

#WienAutofrei - Positionspapier

Bestandsaufnahme

Es ist voll auf Wiens Straßen, besonders zu Stoßzeiten: Arbeitnehmer:innen müssen zur Lohnarbeit, Kinder und Student:innen zu Schule und Vorlesung, Einkäufe müssen erledigt werden. Alle sind auf dem Weg irgendwohin - zu Fuß, mit dem Rad, den Öffis oder ... mit dem Auto. Das Auto dominiert den Straßenverkehr und führt dazu, dass es laut ist und nach Abgasen stinkt, dass statt grünen Parks triste Parkstreifen das Stadtbild bestimmen. Die Stadt ist der Ort, an dem die durch die Autolobby vorangetriebene multiple Verkehrskrise sichtbar und begreifbar wird. Zu ihren vielfältigen Facetten zählen:

Multiple Verkehrskrise

Klimakrise: Österreichs auf Automobilität basierendes Verkehrssystem heizt die Klimakrise massiv an. Rund 30% der Treibhausgas-Emissionen Österreichs sind dem Straßenverkehr zuzuschreiben (Umweltbundesamt 2019). Während in fast allen anderen Sektoren die Emissionen zaghaft sinken, nehmen diese im Bereich Verkehr weiter zu, seit 1990 um 74% (Umweltbundesamt 2018).

Die Folgen des Klimawandels sind katastrophal. Besonders hart trifft es diejenigen, die am wenigsten dazu beigetragen haben. Schon heute ist die Klimakrise zerstörerische Realität für Menschen auf der ganzen Welt und verschärft bestehende Ungerechtigkeiten. Doch auch in Österreich führen etwa Hitzesommer zu hunderten vorzeitigen Todesfällen (AGES 2020).

Gesundheitsbelastung: Neben den Klimaauswirkungen beeinträchtigt der Autoverkehr auch direkt unsere Gesundheit. So gibt es jährlich rund 7500 vorzeitige Todesfälle in Österreich durch Luftverschmutzung (Landwirtschaftskammer Österreich 2019). Die Zahl der direkten Verkehrstoten betrug 2018 400, davon 40 Radfahrer:innen und 45 Fußgänger:innen (BMI 2019). Nicht zuletzt verlieren West-Europäer:innen jährlich mindestens 1,6 Million gesunder Lebensjahre durch Verkehrslärm (WHO 2018). Diese negativen Auswirkungen automobiler Mobilität sind nicht gleichverteilt, sondern betreffen vor allem Menschen, die an vielbefahrenen Straßen oder im Erdgeschoss wohnen, Fahrradfahrende und Fußgänger:innen und diejenigen, die auf öffentlichen Raum angewiesen sind, etwa Kinder auf Spielplätzen.

Das zeigt, dass die Schäden nicht von den Verursacher:innen getragen werden und macht die Mobilitätsfrage zu einer Gerechtigkeitsfrage.

Ressourcenkonflikte: Ein Mobilitätssystem, das auf Autos beruht, ist über die Maßen ressourcen- und energieintensiv. Nicht nur der Antrieb, auch die Herstellung von Autos erfordert viel Energie und zudem seltene Rohstoffe, die meist im Globalen Süden

abgebaut werden. Aufgrund der Strukturzwänge der kapitalistischen Produktionsweise wie Konkurrenz, Profitmaximierung und Wirtschaftswachstum werden diese seltenen Rohstoffe zudem knapper und Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen. Entsprechend ist der Kampf um Ressourcen mittlerweile die zweithäufigste Konfliktursache (BPB 2018). Beim Ressourcenabbau für die Herstellung von E-Autos gefährden Jahr für Jahr Minenarbeiter*innen ihre Gesundheit oder gar ihr Leben (WiWo 2017). Zudem sind ökonomische Interessen westlicher Staaten Grund für Beteiligungen von Kriegsführungen in Ländern mit hohem Ölvorkommen (Bove & Sekeris 2015).

Um die Mobilitäts- und allgemeinen Konsumbedürfnisse sowie Produktionsinteressen des Globalen Nordens zu befriedigen, werden Leben und Lebensräume weltweit zerstört. Am Beispiel der Mobilität wird die ausbeuterische Natur des Kapitalismus sichtbar, der historisch und gegenwärtig auf Ausbeutung, Kolonialismus, Extraktivismus und Patriarchat basiert.

Platzverbrauch: Das Auto ist ein hochgradig ineffizientes Verkehrsmittel. Der durchschnittliche Besetzungsgrad beträgt 1,15 Personen (VCÖ 2018), die damit 41 Minuten des Tages unterwegs sind. Es wird also weniger als 3% des Tages genutzt (eigene Berechnung nach BMVIT 2016) und nimmt oft den Rest des Tages öffentlichen Raum ein. Der Platzverbrauch des Autos ist gewaltig und wird etwa durch Bauverordnungen rechtlich sogar noch abgesichert. Währenddessen finden insbesondere marginalisierte Menschen in der Stadt keinen Platz und mit Wohnraum als Mangelware wird spekuliert.

Gesellschaftliche Kosten: Die externen Kosten (durch u.a. Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung, Lärm und Klimawandel) des PKW-Verkehrs sind enorm, sie betragen 2016 in Österreich rund 11 Mrd. Euro (VCÖ 2017) und werden von der Allgemeinheit getragen. Das sind jährlich rund 1200 Euro pro Person, unabhängig davon, ob diese einen PKW fährt oder nicht.

Wer profitiert?

Der Staat ist nicht dazu in der Lage, die Autoindustrie effektiv zu kontrollieren und bremst eine radikale Mobilitätswende und striktere Umweltauflagen sogar weiter aus - wie zuletzt im Abgasskandal sichtbar wurde. Das ist wenig verwunderlich, wenn wir die enge Verstrickung von Politik und Autoindustrie betrachten und etwa bedenken, dass Positionen in der Autolobby oder Aufsichtsratsfunktionen in den Konzernen häufig von ehemaligen Politiker:innen besetzt werden.

Zugleich wird der Ausbau der grün-kapitalistischen E-Automobilität zur Absicherung der Dominanz des Autos vom Staat massiv gepusht und finanziell subventioniert. Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, dem flächendeckenden Ausbau des Nahverkehrs und dem Rückbau von Autoinfrastruktur bleiben hingegen aus. Vor allem im ländlichen Raum Österreichs sind daher weiterhin viele Menschen auf das Auto angewiesen.

Wir lehnen diese Verkehrs- und Infrastrukturpolitik zugunsten der Autoindustrie entschieden ab: Stattdessen treten wir ein für ein Mobilitätssystem, das nicht der kapitalistischen Profitlogik unterliegt, sondern zum gesellschaftlichen Wohlstand beiträgt und klimagerechte Mobilität für alle Menschen ermöglicht.

Die Illusion vom „grünen Wachstum“: E-Autos

Die Illusion vom grünen Wachstum wird das nicht gewährleisten.

Während in der Gesellschaft das Bewusstsein für die Klimakrise und die Folgen des motorisierten Individualverkehrs steigen und damit das Auto unaufhaltsam seinem Ablaufdatum entgegen fahren sollte, versucht die Autoindustrie und ihre Lobby, mit Greenwashing und idyllischen Werbekampagnen für vermeintlich umweltfreundliche E-Autos ihre Vormachtstellung zu bewahren.

In diese Kampagnen der Autolobby werden sogenannte E-SUVs als Spielzeuge für ‚echte Männer‘ dargestellt, mit deren Hilfe sie die Wildnis bezwingen. Einmal mehr verspricht das Statussymbol ‚Auto‘ Freiheit, Status und Macht. Praktisch befahren diese Fahrzeuge dann selten die Tundra, dafür aber umso häufiger den Radweg, weil sie schlicht zu breit für enge Straßen sind. Und die Bezwingung der ‚Wildnis‘ erfolgt höchstens durch den beträchtlichen Anteil an Naturzerstörung.

Autokonzerne und ihre Zulieferer machen ihre Gewinne auf Kosten von Umwelt, Gesundheit und Menschenleben - in Europa und weltweit. Doch dieses wachstumsorientierte Geschäftsmodell verbraucht weiterhin massiv Ressourcen und verschärft soziale Ungerechtigkeiten lokal und global. Der e-motorisierte Individualverkehr löst keines der Probleme der multiplen Verkehrskrise. Werden fossil betriebene Autos lediglich durch E-Autos ersetzt, kann dies die problematischen Entwicklungen sogar noch zuspitzen:

Zusätzlich zu dem nach wie vor enormen Platzverbrauch, dem geringen Besetzungsgrad und dem Reifenabrieb benötigen auch E-Autos jede Menge Energie, die immer noch zu einem beträchtlichen Anteil fossil erzeugt wird. Die Herstellung von E-Autos ist sogar noch energie- und ressourcenintensiver als die von herkömmlichen Verbrenner-Autos. Dadurch schneiden die vermeintlich ‚umweltfreundlichen‘ Fahrzeuge in ihrer Umwelt-Bilanz über ihren Lebenszyklus meist kaum besser ab als ihre auf dem Verbrennungsmotor basierenden Geschwister (UPI 2019).

Verschärft wird die Verkehrskrise zusätzlich durch verschiedene sogenannte Rebound-Effekte: E-Autos werden aufgrund ihrer vermeintlichen Klimafreundlichkeit immer größer und schwerer. Studien zeigen, dass sie öfter benutzt und außerdem für viele Haushalte als Zweit- oder Drittwagen angeschafft werden. Zudem dient das vermeintlich grüne E-Auto oft als Ersatz für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs (UPI 2019; Wolf, W. 2018).

E-Autos haben mittelfristig nur da einen Platz, wo derzeit noch keine Alternativen bestehen, um die gesellschaftliche Grundsicherung ohne motorisierten Individualverkehr aufrecht zu erhalten; etwa bei Krankendiensten oder in manchen ländlichen Gebieten.

Hier wird deutlich, dass die zögerlichen Antwortversuche der Autolobby auf die multiple Verkehrskrise - nämlich die Ergänzung von Verbrenner-Autos durch E-Autos - viel zu kurz greifen und lediglich der Absicherung der eigenen Interessen dienen. Die Autolobby ist damit die Blockiererin einer umfassenden, radikalen Mobilitätswende, die eine klimagerechte Zukunft ermöglichen würde. Der Glaube an „grünes“ Wachstum bleibt nichts weiter als eine gefährliche Illusion.

Unsere Vision: Mobilitätsgerechtigkeit

Wir treten ein für ein Mobilitätssystem, das sozial gerecht und ökologisch zukunftsfähig ist. Mobilität ist ein Grundbedürfnis aller Menschen und Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe.

Mobilitätsgerechtigkeit bedeutet deshalb, dass alle Menschen mobil sein können, aber nicht müssen. Dafür gilt es, sowohl Mobilitäts-Privilegien, als auch Mobilitäts-Zwänge abzubauen. Eckpfeiler der Mobilitätswende müssen deshalb neben der Dekarbonisierung auch eine Demokratisierung und Vergesellschaftung des gesamten Verkehrssystems sein. Die Mobilitätswende ist nicht loszulösen von einer Revolution der Raumplanung, die Alltagswege kürzer macht und Verkehrsflächen gerecht verteilt.

Ein gerechtes Verkehrssystem beachtet außerdem die unterschiedlichen Voraussetzungen, die etwa zwischen städtischem und ländlichem Raum bestehen. Teil unserer Vision ist, als ersten Schritt die Innenbezirke Wiens von Autos für den Individualverkehr zu befreien und den öffentlichen Raum den Menschen zurückzugeben. Dies soll das Problem nicht auf die Randbezirke verschieben und auch an den Stadtgrenzen Wiens macht unsere Vision nicht Halt. Vielmehr soll es einen ersten Schritt in Richtung eines gerechten Verkehrssystems darstellen. Alle Menschen haben ein Recht auf Stadt, sie gehört uns allen.

Letzten Endes umfasst eine umfassende Mobilitätswende auch das kritische Hinterfragen unserer Mobilitätsprivilegien in den Ländern des globalen Nordens. Wir solidarisieren uns daher auch mit all jenen, die für ‚Freedom of Movement‘ für alle Menschen kämpfen.

Unsere Ziele und der Weg dorthin

Mit der Kampagne *#WienAutofrei*¹ kämpfen wir für die Vision von Mobilitätsgerechtigkeit und einer autobefreiten Stadt.

Innerhalb des Gürtels sollen ab sofort keine privaten PKWs mehr fahren. Es darf keine Plakatwände mit Autowerbung mehr geben. Es müssen notwendige Schritte gesetzt werden, um den Mobilitätsbedürfnissen von Pendler:innen außerhalb des Gürtels durch den ÖPNV gerecht zu werden. Dazu dürfen keine weiteren Schnellstraßen gebaut werden. Innerhalb des Gürtels kann die schon vorhandene Infrastruktur ausgebaut und das Angebot sozial gerecht verbessert werden. Dadurch wird der öffentliche Raum staufrei und unsere Zukunft klimagerecht. Um diese radikale Mobilitätswende zu ermöglichen, streben wir mit unserer Kampagne *#WienAutofrei* vier übergeordnete Ziele an:

¹ Aufgrund unserer Verankerung im städtischen Raum haben wir unsere Vision auf das Aktionsfeld Wien ausgerichtet. Hier ist die nötige Infrastruktur für ein autobefreites Leben bereits heute weitgehend - wenn auch nicht flächendeckend - vorhanden. Die radikale Mobilitätswende muss daher hier beginnen - sie muss jedoch selbstverständlich auch den ländlichen Raum umfassen. Wir streben daher einen Erfahrungsaustausch mit Initiativen an, die im ländlichen Raum verankert sind und hier die Expertise über zentrale Ansatzpunkte besitzen.

Autobefreite Grätzl - Wohngebiete wieder zu Begegnungsräumen machen

Der Weg zur autobefreiten Stadt ist der über eine Mobilitätswende von unten!
Die Wohngebiete müssen von Autos befreit werden, damit Straßen zu gemeinschaftsfördernden Aufenthalts- und Lebensräumen transformiert werden können. Barcelona zeigt mit dem Konzept der Superblocks (Greibenjak 2020), dass dies flächendeckend und sofort möglich ist – vorausgesetzt, der politische Wille besteht und die Interessen der Autolobby haben nicht weiterhin mehr Gewicht als das Interesse am Guten Leben für Alle, frei von Straßenlärm, verpesteter Luft, beengten Räumen und tagtäglich Angst vor Verkehrsunfällen.

Autowerbeverbot und Stopp von Automessen - keine weitere Manipulation durch Autolobbys und -konzerne

Das Auto hält nicht die Freiheitsversprechen, die die Autolobby anpreist.
Vielmehr nehmen uns Autos – insbesondere in Städten – die Freiheit, saubere Luft zu atmen, von Lärm verschont zu sein, als Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen nicht unser Leben zu riskieren, und öffentlichen Raum nutzen zu können. Sie nehmen uns vor allem die Freiheit, eine klimagerechte Zukunft und ein gutes Leben für alle Menschen weltweit zu gestalten.
Mit kreativen, ungehorsamen Aktionen und unserer Öffentlichkeitsarbeit lenken wir den Blick auf die falschen Versprechen der Autoindustrie, dass Autos weiterhin legitime Fortbewegungsmittel seien und die sich nun verstärkt durch die grüne Lüge der E-Mobilität reinzuwaschen versucht.
Indem wir diese Strategie in der öffentlichen Debatte delegitimieren, werden wir auch den politischen Einfluss der Autoindustrie zurückdrängen und dadurch Raum für erste Schritte in Richtung Mobilitätsgerechtigkeit schaffen.

Keine neuen Schnellstraßen - die Vorbereitungen für die Lobau-Autobahn auf Eis legen und stattdessen klimagerechte Mobilitätslösungen für Pendler:innen schaffen

Für einen klimagerechten Verkehrssektor darf die derzeitige autozentrierte Verkehrspolitik nicht länger bis weit in die Zukunft in Beton gegossen werden.
Daher werden wir den Neubau von Schnellstraßen nicht hinnehmen und uns notfalls mit unseren Körpern diesen zerstörerischen Plänen in den Weg stellen.

Just Transition - nicht nur die Zukunft unseres Verkehrssystems muss gerecht sein, sondern auch der Weg dorthin - insbesondere für betroffene Arbeiter:innen

Die durch den Umstieg auf E-Mobilität beschleunigten Umstrukturierungs- und Kündigungsmaßnahmen der Autokonzerne nehmen viele Arbeiter:innen der Branche als Bedrohung wahr. Deswegen wollen wir unseren Austausch mit der Arbeiter:innenbewegung fortsetzen und gemeinsam Konzepte erarbeiten, um zu verhindern, dass die notwendige radikale Mobilitätswende vorrangig auf dem Rücken von Beschäftigten ausgetragen wird – auch wenn sich ändern muss, was und wie wir arbeiten. Zur Ermöglichung gerechter Übergänge müssen Alternativen geschaffen und - wenn Autokonzerne und Zulieferbetriebe sich einer Umstellung der ressourcenintensiven Produktion verweigern - dabei die Eigentumsfrage gestellt werden.

Wir brauchen ein integriertes und ökologisches Mobilitätssystem, das demokratisch reguliert und geplant wird und dem Gemeinwohl dient.

Unsere #WienAutofrei-Kampagne hat ihren Fokus darauf, gegen die Vorherrschaft der Automobilität anzukämpfen.

Durch Bündnisarbeit und gegenseitige Unterstützung binden wir unsere Kampagne jedoch auch zurück an jene Graswurzelinitiativen, die für die Umsetzung all der positiven Alternativen eintreten, die uns unserer Vision einer mobilitätsgerechten Zukunft näher bringen. Dazu gehören die zahlreichen Grätzl-Vernetzungen, die für Verkehrsberuhigung und die Umgestaltung von Verkehrsräumen zu Lebensräumen eintreten und dabei wichtige Organisationsarbeit leisten; genauso wie Fahrradfahrer:innen- und Fußgänger:innen-Initiativen, die visionäre Konzepte für stadtweite, nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen ausarbeiten, sich für ihre Umsetzung stark machen und eine Demokratisierung der Verkehrsplanung einfordern.

Des Weiteren gilt unsere Solidarität all jenen Initiativen, die sich gegen den Bau der 3.Piste am Flughafen Wien-Schwechat und für die Reduktion des Flugverkehrs einsetzen. Zu guter Letzt solidarisieren wir uns mit allen antirassistischen Kämpfen für ‚Freedom of Movement‘ für alle Menschen.

Literatur

BMI (2019): Verkehrsunfallstatistik, Artikel Nr. 16577, 02.01.2019, <https://www.bmi.gv.at/news.aspx?id=6944374D6754526C45684D3D> (abgerufen am 08.02.2021)

BMVIT(2016):Österreichunterwegs2013/2014-Ergebnisbericht,Juni2016,Wien

Bove, Vincenzo & Sekeris, Petros (2015): Are crude conspiracies right? Research shows nations really do go to war over oil, 28.01.2015, <https://theconversation.com/are-crude-conspiracies-right-research-shows-nations-really-do-go-to-war-over-oil-36846> (abgerufen am 08.02.2021)

BPB - Bundeszentrale für politische Bildung (2018): Ressourcenkonflikte, 17.05.2018, <https://www.bpb.de/internationales/weltweit/innerstaatliche-konflikte/76755/ressourcenkonflikte> (abgerufen am 08.02.2021)

Grebenjak, M. (2020): Sowill BarcelonadielklimagerechtesteStadtderWeltwerden. In: mosaik-Blog.

Landwirtschaftskammer Österreich (2019): Vielfalt ist Leben - Österreichs Land- und Forstwirtschaft – Daten und Fakten 2018/19, 2019, Wien

Umweltbundesamt (2018): Verkehr beeinflusst das Klima, <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/mobilitaet/mobilitaetsdaten/verkehr-treibhausgase> (abgerufen am 08.02.2021)

Umweltbundesamt (2019): Klimaschutzbericht - Analyse der Treibhausgasemissionen bis 2017, REP-0702, <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0702.pdf> (abgerufen am 08.02.2021)

UPI - Umwelt- und Prognose-Institut e.V. (2019): Ökologische Folgen von Elektroautos – Ist die staatliche Förderung von Elektro- und Hybridautos sinnvoll?, UPI-Bericht Nr. 79, Oktober 2019, http://www.upi-institut.de/UPI79__Elektroautos.pdf (abgerufen am 08.02.2021)

VCÖ (2017): Ausgeblendete Kosten des Verkehrs, 2017, Wien

VCÖ (2018): Autoverkehr in Österreich hat sich binnen 30 Jahren verdoppelt, 06.12.2018, <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181206-autoverkehr-oesterreich-30-jahre> (abgerufen am 08.02.2021)

WHO (2018): Veröffentlichung der WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region, 10.10.2018, <https://www.euro.who.int/de/media-centre/events/events/2018/10/launch-of-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>, (abgerufen am 08.02.2021)

WirtschaftsWoche (2017): Für Dein Auto, 06.11.2017, <https://tool.wiwo.de/wiwoapp/3d/storyflow/102017/fuerdeinauto/index.html> (abgerufen am 08.02.2021)

Wolf, W: Elektro-Pkw als Teil der Krise der aktuellen Mobilität, isw-Report 112/113, 2018, Institut für sozial-ökologische Wirtschaftsforschung e.V.