

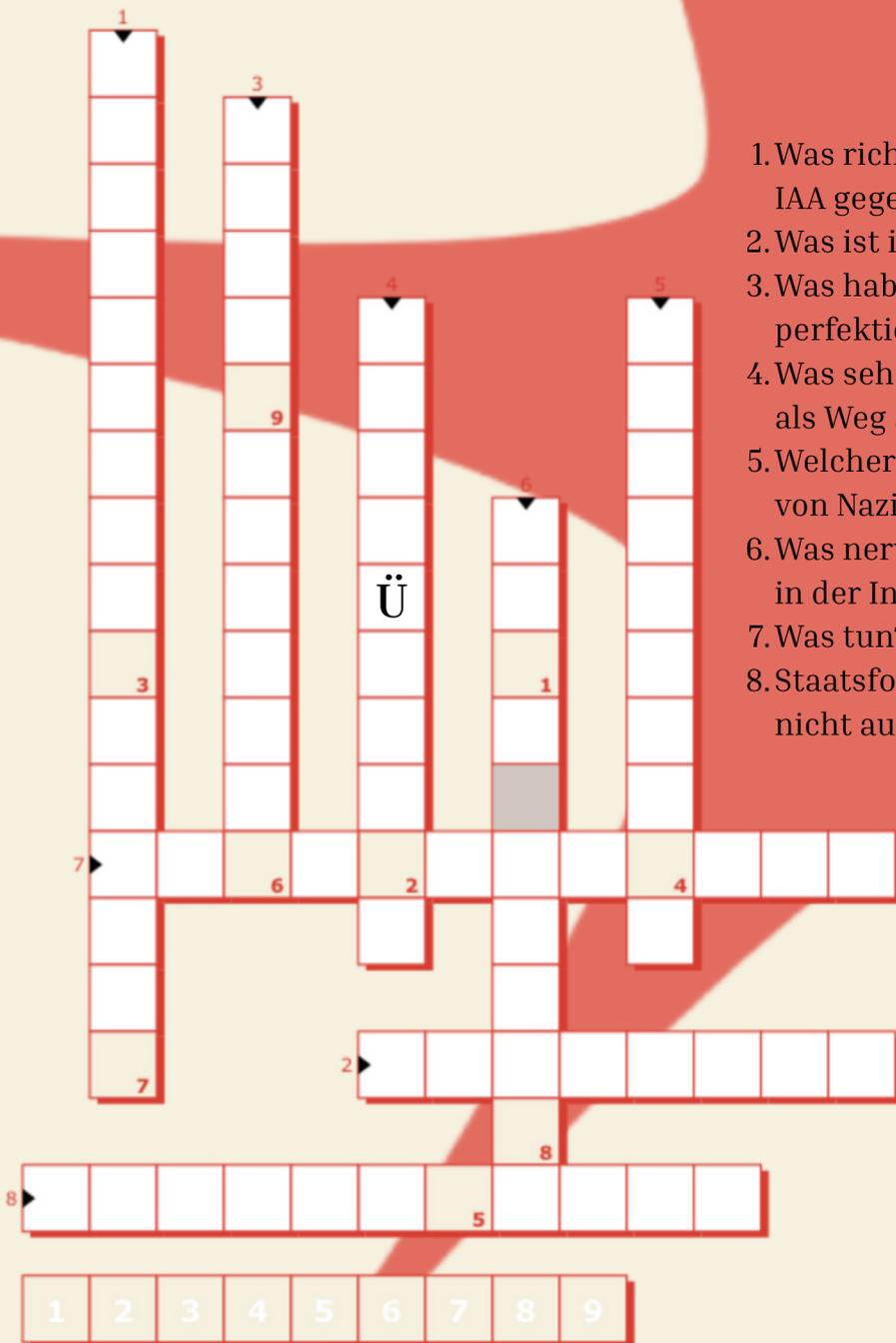
**KRISE GEBRACHT
PROFITE GEMACHT**



Autokonzerne enteignen!



**ZEITUNG
GEGEN DIE IAA**



1. Was richtet das KVR während der IAA gegen Proteste ein?
2. Was ist im Kapitalismus Pflicht?
3. Was haben Autokonzerne perfektioniert?
4. Was sehen die Eigentümer*innen als Weg aus der Krise?
5. Welcher Automobilkonzern wurde von Nazis gegründet?
6. Was nervt jede IAA Münchner*innen in der Innenstadt?
7. Was tun?
8. Staatsform dessen Wirtschaftsform nicht auf Profit basiert?

V.i.S.d.P: Franz Beck,
St. Martin Straße 3, München

IMPRESSUM

Kontakt: Ihr erreicht uns unter
antikapitalistisches-klimatreffen@riseup.de

EIGENTUMSVORBEHALT

Nach diesem Eigentumsvorbehalt ist die Zeitung so lange Eigentum des/der Absender:in bis sie der/dem Gefangenen persönlich ausgehändigt worden ist. „Zur-Habe-Nahme“ ist keine persönliche Aushändigung im Sinne des Vorbehalts. Wird die Zeitung der/dem Gefangenen nicht persönlich ausgehändigt, ist sie dem/der Absender:in unter Angabe des Grundes der Nichtaushändigung zurückzusenden.

INHALTSVERZEICHNIS

Was ist die IAA?	4
Die aktuelle Krise der Autoindustrie: Gewinne für wenige, Unsicherheit für viele	6
Klimakrise und Kapitalismus: Gewinn auf Kosten der Erde?..	8
Sind E-Autos die Lösung?.....	10
Karossen, Kapital, Kriegsverbrechen: Das verborgene NS- Erbe der deutschen Autoindustrie	12
Im VW an die Front - wie die Autoindustrie in den Kriegsmodus schaltet	14
Deutschland und die Autoindustrie: Wer sitzt eigentlich am Steuer?.....	16
Was tun?	18

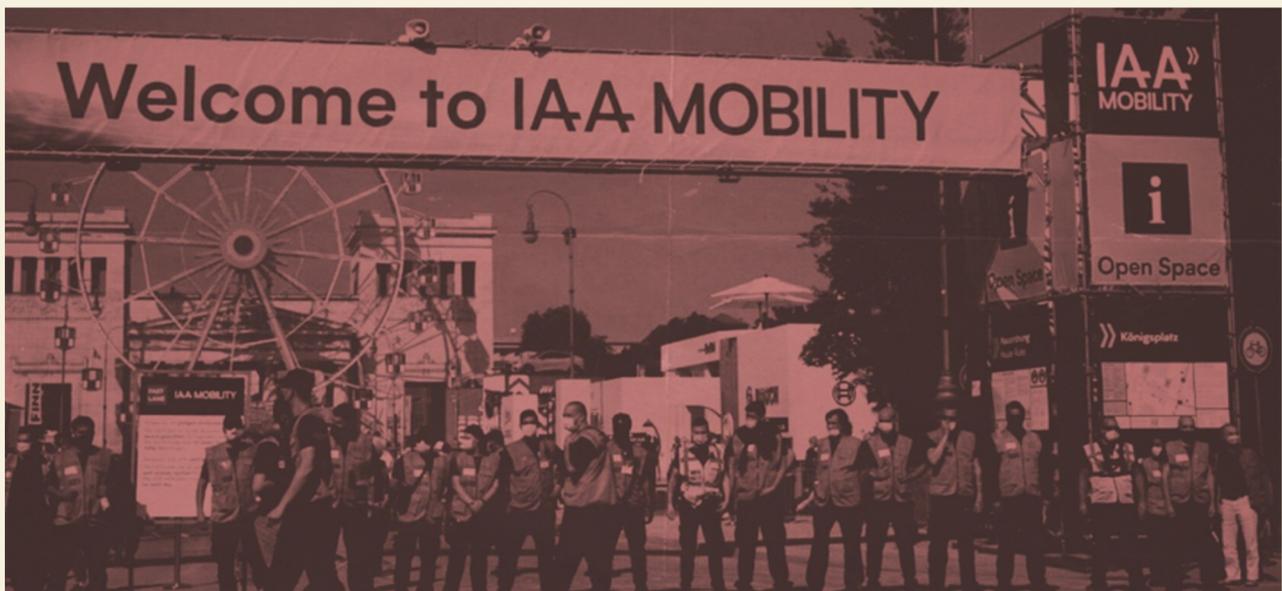


Was ist die IAA und was ist das Problem mit ihr?

Diesen Sommer ist es endlich wieder soweit! Die IAA, die Internationale Automobilausstellung vom Verband der Automobilindustrie (VDA), kommt vom 9.-14. September ein weiteres Mal nach München. Sie besteht aus einer Fachmesse auf dem Messegelände und öffentlich zugänglichen "Open Spaces" in der Münchner Innenstadt. Und das, während der Verkehrssektor in Deutschland nach wie vor fast unverändert zu viele Treibhausgase ausstößt, Autokonzerne die ökologische Wende verpassen und von Kriegen profitieren.

Doch worüber regen wir uns eigentlich seit Jahren auf? Ein paar Autos mehr oder weniger, die in der Öffentlichkeit herumstehen - macht das wirklich noch einen Unterschied? Ist es so schlimm?

Nach einer Woche ist der Spuk wieder vorbei und alles so wie zuvor. Dazu wird uns immer wieder nahegelegt, dass wir als Münchner:innen auch von der IAA profitieren. Wir arbeiten in den Autokonzernen, auf der Messe, in Hotels und hätten dadurch ja auch etwas vom Wohlstand des Autostandorts München. Wenn man dafür alle zwei Jahre Umwege fahren muss, sei das doch ein "Luxusproblem", heißt es aus der CSU. Doch diese Beschreibung verharmlost das Problem. Es geht im Kern nicht um ein paar Autos mehr in der Innenstadt. Es geht um eine massive Werbeveranstaltung für eine Branche, die uns allen mehr schadet als nützt und deren Produkte die Klimakrise immer weiter vorantreiben.



Warum in München?

Die IAA fand lange in Frankfurt statt, bis es aufgrund schwindender Besucher- und Ausstellerzahlen nach anhaltenden Protesten zu einer Neuausschreibung und einer Überarbeitung des Konzepts kam. Dieses Rennen um die Ausschreibung gewann schließlich die Stadt München mit

dem Versprechen, der IAA einen Großteil der Münchner Innenstadt zu überlassen. Vor allem die CSU, SPD und FDP freuten sich massiv über die "große Ehre", die IAA ausrichten zu dürfen und stimmten gemeinsam mit den Grünen für die IAA in München.

Sowohl die Entscheidung für die IAA in München als auch für die Open Spaces in der Innenstadt wurde in nicht-öffentlichen Sitzungen über die Köpfe der betroffenen Anwohner:innen und Bezirksausschüsse hinweg getroffen.

Die IAA möchte sich seit 2021 nicht mehr nur als Automesse, sondern als Messe für grüne und zukunftsfähige Mobilität allgemein präsentieren und aus der IAA Pkw wurde die IAA mobility. Vor allem die Open Spaces sollen als buntes Angebot für alle zu diesem Image beitragen - mit Street Food, Livemusik und Kinderprogramm. Doch auch wenn alibimäßig "grüne" Mobilität wie Lastenräder, E-Bikes, E-Scooter etc. präsentiert werden und es ein Unterhaltungsprogramm gibt, ist ganz klar, worum es im Kern geht: massive Werbung für die Autoindustrie und ihre Flotte aus stetig wachsenden Luxus-SUVs. Diese werden in auffälligen Pavillons ausgestellt, während Konzernlogos das Stadtbild prägen. Zudem sank die Zahl an ausgestellten Fahrrädern 2023 gegenüber 2021 sogar und auch alternative Angebote wie der Mobilitätskongress wurden von der Stadt mittlerweile eingestampft. Wie 2021 soll auch dieses Jahr der historisch bedeutsame Odeonsplatz als Ausstellungsfläche verwendet werden. Nach deutlicher Kritik an der gewerblichen Vereinnahmung war der Platz 2023 ausschließlich für ein bürger:innenorientiertes Programm vorgesehen.

Jetzt wird er erneut den Autoausstellern zur Verfügung gestellt. Die Open Spaces dehnen sich dieses Mal vom Königsplatz bis zur Universität und zum Marienplatz aus. Außerdem ist klar, dass uns dieses Event noch mindestens drei weitere Male bis 2031 bevorsteht. Den Autokonzernen wird hier, mehr oder weniger kostenlos, die komplette Innenstadt zur Verfügung gestellt. Denn die Stadt bekommt lediglich 30 Cent pro Tag und Quadratmeter für diese Flächen - ein Preis, von dem Mieter:innen in München nicht mal zu träumen wagen. Auf der anderen Seite verlangt der VDA von den Ausstellern 593 Euro für den Zeitraum der Messe pro Quadratmeter und einen Kommunikationsbeitrag von 1250 Euro.



Wie wichtig die IAA für die Stadt und die Autokonzerne ist, zeigt sich auch am massiven Polizeiaufgebot in der ganzen Stadt. Und so kommt es während der Messe immer wieder zu Polizeigewalt und Kontrollen gegenüber Aktivist:innen oder Menschen, die vermeintlich so aussehen, sowie zu Einschränkungen der Versammlungsfreiheit.

IN DIESER ZEITUNG WOLLEN WIR AUSFÜHREN, WARUM WIR DIE IAA UND DIE DAHINTERSTEHENDEN AUTOKONZERNE KRITISIEREN, WAS UNSERE PERSPEKTIVEN FÜR GUTE MOBILITÄT SIND UND WAS ZU TUN IST, UM DIE KLIMAKRISE ZU BEKÄMPFEN!

Gewinne für wenige, Unsicherheit für viele – Die aktuelle Krise der Autoindustrie

Die Automobilindustrie ist seit Jahrzehnten das Rückgrat der deutschen Wirtschaft. Kein anderer Industriebereich erzielt so hohe Umsätze und Exporte. Rund Fünf Millionen Beschäftigte hängen direkt oder indirekt von der Autobranche ab. Damit arbeiten in Deutschland so viele Menschen in der Autoindustrie wie in ganz Europa zusammen. Von der Politik genießt die Branche massiven Rückhalt, der in den letzten Jahren durch Subventionen, Steuererleichterungen und Abwrackprämien sichtbar wurde. Diese herausgehobene Stellung macht die aktuelle Krise umso folgenreicher.

Denn in der Krise steckt die Branche zweifellos. Seit Jahren stagniert das Wachstum, der Absatz schrumpft. Seit 2019 wurden rund 100.000 Arbeitsplätze abgebaut, allein im letzten Jahr ging der weltweite Absatz deutscher Autos um rund neun Prozent zurück. Zur Sicherung ihrer Profitabilität reagieren viele Unternehmen wie Volkswagen mit radikalen Kürzungen: So plant VW, in den nächsten Jahren 35.000 weitere Stellen abzubauen, knapp ein Viertel der gesamten Belegschaft.

Keine Mobilitätswende in Sicht

Dabei war die Entwicklung absehbar. Branchenexpert:innen prophezeien seit mehreren Jahren, dass sich E-Autos weltweit durchsetzen werden - nicht nur aufgrund der Klimakrise, sondern weil sie langfristig günstiger sind. Die nötigen Investitionen in den Aufbau von konkurrenzfähiger E-Autoproduktion wurden trotzdem nicht getätigt. Die Produktion von kleineren, billigen Modellen wurde stark reduziert.

Doch was sind die Gründe für die aktuelle Krise und den allgemeinen Rückgang an Verkäufen? Seit den 1990er-Jahren war China einer der wichtigsten Absatzmärkte der deutschen Hersteller. Volkswagen beispielsweise exportierte rund ein Drittel seiner Fahrzeuge dorthin. Inzwischen dominieren allerdings chinesische Hersteller wie BYD und Nio den lokalen Markt mit preisgünstigen Elektroautos für die breite Bevölkerung.

Deutsche Hersteller haben es hingegen lange versäumt, ausreichend in solche Modelle zu investieren. Stattdessen wurden seit Jahren Luxus-SUVs priorisiert und weiterhin am Verbrenner festgehalten. Diese Strategie wurde von der Politik gestützt - etwa durch die kürzlich beschlossene Bruttopreisbremse für E-Autos, die faktisch vor allem Luxusmodelle fördert. Dieser Fokus auf hochpreisige Fahrzeuge als kurzfristige Strategie zur Gewinnmaximierung rächt sich nun.



Doch die Probleme der Autoindustrie gehen weit über kurzfristige Absatzschwächen und fehlende technische Innovationen hinaus. Hinter der aktuellen Krise steht eine tiefer liegende Dynamik. Die Unternehmen sind gezwungen, ständig mehr Gewinne zu erzielen, um gegen die Konkurrenz zu bestehen. Diese Logik führt zu einem Zielkonflikt: Einerseits müssten sie investieren, um langfristig zukunftsfähige Produkte wie bezahlbare Elektroautos zu entwickeln.

Andererseits bevorzugen sie kurzfristig lukrative Luxusautos mit höheren Gewinnmargen, weil sie auf schnelle Rendite angewiesen sind.

Diese Mechanismen verhindern eine Produktion nach Bedürfnissen. Der Markt ist zunehmend gesättigt - Abwrackprämien und Subventionen ändern nichts daran, dass immer weniger Menschen in der Lage oder bereit sind, teure Neuwagen zu kaufen.

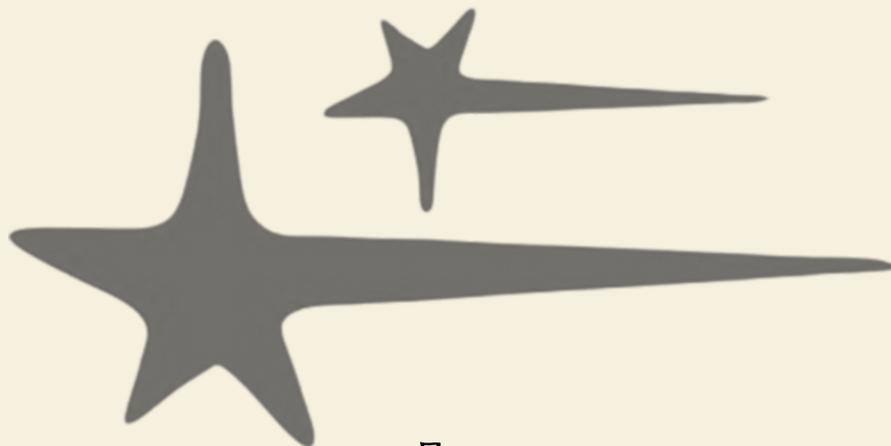
DIE KRISE TRIFFT ALLE - AUSSER DIE, DIE SIE VERURSACHT HABEN

Von diesen Problemen bekommen die Eigentümer:innen und Aktionär:innen wenig zu spüren. VW, BMW und Mercedes-Benz haben in den „Krisenjahren“ von 2019 bis 2023 ganze 52 Milliarden Euro Dividenden an Aktionär:innen ausgeschüttet. 2024 wurden 46 Milliarden Euro an Dividenden (Rekordhöhe) ausgeschüttet - eine Steigerung um 24%. Das zeigt: Für diese Menschen funktioniert der aktuelle Kurs noch ziemlich gut.

Wen es stattdessen trifft, sind die Beschäftigten der Autokonzerne. Viele müssen um ihren Arbeitsplatz bangen.

Doch selbst wer nicht gekündigt wird, hat weniger Geld in der Tasche. Nachdem der Haustarifvertrag von VW neu verhandelt wurde, heißt es für die tausenden Beschäftigten: bis 2027 keine Lohnerhöhungen. Und auch zuvor verhandelte Erhöhungen werden bis 2030 ausgesetzt. Durch die jährliche Inflation gibt es also immer weniger Reallohn für die Beschäftigten. Auch Urlaubsboni wurden gestrichen. Noch extremer leiden Arbeiter:innen in Leiharbeit, Minijobs und ähnlich prekären Beschäftigungsverhältnissen, oder in der Lieferkette. Die Krise wird auf ihrem Rücken ausgetragen.

WIR SEHEN ALSO, WÄHREND DIE EIGENTÜMER:INNEN IMMER REICHER WERDEN, KÄMPFEN DIE BESCHÄFTIGTEN MIT DEM SOZIALEN ABSTIEG. FÜR DIE KURZFRISTIGEN PROFITE MÜSSEN AM ENDE DIE MENSCHEN AUFKOMMEN, DIE DIESE ERWIRTSCHAFTET HABEN.



Klimakrise und Kapitalismus: Gewinn auf Kosten der Erde?

Die Klimakrise steht nicht kurz bevor - wir sind bereits mittendrin. 2024 hatte sich die Welt um 1,6 Grad Celsius im Vergleich zum vorindustriellen Durchschnitt erhöht, im selben Jahr gab es laut WHO in Europa etwa 175.000 Hitzetote. Naturkatastrophen wie Stürme und Überflutungen haben sich seit 1999 mehr als verdoppelt und ebenso die Wahrscheinlichkeit, durch sie vertrieben zu werden. Sie zerstören Lebensgrundlagen – und kosten weltweit Menschenleben.

Ungleichheit und Klimakrise bedingen sich gegenseitig: Während Marginalisierte und Unterdrückte stärker unter ihr leiden und Super- bzw. Überreiche sie besonders zu verantworten haben, hat die Klimakrise Ungleichheit gleichzeitig um ein Viertel erhöht.

Allen voran sind Menschen in Subsahara-Afrika, Südasien und Lateinamerika betroffen. Nicht nur aufgrund der geografischen Lage sind die Folgen der Klimakrise dort besonders dramatisch. Zusätzlich hat der globale Süden aufgrund

der jahrhundertelangen und immer noch anhaltenden Ausbeutung durch den globalen Norden oftmals wenig Möglichkeiten, Schutzmaßnahmen zu treffen. So sterben Menschen dort deutlich häufiger an den Folgen der Klimakrise als in reichen Ländern, obwohl diese die Krisen zu verantworten haben. Eines der wohl schlimmsten jüngeren Ereignisse ist die Überschwemmung eines Drittels von Pakistan 2022, durch die 33 Millionen Menschen obdachlos wurden, aber auch die lang anhaltenden Dürren und damit Hungersnöte im Horn von Afrika. Wie existenziell die Klimakrise werden könnte, zeigt die PNAS-Studie von 2020: Fast ein Drittel der Erde könnte bis 2070 zu Todeszonen werden, die womöglich 1 bis 3,5 Milliarden Menschen vertreiben könnten, also bis zu 40% der jetzigen Weltbevölkerung. Doch statt Klimaflucht als Fluchtursache anzuerkennen, rüsten sich die reichen Staaten zu faktischen Festungen auf, um Schutzsuchende abzuweisen.

Klimakrise global – Verantwortung lokal

Immer wieder wird die Klimakrise auf individuelles Konsumverhalten zurückgeführt: Wir würden angeblich zu viel Fleisch essen, zu viel Auto fahren, zu viel Plastik verwenden.

Selbst wenn wir uns auf dieses Argument einlassen, stellt sich die Frage, wer konsumiert eigentlich übermäßig? Es ist der Lebensstil der Superreichen, der das Klima massiv belastet – mit Yachten, Privatjets und Villen. In nur 90 Minuten verursacht einer der 50 reichsten Menschen der Welt so viel CO₂ wie eine Durchschnittsperson im ganzen Leben.

Trotzdem ist es grundfalsch, die Debatte auf Konsum zu verengen. Denn nicht nur durch ihren Luxuskonsum, sondern vor allem

durch ihre Aktien an fossilen Konzernen und ihre Vorstandsposten üben Superreiche Macht über die wirtschaftliche Gestaltung aus und das in der Regel auf dem Rücken des Rests der Bevölkerung. Ob überdimensionierte SUVs produziert und vermarktet werden oder Busse für den ÖPNV, liegt eben nicht in der Hand der meisten Menschen. Sie müssen aber die Zeche zahlen, wenn klimaschädigende Mobilität die Norm bedeutet. Die eigentliche Frage lautet also: Wie wird produziert und wer entscheidet darüber, was produziert wird? Doch während die Enteignung von Konzernen für das Gemeinwohl eine skandalöse Idee sein soll, stehen Enteignungen (und Entwaldungen) für den

Straßenbau an der Tagesordnung. Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist mit teuren Tickets, unzuverlässigen Zügen, Schienenrückbau und unzähligen Straßen darauf ausgelegt, dass Menschen auf das Auto angewiesen sind.

Diese systematische Abhängigkeit im Profitinteresse der Autokonzerne schadet dem Klima enorm: 20% des deutschen CO₂-Ausstoßes kommen aus dem Verkehr. Eine Veränderung dessen ist auch nicht in Sicht. Seit 1990 hat der Verkehrssektor seinen Ausstoß um gerade einmal 10% verringert. Und das ist nur ein Teil der CO₂-Emissionen, den die Autokonzerne zu verantworten haben. Auch die Produktion von Autos und der Export treiben ihre Bilanz nach oben. Um diesen und ähnliche Skandale zu verschleiern, wird viel Geld in Propaganda-

Märchen gesteckt: Die Umweltzerstörungen mit ihren Toten und ihrer Verelendung wären die Schuld der Konsument:innen, die es ja nicht anders wollten. Die Superreichen würden ja unser Dasein finanzieren. CO₂-Kompensation könnte diese Form des Wirtschaftens ausgleichen. All das ist falsch. Der Klimakrise liegt die kapitalistische Produktionsweise zugrunde. Ohne diese Aufteilung in eine besitzende und eine lohnabhängige Klasse, ohne ewiges Wachstum, ohne Profitstreben über Bedürfnisorientierung und ohne nach privaten Interessen organisierte Ressourcen würden unsere Lebensgrundlagen nicht zerstört werden. Wenn die Menschheit eine klimagerechte Zukunft und damit unzählige Leben retten will, dann muss sie an den Wurzeln des Problems ansetzen: dem Kapitalismus.



Sind E-Autos die Lösung?

Die Automobilkonzerne haben Greenwashing perfektioniert. Um der Kritik, sie bewerben umweltschädliche Mobilität, den Wind aus den Segeln zu nehmen, stehen seit einigen Jahren neben den protzigen Verbrenner-SUVs auch protzige Elektro-SUVs auf der IAA. So einfach wird aus einer "Automesse" eine zukunftsfähige "Mobilitätsmesse". Dabei ist es reine Augenwischerei im Interesse der Verkaufszahlen, Elektroautos als die Lösung für unsere Mobilität in Zeiten der Klimakrise zu bezeichnen. Denn E-Autos sind keinesfalls klimaneutral. Die Herstellung der Autos verbraucht jede Menge CO₂, besonders die Produktion der Batterie. Und auch der Strom, den E-Autos zum Fahren verbrauchen, ist nicht nachhaltig. Ein durchschnittlicher elektrischer Mittelklassewagen verursacht in Deutschland heutzutage erst nach etwa 50.000 Kilometern weniger CO₂-Emissionen als ein vergleichbarer Benziner. Je größer das Auto, desto größer die Batterie und der Stromverbrauch. Einen E-SUV wie den EQS 450 4matic von Mercedes mit einer Batterie von rund 700 kg und einer Gesamtmasse von 2,8 Tonnen als umweltfreundlich zu deklarieren, ist absurd.

Die Batterie ist nicht nur CO₂-intensiv, sie braucht auch jede Menge Rohstoffe. Weltweit gibt es ca. 1,5 Milliarden Autos. Diese einfach durch E-Autos zu ersetzen, ist schlicht unmöglich. Denn die Rohstoffe sind nur begrenzt verfügbar. Bei essentiellen Metallen wie Lithium, Kobalt, Kupfer, Graphit und Nickel wird die weltweite Förderung laut Studien bei starker Elektrifizierung nicht ausreichen. Zwar gibt es im Erdmantel genug Erz, doch der Kosten- und Energieaufwand für neue Projekte steigt, während die soziale Verträglichkeit sinkt, da bereits erschlossene Vorkommen schwinden.



Außerdem werden genau diese Ressourcen für wichtigere Achsen der Klimaneutralität gebraucht: für Solarpanels, Windräder und Energiespeicher. Wenn der reiche Westen also die Märkte der Welt leer kauft, damit hier jede:r in einem E-Panzer wie dem Cyber Truck durch die Innenstadt fahren kann, wird die Energiewende für ärmere Staaten immer teurer und schwieriger zu realisieren. Zusätzlich werden diese Metalle unter teils verheerenden Bedingungen für Mensch und Natur gefördert. Für die Produktion von Nickel werden in Indonesien und auf den Philippinen große Regenwaldgebiete abgeholzt und Wasser verunreinigt. Der Abbau von Kobalt im Kongo destabilisiert die Region und führt zu Gewalt, denn bewaffnete Gruppen kämpfen um das lukrative Geschäft und setzen Kinderarbeit ein. Rund 20% des Kobalts stammen aus solchen unsicheren Minen. Die Extraktion von Lithium aus Salzwasser in einer chilenischen Wüste verbraucht extrem viel Wasser und schadet dem dortigen Ökosystem.





Lithiumabbau in Serbien

Auch hier in Europa gefährdet der Lithiumabbau Mensch und Natur. Im serbischen Jadar-Tal soll auf 200 Quadratkilometern eine der größten europäischen Lithiumminen entstehen. Der Megakonzern Rio Tinto wird dabei aktiv von der EU unterstützt, die das Projekt als "strategisch wichtig" einstufte. Auch deutsche Konzerne profitieren durch Investitionen am Raubbau und gerade die Automobilkonzerne hoffen auf saftige Profite durch das billige Lithium. Währenddessen warnen unabhängige Wissenschaftler:innen vor den Umweltschäden. Bereits jetzt sei das Grundwasser durch Testbohrungen arsen-, bor- und lithium-verunreinigt. Bei einer Flut, wie sie dort 2014 bereits stattfand, könnten giftige Stoffe der zukünftigen Mine große Landstriche zerstören. Und nicht nur das, Menschen werden auch zwangsumgesiedelt für das Projekt und es geht jede Menge Ackerland von mehrheitlich armen Bäuer:innen verloren. Die Serb:innen wehren sich daher. In Protestaktionen blockierten 2024 zehntausende Menschen Straßen und Bahnhöfe in Belgrad. Umweltaktive und Anwohner:innen kämpfen gegen das, was sie den Versuch der EU nennen, Serbien zur Rohstoffkolonie zu machen. Dabei setzt der Staat auch heftige Repression ein, die von Menschenrechtsaktivist:innen kritisiert wird. Der EU und den Automobilkonzernen sind sowohl die Umweltzerstörung, als auch die Menschenrechtslage egal. Denn das Lithium braucht es, damit durch E-Autos Profit generiert werden kann.

Dabei stehen die wertvollen Autos im Durchschnitt ganze 23 Stunden am Tag ungenutzt herum. Öffentliche Verkehrsmittel wie E-Busse sind dagegen viel effizienter in der Ressourcen- und Energienutzung. Städte, deren Mobilität hauptsächlich auf ÖPNV und Radverkehr beruhen, hätten nicht nur eine höhere Lebensqualität, sie wären auch die klimaschonende und tatsächlich zukunftsfähige Alternative zur Autostadt. Und auch wenn sich umweltfreundlichere Batterietechnologien am Horizont abzeichnen – etwa Natriumbatterien – ist damit das Grundproblem nicht gelöst. Es ist erstens anzuzweifeln, dass diese in wenigen Jahren effizient genug sind, um Autos genauso weiter betreiben zu können wie bisher. Zweitens lösen auch andere Effizienzsteigerungen nicht zwangsweise ökologische Probleme. Denn durch sogenannte Rebound-Effekte bleibt der tatsächliche Umweltvorteil fraglich: Wird beispielsweise eine neue Batterie leichter und günstiger, werden die Autos oft wieder größer, schwerer oder leistungsstärker, um die Konkurrenz im Wettbewerb zu überbieten. Klar ist, E-Autos wird es an bestimmten Stellen in einer klimagerechten Zukunft geben müssen, eingebettet in

ökologische Infrastruktur. Besonders gebraucht werden sie wohl auf dem infrastrukturarmen Land von bestimmten Berufsgruppen oder Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Hier sind E-Autos sinnvoller als Verbrenner. Aber um den Klimawandel weltweit zu bekämpfen, muss die Devise lauten: so wenig E-Autos wie möglich! Und wenn, dann sollten sie klein und nicht übermotorisiert sein, wie es die Luxusfahrzeuge sind, die auf der IAA ausgestellt werden. Die Mobilitätswende scheitert nicht an mangelnden Alternativen. Mobilität jenseits des Profithungers der Autokonzerne hätte realistische Möglichkeiten, sozialer und klimafreundlicher zu sein. Kostenloser, zuverlässiger, breit ausgebauter ÖPNV wäre in einem reichen Land wie Deutschland einfach realisierbar. Öffentlich finanzierte Car-Sharingskonzepte und überall verfügbare Fahrräder wären weitere Perspektiven. Die deutschen Autokonzerne haben riesige Produktionskapazitäten. Würden diese nicht im Profitinteresse der Eigentümer:innen verwendet werden, sondern unsere Bedürfnisse in den Vordergrund stellen, wäre die Mobilitätswende ein Leichtes.

Karossen, Kapital, Kriegsverbrechen: Das verborgene NS-Erbe der deutschen Autoindustrie

Kein Land pflegt einen so starken Autokult wie Deutschland – was den Amerikanern die Waffen, sind den Deutschen die Autos. Und das ist kein Zufall. Die Wurzeln dieser automobilen Leidenschaft reichen in die Zeit des Nationalsozialismus zurück, als der NS-Staat und die deutsche Autoindustrie eine Allianz eingingen, die bis heute nachwirkt

Aufstieg im Gleichschritt: der Schulterschluss von Autokapital und Nazis

Anfang der 1930er Jahre lag die deutsche Autoindustrie infolge der Weltwirtschaftskrise am Boden. Produktionszahlen und Beschäftigung sanken dramatisch, zahlreiche Hersteller gingen pleite, nur wenige überlebten durch Fusionen und Notverkäufe. Das Auto galt als Luxusspielzeug – gerade einmal ein Prozent der Deutschen besaß damals ein eigenes Fahrzeug. Das änderte sich mit Hitlers Machtübernahme 1933. Die Nazis inszenierten das Auto als Symbol der „Volksgemeinschaft“ und präsentierten sich selbst damit als starke Modernisierer. Die laut Hitler „wohl wichtigste Industrie“ wurde zur nationalen Priorität und mit milliardenschweren Förderprogrammen unterstützt. 1934 verkündete Hitler auf der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung (IAMA, heute IAA) den Bau eines „Volkswagen für alle“ (1937 gründeten die Nazis Volkswagen) und kündigte ein „groß angelegtes Straßenbauprogramm“ an (daraus wurde später die Autobahn).



FUN FACT:



Als Teil dieser Maßnahme wurden damals sämtliche Tempolimits aufgehoben – auch innerorts. Die Folge: Die Zahl der Verkehrstoten stieg enorm an.

Die Autoindustrie entwickelte sich zum Prestigeprojekt des Nazi-Regimes. Die Produktion stieg rasant an: Zwischen 1932 und 1938 versechsfachte sich die Zahl der gebauten Pkw und auch die Zahl der Beschäftigten wuchs erheblich. Die „Silberpfeile“ von Daimler erzielten zahlreiche Geschwindigkeitsrekorde – Erfolge, die von der NS-Propaganda gezielt ausgeschlachtet wurden. Gleichzeitig waren diese Leistungen Teil einer verdeckten Aufrüstung: Daimlers Rennwagenmotor wurde später auch in Kampfflugzeugen verbaut.

Das Versprechen vom „Volkswagen für alle“ wurde nicht erfüllt. Die Massenmotorisierung blieb vorerst ein Traum. Bis Kriegsende rollten nur 630 Käfer vom Band und der „Volkswagen“ blieb für Millionen Sparer unerreichbar – produziert wurden in Wolfsburg stattdessen Panzer, Kübelwagen und Flugzeugmotoren. Und die Menschen bekamen statt einem Auto einen Platz im Schützengraben

Zwangsarbeit und Rüstung als Geschäftsmodell

Während des Zweiten Weltkriegs wurde die deutsche Autoindustrie zum zentralen Profiteur der Rüstungsproduktion und der NS-Zwangsarbeit. Unternehmen wie Volkswagen, Daimler-Benz, Auto Union (heute Audi) und BMW profitierten massiv vom staatlich organisierten Einsatz von Millionen Zwangsarbeitern, Kriegsgefangenen und KZ-Häftlingen, die oft mehr als ein Drittel der Belegschaft ausmachten und unter brutalen Bedingungen in firmeneigenen Lagern und KZ-Außenstellen wie z.B. bei BMW in München-Allach arbeiteten. Parallel stellten die Konzerne ihre Produktion fast vollständig auf militärische Fahrzeuge, Flugmotoren und Rüstungsgüter um, was durch Staatsaufträge und bevorzugte Rohstoffzuteilung ermöglicht wurde. Die Unternehmen bemühten sich aktiv um neue Rüstungsaufträge und wurden so zu zentralen Profiteuren der Kriegswirtschaft.

Die Nachkriegszeit: Kontinuität statt Bruch

Nach dem Krieg lag die Industrie in Trümmern – doch der Wiederaufbau erfolgte rasant. Bereits 1960 wurden 1,8 Millionen Pkw gebaut, die deutsche Autoindustrie präsentierte sich als der Motor des „Wirtschaftswunders“. Die Schatten der NS-Zeit wurden schnell verdrängt, die Profiteure aber blieben an den Hebeln der Macht und die enge Verbindung zwischen Politik und Autoindustrie blieb erhalten. Die Familie Quandt etwa häufte während der NS-Zeit durch Zwangsarbeit, Arisierung und Rüstungsgeschäfte, begünstigt durch familiäre Verbindungen zu Goebbels, ein enormes Vermögen an. Nach dem Krieg nutzte sie dieses Kapital, um BMW vor dem Bankrott zu retten und das Unternehmen zu übernehmen. Deshalb zählen die Quandts als Hauptaktionäre von BMW immer noch zu den reichsten Familien Deutschlands. Expert:innen schätzen, dass bis zu 250

Milliarden Euro an Vermögenswerten, die während der NS-Zeit durch Arisierung, Enteignung und Ausbeutung angehäuft wurden, noch immer im Besitz deutscher Unternehmen und Familien sind. Dieses materielle Erbe wirkt bis heute nach. Es sichert wirtschaftliche Macht, ermöglicht gesellschaftlichen Einfluss und prägt politische Strukturen in Deutschland: von der Gestaltung wirtschaftlicher Netzwerke über Lobbyarbeit bis hin zur Besetzung wichtiger Schlüsselpositionen in Wirtschaft und Politik. Die Vergangenheit ist keineswegs abgeschlossen, sondern bleibt ein wesentlicher Faktor für die Verteilung von Einfluss und Wohlstand im heutigen Deutschland. Die enge Verbindung zwischen Staat und Autokonzernen ist keine „deutsche Tugend“, sondern eine Traditionslinie, die von der NS-Zeit bis ins Kanzleramt reicht.

Und die IAA?

Einst eine Bühne für NS-Propaganda, präsentiert sie sich heute als Schaufenster einer Industrie, die ihren politischen Einfluss weiterhin geschickt nutzt. Mit neuen Methoden verfolgt sie weiterhin das Ziel, ihre Gewinne auf Kosten der Allgemeinheit zu maximieren. Die Geschichte zeigt: Die Schatten der Vergangenheit reichen bis in die Gegenwart – und prägen uns bis heute.



Im VW an die Front – wie die Autoindustrie in den Kriegsmodus schaltet

Man möchte hoffen, dass die deutschen Autokonzerne aus ihrer Involvierung in die NS-Kriegswirtschaft gelernt haben. Tatsächlich findet man auf ihren Webseiten kaum Hinweise auf heutige Verbindungen zur Rüstungsindustrie. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich jedoch, dass auch die heutige Autoindustrie sehr wohl in die Waffenproduktion eingebunden ist – etwa durch ihre Mitgliedschaft in Rüstungslobbyverbänden und ihre Teilnahme an Rüstungsmessen. Die Unternehmen verstecken das geschickt, zum Beispiel durch Rüstungsproduktion in Tochterunternehmen oder über die “verschleierte” Beteiligung an Rüstungskonzernen. Und das hat einen Grund: Die deutsche Öffentlichkeit stand in den letzten Jahrzehnten dem Geschäft mit dem Krieg eher negativ gegenüber – einem Geschäft, das sich so gar nicht mit Werbeclips von idyllischen Familienurlaube und abenteuerlichen Reisen im neuen Auto vereinen lässt. Aber der Getriebehersteller Renk zum Beispiel liefert nicht nur Getriebe für zivile Fahrzeuge, sondern auch für Kriegsschiffe und Panzer, wie für die deutschen Panzer Leopard und Puma oder den türkischen Altay. Renk ist ein VW-Tochterunternehmen. Darüber wird auf der eigenen Webseite

geschwiegen. Und auch das Rüstungsunternehmen Rheinmetall steht in enger Verbindung zu VW, indem es zum Beispiel in Kooperation mit MAN gepanzerte Lastwagen produziert. Auch die Daimler AG, zu der Mercedes gehört, verdient mit Rüstungsproduktion. Hier ist das sogar klar ersichtlich: So ist die “defence Mobilität [...] für Daimler Truck seit Jahrzehnten ein etabliertes Geschäftsfeld” und das Unternehmen regelmäßig auf Rüstungsmessen vertreten. Für den Einsatz in Kriegsgebieten stellt der Konzern geländegängige, geschützte Fahrzeuge her. Diese Fahrzeuge werden beispielsweise an die Türkei verkauft, wo sie gegen die kurdische Bevölkerung eingesetzt werden. Auch in der Bundeswehr werden viele Fahrzeuge des Daimler Konzerns verwendet, so etwa das Bergefahrzeug ‘Bison’, der Geländewagen ‘Wolf SSA’ sowie einige LKW von Mercedes Benz. Daimler und VW stellen keine bewaffneten Fahrzeuge eigenständig her. Das ist jedoch noch nicht lange so. Bis 2013 war Daimler unter anderem an der Produktion von international geachteter Streumunition beteiligt, zum Beispiel bei Rüstungsunternehmen wie Airbus und EADS.

Ob Ukraine, Naher Osten oder Indopazifik: In einer Zeit verschärfter geopolitischer Konflikte will Deutschland als globaler Player im Ringen um Macht und Ressourcen auch militärisch mitspielen. Seit der „Zeitenwende“-Rede von Bundeskanzler Olaf Scholz im Februar 2022 rüstet Deutschland massiv auf. Mit dem 100-Milliarden-Euro-Sondervermögen für die Bundeswehr und der dauerhaften Anhebung des Verteidigungshaushalts auf 2% des BIP (erstmalig 2024) wurde ein historischer Kurswechsel eingeleitet. Die Bundesregierung will außerdem ein weiteres 900 Milliarden Sondervermögen beschließen, von dem knapp die Hälfte direkt an die Bundeswehr fließen soll. Bis 2029 soll auch das neue NATO Ziel von 5% des BIPs erreicht werden. Neue Kampffjets, Luftabwehrsysteme und die Wiederaufstellung schwerer Heeresverbände zeigen, wo es hingehet: die Bundeswehr soll wieder konventionellen Krieg im großen Stil führen können, zum Beispiel gegen Russland.

Vom Auto zum Panzer: Wie deutsche Konzerne vom Rüstungshype profitieren

Deutsche Rüstungskonzerne boomen: So ist der Aktienwert von Rheinmetall aktuell 18 mal so hoch wie noch 2022.

Im Rüstungshype wollen alle mitmischen und profitieren. Die von der Krise gebeutelte Automobilbranche wittert im Kriegsgeschäft einen möglichen Rettungsanker. Das Werk von VW in Osnabrück soll auf die Produktion militärischer Fahrzeuge umgestellt werden.

Zulieferer der Automobilbranche wie Continental und Bosch haben zuletzt Überkapazitäten an die Waffenproduktion abgetreten.

Die Beteiligung innerhalb der Automobilbranche am Rüstungsgeschäft kommt vielen zum rechten Moment: Beschäftigte müssen nicht mehr um ihre Jobs bangen, Kommunen und Regionen sichern ihre industriellen Standorte – und damit ihre Steuereinnahmen, und die Autokonzerne schreiben wieder schwarze Zahlen. Nicht zuletzt, da die Bundesregierung die Abnahme und die Wirtschaftlichkeit der Investition in Kriegsmaschinerie durch mehrere Hundert Milliarden Euro Steuergelder gewährleistet. Die Regierung aus Union und SPD ermöglicht den Autoherstellern eine Konversion: vom Auto zum Panzer. Dass dabei soziale Alternativen, wie z.B. im Fall vom VW-Werk Osnabrück die Erweiterung der Produktion von E-Bussen, kaum ernsthaft geprüft werden, passt gut in eine Zeit, in der soziale Bedürfnisse im Bundeshaushalt zunehmend ignoriert werden.

Woher kommt die Kriegspolitik?

Seit Jahrzehnten waren die USA der unangefochten mächtigste Staat der Welt und haben die Weltwirtschaft so gestaltet, wie es für sie und ihre Verbündeten am besten gepasst hat. Doch seitdem haben es andere Staaten, wie allen voran China, geschafft, selbständig zu werden. Inzwischen stellen chinesische Firmen von Handys bis Autos vieles billiger und oft besser her als beispielsweise deutsche Firmen.

Für uns mag es egal sein, ob nun ein BMW- oder BYD-Logo auf einem ohnehin in China gebauten Auto klebt. Für die deutsche Wirtschaftsmacht aber ist jeder Euro, der nicht in die Taschen der reichsten Deutschen fließt, ein Verlust.

Denn auf dem Weltmarkt gilt: Fressen oder gefressen werden. Die Konkurrenz um internationale Vormachtstellung zur Erschließung und Verteidigung von Absatzmärkten läuft so lange relativ friedlich ab, wie der Kuchen, um den gekämpft wird, wächst.

Mit Beginn der Krisenjahre 2008 und noch mehr seit 2020 ist das Wirtschaftswachstum aber eingebrochen. Besonders die USA, als auch die Eurozone verzeichneten ein deutlich geringeres Wachstum als zuvor und Deutschland erfuhr phasenweise sogar ein Schrumpfen der Wirtschaft. Im Kapitalismus ist der Staat aber abhängig davon, dass seine Wirtschaft wächst. Denn mit sehr wenig oder keinem Wachstum steigt in der Marktwirtschaft die Arbeitslosigkeit und der Konsum geht zurück, wodurch Konzerne pleite gehen und die eigene Macht sinkt. Die Politiker:innen suchen deshalb nach Optionen, wie man die heimischen Konzerne stärken kann.

Das heißt: Der internationale Konkurrenzkampf wird härter. Im Handelskrieg werden Zölle verhängt und es wird mit Subventionen um sich geworfen. Massive Aufrüstung und militärische Eskalation sind dann nichts anderes als eine Weiterführung dieser Politik mit anderen Mitteln. Merz, Trump und Putin geht es dabei nicht um unsere Sicherheit, sondern um den Erfolg ihrer Milliardärsfreunde.

Währenddessen wird uns von denselben Politiker:innen eingeredet, wir müssten für die nationale Sicherheit zusammenhalten und auf Sozialstaat oder Klimaschutz verzichten. Wir sehen das anders. Sicherheit würde bedeuten, keine Kriege führen zu müssen. Wir wollen nicht an der Front töten und sterben dafür, wer die Vormachtstellung hat. In ihren Kriegen haben wir nichts zu gewinnen!

Deutschland und die Autoindustrie: Wer sitzt eigentlich am Steuer?

Fridays for Future, Extinction Rebellion, die Letzte Generation – sie alle appellieren an Politiker:innen und Parteien, endlich die Emissionen der Industrie massiv zu reduzieren und eine Wende in der Klimapolitik zu vollziehen. Zur Frage, was sich in Deutschland so ändern muss, haben die Organisationen ganze Programme ausgearbeitet: So fordert FFF etwa, bis 2030 aus der Kohle

auszusteigen, und bis 2035 die Energieversorgung auf 100% erneuerbare umzustellen und so die Nettonull zu schaffen. Für München will FFF, dass der motorisierte Individualverkehr stark



begrenzt und der ÖPNV umfassend ausgebaut wird. An den Programmen der verschiedenen Organisation ist wenig auszusetzen, doch eine Frage kommt in keinem von ihnen vor: Wem gehören die Konzerne? Doch um vom Raubbau an Mensch und Natur hin zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu gelangen, müssen die gesellschaftlichen Verhältnisse, allen voran die Produktion, radikal umgebaut werden. Dazu gehört ebendiese Frage zu gestellt und beantwortet: Wem gehören eigentlich die Konzerne, und wer entscheidet, was und wie produziert wird?

Wie die Autoindustrie ihre Interessen durchsetzt

450 Milliarden Euro Umsatz im Jahr, 750.000 Beschäftigte: die Autoindustrie ist Deutschlands wichtigster Industriezweig. Kein anderer Zweig beschäftigt mehr Menschen, jeder fünfte Arbeitsplatz hängt von ihr ab. Da wundert es wenig, dass die Autokonzerne über exzellente Beziehungen in die Politik verfügen. Über Jahrzehnte hat sich ein enges Netzwerk zwischen Konzernen und Politik gebildet, Lobbyist:innen sprechen regelmäßig im Kanzleramt und in den Ministerien vor (oder werden sogar als Expert:innen eingeladen), um ihre Interessen darzulegen. Politiker:innen sitzen in den Aufsichtsräten der Autokonzerne oder wechseln nach Jahren politischer Arbeit dorthin, um ihre Kontakte zu den ehemaligen Kolleg:innen zu nutzen. Diesen Wechsel von der Politik in die Industrie nennt man Drehtüreffekt. Ein Beispiel dafür ist Eckart von Klæden, der Mitglied im Bundesvorstand der CDU und außerdem Staatsminister im Kanzleramt war. Er kündigte bereits als Staatsminister an, in Zukunft als Lobbyist für Daimler arbeiten zu wollen. 2015 wollte die

EU-Kommission aufgrund zu hoher Stickoxidwerte in deutschen Innenstädten Autos vor der Zulassung in Zukunft nicht mehr nur im Labor, sondern unter realen Bedingungen auf ihre Abgaswerte testen. Ein Problem für die Konzerne, denn die Laborwerte konnten damals nur durch Manipulation eingehalten werden, wie der Abgasskandal gezeigt hat. Deshalb intervenierte Klæden und schickte eine E-Mail an den zuständigen Ressortleiter im Bundeskanzleramt. Er machte darin klar, dass die Entscheidung der EU-Kommission "enorme Konsequenzen für die Automobilindustrie im Hinblick auf die zukünftige Nutzung von Dieselmotoren haben" könnte. Und er rief im Kanzleramt an, um ein Gespräch zwischen Angela Merkel und dem VW-Konzernchef Martin Winterkorn zu arrangieren. Die Intervention wirkte: innerhalb von nur zwei Tagen änderte die Bundesregierung ihre Meinung, wie Regierungsdokumente zeigen. Das Ergebnis: Deutlich längere Fristen für die Konzerne, um ihre Abgaswerte anzupassen.



FUN FACT:

Auch die Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), der die IAA ausrichtet, war von 2002 bis 2008 Bundespolitikerin für die CDU.

Kritik der Lobbyismus-Kritik

Glaukt man Organisationen wie Lobbycontrol, dann ist die Einflussnahme von Lobbyist:innen auf Mandatsträger:innen der zentrale Grund, weshalb politische Entscheidungen oft nicht im Interesse der Mehrheit ausfallen. Doch ist das wirklich so? Ist es nicht eher so, dass der Staat auch ohne Lobbyist:innen ein Interesse daran hat, dass seine Wirtschaft "gut" funktioniert? Wenn wirtschaftliche Interessen militärisch "verteidigt" werden – wie von Deutschland in Afghanistan –, wenn mit Abwrackprämien oder Kurzarbeit der Wirtschaft unter die Arme gegriffen wird oder wenn Regierungschefs mit Wirtschaftsdelegationen nach China reisen – wie Merkel 12x während ihrer Amtszeit –, um Wirtschaftsabkommen zu unterzeichnen und etwa der Autoindustrie den Zugang zum chinesischen Markt zu sichern, zeigt sich doch recht deutlich, dass das Wachstum der Wirtschaft der Politik ein zentrales Anliegen ist. Und das ist ja auch logisch, denn der Erfolg eines Staates wie Deutschland beruht ja direkt auf dem Erfolg seiner Wirtschaft, auf den Gewinnen der Industrie, den Steuereinnahmen und Arbeitsplätzen. Die Politik setzt also weiterhin alles daran, dass deutsche Autos produziert und verkauft werden. Oder wie der ehemalige BMW-Chef Kuenheim mal gesagt hat:

“ES GIBT SCHON ZU VIELE AUTOS AUF DER WELT, ABER ZU WENIG BMWs.”

Von Nachhaltigkeit kann man sich eben in einer Welt, in der sich alles um den Profit dreht, nichts kaufen. Keine Regierung unter den aktuellen Verhältnissen wird den Ast absägen, auf dem sie sitzt: Egal wie progressiv kämpferisch sich auch Parteien und Politiker:innen im Wahlkampf geben, am Ende unterliegen sie doch den Sachzwängen des Kapitalismus (etwa der internationalen Standortkonkurrenz), und werden zum Verwalter der Produktionsbedingungen.

Der Staat und das Kapital

Sind also der Staat, die einzelnen Politiker:innen oder Lobbyist:innen das Problem, wenn sie zugunsten der deutschen Autoindustrie strengere Abgasgrenzwerte verhindern? Ist das Problem, dass der Staat bzw. seine Politiker:innen ein Interesse daran haben, den Erfolg der eigenen Wirtschaft sicherzustellen? Oder ist nicht eher das Problem, was das eigentlich für eine Wirtschaft ist, deren Erfolg da sichergestellt wird?

Eine Wirtschaft, in der die 45 reichsten Haushalte so viel wie die ärmere Hälfte der Bevölkerung besitzt. Eine Wirtschaft, in der die einen Milliardenprofite einstecken, während die anderen Jahrzehnte buckeln und sich dann trotzdem fragen dürfen, ob das Geld im Alter noch reicht. Eine Wirtschaft, die nach Profitinteressen Einzelner unter deren Kontrolle produziert, statt der Bedürfnisbefriedigung vieler unter demokratischer Kontrolle zu dienen.

Was tun?

In dieser Zeitschrift haben wir dargelegt: Die Internationale Automobilausstellung (IAA) ist eine riesige Werbeveranstaltung für eine Industrie, die aus ihrer Geschichte nichts gelernt hat, in der Gegenwart unsere Lebensgrundlage zerstört und uns mit Greenwashing und Scheinlösungen eine Zukunft verkauft, die keine ist.

Die IAA steht symbolisch für das, was in Politik und Wirtschaft grundlegend schief läuft. Sie ist ein Sinnbild dafür, dass in diesem System alles dem Zwang zur Profitmaximierung unterworfen ist. Einige wenige profitieren, während die breite Masse unter Ausbeutung, Kriegen und Klimakrise leidet. Bürgerliche Politiker:innen und Parteien werden nie in unserem Interesse entscheiden. Statt also an Superreiche, Konzerne oder politische Vertreter:innen zu appellieren, wird es Zeit, unser Schicksal selbst in die Hand zu nehmen.

Aber wie können wir uns gegen die gegenwärtige Umverteilung von unten nach oben wehren, gegen Angriffe auf soziale Errungenschaften, gegen Kriegstreiberei und die ökologische Krise?

Wie bauen wir eine Gegenmacht auf? Wir haben einen starken Hebel in diesem System: unsere Arbeitskraft. Wir sind diejenigen, die dieses System mit unserer Arbeit tagtäglich am Laufen halten. Selbstverständlich können wir als Einzelne nicht einfach aufhören zu arbeiten, da wir von unserem Lohn abhängig sind. Als Einzelne können wir wenig bewirken. Doch wir sind viele. Wenn wir uns vereinen und gemeinsam streiken, bündeln wir unsere Macht - denn politische Einflussnahme gründet auf ökonomischer Stärke. Die Klasse der Kapitalist:innen kann ihre Profite nur sichern, solange wir als Klasse mitspielen und vor den Verhältnissen kapitulieren. Darum ist der Klassenkampf unsere Perspektive, um irgendwann gemeinsam über die Produktion und damit die gesellschaftlichen Verhältnisse zu bestimmen.

Der Protest gegen die IAA ist Teil dieses Klassenkampfes und eine Möglichkeit, unseren Protest auf die Straße zu tragen. Denn Gegenmacht entsteht dort, wo Menschen anfangen, sich zusammenzuschließen und den Kampf für ihre Zukunft aufnehmen.



Zentral dabei ist unsere Vision einer Wirtschaft, die anhand von Bedürfnissen und planetaren Grenzen statt Profitmaximierung und Wachstumszwang geordnet ist. Eine Wirtschaft, die von uns gemeinsam demokratisch verwaltet wird, um den Menschen und damit auch der Umwelt gerecht zu werden. Ein solches wirtschaftlich-demokratisches System ist der Sozialismus. Im Sozialismus müssen wir uns nicht mehr mit Greenwashing und Scheinlösungen der Autokonzerne zufriedengeben. Statt VW, Audi, BMW und Co. können wir selbst entscheiden, wie wir den öffentlichen Raum nutzen und was produziert wird. Nur durch diesen Bruch mit der bestehenden Profitlogik kann klimagerechte Mobilität Realität werden, nur so können wir der Zerstörung durch die Klimakrise solidarisch begegnen und die weitere Erderwärmung begrenzen.



Es gilt, die Konzerne zu entmachten und zu enteignen.
Wir haben eine Zukunft zu erkämpfen und eine Welt zu gewinnen!

DATEN für Proteste:

Großdemonstration gegen die IAA
Samstag, 13.09.25 14.30 Uhr Karolinenplatz

Mobilitätswendecamp
08.09.-14.09.25 im Luitpoldpark

Weitere INFOS:

@blockiaa auf Telegram
www.mobiwende.camp



Eine Redaktion des offenen antikapitalistischen Klimatreffens München

Wir sind der Ansicht, dass moralische Appelle uns nicht retten werden. Um den Klimawandel zu stoppen, braucht es grundlegende Veränderungen. Und zwar bald. Denn bald könnte es zuspät sein. Deshalb kämpfen wir gegen den Klimawandel – und für eine Wirtschaft in den Händen der Menschen. Wir wollen, dass diejenigen für den Klimawandel zahlen, die ihn auch verursacht haben und die jahrzehntelang am Verbrennen von Kohle und Zerstören der Umwelt verdient haben: die großen Konzerne aus Energie, Verkehr, Nahrungsmittelproduktion und viele mehr. Wir wollen, dass nicht mehr nach Profitüberlegungen entschieden wird, was und wie produziert wird, sondern nach rationalen Überlegungen zugunsten der Menschen und der Umwelt.

Auf dem Klimatreffen planen wir gemeinsam Aktionen, diskutieren und versuchen, der Klimakrise etwas entgegenzusetzen – nicht durch moralische Appelle, sondern durch gesellschaftliche Veränderungen. Unsere Treffen sind offen für alle, die sich mit uns zusammen engagieren möchten. Wir freuen uns auf Diskussionen, Feedback und eure Ideen. Kommt einfach vorbei! Wir treffen uns jeden zweiten Dienstag im Barrio Olga Benario.



 klimaguerilla.noblogs.org  [klimatreffen_muc](https://www.instagram.com/klimatreffen_muc)