

Rein in die autofreie Gesellschaft

Autokonzerne gesellschaftlich aneignen und zurückbauen

Die Klimapolitik in Österreich und in nahezu allen europäischen Ländern hat nicht ansatzweise zur erforderlichen Minderung der Emissionen von Treibhausgasen geführt. Im Verkehrsbereich nehmen die Emissionen zu. Der Autoverkehr macht aber auch unsere Städte kaputt. Es ist Zeit, eine radikale Verkehrswende einzuleiten.

Österreich verpflichtete sich dazu, seinen Treibhausgasausstoß bis 2020 im Vergleich zu 2005 um 16 % und bis 2030 um 36 % zu reduzieren. Dieses Ziel war von Anfang an komplett ungenügend. Allerdings: Seit 2014 steigen die klimaschädlichen Emissionen wieder beträchtlich an. Österreich hält nicht einmal die selbst gesetzten und völlig ungenügenden Ziele ein.

Mit 23,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent und einem Anteil von 29% war der Verkehrssektor 2017 der größte Verursacher von Treibhausgas-Emissionen in Österreich. Seit 1990 stiegen im Verkehrssektor die Treibhausgas-Emissionen um 71,8 %. Weltweit und in ganz Europa zählt die Automobilindustrie zu den größten Verursachern von Treibhausgas-Emissionen. Der Transportsektor ist laut Weltklimarat IPCC für 14 Prozent der globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich, etwa 9 % fallen auf den Pkw-Verkehr. Greenpeace veröffentlichte kürzlich eine Studie, die zum Ergebnis kommt, dass der globale Automobilsektor mehr CO₂-Emissionen verursacht als die gesamte EU.

Nicht auf unsere Kosten!

Die Autoindustrie windet sich, wenn es darum geht, ihre Profite zu verteidigen. Erst sollte in einer freiwilligen „Selbstverpflichtung“ die Reduzierung von CO₂ durch die Umstellung auf mehr Dieselautos und Biosprit erreicht werden. Jetzt, wo das Diesel-Lügenreisende zusammenkracht, erfindet die Autoindustrie ein neues Märchen: Das Elektroauto soll das Klima retten. Es rettet aber bestenfalls ihre Profite. E-

Mobilität ist nicht emissionsfrei. Berücksichtigt man den Herstellungsprozess, schneidet der Diesel nur knapp schlechter ab als ein Elektro-Pkw. In der oberen Mittelklasse ist der Diesel sogar um 11 Prozent besser!

CO₂-Steuer senkt die Emissionen nicht

Die Regierungen und die Autoindustrie verschleppen seit bald 30 Jahren jede ernsthafte Maßnahme gegen den Klimawandel. Und jetzt dürfen wir den gesellschaftlichen Umbau auch noch bezahlen – mit einer CO₂-Steuer. Durch ihre Erhebung und Erhöhung sollen Emissionen sinken. Andere Länder zeigen: dieser Effekt tritt, wenn überhaupt, bestenfalls in kleinstem Maße ein. Die Konzerne wälzen die höheren Preise einfach auf die Verbraucher*innen ab. Ziel der Autoindustrie ist nicht bestehende Diesel oder Benziner mit E-Autos zu verdrängen. Sie wollen sie zusätzlich bauen. Die Autoproduktion soll in den nächsten

zehn Jahren verdoppelt werden – gerade bei Premium-Modellen und SUVs.

Sichere Arbeitsplätze durch Konversion

E-Mobilität macht Arbeitsplätze in der Autoindustrie nicht sicher, im Gegenteil: Der Abbau von 30.000 Arbeitsplätzen ist bereits angekündigt, besonders betroffen sind die vielen Zulieferer. Die gesamte Autoproduktion in Deutschland ist seit 2018 rückläufig. Zehntausende neuer Arbeitsplätze aber würden benötigt, um die oben skizzierte Verkehrswende in Gang zu bringen. Sie wäre ein gigantisches Infrastrukturprogramm, für das alle Beschäftigten der heutigen Autobranche mit ihren hohen Qualifikationen benötigt werden – und noch viele mehr.

Die Macht der Konzerne brechen

Die Automobilindustrie ist zu diesem Umbau nicht in der Lage – sie denkt nur an die Dividenden ihrer Aktionär*innen, nicht an die gesellschaftlichen Bedürfnisse. Wir brauchen daher massiven Druck von unten, eine breite Bewegung aller abhängig Beschäftigten, die gemeinsam wie die Schüler*innen in ihrer Arbeitszeit streiken. Nur Streiks in Unternehmen können den nötigen ökonomischen Druck aufbauen, damit sich etwas ändert..



Demonstration gegen die IAA in Frankfurt. Sand im Getriebe @Sand imGetriebe

Salzburg 2030 autofrei

Stadt und Land: weiter mit der Autoförderung

Salzburgs Regierung will die Großgarage unter dem Mönchsberg stark erweitern und noch mehr Autos in die Stadt lotsen. Das gilt es zu verhindern.

Die Verkehrsprobleme in Salzburg haben viele Gesichter. In den 1940er und 50er Jahren wurden die Straßenbahn und die Bahn nach Berchtesgaden unsinnigerweise abgeschafft. Das rächt sich seit Jahrzehnten. Das Netz der O-Bus- und Buslinien weist große Lücken auf und die Intervalle sind zu lang. Die Tarife sind aberwitzig hoch. In den äußeren Stadtteilen fehlen tangentielle Buslinien, also Direktverbindungen zwischen Randzonen. Viele Vororte sind ungenügend oder gar nicht mit öffentlichem Verkehr erschlossen.

Auch in jüngerer Zeit haben die Stadt- und Landesregierung mit ihrer Politik die Probleme vergrößert. Die Kilometerleistung der Salzburger Oberleitungsbusse ist auf dem Stand des Jahres 1999, nämlich 6,2 Millionen Kilometer pro Jahr eingefroren. Diesen Unsinn vereinbarte die Stadtregierung unter der Leitung von Ex-Bürgermeister Schaden mit der Salzburg AG.. Die Ausgliederung der Salzburg AG aus der kommunalen Verwaltung hat den politischen Spielraum der Stadt substantiell eingengt. Stadträtin Unterkofler hat jüngst als Ziel formuliert: „die Räder von der Straße wegzubekommen“.

Im Ergebnis fahren Tausende von Pendler*innen täglich aus allen Richtungen in die Stadt, in ihrer großen Mehrheit mit dem Auto. Viele Tourist*innen kommen mit ihrem Auto oder mit Bussen in die Stadt. Die Einfallstraßen sind regelmäßig verstopft. Die Anwohner*innen leiden unter den Abgasen, dem Lärm und der Feinstaubbelastung.

Die Mobilitätschancen sind ausgesprochen ungleich verteilt. Arme Menschen können sich weniger gut im öffentlichen Raum bewegen. Mütter ohne Auto werden eingeschränkt. Wer kein Auto hat, klebt am Wohnort fest. Kinder dürfen nicht aus dem Haus. Für viele

Menschen ist die öffentliche Verkehrsinfrastruktur zu schlecht und zu teuer. Die kapitalistische Verkehrsorganisation führt zu einer ausgesprochen ungleichen Mobilität der Menschen.

Öffis zum Nulltarif! Raus aus der Autogesellschaft!

Das Auto hat uns den öffentlichen Raum als Ort des Austauschs und der Begegnung genommen. Viele Flächen in den Städten sind menschenfeindlich und zubetoniert, ohne Platz für spielende Kinder.

Verkehrswende kann da nicht nur heißen: Motor austauschen – wir müssen aus dem System Auto aussteigen!

Wir brauchen eine umfassende Verkehrswende. Wir müssen aus dem motorisierten Individualverkehr aussteigen und ein breit gefächertes System der öffentlichen Transporte aufbauen! Die gesellschaftliche Ungleichheit und die ökologische Belastung des gegenwärtigen Verkehrssystems sind gleichermaßen aufzuheben.

Wir stellen den privaten Autoverkehr in den städtischen Lebensräumen grundsätzlich in Frage. Die Menschen in Salzburg können sich in zehn Jahren weitgehend vom privaten Autoverkehr befreien.

Zugleich wollen wir die demokratischen Handlungsmöglichkeiten erwei-

tern. Die Bewohner*innen sollen ihre Straßen und ihre Quartiere aneignen können, das heißt selbst verwalten können. Die Straßen sind wieder als Lebensraum zurückzuerobern. Die regionalen öffentlichen Transportsysteme sind auszubauen und zu demokratisieren.

Wir setzen uns dafür ein, dass alle hier lebenden Menschen ungeachtet ihres Geschlechts, Einkommens und ihrer Passfarbe dieselben Mobilitätschancen haben. Wir wollen, dass der öffentliche kommunale Verkehr zum Nulltarif fährt. Die touristischen Busse sind mit Abgaben zu belegen und von der Stadt fernzuhalten.

Voraussetzung für gute Mobilitätschance für alle ist nicht nur eine gute öffentliche Infrastruktur bei den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bahn, Straßenbahn und Bus, sondern auch ein sicherer, mit dem öffentlichen Verkehr kompatibler Fahrradverkehr. Fahrräder müssen einfach und sicher mit öffentlichen Transportmitteln bewegt werden können.

Individuelle Bedürfnisse können weiterhin über ein flächendeckendes Car-Sharing effizient und umweltverträglich einfach befriedigt werden. Car-Sharing ist eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr. Die Salzburg AG und die Stadtregierung haben dennoch fahrlässig das Carsharing System EMIL zugrunde gehen lassen und abgeschafft.



Protest gegen die IAA in Frankfurt. Ende GeländeWagen (@RADikalAutofrei)

Unsere Vorschläge

Wir wollen eine radikale **Verkehrswende** verwirklichen.

- Jeder weitere Ausbau der Infrastruktur für den Autoverkehr ist zu unterlassen. Der Bau weiterer Parkhäuser im Innenstadtbereich ist zu unterlassen. Kein Ausbau der Mönchsberg-Garage. Die Zahl der Parkflächen in der Stadt ist zu reduzieren.
- Für viele Menschen sind die Kosten von Mobilität ein wesentlicher Teil der monatlichen Fixkosten. Fortbewegung darf kein Luxus sein. Der öffentliche Nahverkehr in der Stadt und ins stadtnahe Umland muss gratis sein.
- Der Großteil aller Fahrten und Transporte steht mit Arbeitsplatz und Wirtschaft in Verbindung. Entsprechend sollen Firmen auch für die benötigte Infrastruktur aufkommen, indem entsprechende Steuern eingehoben werden.
- Sämtliche Alltagswege in der Stadt und im Umland müssen mit öffentlichen und nicht-motorisierten Transportmitteln zu bewältigen sein. Darum ist der öffentliche Verkehr massiv auszubauen. Verkehrsplanung darf nicht an den Grenzen der Gemeinde, der Bundeslandes oder des Staates enden. Die Intervalle der Busse und der S-Bahn sind massiv zu verdichten. Der bevölkerungsreiche Flachgau muss mit neuen Buslinien gut mit der Stadt verbunden werden. Es braucht zahlreiche neue O-Busverbindungen am Stadtrand. Ein Netz von Kleinbussen und Ruftaxis kann flexibel den örtlichen Bedürfnissen angepasst werden. Auch im Umland muss es Alternativen zum Auto geben. Für die stark frequentierte Nord-Süd- und West-Ost-Achsen ist die Wiedereinführung einer leistungsfähigen Straßenbahn zu prüfen. Auf die teure und verkehrspolitisch unsinnige Verlängerung der Lokalbahn zum Mirabellplatz ist zu verzichten.
- In der ganzen Stadt Salzburg gilt für PKW und LKW Höchstgeschwindigkeit 30 km/h.

- Wenn wir individuell mobil sein müssen oder wollen, etwa für Transporte oder Ausflüge, können wir sie kommunal und möglichst ökologisch organisieren. Hierfür muss die Stadt ein kommunales Car-Sharing System aufbauen.
- Für Radfahrer*innen braucht es ausreichend Platz, Parkplätze und sichere Fahrwege. Das heißt jedoch keineswegs, dass teure Radwege zu bauen sind. Oft ist es einfacher, den Autoverkehr zu verlangsamen bzw. auszudünnen und damit den Straßenraum allen Verkehrsteilnehmer*innen zugänglich zu machen.
- Die öffentliche Transportinfrastruktur gehört zur gesellschaftlichen Grundversorgung. Darum muss die Stadt Salzburg den Betrieb der O-Busse und Busse direkt übernehmen. Der Busbetrieb soll demokratisch von der Stadt, den Gewerkschaften, den Fahrgastvereinigungen und Umweltinitiativen kontrolliert werden.
- Der öffentliche Raum soll Freiraum für alle sein, nicht Abstellfläche für PKW. Unsere Wohnumgebung muss so gestaltet sein, dass wir uns dort sicher und ohne gesundheitliche Beeinträchtigung (Lärm, Abgase) aufhalten. Es braucht konsumfreie Räume und Aufenthaltsplätze, wo wir uns treffen können und miteinander Zeit verbringen. Das bedeutet ausreichend kommunale Zentren, Jugendzentren, Kulturzentren, Bibliotheken, Kinos oder Schwimmbäder,

die für die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung zur Verfügung stehen.

- Die Unternehmen profitieren von der Arbeitsleistung der Lohnabhängigen. Darum haben sie Kosten für die Arbeitswege über eine Abgabe zu übernehmen. In einigen Städten gibt es solche Abgaben bereits.
- Alle Begünstigungen des Automobilverkehrs sind sofort zu beenden. Dazu zählen die Subventionierung von Dieseltreibstoff und die steuerliche Abzugsmöglichkeit von Firmencars. Dem motorisierten Individualverkehr sind sämtliche Kosten, die er verursacht anzurechnen.
- Der regionale öffentliche Verkehr ist mit einem dichten Fahrplan in den überregionalen, nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr zu verbinden. Auch die Nebenlinien müssen in einen dichten Taktfahrplan eingebunden werden.
- Die Preise des Bahnverkehrs sind deutlich zu senken und günstige Jahreskarten einzuführen.

Keine Partei im Parlament wird diese Perspektive umsetzen. Hierzu braucht eine starke Bewegung, die sich für eine **Verkehrswende jetzt** einsetzt. Die nächste Auseinandersetzung steht vor der Tür. Die Landes- und Stadtregierungen wollen die Erweiterung der Mönchsberg-Garage durchdrücken. Dagegen gilt es den bereits vorhandenen Widerstand zu einer breiten Bewegung zu entwickeln, die auch vor zivilem Ungehorsam nicht Halt macht und die Garage verhindert.



Blockade der IAA in Frankfurt Foto: Chris Wilner

OMV gesellschaftlich aneignen, rückbauen und konvertieren

Die OMV ist Österreichs größter Erdöl- und Erdgas-Konzern. Die Republik Österreich hält 31,5% der Anteile der OMV. Der Staat ist somit Miteigentümer und Profiteur des Geschäfts mit der Klimazerstörung. Im Geschäftsbericht zum Jahr 2018 steht: *“Wir steigern Produktion, Profitabilität und Reserven [...] Das Ziel bis 2025 lautet: Verdoppelung der Produktion auf täglich 600.000 Fass und der Reserven auf mehr als zwei Milliarden Fass Öläquivalent.”* Deutlich werden erwartete Zukunftsmärkte genannt: *“Gleichzeitig erweitert die OMV ihre Produktionskapazität für Flugtreibstoff.”*

Die Konzernleitung der OMV ignoriert die Klimakatastrophe. Sie will langfristig am Öl festhalten und zugleich in neue Geschäftsfelder wie die Windenergie expandieren.

Die großen Öl-, Gas- und Kohlekonzerne sind für einen Großteil der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Die Konzernführungen der OMV und sowie von Shell, ExxonMobil, Chevron, BP, Gazprom, Saudi Aramco, China National Petroleum, etc. wollen ihr hoch profitables Geschäft so lange wie möglich weitertreiben. Gleichzeitig bereiten sie die Expansion und teilweise den Umstieg in neue Geschäftsfelder vor, beispielsweise in die Petrochemie, Windenergie und CO₂-Sequestrierung. Die strategische Rolle des Öls im Wertschöpfungsprozess vieler Industrien bleibt erhalten. Sie sind nur bereit, ihr Ölgeschäft zu reduzieren, wenn die Gesellschaft die Kosten dafür trägt. Das dürfen wir nicht zulassen. Das wäre ein riesiger Angriff gegen die ganze Gesellschaft. Allerdings unterstützt der österreichische Staat den Konzern bei der Wahrung seiner Interessen.

Green New Deal

Der US-amerikanische Präsidentschaftskandidat Bernie Sanders schlägt einen radikalen Umbau der Wirtschaft vor. Was können wir von diesem Vorschlag lernen? Interessierte sind zur Diskussion eingeladen.

Dienstag, 1. Oktober, 19-21 Uhr
ÖH Frei:raum, Kaigasse 17, Salzburg

Nehmen wir die Forderung der Klimabewegung nach einer Begrenzung der Erwärmung auf 1,5°C und Klimagerechtigkeit ernst, müssen wir überlegen, wie wir den politischen Druck aufbauen können, um einen Konzern wie die OMV unter demokratische Kontrolle zu stellen und deren Förderung fossiler Brennstoffe weitgehend stillzulegen. Der Umstieg auf erneuerbare Energien ist äußerst energieintensiv. Das bedeutet ein Großteil des verbliebenen CO₂ Budgets muss dafür reserviert werden, diesen Umbau zu ermöglichen. Darüber hinaus muss die OMV unverzüglich die Förderung von fossilen Brennstoffen einstellen, ihre Förderanlagen- und Infrastruktur umweltverträglich rückbauen und den Konzern auf gesellschaftlich nützliche und umweltverträgliche Tätigkeiten ausrichten.

Der OMV-Leitspruch „oil & gas at its best“ wird nur dann wahr, wenn Öl und Gas im Boden bleiben!

Wir müssen die Lohnabhängigen in ihrer ganzen Vielfalt dafür gewinnen, dass sie sich an ihrem Arbeitsplatz für die zwingend nötige radikale Klimapolitik einsetzen und sich organisieren. Das machen wir am besten im Bündnis mit den Gewerkschaften. Das Klima ist auch ein Thema der Arbeit und der Gesundheit.

Es geht darum, Konzerne wie die OMV gesellschaftlich anzueignen und demokratisch kontrolliert ökologisch und sozial verträglich rück- und umzubauen. Die Klimabewegung muss sich gesellschaftlich so verbreitern, dass sie zusammen mit anderen Bewegungen diese Machtfrage stellen kann.

Ökosozialistische Strategie in Europa

Wir brauchen einen radikalen Umbruch in ganz Europa. Wie kann eine ökosozialistische Strategie aussehen? Interessierte sind zur Diskussion eingeladen.

Dienstag, 29. Oktober, 19-21 Uhr
ÖH Frei:raum, Kaigasse 17, Salzburg

Ökosozialistische Alternative konkret

Die Autolobby und Konzerne des gesamten fossilen Komplexes werden auch weiter den ökologischen Umbau verhindern, wenn wir nicht mit der Profitlogik brechen.

Wir setzen uns dafür ein, mit den Beschäftigten der Automobilindustrie in Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften und Umweltorganisationen einen wirklichen Umbau und Rückbau der Automobilindustrie einzuleiten. Die in dieser Industrie gebundenen und vergeudeten menschlichen Fähigkeiten und technischen Errungenschaften sollten in den Aufbau eines gesellschaftlich gerechten und umweltverträglichen Verkehrssystems, das weitgehend auf öffentlichen und nicht-motorisierten Transportmittel beruht, gesteckt werden. Um einen derartigen Rück- und Umbau der Automobilindustrie durchzusetzen, setzen wir uns für die gesellschaftliche und demokratische Aneignung der Konzerne ein. Die großen Investitionsentscheidungen sind demokratisch durch die ganze Gesellschaft zu fällen. Das heißt, die Automobilkonzerne sind zu vergesellschaften und unter die Kontrolle von Produzent*innen, Verbraucher*innen und Umweltschützer*innen zu stellen.

So können wir sicherstellen, dass die Arbeitsbedingungen den menschlichen Bedürfnissen und die Produkte den ökologischen Erfordernissen entsprechen. Nicht Regierung und Konzerne werden die Verkehrswende durchsetzen, das kann nur eine breite Klimabewegung: Schüler*innen, Arbeitende, Studierende Hand in Hand.



für eine ökosozialistische Alternative

www.oekosoz.org
kontakt@aufbruch-salzburg.org