

Abschied vom Auto – Verkehrswende jetzt!

Initiative Ökosozialismus

Allein der Straßenverkehr verursacht heute rund 20 % der deutschen CO₂-Emissionen – mit steigender Tendenz. Dazu kommt, dass ein erheblicher Teil unseres Rohstoffverbrauchs (Aluminium, Stahl, Kunststoffe, etc.) auf das Auto als Massenverkehrsmittel zurückzuführen ist. Dem raschen Ausstieg aus dem motorisierten Individualverkehr kommt deshalb eine Schlüsselrolle für die Klimapolitik insgesamt zu.

Das Elektro-Auto beschleunigt den Klimawandel

Die Automobilkonzerne setzen, unterstützt von der Politik, auf ein „Weiter so“ mit anderen Mitteln. Waren es nach der Debatte um das Kyoto-Protokoll noch der Diesel und die Biokraftstoffe, die angeblich das Klima retten sollten, so soll es heute das Elektroauto sein. Doch erneuerbare Energien stehen uns nicht in dem Maß zur Verfügung, dass sie auch noch diesen zusätzlichen Verbrauch abdecken könnten. Ihr Potenzial ist grundsätzlich beschränkt (vgl. Kern ²2020, 40–90). Es ist schwierig genug, allein den derzeitigen Stromverbrauch (etwa 20 % unserer Endenergie) aus erneuerbaren Quellen zu bestreiten. In Zukunft werden wir zusätzlichen Strom für andere Anwendungen brauchen (etwa für Wärmepumpen zur Erzeugung von Raumwärme, für die Erzeugung von Wasserstoff, der für viele CO₂-neutrale industrielle Verfahren nötig sein wird). Das angeblich klimaneutrale E-Auto ist schlicht ein Märchen. Unterschlagen werden die hohen CO₂-Emissionen, die bei der Gewinnung und Verarbeitung der erforderlichen Rohstoffe (Aluminium, Kobalt, Lithium, Grafit, seltene Erden ...) sowie der nachfolgenden E-Autoproduktion inklusive der Batterie anfallen. Allein die Produktion einer Batterie ist je nach Speicherkapazität für den Ausstoß von etwa 17 Tonnen Kohlendioxid verantwortlich. Die schwere Batterie wird durch Leichtbauweise, das heißt durch vermehrten Einsatz von Aluminium und Kohleverbundfasern, kompensiert, was einen zusätzlichen Energiebedarf nach sich zieht. Auch der Ausbau der entsprechenden Infrastruktur verschlingt erhebliche Ressourcen. Ein E-Auto muss erst etwa 80.000 km gefahren sein, um den ökologischen Nachteil bei der Produktion gegenüber einem vergleichbaren Diesel oder Benziner zu kompensieren. Lithium ist zudem ein sehr knapper Rohstoff, der natürlich bei Weitem nicht reicht, die eine Milliarde PKWs, die heute auf dem Planeten unterwegs sind, umzurüsten. Es geht allein deshalb um ein imperialistisches Projekt, um eine Alternative für höchstens eine kleine Elite in den reichen Industrieländern.

Auch andere alternative Antriebe wie E-Fuels oder Brennstoffzellen auf Wasserstoffbasis eignen sich vor allem aufgrund der schlechten Energiebilanz nicht zur Aufrechterhaltung des motorisierten Individualverkehrs.

Ausstieg aus dem Wahnsinn des motorisierten Individualverkehrs

Der Ausstieg aus dem motorisierten Individualverkehr ist kein Fernziel, wenn die Erde noch bewohnbar bleiben soll. Um dies sicherzustellen, **dürfen ab 2030 keine PKWs mehr für den rein privaten Gebrauch zugelassen werden.** Eine geringe Anzahl von Autos wird es weiterhin geben: als Einsatzfahrzeuge, als Betriebsfahrzeuge, als Taxis, als gemeinschaftlich genutzte Pools in entlegenen Gebieten des ländlichen Raums, für besondere Transportzwecke. Für diesen Bereich sind alternative

Antriebe jenseits des Verbrennungsmotors natürlich sinnvoll und unvermeidlich. Bis dahin soll der Autoverkehr durch andere ordnungspolitische Maßnahmen, wie z. B. ein Verbot von SUVs, eingedämmt werden. Die Kaufprämien für E-Autos und Hybridfahrzeuge sind unverzüglich einzustellen.

Der Ausstieg aus dem motorisierten Individualverkehr hat natürlich auch eine drastische Reduktion der Autoproduktion zur Folge. Neben den direkt in der Autoindustrie und bei Zulieferfirmen Beschäftigten betrifft dies der Produktion nachgeordnet Vertrieb und Werkstätten, zuvor aber bereits die Grundstoffproduktion. 48 % des hier erzeugten, sehr energieintensiven Aluminiums, 26 % des Stahls und etwa 12 % der Kunststoffe fließen in die Autoproduktion. Ein Teil der frei werdenden Facharbeiter der Automobilbranche wird sicherlich für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs benötigt. Arbeitszeitverkürzung ist eine angemessene Antwort auf den Rückgang der Produktion in diesem und anderen Bereichen. Letztlich aber werden wir den erforderlichen drastischen Rückbau der Industrie nur mithilfe eines durch Zentralbankgeld (also unabhängig von der kapitalistischen Wachstumsmaschine) finanzierten sozialökologischen Beschäftigungssektors so gestalten können, dass die Menschen in ihrer materiellen Existenz abgesichert sind (vgl. Peukert 2021, 465–479).

Grundrecht Mobilität

Als Alternative muss der öffentliche Verkehr flächendeckend ausgebaut, gut getaktet und für alle erschwinglich sein. Viele stillgelegte Bahnanschlüsse sind zu reaktivieren, neue sind zu schaffen. Abgelegene Orte im ländlichen Raum können durch flexible Sammeltaxi-Systeme angeschlossen werden (Beispiel Schweiz!), es können kostengünstige Fahrten für Arztbesuche, Einkäufe oder zu Freizeiteinrichtungen und -events für Jugendliche angeboten werden. Dieser Ausbau ist zunächst mit einem erheblichen Ressourcenverbrauch verbunden („materieller Rebound“). Wir können deshalb nicht einfach die Kapazitäten in diesem Bereich vervielfachen. Das Verkehrsaufkommen muss vielmehr insgesamt reduziert werden. Notwendig ist einerseits eine Verringerung des Zwangs zur Mobilität. Eine Städte- und Raumplanung, die Distanzen verkürzt und eine stärkere Verbindung von Arbeiten, Wohnen, Freizeitmöglichkeiten und Konsum bilden mittelfristig eine große Herausforderung. Darüber hinaus müssen wir aber ein anderes Verhältnis zur Mobilität gewinnen.

Auch der **Güterverkehr** kann nicht einfach eins zu eins auf die Schiene verlagert werden. Es muss insgesamt erheblich reduziert werden. Der Warenverkehr quer über den ganzen Kontinent hat vor allem seit Schaffung des EU-Binnenmarktes absurde Ausmaße angenommen. Alle Anstrengungen, regionale Wirtschaftskreisläufe und eine Güterversorgung im Nahbereich zu verstärken, werden dadurch erheblich erschwert. Dennoch sind jetzt schon alle ordnungspolitischen Maßnahmen auszuschöpfen, um dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten (Nachfahrverbot für LKWs und andere Auflagen ...).

Literatur:

Kern, Bruno. Das Märchen vom grünen Wachstum. Plädoyer für eine solidarische und nachhaltige Gesellschaft, Zürich 2020.

Peukert, Helge, Klimaneutralität jetzt!, Marburg 2021.

ViSdP: Bruno Kern, Mainz, Initiative Ökosozialismus (www.oekosozialismus.net)