

# MOBILITÄT, KLIMA

UND DAS MÄRCHEN VOM GRÜNEN AUTO



Das Auto -  
Mobilitätskonzept  
der Zukunft?

Automobil-  
industrie und  
Kapitalismus

Wie es ist, muss  
es nicht bleiben!



# Wer wir sind?



Uns bleibt nur noch wenig Zeit, bis die Klimakrise unaufhaltbar wird.

Wir vom Aktionstreffen Klimagerechtigkeit wollen nicht nur zuschauen oder debattieren, während unsere Welt zerstört wird. **Wir kämpfen für Klimagerechtigkeit!** Darunter verstehen wir einen Klimaschutz, der hier nicht auf die Kosten der Armen und Beschäftigten geht und erkennt, dass die Industrieländer mit ihrer Wirtschaftsweise verantwortlich für Katastrophen und Elend im globalen Süden sind. Die Veränderungen müssen folglich hier vor Ort stattfinden und die großen Umweltkiller und Profiteure der Klimakrise, wie beispielsweise RWE, EnBW und Daimler müssen für ihr Handeln zur Verantwortung gezogen werden.

## **Wer, wenn nicht wir – wann, wenn nicht jetzt?**

Wir treffen uns jeden 1. Dienstag im Monat im Linken Zentrum Lilo Herrmann (Böblingerstr. 105), um unsere Aktionen zu planen, zu diskutieren und zu organisieren.

E-Mail: [aktionstreffen-klima@systemli.org](mailto:aktionstreffen-klima@systemli.org)

Homepage: [www.atk0711.wordpress.com](http://www.atk0711.wordpress.com)

Insta: @klimatreffen\_st

YouTube: Aktionstreffen Klimagerechtigkeit Stuttgart

SYSTEM  
CHANGE



NOT  
CLIMATE  
CHANGE

---

**Eigentumsvorbehalt:** Nach diesem Eigentumsvorbehalt ist diese Broschüre solange Eigentum der\*des Absender\*in, bis sie der\*dem Gefangenen persönlich ausgehändigt worden ist. „Zur-Habe-Nahme“ ist keine persönliche Aushändigung im Sinne dieses Vorbehalts. Wird die Broschüre der\*dem Gefangenen nicht persönlich ausgehändigt, so ist sie der\*dem Absender\*in unter Angabe des Grundes der Nichtaushändigung zurückzusenden. Wird die Zeitung der\*dem Gefangenen nur teilweise persönlich ausgehändigt, so sind die nicht persönlich ausgehändigten Teile, und nur sie, der\*dem Absender\*in unter Angabe des Grundes der Nichtaushändigung zurückzusenden.

# Inhaltsverzeichnis



07

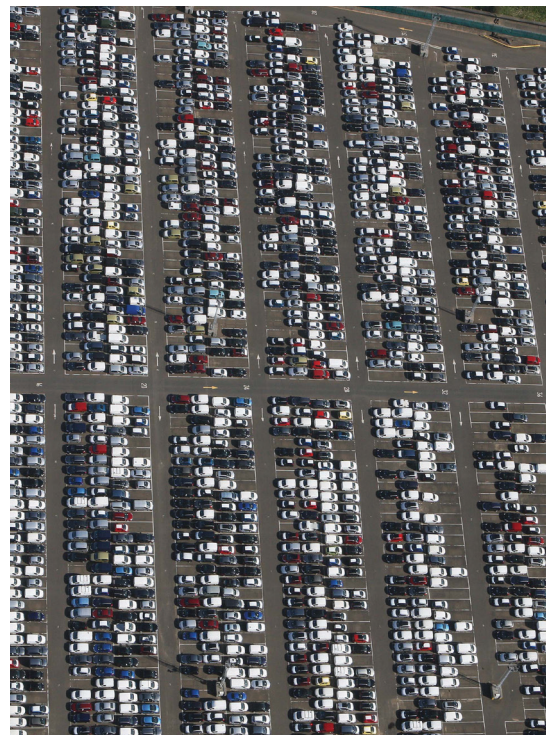
## Das Auto - Mobilitätskonzept der Zukunft?

Aktuell ist das Auto aus unserer Gesellschaft nicht wegzudenken. Es ist nicht nur das meist genutzte Verkehrsmittel, sondern für viele Menschen auch ein Statussymbol - ein Statussymbol, mit dem die Automobilkonzerne fette Gewinne einfahren. Doch wie stellen sich Konzernbosse und Regierung die Zukunft der Mobilität vor und lässt sich so eine klimagerechte Welt verwirklichen?

20

## Automobilindustrie und Kapitalismus

Die enge Zusammenarbeit von Staat und Autoindustrie sind weder Zufall, noch ein einfach zu behandelndes Problem. Vielmehr ist es die zwangsläufige Folge eines undemokratischen Wirtschafts- und Gesellschaftssystems, des Kapitalismus. Möglichst profitable und global konkurrenzfähige nationale Konzerne und Industriezweige sind die wirtschaftliche Grundlage dieses Systems.



# 26

## Wie es ist, muss es nicht bleiben!

Als lohnabhängige Bevölkerung hätten wir in einer nicht-kapitalistischen Gesellschaft mit geplanter Wirtschaft die Möglichkeit und auch die Macht alle gesellschaftlichen Bereiche stetig zu verbessern und weiterzuentwickeln, ohne von Profitmaximierung oder Marktinteressen abhängig zu sein. Doch einfach auf bessere Zeiten zu warten ändert nichts, wir müssen aktiv werden!



### Das Auto - Mobilitätskonzept der Zukunft?

- 08 E-Autos, die grüne Lösung...
- 12 ...oder Verschärfung des Problems?
- 17 Wer profitiert von E-Autos?
- 18 Exkurs: Verkehrspolitik am Beispiel der Dieselfahrverbote in Stuttgart

### Automobilindustrie und Kapitalismus

- 22 Staat und Autoindustrie Hand in Hand

### Wie es ist, muss es nicht bleiben

- 28 Wie könnte eine Mobilität der Zukunft aussehen?
- 30 Von alleine wird sich nichts ändern - aktiv werden!



Recycling Fehlanzeige - Autofriedhof im deutschen Wald

# DAS AUTO, MOBILITÄTS-KONZEPT DER ZUKUNFT?

Aktuell ist das Auto aus unserer Gesellschaft nicht wegzudenken. Es ist nicht nur das meist genutzte Verkehrsmittel, sondern für viele Menschen auch ein Statussymbol. Seit Jahrzehnten ist die Verkehrspolitik in Deutschland auf den Individualverkehr mit PKW ausgerichtet. So werden primär Straßen, Parkplätze und sonstige Autoinfrastruktur als Lösungsweg zur Bewältigung der notwendigen Mobilität erachtet. Dementsprechend wird auch gehandelt. Das war jedoch nicht immer so:

**Früher war das Schienennetz der Deutschen Bahn deutlich besser ausgebaut. Seit dem Börsengang 1994 gab es einen Rückbau um ca. 6.000 Kilometer<sup>1</sup>. Es gibt für viele Menschen aufgrund der momentanen Verkehrsinfrastruktur keine andere Möglichkeit, als das Auto zu benutzen.**

Dies ist jedoch mit vielen Problemen verbunden. Automobile sind das Fortbewegungsmittel mit dem durchschnittlich höchsten benötigten Flächenverbrauch<sup>2</sup>, das Unfallrisiko ist 133-mal höher als bei einer Bahnfahrt<sup>3</sup>. Vor allem im Bereich der Umweltverschmutzung ist das Auto jedoch besonders problematisch. Circa 20 % aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland resultieren aus dem Straßenverkehr von PKW und LKW<sup>4</sup>. Jährlich sterben hierzulande

etwa 13.000 Menschen durch die von Kraftfahrzeugen verursachte Luftverschmutzung<sup>5</sup>. Teuer ist es auch, laut Umweltbundesamt müssen in Deutschland 16% der privaten Konsumausgaben für den Verkehr ausgegeben werden<sup>6</sup>, ähnlich viel als beispielsweise für Lebensmittel (14%). Zudem frisst es viel Zeit. Nach einer aktuellen Studie stehen Menschen in Deutschland im Schnitt 46 Stunden pro Jahr im Stau<sup>7</sup>. Es ist klar, dass das kein akzeptabler Zustand ist und sich die Konzeption von Mobilität grundlegend ändern muss.

Die Antwort aus regierender Politik und Industrie beschränkt sich dabei allerdings fast ausschließlich auf die Technologie der Elektroautomobile, die als Allheilmittel zur Lösung der komplexen Frage der Mobilität dargestellt und gefördert werden. So wurden beispielsweise am 01. Juli 2020 die Kaufprämien für E-Autos von 3.000 auf 6.000 Euro verdoppelt<sup>8</sup>. Auch die technologische Entwicklung schreitet voran, mittlerweile können Strecken von bis zu 600 km mit einer Akkuladung zurückgelegt werden. Die Zahl der insgesamt zugelassenen E-Autos steigt an, von 55.000 im Jahr 2017 auf 136.600 im Januar 2020<sup>9</sup>, die Tendenz ist weiter steigend..

# E-AUTOS, DIE GRÜNE LÖSUNG..

E-Autos werden gerne als „Null-Emissions-Autos“ bezeichnet. Es stimmt, dass beim direkten Fahren zunächst keine Abgase aus dem Auspuff kommen. Um eine Technologie beurteilen zu können, müssen jedoch deutlich mehr Faktoren berücksichtigt werden. Dabei zeigt sich, dass E-Autos umwelttechnisch in vielerlei Hinsicht problematisch sind. Wir gehen bei unserer Einschätzung vom aktuellen Stand der Entwicklung und verfügbaren Daten aus, auf Spekulationen kann man sich dabei nicht stützen. Viele Komponenten, wie beispielsweise die Energiegewinnung durch Wasserstoff oder andere neue Technologien, können nicht abschließend eingeschätzt werden. Selbst ein höherer Prozentsatz an erneuerbarer Energiegewinnung oder Wasserstoffautos wird aber nichts an der grundlegenden Problematik des motorisierten Individualverkehrs ändern.

**Der Strom, welchen das E-Auto benötigt, wird in Deutschland zu großem Anteil durch die Verbrennung fossiler Energieträger wie Kohle und Gas erzeugt. Umgerechnet entstehen so beim Fahren eines E-Autos mit dem aktuellen deutschen Strommix nur 16 % weniger Emissionen als beim Fahren eines sparsamen Dieselfahrzeugs<sup>10</sup>.**

Natürlich kann und wird sich die Effizienz dieser Autos in Zukunft noch verbessern, an

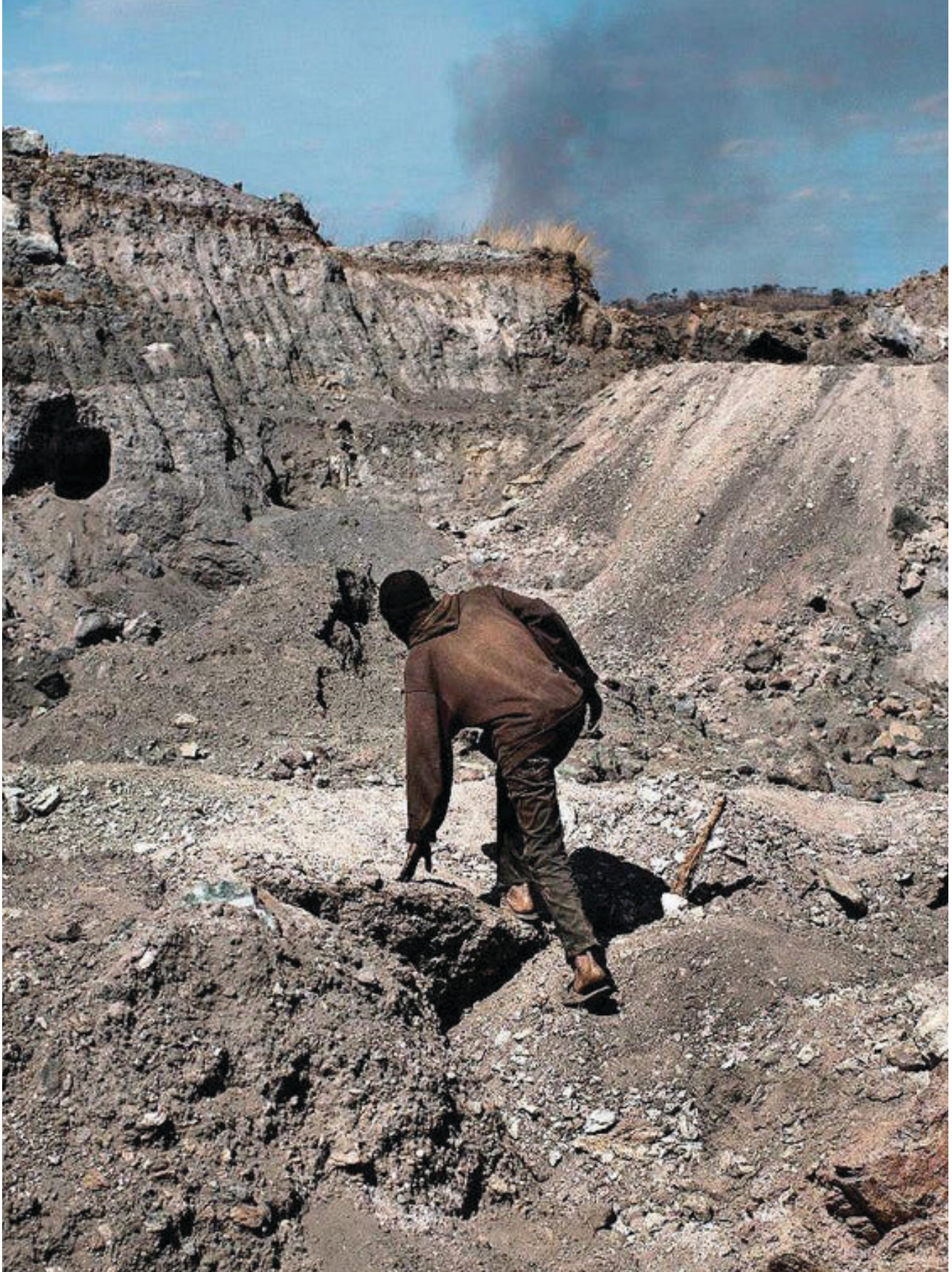
den grundlegenden Problemen ändert das jedoch wenig. Zudem ist es eine Zeitfrage im Hier und Jetzt, ob nun grundlegend eine Veränderung stattfindet oder das 1,5°-Ziel verfehlt wird.

Besonders problematisch ist die Herstellung der E-Autos, da dabei viel Energie benötigt wird und dementsprechend viele Treibhausgase freigesetzt werden. So entstehen bei der Produktion eines Akkus zwischen 10 und 12 Tonnen CO<sub>2</sub>, bei einem herkömmlichen Verbrennermotor sind es etwa 6 bis 7 Tonnen. Genaue Daten dazu zu bekommen, ist schwierig, da sie als nicht-öffentliches Unternehmenseigentum behandelt werden<sup>11</sup>.

**Ein E-Auto ist rechnerisch erst nach einer zurückgelegten Strecke von 127.500 km umweltfreundlicher als eines mit Verbrennungsmotor<sup>12</sup>.**

Ungeschickt nur, dass die momentan geringe Lebenserwartung der Akkus zu einem Absinken der Kapazitäten auf 70 – 80 % nach einer Laufleistung von circa 160.000 km führt<sup>13</sup>. Das bedeutet, der Zeitraum in dem E-Autos tatsächlich Strom und Emissionen einsparen, ist stark eingeschränkt.





Menschenunwürdige Arbeitsbedingungen beim Kobaldbabbau im Kongo



Zerstörung der Umwelt ...



Und der Gesundheit der Arbeiter\*innen beim Lithiumabbau.

Die Gewinnung der benötigten Rohstoffe zur Herstellung der Akkus stellt ebenfalls eine erhebliche Belastung für die Umwelt und die an der Förderung beteiligten Menschen dar. So werden für die Förderung einer Tonne Lithium, das beim aktuellen technologischen Stand essenziell für die Akkuproduktion ist, 2 Millionen Liter Grundwasser verbraucht. Zudem kommen Lösungsmittel, wie Kerosin und Salzsäure, zum Einsatz<sup>14</sup>. Besonders problematisch ist auch die Gewinnung des ebenfalls benötigten Kobalts. Dabei werden einerseits die Böden und Gewässer im Umkreis der Kobaltminen verseucht, was katastrophal für die Umwelt ist und den dort lebenden Menschen die Lebensgrundlage entzieht<sup>15</sup>. Zudem sind die Arbeitsbedingungen, unter denen Kobalt gefördert wird, absolut untragbar. Mehr als die Hälfte des weltweit geförderten Kobalts stammt aus der Demokratischen Republik Kongo. Nach Angaben von Amnesty International müssen dort Kinder ab 7

Jahren in 12-Stunden-Schichten schuften und das ohne Sicherheitsausrüstung und für ausbeuterische Löhne zwischen 1 bis 2 Dollar pro Tag. Die Arbeit hat immense Auswirkungen auf die Gesundheit. Amnesty schätzt die Zahl der betroffenen Kinder auf 40.000<sup>16</sup>, Durch die Zunahme der E-Auto-Produktion ist von einer erhöhten Nachfrage und einer Verschlechterung der Situation der Menschen vor Ort auszugehen<sup>17</sup>.

Problematisch ist in diesem Zusammenhang auch der hohe Rohstoffbedarf. Für die Herstellung eines einzelnen E-Autos werden 8 – 40kg Lithium benötigt. Zum Vergleich: Die Produktion eines Handys benötigt bis zu 3g Lithium<sup>18</sup>. Die aus der Akkuproduktion resultierenden Fördermengen sind nicht nur extrem schädlich für die Natur und die an der Förderung beteiligte Arbeiter\*innen. Aufgrund der schnell steigenden Nachfrage wird es in Zukunft zu einer drastischen Erhöhung der Fördermengen kommen<sup>19</sup>

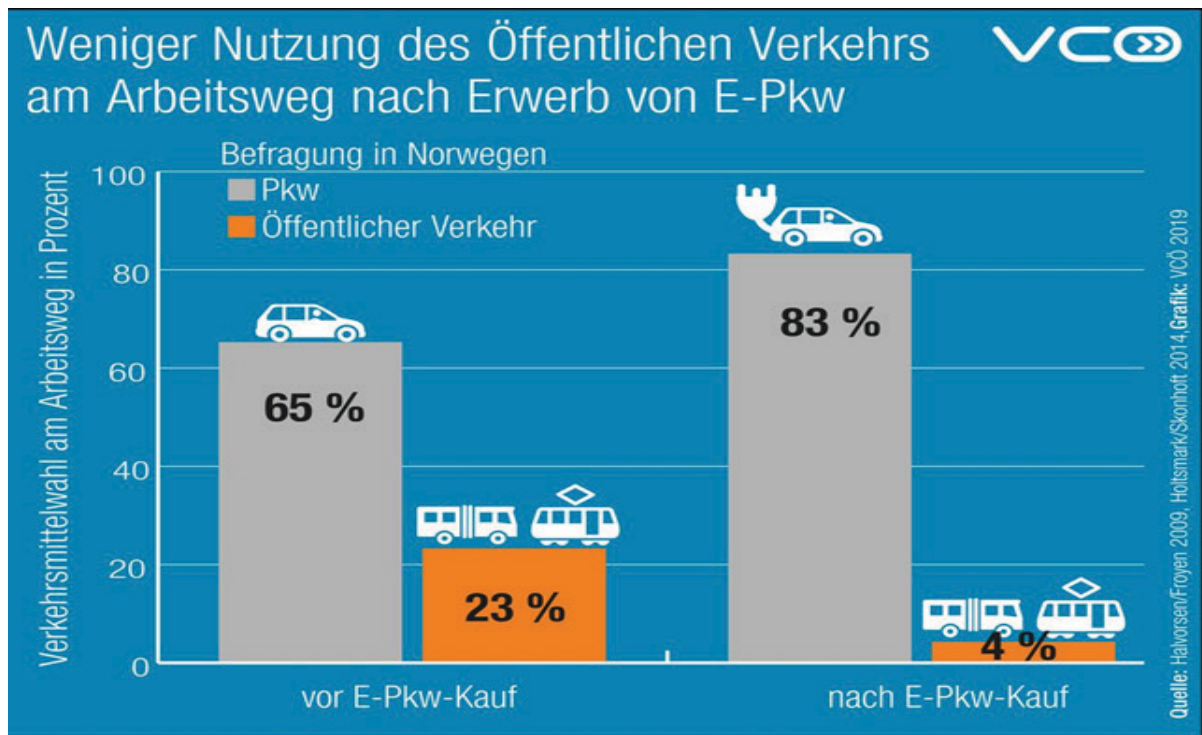


Ausbeutung der Arbeiter\*innen für die Profite der Automobilindustrie

# ... ODER VERSCHÄRFUNG DES PROBLEMS?

Nicht nur aus technischen, sondern auch aus gesellschaftlichen Gründen sind E-Autos für eine ökologische Verkehrswende nicht geeignet. Die Art und Weise, wie E-Autos in einer kapitalistischen Gesellschaft genutzt werden, ist ebenfalls von Problemen behaftet und führt zu einer weiteren Verschlechterung der Umweltbilanz. Die auf gesellschaftlicher Ebene auftretenden Rückkopplungen und Nebenwirkungen, die einer Maßnahme entgegenwirken, werden „Rebound-Effekte“ genannt.

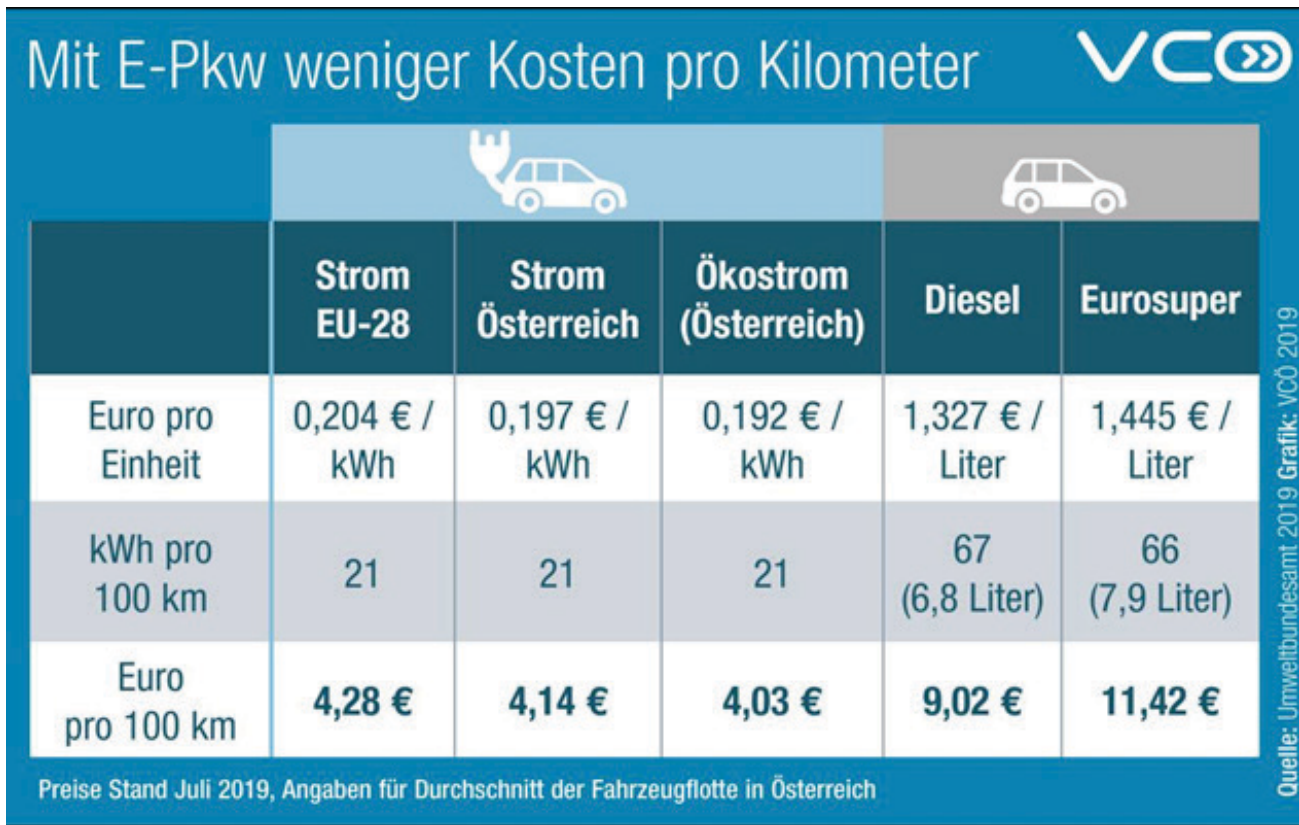
Folgende Rebound-Effekte sind bisher bekannt:



1. **Der funktionelle Rebound:** E-Autos werden von 59% der Käufer\*innen nur als Zweitwagen genutzt. Dementsprechend wird dadurch überhaupt nichts eingespart, sondern der Ressourcen- und Platzverbrauch erhöht sich sogar<sup>20</sup>.

2. **Der mentale Rebound:** Die Anschaffung eines vermeintlich umweltfreundlichen Autos führt dazu, dass Menschen mehr Strecken als zuvor mit dem eigenen Auto zurücklegen. Dadurch geht der

Anteil von Strecken, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln, per Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, stark zurück. So fuhren E-Autos in Österreich im Jahr 2016 im Jahresdurchschnitt um die 30 % weiter als Verbrenner-Autos<sup>21</sup>. Durch die vermehrte Nutzung eines weiterhin umweltschädlichen Autos steigen die damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen. In Norwegen nutzten im Jahr 2015 vor dem Kauf eines E-Autos 65 % der Menschen einen PKW und 23 % den ÖPNV. Nach



dem Kauf stieg die PKW-Nutzung auf 83 %, die Nutzung des ÖPNV fiel auf 4 %<sup>22</sup>. Hinzu kommen Anreize, die die Nutzung beliebter machen, wie z.B. kostenloses Parken in Innenstädten für E-Autos.

**3. Der finanzielle Rebound:** Im Gegensatz zu den Anschaffungskosten, sind die Betriebskosten eines E-Autos derzeit noch deutlich geringer als die eines Verbrenners. Die Ladekosten für 100 km liegen bei etwa 4,28 Euro, die gleiche Strecke kostet bei einem Dieselauto etwa 9 Euro<sup>23</sup>. Diese geringen Betriebskosten führen im Schnitt zu einer höheren Nutzung des Autos. Eine Erhöhung der Preise für E-Autos ist allerdings keine Lösung, sondern würde einkommensschwächere Menschen stärker belasten. Zudem wäre es ineffektiv, da die Notwendigkeit ein Auto zu benutzen

in den meisten Fällen bestehen bleibt. Was es braucht ist eine andere Organisation von Mobilität, doch dazu später mehr.

**4. Der regulatorische Rebound:** Da E-Autos als „Null-Emissions-Autos“ geführt werden, werden ihre Emissionen von vielen Umweltschutzrichtlinien nicht erfasst. Des Weiteren können sie sogar statistisch dafür verwendet werden, den Durchschnitt der Emissionen einer Fahrzeugserie zu senken, indem sie mit Verbrennermodellen gegengerechnet werden. Durch diese Tricks der Industrie sorgen E-Autos dafür, dass Verbrennermodelle die rechtlichen Vorgaben umgehen und offiziell einhalten können. Da E-Autos, wie oben aufgezeigt, durchaus Emissionen produzieren, führt dies zur Aufweichung des Effizienzziels für Autos mit Verbrennungsmotor<sup>24</sup>.

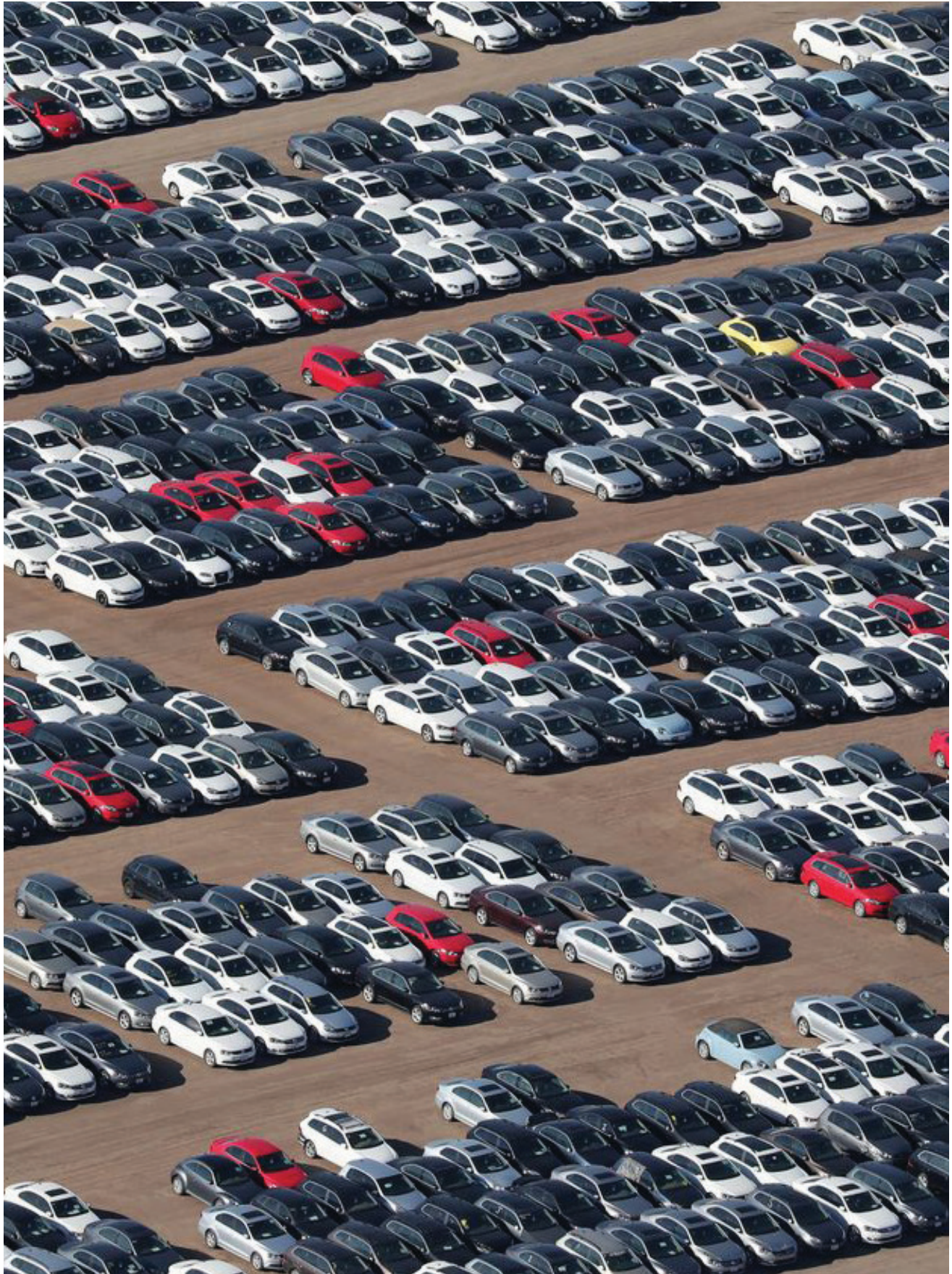
Doch nicht nur was Emissionen und Rebound-Effekte angeht, sind E-Autos eine fragwürdige Alternative. Sie bringen einige ganz neue Probleme mit sich oder verschärfen bereits bestehende. E-Autos haben, aufgrund ihrer Batterie, ein höheres Gewicht als vergleichbare Verbrennermodelle. Durch die höhere Masse verschärft sich das Problem des Reifenabriebs, welcher bereits jetzt die drittgrößte Quelle von Mikroplastik in der Natur darstellt<sup>25</sup>. Zudem wird davon ausgegangen, dass Reifenabrieb eine der Hauptursachen von Feinstaubentwicklung ist. Im Falle eines Verkehrsunfalls besteht die Möglichkeit, dass Autos zu brennen beginnen. Bisher gibt es keine Erkenntnisse darüber, ob bei E-Autos eine höhere Wahrscheinlichkeit vorliegt in Flammen aufzugehen. Kommt es allerdings dazu, dass sich ein E-Auto entzündet, wird es problematisch. Für einen brennenden Tesla Modell S werden 11.000 Liter Wasser zum Löschen benötigt, ein herkömmliches Feuerwehrauto führt allerdings nur 1.500 bis 2.000 Liter Wasser mit sich<sup>26</sup>. Zudem besteht bei E-Autos die Gefahr, dass sie sich aufgrund von Kurzschlüssen immer wieder neu in Brand setzen<sup>27</sup>, bei einem Brand ätzende Säure aus den Akkus austritt und sich giftige Dämpfe entwickeln<sup>28</sup>.

E-Autos sind keine sinnvolle Möglichkeit, um die bestehenden Probleme in Sachen Mobilität zu beheben. Rein technisch bieten sie wenig Potential, um Emissionen einzusparen. Die beschriebenen Rebound-Effekte tragen dazu bei, dass dieses geringe Einsparpotential nicht einmal zum Tragen kommt. Zusätzlich zur menschenunwürdigen Förderung der benötigten Rohstoffe kommt eine massive Schädigung der Umwelt.

Zu den schon bei herkömmlichen Autos bestehenden Problemen wie dem großen Flächenverbrauch, der hohen Unfallgefahr etc. kommen noch Probleme wie das bedenkliche Brandverhalten der E-Autos, die Entsorgung und der Arbeitsplatzverlust dazu.

**Durch die vergleichsweise hohen Anschaffungskosten der E-Autos und die Tatsache, dass sie momentan vor allem als Neuwagen verfügbar sind, sind sie, und damit auch die staatliche Kaufprämie, vor allem für finanziell Bessergestellte nutzbar. Diese können sich niedrigere Betriebskosten und ein besseres Gewissen erkaufen, während die nicht so wohlhabenden Menschen Fahrverbote auferlegt bekommen und kein Geld für ein neues Auto haben. Das verschärft den gesellschaftlichen Widerspruch zwischen arm und reich weiter.**

Dementsprechend ist das E-Auto für eine soziale und ökologische Verkehrswende kein geeignetes Mittel.



Neue Autos die keiner möchte ...



Wärmestreiks und Proteste gegen Kündigungen in der Automobilindustrie. Die Klimakrise darf nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen werden!



# WER PROFITIERT VON E-AUTOS?

Diese Erkenntnisse sind nicht neu, trotzdem wird weiterhin die Technologie der Elektromobilität als das Mobilitätskonzept der Zukunft dargestellt und über immer neue Studien versucht, die fragwürdige CO<sub>2</sub>-Bilanz unter Ausblendung entscheidender Faktoren in der Öffentlichkeit positiv darzustellen. Nun stellt sich die Frage, weshalb eine Technologie, die nicht hält, was sie verspricht, politisch unterstützt und öffentlich beworben wird. Spoiler: Es geht um die wirtschaftlichen Interessen der Automobilindustrie. Für den aktuell sehr populären Umstieg auf E-Autos gibt es verschiedene Gründe, ein wichtiger ist, dass auch Regierung und Wirtschaft nicht unabhängig vom politischen Geschehen in Deutschland und in der Welt existieren. In den letzten Jahren ist das Bewusstsein für die Klimakrise immer weitergewachsen und mit dem Aufkommen von „Fridays For Future“ hat die Klimabewegung eine selten zuvor gekannte Größe erreicht. All das baut einen gesellschaftlichen Druck auf, dem sich auch die härtesten Hardliner\*innen in den bürgerlichen Parteien und auch kein Autokonzern verschließen kann. Das E-Auto als scheinbar ökologische Alternative zu verkaufen, die nebenbei nicht einmal die eigene Profite schmälert, ist ein naheliegender Schritt. Hinzu kommen Gründe von außen:

**China, das für die deutsche Autoindustrie ein sehr lukrativer und vor allem wachsender Markt ist, wird ab 2035 nur noch Elektroautos zuzulassen. Bereits jetzt dürfen in den großen chinesischen Städten Neuwagen nur noch mit Elektroantrieb zugelassen werden.**

Die vor allem auf Verbrenner spezialisierten deutschen Autokonzerne wären also von diesem Markt ausgeschlossen. Umso

eiliger versucht man jetzt den Rückstand zu Automobilkonzernen anderer Nationen aufzuholen.

Auch für den deutschen Markt soll mit dem E-Auto ein neues Produkt entwickelt werden. Allein in Deutschland stehen Autos im Wert von 14,8 Milliarden Euro auf Halde, weil sie nicht verkauft werden können. Mit einer flächendeckenden Einführung von E-Autos würde viel Potential für neue Verkäufe frei. Hinzu kommt, dass für die Herstellung von E-Autos wesentlich weniger Arbeiter\*innen benötigt werden, als für Verbrennermodelle. Studien gehen davon aus, dass durch eine komplette Umstellung auf E-Mobilität bis zu 410.000 Arbeitsplätze verloren gehen würden<sup>29</sup>. Somit wäre der Umstieg auch für die Beschäftigten der Autokonzerne mit drastischen Konsequenzen verbunden, da Arbeitsplatzabbau im Kapitalismus wenn überhaupt, nur mit massivem Druck aus der Belegschaft sozialverträglich durchgeführt wird. Für die Konzerne bietet das allerdings die Möglichkeit, Personalkosten zu sparen. Eine Steigerung der Effizienz in der Produktion ist natürlich wünschenswert, in diesem Wirtschaftssystem geschieht das aber immer auf dem Rücken der Beschäftigten.

**Durch Subventionierung wird von Seiten des Staates mit aller Macht versucht, der angeschlagenen Autoindustrie unter die Arme zu greifen. Es handelt sich dabei um eine Maßnahme, um die Absatzzahlen anzukurbeln und nicht um eine ökologische Verbesserung.**

Es zeigt sich wieder die kapitalistische Gesetzmäßigkeit, dass neue Dinge auch dann produziert werden, wenn es an sich keinen Sinn ergibt, aber die großen Autokonzerne dadurch ihre Profite steigern können.

# EXKURS: VERKEHRS- POLITIK AM BEISPIEL DER DIESEL- FAHRVERBOTE IN STUTTGART



Den Dieselskandal nicht auf dem Rücken der Autofahrer\*innen austragen!

Nahezu alle großen Autokonzerne hatten in ihre Autos Software eingebaut, die dafür sorgte, dass die Autos bei Tests wesentlich emissionsärmer und umweltfreundlicher erschienen, als sie in Wirklichkeit sind. Dadurch konnten sie die vorgeschriebenen Grenzwerte einhalten. Diese Manipulation der Abgaswerte, das hohe Verkehrsaufkommen und die besondere Kessellage führten dazu, dass die Grenzwerte für Feinstaub in Stuttgart regelmäßig deutlich überschritten wurden.

Der Stadt war dieser Umstand lange bekannt, anstatt jedoch grundlegende Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Menschen zu fördern, wurde ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge erlassen und so die Konsequenzen an die einzelne Person weitergegeben.

Im Umgang mit dieser Problematik zeigten Staat und Kommune wieder einmal deutlich, welche Interessen mit Gesetzen und Verordnungen geschützt und durchgesetzt werden.

**Statt die Verursacher, die Konzerne, die Kosten für ihren Betrug tragen zu lassen und auf Konzernkosten Nachrüstungen durchführen zu lassen, wurden stattdessen Fahrverbote für alle älteren Dieselfahrzeuge in der Innenstadt eingeführt.**

Die Strafen, die gegen die Autokonzerne verhängt wurden, waren im Vergleich zu den Gewinnen, die sie durch Dieselfahrverbote und Abwrackprämien erhielten, vernachlässigbar. Diese Maßnahme ist sowohl unter ökologischen wie auch unter sozialen Gesichtspunkten eine Katastrophe.

**Auf ökologischer Ebene wäre ein massiver Ausbau des ÖPNV v.a. auch im Umland und eine kostenlose Benutzung notwendig gewesen, denn aufgrund der unzureichenden Infrastruktur und der hohen Preise im ÖPNV sind viele Menschen auf ihr Auto angewiesen. Zudem wurden durch die Fahrverbote viele Leute genötigt, sich ein neues Auto zu kaufen, was, wie oben dargelegt, ebenfalls nicht wirklich etwas zur Verringerung der Emissionen beiträgt.**

Auf sozialer Ebene sind die Fahrverbote ein Paradebeispiel im negativen Sinn. Die Fahrer\*innen älterer Dieselfahrzeuge wurden genötigt, sich ein neues Auto zu kaufen und blieben auf den Kosten sitzen. Wer nicht dazu in der Lage war, sich einfach mal schnell ein neues Auto

leisten zu können, blieb auf der Strecke. Nicht nur, dass die Konzerne nicht für eine kostenlose Nachrüstung zur Kasse gebeten wurden, sie profitierten auch noch von den Menschen, die genötigt wurden, ein neues Auto zu kaufen. Die Strafen für die Konzerne fielen lächerlich gering aus. VW, mit einem Gewinn von 182 Milliarden Euro im Jahr 2019, musste nur eine Milliarde Euro Strafe zahlen, also weniger als 1% des Gewinns. Die Verbraucher\*innen mussten die Kosten tragen und die Konzerne kamen nahezu ungeschoren davon oder profitierten sogar.

Die Proteste in Stuttgart gegen diese Maßnahmen waren maßgeblich von reaktionären Kräften geprägt, wozu auch beigetragen hat, dass es zu diesem Zeitpunkt keine oder eine zu schwache Klimapolitik auf klassenkämpferischer Grundlage gab. So war es damals nicht ausreichend möglich, oben genannte Zusammenhänge und vernünftige Forderungen präsent zu machen. Dadurch konnten rechte Kräfte das Thema für sich gewinnen und einen künstlichen Widerspruch zwischen Ökologie und Sozialem auf die Tagesordnung setzen.

Der Dieselskandal gibt einen eindeutigen Ausblick darauf, wie eine Verkehrswende im Kapitalismus aussieht. Weder sozial noch ökologisch, sondern im Interesse der Konzerne.

# AUTOMOBILINDUSTRIE UND KAPITALISMUS



Die Autoindustrie ist in der BRD einer der mächtigsten, wenn nicht gar der mächtigste Industriezweig. Wir möchten im Folgenden den aktuellen Zustand der deutschen Autokonzerne und die daraus folgende ökonomische und politische Macht versuchen so konkret wie möglich aufzuzeigen..

Laut dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) ist die Autoindustrie „der mit Abstand bedeutendste Industriezweig in Deutschland“. Im Jahr 2019 waren dort laut BMWI 833.000 Personen beschäftigt<sup>30</sup>. Der Verband der Automobilindustrie (VdA), der gemeinsame Lobbyverband der Automobilhersteller und -zulieferer, ergänzt den Daten aus dem Jahr 2017, dass es sich dabei ausschließlich um die Stammebelegschaften handelt, d.h. Menschen mit einem unbefristeten Arbeitsvertrag<sup>31</sup>. Nicht erfasst in den Zahlen des BMWI sind demnach alle Leiharbeiter\*innen und Menschen, die sich mit Werkverträgen zufriedengeben müssen. Laut Deutschlandfunk lag deren Zahl 2019 bei 950.000<sup>32</sup>. Zusammen mit den jeweils circa 650.000 Beschäftigten sowohl bei Zulieferern als auch auf dem sekundären Markt (z.B. Ersatzteile) sind mehr als 3 Millionen Menschen in Deutschland über ihren Arbeitsplatz direkt von der Autoindustrie abhängig<sup>33</sup>. Doch allein die Zahl der Beschäftigten sagt nur bedingt etwas über die wirtschaftliche und politische Macht eines Industriezweigs aus.

Der größte deutsche Autokonzern VW produzierte im Jahr 2019 mehr als 10,8 Millionen Fahrzeuge und damit mehr als jemals zuvor. Die Daimler AG folgt mit etwa 3,3 Millionen und BMW mit circa 2,6 Millionen produzierten Fahrzeugen. Gemessen an der Anzahl produzierter PKW ist VW im Jahr 2018 der größte Autokonzern weltweit mit einem Anteil an der gesamten globalen Kraftfahrzeugproduktion von über 10 Prozent. Das größte Herstellerland ist China, mehr als ein Viertel aller Kraftfahrzeuge wurden 2018 dort produziert. Allein VW produziert jedoch deutlich mehr PKW in China als der größte

chinesische Hersteller<sup>34</sup>.

Insgesamt wurden im Jahr 2019 4,6 Millionen PKW von deutschen Konzernen in Deutschland hergestellt und rund 11,4 Millionen im Ausland. 75 Prozent der in Deutschland hergestellten PKW werden exportiert, daher sind der Zugang zu Auslandsmärkten und damit eine enge Verzahnung mit der Wirtschafts- und Außenpolitik der BRD lebensnotwendig für die deutsche Autoindustrie<sup>35</sup>.

Im Jahr 2017 wurde von den deutschen Autokonzernen ein Umsatz von knapp 426 Milliarden Euro erwirtschaftet, die Zuliefererindustrie generierte weitere 80 Milliarden Euro Umsatz<sup>36</sup>. Bezieht man andere Autokonzerne auf EU-Ebene ein, vervielfacht sich diese Zahl nochmal.

**Bei einer solchen Wirtschaftsstärke kann von einer wirtschaftlichen Abhängigkeit der einzelnen europäischen Staaten und der EU von den Autokonzernen in Europa gesprochen werden.**

Gleichzeitig benötigen die Autokonzerne die europäischen Staaten und die EU zur Umsetzung möglichst günstiger wirtschaftlicher Bedingungen für die Autoindustrie. Dies bedeutet einerseits die Durchsetzung eines möglichst unregulierten Marktes innerhalb der EU und in möglichst großen Teilen der Welt, was insbesondere der exportorientierten deutschen Industrie Vorteile verschafft. Andererseits unterstützen die Staaten der EU die Durchsetzung niedriger Löhne und stagnierender Lohnsteigerungen, die den (Auto-)Konzernen möglichst hohe Profite ermöglicht.

# STAAT UND AUTOINDUSTRIE HAND IN HAND

Wie die untenstehende Grafik von LobbyControl aufzeigt, gab es von September 2015 bis Mai 2017 viele Treffen von Lobbyist\*innen aus der Auto- und Zuliefererindustrie mit Spitzenvertreter\*innen der Bundesregierung. Dies fällt in die Zeit des Bekanntwerdens des Dieselskandals und es ist offensichtlich, dass die Autoindustrie mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln versucht hat, Konsequenzen ihrer kriminellen Machenschaften zu vermeiden. In bester demokratischer Tradition sind die Inhalte dieser Gespräche nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Auch auf EU-Ebene sind die Lobbyist\*innen der Autokonzerne sehr aktiv und beeinflussen die Gesetzgebung ständig in ihrem Sinne.

Bei einer so engen Zusammenarbeit bleiben auch personelle Überschneidungen nicht aus. Es ist in den letzten Jahrzehnten zur Normalität geworden, dass Politiker\*innen der bürgerlichen Parteien zu Konzernen wechseln und andersrum. Auch die undurchschaubaren Mengen an Nebentätigkeiten von Politiker\*innen für Unternehmen (sprich: Bestechung/Einflussnahme), die Parteispenden der Konzerne (sprich: Bestechung/Einflussnahme) und die generelle personelle Verflechtung löst bei den meisten Menschen nur noch ein müdes Gähnen aus. Zur Verdeutlichung hier die offensichtlichsten personellen Überschneidungen (Stand 2017) in einer Grafik der Deutschen Welle<sup>38</sup>:



37

## Das Geflecht von Politik und Autoindustrie



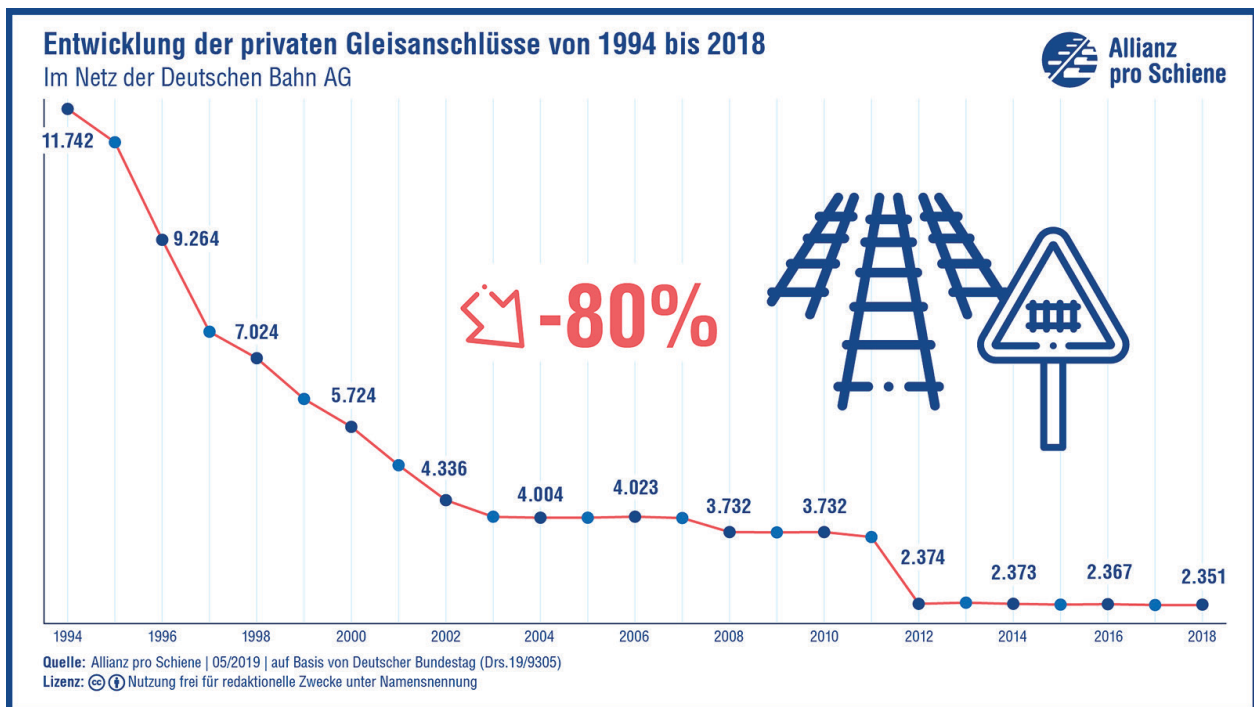
All diese Daten, Zahlen, Zusammenhänge und Korruptionsverhältnisse sind weder Zufall, noch ein einfach zu behebendes Ungleichgewicht.

**Vielmehr ist es die zwangsläufige Folge eines undemokratischen Wirtschafts- und Gesellschaftssystems, des Kapitalismus. Möglichst profitable und global konkurrenzfähige nationale Konzerne und Industriezweige sind die wirtschaftliche Grundlage diese Systems. Je besser die Privatwirtschaft und der kapitalistische Staat zusammenarbeiten, desto besser lassen sich die Interessen der großen Konzerne hier und weltweit durchsetzen.**

Dabei konkurrieren sie mit anderen kapitalistischen Staaten und ihren Industrien. Leidtragende sind alle anderen: Natur und Klima, Arbeiter\*innen in Deutschland und in größerem Maß in anderen Ländern. Durch diese kapitalistische Funktionsweise und die daraus folgende Macht der Autoindustrie

werden notwendige gesamtgesellschaftliche Lösungen für ein komplexes Problem, die gesellschaftliche Organisation von Mobilität, weder gesucht noch umgesetzt. Wieso sollten sie auch?

Dass dabei Staat und Konzerne gemeinsam an einem Strang ziehen, verdeutlichen unter anderem, Zahlen der Deutschen Bahn AG. Die für Schienengütertransporte zuständige Sparte der Deutschen Bahn, DB Cargo, wurde seit dem Börsengang 1994 immer weiter kaputtgespart. Güterbahnhöfe, Strecken und Anschlüsse wurden geschlossen und die Infrastruktur für Gütertransporte bewusst immer weiter auf die Straße verlagert.







Proteste gegen die E-Auto Kaufprämie.

Dementsprechend geht die Menge der auf der Schiene transportierten Güter jedes Jahr weiter zurück<sup>39</sup>. Wer davon profitiert ist offensichtlich. Die Sparte für Logistik- und Gütertransportdienste der Deutschen Bahn, die nicht auf der Schiene stattfindet, DB Schenker, ist mittlerweile der umsatzstärkste Teil des Bahnkonzerns und war 2018 die weltweit dritterfolgreichste Spedition im Bereich Luftfracht<sup>40</sup>. Und das als Teil eines, eigentlich auf Schienenverkehr basierten, Unternehmens, das sich vollständig in Bundeseigentum befindet.

**Durch die momentanen Maßnahmen, wie z.B. die Subventionierung von E-Autos, wird der notwendige Strukturwandel in der Frage der Mobilität herausgezögert. Anstatt nun Maßnahmen zu treffen, die diesen Wandel Stück für Stück angehen, wird weiterhin am überholten Individualverkehr festgehalten.**

Die Rechnung dafür müssen das Klima und die Arbeiter\*innen bereits jetzt durch Umweltzerstörung und Arbeitsplatzverlust zahlen. Die aktuellen Maßnahmen zementieren nur den Status Quo der aktuellen Form der Profitmaximierung, schaffen über Kaufprämien neue künstliche Absatzmöglichkeiten und bieten keinerlei sinnvolle Lösungsansätze in Sachen Klimaschutz und Arbeitsplatzert.

# WIE ES IST, MUSS ES NICHT BLEIBEN

Für den notwendigen Strukturwandel in Sachen Mobilität benötigen wir als lohnabhängige Bevölkerung die Macht, langfristige und tiefgreifende Veränderungen zu entwickeln und durchzusetzen. Dies ist unter privatwirtschaftlichen profitfixierten Bedingungen nicht möglich, da Konzerne und kapitalistischen Staaten aufgrund der globalen Konkurrenz kurzfristig und egoistisch handeln müssen. Deshalb müssen wir uns als lohnabhängige Bevölkerung in die Lage versetzen, Kontrolle über solche (und andere) wichtige Fragen der Entwicklung dieser Gesellschaft zu erlangen.

**Wir als Lohnabhängige müssen die notwendigen, strukturellen Umbauarbeiten unter Einbeziehung aller betroffenen Gesellschaftsbereiche planen und umsetzen und das möglichst bald. Dies wird nicht ohne den Widerstand der Konzerne und ihrer Staaten geschehen, dennoch ist es ein notwendiger und längst überfälliger Schritt hin zu einer Gesellschaft, die in wirtschaftlichen Belangen tatsächlich demokratisch ist.**

Wir sollten den Kampf für diese bessere Gesellschaft jetzt aufnehmen, denn wenn wir es nicht tun, sieht es für unsere Zukunft düster aus.

In den vorangegangenen Ausführungen wurde deutlich, dass die kapitalistische Wirtschaftsweise weder für Umwelt

und Klima, noch für die lohnabhängige Bevölkerung, sowohl hier, als auch in den, von den reichen Industrienationen ausgebeuteten Ländern, eine Verbesserung der Situation bedeutet. Vielmehr muss von einer weiteren Verschärfung der Situation ausgegangen werden. Im Folgenden wollen wir daher eine Möglichkeit von Mobilität innerhalb eines Wirtschaftssystems skizziert werden, das anstatt wie bisher, für den Profit von einigen wenigen Kapitalbesitzenden, im Interesse der Bedürfnisse der lohnabhängigen Bevölkerung handelt.

Uns ist klar, dass niemand weiß, was die Zukunft genau bringt. Unsere Ausführungen sollen daher weder als Schablone oder fertiges Konzept betrachtet werden, sondern vielmehr als Diskussionsbeitrag, Motivation und ungefährer Ausblick. Die Möglichkeiten, die eine Gesellschaft haben kann, wenn sie sich dementsprechend organisiert, sind jedenfalls nur von den Naturgesetzen beschränkt. Grundannahme dabei ist, dass die Organisation der Produktion und Verteilung von all dem, was wir für ein annehmbares Leben benötigen, in den Grundzügen von der lohnabhängigen Bevölkerung bestimmt werden muss. Maßgabe dabei ist dabei die Erfüllung unserer ureigenen menschlichen Bedürfnisse (Nahrung, Wohnung, Kleidung, Heizung, Mobilität etc.) und nicht ein abstrakter Profit in Form von Geld.

In einer gesellschaftlich geplanten, also einer bewusst nach Kriterien der Solidarität und des Umwelt- und Klimaschutzes gestalteten, Ökonomie würden wir nur das produzieren, was wir tatsächlich benötigen. Wir als lohnabhängige Bevölkerung hätten die Macht dazu, dies in einem offenen Prozess zu diskutieren und auch zu entscheiden. Unabhängig von korrupten Parlamentarier\*innen, Lobbyist\*innen und wirtschaftlicher Ausbeutung.

Es würden keine Waren mehr hergestellt werden, nur weil das nach kapitalistischer Logik profitabel und billig ist - und damit meistens gleichbedeutend mit klimaschädlich und schädlich für die Arbeiter\*innen. Zudem würden keine Dinge mehr produziert werden, die nur der Erfüllung von, beispielweise

durch Werbung, künstlich geschaffener Bedürfnisse dienen, um den Absatz der Kapitalist\*innen zu steigern.

**Alleine diese Änderung der Herangehensweise an Produktion und Verteilung würde Unmengen an Energie, Rohstoffen, Arbeitszeit und – Kraft, Gütertransporten und damit an Emissionen einsparen.**

Welche Möglichkeiten sich ergeben, welches Potential geweckt werden würde und welche Probleme und Widerstände bis dahin zu überwinden sind, ist momentan nicht eindeutig zu bestimmen. Zur Umsetzung dieser Ansprüche ist eine gesamtgesellschaftliche Planung und Entwicklung von Produktion, Verteilung und Forschung notwendig.



Antikapitalistische Beteiligung am Landesweiten Klimastreik

# WIE KÖNNTE EINE MOBILITÄT DER ZUKUNFT AUSSEHEN?



Eine Autofreie Innenstadt, Traum oder realistisches Ziel?

Zur Beantwortung dieser Frage sollten wir nicht einfach nur Luftschlösser einer utopischen, besseren Gesellschaft und ihrer Mobilität bauen. Das macht bestimmt Spaß und fühlt sich gut an, es ändert aber nicht wirklich etwas. Es geht um eine reale Verbesserung der Gestaltungsmöglichkeiten der Gesellschaft, der Lebensverhältnisse der Menschen und dem Umgang mit Natur und Klima. Schauen wir uns also die Faktoren an, von denen wir bereits jetzt wissen, dass sie in einer nicht-kapitalistischen Gesellschaft veränderbar sind.

## 1. Mobilitätsbedarfe verändern

Derzeit gleichen unsere Innenstädte Konsumtempeln. Dort „wohnen“ Modegeschäfte, Banken und schicke Cafés. Die Plätze, Räume und Gebäude sollten jedoch nicht der Profitgenerierung, sondern den Menschen und ihren Bedürfnissen zur Verfügung stehen und im Rahmen einer kollektiven Nutzung angeeignet werden. Durch eine koordinierte Nutzungsdurchmischung der Stadtgebiete könnte Wohnen, Arbeit und Konsum dezentraler stattfinden. Dadurch reduziert sich die gesellschaftlich benötigte Menge an Mobilität.

## 2. Infrastruktur verändern

Grundsätzlich gilt es, die Städte und Regionen infrastrukturell einer Mobilität mit Rad, Bahn, Bus und auch zu Fuß anzupassen. Derzeit orientieren sich etablierte Stadtplanungskonzepte hauptsächlich am Automobil<sup>41</sup>. Ohne kapitalistische Konkurrenz und Eigentumsdenken besteht die Möglichkeit, verschiedene bereits bestehende Formen der Mobilität als gemeinsames Entwicklungsprojekt zu denken, zu vernetzen, möglichst effizient zu nutzen und in einer kollektiven Mobilitätsinfrastruktur zusammenzufassen und zu entwickeln.

**Der massive Ausbau von ÖPNV und Fernverkehr muss schnell und umfassend angegangen werden, zudem müssen alle Formen von ÖPNV und Fernverkehr unbedingt kostenfrei und barrierefrei gestaltet werden.**

In Kombination mit einer höheren Taktung kann so das Angebot deutlich mehr Personen zur Verfügung stehen als bisher. (E-)Busse können wie U-Bahnen an eine Oberleitung angeschlossen werden und damit ohne umweltschädliche Akkus auskommen. Ländliche Gebiete müssen wieder an das Schienennetz angeschlossen oder die Anbindung verbessert werden, in für den Ausbau des Schienenverkehrs schlechter erreichbaren Bereichen können (E-)Busse ergänzend eingesetzt werden, die Taktung muss dementsprechend aufeinander abgestimmt werden.

Radfahren gilt es weitaus angenehmer zu gestalten. Das bedeutet sichere und gut ausgebaute Radwege zu schaffen. In nahezu autofreien Städten gestaltet sich dieses Vorhaben sicher wesentlich einfacher.

Zudem sollten gute Fahrräder für Alle zur Verfügung stehen. In einer „Stadt der kurzen Wege“,

wenn man nicht mehr täglich 50 km zur Arbeit und zurückfahren muss, wird diese Form der schnellen Fortbewegung mit Fitnesseffekt sicher gerne genutzt.

Doch auch mit einem gut ausgebauten und eng getakteten ÖPNV, einem hochfunktionalen Radwegenetz und kurzen Wegen wird es einen Rest an Bedarf für den Autoverkehr geben. Genannt seien hier beispielsweise die Feuerwehr oder Krankenwagen, bestimmte Berufsgruppen, ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigung oder ganz banal wegen eines Umzugs oder Ähnlichem. Zum Auffangen dieser Bedürfnisse und Notwendigkeiten lassen sich Sharing-Konzepte entwickeln, die großflächig, niedrigschwellig und erschwinglich organisiert werden. Feuerwehr und Rettungsdienst werden wohl noch eine Weile mit Automobilen unterwegs sein. Durch all diese Maßnahmen würden die Innenstädte als Wohngegenden wieder attraktiver, was das Konzept der Nutzungsmischung unterstützt. Die Lärmbelastung und die Belastung mit Schadstoffen sinken und durch das allmähliche Verschwinden der Autos werden Flächen zur gemeinsamen und kreativen Nutzung geschaffen. Durch die spezifische Anpassung der Mobilitätskonzepte auf die jeweiligen Bedingungen wie Landschaft, Wetterlage, Zusammensetzung der Bevölkerung etc. können die Möglichkeiten voll ausgeschöpft werden.

Der Gütertransport auf der Schiene muss wiederbelebt, stillgelegte Frachtbahnhöfe reaktiviert und neue Anschlüsse gebaut werden. Diese Form des Transports muss grundlegenden Vorrang vor Transporten auf der Straße bekommen.

# VON ALLEINE WIRD SICH NICHTS ÄNDERN - AKTIV WERDEN!

Als lohnabhängige Bevölkerung hätten wir in einer nicht-kapitalistischen Gesellschaft mit geplanter Wirtschaft die Möglichkeit und auch die Macht, alle gesellschaftlichen Bereiche stetig zu verbessern und weiterzuentwickeln, ohne von Profitmaximierung oder Marktinteressen abhängig zu sein. Wir als Menschheit könnten die Entwicklung unserer Gesellschaft im Ganzen endlich bewusst in die eigenen Hände nehmen und sinnvoll für Mensch und Natur gestalten, anstatt sie von abstrakten Notwendigkeiten diktieren zu lassen.

Denn eines ist klar: wenn wir die Natur und auch die Menschen vor weiteren Schäden bewahren und die angerichtete Zerstörung beheben wollen, sind wir mit diesen Vorstellungen und Ideen im Gepäck auf dem einzig möglichen Weg, das zu erreichen. Denn klar ist auch:

**Die Umsetzung dieser Vorstellung erfolgt nicht durch eine schleichende Transformation innerhalb des kapitalistischen Wirtschaftssystems. Die Klasse der Besitzenden würde Mittel und Wege finden, das zu verhindern, solange sie ökonomische und politische Macht besitzt.**

Es geht uns also um einen Bruch mit diesem Wirtschafts- und Gesellschaftssystem. Und der erste Schritt auf diesem Weg ist die Erkenntnis über die eigene Situation und das Zusammenschließen und Organisieren mit anderen, die das ähnlich sehen.

Denn gemeinsam sind wir stark und wir haben nichts zu verlieren, außer dieses klima- und menschenfeindliche System. Wir haben die Rettung einer ganzen Welt und ihrer Menschheit zu gewinnen.

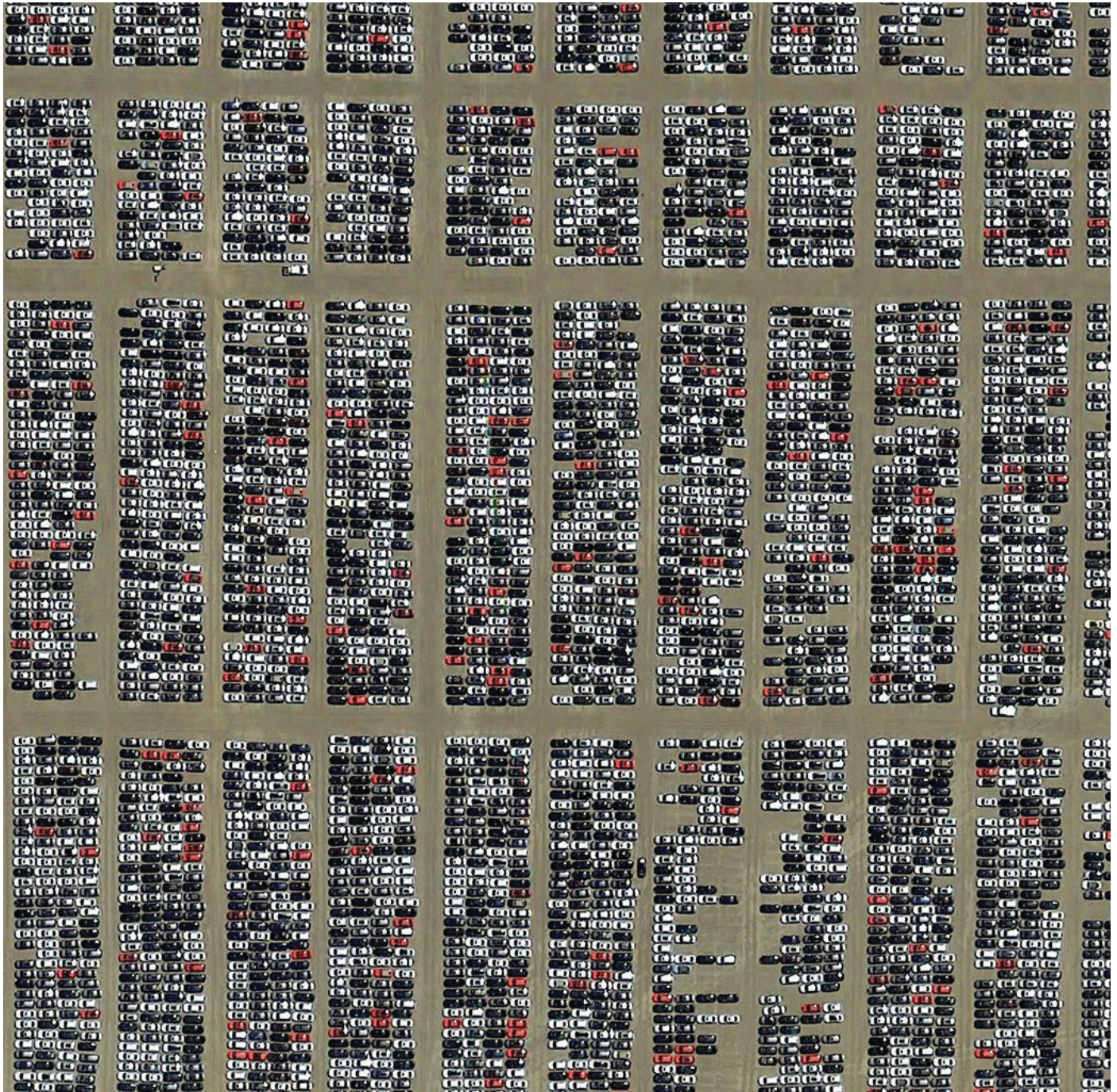
## März 2021 | Aktionstreffen Klimagerechtigkeit Stuttgart (ATK)



Proteste gegen den "Autogipfel" in Stuttgart

# QUELLEN

1. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/schienenetz/>
2. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoegerung-vergleich/>
3. <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/sicherheit/unfallrisiko-im-vergleich/>
4. <https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/klimaschutz-wie-gross-ist-der-co2-anteil-des-verkehrs,Rc7yF09>
5. <https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/studie-zu-luftverschmutzung-pro-jahr-sterben-13-000-deutsche-vorzeitig-durch-verkehrsgase/24046760.html>
6. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/strukturdaten-privater-haushalte/einkommen-konsum-energienutzung-emissionen-privater#konsumausgaben-der-privaten-haushalte-steigen>
7. <https://www.zdf.de/nachrichten/heute/verkehrsdatenanbieter-inrix-staus-kosten-mehrere-tage-pro-jahr-100.html>
8. <https://www.autobild.de/artikel/neue-umweltpraemie-und-innovationspraemie-fuer-elektroautos-und-plug-in-hybride-plus-ersparnis-bei-der-mehrwertsteuer-16921785.html>
9. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/265995/umfrage/anzahl-der-elektroautos-in-deutschland/>
10. [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Pool/Broschueren/elektroautos\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/elektroautos_bf.pdf)
11. <https://www.zeit.de/news/2019-09/17/haben-e-autos-eine-bessere-oekobilanz-als-benziner-und-diesel>
12. <https://www.entega.de/blog/elektroauto-umweltfreundlich/>
13. <https://www.autokostencheck.de/magazin/akkuverschleiss-zusatzkosten-bei-elektroautos/>
14. <https://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/alternative-antriebe/elektroauto-co2-umweltschaeden-lithium-kobalt/>
15. <https://www.verbraucherzentrale.nrw/wissen/umwelt-haushalt/nachhaltigkeit/rohstoffabbau-schadet-umwelt-und-menschen-11537>
16. <https://www.faz.net/aktuell/feuilleton/kobaltgewinnung-durch-kinderarbeit-in-kongo-14024437.html>
17. <https://www.pcwelt.de/news/Kobalt-fuer-Elektro-Autos-Ausbeutung-Lebensgefahr-Kinderarbeit-10686398.html>
18. <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/lithium-abbau-fuer-hersteller-nachhaltig-moeglich/>
19. <https://emobilitaetblog.de/rohstoffknappheit-e-autos/>
20. <http://www.irrtum-elektroauto.de/lexikon/rebound-effekt/>
21. <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2019-08-elektro-autos-beitrag-zur-energie-und-mobilitaetswende>
22. <http://www.irrtum-elektroauto.de/lexikon/rebound-effekt/>
23. <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2019-08-elektro-autos-beitrag-zur-energie-und-mobilitaetswende>
24. <https://docplayer.org/8985891-Oekologische-folgen-von-elektroautos.html>
25. <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/mikroplastik-partikel-durch-autoreifen/>
26. [https://efahrer.chip.de/news/warum-die-feuerwehr-diesen-bmw-i8-in-einem-container-versenkte\\_10469](https://efahrer.chip.de/news/warum-die-feuerwehr-diesen-bmw-i8-in-einem-container-versenkte_10469)
27. <https://www.mobile.de/magazin/artikel/das-ist-zu-tun-wenn-ein-elektroauto-brennt-20738>
28. <https://bnn.de/lokales/karlsruhe/feuerwehr-karlsruhe-warum-e-autos-extra-giftig-brennen-und-schnell-zum-gefahren-gut-werden>
29. <https://www.autozeitung.de/studie-elektroautos-195559.html>
30. <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>
31. <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/zahlen-und-daten-uebersicht.html>
32. [https://www.deutschlandfunkkultur.de/automobilindustrie-in-der-krise-die-leiharbeiter-trifft-es.976.de.html?dram:article\\_id=468910](https://www.deutschlandfunkkultur.de/automobilindustrie-in-der-krise-die-leiharbeiter-trifft-es.976.de.html?dram:article_id=468910)
33. <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>
34. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/246827/umfrage/automobilproduktion-deutscher-hersteller/>
35. <https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html>
36. <https://de.statista.com/themen/1346/automobilindustrie/>
37. <https://www.lobbycontrol.de/2017/09/lobbykontakte-bundesregierung-bevorzugt-die-autoindustrie/>
38. <https://www.dw.com/de/politik-und-autobranche-eine-verh%C3%A4ngnisvolle-aff%C3%A4re/a-39920066>
39. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13634/umfrage/verkehrsleistung-der-db-cargo-im-schienengueterverkehr/>
40. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13482/umfrage/umsatz-der-db-bahn-nach-geschaetsfeldern/>
41. [https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3\\_Publikationen/Neue\\_Mobilitaet\\_fuer\\_die\\_Stadt\\_der\\_Zukunft\\_Gesamtergebnisse.pdf](https://www.stiftung-mercator.de/media/downloads/3_Publikationen/Neue_Mobilitaet_fuer_die_Stadt_der_Zukunft_Gesamtergebnisse.pdf)



Was eigentlich schon lange klar war, wurde spätestens mit dem Aufkommen von „Fridays For Future“ als Massenbewegung zur kaum zu verleugnenden Tatsache: Die Art und Weise, wie im Kapitalismus gewirtschaftet wird, führt uns immer näher zum Klimakollaps. Ein großer Teil der CO2 Emissionen stammt aus der Art und Weise, in der wir uns fortbewegen sollen – mit dem Auto. Die von Politiker\*innen und Unternehmen stark umworbene Antwort auf dieses Problem ist das E-Auto. Wenn man ihnen glaubt, ist es nahezu perfekt. Es ist emissionsarm, klimafreundlich, erhält Arbeitsplätze und am wichtigsten: Die Profite der Autoindustrie sind durch das E-Auto nicht in Gefahr.

**Doch wie so oft trügt der Schein. Dass das Versprechen vom „grünen Auto“ ein Märchen ist und wir grundlegend etwas an diesem Gesellschaftssystem und unserer Mobilität ändern müssen, wollen wir in dieser Broschüre aufzeigen.**