

Ein gangbarer Weg

Die Verkehrswende bietet die Chance für ein neues regeneratives Wirtschaftsmodell, das die Fehler der Ära der fossilen Brennstoffe nicht wiederholt. Jetzt allein auf das E-Auto zu setzen, geht in die falsche Richtung. Zentral für eine gerechte Verkehrswende wäre, die Abhängigkeit vom Auto zu beenden, öffentliche Verkehrsmittel auszubauen und eine gesunde und aktive Fortbewegung wie Radfahren und Zufußgehen auch in den Städten zu fördern.

Text: Alejandro Gonzalez



Dass wir aus der Nutzung fossiler Brennstoffe aussteigen und über alternative Verkehrsmittel nachdenken müssen, liegt auf der Hand. Der derzeitige Vorstoß in Richtung Elektromobilität geht mit seinem Fokus auf private Fahrzeuge jedoch grundlegend in die falsche Richtung. Er trägt nicht dazu bei, die Klimakrise auf faire und gerechte Weise zu lösen. Zwar ist die Nutzung von Elektrofahrzeugen weitgehend emissionsfrei, doch richtet deren Produktion erheblichen Schaden an, insbesondere in den Ländern, in denen die Mineralien für die Batterien abgebaut werden. Die Produktion schädigt die Umwelt, verletzt die Rechte der lokalen Gemeinschaften und indigenen Völker in den Abbaubereichen und entlang der Lieferkette. Darüber hinaus üben Europa, die USA und China zunehmenden Druck aus, um sich kritische Rohstoffe zu sichern. Das macht die Situation noch einmal schlimmer.

Außerdem verschärft das Vorgehen des Westens und Chinas bei der Energie- und Verkehrswende auch globale Ungleichheiten. 94 Prozent aller Elektrofahrzeuge wurden im Jahr 2021 in China, Europa und den USA verkauft. Diese Regionen werden bis 2030 weiterhin mehr als drei Viertel dieses Marktes beherrschen. Im Jahr 2021 entfielen auch fast 90 Prozent der Produktionskapazität für Batterien auf diese drei Regionen, und dieser Anteil wird Prognosen zufolge bis 2031 auf über 95 Prozent steigen. Die Herstellung ist einer der lukrativsten Teile der Wertschöpfungskette für Lithium-Ionen-Batterien mit einem prognostizierten Umsatz von 121 Milliarden US-Dollar bis 2030. Den Löwenanteil davon erwirtschaftet eine Handvoll marktbeherrschender Unternehmen. Benchmark Minerals geht davon aus, dass die neun größten Unternehmen bis 2031 52 Prozent der Produktionskapazitäten kontrollieren werden. Die Hauptlast der negativen Auswirkungen tragen hingegen andere Regionen, vor allem im Globalen Süden.

◀ Die Quais de Seine in Paris wurden 2012 für Fußgänger und Radfahrer freigegeben. ▶



Wohlhabende Nationen beschaffen sich weiterhin Mineralien und Metalle innerhalb eines neokolonialen Wirtschaftsrahmens, in dem ressourcenreiche Länder bloße Rohstofflieferanten bleiben, um die Nachfrage und den nicht nachhaltigen Lebensstil im Globalen Norden zu befriedigen und zu garantieren. Viele dieser Länder haben selbst keinen Zugang zu den Technologien, die für den Abbau ihrer Bodenschätze gebraucht werden. Zusätzlich fehlt es ihnen an der notwendigen Infrastruktur und den finanziellen Mitteln, um die Verkehrswende im eigenen Land zu bewältigen.

Alarmierende Machtkonzentration bei einigen Unternehmen

Die staatliche Unterstützung für Hersteller von E-Fahrzeugen und Batterien verschärft die Ungleichheit weiter. In ihrem unerbittlichen Wettlauf um kritische Rohstoffe und wirtschaftliche Dominanz bei der Energiewende unterstützen China und der Westen ihre multinationalen Konzerne mit Steuergeldern in Form von Subventionen und Steuervergünstigungen. Deutschland etwa lässt staatliche Gelder in das Unternehmen Northvolt fließen, das Lithium-Ionen-Batterien für Elektroautos und zur Energiespeicherung

entwickelt und produziert. Eine solche Politik stärkt die Dominanz westlicher und chinesischer Großkonzerne und führt zu einer alarmierenden Machtkonzentration bei einigen wenigen Unternehmen. Die Unternehmen wandeln so öffentliche Gelder in private Gewinne um und wälzen zugleich die negativen Folgen der Gewinnung und Herstellung von Rohstoffen auf die lokale Bevölkerung, Arbeitnehmer*innen und die Umwelt ab.

Dass der weltweite Fahrzeugbestand (einschließlich Benzin- und Dieselfahrzeuge) trotz der Einführung von E-Fahrzeugen voraussichtlich weiter wachsen wird (von 1,6 Mrd. im Jahr 2022 auf 1,7 Mrd. im Jahr 2030), ist Anlass zu weiterer Sorge. Angesichts dieser kontinuierlichen Zunahme ist es sehr unwahrscheinlich, dass der Verkehrssektor seine Emissionen so reduzieren wird, dass die globale Erwärmung unter der 1,5°- oder sogar unter der 2°-Schwelle gehalten werden kann.

Öffentlichen Nahverkehr und aktive Fortbewegung fördern

Bisher haben wir es versäumt, gegen nicht nachhaltigen Energie- und Rohstoffverbrauch vorzugehen. Darin liegt der Kern der Klimakrise. Erstaunlicherweise ist nun auch der Übergang zu sauberer Energie und nachhaltigem Verkehr von genau den gleichen, nicht nachhaltigen Produktions- und Konsummustern geprägt.

Zentral für eine gerechte Verkehrswende wäre der Ausbau sauberer und effizienter öffentlicher Verkehrsmittel. Auch müsste dafür gesorgt werden, dass weniger und kleinere Autos auf den Straßen fahren. Das International Transport Forum (ITF), eine zwischenstaatliche Organisation mit 64 Mitgliedsländern, warnt davor, zu stark auf E-Fahrzeuge als Lösung für die Dekarbonisierung des Verkehrswesens zu setzen, und betont, wie dringend erforderlich es ist, die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren.

Nach Angaben des ITF lassen sich die Emissionen des städtischen Verkehrs (die 40 Prozent der Emissionen des gesamten Personenverkehrs ausmachen) bis 2050 um 80 Prozent senken, und zwar durch ein ganzes Bündel an Maßnahmen, das den Individualverkehr verringert und den öffentlichen Verkehr fördert. Damit würde die Dominanz der Autos im städtischen Raum zugunsten öffentlicher und aktiver Fortbewegung mit dem Bus, dem Rad oder zu Fuß zurückgedrängt. Dazu gehört auch, dass Autofahrer*innen die tatsächlichen Kosten für das Parken und Fahren tragen und gemeinsam genutzte Mobilitätsdienste wie Carsharing und Fahrgemeinschaften eingeführt werden. Auch der Bericht des Weltklimarates (IPCC) betont in seiner Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger*innen, wie wichtig es ist, dass Städte den öffentlichen Nahverkehr und die aktive Fortbewegung fördern.

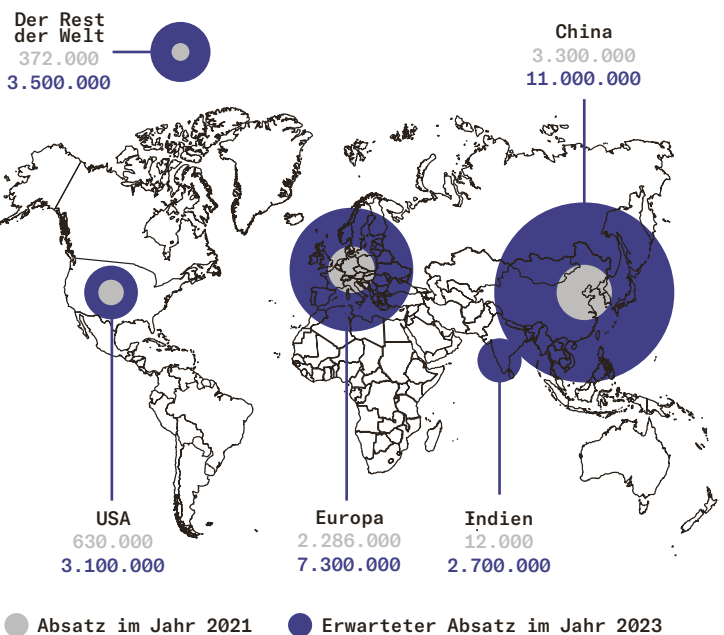
Die Kreislaufwirtschaft ehrgeiziger antreiben

Mit der Batterieverordnung und anderen Rahmenbedingungen für die Verringerung des Rohstoffverbrauchs macht die EU zwar Fortschritte in Richtung einer Kreislaufwirtschaft, doch sie sind zu klein und nicht weitreichend genug. Umweltorganisationen drängen auf ehrgeizigere Ziele, um den Rohstoffverbrauch deutlich zu senken. Weniger und kleinere E-Fahrzeuge und erhebliche Fortschritte bei der Wiederverwertung und -verwendung von Materialien



Diese fünf Länder produzierten im Jahr 72,9 Prozent des weltweiten Nickelbedarfes.

Quelle: USCG Mineral Commodity Summaries 2022



Der Absatz von Elektrofahrzeugen wird sich in zehn Jahren voraussichtlich vervierfachen.

Quelle: IEA Global EV Data Explorer (stated policies scenario)

könnten zwar den Mineralienbedarf wesentlich verringern, doch sie werden weltweit in gewissem Maße weiter nachgefragt werden. Damit sich die vom Rohstoffsektor verursachten Schäden der Vergangenheit nicht wiederholen, sind durchdachte und wirksame Gesetze zur Wahrung der Menschenrechte und zu den ökologischen Sorgfaltspflichten von Unternehmen unerlässlich. Solche Gesetze müssen verbindlich sein, sie müssen Unternehmen zur Rechenschaft verpflichten und zugleich den Geschädigten angemessene Rechtsmittel gewähren. Nur so kann ein gerechter Übergang zu einer klimaneutraleren Mobilität erreicht werden.

Abkehr von den Anreizen, die den Elektroauto-Boom fördern

Damit alle Länder von einem sauberen und nachhaltigen Verkehr profitieren können, muss die internationale Gemeinschaft eine umfassende Strategie entwickeln, die das globale Wohlstandsgefälle verringert. Auch wenn das Problem weit über Elektroautos hinausgeht: Wenn sich dieser Markt so weiterentwickelt wie bisher und nur einige wenige Länder und multinationale Konzerne den Ressourcenverbrauch dominieren und die Nachfrage immer weiter in die Höhe treiben, bleibt der Abbau globaler Ungleichheiten, zu dem sich alle Länder im Rahmen der Agenda 2030 und ihren Zielen nachhaltiger Entwicklung (SDGs) verpflichtet haben, ein unerreichbarer Traum. Ein Paradigmenwechsel weg vom ständig wachsenden individuellen Autoverkehr erfordert ein ganz neues Wirtschaftsmodell und eine Abkehr von den Anreizen für Unternehmen, die den Elektroauto-Boom fördern.

Weder der Westen noch China dürfen für ihre Verkehrswende Ausbeutung und Missachtung der Menschenrechte in den Abbauländern der dafür nötigen Rohstoffe tolerieren. Stattdessen müssen sie sich darauf konzentrieren, zukünftig mit weitaus weniger und kleineren Fahrzeugen unterwegs zu sein. Die Verkehrswende bietet die Chance für ein neues Wirtschaftsmodell, das die Fehler der Ära der fossilen Brennstoffe nicht wiederholt und lokale Gemeinschaften und die Umwelt nicht schädigt. Sie bietet eine Gelegenheit, auf eine regenerative Wirtschaft hinzuarbeiten und eine extraktivistische, auf Abbau, Ausbeutung und Machtkonzentration basierende Wirtschaftsweise hinter sich zu lassen.

Alejandro Gonzalez ist Forscher und Aktivist beim Climate-Justice-Team von SOMO. Sein Fokus liegt auf Rohstoffen, Lieferketten, der Energiewende und der Verantwortung von Unternehmen. Er verfügt über weitreichende Erfahrung in der Erforschung von Lieferketten über mehrere Branchen hinweg, wie etwa in den Bereichen Bergbau, Batterien, Kraftfahrzeuge, Verbraucherelektronik und erneuerbare Energietechnologien.