



Hintergrundinformationen

Auf dem Weg zu einer grünen Welt?

Angesichts des rasch fortschreitenden Klimachaos und wachsender sozialer und ökologischer Proteste investiert die Automobilindustrie massiv in den Markt für Elektromobilität. Dieses neue Verkehrsmodell hat es den Regierungen und der Wirtschaft ermöglicht, eine Agenda für grünes Wirtschaftswachstum voranzutreiben und auf die Kritik der letzten Jahrzehnte zu reagieren, in denen Vorschriften zum Schutz unseres Planeten aufgeschoben und umgangen wurden.

Derzeit werden im Verkehrssektor hauptsächlich schmutzige Kraftstoffe wie Benzin, Diesel und Gas verwendet. Durch die Erzeugung von Strom mit erneuerbaren Energien können Elektrofahrzeuge jedoch mobil werden. Damit ist die Elektromobilität zu einer vermeintlichen Chance geworden, die Energiematrix zu diversifizieren und eine technologische Säule des Übergangs zu emissionsarmen Gesellschaften zu sein. Zu den Vorteilen der Automobilindustrie gehören die Abwesenheit direkter Gas- und Feinstaubemissionen, geringere Lärmemissionen, die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Innovation in der Branche sowie die Möglichkeit, die Erzeugung grüner Energien voranzutreiben.

Die Anti-Extraktivismus-Bewegung behauptet, dass Elektroautos ein "Greenwash" sind, da sie eine höhere Nachfrage nach Mineralien zur Herstellung dieser Fahrzeuge erfordern und keine echte Lösung für Städte und ländliche Gebiete darstellen. Dennoch wird die Elektromobilität als eine der wichtigsten Lösungen für die Energiewende angesehen, um die im Pariser Abkommen festgelegten Klimaziele bis 2030 zu erreichen.

Weißes Gold

Um die für Elektrofahrzeuge benötigten Batterien herzustellen, werden große Mengen an Mineralien wie Kobalt, Kupfer und Lithium benötigt. Eine der größten

Lithiumreserven befindet sich in der Atacama-Wüste in Chile, dem trockensten Ort der Erde nach der Antarktis. Prognosen zufolge wird sich die weltweite Förderung von Lithium - auch bekannt als weißes Gold - bis 2025 verdreifachen. Die Europäische Union spielt dabei eine wesentliche Rolle: Fast 80 % der Lithiumexporte gehen in diesen Markt.

Lithium findet sich im Grundwasser von Salinen, die empfindliche Lebenserhaltungssysteme für eine Reihe von Lagunen und Feuchtgebieten mit einer einzigartigen Tierwelt sind. Der Abbau von Mineralien hat einen systematischen und zunehmenden Druck auf die Wasservorräte der Region ausgeübt. Dieser wirkt sich auch auf die traditionellen Lebensweisen in diesem Gebiet aus, wo nach wie vor eine Agrar- und Weidewirtschaft betrieben wird, die auf der rationellen Nutzung und Verteilung von Oberflächenwasser für Trinkwasser, Nahrungsmittelernte und Viehzucht beruht. Wasserknappheit in verschiedenen Dörfern, die Verunreinigung von Gemüse und Lungenkrankheiten der Minenarbeiter sind immer wiederkehrende Probleme in dem Gebiet.

Der Reichtum an Bodenschätzen hat zur Errichtung umfangreicher Infrastrukturen und zur Umsetzung staatlicher Maßnahmen geführt, die sich die Bergbauunternehmen zunutze gemacht haben, um die Wirtschaft der Region seit Anfang des 20. Jahrhunderts zu transformieren. In Chile spielt der Bergbau eine bedeutende Rolle in der nationalen Wirtschaft und machte in den letzten zehn Jahren rund 55 % der Exporte des Landes aus. Diese Exporte wurden durch Freihandelsabkommen ermöglicht, die häufig eine Liberalisierung der Investitionen, Zollregelungen und niedrige Steuern für die Vermarktung von Mineralien wie Lithium beinhalten.

Bedrohung des Extraktivismus

Verschiedene Anti-Extraktionsgruppen in dem Gebiet und wissenschaftliche Untersuchungen haben darauf hingewiesen, dass der Lithiumabbau zu einer zunehmenden Austrocknung der Flüsse, einem Rückgang der Feuchtgebietsvegetation und einer chemischen Veränderung der Salzseen und ihrer mikrobiellen Gemeinschaften geführt hat. Der Verlust der Artenvielfalt ist eine Verschwendung der größten Lebensversicherung für die Menschen, die dort leben. Die Lithiumbergbauunternehmen behaupten, dass sie keine nennenswerten Auswirkungen auf die Natur haben, und dies wird von den staatlichen (und oft auch kommunalen) Behörden bei der Erteilung von umweltrechtlichen Genehmigungen bestätigt, obwohl die Projekte technische Ungereimtheiten und Mängel aufweisen.

Diese Situation wird durch mangelhafte Verfahren der Beteiligung und Konsultation der indigenen Bevölkerung noch verschärft: Viele der Verfahren finden nicht statt, sind

unvollständig oder finden aufgrund von Bestechung der Gemeinden nur auf dem Papier statt. Die Formen der Korruption sind vielfältig und legen den Schwerpunkt auf regulatorische Aspekte, die Zahlung von Bestechungsgeldern für den Erhalt von Verträgen, die Sicherung von Landkonzessionen, den Erhalt von umweltrechtlichen Genehmigungen oder die Manipulation von Anti-Extraktivismus-Bewegungen.

In diesen Kontexten versuchen die Unternehmen die soziale und rechtliche Anerkennung ihrer Projekte durch Corporate Social Responsibility Programme, externe Begutachtungen und durch die Zuweisung von Prozentsätzen des Lithiumverkaufs für direkte Leistungen für indigene Gemeinschaften zu fördern. Der wirtschaftliche Faktor erhält somit angesichts des Verschwindens der traditionellen Wirtschaft, der starken Konkurrenz durch den lokalen Tourismus und des Fehlens eines Staates, der keine Verantwortung für das soziale Wohlergehen übernimmt, eine entscheidende Bedeutung. Das Ergebnis ist eine Zersplitterung der sozialen Beziehungen und der Formen lokaler Politik zwischen indigenen und nicht-indigenen Gemeinschaften, sozio-ökologischen Bewegungen und Kommunen.

Altmodische Mobilität

Deutschland ist der größte Hersteller von Elektroautos in Europa. Im Rahmen ihrer Strategie für grünes Wachstum haben die deutsche Industrie und die Regierung das Lithium aus der Atacama-Wüste ins Visier genommen. Kürzlich haben Automobilhersteller - wie Volkswagen, Audi, Porsche und Mercedes Benz - über die Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) eine Reihe von Dialogen mit Atacama-Gemeinden und chilenischen Regierungsstellen in Auftrag gegeben und finanziert, um eine "Association for Responsible Lithium" zu gründen. Nach Ansicht von Kritiker*innen dient dieser Mechanismus einer verstärkten Abhängigkeit von Automobilinteressen, die einen umweltfreundlicheren Lebensstil im globalen Norden auf Kosten von Gebieten und Gemeinschaften im globalen Süden fördern.

Aus einer anderen Perspektive betrachtet, verbringen Autos - ob elektrisch oder mit fossilen Brennstoffen betrieben - die meiste Zeit damit, zu parken und einen großen Teil des öffentlichen Raums einzunehmen. Sie machen diese Räume auch zu feindlichen Orten, die die psychische Gesundheit von Menschen und Nichtmenschen beeinträchtigen und jede Möglichkeit untergraben, ein Minimum an städtischem Leben zu etablieren. Die Behörden bauen und planen auch Autobahnen, die Ungleichheiten verstärken, indem sie Wohnraum wegnehmen und Straßenmärkte verdrängen, die ein wichtiger Bestandteil der städtischen Lebensmittelketten sind.

Organisationen für eine Fahrradkultur argumentieren, dass das Auto zu einer Monokultur geworden ist, die der städtischen und ländlichen Mobilität aufgezwungen wurde. Sie warnen davor, dass das einzelne Elektrofahrzeug darauf hinausläuft, eine Monokultur durch eine andere Monokultur zu ersetzen, und dass die vermeintlich geringen Umweltauswirkungen dieser Autos dazu führen würden, dass öffentliche Verkehrsmittel und Fahrräder durch andere Verkehrsmittel ersetzt werden. Kurzum, was jahrzehntelang ein Symbol für Freiheit, Macht und Prestige war, steht heute für ein Modell, das dringend überholt werden muss.

Auf dem Weg zu einem echten Wandel

Just Transition ist ein wichtiger Bestandteil des dringenden Übergangs von fossilen Brennstoffen zu erneuerbaren Energien. In der aktuellen politischen, wirtschaftlichen und sozialen Situation des ökologischen Notstands stellen soziale Bewegungen jedoch die Frage, ob die Energiewende und die vermeintlich nachhaltige Lebensweise im globalen Norden eine Form des grünen Kolonialismus ist. Die internationale Klimapolitik und die Vorschläge der Autoindustrie reproduzieren weiterhin koloniale Dynamiken unter dem Deckmantel der Rettung des Planeten, die sich hinter den materiellen Bedürfnissen des Übergangs verbergen. Schließlich beschränkt sie sich auf den Verbrauch von natürlichen Gemeingütern in Gebieten wie Atacama, die dadurch unterprivilegiert bleiben, um dieselben Güter an die Unternehmen und Eliten des globalen Nordens weiterzuleiten.

Die Fragen der Bewegungen sind vielfältig: Wer wird diesen gerechten Übergang leiten? Wer wird Zugang zur Elektromobilität haben? Zu welcher Art von Elektromobilität werden die Menschen Zugang haben? Wer wird von einem Übergang profitieren, der von den großen Industrien des globalen Nordens angeführt wird? Werden Organisationen für internationale Zusammenarbeit verschiedene nicht-extraktive Lebensweisen in Gebieten fördern, in denen es Bodenschätze gibt? Ist Wirtschaftswachstum vereinbar, wenn wir die biophysikalischen Grenzen des Planeten bereits überschritten haben? Jede einzelne Antwort wird nicht ausreichen, wenn nicht das extraktivistische Modell als Ganzes in Frage gestellt wird.

Durch einen wirksamen sozialen Dialog zwischen Regierungen, Unternehmen, sozialen Bewegungen, Gewerkschaften und der Zivilgesellschaft müssen wir a) die Schaffung hochwertiger und emissionsarmer Arbeitsplätze für die Arbeitnehmer*innen in den betroffenen Unternehmen, b) die Dezentralisierung und die Verringerung des Energiewachstums, c) den sozialen Schutz für die umliegenden Gemeinden, d) umfangreiche Investitionen in die Wiederherstellung lebenswichtiger Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt sowie e) eine Umverteilung des Wohlstands gewährleisten, die uns zu nachhaltigeren Gesellschaftsmodellen führt.

Kämpfe verbinden

Der Aufbau von Solidaritätsbeziehungen ist sehr wichtig, um die Beteiligung indigener und nicht-indigener Gemeinschaften an den Plänen zur Anpassung an den Klimawandel zu fördern. Es gibt viele Lösungen: die Wiederherstellung von enteignetem Land, die Gewährleistung des Zugangs zu Wasser, der Schutz von Umweltschützer*innen und die Förderung rechtsverbindlicher Verträge mit Unternehmen und Menschenrechtsorganisationen. Die Empfehlungen von Umweltorganisationen weisen auch darauf hin, wie wichtig es ist, die große Vielfalt der nicht-extraktiven Lebensgrundlagen zu verteidigen, zu fördern und von ihnen zu lernen, ohne ihre vielfältigen Kämpfe zu vereinnahmen oder zu romantisieren.

Auch die Lösungen für eine nachhaltige Mobilität sind seit langem bekannt: Das Auto muss zur langsamsten, teuersten und umständlichsten Option werden, und alle Hindernisse für das Zufußgehen, den öffentlichen Verkehr und das Radfahren müssen beseitigt werden. Erforderlich sind auch der Ausbau elektrischer (Mini-)Bussysteme, die Herstellung von Nahverkehrszügen, Straßenbahnen, regionalen Fern- und Güterzügen sowie intelligente Verkehrsmanagementsysteme. Nachhaltige Mobilitätskonzepte haben unterstrichen, wie wichtig es ist, dass Nachbarschaften, Gemeinden und Regionen Entscheidungen treffen können, um Gemeinschaft und ein Gefühl der Zugehörigkeit zu schaffen.

Die kollektive Fähigkeit, sich einen radikalen Richtungswechsel vorzustellen, muss Hand in Hand gehen mit der Diversifizierung aktueller Narrative über Klimagerechtigkeit und einen gerechten Übergang, wie z. B. Elektromobilität. Es müssen neue Stimmen laut werden, um weiterhin Veränderungen in der Bildung, aber auch in der wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und politischen Praxis zu erzwingen. Auf diese Weise werden neue Mehrheiten neue Wege formen.

Bibliographie:

Salares Andinos - Ecología de Saberes por la protección de nuestros Salares y Humedales [auf Spanisch].

<https://cl.boell.org/sites/default/files/2020-12/Libro%20Salares%20Andinos%20OPSAL.pdf>

Manuel Prieto - Transando el agua, produciendo territorios e identidades indígenas: el modelo de aguas chileno y los atacameños de Calama [in spanischer Sprache] [auf Spanisch].

<https://www.redalyc.org/pdf/815/81543788009.pdf>

Bericht: Ein gerechter(er) Übergang ist ein postextraktiver Übergang [auf Englisch]

<https://waronwant.org/resources/report-justice-transition-post-extractive-transition>

Und was ist jetzt mit meinem Job? [auf Deutsch]

<https://www.rosalux.de/publikation/id/45668/und-was-ist-jetzt-mit-meinem-job-1>