Track 8 - Mobilitätswende: Eine Win-Win-Situation, die konsequent verhindert wird

von Heinz Högelsberger (AK Wien & Universität Wien)

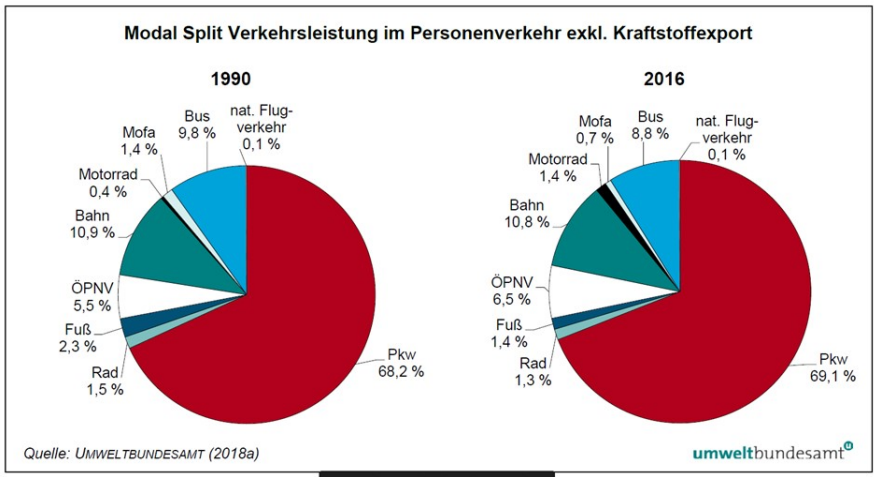
Der Verkehrssektor ist der größte Problemfall in unserer Klimabilanz: Seit 1990 sind dessen CO_2-Emissionen nicht gesunken, sondern um gut 73 % gestiegen. Der Verkehr ist mit 23,7 Millionen Tonnen Treibhausgasen für 30 % aller österreichischen Emissionen verantwortlich; Tendenz steigend. Dabei sind die 2,3 Millionen Tonnen des heimischen Flugverkehrs noch gar nicht enthalten.

Ein radikales Umsteuern hin zu sauberer Mobilität ist also höchst dringlich und wäre prinzipiell gar nicht so schwierig. Denn die gute Nachricht ist, dass es im Mobilitätssektor so viel Ineffizienz, Ressourcenverschwendung und Irrationalitäten gibt (Stichwort: SUV-Boom), dass für eine Mobilitätswende „viel Luft nach oben" wäre. Plump formuliert: Der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad ist einfacher zu bewerkstelligen, als jener der VOEST auf eine CO_2-neutrale Stahlerzeugung.

Dieser Beitrag soll die vielen Hindernisse für eine Mobilitätswende aufzeigen, aber auch Wege aufzeigen, wie man dorthin gelangen kann.

Der Status quo

Die Gesamtleistung im Personenverkehr ist von 1990 bis 2016 von 81,7 Mrd. auf 116,5 Mrd. Personenkilometer gestiegen. Dieser Zuwachs von 43 % ist viel stärker als die Bevölkerungszunahme. Die Menschen in Österreich legen also immer längere Wege zurück und tun dies zu 69,1 % mit dem PKW[1]. Immerhin ist der Anteil der Öffentlichen Verkehrsmittel konstant geblieben. Dass die TGH-Emissionen weit stärker als die Verkehrsleistung angestiegen sind, liegt hauptsächlich am wachenden Phänomen des Tanktourismus.



[1] Abbildung und Daten aus: Umweltbundesamt (2018): Klimaschutzbericht 2018

In nur 42 % der Haushalte wird Geld für Öffentliche Verkehrsmittel ausgegeben[2]; die Mehrheit sieht in Öffis keine taugliche Option. Die Menschen sind hierzulande EU-Meister im Bahnfahren, trotzdem ist die Eisenbahn mit knapp 11 % Marktanteil ein Nischenprodukt. Der PKW-Verkehr läuft sehr ineffizient ab: Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei 1,2 Personen; Tendenz sinkend. Die Autos werden immer schwerer, jeder dritte Neuwagen ist ein SUV. Autos fungieren 23 Stunden pro Tag als Stehzeuge usw.

Autofahren ist kostspielig und eine soziale Frage. Schon im Jahr 2000 gaben in Menschen in Österreich mehr Geld für ihre Autos, als für ihre Kinder aus. Das reichste Viertel Österreichs (= 4. Quartil) verwendet dreimal so viel Geld für das Autofahren, als das Ärmste. 40 % der ärmsten Haushalte (= 1. Quartil) verfügen über gar keinen PKW[3]. Andererseits liegen die Top-8-Bezirke mit dem höchsten Motorisierungsgrad in ärmeren Regionen mit schlechter Öffi-Abbindung (Waldviertel, Oststeiermark, Südburgenland). Die Ausgaben für öffentlichen Verkehr sind hingegen über alle Einkommensgruppen hinweg relativ konstant und niedrig. Ein gutes Öffi-Angebot, das es ausschließlich in den Ballungsräumen gibt, vergrößert die soziale Kluft zur „abgehängten“ Peripherie.

Zusammenfassend lässt sich sagen: Die Mobilitätswende ist möglich und würde dem Einzelnen viel Geld ersparen und die Gesundheit fördern; allerdings auf Kosten von Bequemlichkeit und „Convenience“. Öffentliches Geld müsste in eine andere Art der Infrastruktur fließen, das Steuersystem müsste ökologisiert werden, klimaschädlicher Verkehr ordnungspolitisch zurückgedrängt werden. Woran liegt es also, dass all das nicht passiert und wir im Klimaschutz drei wertvolle Jahrzehnte verloren haben?

Hindernisse für eine Mobilitätswende

- Hinter unserer „Liebe zum Auto“ steht die Tatsache, dass von den weltweit zehn größten Konzernen acht der Öl-, Energie- und Autobranche zuzurechnen sind. Diese Multis regieren die Welt und haben u.a. auch dafür gesorgt, dass echter Klimaschutz lange Zeit kein Thema war.
- Auch im nationalen Maßstab Österreichs hat die Dominanz KFZ-affiner Industrien jahrzehntelange Tradition. Folgende Tabelle zeigt die TOP-20-Unternehmen Österreichs des Jahres 1975[4]. Die sieben größten Unternehmen waren im öffentlichen Eigentum. Dem Automobilsektor im weiteren Bereich zuzuordnen sind mit dem Erdölkonzern ÖMV die Nr. 2, die Nr. 6 (Nutzfahrzeughersteller Steyr-Daimler-Puch) und Nr. 7 (Reifenproduzent Semperit). Aber auch die Eisen- und Stahlerzeugung der VOEST war und ist

[2] Umweltbundesamt (2018): Sachstandsbericht Mobilität

[3] Statistik Austria: Haushaltausgaben 2014/2015

[4] aus der Tageszeitung Kurier (August 1976)

für den KFZ-Bau wichtig. Heutzutage sind rund 75.000 Menschen in Österreichs Autozulieferindustrie beschäftigt.

Rang	Unternehmen	Umsatz in Mio. S (1975)	Arbeitnehmer	Branche	Eigentümer
1.	VOEST-Alpine-Konzern	38.340	82.002	Stahl	verstaatl.
2.	ÖMV-Konzern	19.835	8.958	Erdöl	verstaatl.
3.	Vereinigte-Edelstahlwerke-Konzern	12.556	26.178	Edelstahl	verstaatl.
4.	Austria Tabak	11.404	1.997	Tabak	verstaatl.
5.	Chemie-Linz-Konzern	8.095	7.570	Chemie	verstaatl.
6.	Steyr-Daimler-Puch	7.866	17.495	Fahrzeuge	CA
7.	Semperit-Gruppe	7.114	12.996	Chemie	CA
8.	Siemens-Österreich-Gruppe	6.603	13.583	Elektro	Siemens, BRD/OIAG
9.	Österr. Philips	6.300	9.500	Elektro	Philips, Holland
10.	Verbundkonzern	4.557	916	Energie	verstaatl.
11.	Österr. Unilever	4.300	4.770	Lebens-, Waschmittel	Unilever, Holland
12.	Elin-Konzern	4.260	8.921	Elektro	verstaatl.
13.	VMW-Ranshofen-Berndorf AG	2.644	5.411	Metall	verstaatl.
14.	Schärdinger Molkerei	2.450	696	Nahrungsmittel	landw. Genossenschaften
15.	Veitscher Magnesit	2.337	2.578	Bergbau	Magnesia SA, Basel (franz. Gruppe)
16.	Simmering-Graz-Pauker AG	2.326	4.291	Maschinen	verstaatl.
17.	Leykam-Mürztaler-Konzern	2.293	3.154	Papier	CA
18.	OÖ-Kraftwerke AG	2.282	2.780	Energie	Land OÖ
19.	Chemiefaser Lenzing AG	2.163	3.800	Chemie	Länderbank
20.	Allg. Baugesellschaft A. Porr AG	2.125	4.820	Bau	Länderbank

- Daher hat sich auch das Geschäftsmodell „Auto verwenden = Auto besitzen“ durchgesetzt. Man will also Mobilität und kauft (oder least) aber ein Auto. Dies und die Kostenstruktur (je mehr man fährt, desto billiger wird es) verleitet dazu, dass für faktisch jeden Weg der PKW verwendet wird; speziell am Land. Erst mit Alternativformen wie „Mobility as a Service“ könnte man für jeden Mobilitätswunsch die richtige Verkehrsform wählen (Limousine für Familienurlaub, Kombi für Großeinkäufe, Rad, E-Roller und Öffis für Arbeitswege).
- Unser Verkehrssystem ist eines für Eliten, die möglichst oft und billig fliegen wollen, ihr Auto zur Selbstdarstellung nützen und nur in Hochgeschwindigkeitsbahnen einsteigen. Das erkennt man auch daran, dass Autofahren und Fliegen dann „am besten“ funktioniert, solange es von einer Minderheit praktiziert wird. Sobald diese Mobilitätsformen zu Massenphänomen werden, schaffen sie große Probleme (Umwelt, Lärm, Luftschadstoffe, Staus, Qualitätseinbußen).
- Daher werden die klimaschädlichsten Verkehrsformen nicht bzw. wenig besteuert (z.B. Flugverkehr, Dieselprivileg) und somit mir rund 2 Mrd. € jährlich subventioniert. Auch die Verkehrsinfrastruktur wird dementsprechend gebaut (Dritte Piste, Autobahnen).
- Permanente Mythenbildung und Versprechen von Freiheit: Das führt zu vielen Irrationalitäten im Umgang mit Autos. So haben geben 40 % der PKW-BesitzerInnen in Österreich ihren Untersatz einen Kosenamen! Dagegen mit Zahlen, Daten und Fakten zu argumentieren, bedeutet Kommunikation auf der „falschen“ Ebene. Man müsste stattdessen auf ähnliche Weise alternative Narrative erzählen.
- Damit verbunden wird populistischer Verkehrspolitik (Tempo 140, Stichwort „Melkkühe der Nation usw.) Vorschub geleistet.

- Der zunehmende Verkehr wird häufig zur wachsenden Mobilität uminterpretiert und generell als positiv gesehen. Tatsächlich führt Österreichs (nicht vorhandene) Raumplanung jedoch zu „Mobilitätszwängen“.
- Der globalisierte Kapitalismus beruht darauf, Dinge dort zu erzeugen, wo es am billigsten ist und dann die Produkte oder deren Bestandteile quer um den Erdball zu schicken. Damit dieses Modell funktioniert, muss (Güter)-Verkehr möglichst billig sein. Das funktioniert nur auf Kosten der Beschäftigten und der Umwelt und induziert zusätzlichen Verkehr.
- Die KFZ-Industrie erfindet immer neue Argumente bzw. Hypes, um den Status quo beizubehalten. Derzeitige Themen sind; Angst um Arbeitsplätze, E-Mobilität, Automatisiertes Fahren.
- Neue Vorgaben bezüglich Sicherheit, Ausstattung usw. machen es für die Autoindustrie zunehmend unattraktiver, kleine und sparsame PKW zu erzeugen. Der Verkauf teurer SUVs ist einfach profitabler und wird deshalb forciert.

Theoretisches der Mobilitätswende

In den Verkehrswissenschaften gibt es zum Erreichen einer Mobilitätswende drei Prinzipien, die in gleichbleibender Abfolge angewandt werden müssen: (1) Verkehr vermeiden, (2) verlagern, (3) verbessern. Hier soll kurz erklärt werden, was damit gemeint ist.

Verkehr vermeiden:

Wir sind nicht mobiler als unsere Großeltern. Wie diese, legen auch wir durchschnittlich drei Wege pro Tag zurück. Das ist auch logisch, da sich unsere Bedürfnisse in den letzten Jahrzehnten nicht grundlegend geändert haben. Wir wollen zur Ausbildung, in die Arbeit, Einkaufen, FreundInnen treffen und Freizeitaktivitäten absolvieren. Wir sind auch seit Jahrzehnten und weltweit rund anderthalb Stunden pro Tag unterwegs. Geändert hat sich allerdings, dass die zurückgelegten Entfernungen größer geworden sind und dass dafür zunehmend das Auto verwendet wird. Von Hermann Knoflacher stammt der polemische Ausspruch: „*Verkehr ist Ausdruck des Mangels*“. Das klingt erstmals absurd, da uns Mobilität stets als etwas Positives verkauft wird. Der ernste Hintergrund von Knoflachers Zitat: Wenn man vor Ort nicht das vorfindet, was man benötigt (Arbeit, Schule, Geschäfte, Postamt, Bezirksgericht, saubere Luft usw.), muss man sich eben dorthin bewegen und erzeugt damit Verkehr. Österreichs (nicht vorhandene) Raumplanung führt zu „*Mobilitätszwängen*“. Neoliberale Politik stärkt fast zwangsläufig die Zentren und schwächt die Peripherie. Durch eine Raumplanung der „kurzen Wege“ kann Verkehr vermeiden bzw. – wegen der geringeren Entfernungen – auch leichter verlagert werden.

Verkehr verlagern:

Die Emissionswerte der einzelnen Verkehrsträger zeigen die Richtung der Wende an: Gehen und Radfahren ist fast klimaneutral, elektrische Öffis haben ebenfalls eine gute Ökobilanz. Im Vergleich zu fossil betriebenen Bussen sind PKWs und Flugzeuge die wahren CO2-Schleudern. Im Güterverkehr bläst ein LKW pro Tonnen-Kilometer 21-mal mehr CO2 in die Luft als ein ÖBB-Zug.

- Jede zweite Autofahrt ist kürzer als 5 Kilometer. In der Ostregion wohnen 90 % der PendlerInnen im Einzugsbereich (= näher als 9 km) einer Bahnstation. Das sind Entfernungen, die zu Fuß, mit dem Rad oder E-Bike zurückgelegt werden können. In Kopenhagen, Amsterdam und Vorarlberg wird viel mit dem Rad gefahren, in Athen und Burgenland dagegen kaum. Es hängt also weder vom Klima, noch von der Topografie abhängt, ob geradelt wird. Entscheidend ist, dass es gute Wege und Abstellmöglichkeiten gibt und dass Radfahren zum Lebensstil gehört. Auch Fußgänger sind lieber auf attraktiven, sicheren und abwechslungsreichen Wegen unterwegs. Verglichen mit den Milliardenbeträgen, die für Auto- und Hochgeschwindigkeitsbahnen ausgegeben werden, sind die Budgets für Rad- und Gehwege geradezu lächerlich.
- Notwendig ist ein weiterer Ausbau des schienengebundenen Verkehrs; sowohl was Infrastruktur, als auch Frequenz und Taktung betrifft. Das ist besonders in den wachsenden Ballungsräumen dringlich und in den Verbindungen Kernstadt – Umland. Am Land müsste die weitere Siedlungs- und Betriebsentwicklung primär entlang von Regionalbahnen erfolgen. Mit Bussen und Micro-ÖV sollten auch kleinere Gemeinden erschlossen werden (auch außerhalb der Schul- und Arbeitszeiten), sodass eine tatsächliche „Mobilitätsgarantie“ gegeben werden kann. Um die Öffis zu stärken, bedarf es Multi-Modalität: Der größte Teil der Reise wird mit Bahn oder Bus zurückgelegt, während man für die berühmte „erste oder letzte Meile“ auf Minibus, E-Auto oder Fahrrad umsteigt. Auch hier muss das Prinzip gelten: Keine Pull- ohne Push-Maßnahme: Verbesserung der Öffis muss mit spürbaren (= schmerzhaften) Maßnahmen gegen den Autoverkehr Hand in Hand gehen.
- Als Ersatz für innereuropäische Flüge würden sich wiederum Nachtzüge anbieten. Drei der vier passagierstärksten Destinationen des Flughafen Wiens sind jetzt schon mit mehreren direkten Zugverbindungen täglich zu erreichen.

Verkehr verbessern:

- In der öffentlichen Diskussion dominiert dabei das Elektroauto. Andere Aspekte – wie z.B. spritsparende Autos oder Erhöhung des Besetzungsgrades – fallen unter den Tisch. Damit E-Autos aber ihre optimale Klimaverträglichkeit ausspielen können, bedarf es zweier Voraussetzungen: (1) Saubere Stromversorgung, (2) möglichst kleine Akkus. Aufgrund der geringen Entfernungen könnte der gesamte städtische Gewerbeverkehr

(Post- und Zustelldienste, Taxis, Supermarktbelieferung, Handwerkerfahrzeuge, Müllabfuhr, Funkstreifen usw.) schon längst elektrisch erfolgen. Einzig die europäische Fahrzeugindustrie ist nicht bereit, E-Auto in ausreichender Stückzahl und zu leistbaren Preisen zu liefern. Das bisherige Geschäftsmodell ist offenbar profitabler. Ähnlich die Situation im Zweiradsektor. Wo sind die Elektro-Vespas?

Zur Zukunft des Autos

Die fordistische Automobilität (Verbrenner, Auto ist Eigentum des Fahrers, Mensch steuert Auto) erodiert bzw. scheint zu erodieren. Damit verändern sich auch Wertschöpfungsketten in diesem Bereich.

- Sowohl Produktion als auch Wartung eines Elektroautos ist weniger komplex als jene eines konventionellen PKWs; dies gilt insbesondere für den Antriebsstrang, wo in Österreich besondere Kompetenzen liegen (Verbrennungsmotor, Getriebe, Allradantrieb).

- Der Einsatz von E-Autos ist nur dann sinnvoll, wenn dies von einer Änderung des Mobilitätsverhaltens begleitet wird. Der Autobesitz sollte durch Sharing-Modelle abgelöst werde; statt einem Auto sollte man sich eine Mobilitätsdienstleistung kaufen (MaaS). Dafür ist notgedrungen eine geringere Anzahl an PKWs notwendig. In einer Auswertung des VCÖ der Umfrage „Österreich unterwegs“ zeigt sich, dass hierzulande höchsten 10,7 % aller privat genutzten PKW gleichzeitig unterwegs sind. 90 Prozent und mehr der Autos fungieren als „*Stehzeuge*“ (c/o Hermann Konflacher). Das Einsparpotential ist also enorm.
    - Hinzu kommt, dass es dann leichter ist, situationsbedingt die beste Lösung zu nutzen. Derzeit wird das Familienauto für den GAU (=größtmöglich anzunehmender Urlaub) angeschafft. Den Rest des Jahres fährt der/die BesitzerIn allein in einem viel zu großen Auto herum. Der Besetzungsgrad liegt bei 1,3 Personen pro Auto. Durch Sharing kann man maßgeschneiderte Lösungen auswählen: Einen Kombi für Urlaube, einen Pickup für größere Einkäufe, einen E-Motorroller bei Schönwetter. Auch für die berühmte „letzte Meile“ können dann effizienten Fahrzeuge zur Verfügung stehen.
    - Weiters wird vermutlich bei der Produktion von Sharing-Fahrzeugen mehr Wert auf Langlebigkeit und modularen Aufbau (Reparaturfähigkeit, Adaption an neue Entwicklungen und Technologien) gelegt werden. Das führt abermals dazu, dass weniger – wenn auch hochwertigere – KFZ benötigt und erzeugt werden. Ein Gegenargument könnte sein, dass mit geborgten Fahrzeugen weniger sorgsam umgegangen wird, als mit dem eigenen - worunter wiederum die Langlebigkeit leidet.
- Ein Gegentrend könnte durch Autonomes Fahren und zu niederschwelligen Sharing-Autos entstehen, indem der Öffentliche Verkehr kannibalisiert wird.
    - Manche Vision über Autonomes Fahren sehen vor, dass damit die Vorteile des Individualverkehrs (maximale Flexibilität bezüglich Zeit und Ziel, Privatsphäre) mit jenen des OV (andere Tätigkeiten als Lenken, Sicherheit usw.) zu kombinieren. Autonome Fahrzeuge werden somit die „*Öffis für Autisten*“. Auch wird angedacht, dass damit weitere Pendeldistanzen zurückgelegt werden können, da man ja die Zeit im Fahrzeug schon für die Arbeit nutzen könnte. Beides – Verlust von Marktanteilen und höhere Kilometerleistungen – sind in Hinblick auf eine Mobilitätswende kontra-produktive

Potentielle Akteure der Mobilitätswende

Knackpunkt wird sein, dass die im Folgenden angesprochenen Akteure nicht vereinzelt ihre Themen voranbringen, sondern gemeinsam – oder in abgestimmter Arbeitsteilung – daran arbeiten.

Gewerkschaften:

Es gibt eine Vielzahl von Gründen und Argumenten, warum sich Gewerkschaften für eine Mobilitätswende einsetzen sollten. Dass dies bislang nur unzureichend geschehen ist, hat mindestens drei Gründe: (1) Ein Auto zu besitzen und zu fahren ist Teil des Wohlstandsversprechens, welches Gewerkschaften ihren Mitgliedern geben, (2) das Arbeitsplatzargument in der relativ gut organisierten und deshalb auch gut bezahlten Belegschaften der Autoindustrie. (3) Die Politik der Gewerkschaften wird immer noch von älteren und autoaffinen Männern dominiert.

- Umwelt & Gesundheit: Gewerkschaften könnten sich für eine gesündere Umwelt für ihre Mitglieder einsetzen. Weniger Autoverkehr würde zur Reduktion von Unfällen, Luftschadstoffen, Lärm, Platzverbrauch usw. führen. Aktive Mobilität hingegen würde Übergewicht senken und Gesundheit verbessern. Wenn es allerdings „hart auf hart“ geht, besinnen sich die Gewerkschaften auf ihre „Kernkompetenzen“ und vernachlässigen solche „Life-Style“-Themen.
- Öffi-Nutzung führt zu Kaufkrafterhöhung: Von den derzeit 2,2, Millionen PendlerInnen hat ca. ein Drittel keine Alternative zum Autofahren. Rund ein Viertel legt den Arbeitsweg mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Dazwischen gibt es gut eine Millionen PendlerInnen, die Öffis verwenden können, aber – aus den unterschiedlichsten Gründen (Bequemlichkeit, „*verlängertes Wohnzimmer*“, Gewohnheit, Verfügbarkeit eines Parkplatzes, Hol- und Bringdienste, Einkäufe usw.) – mit dem PKW fahren. Da die Nutzung von Öffis auf Alltagswegen ca. nur ein Drittel vom Autofahren kostet, sollte die Gewerkschaft ein Interesse daran haben, das möglichst viele ihrer Mitglieder Öffis nutzen bzw. nutzen können. Der Umstieg auf Öffis bringt eine Kaufkrafterhöhung von mehreren hundert bzw. tausend Euro pro Jahr.
- Mehr Öffis sind mehr Arbeitsplätze in der Branche: Speziell Verkehrsgewerkschaften sollten ein ursächliches Interesse für einen Ausbau und eine verstärkte Nutzung von Öffis haben; bedeutet dies doch mehr Jobs für ihre Mitglieder.
- Gute Arbeitsplätze im Verkehrssektor: Derzeit herrscht das Mantra, dass Verkehr möglichst billig sein sollte. Dies geht sowohl zu Lasten der Umwelt, als auch der Beschäftigten. Das ist in der LKW- und auch der Flugbranche klar zu sehen. Verkehrsgewerkschaften müssen sich entscheiden, ob sie für mehr oder bessere Arbeitsplätze kämpfen wollen. Denn das Dilemma lautet: Bessere Arbeitsbedingungen erhöhen die Transportkosten, was zu einem Rückgang des Transportvolumens führt. Das ist zwar ganz im Sinne einer Mobilitätswende, kostet aber – vormals schlecht bezahlte – Jobs.
- Mobilitätsmanagement: Bedingt durch die Vollmotorisierung haben sich Unternehmen aus der Verantwortung gestohlen, sich darum zu kümmern, wie die Beschäftigten (und die KundInnen) in den Betrieb gelangen. Hier sollten

Gewerkschaften, AK, BetriebsrätInnen usw. Druck zugunsten eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ausüben. Das kann z.B. folgende Aspekte umfassen: Standortwahl, Finanzierung des Jobtickets, Finanzierung von Werkbussen oder Öffis zum Betrieb, Förderung des Radverkehrs (Abstellplätze, Duschen, Prämien usw.), Anpassen der Arbeitszeit an Öffi-Fahrpläne, Mitfahrbörse schaffen, Parkplatzbewirtschaftung usw.

- Konversion gestalten statt davon überrollt zu werden: In vielen energie- und kohlenstoffintensiven Branchen und Industrien wird es zu Arbeitsplatzverlusten kommen. Die Gewerkschaften tun gut daran, aktiv an Konversionsstrategien mitzuwirken und auch das Thema Arbeitszeitreduktion verstärkt anzugehen.
- Schwachstelle „Just in time“: Die vorherrschende „Just-in-Time“-Produktionsweise und die damit verbundenen Abhängigkeiten eröffnen Gewerkschaften in Verkehr und Industrie gute Möglichkeiten, mit kleinen punktuellen Arbeitskämpfen große Wirkungen zu erzielen.

NGOs und Bürgerinitiativen:

- Wiederentdeckung der aktiven Mobilität: Gehen und Radfahren haben vier große Vorteile: Diese Fortbewegungsweisen sind weitgehend klimaneutral, unschlagbar billig, gesund und sehr flexibel (keine Abhängigkeit von Fahrplänen, Haltestellen oder Parkplätzen). Man muss also ein Klima und Infrastrukturen schaffen, die aktive Mobilität fördern und diese Vorteile zur Geltung bringen. Bezüglich Platzbedarf geht dies natürlich auf Kosten des Autoverkehrs.
- Klimaschädliche Verkehrsprojekte bekämpfen: Bürgerinitiativen wird oft der Vorwurf gemacht, dass sie sich nur gegen ein einzelnes Projekt (Dritte Piste, Lobau-Autobahn) zur Wehr setzten. Als Reaktion darauf, wurde schon mehrmals versucht, die einzelnen Initiativen zu vernetzen; mit überschaubarem Erfolg. Vermutlich liegt gerade in dem „*single issue*“-Ansatz der Erfolg, es bedarf aber einer übergeordneten Koordination.
- Auto entmystifizieren – lustvolle Alternativen aufzeigen: Lässt jemand das Auto stehen, wir meist von „*Verzicht aufs Auto*“ gesprochen. Das zeigt schon auf, welches Framing bislang verwendet wird. Hier müsste man mit alternativen, neuen Erzählungen gegensteuern. Häufig haben NGOs Hemmungen, den Menschen nahezubringen, was „richtig“ ist, weil dies bevormundend wirkt. Autokonzerne, aber auch Amazon, Google oder Apple kennen diese Zurückhaltung nicht und sind deshalb immer im Vorteil. Es muss auch der Boden für die Idee aufbereitet werden, die Autonutzung von Besitz zu trennen.

Gemeinden:

- Raumplanung der kurzen Wege: Raumplanung und Umwidmungen liegen in der Kompetenz der Gemeinden. Hier wurden in der Vergangenheit viele Fehler gemacht, hier könnte aber auch viel zur Verkehrsvermeidung getan waren (z.B. Verdichtung und Belebung der Ortskerne).

- Rad- und Fußwege: Viele Wege gehen nur über kurze Distanzen. Bezüglich ausreichend breiter Gehsteige und Radwege gibt es in Kleinstädten und Dörfern noch mehr Nachholbedarf, als in Metropolen. Folgerichtig wird buchstäblich jeder Kilometer mit dem Autogefahren. Der Bau eines dichten Rad- und Gehwegenetzes könnte zur Verlagerung des Verkehrs führen. Gerasdorf bei Wien möchte z.B. ab 2020 ein Prozent des Gemeindebudgets für den Bau von Radwegen verwenden.
- Sharing auf lokalem Niveau: Profitorientierte Sharing-Anbieter beschränken sich auf Großstädte, wo die Kundenfrequenz hoch ist. Dadurch entsteht die paradoxe Situation, dass gerade dort Sharing angeboten wird, wo es am wenigsten benötigt wird. Ländliche Gemeinden sollten das (Car)-Sharing zwischen Verwandten, Nachbarn und Freunden unterstützen und fördern. Die Erfahrung zeigt, dass im lokalen Umfeld mit geborgten Fahrzeugen sorgsam umgegangen wird.
- Micro-ÖV aus der Nische holen: In Gemeinden, wo Mikro-ÖV angeboten wird, dient dieser als die „*letzte Rückfallsebene*“ für nicht (auto)-mobile Menschen (SeniorInnen zum Arzt bringen usw.). Mikro-ÖV sollte aber weder nur dies sein, noch bestehende Linienbusse ersetzten. Stattdessen wäre es ein Instrument, eine autolose Mobilitätsgarantie für die berühmte „letzte Meile“ zu sein. Statt Insellösungen müsste Micro-ÖV in die Struktur der Verkehrsverbünde integriert werden; was Tarife, Buchen, Information usw. betrifft.

Landes- und Bundespolitik

In der Bundes- und Landespolitik muss es zu einer radikalen Trendwende kommen. Statt den allgemein beliebten „Pull“-Maßnahmen (wie z.B. Ausbau der Öffis), muss es auch restriktive „Push“-Maßnahmen geben, die den Autoverkehr die Attraktivität nehmen. Das Spannungs-verhältnis dazu wird in folgendem Kasten behandelt.

Ökosteuern versus Ordnungspolitik: Das Einheben von Steuern, Abgaben und Gebühren dient mehreren Funktionen. Am Augenscheinlichsten ist, dass damit öffentliche Körperschaften (Staat, Länder, Gemeinden) finanziert werden. Weiters können Steuern als Instrument der Umverteilung und zur Verringerung sozialer Ungleichheiten verwendet werden. Die Steuerprogression auf Gehälter oder der verminderte Mehrwertsteuersatz auf Produkte des täglichen Lebens sind solche Beispiele. Das weitgehende Fehlen von Eigentum- und Erbschaftsteuern zeigt jedoch, dass dieser Anspruch in Österreich nicht stark verankert ist. Drittens kann man "mit Steuern steuern" und diese für Lenkungs-effekte nutzen. Prinzipiell kann man gesellschaftlich nicht erwünschte Produkte oder Handlungen nämlich verbieten (ordnungspolitische Maßnahmen), verteuern (mittels Steuern und Abgaben) oder positive Alternativen bewerben und fördern (Förderpolitik und Bewusstseinsbildung). Ein aktuelles Beispiel dafür ist der Nichtraucherschutz: Nachdem Nichtraucher-Kampagnen und die sukzessive Erhöhung der Tabaksteuer nicht zu den gewünschten Ergebnissen geführt haben, wurden bzw. werden Rauchverbote in öffentlichen Gebäuden, an Arbeitsplätzen und in der Gastronomie verschärft. Solche ordnungspolitischen Maßnahmen haben drei Vorteile: (1) Bei entsprechender Kontrolle werden sie eingehalten und sind deshalb sehr wirksam. (2) Sie gelten für alle, man kann sich davon also nicht "freikaufen". (3) Verbote, die demokratisch diskutiert und legitimiert sind, werden auch akzeptiert und ändern mittelfristig die Sichtweise und Einstellung der Menschen.

In Zeiten des Neoliberalismus wird aber nicht gerne über Ordnungspolitik (= Gebote, Verbote, Standards) gesprochen, da diese als freiheitseinschränkend angesehen werden. Viel populärer sind da Fördermaßnahmen, die individuelle Entscheidungen ermöglichen sollen. An zweiter Stelle kommen steuerliche Maßnahmen, durch die „Preissignale“ ausgesendet werden, worauf der Markt mittels Angebot und Nachfrage das Problem dann löst; soweit die neoliberale Theorie. Auf den Verkehrsbereich umgelegt: Um den Autoverkehr in Ballungsräumen zu reduzieren, ist die Forderung nach Ausbau der Öffentlichen Verkehrsmittel Öffis sehr beliebt. Eine City-Maut ist es schon weniger populär, während Fahrverbote in den Innenstädten tabu sind.

Die Idee, Steuern als Lenkungsmaßnahme einzusetzen, kann zu guten Ergebnissen führen, hat aber auch einige prinzipielle Schwächen:

- In vielen Bereichen - z.B. im Straßenverkehr - agieren Menschen nicht unbedingt als "Homo oeconomicus" und lassen sich durch Preissignale nicht so einfach in ihrer Handlungsweise beeinflussen.
- Das trifft umso stärker zu, je wohlhabender jemand ist. Wer sich den Luxus eines SUV leisten kann und will, wird sich auch nicht durch eine Erhöhung der Mineralölsteuer allein zum Umstieg auf Öffis motivieren lassen. Dadurch kann die soziale Schere sich weiter öffnen.
- Generell wird dadurch Verantwortung von der Politik auf den Einzelnen abgeschoben.

Diese Vorbehalte sollen aber nicht davon ablenken, dass die Ökologisierung des

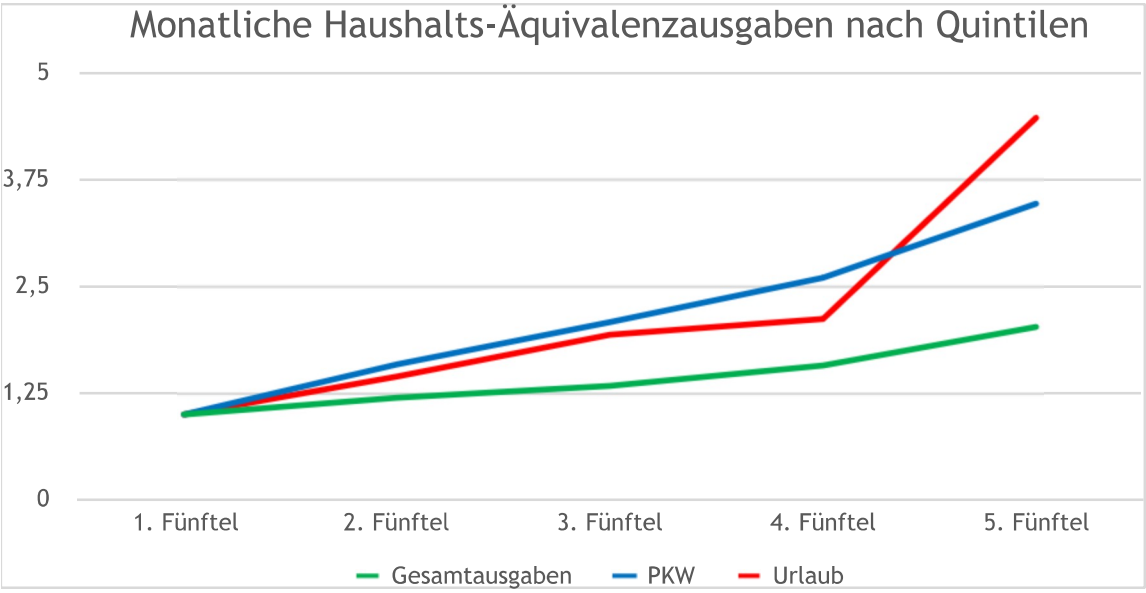
Politik reagiert stets auf Druck und dieser muss von den erwähnten Akteuren ausgeübt werden. Demokratische Verhältnisse müssen wiederhergestellt werden. So besitzen in Wien mehr Menschen eine Jahreskarte als ein Auto; dies schlägt sich aber nicht in der Verteilung der Straßenfläche nieder.

Progressive Parteien müssen u.a. auch den ideologischen Überbau liefern und folgenden Fragen thematisieren:

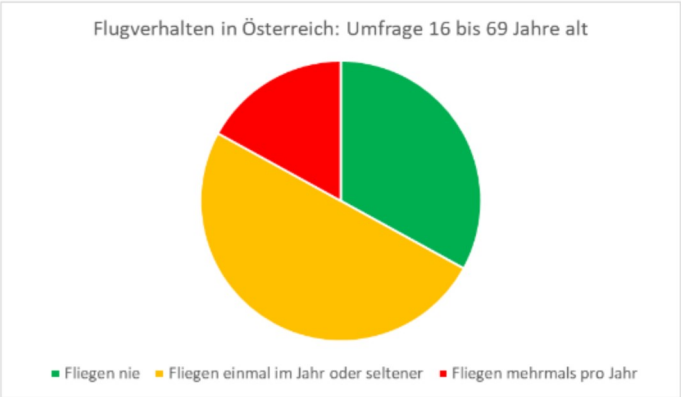
- Macht- und Besitzverhältnisse: Die Öl- und Autokonzerne befinden sich in einer dramatischen Umbruchsphase, die man nutzen sollte.

- Die soziale Frage der Mobilität: Wer wie mobil ist, ist eine soziale Frage. So wird Fliegen als Selbstverständlichkeit dargestellt, obwohl einer breiten Masse an Nicht-bis Wenigfliegern eine Minderheit von Vielfliegern gegenübersteht.

Folgende Daten der Statistik Austria zu den Äquivalenzausgaben der unterschiedlich reichen Haushalte. In folgender Abbildung wurden die Ausgaben auf jene des ärmsten Fünftels (1. Quintil) normiert.



Auffallend ist, dass die Mittelschicht (2. bis 4. Quintil) recht ähnliche Urlaubsausgaben hat. Erst das fünfte Quintil lässt sich ihre Reisen richtig viel kosten. So liegen die Äquivalenzausgaben des reichsten Fünftels der Haushalte in Österreich generell doppelt so hoch wie jene des ärmsten Quintils. Bezüglich Urlaubskosten vergrößert sich diese Schere auf den Faktor 4,5! Mit dem Wohlstand nimmt die Reisehäufigkeit und der Hang zum Fliegen zu. Bei rund 30 % aller Auslandsurlaube wird das Flugzeug verwendet. Das bedeutet, dass gut drei Viertel der Bevölkerung Österreichs heuer in keinem Flugzeug sitzen werden. Ein ähnliches Bild zeichnet auch eine Umfrage des VCÖ (siehe Abbildung):



Genaue Daten gibt es aus Großbritannien[5]: Hier liegt die Flugintensität der ärmeren Hälfte der Bevölkerung bei 0,5 Reisen pro Jahr, steigt dann an, um für die reichsten 5 Prozent bei 3,5 Flügen zu liegen. Eine reiche Elite - aber auch viele Jugendliche - setzen auf die mit Abstand umweltschädlichste Art der Fortbewegung.

- Kein Geldmangel im Verkehrssystem: Oft wird argumentiert, dass eine Mobilitätswende sehr kostspielig wäre (Ausbau von Bahnstrecken usw.). Autofahren ist aber sehr teuer; sowohl für die NutzerInnen, aber auch für die Allgemeinheit (Umwelt – und Gesundheitskosten). Es steckt also jetzt schon ausreichend Geld in unserem Verkehrssystem, das nur umgelenkt werden muss.

- Mut haben, Pull & Push-Maßnahmen zu fordern: Klimaschutzmaßnahmen, die wirksam sind, sind häufig auch spürbar. Progressive Parteien müssen den Mut haben, auch unpopuläre Maßnahmen (sogenannte Push-Maßnahmen) zu fordern. Zwei Prinzipen müssen dabei verfolgt werden: (1) Für eine Verhaltensänderung muss es auch alternative (und attraktive) Möglichkeiten geben. (2) Man darf sich nicht von lautstarken Minderheiten, Eliten oder Lobbys (z.B. ÖAMTC) vom Weg abbringen lassen.

[5] Banister (2018): Inequality in Transport