

Thesen zum Stand von Verkehrswende- und Klimabewegung

12. Januar 2020 | Erstellt von Urs Kleinert

Der Beitrag diskutiert in 10 Thesen den Stand der Klimagerechtigkeitsbewegung und der Verkehrswendebewegung.

1. Der Verbrennungsmotor ist ein Auslaufmodell und wird bis 2025 vom Markt verschwinden.

Regierung und Konzerne werden allein aus Sorge um die globale Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen Industrie dafür sorgen. Die Klimabewegung muss auf den Kampf dagegen keine Energie verwenden, kann es jedoch der Vollständigkeit halber erwähnen. Die viel wichtigere Frage ist, welche Rolle Autos zukünftig im Verkehr spielen und ob es noch Privatfahrzeuge geben wird.

2. Die Bundesregierung ist seit einigen Jahren bemüht, die Konzerne 'zum Jagen zu tragen'.

Sie drängt sie zur Umstellung auf neue Technologien und Geschäftsmodelle. Dabei macht sie sich nicht nur den fahrlässig verschleppten Dieselskandal, sondern auch den Druck der Straße zunutze. Die Autokonzerne begreifen das unterschiedlich schnell - bisher setzen sie weiter auf das private (e-)Auto als exportfähiges Massenprodukt, aber dabei muss es nicht bleiben. Das Aufkommen neuer Mitbewerber wie Uber und Waymo kann dazu führen, dass ein Hersteller-Oligopol durch eines der (privaten) Mobilitätsanbieter ersetzt wird.

3. Der Umstieg auf e-Mobilität und 'Industrie 4.0' führen zu massivem Arbeitsplatzabbau.

Da e-Autos deutlich weniger Teile benötigen und der Umstieg mit einem Automatisierungsschub zusammenfällt, gilt das auch ohne tiefergehenden Umbau des Verkehrssystems - d.h. selbst dann, wenn künftig noch genauso viele Autos gebaut werden. Mit der Zahl der Beschäftigten nimmt die gesellschaftliche Bedeutung und politische Macht der Branche ab. Es heißt aber auch, dass der Klimabewegung eine Mitschuld an den Folgen des Strukturwandels gegeben werden wird. Sie sollte soweit möglich Antworten formulieren für die Probleme, die sie nicht verursacht hat.

4. Ganz ohne e-Mobilität kann es keine Verkehrswende geben.

Zwar ist eine 'Antriebswende' noch keine Verkehrswende, aber es wäre falsch, im

Umkehrschluss den Fokus auf die Bekämpfung der e-Mobilität zu legen. Elektrische (Klein-)Busse, Fahrräder, Straßenbahnen und (gerade auf dem Land) auch Autos sind für flexible, ökologische Mobilität unerlässlich. Eine Bewegung 'gegen e-Autos' läuft Gefahr, sich in Details zu verlieren und den ohnehin dominanten Technik-fixierten Diskurs noch zu verstärken. Mit der Entwicklung von (Batterie-)Technologie und Strommix könnte sie zudem ihre zentralen Argumente verlieren.

5. Die nächsten Bundestagswahlen werden im Zeichen des industriellen Umbruchs stehen.

Stellvertretend für den Niedergang der alten, fossilen Industrien wird die 'Leitindustrie' Autobau besondere Aufmerksamkeit erfahren. Die Antwort der Politik darauf ist der 'Green Deal', doch wird dieser so schnell kaum spürbare Effekte zeitigen. Rechte Parteien werden diesen scheinbaren Misserfolg aufgreifen und Stimmung machen mit dem Versprechen, ohne 'Klimagedöns' könne alles weitergehen wie bisher. Das kann die ökologische Wende ernsthaft gefährden - vor allem dann, wenn diese als sozial ungerecht wahrgenommen wird, so dass Rechte sich als 'Kämpfer für die Armen' inszenieren können.

6. Dem Ende des 'Alten' muss eine starke positive Vision gegenübergestellt werden.

Die Regierungen in der EU versuchen, mit dem 'Green Deal' eine solche zu bieten. Dabei geht es um das Versprechen, mit Investitionen in 'grüne' Infrastruktur und den Aufbau entsprechender Industrien sowohl das Klima zu schützen als auch eine große Zahl zukunftssicherer Arbeitsplätze zu schaffen. Unausgesprochen ist damit das Ziel verbunden, das kapitalistische Akkumulations- und Wachstumsmodell am Leben zu erhalten. Als Leitbild für progressive Bewegungen taugt der GD daher nicht - als Feindbild jedoch noch weniger, denn es sollte nicht vergessen werden, dass umfangreiche Investitionen in nachhaltige Energie- und Verkehrssysteme, Landwirtschaft, Wohn- und Geschäftshäuser uvm. dringend erforderlich sind. Der Umbau muss sofort beginnen, und benötigt daher eine den heutigen gesellschaftlichen Bedingungen entsprechende 'Erzählung'.

7. Das Ziel autofreier bzw. stark autoreduzierter Städte ist schon heute mehrheitsfähig.

Zwar muss es auch Lösungen für die Verkehrswende im ländlichen Raum geben - die Mehrheiten für diese werden jedoch in den Städten gewonnen. In Umfragen sprechen sich etwa drei Viertel der Befragten für weniger Autos in den Städten aus, doch ist diese 'passive Mehrheit' bisher nicht artikuliert und damit politisch wirksam. Die Klimabewegung kann das ändern, wenn die mediale Vermittlung gelingt. Dazu tragen insbesondere Aktivitäten bei, die (auch) eine deutliche Positiv-Botschaft transportieren: Lebensqualität durch entspannte Städte, mehr Platz und gesunde Luft sowie effiziente, zeit- und kostensparende, klimaschonende Mobilität für alle.

8. Beim Ringen um Diskurshoheit spielt effektive Bündnisarbeit eine wichtige Rolle.

Traditionelle und neue Umwelt- und Klimabewegung sind selbstverständliche Partner beim Kampf für eine radikale Verkehrswende, doch müssen sie teilweise davon überzeugt werden, dass dieser realistisch zu gewinnen ist. Die Kooperation mit der Fahrradbewegung ist ausbaufähig, auch wenn viele Beteiligte sich als 'unpolitisch' sehen. Doch auch Recht-auf-Stadt- und andere stadtpolitische Initiativen, Mieterverbände oder Kulturschaffende und -netzwerke sind potentiell Verbündete. Und nicht zuletzt haben auch örtliche Geschäfte und Gastronomie ein Interesse an einer verbesserten Aufenthaltsqualität, die sich umsatzsteigernd auswirkt.

9. Der Dialog mit den Gewerkschaften ist unerlässlich.

Der Verlust von Arbeitsplätzen lässt sich nicht vermeiden, der Rückbau der (Auto-)Industrie muss jedoch sozialverträglich vonstatten gehen - im Interesse der Mitarbeiter*innen, und um nicht zum Killer-Argument gegen die Verkehrswende zu werden. Die Beschäftigten kennen ihre Fähigkeiten und die des Unternehmens und müssen bei der Konversion mitreden. Eine 1:1-Umwandlung aller Industriearbeitsplätze wird es jedoch nicht geben; vielmehr muss der Umbau eingebettet sein in eine gesamtgesellschaftliche Debatte über Arbeitszeitverkürzung, Ressourcenschutz, 'industrielle Abrüstung' sowie neue Formen sozialer Absicherung.

10. Der Umbruch geschieht vor dem Hintergrund globaler Machtverschiebungen.

Der Abschied vom Öl und Hinwendung zum (erneuerbaren) Strom wird erst möglich durch das Ende der westlichen Hegemonie seit 2009. Deren zentraler Pfeiler war die militärische Kontrolle der globalen Öl-Handelswege und teilweise auch -Förderregionen durch die 'Seemächte'. Die 'Landmächte' hingegen kontrollieren große Kontinentalflächen; das erlaubt großflächige solar gespeiste Stromnetze. Auch für Transport und Kommunikation setzen sie auf landbasierte Netze.