

Das Auto-Ausstiegs-Manifest

Warum wir eine Anti-Auto-Bewegung brauchen

von gegenstromberlin

August 2019

1. Worum es geht	2
2. Warum wir eine systemkritische Anti-Auto-Bewegung brauchen	2
3. Wie wir vorgehen wollen	3
4. Was wir erreichen wollen	4

1. Worum es geht

Auf der ganzen Welt sind Menschen in Bewegung. Die Massenmobilität hat sich zur Schicksalsfrage der Menschheit entwickelt. Viele Industrien und Menschen leben davon sehr gut, viele Menschen und die Natur leiden aber genau darunter. Zweierlei geht aus dieser Tatsache hervor: Der eingeschlagene fossil befeuerte Mobilitätspfad muss verlassen werden. Der alternative Mobilitätspfad wird alles verändern.

Der Stromsektor wird von der Kohle dominiert. Der Verkehrssektor wird von Autos dominiert. Aus sozial-ökologischer Sicht und aus einer kapitalismuskritischen Analyse heraus sind das beides unhaltbare Zustände. Wir plädieren dafür, dass sich die Klimagerechtigkeitsbewegung aktionistisch und antagonistisch mit dem motorisierten Individualverkehr und der dahinter stehenden Industrie auseinandersetzt. Wenn wir als kapitalismuskritische Bewegung wirklich das herrschende Wachstums- und Wirtschaftsmodell abschaffen wollen, müssen wir bei der deutschen Schlüsselindustrie anfangen und beim eigenen Mobilitätsverhalten aufhören. Wir wollen eine Anti-Auto-Bewegung formieren, die unser Leben schöner, sicherer und gesünder macht.

2. Warum wir eine systemkritische Anti-Auto-Bewegung brauchen

Das Verkehrschaos in den Städten, die globalen Klima- und Umweltschäden durch motorisierte Massenmobilität und die sozialen Kosten rund um das System Auto mahnen uns zum Protest. Wir wollen sichtbare Zeichen setzen, die das Staatsversagen und die mafiösen Strukturen in der Autowelt offenlegen.

Wer Klimagerechtigkeit fordert, darf von motorisierter Mobilität nicht schweigen.

Der Verkehrssektor trägt entscheidend zur Klimakrise bei: Mit rund 160 Millionen Tonnen CO₂ war der Verkehr 2018 der zweitgrößte Verursacher von Emissionen in Deutschland. Immer größere Spritfresser und eine absolute Zunahme des Verkehrs fressen Effizienzgewinne wieder auf. Das sind in erster Linie individuelle Kaufentscheidungen. Fette SUVs muss sich niemand kaufen. Laut Umweltbundesamt liegt das Niveau der Treibhausgasemissionen über dem von 1990. Die meisten motorisierten Personenkilometer werden für Sport und Freizeit verbraucht, Ausbildungs- und Berufsverkehr machen nur rund 22 Prozent aus.

Durch die Zunahme des Personenverkehrs und des Güterverkehrs werden städtische Raumkonflikte verschärft.

Fahrende und parkende Autos nehmen öffentliche Räume weg. Diese Räume fehlen dann als Wohnräume, Parkflächen, Spielflächen oder sonstige Räume, in denen Begegnung stattfinden kann. Flächengerechtigkeit ist das Gebot der Stunde. Stellplätze für Autos werden auf Mieten umgelegt, auf die Mieten aller Mieter*innen – unabhängig davon, ob sie ein Auto haben oder nicht.

Autofahren ist auf vielfache Weise eine Gefahr für Leib und Leben.

Seit Gründung der Bundesrepublik nahm die Zahl der Unfälle über lange Jahre kontinuierlich zu: Im Jahr 2013 wurde mit mehr als 2,4 Millionen polizeilich registrierten Verkehrsunfällen ein neues Maximum erreicht. Die Weltgesundheitsorganisation WHO rechnet damit, dass in den nächsten 15

Jahren weltweit 1,8 Millionen Menschen im Straßenverkehr sterben werden. Hinzu kommen allein in Deutschland 13.000 vorzeitige Todesfälle durch Luftschadstoffe wie Stickoxide und Feinstaub. Das bedeutet: weltweit sterben nirgends bezogen auf die Einwohner*innenzahl mehr Mensch frühzeitig an Verkehrsabgasen. Und schließlich: Straßenlärm macht krank. Betroffen sind hiervon ganz besonders ärmere Menschen, die häufiger an großen und verkehrsreichen Straßen wohnen.

Die autogerechte Stadt ist im Kern sexistisch. Motorisierte Gewalt geht häufiger von Männern aus.

Es gibt einen enormen Gender Mobility Gap: Männer machen absolut mehr Personenkilometer in Kraftfahrzeugen, sie sind absolut und relativ gesehen für mehr Verkehrsdelikte, tödliche und schwere Unfälle verantwortlich als Frauen. Automachos sind der sichtbarste Ausdruck von Sexismus im Straßenverkehr: Sie belästigen und nötigen weibliche Verkehrsteilnehmerinnen. Die autogerechte Stadt wurde und wird hauptsächlich von Männern für Männer geplant.

Wir mobilisieren für ein hoch emotionales Thema. Alle sind betroffen. Darin liegen zugleich die Stärke und die Schwäche einer Anti-Auto-Bewegung.

Immer mehr Menschen teilen die Auffassung, dass Kohle irgendwie ein Problem für Klima und menschliche Gesundheit darstellt. Dennoch bleibt das Ganze für die Mehrheit der Menschen in Deutschland abstrakt. Sie sind weder vom Kohleabbau noch von der Klimakrise direkt betroffen. Die abstrakte Gefährdungslage für die eigene Gesundheit und für das eigene Leben ist ein Grund dafür, weshalb nicht noch mehr Menschen gegen Kohle auf die Straßen gehen. Das Thema mobilisiert und emotionalisiert die Massen nicht wirklich. Anders beim Verkehr. Alle sind Verkehrsteilnehmende, alle sind davon betroffen. Und wenn es da nicht läuft, ist das Gejammer groß. Das ist bereits deutlich zu beobachten, wenn Menschen im Stau stehen oder die Bahn Verspätung hat.

3. Wie wir vorgehen wollen

Wir kommen aus der Bewegung und agieren als Bewegung. Wir glauben, dass Politik nicht nur in Parlamenten, sondern auch auf der Straße gemacht wird.

Reclaim the city streets! Wir starten als urbane Bewegung. In den Städten verpesten die Autos nicht nur unsere Gesundheit, die Luft und das Klima. Das tun die Autos auf dem Land auch. Aber in urbanen Zentren stehen genügend Alternativen zum Auto bereit.

Die Mobilitätswende stellt sich auf dem Land und in der Stadt völlig anders dar. Wir sind überzeugt, dass der motorisierte Individualverkehr eine der größten sozial-ökologischen Ungerechtigkeiten darstellt, die sich in den Städten durch nichts rechtfertigen lässt. Anders in ländlichen Räumen: Hier kann Protest erst dann erfolgreich sein, wenn Alternativen zum Auto geschaffen werden.

Macht eins, zwei, drei, viele Kieze autofrei! Wenn wir ein gerechtes Verkehrssystem wollen, müssen wir buchstäblich vor der eigenen Haustür beginnen: in unseren Kiezen und Bezirken.

Systemwechsel beginnt auch im Kleinen, auf der lokalen Ebene. Deswegen müssen antagonistische Aktivitäten und Interventionen auch auf der lokalen Ebene beginnen. Gleichzeitig ist eine bundesweite, vielleicht sogar europaweite Vernetzung und Bündnisarbeit wichtig, um als Bewegung sichtbar zu werden. Um das verkehrte Verkehrssystem vor unserer Haustür

umzukrempeln, gibt es schon zahlreiche Initiativen, z.B. „Mein Kiez wird autofrei“ und verschiedene Fahrrad-Netzwerke. Besonders Rad-Aktivistis treiben die kommunale Mobilitätswende voran. Es gelingt ihnen zudem, tausende Menschen bei Sternfahrten, Demos und Critical Masses auf die Straße zu bringen. Daran wollen wir als Anti-Auto-Bewegung anschließen.

Think big! Like really big. Like Massenaktionen!

Viele kleine Nadelstiche gegen Autoterror sind gut und nützlich. Ebenso gut und nützlich und symbolisch wichtig sind zentrale Massenaktionen, die Autoverkehr und die dahinterstehende Industrielogik delegitimieren. Dass das Auto der Deutschen liebstes Kind ist, drückt eigentlich alles aus, was falsch läuft. Die echten Kinder sind ja wohl wichtiger als die Maschinen. Also: Ende Legende! Wir wollen die Autoindustrie da demaskieren, wo sie sich am schönsten gibt, am saubersten und am tollsten. Seien es Showrooms oder Automessen wie die IAA.

4. Was wir erreichen wollen

Wir wollen den Kohleausstieg klar machen. Wir halten den Druck gegenüber der Politik und den Konzernen aufrecht – bis es keine neuen Tagebaue und keine Kohlekraftwerke mehr gibt.

Die Klimagerechtigkeitsbewegung in Deutschland und Europa hat in den letzten Jahren zum Braunkohle-Widerstand beigetragen. Wie der Begriff „Klimagerechtigkeit“ offenbart, war das einerseits ökologisch, andererseits sozial-politisch, also umfassend systemkritisch motiviert. Kohle wird auf der ganzen Welt abgebaut und verfeuert. Die Treibhausgasemissionen der Kohlenutzung sind ein globales Problem, in manchen Ländern schlägt die Klimakrise härter ein als in anderen. In manchen Ländern sind die Produktions- und Beschäftigungsbedingungen sozial- und menschenrechtlich bedenklicher als in anderen. Die deutsche Klimagerechtigkeitsbewegung hat 2010 angefangen, mit Klimacamps und mit Besetzungen. Und dann ging es massenhaft in die Kohlegruben. Es ging und geht darum, die Ursachen der Klimakrise und der damit verbundenen sozial-politischen Krisen vor Ort zu bekämpfen, zu markieren, zu delegitimieren. Als Klimagerechtigkeitsbewegung halten wir den Druck aufrecht: auf die Politik, auf die Konzerne und die internationale Logistikbranche, die am globalen Kohlehandel mitverdient.

Wir wollen verhindern, dass bei der Verkehrswende dieselben Fehler gemacht werden wie bei der Energiewende. Sie muss von vornherein sauber und emanzipatorisch angelegt werden.

Deshalb verbinden wir die Kritik am Auto mit der Kritik am herrschenden Wirtschaftssystem.

Es ist schön, dass der Anteil von erneuerbaren Energien in Deutschland bei rund 40 Prozent liegt, im Stromsektor. Der Kohleanteil beträgt jedoch auch noch gut 30 Prozent. Unter anderem deswegen reißt Deutschland das eigene Klimaziel 2020. Es ist schön, dass das EEG den Ausbau von erneuerbaren Energien angetrieben hat. Gleichwohl hat es die Politik unterlassen, ernsthafte Schritte gegen die Kohle zu unternehmen. Leider wird auch das emanzipatorische Potenzial von dezentralen Erzeugungs-Verbrauchs-Gemeinschaften nicht genutzt. Das aktuelle Energiemarkt-Design bevorzugt die kapitalträchtigen Konzerne. Das Credo für die Verkehrswende muss darum sein: Das Gute fördern, das Schlechte verbieten. Wir müssen die emanzipatorischen Chancen klimafreundlicher, distributiver Mobilität nutzen und Machtkonzentrationen im Mobilitätssektor zukünftig vermeiden.

Die deutsche Autoindustrie ist eine Schlüsselindustrie, ihr Umbau verändert das ganze Land. Für den Strukturwandel in der Autoindustrie müssen politische Lösungen gefunden werden. Stärker als das Ende des Verbrennungsmotors werden Roboter und Algorithmen zu einem tiefgreifenden Wandel bei der Beschäftigung führen.

In der Kohleindustrie sind hierzulande je nach Schätzung etwa 50.000 Menschen direkt und indirekt beschäftigt. Die Kohleindustrie ist keine Schlüsselindustrie. Anders im Automobilbereich: 800.000 Menschen arbeiten in Deutschland bei Autobauern und Zulieferern. Das sind so viele wie seit 25 Jahren nicht mehr. Der gewerkschaftliche Organisationsgrad ist hoch. Es ist eine politische Aufgabe, sich dieser Herausforderung rechtzeitig zu stellen. Im Verkehrssektor dürfen sich die Versäumnisse der Energiebranche nicht wiederholen.

Bestimmte Industrien haben keine Zukunft, wenn die Menschheit auf diesem Planeten eine Zukunft haben soll. Wir setzen uns kritisch mit Strukturwandel und „Just Transition“ auseinander. Wir nehmen die Sorgen und Bedenken der Beschäftigten ernst, in der Kohleindustrie und auch in der Autoindustrie. Das ist als Bewegung aber nicht unsere Hauptsorge.

Vom Chef des Europäischen Gewerkschaftsverbands ist dieser Spruch überliefert: „There are no jobs on a dead planet“. Ende Gelände hat den Spruch 2015 auf Aufkleber gedruckt. Die Botschaft dahinter: Erst das Klima, dann die Jobs. Leider krankt die Just-Transition-Debatte unter einer falschen Prioritätensetzung, da heißt es allzu oft: Erst die Jobs, dann das Klima. Das Narrativ der Grünen Ökonomie und auch eine – wenn auch falsche – Interpretation von Just Transition lautet: Beides ist möglich! Klima retten, aber auch alle Jobs in der klimaschädlichen Industrie. Das geht aber nicht. Als Bewegung dürfen wir uns nicht auf dieses Märchen von Politik, Industrie und Gewerkschaften einlassen. Es ist ein Märchen, das in der strategischen Absicht erzählt wird, um Machtansprüche zu sichern und überkommene Privilegien zu wahren. Es ist in höchstem Maße ungerecht, öffentliche Gelder in bestimmte Industriezweige zu pumpen.

Die Verkehrsfrage muss als Frage der sozial-ökologischen Gerechtigkeit behandelt werden. Wir haben es letztlich mit einer Systemfrage zu tun, deren Beantwortung zu Delegation des Autofahrens führt.

Die Verkehrsfrage muss entschiedener als Frage sozialer und ökologischer Gerechtigkeit im politischen und öffentlichen Raum thematisiert werden. Gerechtigkeit schreiben sich alle Parteien auf die Fahne, doch wenn es um Mobilitätsgerechtigkeit geht, werden diese Fahnen schnell wieder eingezogen. Autofahren ist auf mehrfache Art und Weise ungerecht und asozial. Das wollen wir ändern.

Wir plädieren für Massenaktionen gegen Autos. Die Politik und die Industrie, die den motorisierten Verbrennungsmotor hätscheln und heiligen, sind die primären Adressaten unserer Empörung.