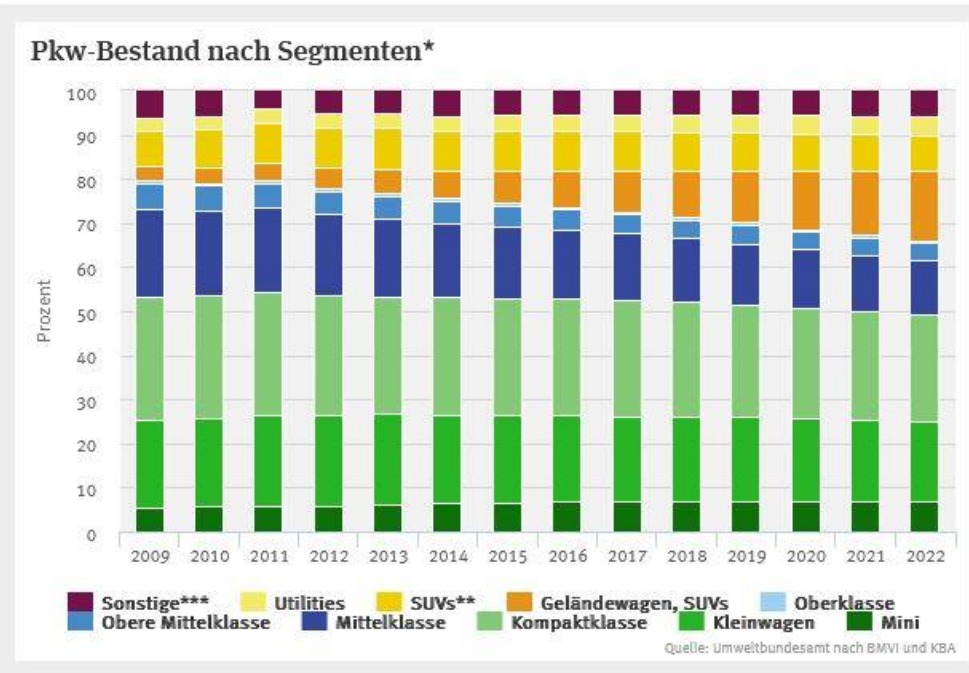


## Flyer 3 zur Inflation und Erderwärmung: Wie können wir weiter mobil und unterwegs bleiben?

Unterwegs zu sein, ist teuer geworden. Im Vergleich zu 2000 stiegen die Benzin- und Dieselpreise zeitweilig bis auf das Doppelte und liegen aktuell (Dez. 2022) immer noch 50 % über dem damaligen Niveau. Für Menschen mit wenig Geld bedeutet das, dass Autofahren kaum mehr bezahlbar ist.

Mit dem Auto unterwegs zu sein, ist aber auch teuer für alle geworden. Denn es hat kaum Veränderung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes gegeben. Zwar verbrauchen die Autos weniger als vor 25 Jahren, gleichzeitig ist die Zahl der gefahrenen Kilometer aber gestiegen und die Autos sind größer und schwerer geworden. So hat sich seit 2009 hat z.B. die Zahl der SUVs auf den Straßen von ca. 12 % auf über 25 % erhöht (siehe die folgende Abbildung).

Die deutsche Autoindustrie befördert diese widersinnige Tendenz kräftig. In den letzten Jahren hat sie ihr



Angebot an Kleinwagen verringert, weil Rohstoffe fehlen. Immer weniger einfache Menschen werden sich so einen Neuwagen kaufen können. Der Gewinn der drei größten deutschen Autohersteller (Mercedes, Volkswagen, BMW) erhöhte sich aber im Vergleich zum Vorjahr 2021 noch einmal um satte ein Drittel. Die Branche steuert auf ein Rekordjahr zu und verkauft immer weniger Autos. Wie das geht? Sie baut mit den verbleibenden Rohstoffmenge immer

mehr Luxusmodelle, die sich wenige Leute leisten können. So sehen Erderwärmung und Rohstoffknappheit aus, wenn der freie Markt die Sache regelt!

Aber sicher bleibt auch: Insgesamt gehen auf das Autofahren ca. 20 % des gesamten CO<sub>2</sub> Ausstoßes zurück. Und das kann so nicht bleiben, denn CO<sub>2</sub> führt zur Erderwärmung und damit zu einer weltweiten Zunahme von Katastrophen, Hunger, Kriegen und sozialer Ungleichheit (siehe das obige Beispiel der deutschen Autoindustrie).

### Was wäre eine linke, fürsorglich-kooperative Antwort auf dieses doppelte Verkehrsproblem?

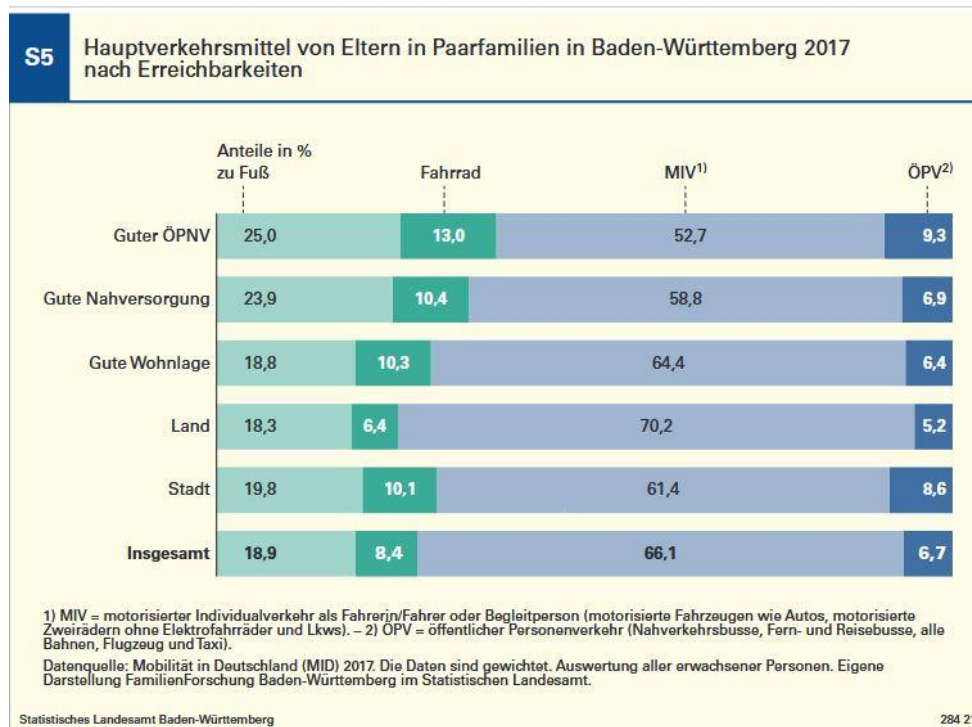
#### 1) Ist die Umstellung auf E-Autos die Lösung?

Sie ist sicherlich ein Teil der Lösung, denn beim „Betankung“ der Autos mit erneuerbarer Energie sinkt der CO<sub>2</sub> Verbrauch im Vergleich zu Benzin und Diesel Autos deutlich. Zudem verbessert sich die Lebenssituation für Anwohner von Hauptverkehrsstraßen, d.h. von Menschen mit Niedrigeinkommen. Denn der Lärm und der Ausstoß von Abgasen kostet Leben – in Form häufigerer Krebs- und Atemwegserkrankungen und höherem Sterberisiko. Aber E-Mobilität bedeutet auch vermehrten Abbau von Rohstoffen, Umweltzerstörung und Wassermangel in den Abbauregionen und stößt schnell an Grenzen, weil die notwendigen Rohstoffe nur sehr gewonnen werden können.

#### 2) Ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs eine Lösung?

Auch hier gilt wieder: ein Teil der Lösung ist er sicherlich. Die Nutzung des Nahverkehrs bedeutet eine Senkung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes, der, wenn man allein oder zu zweit im Auto unterwegs ist immer höher ist als mit vielen zusammen in Bus und Bahn. Eine Steigerung seines Anteils wäre also auch ein Teil der Lösung, speziell wenn die Nutzung billig und einfach wäre (wie es beim 9 Euro Ticket der Fall war). Aber faktisch ist der Anteil der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs an der Gesamtmobilität gering, über 80 % der Personen, die unterwegs sind, sind es mit dem Auto. Speziell für Familien oder alleinerziehende mit Kindern

liegt dieser Anteil selbst in Regionen mit gutem Ausbau des Nahverkehrs im Bereich von 10 % (siehe die untenstehende Abbildung). Eine komplette Umorientierung auf den öffentlichen Nahverkehr würde also mindestens eine Verfünfachung der Fahrgäste bedeuten, was bei den aktuellen Verhältnissen bei Bus und Bahn nicht vorstellbar ist. Und er wäre für Familien mit Kindern und älteren Menschen trotzdem eine Überforderung im Zeitmanagement, selbst wenn sie in der Stadt wohnen, besonders aber auf dem Land.



### Was sind also die Kernaspekte einer linksökologischen Politik für den Autoverkehr?

- 1) Das Fahren muss langsamer werden, denn jeder Kilometer, der schnell gefahren wird, führt zu einem exponentiellen Anstieg des Energiebedarfs. Also Tempo 110 auf Autobahnen und 90 auf Landstraßen sollten eigentlich schon lange gelten.
- 2) Die Autos müssen kleiner und leichter werden. Der VW Golf 2 wog früher 750 kg, der aktuelle Golf 7 dagegen 1217 kg. ADAC und Kraftfahrt-Bundesamtes errechneten, dass Anfang der 1960er-Jahre Autos noch weniger als 4 Meter in der Länge maßen, 2019 kamen sie auf 4.60 Meter. Gleichzeitig wurden von 1.60 auf 1.90 Meter breiter, von 1.35 auf 1.55 Meter höher. D.h. Autos nehmen immer mehr Platz ein (bis zu 40 % der überbauten Fläche in Großstädten dienen Autos), verbrauchen in der Gesamtmenge mehr und produzieren mehr Abrieb durch breite Reifen. Unsere Folgerung: Exponentiell steigende Kosten für das Fahren mit Autos, die größer, schwerer und stärker motorisiert sind als ein Kleinwagen. Konkreter: Maut für alle Fahrten mit einem Auto, das über 1 Tonne wiegt, was dem Gewicht eines früheren Golfs entspricht. Steuern auf alle Reifenbreiten, die größer sind als die eines früheren Golfs. Deutliche Zusatzabgaben für Autohersteller, die sich nicht auf die Produktion von e-mobilen Kleinwagen konzentrieren.
- 3) Denn: Autofahren muss allen möglich bleiben, und zwar durch die oben aufgeführte gerechte Verteilung der vorhandenen Ressourcen. Konkret heißt das, Einfrieren der Betriebskosten für ein Klein- oder Mittelklasse Auto auf den Wert von 2015. Kein weiterer Verkauf von Autos, die nicht entsprechend klein und e-mobil sind. Zügiger Ausbau des Nahverkehrs, allesamt auf Kosten der Personen, die größere Autos fahren oder gar Flugzeuge nutzen bzw. der Firmen, die solche Fahrzeuge herstellen.

**Die Neuorganisation des „Unterwegsseins“ ist ein Aspekt unter vielen, die aufgrund der Inflation und Erderwärmung erfolgen muss. Wir sagen: die Grundzüge sind überall dieselben, der Verbrauch der unteren Schichte ist der Größenmaßstab für Gerechtigkeit, die Nutzung nach den individuellen Lebenslagen ein Aspekt der Freiheit, die Umsetzung der Lösung ein Ergebnis der Kooperation von Wissenschaftlern, Technikern und Handwerkern und das Aufbringen der Kosten durch die oberen Schichten Ausdruck der Fürsorge. Der freie Markt wird's dagegen nicht richten.**