

#LOBAU BLEIBT!

Eine Bewegung schreibt Geschichte(n)



8. weltweiter Klimastreik, Wien – Foto: Fridays For Future Wien

Liebe:r Leser:in,

Sie halten eine besondere Zeitung in Ihren Händen. Eine Zeitung, die weder in Redaktionsbüros noch im Home-Office entstanden ist, sondern in den Zelten der LobauBleibt-Bewegung. Diese zivilgesellschaftliche Bewegung setzt sich für eine klimafreundliche und sozial gerechte Mobilitätswende in der Donaustadt und für Österreichs Beitrag zu einer nachhaltigen und lebenswerten Zukunft ein. Aus dieser sehr breiten Bewegung hat sich eine kleine, bunt zusammengewürfelte Gruppe gefunden, um gemeinsam diese Zeitung zu gestalten. Seit Jahrzehnten gibt es Widerstand gegen den drohenden Bau einer Lobau- und einer Stadtautobahn. Proteste von Anrainer:innen und Umweltschützer:innen, Widerstand auf rechtlichem und politischem Weg konnten die zerstörerischen Projekte verzögern, aber nicht endgültig stoppen. Die Wiener Stadtregerung hält daran fest. Deshalb haben wir – Anrainer:innen, Aktivist:innen verschiedener Gruppen und engagierte Bürger:innen mit verschiedensten Hintergründen – uns zusammengetan,

um den politischen Protest direkt auf die Baustellen zu tragen. Alle anderen Möglichkeiten waren ausgeschöpft. Österreich reagiert nicht angemessen auf die drohende Klimakatastrophe. So hatten wir keine andere Wahl, als uns Ende August 2021 vor die Bagger zu setzen. Anfang Dezember konnte die LobauBleibt-Bewegung einen historischen Erfolg feiern: Umweltministerin Leonore Gewessler gab das Aus für die von der Bundesregierung verantworteten Projekte in der Lobau und der Donaustadt bekannt. Doch Bürgermeister Ludwig hält weiter daran fest. Deshalb sind wir immer noch vor Ort und protestieren weiter. Es gäbe – wie Sie auf den folgenden Seiten lesen können – viel bessere Alternativen, doch der Bürgermeister will sie nicht umsetzen. Nun, viele Bürger:innen sehnen sich nach diesen Alternativen und dafür stehen wir ein. Der Widerstand gegen die drohenden Autobahnen im Osten Wiens ist die wohl größte umweltpolitische Protestbewegung in Österreich seit langer Zeit, vielleicht seit Zwettendorf und Hainburg. Im Konflikt um die

Wohngebiete und das Grün- und Ackerland, die die Stadt zubetonieren will, spiegelt sich sehr viel mehr. Es geht um nichts weniger als um die Frage, wie wir in Zukunft leben wollen: Wollen wir den Platz in unserer Stadt weiterhin den Autos überlassen und zwischen Lärm und Smog in Betonwüsten leben? Oder wollen wir Platz fürs Flanieren, fürs Verweilen, zum Spielen für Kinder und zum Durchatmen für alle, zwischen Bäumen und Schanigärten? Wollen wir, dass wir unsere Kinder kaum alleine auf den Schulweg schicken können, weil wir Angst vor Unfällen haben müssen, auf viel zu schmalen Gehsteigen neben viel zu schnell befahrenen Fahrbahnen? Oder wollen wir sichere Geh- und Radwege, effiziente Öffis? Wollen wir die Ressourcen unserer Erde weiterhin rücksichtslos verbrauchen, Lebensräume zerstören und Menschenleben gefährden? Oder wollen wir uns dafür einsetzen, unsere Lebensgrundlagen zu erhalten und ein würdevolles Leben für alle Menschen zu ermöglichen?

Fortsetzung folgt auf Seite 2

Wir bei LobauBleibt stehen gemeinsam für eine nachhaltige, ökologische und sozial gerechte Mobilitätswende in Wien, in ganz Österreich und überall. Auf den folgenden Seiten geben wir Ihnen einen Einblick in unsere Standpunkte und Bemühungen. Sie müssen nicht Ihr Zelt auf der Baustelle aufschlagen, um die Bewegung zu unterstützen. Machen Sie sich selbst ein Bild und fühlen Sie sich herzlich eingeladen, sich zu beteiligen. Denn je mehr wir sind, desto stärker werden wir – und gemeinsam können wir eine lebenswerte Zukunft für alle gestalten. Viel Freude beim Lesen!

Herzlich,

Alexander Behr, Mattis Berger, Marlene Deibl, Manuel Grebenjak, Karin Hädicke, Mira Kapfinger, Anna Kontriner, Victor Kössl, Jutta Matysek, Kurto Wendt

Für LobauBleibt

Was ist die Stadtautobahn?

Die sogenannte „Stadtstraße“ Aspern soll – geht es nach der Stadt Wien – die Südosttangente mit der von Ministerin Gwessler vorerst abgesagten Lobauautobahn verbinden und würde mitten durch die Donaustadt führen. Bei der 3,2 km langen, vier- bis sechsspurigen Straße, die weder Kreuzungen noch Gehsteige oder Fahrradstreifen haben soll, handelt es sich im Wesentlichen um eine Autobahn mit Geschwindigkeitsbeschränkung. Zudem würde sie internationalen Schwerverkehr anziehen. Dementsprechend wird sie hier als Stadtautobahn bezeichnet. Die geschätzten Kosten der geplanten Stadtautobahn betragen 460 Mio. Euro – also über 140 Mio. pro Kilometer. Seit Ende August verhindern Aktivist:innen den Bau. Die für das Projekt verantwortliche Stadtregierung hat monatelang jedes Gespräch auf Augenhöhe und jede Einbeziehung von Alternativen, die längst auf dem Tisch liegen, abgelehnt.

Häuser brennen, Träume nicht

Brandanschlag auf LobauBleibt!

Fast, als wäre nichts geschehen – so scheint es am 31. Dezember zu Mittag auf der Baustelle neben der Hirschstettner Straße. Nur einige verkohlte Holzstücke, die feuchte Asche am Boden und vereinzelt Daunenfedern, die über dem Brandort schweben, zeugen vom schrecklichen Ereignis, welches sich wenige Stunden zuvor ereignet hat.

Mitten in der Nacht hörten die acht Aktivist:innen, die im erbauten „Turm“ die Stellung hielten, einen lauten Knall. Als sie nach draußen liefen, stand die Außenwand schon in Flammen. Die Löschversuche waren erfolglos – gegen den ausgeschütteten Brandbeschleuniger kamen weder Feuerlöscher noch Wasserkübel an.

Binnen Sekunden stand alles in Flammen. Nur durch die Aufmerksamkeit der Aktivist:innen und ihre sofortige Reaktion konnte das Schlimmste verhindert werden. Was passiert wäre, wenn sie geschlafen hätten, möchte sich niemand vorstellen.

Das Statement von Bürgermeister Ludwig am Tag darauf ist fast so unglaublich wie die Tat selbst. Es sei „ein Zeichen, dass ein rechtsfreier Raum in einer Stadt kein Vorteil ist.“ Oder mit anderen Worten: selber schuld. Dass acht Menschen in dem Feuer beinahe gestorben wären, lässt Ludwig offenbar völlig kalt. Bei solch einer Wiener SPÖ-Spitze ist es keine Überraschung, dass sich unterdessen in einer Facebook-Gruppe, die gegen die Aktivist:innen hetzt, ein ehemaliger SPÖ-Sektionschef einen „Orden für den Täter“ wünscht.

Dass die SPÖ nicht geschlossen und konsequent den Brandanschlag verurteilt hat, zeigt, dass sie nicht nur in der Causa Stadtautobahn schon lange ihren sozialen Charakter verloren hat.

Denn egal ob für oder gegen die Stadtautobahn, wenn Menschenleben mutwillig gefährdet werden, muss es Solidarität mit den Betroffenen geben. Aber nichts kann unsere Kraft und unseren Willen, für eine klimagerechte Zukunft zu kämpfen, verbrennen. Als Bewegung werden wir auch diese und kommende Herausforderungen durchstehen. Solidarität ist unsere Stärke, die besonders in solch harten Zeiten sichtbar wird. Schon am Vormittag nach dem Anschlag sammelten sich dutzende Menschen am Ort des Brandes, um zu unterstützen und zu helfen.

Rückzug oder Aufgeben – daran dachte niemand. Schon am darauffolgenden Wochenende stand ein neues Gebäude auf der Baustelle. Auf den Trümmern das Paradies.



Brennender Turm in der Hirschstettner Straße, 30.12.2021



Karte der Baupläne für die Stadtautobahn

„Den Platz wieder den Menschen zurückgeben“

Interview mit Prof. Günter Emberger, Technische Universität Wien

Sie leiten den Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien, sind also Experte für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung – wie beurteilen Sie die Verkehrslage in der Donaustadt?

Es geht nicht nur um die Donaustadt, sondern es geht um die ganze Stadt Wien, um das ganze Verkehrsgeschehen in Österreich. Die Klimakrise kommt auf uns zu, und um ihr Herr zu werden, ist der Verkehr ein wichtiger Teil. In den meisten Sektoren finden mittlerweile CO₂-Einsparungen statt, außer im Verkehrssektor. Hier haben wir in den letzten Jahren immer noch Zuwächse. Wir müssen im Verkehr ökologischer werden und CO₂ einsparen. Um das machen zu können, müssen wir auf Bundesebene, aber auch auf Landesebene und auf Stadtebene schauen, dass die Menschen die Möglichkeit haben, vom Autoverkehr hin zum öffentlichen Verkehr, hin zum Radfahren, hin zum Zufußgehen umzusteigen.

Genügen die von der Stadt angedachten Maßnahmen, um das zu erreichen, was Sie beschrieben haben?

Die Stadt hat sich selbst das Modal-Split-Ziel gesetzt, bis 2030 85 % mit dem Umweltverbund durchzuführen und 15 % mit dem Auto. Unter Umweltverbund verstehen wir in der Verkehrsplanung Zufußgehen, Radfahren und öffentlichen Verkehr. Wir haben uns die Maßnahmen für die Donaustadt im Stadtentwicklungsplan angeschaut. Die Maßnahmen, die bis jetzt vorgeschlagen wurden, reichen nicht, um die eigenen Ziele zu erreichen. Hier muss nachgeschärft werden. Straßenbauten sind nicht der richtige Weg. Sie führen immer zu mehr Verkehr und hindern uns daran, das Modal-Split-Ziel zu erreichen.

Wenn die Stadt und der Bund wirklich eine Stadtautobahn, eine S1-Spange, eine

Lobauautobahn und womöglich dann auch eine Marchfeldschnellstraße bauen, wie würde sich das auf die Region auswirken?

Sehr viel Geld – wir sprechen hier von Summen in der Größenordnung von Milliarden Euro – wäre dadurch für die nächsten Jahrzehnte für den Straßenbau gebunden. Das Geld ist dann weg für andere Maßnahmen. Außerdem generieren wir Verkehr, wenn wir das Straßennetz ausbauen, und schreiben den Flächenversiegelungstrend fort.



Prof. Günter Emberger

Der Autoverkehr muss in den nächsten Jahren deutlich gesenkt werden und die Maßnahmen, die die Stadt derzeit setzt, reichen dafür nicht aus. Warum baut man dann überhaupt neue hochrangige Straßen?

Früher war es so: Wenn es ein Stauproblem gab, hat man eine Spur dazu gebaut und das Problem war für zehn Jahre beseitigt. Mittlerweile ist klar, dass man durch dieses Bauen keine Probleme löst, weil man dadurch immer mehr Verkehr erzeugt und nach zehn, fünfzehn Jahren ist der Stau wieder da. In der Verkehrswissenschaft hat ein Umdenken stattgefunden und heute schaut man bei Stau Problemen, was kann ich anderes machen? Kann ich den öffentlichen Verkehr ausbauen oder andere Alternativen anbieten? Dieser Paradigmenwechsel ist aber leider Gottes noch nicht in alle Verwaltungen hineingekommen und nicht in alle Köpfe der Politiker, und natürlich auch nicht unbedingt in die Köpfe der Wirtschaft.

Die Rahmenbedingungen haben sich geändert. Wir stehen vor einer Klimaänderung, um nicht zu sagen, Klimakatastrophe. Wir haben Ziele festgelegt und wir müssen schauen, welche Infrastrukturen uns helfen, die Ziele zu erreichen.

Können Sie die alternativen Vorschläge, die schon ausgearbeitet wurden, skizzieren?

Potentielle Maßnahmen könnten sein: Schließen des S-Bahn-Rings der S45, Reaktivierung der Laaer Ostbahn zwischen Erzherzog Karl-Straße und Süßenbrunn, S80-Taktverdichtung und Reaktivierung der Station Hausfeldstraße, viergleisiger Ausbau der Ostbahnbrücke. Dann die Verlängerung der Linie 25 als Stadt-Regio-Tram bis Großenzersdorf, eine Park-and-Ride-Anlage vor Großenzersdorf, um damit die Pendler abzufangen. Neue Stadtentwicklungsgebiete zuerst durch geänderte Buslinien-Führungen anbinden und dann schauen, ob man eine höherrangige Straßenbahnanbindung braucht. Wo Straßen verstaub sind, Busspuren einführen, um den Busverkehr zu beschleunigen. Auch das hilft den Menschen umzusteigen. Dann natürlich das Radverkehrskonzept: ein geschlossenes Netz für die Donaustadt, sichere Radwege für Kinder und Familien. Das Zufußgehen attraktiver machen durch eine Mindestgehwegbreite, weniger Lärm durch flächendeckend Tempo 30 und mehr Beschattung, um die Aufenthaltsqualität zu steigern.

Gibt es noch etwas, das Sie uns mitgeben wollen?

Mir ist wichtig, dass man wirklich anfängt, zielorientiert Gespräche zu führen. Dass man möglichst alle Leute einbindet, sich nicht auf eine Stadtstraße versteift, sondern schaut, was man machen muss, um die Ziele zu erreichen und hier wirklich konstruktiv miteinander arbeitet und sagt, es gibt keinen Gesichtverlust, es geht hier um die Sache. Es geht um unsere Zukunft, es geht um unsere Lebensqualität und wir haben es jetzt in der Hand, das sinnvoll zu machen.

Das ungekürzte Interview können Sie hier nachlesen bzw. nachhören: <https://cba.fro.at/537118>

Geschichte des Widerstands

Der Einsatz der Zivilgesellschaft gegen das Projekt begann Anfang der 1970er-Jahre. Anton Klein, Polizist und Sozialdemokrat, verhinderte gemeinsam mit Naturschutzbund und WWF zwei Autobahnen durch die Lobau. Bund, Wien und NÖ planten aber ab den 1990er-Jahren wieder Autobahnen dort. Gegen diese gibt es Widerstand von Bürger:inneninitiativen (Rettet die Lobau – Natur statt Beton, BIM Groß Enzersdorf, BI Marchfeld, Lebenswertes Essling, Hirschstetten-retten), NGOs (VIRUS, Greenpeace, Global 2000, Forum Wissenschaft und Umwelt, Naturschutzbund, Alliance for Nature, WWF) und Einzelpersonen. Sie organisieren Infoveranstaltungen und Proteste und gehen juristisch durch alle Instanzen. 2006 gab es eine Mahnwache in der Lobau, die sechs Wochen lang Probebohrungen aufhielt.

April 2021: Aufgrund des anstehenden Baubeginns schließen sich Fridays for Future, Jugendrat, System Change not Climate Change und Extinction Rebellion den Protesten an. Großdemos und Aktionen zivilen Ungehorsams folgen.

- 27.08.: Beginn des „Camps für die Lobau“ (angemeldete politische Versammlung) in der Anfanggasse.
- 30.08.: Beginn des Camps auf der Baustelle Hirschstettner Straße 44.
- 6.09.: Beginn des Camps auf der Baustelle bei U2-Hausfeldstraße.
- 1.12.: Erfolg für die Umweltbewegung! Klimaschutzministerin Gewessler stoppt die Pläne zu Lobauautobahn und Marchfeldschnellstrasse. Ein endgültiges Aus bedeutet dies nicht, weil die Projekte noch im Bundesstraßengesetz sind. Die von Wien geplante Stadtautobahn und die daran anschließende S1-Spange sind weiterhin geplant
- Seit 9.12.: Räumungsgefahr für das Camp Hausfeldstraße.

- 10.12.: Klagsdrohungen vom Anwalt der Stadt Wien an über 40 Personen, darunter minderjährige Schüler:innen (wieder zurückgezogen), Wissenschaftler:innen, Künstler:innen, Beteiligte im UVP-Verfahren und „mentale Unterstützer:innen“ (S. 8).

- Nacht auf den 31.12.: Brandanschlag auf die Klimaschützer:innen in der Hirschstettnerstraße (S. 2).

13.01.2022: Kundgebung, 20.000 Unterschriften mit der Aufforderung, alle Klagsdrohungen zurückzuziehen, werden an die Stadtregierung übergeben.

Autobahnbau und Klimakrise



Camp an der U2
Station Hausfeldstraße
Foto: (c) Phili Kaufmann

Österreich erlebt die größte Waldbrand-Katastrophe seiner Geschichte; in Deutschland sterben über 180 Menschen bei einer Flutkatastrophe; mehr als 400 Menschen kommen durch einen Taifun auf den Philippinen ums Leben. Auch 2021 standen zahlreiche tödliche und existenzzerstörende Wetterextreme auf der Tagesordnung. Aktueller Stand: 1,2 Grad Erderhitzung im Vergleich zum vorindustriellen Zeitalter.

Das 1,5-Grad-Limit

Auf der Klimakonferenz 2015 in Paris einigten sich Regierungen darauf, die Erderhitzung auf 1,5 Grad zu begrenzen – denn jeder Bruchteil eines Grades ist vor allem für Menschen im Globalen Süden eine existentielle Bedrohung. 0,3 Grad mehr als heute klingt wenig, aber bedeutet deutlich mehr und tödlichere Wetterextreme sowie zahlreiche neue Migrations-Hotspots, weil an vielen Orten das Leben durch Dürren und Überschwemmungen unmöglich wird. Mit den bisher global zugesagten Klimaschutz-Maßnahmen steuern wir auf 2,7 Grad Erderhitzung zu – damit wäre die Erde ein vollkommen anderer Planet.

Wieviel Zeit bleibt, um Österreich klimafit zu machen?

Verantwortlich für die Klimazerstörung sind vor allem die früh industrialisierten Länder in Europa und Nordamerika sowie jene mit aktuell energie- und ressourcenintensiven Lebensweisen. Auch Österreich gehört dazu. Um zumindest das 1,5-Grad-Limit nicht zu überschreiten und einen weitestgehend lebenswerten Planeten zu erhalten, muss sich die Art und Weise, wie wir in Österreich leben und produzieren, grundlegend und schnell ändern. Wissenschaftler:innen haben im aktuellen Bericht des Weltklimarats berechnet, wie viel CO₂ weltweit noch ausgestoßen werden kann, ohne dass sich der Planet um mehr als 1,5 Grad erhitzt. Verteilt man diese Restmenge nach Einwohnerzahl auf alle Staaten, hat Österreich (bei den aktuellen jährlichen Emissionen) seinen gerechten Anteil in dreieinhalb Jahren aufgebraucht. Bezieht man auch Österreichs historische Klimaschulden – die durch den Aufbau der Industrie und des materiellen Wohlstands entstanden sind – mit ein, tragen schon heute Menschen andernorts die Kosten der Lebensweise in Österreich.

Sorgenkind Verkehr

Die größten Sorgen bereitet der Verkehr. In diesem Bereich stiegen die Emissionen in Österreich seit 1990 trotz aller Klima-Versprechungen um 75 Prozent. Hauptverantwortlich ist der energie- und ressourcenintensive Auto- und LKW-Verkehr. Dieser muss drastisch reduziert und dafür – neben einer generellen Verkehrsvermeidung – auf die Schiene verlagert werden. In den Zielen der Stadt Wien spiegelt sich das wider: Bis 2030, also in acht Jahren, soll der Autoverkehr halbiert werden. In der Praxis hieße das: Schnellstraßen rückbauen und Öffis sowie Radwege massiv ausbauen. Denn die Infrastruktur bestimmt, wie sich Menschen fortbewegen.

Autowahn oder lebenswerte Klimamusterstadt?

Trotzdem will die Stadt Wien auch im Jahr 2022 entgegen aller wissenschaftlichen Erkenntnisse neue autobahnähnliche Straßen bauen. Das Problem: sie kosten viel Geld, das für den massiven Ausbau der Öffis und Radwege fehlt, sie führen zu mehr energieintensivem Autoverkehr und sprengen damit das Wiener Klimabudget, und es sind Straßen, die – wenn die Stadt ihre Mobilitätsziele ernst nähme – niemand braucht.

Die Einhaltung des 1,5-Grad-Limits ist bei einem entschlossenen Umlenken inklusive einer umfassenden Mobilitätswende noch möglich und wäre ein doppelter Gewinn: Nicht nur würde Wien dazu beitragen, die Lebensgrundlagen von Menschen hier und andersorts nicht länger zu zerstören und die extremen Hitzesommer, die auf uns in Wien zukommen, noch etwas abzumildern. Durch weniger Lärm, Luftverschmutzung, Stau und Ausgaben für die alltägliche Mobilität würde sich die Lebensqualität ungemein verbessern. Die Wiener Stadtregierung hätte es in der Hand, mit einer entschlossenen Mobilitätswende das Versprechen einer 1,5-Grad-konformen Klimamusterstadt noch einzulösen. Mit der Stadtautobahn verspielt sie dafür ihre letzte Chance und betonierte uns weiter in die Klimakatastrophe.

„Mir gibt Kraft, wie viele engagierte junge Frauen die Bewegung tragen“

Interview mit Claudia O`Brien, Klubvorsitzende der SPÖ

Du bist eines der SPÖ-Mitglieder, die sich öffentlich gegen den Bau der Lobauautobahn ausgesprochen haben. Warum?

Ich bin davon überzeugt, dass wir mit dem Ausbau des hochrangigen Straßennetzes das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung nicht befriedigen können. Mehr Straßen bedeuten mehr Verkehr. Es braucht nachhaltige Lösungen, die sicherstellen, dass niemand mehr von einem teuren Auto abhängig sein muss.



Claudia O`Brien,
Foto: (c) Lukas David Beck

Ministerin Gewessler hat den Lobautunnel abgesagt, wird aber bei der S1-Spange, also der Verlängerung der Stadtautobahn, ihrer Verpflichtung zum Bau nachkommen. Hättest du mehr von ihr erwartet?

Ja, weil es mehr braucht als einzelne Straßen zu streichen. Es braucht ein Mobilitätskonzept für die komplette Nord-Ost-Region, das sich vor allem auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs fokussiert. Das ist nicht nur ein Wien-Thema. Hier ist der Bund genauso in der Pflicht. Ein ganzheitliches Konzept würde dann auch die S1-Spange und die Stadtstraße in dieser Form obsolet machen.

Du hast viele Akteur:innen der Proteste kennengelernt,

was hältst du von ihnen?

Sie sind mutig, beherzt und solidarisch in allem, was sie tun. Sie kämpfen für nicht weniger als für eine gerechte Zukunft. Mir persönlich gibt es auch Kraft zu sehen, wie viele engagierte junge Frauen die Bewegung tragen.

Bist du zuversichtlich, die „Zukunftscoalition“ aus SPÖ und NEOS noch zu einer klimafreundlichen Verkehrspolitik umstimmen zu können?

Ich hoffe es sehr und denke, dass dafür eigentlich nicht viel fehlt. Es muss jetzt darum gehen, die Ziele, die man sich selbst in den Fragen der Mobilitäts- und Klimapolitik gesetzt hat, mit konkreten Konzepten zu realisieren. Das bedeutet auch, von jenen Projekten Abstand zu nehmen, die genau diese Ziele konterkarieren.

Eine Schätzfrage: a) wird die Stadtautobahn so autobahnähnlich gebaut wie geplant, wird b) eine anders ausgestaltete Stadtstraße, oder c) keine Stadtstraße gebaut?

Wenn man die Stadt erweitert, wird es auch neue Straßeninfrastruktur brauchen. Allerdings muss diese so ausgestaltet sein, dass sie nicht primär auf den Autoverkehr fokussiert ist, sondern gleichermaßen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen berücksichtigt. Dementsprechend würde ich auf Antwort b setzen.

Wie geht es dir dabei, wenn ein ehemaliger SPÖ-Sektionschef den Brandanschlag auf die Aktivist:innen gutheißt?

Es macht mich sprachlos. Als SPÖ beschwören wir immer den gesellschaftlichen Zusammenhalt. Genau das braucht es auch in dieser Situation, völlig unabhängig von der inhaltlichen Position. Und dafür tragen wir alle Verantwortung.