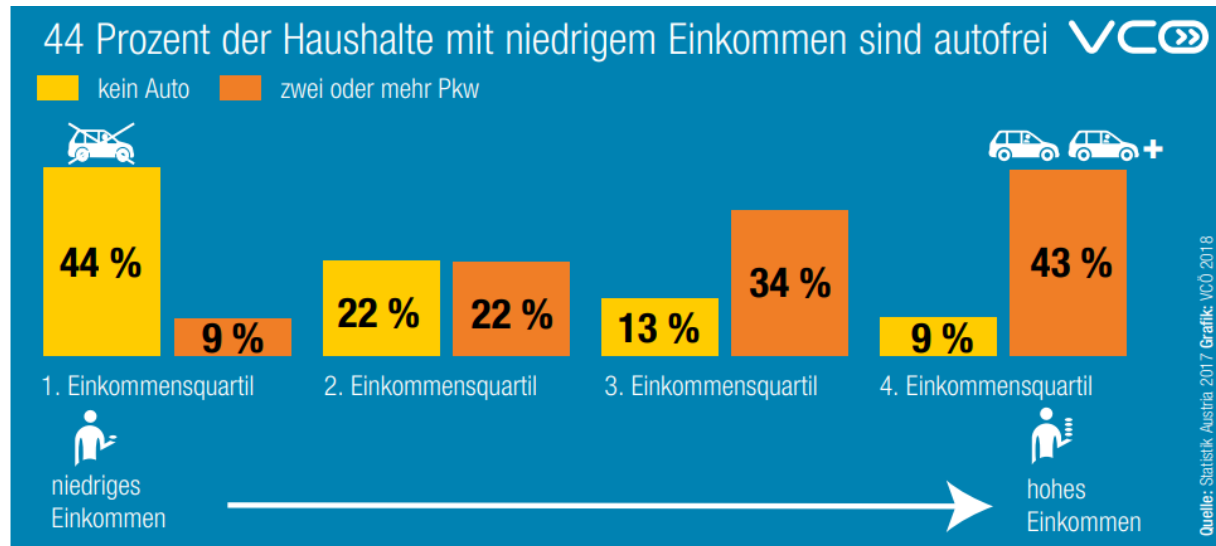
3,0 Freunde pro Person
6,3 Bekanntschaften



Viel Kfz-Verkehr
16.000 Fz/Tag
1.900 Fz/Spitzenstunde

0,9 Freunde pro Person
3,1 Bekanntschaften

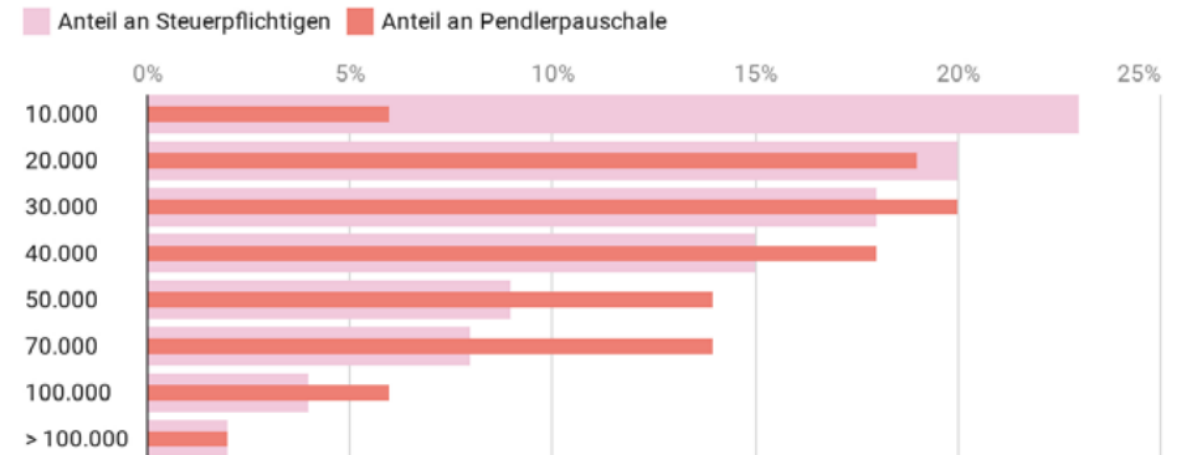




/ Abbildung 11: Anteile des ausbezahlten Pendlerpauschale nach Jahreseinkommen

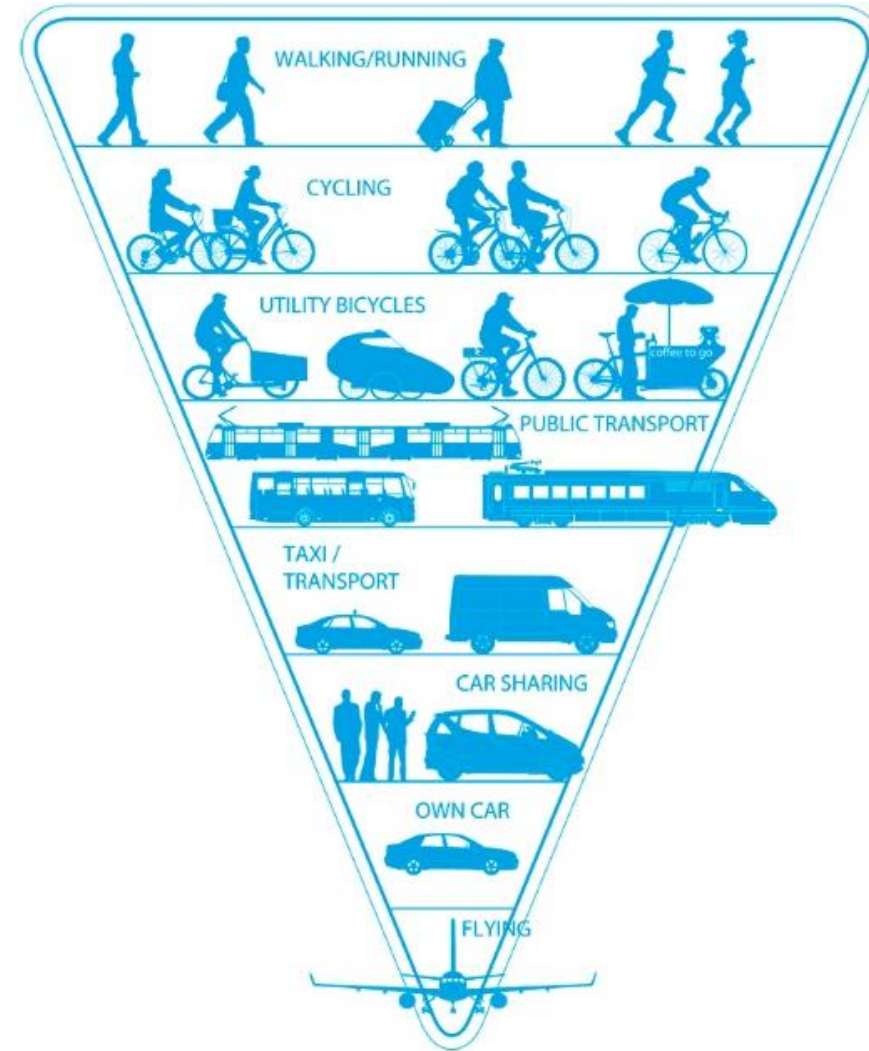
Einkommensstärkere sind überrepräsentierte Pendlerpauschale-BezieherInnen

BezieherInnen von Einkommen über 50.000 machen nicht einmal 14% der Steuerpflichtigen aus, sie beziehen aber über 20% des Pendlerpauschales.



Momentum Institut

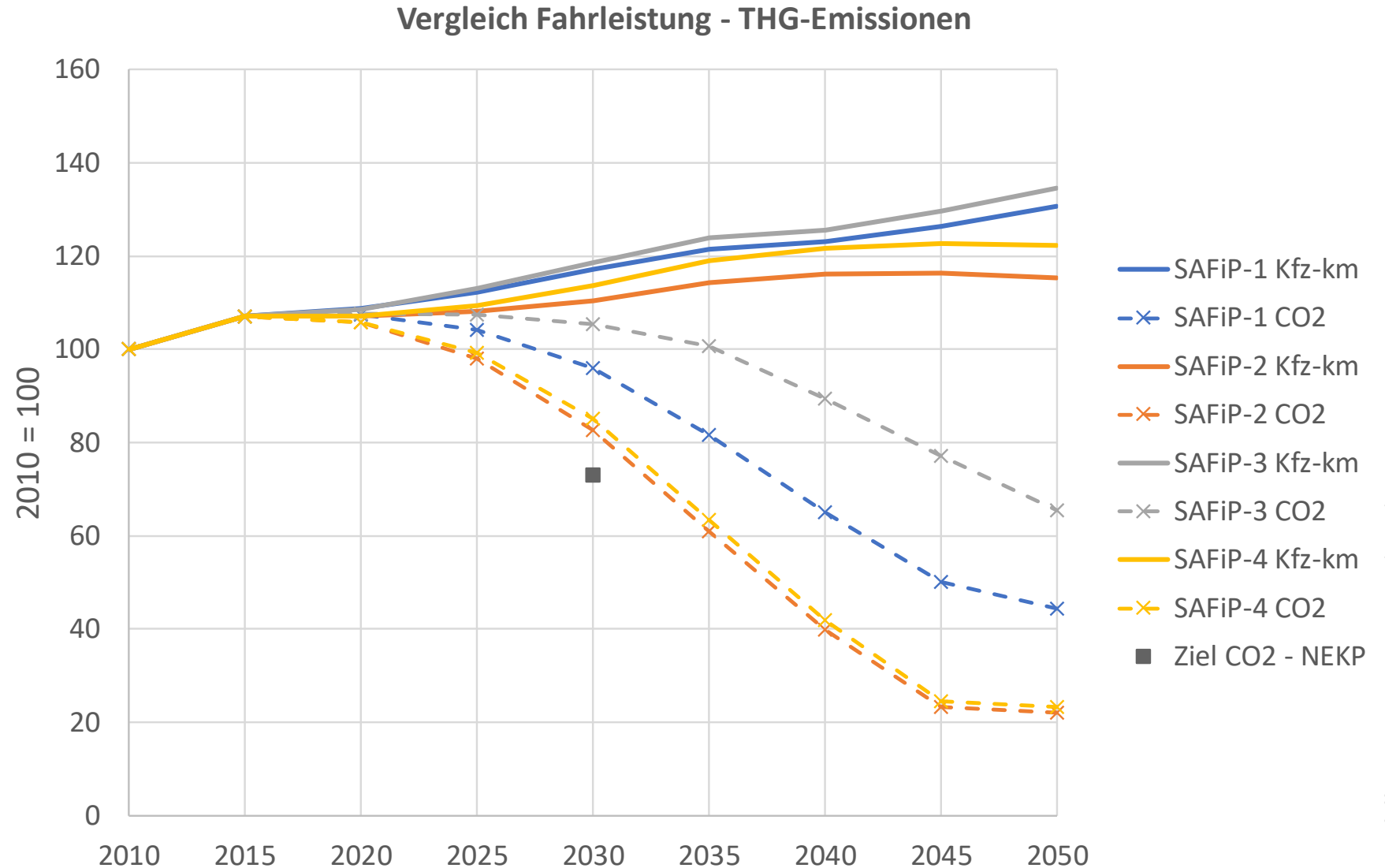
- Flächeneffizienz
- Energieeffizienz
- Kosteneffizienz
- „Vision zero“
- Städte für Menschen



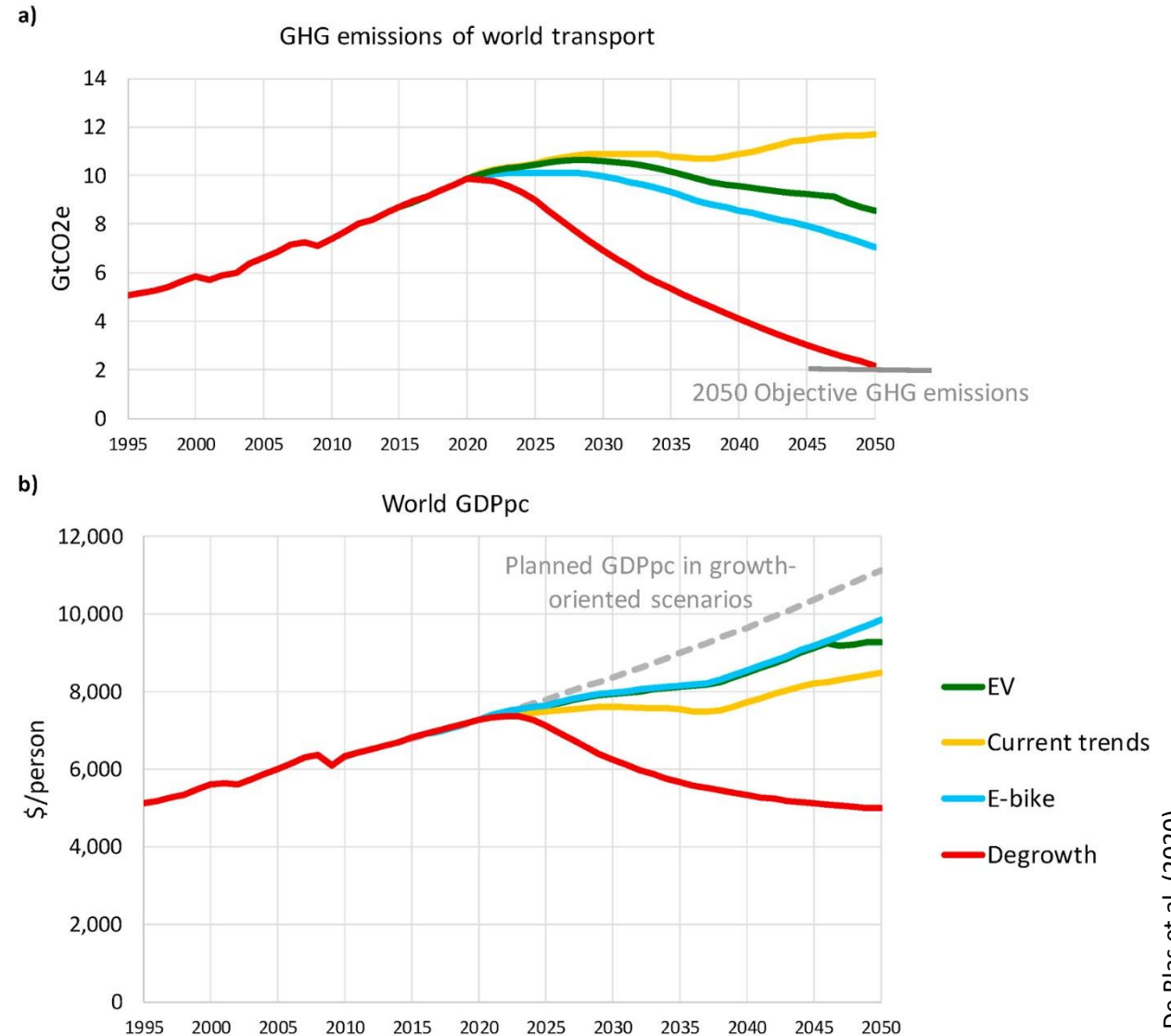
Technische Innovation als Lösung?

Autonome Fahrzeuge

SAFiP 1	Markt-getriebene AV-Euphorie
SAFiP 2	Politik-getriebene AV-Steuerung
SAFiP 3	Individualisierte Mobilität und langsame AV-Entwicklung
SAFiP 4	Community-getriebene breite AV-euphorie



- E-Mobilität alleine reicht nicht aus um die Klimaziele zu erreichen
- Eine starke Reduktion der Verkehrsleistung ist notwendig
- Strategische Mineralien sind eine ernsthafte Limitierung für die weitere Verbreitung von E-Fahrzeugen
- Grenzen und Rebound-Effekte der Elektromobilität





Enter the code to join

It's on the screen in front of you

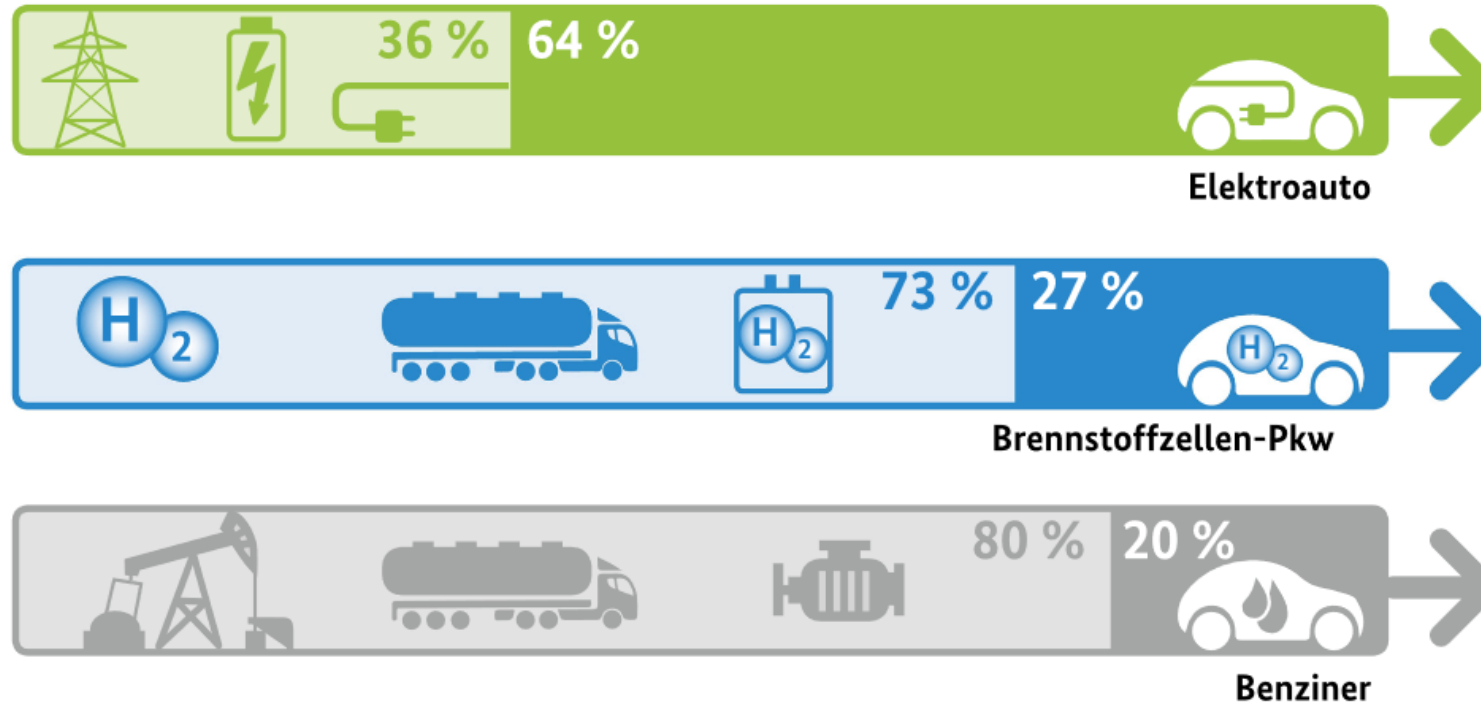
6167 5372

Join



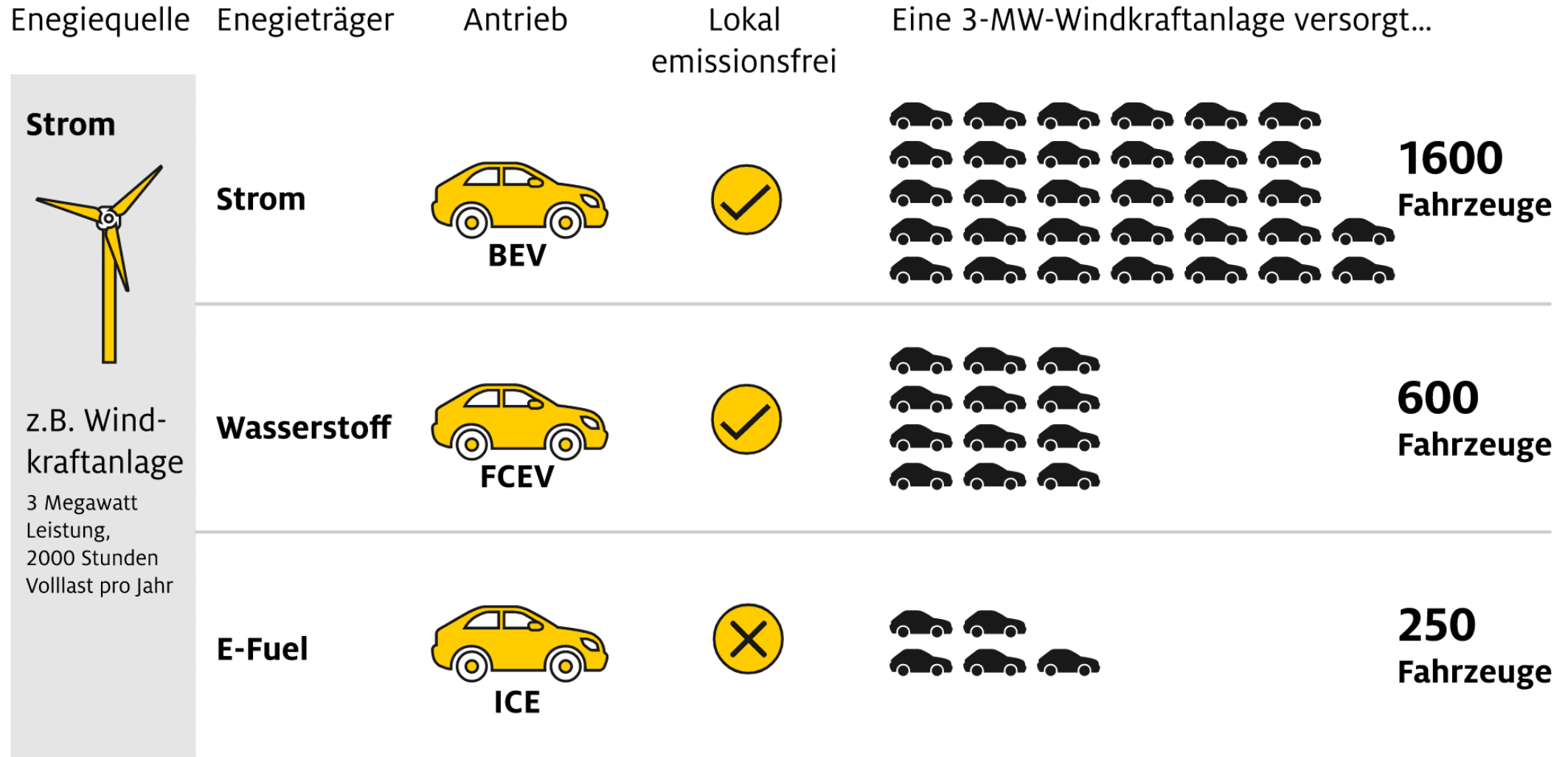
Abbildung 3: Wirkungsgrade: Elektroautos liegen weit vorn

Der Wirkungsgrad zeigt, wie viel der zugeführten Energie bei der Fortbewegung des Fahrzeugs umgesetzt wird. Bei Strom wird von Primärenergie aus erneuerbaren Energien ausgegangen. Hier wird rechts der Anteil der Energie gezeigt, der tatsächlich zur Fortbewegung genutzt wird, und links der Anteil der Energie, der auf dem Weg von der Energiequelle bis zum Rad (Well-to-Wheel) verloren geht.



Zahlen von Agora Verkehrswende und Öko-Institut, 2017

E-Fuels Ineffizienz



Systemische Lösungsansätze

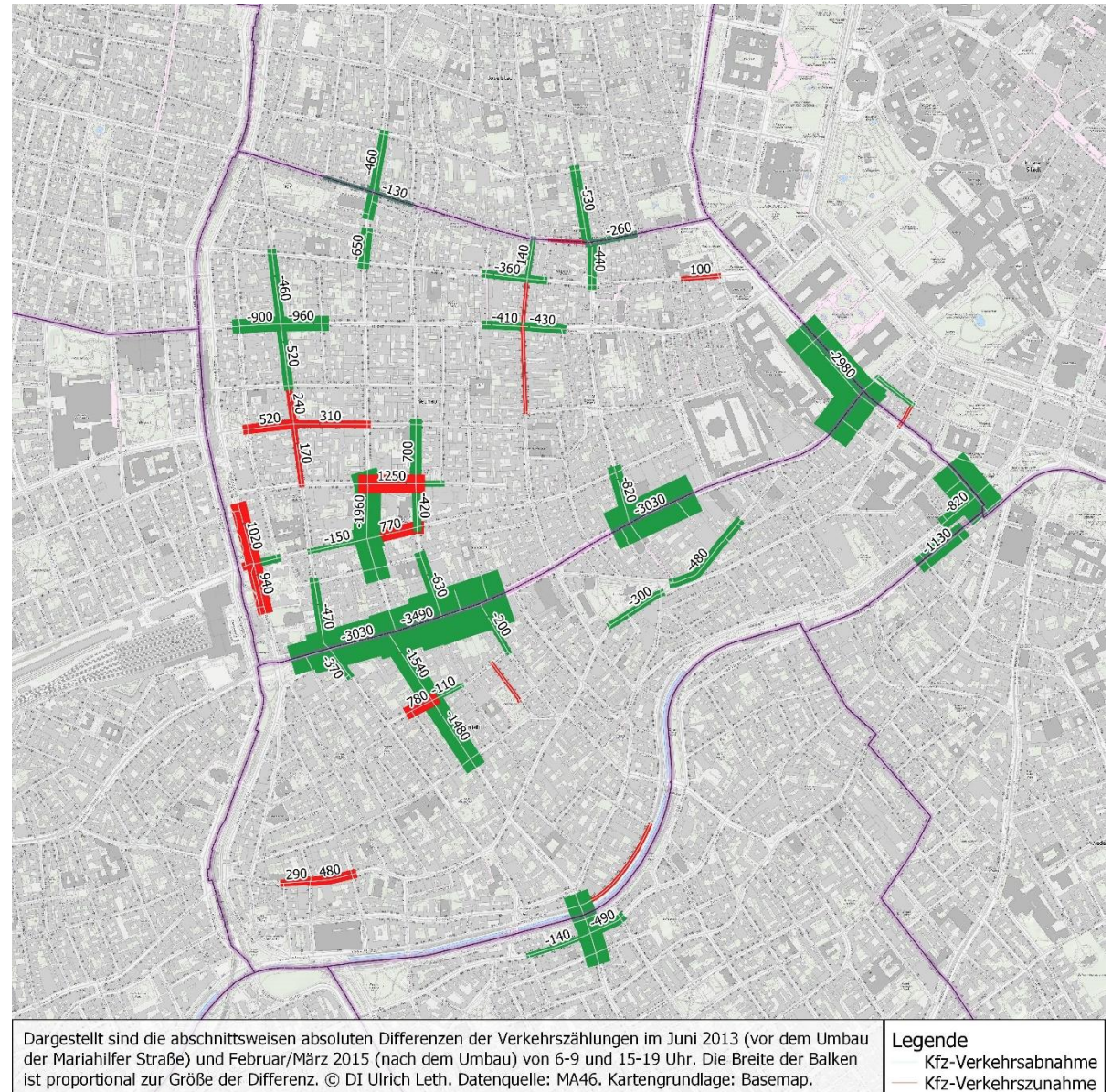
Von einem Transitraum...



...zu einem Lebensraum für Menschen



- Verkehrszählung
- Vor (Juni 2013) und nach Verkehrsberuhigung (Februar/März 2015)
- Insg. Reduktion um 14,000 Kfz/d
- Zustimmung: (Hofinger et al., 2015) vorher 53%, nachher 71%
- Positive wirtschaftliche Effekte durch Studie der WKO belegt





Quelle: Leo Pröttel



Deutsches Institut
für Urbanistik

Difu Policy Papers 2
Juli 2023



Uta Bauer, Sonja Bettge, Thomas Stein

Verkehrsberuhigung:
Entlastung statt Kollaps!

Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten

Zusammenfassung

Die Umsetzung von konsequenten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wird in deutschen Städten immer populärer. Zugleich wachsen die Gegenstimmen. Ein vielgenanntes Argument ist, dass der Verkehr durch die ergriffenen Maßnahmen nicht abnimmt, sondern das benachbarte Straßennetz zusätzlich belastet. Der Beitrag liefert hierzu empirisch belegte Befunde aus zahlreichen nationalen und internationalen Projekten, die zeigen, dass diese Befürchtung nicht eintritt.

Vielmehr bestätigen fast alle Erhebungen das Phänomen der „traffic evaporation“: Das Kfz-Verkehrsaufkommen verringert sich insgesamt, „verpufft“ also in nennenswertem Maße. Die Größenordnung der „Verpuffung“ liegt in den analysierten flächenhaften Verkehrsberuhigungsprojekten zwischen 15 und 28 Prozent, bei gesamten Innenstädten zwischen 25 und 69 Prozent, im Umfeld einzelner umgestalteter Straßen zwischen 4 und 52 Prozent. Die Zahlen variieren je nach Projekt und Bezugsrahmen.

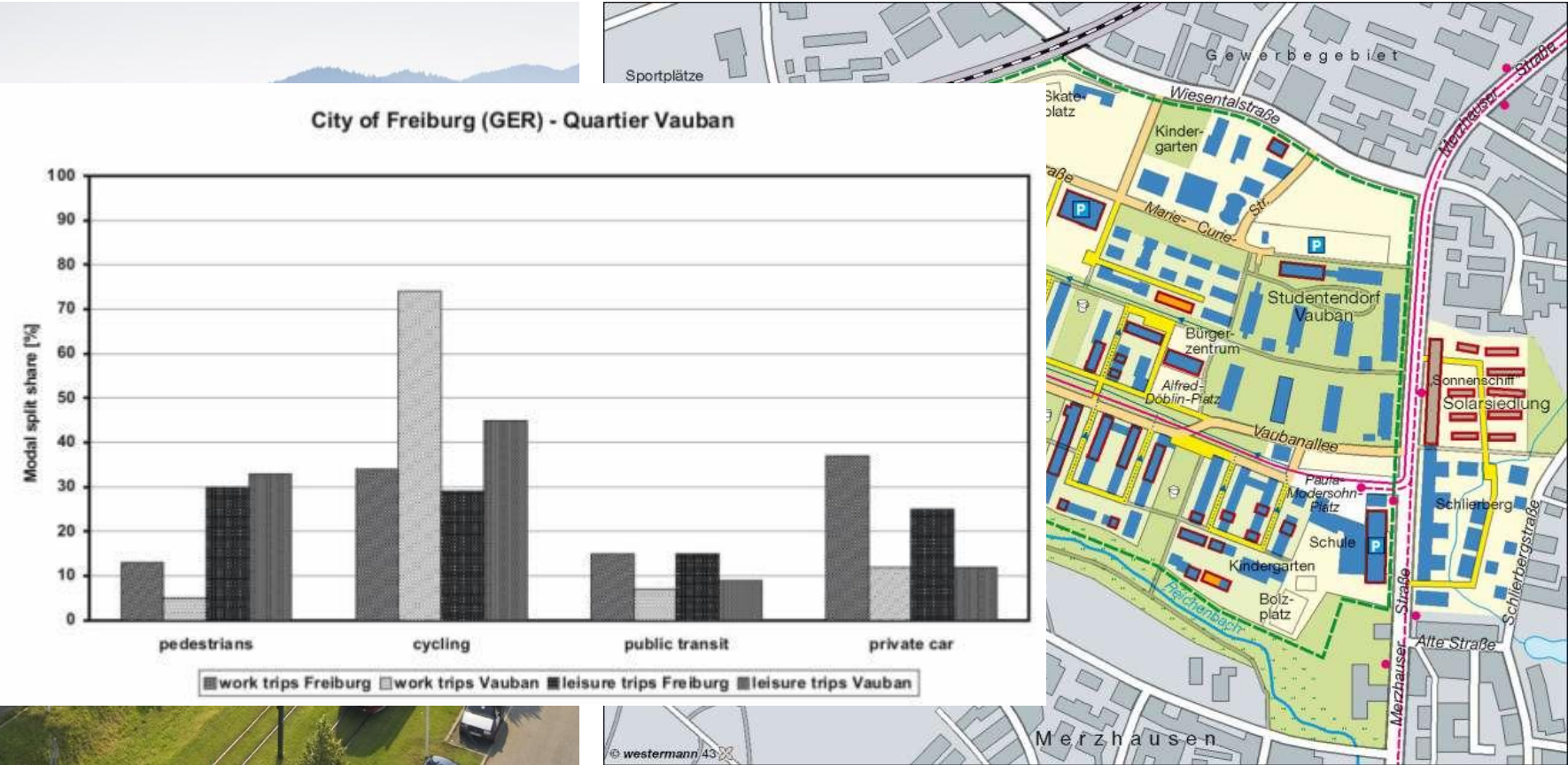
Der Effekt erklärt sich durch ein verändertes Verkehrsverhalten: Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie. Und obgleich die Messungen durchaus Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat, der befürchtete Verkehrskollaps bleibt in fast allen Fällen aus. Die Erfahrungen europäischer Städte, die teilweise schon auf längere Interventionszeiträume zurückblicken können, zeigen außerdem, dass die positiven Entlastungseffekte mit der Zeit sogar zunehmen.

Die Untersuchung zeigt: Restriktive Maßnahmen, die den Autovekehr in den Städten zähmen, wirken in erwünschtem Sinne: Diesen Hebel gilt es auch in der fachlichen Diskussion sowohl in der Kommunalpolitik wie auch in Verwaltungen stärker zu berücksichtigen. Insbesondere in der Modellierung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sollten die beschriebenen Effekte zumindest als ein Szenario abgebildet werden.

- Untersuchte Projekte:
 - 12 Fallstudien in Deutschland, England, Spanien
 - Flächenhafte und linienhafte Umgestaltungen
 - Temporär/permanent
- Kfz-Verkehrsaufkommen verringert sich insgesamt
 - Flächenhafte Umgestaltung: 15 - 28%
 - Gesamte Innenstädte: 25 – 69%
 - Einzelne Straßen: 4 – 52%

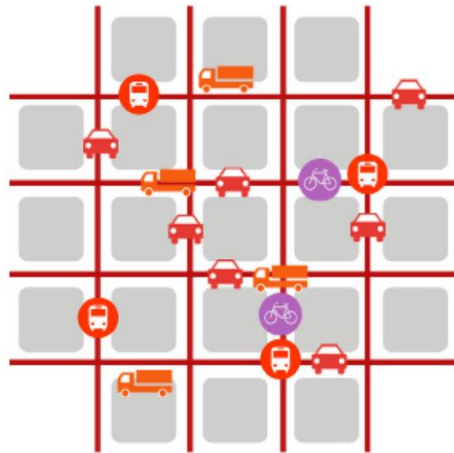


- Vauban, Freiburg, DE - Äquidistanz Parkgaragen - Öffis
- Ca. 5.600 EW



Barcelona

Current Model

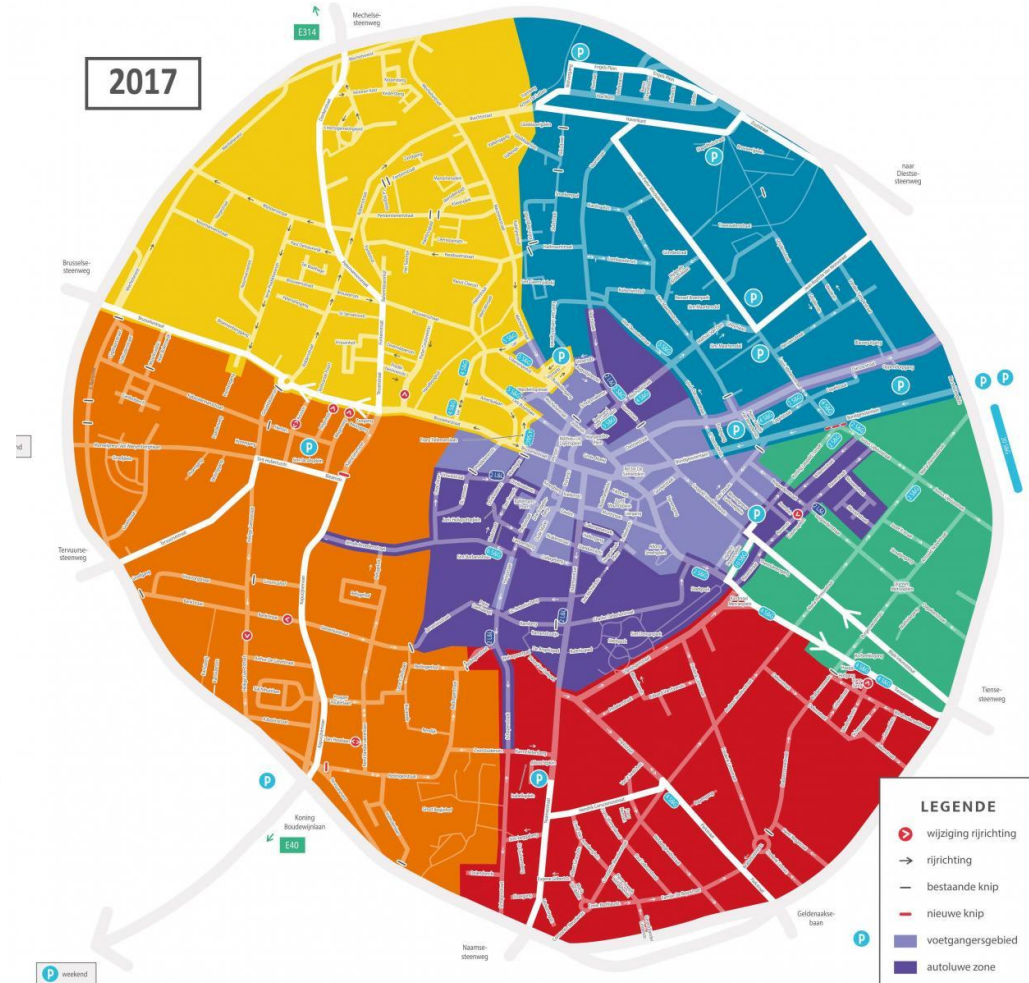


Superblocks Model



- | | | | | | |
|--|--|--|------------------------------|--|--|
| | PUBLIC TRANSPORT NETWORK | | PRIVATE VEHICLE PASSING | | DUM PROXIMITY AREA |
| | BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE) | | RESIDENTS VEHICLES | | ACCESS CONTROL |
| | BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION) | | URBAN SERVICES AND EMERGENCY | | BASIC TRAFFIC NETWORK |
| | FREE PASSAGE OF BICYCLES | | DUM CARRIERS | | SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY) |

Leuven



Quellen: http://prod-mobilitat.s3.amazonaws.com/PMU_Sintesi_Angles.pdf
<https://ecf.com/news-and-events/news/32-more-cycling-one-year-after-eliminating-through-car-traffic-centre-leuven>

- 2015 – 2020: 150 Mio. EUR in Radverkehr investiert
- 2021 -2026: „100% Fahrradstadt“
- 130 km neue Radwege
- 52 km Pop-up-Radwege permanent
- Grüne Wellen für Öffis und Radfahren
- Autofreie Innenstadt
- Reduktion von 60.000 Pkw-Stellplätzen
- Konzept der „15-Minuten-Stadt“



Beispiel Paris: Fahrbahnrückbau



Q: <https://www.citylab.com/transportation/2017/03/the-cars-that-ate-paris/520710/>

Q: <https://twitter.com/VotreParis/status/1142140684880830466>



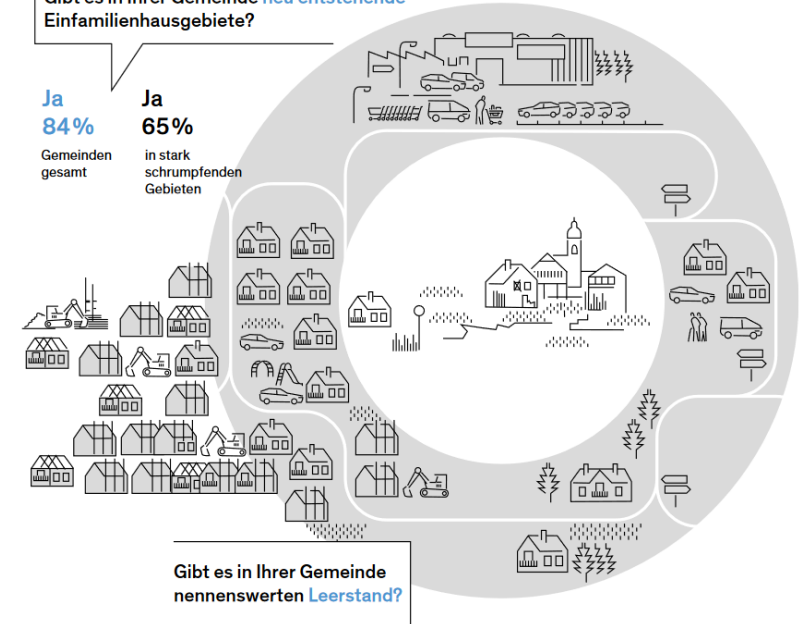
Gibt es in Ihrer Gemeinde **neu entstehende** Einfamilienhausgebiete?

Ja
84%

Gemeinden
gesamt

Ja
65%

in stark
schrumpfenden
Gebieten



Gibt es in Ihrer Gemeinde
nennenswerten **Leerstand**?

- Neuer Busbahnhof als Mobilitätsknoten statt Brachfläche
 - Umsetzung einer Begegnungszone auf Hauptstraße
 - Konsumfreie Aufenthaltszonen
 - Neue Musikschule im Zentrum eröffnet
- Bilanz: Leerstand um mehr als Hälfte reduziert, 40 sanierte Gebäude, vielfache Auszeichnungen



Yes it's f* political!



Geleaktes Dokument:

Hier waren sich ÖVP, SPÖ und NEOS bereits einig



Kopftuchverbot für minderjährige Mädchen



Bildungskarenz reformieren: Zugang sollte beschränkt und nicht direkt an Elternkarenz anknüpfbar sein



Autobahnprojekte: Etwa der von Ex-Umweltministerin Gewessler (Grüne) gestoppte Lobautunnel sollte weitergebaut werden

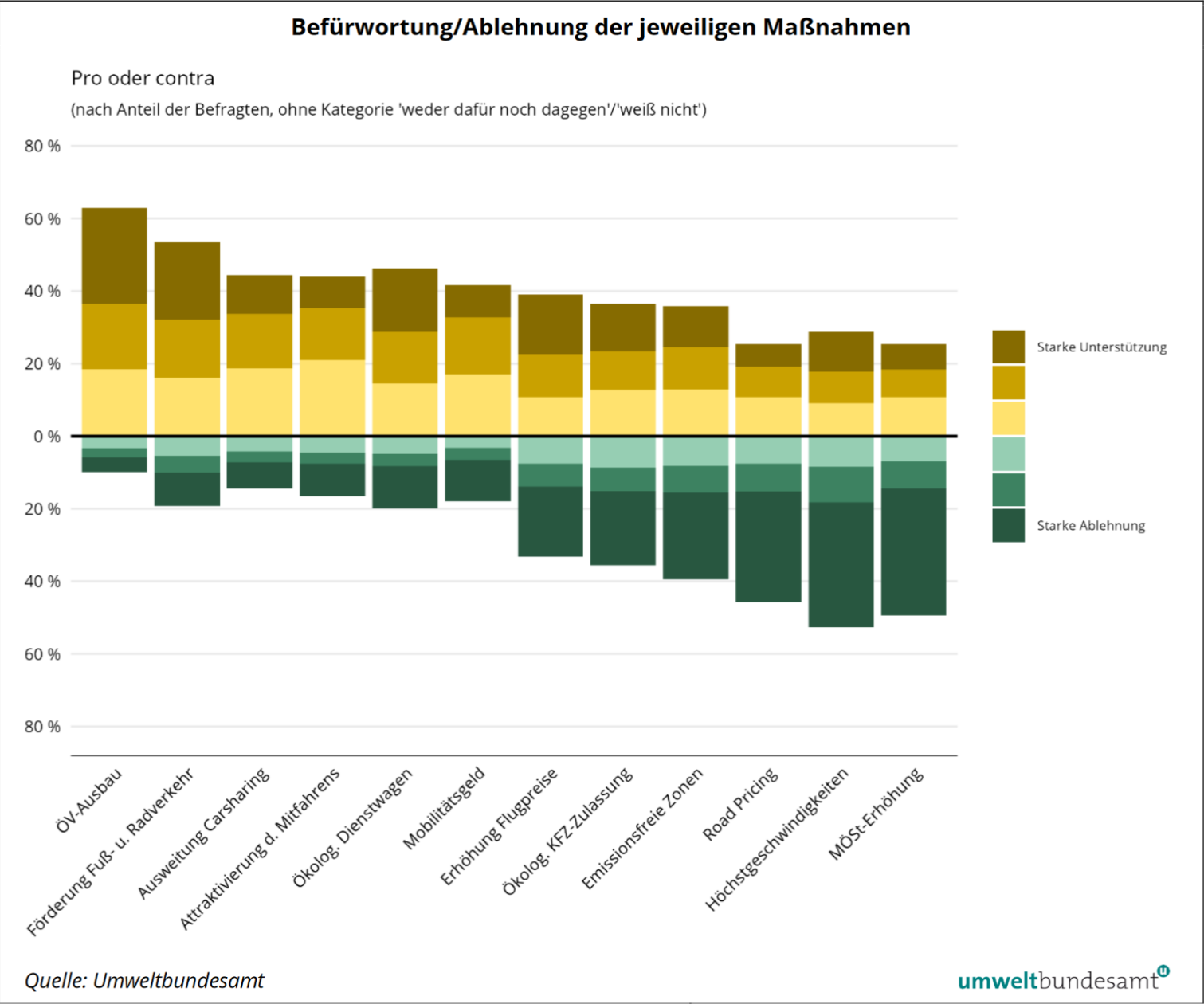


Klimabonus reformieren: Gilt wegen hoher Kosten als umstritten und sollte evaluiert werden



Sozialhilfe reformieren: Sollte weiterhin von Ländern bezahlt, aber vom AMS abgewickelt werden

ZIB



- “Policy-packaging” – Maßnahmen, die Push & Pull kombinieren
- Schrittweise Einführung (zB niedriger Preis, erst Tempo 110 auf der Autobahn)
- Sozial treffsichere Maßnahmen
 - Raumplanung: keine Widmungen von Bauland “auf der grünen Wiese” & Stärkung von Ortskernen (Nahversorgung, Ärzt:innen, etc.)
 - Besteuerung / Parkgebühren nach Größe/Gewicht der Fahrzeuge staffeln
 - Ökologisierung Pendlerpauschale
 - Autoindustrie – “just transition” für Arbeiter:innen und Umstellung auf kleinere, emissionsfreie Fahrzeuge

Wie können wir etwas verändern?



Ökologischer Fußabdruck:

Menge, die ein Individuum ***für sich*** in Anspruch nimmt

- Aktive Mobilität & Öffis nutzen
- nicht fliegen
- pflanzliche Ernährung
- weniger heizen

↘ Ressourcenverbrauch senken



Ökologischer Handabdruck:

Auswirkungen des eigenen Handelns ***auf andere***

- politisches Engagement
- Vereine/sich organisieren
- nachhaltiges Unternehmen gründen

↗ Strukturen schaffen & Wirkung erhöhen



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.

Die Scientifics for Future (S4F) unterstützen die zivilgesellschaftliche Kritik an dem Gesamtprojekt Lobau-Autobahn, Stadt- und S1-Spange. Dieses Projekt ist aus wissenschaftlicher Sicht mit den Zielen der Pariser Klimakonferenz und auch mit den Klimazielen, zu denen sich Österreich und die Stadt Wien verpflichtet haben, 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.

Im 20. Jahrhundert folgte Verkehrsplanung dem Konzept „predict & provide“. Aus der historischen Entwicklung des Verkehrsaufkommens wurde der zukünftige Bedarf an Straßen-Infrastruktur für die nächsten Jahre prognostiziert und das hochrangige Straßennetz dementsprechend ausgebaut, um Stau zu vermeiden. Die Wissenschaft und einige politische Entscheidungsträger*innen haben mittlerweile erkannt, dass dieser Ansatz die Auswirkungen von neuen Straßen auf das Nutzungsverhalten der Bürger*innen nicht ausreichend berücksichtigt. Im Gegenteil: Der Neubau von Straßen führt zu mehr Autoverkehr, aber in den meisten Fällen nicht zu weniger Stau. Dieser Effekt wird in der Wissenschaft als „induzierte Nachfrage“ bezeichnet und konnte in den letzten Jahrzehnten an dutzenden Fallbeispielen in Millionenstädten auf der ganzen Welt gezeigt werden. Große Straßenneubauten führten hier nicht zu einer nachhaltigen Entlastung. Andererseits lösten auch der Rückbau von Autobahnen oder die Verringerung von Parkplätzen keinen Verkehrskollaps aus. Dementsprechend kommen sowohl die Prognosen der ASFINAG als auch Studien der TU Wien zu dem Schluss, dass es bei Errichtung des Lobautunnels nicht zu einer Entlastung auf anderen höher-rangigen Straßen in Wien (z.B. A23) kommen wird.

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.

Im Klimaabkommen von Paris hat sich die internationale Staatengemeinschaft dazu verpflichtet, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2°C zu begrenzen. Seit Beginn der industriellen Revolution ist die Temperatur bereits um etwa 1,0° angestiegen; sollten die Treibhausgas-Emissionen in den kommenden Jahren nicht stark sinken, ist mit einem Durchbrechen des 2°-Limits in den nächsten 30 Jahren zu rechnen.

Die Bundesregierung hat die Ziele des Pariser Abkommens für Österreich als Klimaneutralität 2040 definiert, und auch die Wiener Stadtregierung hat dieses Ziel zum Leitmotiv für die Stadtplanung.

S4F Stellungnahme & Factsheet

- Bürgerinitiative für eine klimagerechte, verkehrssichere Stadt mit hoher Lebensqualität
- Gerechtere Aufteilung der Flächen im öffentlichen Raum
- Mehr Platz für Fuß, Rad und Baum
- 18 Forderungen als 10-Jahres-Plan
- Petition mit > 57,000 Unterschriften
- Aktionen im öffentlichen Raum
- Diskurs mit Politik und Öffentlichkeitsarbeit
- Alle infos: <https://platzfuer.wien/>





Unterschreibe hier

Willst du mehr Platz für Baum, Fuß und Rad?

www.platzfuer.wien

Die Initiative für eine klimagerechte, verkehrssichere Stadt mit hoher Lebensqualität. Wir schalten uns in den Wiener Wahlkampf ein.

Dafür brauchen wir 57.255 Unterschriften.
Auch deine! Unterschreibst du?

Online unterzeichnen auf www.platzfuer.wien oder
direkt auf der Rückseite unterschreiben und deine
Karte in einer Sammelstelle abgeben oder zusenden.

Forderungen an den Wiener Gemeinderat und alle Bezirksvertretungen

- 1) 100 verkehrsberuhigte Wohngebiete mit hoher Aufenthaltsqualität
- 2) 60 Kilometer Fußgängerzonen bzw. Begegnungszonen
- 3) 1.000 km Gehsteige auf eine Durchgangsbreite von min. 2 Meter bringen
- 4) 15.000 Bäume im Straßenraum pflanzen
- 5) 10.000 Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum errichten
- 6) 350 autofreie Schulvorplätze einrichten
- 7) Auf 800 km Straßen maximal Tempo 30 verordnen
- 8) 800 zusätzliche Fahrradkurse für Volksschüler*innen anbieten
- 9) 300 km sichere Radwege auf Hauptstraßen errichten
- 10) 50 km Fahrradstraßen errichten
- 11) 375 km Einbahnen für den Radverkehr öffnen
- 12) 110 km Radschnellverbindungen errichten
- 13) 72.000 Fahrradstellplätze errichten
- 14) 250 Kreuzungen zu sicheren Kreuzungen umbauen
- 15) 500 fuß- und radfreundliche Ampelschaltungen
- 16) 125 sichere Querungsmöglichkeiten über Hauptstraßen
- 17) 1.000 Haltestellen der Öffis fuß- und radfreundlich gestalten
- 18) 125 Stationen für öffentliche Leih-Fahrräder

ICH UNTERSTÜTZE DIESE FORDERUNGEN.

Vorname: _____

Nachname: _____

PLZ: _____

Ich bestätige, dass ich nicht online unterzeichnet habe ☐

Ja, ich bin mindestens 16 Jahre alt bitte ankreuzen ☐

UNTERSCHRIFT:

Postadresse und Impressum:
Verein Fairkehrswende Wien - Reznicekgasse 9/1/RO4 - 1090 Wien

Diese Daten werden nicht an Dritte weitergegeben.
Mit der Unterschrift stimme ich zu, dass diese
Karte mit meinem Namen und PLZ bis zum
Kampagnenende am 1. November 2020 aufbewahrt
wird. Danach werden sie und meine Daten vernichtet.



Die Presse Nachrichten Meinung Magazin

Gastkommentar

Warum Wien ein Mobilitätsgesetz braucht

28.09.2020 um 16:47
von **Barbara Laa**
und **Rainer Stummer**



Die Presse (Clemens Fabry)

05.02.2021 06:00 | BUNDESLÄNDER > WIEN

NACH „KRONE“-INTERVIEW

Kritik von Aktivisten: „Sima auf Klima-Crash-Kurs“



In der Kritik: Stadträtin Ulli Sima (Bild: Clemens Groh)

Für große Aufregung sorgt weiter das „Krone“-Interview von Stadträtin **Ulli Sima (SPÖ)** über die künftige Verkehrspolitik. Nach den Grünen kommt heftige Kritik von der Initiative Platz für Wien: „Ulli Sima begräbt die Klimamusterstadt“, so Sprecher Ulrich Leth. Am Freitag gibt es eine Spontandemo vor dem Rathaus.



Offizielle Stellungnahmen zu Platz Für Wien – Verhöhnung von Bürger*innen seitens SPÖ. Eine Analyse.

6. Juli 2021

Erstmals wurden alle Bezirksvorsteher*innen und die zuständigen Stadträt*innen zu offiziellen Stellungnahmen durch den Petitionsausschuss der Stadt Wien aufgefordert. Diese Stellungnahmen zeichnen ein schwer verdauliches Bild: einige SP- Bezirksvorsteher*innen schreiben hemmungslos voneinander ab, Stadträtin Sima hält sich nicht an Fristen, Stadtrat Hanke sieht sich nicht zuständig, Stadtrat Czernohorsky driftet völlig vom Thema ab. Und Bürgermeister Ludwig...

WEITERLESEN...



WIR GESTALTEN DIESE STADT GEMEINSAM!

"Wir machen Wien" ist eine unabhängige Plattform der Zivilgesellschaft. Wir präsentieren Initiativen, stellen Wissen zur Verfügung und ermöglichen es aktiven Menschen, sich zu vernetzen, zu koordinieren und breiter zu mobilisieren. Diese Plattform entsteht durch eure Beiträge und wächst mit eurem Aktivismus.

MACHST DU MIT?

DU SUCHST INFORMATIONEN FÜR DEINEN AKTIVISMUS?

Hier findest du Anleitungen und Downloads, die dich und deine Initiative bei euren Aktivitäten unterstützen.

Finde Antworten auf viele Fragen!
Wie melde ich eine Demo an? Wie mobilisiere ich für eine Aktion?
Wie stelle ich eine Petition an den Gemeinderat?



ALLE TUTORIALS



AKTIONENKALENDER



JourFixe Geht-Doch
08.04.2024, 19:00

ALLE TERMINE

PETITIONEN

Eine Liste von aktuell laufenden Petitionen in Wien.

PETITIONEN

CITY WATCH

Eine Liste von aktuellen Beteiligungsprozessen in Wien.

ZUR LISTE

 <https://wirmachen.wien/>

 [@wirmachen.wien](https://www.instagram.com/wirmachen.wien)

  [@wirmachenwien](https://twitter.com/wirmachenwien)

- Mobilität ist notwendig für Grundbedürfnisse
- Mobilität $\neq$ motorisierter Individualverkehr
- Technologie alleine reicht nicht um Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, ist per se aber auch nicht negativ
→ systemische Lösungsansätze zählen
- Veränderung ist immer konfliktbehaftet, kann aber positiv sein: Erhöhung der Lebensqualität, Kosteneinsparungen
- Mut von Politik, positive Erzählungen, Engagement von Zivilgesellschaft sind notwendig

Kontakt

Barbara Laa

barbara.laa@tuwien.ac.at
[@barbaralaa.bsky.social](https://bsky.app/profile/barbaralaa.bsky.social)
Twitter/X: @_barbara_laa

Ulrich Leth

ulrich.leth@tuwien.ac.at
[@ulrichleth.bsky.social](https://bsky.app/profile/ulrichleth.bsky.social)
Twitter/X: @ulrich_leth

