

Ausstieg aus der Autogesellschaft

Die heutigen „schmutzigen“ Verbrenner-Autos durch angeblich saubere E-Autos zu ersetzen, ist keine Lösung. Die Alternative zum heute ungehemmten Automobilismus ist der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel (Busse, Straßenbahnen, Züge) und eine energische Förderung des Fahrradfahrens. Zudem brauchen wir den Nulltarif für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr.

Es ist klar, dass bei einer Wende hin zu einem öffentlichen schienengebundenen Verkehr weniger Pkw und Lkw benötigt werden. Pkw werden wohl noch in Gestalt von E-Taxis gebraucht, um für die Menschen auf dem flachen Land Mobilität zu ermöglichen, als Dienstfahrzeuge für Servicetechniker*innen oder mobile Dienste usw.

Ein konsequenter ökologischer Umbau wird die Arbeitsplätze im automobilen Industriesektor sichern. Eine Umstellung des Mobilitätssystems auf öffentlichen Personenverkehr ist nur möglich, wenn dieser massiv ausgebaut wird. So sind heute 46 % der Eisenbahnstrecken nicht elektrifiziert, 52 % sind sogar nur eingleisig. Viele tausend Kilometer Bahnstrecken sind in den letzten Jahrzehnten stillgelegt worden und müssen reaktiviert werden. All dies muss ausgebaut werden, und dazu kommen noch Tausende neue Eisenbahnwagen und technische Infrastrukturanlagen wie Signal- und Steuerungseinheiten. Dabei muss berücksichtigt werden, dass bei der Produktion von Bussen, aber besonders im Schienenfahrzeugbau der Automatisierungsgrad in den Fabriken erheblich niedriger ist als bei der Serienfertigung in den heutigen reinen Autofabriken. Die ausgedünnten Kräfte der kleinen deutschen Eisenbahnindustrie können diese Aufgabe unmöglich allein leisten. Nur mit einer Konversion eines großen Teils der heutigen Autoindustrie auf Eisenbahnen, Straßenbahnen, Eisenbahninfrastrukturen, Busse und Sammeltaxen ist der Umbau des Mobilitätssystems in einer angemessenen Zeit zu erreichen. Es gilt sicherzustellen, dass die momentan in den Autofabriken beschäftigten Menschen nicht durchs Raster fallen. Sie müssen eine qualifizierende Umschulung (keine „Schnellbleiche“) für diese neuen

Tätigkeiten bekommen – unter Beibehaltung ihres bisherigen Gehalts. Teil der Maßnahmen eines Umbaus muss eine drastische Verkürzung der Arbeitszeit bei vollem Lohn- und Personalausgleich sein.

Es gibt in unserer Gesellschaft auch außerhalb des Verkehrssektors Bereiche, in denen aufgrund der systematischen Vernachlässigung der Infrastruktur in den letzten Jahrzehnten erheblicher Nachholbedarf besteht. Zu nennen wäre etwa der Bau bzw. die Sanierung von Schulen und Krankenhäusern. Das Kanalisationsnetz und das Wassernetz werden seit Jahrzehnten auf Verschleiß gefahren. In Bildung und Erziehung, in der Pflege von Alten und Kranken besteht riesiger Bedarf. Hier gibt es viel zu wenig Personal. Für Gesundheit, Kranken- und Altenpflege gibt es einen Mehrbedarf von 150.000 Beschäftigten, bei der Bildung von 20.000 Beschäftigten, bei Landespflanze/Umweltschutz von 20.000 Beschäftigten.

Es ist nicht vorstellbar, dass eine Verkehrswende im Rahmen eines Kapitalismus, der nicht zuletzt auch ein fossiler Kapitalismus ist, machbar wäre. Stattdessen kommt es darauf an, breite und dynamische Bewegungen zu schaffen, um effektive Maßnahmen gegen den Klimawandel durchzusetzen. Wir brauchen eine entschlossene, radikale Politik, die dem Ernst der Lage gerecht wird. Dabei kommen wir gar nicht darum herum, immer wieder die „Systemfrage“ zu stellen

Systemwandel statt Klimawandel

Ökosozialismus oder Barbarei



Foto: Bitzel

Internationale Sozialistische Organisation
(ISO, Vierte Internationale in Deutschland)
iso@intersoz.org
www.intersoz.org – facebook.com/intersoz.org
V.i.S.d.P.: Angela Klein, c/o SoZ, Regentenstr. 57–59, 51063 Köln



Hitzehölle in Nordamerika, Flutkatastrophe in Deutschland

Klimawandel nimmt immer bedrohlichere Formen an

Ende Juni/ Anfang Juli herrschten im Nordwesten der USA und im westlichen Kanada Temperaturen, die alle früheren Rekorde gebrochen haben. Ende Juni gab es in Seattle 40 Grad Celsius, in Portland, Oregon 46 °C. In der Ortschaft Lytton zeigte das Thermometer 49,6 °C an, die höchste in Kanada jemals gemessene Temperatur. Hunderte Menschen starben an den Folgen der extremen Hitze. In Portland wurde der Stadtbahnverkehr eingestellt, weil die Stromkabel ausfielen. In Washington wurden Abschnitte der Autobahn gesperrt, weil der Straßenbelag aufquoll. Nach Angaben des Deutschen Wetterdienstes handelt es sich bei der extremen Hitzewelle in Kanada und im Nordwesten der USA um ein seit Beginn der Wetteraufzeichnungen „noch nie dagewesenes Ereignis“.

Zwei Wochen später, am 14. Juli, bekamen auch die Menschen hierzulande die zunehmend zerstörerische Wirkung des Klimawandels zu spüren. Teile von Rheinland-Pfalz und NRW, von Belgien und der Niederlande erlebten Starkregen in bisher nicht bekanntem Ausmaß. Vorher und nachher haben uns entsetzliche Berichte und Bilder aus Sibirien, China, Italien, Griechenland, Türkei, Japan erreicht – und es hört nicht auf. Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler hegen keinen Zweifel: Es ist der menschengemachte Klimawandel, der Extremwetterereignisse häufiger und intensiver werden lässt.

Die Klimaforscher*innen haben seit über als 30 Jahren gewarnt. Der neueste Teilbericht des Weltklimarats ist eindeutig: In Zukunft könnte es noch schlimmer kommen. „Wenn wir unsere Emissionen nicht bald stoppen, kann unser Klima leicht zur Hölle auf Erden werden.“ Der fossile Kapitalismus ist verantwortlich und muss abgeschafft werden.

Die Wirtschaftsbesitzer und die bürgerlichen Politiker*innen treten in Sachen Klimaschutz nach wie vor auf das Bremspedal. Sie schwadronieren in salbungsvollen Worten von einer vermeintlichen „Klimaneutralität“ in einer weit entfernt liegenden

Zukunft, während sie im Hier und Jetzt alles unterlassen, was möglicherweise der Industrie missfallen könnte. Greta Thunberg hielt ihnen jüngst vor, sich nur als Retter*innen zu inszenieren, statt tatsächlich die Klimakrise zu bekämpfen.

Immer notwendiger ist eine andere Gesellschaft, die nicht mehr von der Logik der Konkurrenz und der privaten Aneignung regiert wird – eine Gesellschaft, in der Gebrauchswerte für die Befriedigung von echten Bedürfnissen produziert werden, die von der Gesellschaft demokratisch und unter Respekt vor der Natur bestimmt werden. Die Produktion von Waren für den Profit einer Minderheit muss überwunden werden. Wir brauchen eine ökosozialistische Alternative, um die Klimakatastrophe abzuwenden.

Auf zur IAA in München!

Von 8. bis 12. September will die Autoindustrie auf der „Internationalen Automobilausstellung“ (IAA) in München Imagepflege betreiben. Für die Klimagerechtigkeitsbewegung wird das ein Anlass sein, den Autobossen die Performance zu vermiesen. Deshalb mobilisiert ein breites Spektrum zu vielfältigen Protesten gegen die IAA.

Do. und Fr., 9. und 10. September: Gegenkongress „KonTra IAA – Kongress für transformative Mobilität“ – <https://kontra-iaa.org/>

Samstag, 11. September: Großdemo und Fahrradsternfahrt unter dem Motto „aussteigen – Mobilitätswende jetzt!“ – <https://www.iaa-demo.de/>

Do. bis So., 9. bis 12. September: Aktionen zivilen Ungehorsams „Sand im Getriebe #blockIAA“ – <https://sand-im-getriebe.mobi/>

Di., 7., bis Mo., 13. September: Klimacamp – <https://mobilitaetswendecamp.noblogs.org/>

Elektroauto - ein verhängnisvoller Irrweg

Elektroautos sind weder klimafreundlich noch eine Alternative. Zwar stimmt es, dass E-Autos kein CO₂ aus dem Auspuff blasen. Das heißt aber nicht, dass sie CO₂-frei fahren. Der Strom, mit dem sie ihre Batterien aufladen, stammt keineswegs ausschließlich aus erneuerbaren Energien. Unser Strommix besteht zu etwa 40 Prozent aus fossilen Energieträgern, also Kohle und Erdgas. Schwerer als das wiegt allerdings der „ökologische Rucksack“ der E-Autos. Für die Herstellung eines E-Pkw wird in der Regel doppelt so viel Umwelt zerstört wie für die Herstellung eines herkömmlichen Pkw. Je größer die Batterie, umso größer der Umweltschaden. Wird die Batterie eines E-SUV mit dem aktuellen Strommix geladen, muss er 130.000 km fahren, bis der „ökologische Rucksack“ abgetragen ist und die – vermeintlichen – Umwelt- und Klimavorteile eines E-Pkw im Verkehr relevant werden.

Für die Herstellung von Elektroautos werden große Mengen an Metallen und selteneren mineralischen Rohstoffen wie Graphit, Kobalt oder Lithium benötigt. Der Abbau des begehrten Lithiums im trockenen Hochland zwischen Argentinien, Chile und Bolivien hat dramatische Folgen für dortige Bevölkerung. Im trockenen Hochland der Anden wird das wenige vorhandene Wasser für die Lithiumgewinnung verwendet, die Bewässerung der kargen Böden ist nicht mehr möglich.

Die Behauptung, dass der Umstieg vom Verbrennerantrieb auf E-Autos eins zu eins eine Maßnahme gegen den Klimawandel sei, ist reichlich absurd – zumal die meisten E-Autos der deutschen Hersteller SUVs sind, mit hohem Gewicht, irrsinnigen PS-Zahlen und abartigen Höchstgeschwindigkeiten. Damit werden sich der jetzt schon horrende Flächenverbrauch und das Problem der verstopften Straßen und Autobahnen noch verschärfen. Zur Förderung dieses Unsinn haben sich Politik und Autoindustrie absurde Regelungen ausgedacht: Indem sie E-Autos als Null-Emissions-Pkw einstufen, gestatten sie den Autoherstellern, diese „Zero-Emission-Vehicles“ auf ihre gesamte Flotte anzurechnen und faktisch den Trend zu immer mehr SUVs mit herkömmlichen Antrieben fortzusetzen. Dass sich Elektroautos jetzt ganz gut verkaufen, liegt an massiven Subventionen: Für den Kauf eines E-Autos gibt es jetzt bis zu 9000 Euro, für einen Hybrid bis zu 6750 Euro.



Foto: Pixabay

SUVs: Überflüssige monströse Stadtpanzer

Die „Stadtgeländewagen“ verkörpern den Irrsinn des Automobils in Extremform: Rücksichtslosigkeit gegen Mitmenschen und Verantwortungslosigkeit gegenüber der Umwelt. Sie sind eine reale Gefährdung, eine Bedrohung für Radfahrer, ein Angstmacher für Kinder und Rentner und eine Unverschämtheit auf den Parkplätzen.

Der Trend zu den überdimensionierten und übermotorisierten Spritfressern ist immer noch ungebrochen. Die Begeisterung der Autobauer für „Sport Utility Vehicles“ hat einen einfachen Grund: Bei SUVs liegt die Gewinnspanne erheblich höher als bei einem normalen Kleinwagen. Um die Nachfrage zu befeuern, stecken die Hersteller rund die Hälfte ihres Werbebudgets in die Bewerbung von SUVs als Lifestyle-Fahrzeuge für Abenteuer im „Urban Jungle“.

Niemand benötigt in Städten und Gemeinden ein solches Gefährt, um sich sicher, bequem, individuell und angemessen schnell fortzubewegen. Der Kern seiner Botschaft ist Rücksichtslosigkeit, Herrschsucht und die vermeintliche Überlegenheit, die das kolossale Design des Gefährts seinen Besitzerinnen bzw. in der Mehrzahl „natürlich“ Besitzern verleiht. SUV- und Geländewagen-Käufer*innen sollten XXL-Gebühr in Höhe von 50 Prozent auf den Bruttokaufpreis zahlen. Die Einnahmen kann der Staat verwenden, um den Fußgänger-, Fahrrad- und öffentlichen Nah- und Fernverkehr zu fördern.

Keine Lobauautobahn!

Österreich mauert sich ein - Biotope statt Beton

Während Hochglanzbroschüren Urlaubsidyllen versprechen, schreitet der Flächenverbrauch unaufhaltsam voran. In der konkreten Planung sind Straßenbauprojekte, deren Planungen teilweise jahrzehntelang zurückliegen. Sie würden eine Fläche von umgerechnet 1400 Fußballfeldern zusätzlich versiegeln.

Zentrales Projekt ist der geplante Tunnel unter dem Naturschutzjuwel Lobau und die damit verbundenen Zubringertrassen. Die Lobau ist ein Teil des Auengebiets der Donau, das sich zum größten Teil auf dem Gebiet von Wien befindet, und Teil des Nationalparks Donau-Auen. Allein durch den Tunnelbau kippt das ökologische Gleichgewicht, der Lebensraum zahlreicher gefährdeter Arten wird angegriffen. Die Bedrohung des Tiefengrundwassers ist nur eine von vielen katastrophalen Auswirkungen. Drei Milliarden Euro soll dieser Klimakiller kosten, um das europäische Fernstraßennetz zu optimieren. Dieses Geld wäre besser angelegt, um die Mobilität mit Bahn und Rad auszubauen.

Zukunftsfähigkeit heißt, dem Diktat der Automobillobby einen Riegel vorzuschieben. Durch die geplanten Autobahn- und Schnellstraßenprojekte wird mit einer Zunahme der CO₂-Emissionen von 375.000 Tonnen jährlich gerechnet. Der Verkehr produziert schon jetzt ein Drittel aller Emissionen in Österreich – eine Steigerung von fast 75 % seit 1990. Angesichts der auch heuer sichtbar gewordenen Starkregen- und Hochwasserprobleme ist ein radikaler Kurswechsel angesagt.

Statt die Projekte bloß zu „evaluieren“ muss ein nachhaltiger Bau- und Planungsstopp erfolgen. Die Klimagerechtigkeitsbewegung muss den Druck auf die Bundesregierung und die Landesregierungen erhöhen. Nur der kreative außerparlamentarische Widerstand der vielfältigen Bewegungen wird in der Lage sein, die fortschreitende Versiegelung in Österreich und anderswo aufzuhalten. Die Proteste in München gegen die IAA sind wie die Aktionen gegen die Zerstörung der Lobau Mosaiksteine im Kampf für eine lebenswerte Zukunft.

KonTra IAA

Kongress für transformative Mobilität am 9. und 10. September 2021 in München

Ausgewählte Veranstaltungen

Workshop „Ausstieg aus der Autogesellschaft!“

Donnerstag, 9.9., 13.30–15.00 Uhr, im Feierwerk, Hansastr. 39

Mit Klaus Meier (Netzwerk Ökosozialismus), Bruno Kern (Initiative Ökosozialismus) und einer Vertreterin der Bürgerinitiative Grünheide

Veranstalter: Initiative Ökosozialismus und Netzwerk Ökosozialismus

Workshop „Lucas Aerospace: Nützliche Dinge ohne Bosse produzieren“

Film (26 Min.) mit anschließender Diskussion

Freitag, 10.9., 10.30–12.00 Uhr, im Eine Welt Haus, Schwanthalerstr. 80

Mit Pit Wuhrer (Buchautor und Redakteur der Schweizer Wochenzeitung, WOZ)

Veranstalter: Redaktion der Sozialistischen Zeitung (SoZ)

Workshop „Welche gewerkschaftliche Strategien braucht es für den sozialökologischen Umbau?“

Freitag, 10.9., 13.30–15.00 Uhr, im Feierwerk (Außenzelt), Hansastr. 39

Mit Christa Hourani (ehem. Betriebsrätin Daimler Hauptverwaltung, VKG) und Matthias Fritz (ehem. Betriebsrat und VK-Leiter Mahle Cannstatt), beide Mitglieder der Industriegewerkschaft Metall

Veranstalter: Vernetzung für kämpferische Gewerkschaften (VKG)

Podium 2. Autokorrektur: Konversion der Auto- und Zulieferindustrie

Freitag 10.9., 19.00–21.00 Uhr, im Feierwerk (Kranhalle), Hansastr. 39

Mit Tom Adler (ehem. Betriebsrat bei Daimler Untertürkheim und in der Plakatgruppe, Mitglied der IG Metall), Hendrik Auhagen (Bahn für Alle), Martin Günter (wissenschaftlicher Mitarbeiter des Bundestags), Filippos Kourtoglou (Gewerkschaftssekretär IGM München)

Weitere Informationen: <https://kontra-iaa.org/programm/>
Folgen auf Twitter (<https://twitter.com/kontraiaa>) und auf Facebook (<https://www.facebook.com/kontraiaa>)

Die ISO unterstützt die Gegenaktivitäten zur Internationalen Automobilausstellung IAA 2021, darunter den Alternativgipfel „KonTra IAA“ mit seinen drei inhaltlichen Säulen (<https://kontra-iaa.org/>).