

LINKS

ZUM PROTEST

11/2021

KEIN METER AUTOBAHN



WORUM GEHT'S?

In Zeiten der Klimakrise noch weitere Autobahnen zu bauen, zeigt, wie wenig die vorherrschende Politik bereit ist, diese Krise ernst zu nehmen. Die besetzten Baustellen in Hirschstetten sind die logische Antwort darauf. Wir von der LINKS Arbeitsgruppe Lobau (AG Lobau) haben uns in dieser Zeitung mit einigen Themen und Argumenten gegen Autobahnen im Allgemeinen, und den Wiener Projekten im Besonderen auseinandergesetzt. Zu Beginn eine Zusammenfassung, worum es bei den Straßenprojekten Lobau- und Stadtautobahn eigentlich geht:

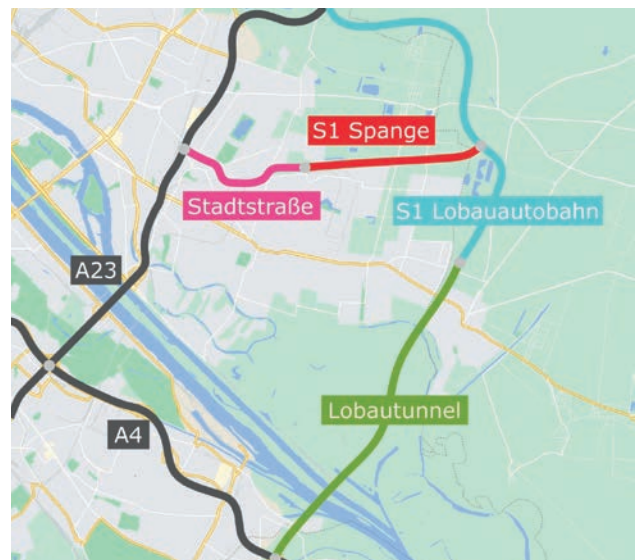
S1 (19 km Lobau-Autobahn inklusive Tunnel) und S1-Spange sind geplante Projekte in der Verantwortung des Bundes, und daher der Evaluierung durch das Umweltministerium unterworfen. Die Stadtstraße hingegen, als Projekt der Stadt Wien, muss nicht evaluiert werden und darf bereits gebaut werden.

Die Lobau-Autobahn ist das letzte Verbindungsstück der Wiener Außenring Schnellstraße zwischen dem Knoten Schwechat südlich der Donau und dem Knoten Raasdorf im Norden von Wien. Stadtstraße und S1-Spange wären die Verbindung zwischen S1 und A23.

Der Lobau-Tunnel ist mit 8,2 km Länge und 2 Tunnelröhren mit je 15m Durchmesser geplant – das entspricht ca. einem sechsstöckigen Wohnhaus. Er untergräbt den Nationalpark Donau-Auen an der breitesten Stelle, durchstößt die Dichtungswand der Altlasten vom Ölhafen (Trinkwasser-Gefährdung), wird zu einer Absenkung des Grundwassers führen und damit das Ökosystem Lobau zerstören.

Das oberirdische Teilstück der Lobau-Autobahn zwischen Groß-Enzersdorf und Raasdorf teilt die zusammenhängende Landschaft, vernichtet Flächen für die Landwirtschaft und wird zu Lärm- und Abgasbelastung führen. Letzteres gilt auch für die Stadtstraße, die durch Wohngebiete führt.

CO₂-Emissionen steigen mit der Lobau-Autobahn um 100.000 Tonnen – für das Ziel der Klimaneutralität bis 2040 (Wien) ist jedoch eine massive Reduzierung erforderlich. Weiters zieht die S1-Autobahn als Teil einer internationalen Nord-



Süd-Strecke (TEN 25) neuen Schwerlastverkehr an, was die Emissionen weiter steigen lässt.

Die S1 und S1-Spange verschlingen laut Expert*innen mindestens 3-4 Milliarden Euro; die Stadtstraße 460 Millionen Euro – dieses Geld ist besser für den Ausbau der Öffis angelegt. Laut VCÖ besitzt knapp die Hälfte der Wiener Haushalte gar kein Auto. Die meisten Wiener*innen nutzen den öffentlichen Nahverkehr, fahren Rad oder gehen zu Fuß, zahlen aber für die Straßen mit. ■

INHALT

Worum geht's?	2
Wem nützt die Lobau-Autobahn?	3
Mit der Verkehrswende zum schönen Leben	4
18 Fußballfelder täglich	5
SPÖ: „...eine ganz normale Gemeindestraße...“	6
Alle reden über die Donaustadt – wir leben dort:	7
Diesen Kampf können wir gewinnen!	8
Verzichten für das Klima?	9
Kommt die Klimawende?	10
Naturschatz Lobau und Biodiversität	11

Impressum

LINKS, Heinestraße 35/12, 1020 Wien
kontakt@links-wien.at, Tel 0677 631 021 82

Redaktion AG Lobau: Angie Lorenz,
Karin Hädicke, David Sagner, Heinrich
Hirsch, Anna László, Benjamin Traugott,
Paul Stern, Michael de Martin

Lektorat: Barbara Stefan, Moni Jank,
Heide Hammer, Kurto Wendt

Grafik: typothese.at

WEM NÜTZT DIE LOBAU-AUTOBAHN?

Die Fakten zur Klimaerwärmung sind inzwischen unbestritten – von Politiker*innen und Medien hören wir immer öfter: „Es muss was getan werden!“ Trotzdem werden keine Pläne für eine tiefgreifende Verkehrswende entwickelt. Gerade in Österreich gäbe es genug Gründe: Der Straßenverkehr verantwortet 70% des Anstieges der CO₂-Emissionen seit 1990 und 2018 wurden 1/3 der CO₂-Emissionen durch Straßenverkehr verursacht. Dennoch steht der Bau der Stadtstraße und der Lobau-Autobahn bevor und wir fragen uns: WARUM MACHEN DIE DAS?!

Autobahnen sind Hauptverkehrsadern in einem Wirtschaftssystem, das auf fossiler Energie aufgebaut ist. Der Warentransport wie auch der Hauptanteil des Personenverkehrs – als individueller Verkehr auf dem Weg zur Arbeit oder in der Freizeit – spielt sich auf den Straßen ab. Damit Autokonzerne ihre Produkte, Energiekonzerne Benzin und Diesel, und die Chemieindustrie ihre Produkte wie Asphalt oder Autoreifen verkaufen können, braucht es Straßen. Aber diese Konzerne allein könnten keine Straßen bauen: beschlossen werden sie von Regierungen und Parlamenten durch Gesetze und Verordnungen. Damit dann tatsächlich gebaut wird, werden Firmen wie die ASFINAG gegründet, die die Straßenbaupläne umsetzen.

DAS UNSICHTBARE BAND

Jetzt könnten diese Regierungen und Parlamente die wissenschaftlichen Fakten und Daten als Grundlage für Entscheidungen nehmen und zum Beispiel den Ausbau des öffentlichen Verkehrs forcieren. Verkehrsbetriebe sind oft in staatlicher oder kommunaler Hand und können aus jenem Budget finanziert werden, das ansonsten für den Bau von Autobahnen und der Förderung von Unternehmen vorgesehen ist. Das wäre eine echte Umverteilung zugunsten der Mehrheit der Bevölkerung. Darüber hinaus kämen Menschen bequem und ohne Stress von A nach B und würden in einer gesünderen Umwelt leben. Das passiert aktuell nicht, denn ein fast unsichtbares Band der Abhängigkeit umschlingt Politik und Konzerne:

Es sind nicht irgendwelche Konzerne, die den Ton angeben. Die umsatzstärksten Konzerne sind eben diejenigen, welche die fossilen Ressourcen zur Energieerzeugung, zur Produktion und zum Warentransport nutzen: Öl/Gas-Konzerne, Automobilhersteller und Handelsunternehmen. In Österreich sind es Porsche, OMV und REWE, die an der Spitze stehen. Warum sollten sie freiwillig



© Lorenz

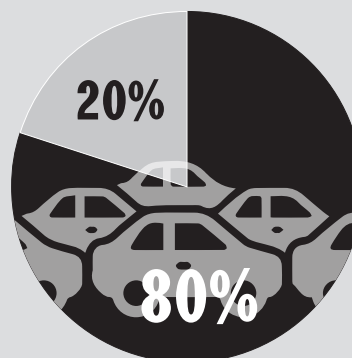
ihre Position im Ranking aufgeben? Trotz ihrer ungeheuren ökonomischen Stärke können sie nicht alles: Sie brauchen die Regierung, damit sie die nötige Infrastruktur bekommen, um weiterzumachen wie bisher – umgekehrt brauchen die Regierungen Steuern, Investitionen und wirtschaftliche Stabilität, die durch die Großkonzerne gegeben scheint.

WIRTSCHAFTSSTANDORT OLÉ

Im Fall der Lobau-Autobahn wird diese Abhängigkeit sichtbar, denn das einzig wahre Argument für die Autobahn ist die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandort Wien/NÖ. Werden Gebiete durch Autobahnen und Schnellstraßen erschlossen, siedeln sich Unternehmen an, werden neue Produktionsstandorte aufgebaut – die Stadt „entwickelt“ sich. Dafür werden weitere Flächen geplant und versiegelt. Große Bedeutung hat die Anziehungskraft einer internationalen Nord-Süd-Route mit der S1 und der zusätzliche Zugang zum Flughafen, die neue Möglichkeiten für den Ausbau des internationalen Warentransportes schaffen.

Ökonomische Interessen wie Wettbewerbsfähigkeit und Produktionsausbau stehen hinter den Plänen der Stadtstraße und Lobau-Autobahn – auf Kosten von Gesundheit und Lebensqualität der Menschen, des Klimas und der Umwelt. Der Reichtum einer Minderheit in der kapitalistischen Gesellschaft entsteht durch die Ausbeutung von Mensch und Natur. LINKS steht für eine Umverteilung des Reichtums, in dem Geld und Arbeitskraft für eine Verkehrswende eingesetzt werden. ■

DER VERKEHR VERBRAUCHT DEN GROSSTEIL DES ERDÖLS



Quelle: Statistik Austria, 2016

80% VERKEHR
20% INDUSTRIE, DIENSTLEISTUNGEN, LANDWIRTSCHAFT UND HAUSHALTE

MIT DER VERKEHRSWENDE ZUM SCHÖNEN LEBEN

Während Österreich in der Abfallwirtschaft, in der Landwirtschaft, bei Gebäuden und Industrie CO₂-Emissionen reduzieren konnte, gibt es einen Problemsektor, der alle Einsparungen wieder wett macht: Der Verkehr legte zwischen 1990 und 2019 in Österreich um ganze 10,9 Mio. Tonnen CO₂ zu. Umgerechnet entspricht das dem CO₂-Speicher von über 4 Millionen 35m hohen Fichten. Wie kann das sein und wie können wir dieses Problem lösen?

Autor: Heinrich Hirsch

ES MIEFT

Neben dem zunehmenden Warentransport gibt es einen klaren Hauptverursacher des starken CO₂-Anstiegs im Bereich Verkehr: **Der sogenannte MIV [mi:f] steht für motorisierter Individualverkehr und er macht genau das, wonach es klingt: Er mieft.** Er verpestet unsere Städte und macht ein Leben in zentralen Ortskernen am Land unmöglich. Er ist überall und wenn man einmal auf ihn aufmerksam geworden ist, kann man ihn nicht mehr ausblenden. In Wien beansprucht MIV zwei Drittel der Verkehrsflächen für sich und wird nur von 27% der Wiener*innen zum Autofahren genutzt. MIV steht 23 Stunden am Tag still, führt zu Versiegelung und verschwendet dabei kostbaren Lebensraum. Die restliche Stunde, die das Auto in Bewegung verbringt, steht es vermutlich auch noch im Stau. Warum aber werden dann noch so viele Strecken mit dem Auto bewältigt? Neben der verabsäumten Raumplanung von ländlichen und urbanen Regionen sind fehlende Angebote an Öffi- und Radalternativen der Hauptgrund. Und hier kommt die Verkehrswende ins Spiel.

RADIKALES UMDENKEN

Um den Städten – also die Orte, an denen wir arbeiten und wohnen – wieder neue Lebensqualität zu verleihen, braucht es eine radikale Verkehrswende. Keine unnötigen Subventionen mehr für den MIV, der Dreck, Lärm und Abgase in die Stadt bringt. **Keine neuen Straßen für Autos und keine Parkgaragen, die den MIV anziehen.** Um den Verkehr in den Griff zu bekommen, müssen Angebote geschaffen werden, die zum Umstieg einladen: Park and Ride Anlagen an den Stadtgrenzen und kostenlose Öffis in die Innenstadt hinein für alle. Häufigere Taktung von bereits existierenden Verbindungen und einen Ausbau des Straßenbahnnetzes. Niemand soll mehr auf ein teures Auto angewiesen sein. Weniger Autos auf der Straße bedeutet gleichzeitig mehr Platz für Öffis und eine höhere Transportkapazität. Wenn man es schafft, so wie in den Niederlanden, den Verkehr aus den Innenstädten zu verbannen, dann fallen auch viele Gründe weg, in die grünen Stadtränder ziehen wollen. **Wir holen die Lebensqualität, das Vogelgezwitscher und den Duft von frischer Erde in die Stadt zurück.** Aus stark befahrenen Straßen sollen wieder grüne Oasen werden, in denen Kinder spielen können;

Parks und Gärten sollen das Stadtbild prägen. Nur mit einer Verkehrswende schaffen wir eine klimafitte und menschenfreundliche Stadt.

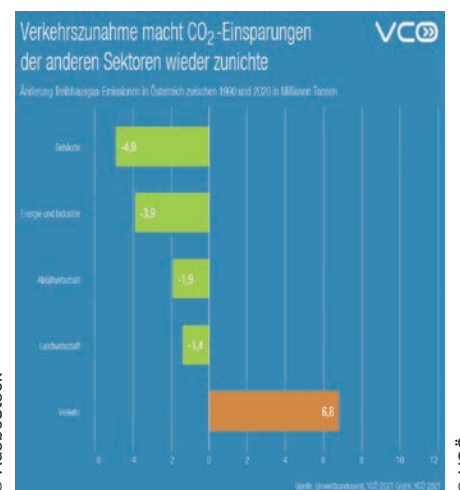
VERKEHRSPLANWIRTSCHAFT – GRENZEN ÖFFNEN, AUCH FÜR SCHIENEN

Was es für die Umsetzung braucht? Eine zentrale Verkehrsplanung, die nicht nur an den Stadt- oder Landesgrenzen aufhört. Für Wien fordern wir nachhaltige Kooperationen mit dem niederösterreichischen Umland. **Der Schienenverkehr darf nicht einfach an der Stadtgrenze enden – die Straßen tun es schließlich auch nicht.** Die Badner Bahn ist das beste Beispiel dafür, dass die Menschen bereit sind umzusteigen, wenn es grenzüberschreitende Angebote gibt. Solange die verkehrsplanerische Kompetenz aber noch bei den Ländern liegt und diese im Finanzierungs-Hickhack ihr eigenes Süppchen kochen, wird man das massive Verkehrsproblem nicht beheben können.

Das Klimaticket ist ein Schritt in die richtige Richtung. Es reicht aber nicht - wir fordern einen massiven Ausbau der Öffis und mehr Platz für Menschen - Verkehrswende, jetzt!



24 Fahrspuren müsste die Südosttangente im Bereich Knoten Prater haben, wenn es keine Öffis gäbe und alle mit dem Auto fahren würden. (Quelle: Homepage Wiener Linien)



18 FUSSBALLFELDER TÄGLICH

In der Raumplanung geht es oft um Fußballfelder. Nicht, weil Raumplaner*innen alle so begeisterte Fußballer*innen sind, sondern, weil mit Fußballfeldern anschaulich die in Österreich täglich neu versiegelte Fläche dargestellt werden kann: 13 Hektar oder 18 Fußballfelder werden in Österreich täglich versiegelt. Damit ist Österreich einer der Spitzenreiter im europäischen Vergleich. Eine andere Art der Raumplanung wäre notwendig.

Autorin: Anna László



© #Lobableibit

Besetzte Baustelle „die Wüste“ bei der U2 Hausfeldstraße, Donaustadt

Versiegelung ist Bodenverbrauch. Versiegelt und bebaut werden Grünflächen und landwirtschaftlich genutzte Flächen für Siedlungs-, Verkehrs- und Freizeitwecke. Die Konsequenz: dauerhafter Verlust biologisch produktiven Bodens. In Wien sollen in den nächsten Jahren im 22. Bezirk viele weitere Flächen versiegelt werden, darunter auch einige besonders fruchtbare landwirtschaftliche Böden. Die Zerstörung dieser Böden hat besonders auf die Versorgungssicherheit und -souveränität mit Lebens- und Nahrungsmitteln fatale Auswirkungen. Im Sinne der in Wien so hochgehaltenen Stadtlandwirtschaft müssten landwirtschaftliche Flächen längst vermehrt anstatt weiter verschlungen werden. Der Klimawandel wird in den nächsten Jahren vor allem die heute fruchtbarsten Böden im Osten und Nordosten Österreichs hart treffen, dadurch ist ihr Erhalt für die Grundlage unserer Ernährung von großer Bedeutung.

CO₂-SPEICHER BODEN

Böden sind nicht nur Ernährungsgrundlage und Erholungsraum, sondern auch ein wichtiger Klimaschutzfaktor. Doch sie sind nicht endlos verfügbar und durch ihre Versiegelung kommt es auf allen genannten Ebenen zu fatalen Auswirkungen:

1) Böden können doppelt so viel CO₂ speichern wie die Atmosphäre. Beim Versiegeln wird Mutterboden abgetragen, wodurch Treibhausgase, darunter auch CO₂, freigesetzt werden. 2) Versiegelung zerstört die Speicherfähigkeit des Bodens, damit können nicht nur Treibhausgase, sondern auch Wasser nicht mehr aufgenommen werden. Gesunde Böden sind daher auch wichtig für den Hochwasserschutz. 3) Bautätigkeit verursacht ebenfalls Treibhausgasemissionen. Daher ist das klimaschonendste Haus tatsächlich das nie gebaute Haus, wie die Raumplanerin Gerlind Weber sagt. Statt an den Rändern der Stadt größere und kleinere, vermeintlich klimaschonende (Einfamilienhaus-)Siedlungen auf die bislang grüne Wiese zu stellen, könnte und sollte Altbestand im Zentrum wieder genutzt werden – auch in Wien.

SCHLÜSSELROLLE RAUMPLANUNG

Eine besonders schädliche Form der Versiegelung und Bebauung ist die **Zersiedelung** im ländlichen Raum bzw. die Suburbanisierung im städtischen Raum. Sie zerstört gewachsene Landschafts- und Ortsbilder, bedroht Tier- und Pflanzengesellschaften, bedeutet den verschwenderischen Zugriff auf Produktionsgrundlagen der Landwirtschaft. Sie macht

Menschen noch abhängiger vom Auto und ist Gerlind Weber zufolge, letztlich ein Verstoß gegen die intergenerationelle Gerechtigkeit und die zukunftsfähige Gesamtentwicklung eines Raumes.

In der Raumplanung ist angesichts der Klimakrise die Begrenzung des Bodenverbrauchs ein zentraler Anspruch. Anstelle des Bauens auf der grünen Wiese wird daher die Nutzung von bereits bestehendem Siedlungsbestand und die Stärkung der Stadt- und Ortskerne gefordert. Ziel ist die vorausschauende, geordnete und räumlich kompakte Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung, mit klaren Konzepten und Maßnahmen. Raumplanung ist dabei immer eine Abwägung und Vermittlung zwischen verschiedenen Interessen und Nutzungsansprüchen. Sie begreift sich selbst als Vorsorgedisziplin, denn es geht nicht nur um die Nutzung des Lebensraums, sondern auch um dessen Sicherung. Beim Abwiegen zwischen den heutigen kurzfristigen Profitinteressen der Wenigen (siehe Lobau-Autobahn und Satellitenprojekte) und den langfristigen, generationsübergreifenden Interessen der Vielen. In Anbetracht des Klimaschutzes müsste die Raumplanung daher längst eine Schlüsselrolle einnehmen. ■

ZUM WEITERLESEN:

Präsentation von Gerlind Weber, „Bodenschutz ist Klimaschutz“: https://steiermark.klimabuendnis.at/images/doku/1_gerlind_weber.pdf

Architekturzentrum Wien: „Boden für alle“- Buch zur Ausstellung

WWF-Bodenreport 2021: https://www.wwf.at/wp-content/cms_documents/wwf_bodenreport.pdf

Build for Future (eine Gruppe von Raumplanungs- und Architekturstudis der TU Wien): <https://fridaysforfuture.at/allianzen/build-for-future>

SPÖ: „...EINE GANZ NORMALE GEMEINDESTRASSE...“

Die Vorarbeiten zur Stadtautobahn, der sogenannten „Stadtstraße“, kommen nicht voran – dank der Besetzungen der Baustellen. Ludwig weiß: Bilder einer Räumung würden empören und zusätzlich Menschen mobilisieren. Ludwigs Problem: Ignorieren funktioniert leider auch nicht mehr. Die Entschlossenheit der Proteste und eine lauter werdende, organisierte Klimabewegung zwingen zur Reaktion.

AUTOBAHN = KLIMASCHUTZ? HÄ?

Die Argumente der Besetzer*innen sind auch medial angekommen: Neben Naturschutz und lokalen Anrainer*inneninteressen geht es vor allem um den Kampf gegen die Klimakrise vor der Haustüre. Die SPÖ versucht nach Außen den Schein zu wahren, den wachsenden politischen Druck nicht zu spüren und setzt stattdessen darauf, die Stadtstraße als Klimaschutzprojekt zu rühmen.

So schmückt Umweltstadtrat Jürgen Czernohorszky am Tag des diesjährigen globalen Klimastreiks das Projekt der Stadtstraße mit Attributen wie „nachhaltig“ und nennt es „Bemühungen im Kampf gegen die Klimakrise“. Fail. Begleitet wird das Klimageschwafel der SPÖ-Führungsriege von teuren Inseraten – bisher 585.000 € aus der Kasse der Stadt Wien – eine eigene PRO-Stadtstraßen-Homepage und ein spontan eingerichteter Youtube-Kanal. Das vermittelt ein verunsichertes, aber auch dreistes Bild.

Die Kampagne von Ludwig & Co zielt darauf ab, breite Unterstützung für die Stadtautobahn zu gewinnen. Erstens über eine Festschreibung von Mobilität, es gehe nicht ohne Autos, nach dem Warum soll gar nicht erst gefragt werden, zweitens über ein launiges „Wir-bauen-die-Öffis-eh-aus“ und drittens sei das Projekt Stadtautobahn durchaus im Sinne der Pariser Klimaziele.

Hauptargument der Kampagne ist, dass Stadtentwicklung nicht ohne Stadtautobahn möglich wäre. Damit werden die Stimmen von Verkehrswissenschaftler*innen ignoriert: Nicht nur angesichts der Klimakrise ist eine radikale Verkehrswende die einzig nachhaltige Lösung der Stadtentwicklung: Sie ist deutlich billiger, gesünder, schafft mehr Raum für alle, stoppt Flächenversiegelung und schafft mehr Arbeitsplätze.

Ludwig befürchtet, diese unangenehme Wahrheit könnte mehrheitlich an Auf-



© Lorenz

merksamkeit und Zustimmung gewinnen – auch in den eigenen Reihen scheint sich Unmut breit zu machen. In internen Rundschreiben wird händeringend formuliert:

*„Durch den Bau der Stadtstraße können tausende Wiener*innen wieder in Ruhe aufatmen.“*

„Die Stadtstraße ist eine 3,2 km lange, ganz normale Gemeindestraße.“

WORUM GEHT ES ALSO WIRKLICH?

Es gibt nur einen Grund für die Autobahnbesessenheit von Ludwig und Co: Der Wirtschaftsstandort Wien muss im Wettbewerb der europäischen Großstädte gestärkt werden – um jeden Preis. Kein Wunder, leben wir doch in einer Gesellschaft, in der Wettbewerb und Profite die Aktivitäten der Wirtschaft bestimmen. Die SPÖ nimmt sich aus dieser Dynamik nicht raus; auch wenn sie die wichtigsten Posten in der Stadtregierung innehat und eine andere Politik in Wien angehen könnte.

Die Profiteur*innen sind Immobilienfirmen, Transportunternehmen sowie Unternehmen und Konzerne, die sich an

den neuen Verkehrswegen ansiedeln.

Dafür vernachlässigt die Stadtregierung seit Jahrzehnten den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel in der Donaustadt. Eine Bim hier und eine neue Buslinie da können nicht darüber hinwegtäuschen. Intervalle bestehender Buslinien werden nicht erhöht oder sogar verringert, wie etwa bei der Schnellbahnlinie S80. Um dann festzustellen, dass sie weniger genutzt wird – mit der Konsequenz, einige Haltestellen aufzulassen. Wird absichtlich der öffentliche Verkehr in der Donaustadt weniger gut ausgebaut als im Zentrum Wiens? Um dann sagen zu können, dass die Menschen in der Donaustadt die Stadtautobahn dringend brauchen? Mensch und Natur brauchen dringend eine Reduzierung der CO₂-Emissionen und eine Verringerung des Autoverkehrs – deshalb fordern wir den Baustopp der neuen Autobahnen. Stattdessen ein Verkehrskonzept, in das wissenschaftliche Erkenntnisse und die Bedürfnisse der Wiener*innen nach klimagerechter, gesünder und zugänglicher Mobilität einfließen. ■

WAS SIND DIE ZENTRALEN BEHAUPTUNGEN?

Ohne Stadtstraße: kein neuer Wohnbau – Ohne neuen Wohnbau zu wenig Wohnungen bzw. zu teurer Wohnraum:

Als Garant für leistbares Wohnen braucht es eine Politik, die konsequent ist und etwa Mietendeckel einführt – keine Stadtautobahn. Es gibt kein stichhaltiges Argument, weshalb ein neuer Stadtteil eine Autobahn benötigt, anstatt eines gut ausgebauten Öffi-Netztes.

Ohne Stadtstraße keine Arbeitsplätze:

Untersuchungen der TU Wien zeigen: Maßnahmen für den nicht-motorisierten Verkehr (Fußgänger*innenzonen, Radwege, Öffis) weisen bis zu 4,4 mal so hohe, direkt durch die Auftragsvergabe ausgelöste Beschäftigungseffekte auf wie der Autobahnbau. Im Zuge der Proteste in Hirschstetten kam zudem die Qualität der Arbeitsplätze ans Licht: In etwa die Hälfte der Arbeiter an den Baustellen sind prekär als Leiharbeiter beschäftigt.

Verkehrsentlastung:

Die Stadtstraße bringt keine Verkehrsentlastung – sie verlagert den Verkehr von den kleinen Durchzugsstraßen hin zu einer anderen viel größeren Straße – ebenso durchs Wohngebiet. In den Berechnungen der TU Wien kommt die von der Stadt Wien erwähnte Reduktion vor allem wegen der “Begleitmaßnahmen”, also Parkpickerl und Öffi-Ausbau und nicht wegen der neuen Straßen. Das bedeutet: Die Stadtstraße selbst sorgt für eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, da sie diesen attraktiver und zur einzigen Möglichkeit für Menschen macht, die in der Donaustadt wohnen bzw. in die vielgenannten, neu zu bauenden 60.000 Wohnungen ziehen. Die Stadt Wien schreibt, die Stadtstraße würde “Mehr Platz für Rad- und Fußwege in die Wohngebieten der Donaustadt” bringen. Noch mehr Platz wird es allerdings ohne die 4-spurige Autobahn geben.

ALLE REDEN ÜBER DIE DONAUSTADT – WIR LEBEN DORT:

CARINA KARNER



© Karner

Ich wohne im Nordosten der Donaustadt, in der Seestadt, also genau dort wo die S1 Spange als Zubringer-Straße für die Lobau-Autobahn hinkommen soll. In der Seestadt selbst gibt es null Verkehrsbelastung durch Autos. Ich gehe oft rund um die Seestadt laufen, dort gibt es viele Einfamilienhaus-Siedlungen, ich laufe dann auch mitten auf der Straße, weil so selten ein Auto überhaupt vorbeikommt. Es wird von der SPÖ behauptet, dass es eine bessere Anbindung der Donaustadt an die Innenstadt braucht, und deshalb Straßenausbau forciert werden soll. Aber tatsächlich kann man mit dem Auto in 20 Minuten von der Innenstadt via A23 in der Seestadt sein. Mit den Öffis braucht man für dieselbe Strecke 50 Minuten. Also was es braucht sind nicht mehr Straßen, um den Autoverkehr anzukurbeln, sondern kürzere Busintervalle und flächendeckender Öffi Ausbau, damit man auch in die letzten Winkel der Donaustadt gut öffentlich hinkommt.

PAUL WEIDOVSKY

Fast jedes Mal, wenn ich im Bus sitze und er ewig an der Kreuzung steht, denk ich mir: Es gäbe so einfache Dinge, die gemacht werden könnten. Freie Fahrt, beziehungsweise Vorfahrt für Bus und Bim zum Beispiel – das funktioniert ja auch im Stadtzentrum. Gut wären auch Express-Verbindungen zwischen den Bezirken. Vom 21. zum 22. brauche ich 50 Minuten mit den Öffis, mit dem Auto nur 20. Wieso gibt es zum Beispiel keine Straßenbahn nach Groß-Enzersdorf? Generell sind in der Donaustadt „horizontal“ so schlechte Verbindungen, dass man wirklich lange braucht. Und dann sitzt du im vollgestopften Bus, weil er nur im 13-Minutentakt fährt.



© Grammel

HILDE GRAMMEL

Die Seestadt ist als Stadt der kurzen Wege konzipiert und verfügt über ein Mobilitätskonzept, wonach 40% der Wege mit Öffis, weitere 40% mit dem Fahrrad oder zu Fuß und 20% mit dem Auto zurückgelegt werden sollen. Warum braucht eine derart zukunftsweisend konzipierte Stadt, in der die Menschen wohnen und arbeiten, überhaupt eine Autobahnanbindung? Manche Teile der Donaustadt sind sehr schlecht an Öffis angebunden, zB Essling, Breitenlee, Süßenbrunn. Da müssen die Menschen noch notgedrungen mit ihren Autos fahren. Daher muss der Öffi-Ausbau oberste Priorität haben, will man den Autoverkehr verringern.



© <https://fridaysforfuture.de/oePNV/>

FridaysForFuture Bochum solidarisieren sich mit dem Streik beim Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

„Fridays For Future radikalisieren sich“ – So titelte der Falter seinen Bericht über die Baustellenbesetzungen. Doch um die Stadtstraße erfolgreich zu verhindern, brauchen wir mehr als Besetzungen.

Nach über zwei Jahren Streiks und Demonstrationen stehen die Besetzungen tatsächlich für eine neue Qualität der Klimaproteste. Diese beiden Jahre - geprägt von leeren Versprechungen und kosmetischen Zielformulierungen der Politik - führten zur Erkenntnis: Klimaschutz muss selbst in die Hand genommen werden. Die Politik wird es nicht für uns richten! Die mediale Aufmerksamkeit ist stark, die Stadt Wien unsicher – sie wagt es nicht, die Lobau-Besetzungen zu räumen. Nach einem Sommer der Klimakatastrophen will (noch) niemand die Konfrontation mit der Klimabewegung eingehen, zu hoch ist der politische Preis.

#LOBAUBLEIBT: KONKRET UND UNAUFSCHEBBAR

Laut dem Fachjournal „Science“ werden heute geborene Kinder, im Vergleich zu Kindern aus den 1960ern, doppelt so viele Waldbrände, viermal so viele Überschwemmungen, und siebenmal so viele Hitzewellen erleben, sollte es nicht zu einer drastischen Reduktion von Treibhausgasen kommen. Die Mehrheit sieht die Klimakrise als reale Bedrohung und es ist angekommen, dass die Zerstörung einer lebenswerten Zukunft nur JETZT verhindert werden kann, nicht später. **Diese zeitliche Dringlichkeit ist der entscheidende Antrieb der #lobaubleibt-Protteste.** Mit dem Konflikt rund um Stadtstraße und Lobau-Autobahn gibt

es augenblicklich eine konkrete, unauf-schiebbare Auseinandersetzung, durch die wir das Ziel einer radikalen Klimawende für die Mehrheit greifbar machen können.

BREIT AUFGESTELLT UND MASSENHAFT

So groß die Solidarität mit den Protesten bis jetzt war – die Mobilisierung hält sich noch in Grenzen. Bis jetzt kann Ludwig die Proteste als kleine Minderheit abtun. Was es braucht? **Die erlangte Solidarität in eine Bündnispolitik umzusetzen, welche die breite Vielfalt der Klimabewegung darstellt und auch Parteien in die Verantwortung nimmt.** So können wir den notwendigen politischen Druck aufbauen, um das Projekt Stadtstraße wirklich zu kippen. Denn ein Großteil der Menschen orientiert sich an traditionellen politischen Akteur*innen, wie Parteien, NGOs etc. Wollen wir eine Mehrheit gewinnen, brauchen wir auch jene Organisationen, die von einer potentiellen Mehrheit wahrgenommen wird. Daran angepasst können wir die Zielsetzung bzw. Messlatte der Mobilisierungen größer denken und höher setzen, um Stadtstraße und Lobau-Autobahn erfolgreich zu verhindern. Das bedeutet: Nicht 100 bei Aktionen des zivilen Ungehorsams, sondern 2000. Nicht 2000 auf den Demos, sondern 30.000.

Ob es uns „politisch“ in den Kram passt oder nicht: Der Klimawandel beeinflusst

massiv unsere Lebensrealität und wird Ursache weiterer Konflikte sein. Es ist die Klimabewegung, die unermüdlich immer wieder den Finger in die Wunde legt und ernsthafte Lösungen fordert.

DIE KLIMAFRAGE IST KEIN BEIWAGERL

Weltweit gingen Millionen Menschen auf die Straße. Wie in jeder Bewegung gibt es eine Vielzahl von Ideen und Vorstellungen, wie eine klimagerechte Politik umgesetzt werden kann: Sie beginnt mit Plädoyers an die etablierte Politik, reicht über individuelle Lösungen und geht bis zu den radikalsten Ansprüchen, die Macht der dominanten klimaschädlichen Konzerne zu brechen. **Die organisierte Linke kann die Klimabewegung stärken, wenn sie sich auf die Seite der radikalsten Teile der Bewegung stellt und Teil davon wird.** In Wien finden sie sich aktuell bei den #lobaubleibt-Protessen.

Die Baustellen der Stadtstraße sind also genau der richtige „Kampf“ an „richtiger Stelle“ für die Klimabewegung. Ein*e Aktivist*in von Fridays For Future formulierte es bei einer Kundgebung in Hirschstetten treffend: „Selbst wenn wir dieses Projekt gestoppt haben, ist es noch ein weiter Weg bis zur Klimagerechtigkeit. Aber heute, wenn ich hier stehe, hab'ich zum ersten Mal, seit ich Klimaaktivistin geworden bin, das Gefühl, dass wir das schaffen können. Das wir hier einen Kampf führen, den wir gewinnen können.“ ■

VERZICHTEN FÜR DAS KLIMA?

JA, ABER NICHT AUF EIN BESSERES LEBEN!

Der Klimawandel hat in den letzten Jahren eine bedeutende mediale Aufmerksamkeit erhalten. Damit einher ging auch eine breitere Akzeptanz für die Notwendigkeit einer politischen Strategie gegen die planetare Krise. Aber Klimaschutz bereitet vielen Menschen Unbehagen, denn er bedeutet Umstellungen im Alltag und in der Freizeit. Dabei geht es beim Klimaschutz nicht um Verzicht, sondern um gerechte Verteilung des gesellschaftlichen Reichtums und um eine sichere Lebensgrundlage; es geht nicht nur darum, eine Katastrophe zu verhindern – sondern um die Chance auf eine bessere, gerechtere Welt.

WER IST VERANTWORTLICH?

Individuelles ökologisches Verhalten erscheint als ein Leben, in dem auf Mobilität, Bequemlichkeit, kulturelle Bereicherung u.v.a.m. verzichtet wird. Dass die Auswirkungen der Klimakrise mittlerweile nicht mehr bloß in die entfernte Zukunft projiziert werden, sondern zunehmend eine erfahrbare Bedrohung darstellen, führt zur Schlussfolgerung, dass nur Verzicht Schlimmeres verhindert. Der Blick auf das ökologische Verhalten von Einzelnen wird spätestens dann problematisch, wenn er den Blick auf das Wesentliche trübt.

Denn erstens kann man zwar in gewissen Grenzen den eigenen Konsum beeinflussen, nicht aber das Angebot und nur sehr begrenzt die dafür einsetzbaren eigenen finanziellen Mittel. Zweitens liegen die Hauptlast der ökologischen Zerstörung und damit die hauptsächliche Verantwortung für umweltfreundliches Verhalten eben nicht beim Individuum. Das zeigt sich etwa darin, dass 20 fossile Konzerne für 35 % aller Treibhausgas-Emissionen seit 1965 verantwortlich sind.

Der Verwertungszwang im Kapitalismus, der sich aus der Konkurrenz am Markt ergibt, drängt Kapitalist*innen und ihre Manager*innen dazu, Natur und Menschen maximal auszubeuten. Die Hauptverantwortlichen der Klimakrise und Zerstörung der Umwelt sind also dieselben, die Armut, Leistungsdruck, Stress und psychische Krankheiten befördern. Darauf können wir wirklich gut verzichten!

DIE MACHTFRAGE

Zentral ist nicht der Konsum, sondern die Frage, wie die verschiedensten Güter produziert und transportiert werden und welchen Einfluss das auf Umwelt und Klima hat. Darin hat der*die Einzelne in der Regel kaum einen Einblick. Das führt



© LINKS

zum dritten, wesentlichen Punkt, nämlich, dass es kollektive Ansätze benötigt, um demokratische Kontrolle über Produktion und Verteilung zu erlangen. Dabei soll nicht die Vorstellung genährt werden, dass es gegen ein paar böse, mächtige Individuen geht, die man durch bessere ersetzen müsste. Denn diese Mächtigen erfüllen in ihrer Position nur die Kapitalfunktionen, sie sind personifiziertes Kapital.

Bisher haben sich arbeitende Menschen vor allem in Gewerkschaften organisiert, um ihre gemeinsamen ökonomischen Interessen gegen das Kapital zu verteidigen. Aber die Ausbeutung der Natur bis zur unumkehrbaren Zerstörung kann nicht im Interesse von Lohnabhängigen sein. Trotzdem gelingt es Unternehmer*innen immer wieder zum Beispiel den Erhalt von Arbeitsplätzen gegen Klimaschutzinteressen auszuspielen. Das muss nicht so bleiben und es gibt inzwischen einige Beispiele über die Zusammenarbeit von Gewerkschaften und Klimabewegung. Um Kontrolle über Produktion, Transport und Verteilung zu erhalten, braucht es ein

solidarisches Bündnis zwischen organisierten Arbeiter*innen und Klimabewegung. Gemeinsam können wir den notwendigen Druck aufbauen, um auch Klimaziele zu erreichen.

DIE ZUKUNFT

Abseits vom Kapitalismus verändern sich auch die menschlichen Bedürfnisse. Denn diese sind nichts Unveränderliches, Natürliches. Sie sind in die gesellschaftlichen Verhältnisse eingebettet und werden in der Produktion und Reproduktion „mitproduziert“. Demzufolge wird eine Änderung der vorherrschenden Bedürfnisse im ersten Moment über eine Veränderung der Lohnarbeit erreicht. Gilt der kapitalistische Verwertungszwang nicht mehr, kann die gesamte gesellschaftlich geleistete Arbeit besser unter den Individuen verteilt- und die individuelle Arbeitszeit verkürzt werden. Arbeit wird nicht nach Profit bewertet, sondern wie gut sie Bedürfnisse befriedigen kann. Dazu zählt auch Betätigung im Sinne der Umwelt - sie wird zum Bedürfnis werden – für jeden Einzelnen UND für die gesamte Gesellschaft. ■



CO₂ STEUER



KLIMATICKET



BLA...
BLA...
BLA...

KOMMT DIE KLIMAWENDE?

Erneuerbaren-Ausbau-Gesetz (EAG), Klimaticket, CO₂-Steuer – es scheint, als ob die Grünen die Erwartungen wenigstens in ihrem Kernthema erfüllen. Aber sind die Maßnahmen effektiv genug für die Durchsetzung der Klimaneutralität in Österreich bis 2040? Und wer bezahlt sie? Die Grünen in der Regierung sind kein Garant für eine sozialökologische Klimapolitik.

Die Ziele des **Erneuerbaren Ausbau Gesetzes (EAG)** sind ehrgeizig und es ist zu wünschen, dass tatsächlich ein Umstieg auf erneuerbare Energiequellen durchgesetzt wird.

Doch es ist mit praktischen Problemen zu rechnen: zum Beispiel bleibt unklar, wo und wie und mit welchen Genehmigungen Photovoltaik- und Windkraftanlagen gebaut werden können oder wie klimaneutral Energie aus Biomasse und Wasserstoff tatsächlich ist. Jährlich soll 1 Milliarde Euro in den Ausbau fließen – aber dieser wird hauptsächlich durch Konsument*innen bzw. Haushalten finanziert. Sie werden auf den nächsten Abrechnungen Positionen wie Förderpauschale, Förderbeitrag, Grüngas-Förderbeitrag finden. Aber Mieter*innen haben wenig Einfluss auf ihre Strom- und Gaslieferant*innen und können nicht unabhängig Energie erzeugen. Als Ausweg wird genau das vom grünen Bundesministerium für Klimaschutz angepriesen: „Das Herzstück für die Gestaltung der Energiezukunft ist die Ermöglichung der Gründung von Energiegemeinschaften.“, die unabhängig von den Energiekonzernen ihren Strom selbst erzeugen und vermarkten.

Das **Klimaticket** wird nun nach 15 Jahren als abgespecktes 1-2-3-Ticket eingeführt. Als Ansatz sicher ein Fortschritt, aber es wird in den Kinderschuhen stecken bleiben, wenn es nicht ebenso ehrgeizige Projekte in Sachen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel gibt und die Preise nicht deutlich reduziert werden. Das ist notwendig, um eine echte Alternative zum Individualverkehr zu schaffen.

Die „**CO₂-Steuer**“ – **verpackt in eine „ökosoziale Steuerreform“** – hat weder den Namen verdient noch etwas mit Klimapolitik zu tun. Es geht keinen Schritt in Richtung Klimaschutz, sondern ist eine Umverteilung von unten nach oben. Gutverdienende bekommen einen besseren Ausgleich als die Beschäftigten im Niedriglohnssektor. Die Senkung der Körperschaftssteuer ist ein Geschenk an Unternehmen, damit sie nicht zu sehr unter der CO₂-Steuer leiden. Steuern verbessern nicht automatisch das öffentliche Verkehrsnetz oder garantieren ökologischen Wohnbau und thermische Sanierungen. Die CO₂-Steuer ist eine rein finanzielle Angelegenheit ohne praktische Auswirkung. Zum Beispiel wird kein*e Pendler*in auf das Auto verzichten, wenn er*sie es

NICHT KANN. Und diejenigen, die es sich leisten können, werden höhere Preise nicht vom Autofahren abhalten.

Zusammengefasst: **EAG und Klimaticket sind nur zaghafte Versuche, sich den Herausforderungen des Klimawandels zu stellen.** Hinter den höheren Preisen und Steuern als „Anreiz“ verbirgt sich die Illusion, dass der Markt die Umstellung auf Klimaneutralität vollbringen könnte. Als ob Endkund*innen – Mieter*innen, Arbeiter*innen – eine echte Wahl hätten, wie sie die Wohnung heizen oder wie sie zur Arbeit kommen. **Damit werden die Verursacher des Klimawandels außen vorgelassen**, wenn es um die Finanzierung und Umstellung der Produktion geht. Die CO₂-Steuer dagegen ist komplett überflüssig – weder ökologisch, noch sozial.

Rein über Gesetze und Verordnungen und rein über finanziellen Ausgleich wird Klimaneutralität nicht zu schaffen sein – dazu braucht es die Einbeziehung der sogenannten „Endkund*innen“ und der Arbeiter*innen in Planung, Ideen, Umsetzung und Kontrolle von notwendigen praktischen Maßnahmen, ohne Rücksicht auf Profite zu nehmen. ■



© AdobeStock

NATURSCHATZ LOBAU UND BIODIVERSITÄT

Der wiederentdeckte Einhorn-Trüffelkäfer steht für die Biodiversität der Lobau. Biodiversität bedeutet nicht nur Artenvielfalt, sondern auch genetische Vielfalt innerhalb einer Art und verschiedenartige Ökosysteme, die sich gegenseitig beeinflussen. Mit dem Lobautunnel würde mutwillig das Ökosystem Lobau zerstört und mit ihm spezielle Arten mit ihren speziellen Genen.

MITTEN IM MASSENAUSSTERBEN

Vom Verlust der Biodiversität sind nicht nur Wale, Eisbären oder Tiger bedroht, sondern auch unzählige andere Arten: täglich sterben 150 Tier- und Pflanzenarten aus. Wir stecken mitten in einem der größten Massenaussterben der Erdgeschichte – verursacht von Menschen. Das Artensterben bedroht ebenso die Existenzgrundlagen der Menschen: Ernährungssicherheit, die Produktion von Sauerstoff, Abbau von Treibhausgasen – all das basiert auf dem komplexen Zusammenspiel der Ökosysteme der Erde. Wir nutzen die spezifischen Techniken von Pflanzen und Tieren auch in der Medizin und der Technik. Dabei sind noch längst nicht alle Arten und ihr Zusammenwirken in Ökosystemen beschrieben. In etwa 1,5 Millionen Tierarten sind bekannt; mindestens 5 Millionen müssen noch erforscht werden.

Bekannt ist jedoch, dass sich mit der Vernichtung von Ökosystemen auch die Möglichkeiten verringern, Arten zu erhalten. Es verschwinden spezielle Populationen, die mit ihrem Genpool anderen Populationen der gleichen Art helfen, sich an Umweltbedingungen anzupassen.

Trotzdem zerstören Konzerne weltweit immer schneller komplexe Ökosysteme für Monokulturen wie Palmöl und Soja oder für den Abbau von Rohstoffen. Das führt zu einer bisher kaum wahrgenommenen Biodiversitätskrise. Zusammen mit der Klimakrise eine fatale Kombination. Wobei wir noch die Möglichkeit haben, auf den Klimawandel einzuwirken – aber wenn Arten ausgestorben sind, können wir sie nie mehr zurückholen.

DER TUNNEL UNTERGRÄBT LEBENSGRUNDLAGEN

Auch in Österreich verschwinden Ökosysteme und ihre Arten mitsamt der Genvielfalt – verursacht durch Intensivierung der Landwirtschaft, Hotels und Sportanlagen in Naturschutzgebieten, Zersiedelung und Straßenbau. Bemerkenswert und bedrohlich ist das Insektensterben. Noch vor wenigen Jahrzehnten schwirrten in der Nacht Myriaden von Insekten um Lichtquellen wie Straßenlaternen – heute sind es einige müde Exemplare. Das wirkt sich auf diejenigen aus, die in der Nahrungskette folgen – Singvögel, Spinnen, Frösche, Fledermäuse. Von Insekten abhängig ist auch der

Ertrag in der Landwirtschaft. Lebensräume wie zum Beispiel die Lobau müssen geschützt werden, weil sie zum Erhalt und Überleben von Tier- und Pflanzenarten beitragen.

Durch den geplanten Tunnel wird das Ökosystem Lobau aufs Spiel gesetzt; das Grundwasser des wasserabhängigen Nationalparks wird weiter sinken, die Lacken und Teiche als spezifische Lebensräume werden austrocknen. Darüber hinaus interagiert das Ökosystem Lobau mit dem Ökosystem Wien: Die Auswirkungen eines Zurückdrängens des Auwaldes und seiner Feuchtgebiete auf das Stadtklima sind bislang nicht erforscht und nicht absehbar. Klar ist aber, dass es zu negativen Auswirkungen auf das ohnehin schon heiße Stadtklima kommt. Nicht zuletzt ist die Lobau auch ein wichtiges Erholungsgebiet der Wiener*innen.

Die Lobau-Autobahn kostet nicht nur Milliarden Euro, sie kostet auch spezifischen Populationen das Leben und bedeutet einen direkten Verlust von Lebensqualität in der Metropole Wien – das sind Werte, die unbezahlbar und daher mit aller Kraft zu schützen sind. ■

AUTO- KONZERNE AUSBREMSEN



KLIMASCHUTZ STATT PROFITE

Impressum: links-wien.at

LINKS

Facebook und Instagram: [linkswien](#)
Mail: lobau@links-wien.at
www.links-wien.at



Mitmachen bei LINKS

Du willst nichts Geringeres als das gute Leben für alle?
Werde jetzt Aktivist*in bei LINKS!

Schreib uns per DM auf Social Media

www.links-wien.at

facebook.com/linkswien

instagram.com/linkswien

oder melde dich unter kontakt@links-wien.at, um
in deinem Bezirk oder in einer Interessensgruppe/
Arbeitsgruppe von LINKS aktiv zu werden!

Eine Autobahn mitten in der Klimakrise bauen? Fix nicht!

Was Klima- und Naturschutz wie auch gesellschaftliche Stadt- und Raumnutzung betreffen, geht es bei den Protesten rund um #lobableibt nicht nur um die Zukunft Wiens. Es stehen Entwicklungen auf dem Spiel, die richtungsweisend für die Klimapolitik weit über die Stadtgrenzen hinaus sind. Packen wir gemeinsam an, dann wird dieser Protest vor unserer Haustüre zum Wendepunkt im Kampf gegen die Klimakrise!

Melde dich unter
lobau@links-wien.at
um mit uns bei der AG Lobau aktiv zu werden!