

Skandal Autoindustrie - Scheinlösung Elektromobilität

Ziel: Vergesellschaftung der Autokonzerne

Seit 50 Jahren behauptet die Autoindustrie, es gäbe eine innere Reform der Autogesellschaft: mit Katalysator, mit spritsparenden Autos („Swatch-Car“), mit „Biosprit“. Jetzt also das Elektroauto.

Dabei ist die CO₂-Bilanz eines E-Autos über seinen Lebenszyklus hinweg kaum besser als die eines Autos mit (sparsamem) Verbrenner-Motor. Und es gibt neue Probleme: E-Autos sind meist Stadtautos und dabei Zweitwagen. Pro Lithium-Batterie werden gewaltige Mengen Wasser verbraucht. Kobalt ist knapp und mit Kinderarbeit verbunden. Die Entsorgung der Batterien ist völlig ungeklärt. Eine flächendeckende Ladestruktur würde große Milliarden Euro-Beträge kosten. Der Flächenverbrauch eines E-Pkw ist ebenso stadtzerstörerisch wie der eines herkömmlichen Pkw. Vor allem wird beim E-Pkw die Problematik „peak oil“ ergänzt um die Problematiken mit anderen knappen Rohstoffen wie Lithium, Kobalt und Kupfer.

Wolf sieht in den Elektro-Autos eine neue Sackgasse. Er analysiert die Euphorie für Elektromobilität auch als logische Folge der aktuellen Konkurrenz in der Weltautobranche: Die aufsteigenden chinesischen Autokonzerne wollen damit an die Weltspitze rollen (und für die Deckung des Strombedarfs mehr als 30 neue AKW bauen!). Die westlichen Autokonzerne sind vom chinesischen Markt abhängig.

Der Referent entwickelt die Konzeption einer alternativen Verkehrsorganisation. In dieser stehen der nichtmotorisierte Verkehr (zu Fuß Gehen, Fahrrad fahren), Tram, S-Bahn und die Bahn im Zentrum. Wolf widerlegt dabei die klassischen drei Totschlagargumente: Diese Alternative ist erstens finanzierbar (und kostet wesentlich weniger als eine gesteigerte Autogesellschaft). Sie schafft zweitens Millionen neue, gesellschaftliche sinnvolle Arbeitsplätze. Dafür lassen sich drittens Mehrheiten finden. Richtig ist – und das schrieb der Referent lange bevor, der Juso-Vorsitzende Vergleichbares in die Debatte einbrachte: Die Macht der Autokonzerne ist so groß und die zerstörerische Dynamik, der sie folgen, so mächtig, dass eine Vergesellschaftung der Autoindustrie auf der Tagesordnung steht.

Nicht vergessen: Es geht immerhin um die Zukunft des Planeten. ALL days for future“ oder auch: DGB – Die Ganze Bäckerei steht auf der Tagesordnung!

Winfried Wolf ist Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat von Attac, Chefredakteur von Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie. Wolf ist aktiv bei Bahn für Alle und in der Bewegung gegen Stuttgart 21. Er veröffentlichte im März 2019 „Mit dem Elektroauto in die Sackgasse. Warum die Elektromobilität den Klimawandel beschleunigt“ (Wien 2019; Promedia; 220 Seiten).