



Sozialdemokratische
GewerkschafterInnen
in der AK Wien

Antrag Nr. 12

der Fraktion sozialdemokratischer GewerkschafterInnen
an die 173. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
am 12. November 2019

SINNVOLLE E-MOBILITÄT IN DER STADT

Die Stärke der E-Mobilität in Städten und Stadtregionen liegt aufgrund von Beförderungskapazitäten, -leistungen, sowie geringen Flächenbedarfs eindeutig beim bereits großteils elektrisch betriebenen öffentlichen (Personen-Nah-) Verkehr (Eisenbahn, U-Bahn, Straßenbahn, ...). Diese kollektive Form der Elektromobilität ist bewährt, Know How und Infrastruktur sind vorhanden. Die CO₂-Bilanzen von Eisenbahnen, U- und Straßenbahnen sind konkurrenzlos gut.

Insbesondere im Bereich von E-Autos gibt es noch eine Vielzahl an ungeklärten Punkten: so ist bspw die Umweltbilanz bei der Herstellung von E-Autos ab Fließband zunächst deutlich schlechter als von Autos mit Verbrennungsmotoren. Ob der Betrieb der E-Autos tatsächlich Umweltvorteile bringt, hängt vom verwendeten Strommix ab. Die Frage der Lagerung alter Akkus (Umweltauswirkungen) ist völlig ungeklärt, aber auch das Löschen von E-Autos im Brandfall stellt die Feuerwehren vor enorme Herausforderungen. Zudem können sich nur einige wenige die teuren E-Autos leisten. Diese ersetzen derzeit keine Autos, sondern werden als Zweit- und Dritt-Autos angeschafft.

Vorteile von E-Autos ergeben sich in der Stadt lokal, da sie abgasfrei und geräuscharm unterwegs sind. Außerdem geben sie deutlich weniger Wärme ab als konventionell angetriebene Autos mit Verbrennungsmotor – ein Vorteil für städtischen Hitzesommer. Allerdings bleiben alle sonstigen Problemlagen hinsichtlich motorisierter individueller Mobilität wie etwa der Flächenverbrauch oder der geringe Besetzungsgrad bestehen. Die Herstellungskosten von Ladeinfrastrukturen sind sehr hoch, E-Ladestellen im öffentlichen Raum werden zudem derzeit zu Lasten anderer nachhaltiger Verkehrsarten bspw am Gehsteig errichtet. Bei E-Ladestationen im Mehrparteienhaus gibt es wiederum Probleme mit so genannten Contactoren, die an exklusiven Standorten wie zB in Parkgaragen, konkurrenzlos anbieten können und die Preise nachteilig gestalten.

Forderungen:

- Ein leistbarer sozial- und umweltgerechter Öffentlicher Verkehr (ÖV) ist gemeinsam mit den emissionsfreien Mobilitätsformen Fuß- und Radverkehr im Umweltverbund durch mehr Platz, kontinuierlichen Infrastrukturausbau und Angebotsverbesserungen weiter zu stärken.
- Der Umweltverbund ist in der Stadt konsequent zu bevorrangen (zB bei Ampelschaltungen, eigene Busspuren,...).
- Die Öffnung von Busspuren für motorisierten Individualverkehr auf Kosten der Leistungsfähigkeit des ÖV wird abgelehnt.
- Der Einsatz von E-Fahrzeugen bei Fahrzeugflotten beim Wirtschaftsverkehr (Taxis, Lieferverkehr mit Klein-Lkw, usw) ist sinnvoll und sollte verpflichtend vorgeschrieben werden. Bezüglich Feinverteilung ist der Einsatz von E-Lastenräder sinnvoll (City-Logistik). Auch im Car-Sharing Bereich können E-Fahrzeuge vorteilhaft sein.



Sozialdemokratische
GewerkschafterInnen
in der AK Wien

- Für E-Scooter fordert die Vollversammlung gesetzliche Vorgaben für die technische Ausstattung sowie Regeln für das Abstellen bzw Parken.
- Die Herstellungskosten von Ladeinfrastrukturen E-Autos sind sehr hoch und sollten nicht von der öffentlichen Hand getragen werden müssen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur darf nicht auf Lasten nachhaltiger Mobilitätsformen passieren.
- Um den Umstieg zwischen den Verkehrsarten zu erleichtern, sollten – zB bei stark frequentierten Umsteigeknoten sowie wichtigen Endstationen von U- und Straßenbahnen so genannte „Mobility-Hubs“ errichtet werden. Dort können Räder und E-Bikes diebstahlsicher und kostenlos aufbewahrt bzw aufgeladen werden, sowie Räder, E-Bikes und E-Autos ausgeliehen werden. Um eine „digital divide“ zu vermeiden, sollte dies nicht nur per Smartphone-App, sondern auch analog möglich sein. Dies könnte bspw auch ökosoziale Arbeitsplätze schaffen.
- Bei E-Ladestationen im Mehrparteienhaus muss für die BewohnerInnen die freie Wahl des Stromanbieters sichergestellt sein und soweit als möglich die rechtliche Entscheidungshoheit über die Ladeinfrastruktur den BewohnerInnen vorbehalten bleiben. Die Erfahrung mit Nah- und Fernwärmeversorgern zeigt, dass für die EndkundInnen nahezu unlösbare Probleme entstehen, wenn ein Unternehmen die Herrschaft über die Infrastruktur im Haus hat, und letztlich auch den Stromtarif an der Ladestation vorgibt, kurzum der Anbieter (Contractor) im Haus als Monopolist von dritter Seite (Vermieter, Hauseigentümer, Bauträger) eingesetzt wird.

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrstimmig