

Wie Deutschland schnell auf russische und andere Öl- und Gasimporte verzichten könnte



Teil 1: Schnelle Maßnahmen zur Reduktion des deutschen Ölverbrauchs

Klaus Meier

Bild erste Seite: Autor: **Using a funnel to refill the motor oil in an automobile as part of an oil change**, [Dvortygirl 2007](#) ,[Creative Commons Attribution 2.0 Generic](#)

In der Schriftenreihe „Ökosozialistische Strategiediskussion“ werden in unregelmäßigen Abständen Analysen zur ökosozialistischen Strategiediskussion in Broschürenform herausgegeben. Sie verstehen sich als Diskussionsbeiträge zur Entwicklung einer nachhaltigen Antwort auf die globale ökologische Krise. Die Schriften sind im Internet zu finden auf den Seiten des Netzwerks Ökosozialismus (netzwerk-oekosozialismus.de) sowie teilweise der Sozialistischen Zeitung (sozonline.de).

Die Bestellung von Broschüren oder die Anforderung von Referenten zu Veranstaltungen, Arbeitskreisen oder Zoom-Meetings zur Erläuterung und Diskussion der Broschüreninhalte und zu den gemachten Vorschläge kann erfolgen über:

Klaus.Meier2021@posteo.de

Visdp: Angela Klein, Regentenstraße 57-59, 51063 Köln

Wie sich der deutsche Ölverbrauch schnell reduzieren ließe

Der Ukraine-Krieg hat eine Diskussion ausgelöst, ob ein schneller Ausstieg aus russischen Kohle-, Öl- und Gaslieferungen möglich ist. Die Bundesregierung und die deutschen Industrievertreter haben sich vehement dagegen gestellt, denn das würde das fossile Geschäftsmodell der hiesigen Konzerne gefährden, das bisher auf billigen fossilen Energien aus Russland aufbaut. Da jetzt aber Russland selbst die Gasexporte nach Deutschland massiv gekürzt hat, ist eine Debatte entstanden, wie man darauf reagieren kann. In zwei Artikel wird aufgezeigt, wie Deutschland auf russische aber andere fossile Energieimporte verzichten könnte. Das würde aber eine Umstellung der Produktion in wichtigen Branchen erfordern. Im ersten Teil wird dargelegt, wie einfach und schnell der Ölverbrauch reduziert werden könnte. Im zweiten Teil werden Maßnahmen vorgestellt, wie man schnell auf (russisches) Erdgas verzichten kann.

1. Schnellausstieg aus ökologischer Politik: Ampelkoalition für Kohlekraftwerke

Die Ampelregierung startete vor wenigen Monaten mit vielen Versprechungen: Sozial gerechte und vor allem auch ökologischer sollte es werden. Mit dem Überfall Russlands auf die Ukraine kam dann der „Zeitenwechsel“ und für die Ampelkoalition ist Klimapolitik auf der Prioritätenliste weit nach unten gerutscht. Ganz oben steht jetzt die Aufrüstung Deutschlands, während die fossil betriebene Profitwirtschaft in ihren Grundstrukturen nicht angetastet werden soll. Habeck und Scholz haben deutlich gemacht, dass dafür eine ungestörte Versorgung des deutschen Kapitals mit billigem russischen Öl, Kohle und Gas unverzichtbar ist. Auch bereits stillgelegte Kohlekraftwerke sollen wieder in Betrieb genommen werden. Die Bosse der deutschen Konzerne

klatschen dazu Beifall. Mit dieser Ausrichtung wird ausgerechnet von den Grünen der versprochene Ausstieg aus der Kohle de facto zerschossen. Eine mögliche Alternative, nämlich eine Verbrauchsreduktion von Kohle, Öl und Gas haben die Grünen nicht auf dem Schirm.

2. Der Boykott fossiler (russischer) Energielieferungen und die Klimabewegung

Die Klimabewegung befindet sich seit dem russischen Krieg gegen die Ukraine in einer veränderten politischen Umgebung. Richtigerweise hat sie Putins verbrecherischen Angriffskrieg gegen die Ukraine verurteilt. Auf den jüngsten Demonstrationen gab es aber nur eine vergleichsweise milde Kritik an der Bundesregierung. Das hätte schärfer ausfallen können, denn die massive deutsche Aufrüstung richtet sich gegen alle ökologischen Grundpositionen. Unsicherheiten gibt es auch in der Frage, wie sich linke Kräfte in der Klimabewegung gegenüber einem möglichen Boykott von russischem Gas, Öl und Kohle positionieren sollte. Ausgangspunkt sollte sein, dass die Bewegung keine Kriegspartei ist, sondern für einen Ausstieg aus fossilen Energien agiert. Das kann aber nur heißen, dass sie die Debatte um einen möglichen Ausstieg aus russischen fossilen Energielieferungen positiv aufgreifen und ausnutzen sollte. Angesichts des fast 50 Prozent-Anteils der fossilen Energien, die der deutsche Kapitalismus aus Russland bezieht, wäre ein schneller Lieferstopp für die hiesige Klimapolitik ein Schritt nach vorn. Genauso wie bereits das Ende der Nord Stream2-Ostsee-Pipeline sich faktisch gegen die deutsche Orientierung auf fossile Energien richtete. Die Klimabewegung sollte aber immer betonen, dass ein Ende russischer Öl-, Kohle- und Gaslieferungen nur ein erster Schritt sein sollte, dem dann möglichst schnell weitere ökologische Umbaumaßnahmen folgen müssen. Könnte aber so eine schnelle Unterbrechung von rund 50 % der üblichen Kohle-, Gas- und Öllieferungen nicht auch problematisch sein? So möchte man natürlich nicht, dass im nächsten Winter für einen Großteil der Wohnungen die Wärmeversorgung wegbricht. Hier stellt sich die Frage, ob man

vorübergehend Flüssiggaslieferungen braucht. Auf der anderen Seite muss aber auch diskutiert werden, ob es nicht fossil betriebene Industrie- und Konsumbereiche gibt, die man aus ökologische Gründen ersatzlos streichen könnte. Generell sollte die Klimabewegung und die ökologische Linke tragfähige Antworten entwickeln, wie ein kurzfristiger Ausstieg ablaufen kann. Man kann davon ausgehen, dass derartige Notmaßnahmen mit der Verschärfung der globalen Klimakatastrophe zukünftiger immer bedeutsamer werden.

3. Ein schnelles Absenken des Mineralölverbrauchs ist möglich

In 2021 stammten 36% des deutschen Öls aus Russland. Bei einem Wegfall der Lieferungen ließe sich vermutlich relativ schnell Ersatz auf dem Weltmarkt finden, z.B. aus Algerien oder Libyen. Aus der Sicht der Klimabewegung wäre eine Ersatzlieferung aber gar nicht wünschenswert. Denn es gibt zahlreiche Möglichkeiten, den Ölverbrauch durch Einsparungen schnell und wirksam zu reduzieren. Und das mit einer hohen ökologischen Nutzwirkung. Greenpeace hat als eine Option ein Tempolimit auf Straßen und Autobahnen in die Diskussion gebracht. Auch sollte jeder zweite Sonntag autofrei sein und die Home Office-Regelung sollte fortgeführt werden. Die geschätzte Öleinsparung würde allein durch diese Maßnahmen nach Angaben der Umweltorganisation zwischen 10 bis 15% liegen. Doch mit den nachfolgend aufgelisteten fünf Möglichkeiten ginge deutlich mehr.

Maßnahme 1: Nulltarif für den ÖPNV und 9-Euro-Ticket

Man könnte mit einer sofortigen Einführung des Nulltarifs im ÖPNV eine große Zahl von Autonutzerinnen dazu bringen, ihre Karossen zu Hause stehen zu lassen. Das gilt umso mehr angesichts der hohen Spritpreise. Nach Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) lägen die Mehrkosten bei rund 12 Mrd. Euro, wenn die Fahrentgelte der NutzerInnen von Bus und Bahnen entfallen würden. Zusätzlich müsste man dann laut VDV pro Jahr weitere 5 Mrd. Euro in den ÖPNV investieren, um ihn schnell an die unvermeidlich steigende Nachfrage

anzupassen. Insgesamt eine geringe Summe, wenn man bedenkt, dass der Autoverkehr jedes Jahr mit 87 Milliarden Euro subventioniert wird, davon allein über 30 Milliarden für den Straßenbau. Oder wenn man sieht, dass die Bundesregierung mal eben zusätzlich 100 Mrd. Euro für die Aufrüstung des Landes aus dem Hut zaubert, im Ökologiebereich aber geknausert wird.

Die Einführung einer Monatskarte für 9 Euro hat gezeigt, dass eine Preissenkung bei den öffentlichen Verkehrsmitteln zu einem schnellen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV führen könnte. Ein schlechter Witz ist allerdings, dass das Angebot nur drei Monate gilt. Für eine so kurze Zeit kann das 9-Euro-Ticket aber überhaupt nicht die Möglichkeiten entfalten, die es eigentlich beinhaltet. Auch müsste das Ticket begleitet werden von schnellen Investitionen zum Ausbau des ÖPNV. Die Ampelkoalition weigert sich aber, genau das umzusetzen, während sie weiterhin massive Subventionen in den Autoverkehr steckt. Trotzdem ist das 9-Euro-Ticket ein erster, wenn auch kleiner Schritt. Es muss darum gestritten werden, dass diese Maßnahme unbegrenzt verlängert und mit Investitionen in den ÖPNV unterfüttert wird.

Maßnahme 2: Pop-up-Radwege

Eine weitere Maßnahme bestände in der Verpflichtung großer und kleiner Gemeinden binnen kurzem vom Autoverkehr sicher abgetrennte Radwege einzurichten. Dabei könnte man auf Erfahrungen mit Pop-up-Radwegen in der Corona-Zeit zurückgreifen. Das waren kurzfristige Maßnahmen, die zahlreiche Städte in der Corona-Phase ergriffen haben, um Radwege auf Kosten des Autoverkehrs zu erweitern. Die Ergebnisse waren teilweise unerwartet groß. So sank auf der drei Kilometer langen viel befahrenen Berliner Kantstraße der Kfz-Verkehr um 22 Prozent. Im Gegenzug hat sich auf dem neuen Pop-Up-Radweg die Menge der Fahrräder mehr als verdreifacht: Von 1500 auf mehr als 5100 Fahrräder am Tag.

Maßnahme 3: Mit Shuttle-Bussen ohne Umwege zur Arbeit

Als weitere Möglichkeiten, den Autoverkehr einzudämmen, könnte man größere Industriebetriebe und ganze Gewerbegebiete dazu verpflichten, Shuttle-Busse einzurichten, um Mitarbeiterinnen, die in Vororten wohnen, abzuholen. Bis in die 70-er Jahre wurde das von vielen Unternehmen organisiert, da damals nur wenige Beschäftigte ein Auto besaßen. Von einzelnen Unternehmen wird das bis heute weiterhin durchgeführt. So die Firma Ferrero in Stadtallendorf (Nordhessen), einem großen Betrieb mit mehreren tausend Beschäftigten. Ein weiteres Beispiel ist das Unternehmen Ebm-Pabst mit Sitz in Muldingen in der Region Heilbronn. Das Unternehmen stellt Motoren und Ventilatoren her und beschäftigt rund 3800 MitarbeiterInnen. Jeden Morgen holen Werksbusse zahlreiche Beschäftigte ab und bringen sie nach Feierabend wieder zurück. Ein Hinweis ist aber noch wichtig. Auch die Shuttle-Busse sollten für die NutzerInnen kostenfrei sein. Das wäre die Voraussetzung für einen durchschlagenden Erfolg.

Maßnahme 4: Gemeinschaftliches Carsharing auf dem Land

Die Lage des öffentlichen Personennahverkehrs in den größeren Städten und Ballungsräumen ist einigermaßen geregelt, wenn auch noch sehr verbesserungswürdig. Schlimm sieht es dagegen in den Landkreisen aus. Sie kümmern sich nur um den Schülerverkehr, alles andere fällt durch das Raster. Im Busverkehr gibt es riesige Netz- und Taktlücken. Es wird aber keinen Abschied vom Autoindividualverkehr mit all seinem Energie- und Rohstoffverbrauch, wenn es in den ländlichen Regionen keine Verkehrswende gibt. Wie könnte man beginnen? Zunächst muss es Möglichkeiten geben, ohne ein eigenes Auto zur Arbeit zu kommen. Dann müssen Möglichkeiten geschaffen werden, damit die Menschen autofrei zum Einkaufen, zum Arzt oder zu Freunden und Verwandten kommen können. Und das in allen 294 Landkreisen. Eine Möglichkeit könnte ein ländliches gemeinschaftliches Carsharing sein, das von den Landkreisen und Kommunen getragen, aber vom Bund finanziert wird. Dazu müsste den Kommunen eine größere Zahl von Elektroautos zur Verfügung gestellt werden. Dadurch könnten Fahrten zur Arbeiten, Einkaufsfahrten oder andere Mobilitätsbedürfnisse

umgesetzt werden. Das sollte aber alles gemeinschaftlich organisiert werden, also keine Einzelbesetzungen der Fahrzeuge, sondern Fahrgemeinschaften, die sich z.B. gegenseitig zur Arbeit bringen und dann wieder abholen. Das ganze müsste dann für die NutzerInnen weitestgehend kostenfrei sein. Das wäre ein gangbarer Weg, um aus dem heutigen Autoindividualverkehr auszusteigen. Die Nutzung des kommunalen Carsharing wäre natürlich freiwillig. Wer lieber mit einem eigenen Wagen fahren will, könnte dies weiter tun, aber angesichts des Kostenarguments würde sich der Individualverkehr sicher schnell reduzieren.

Maßnahme 5: Wege zum Einkauf reduzieren

in weiterer Grund für die heute große Autonutzung und damit einem hohen Spritverbrauch ist der Einkaufsverkehr. Die großen Lebensmittelketten haben sich insbesondere aus Dörfern aber auch Stadtteilen zurückgezogen und setzen ganz auf zentralisierte, mit dem Auto erreichbare Einkaufsmärkte. Lidl, Edeka, Aldi und Rewe fühlen sich offensichtlich nur dem Profit verpflichtet, aber nicht der Daseinsvorsorge. Kurzfristig sollten die Unternehmen dazu verpflichtet werden, einen definierten Anteil kleiner Läden in Stadtteilen und Dörfern einzurichten, die auch fußläufig erreichbar sind.

Wenn man alle Maßnahmen zur Eindämmung des Autoverkehrs zusammen nimmt, könnte es hier ein Potenzial von bis zu 50 Prozent Spritreduktion und natürlich auch CO₂-Einsparung geben. Als Gegenargument wird sicher eingewendet, dass die angeführten Umstellungen auch Zeit brauchen. Aber Deutschland besitzt eine strategische Ölreserve, die 90 Verbrauchstage reicht. Bei einem Rückgriff auf diese Mengen sowie vorübergehenden Importen aus anderen Ländern ließen sich Zeiten für die Beschaffung von Shuttle-Bussen oder die Einführung eines Nulltarifs im ÖPNV überbrücken. Angesichts dieser Möglichkeiten ist es unfassbar, dass der grüne Wirtschaftsminister Habeck die sich hier bietenden Möglichkeiten nicht

beim Schopf ergreift. Statt dessen erklärt er unablässig, dass Deutschland auf die russischen und anderen Ölimporte angewiesen sei. Die Klimabewegung aber auch die Linke sollte solche kurzfristigen Forderungen aufnehmen und sie als Ansatzpunkte für einen kompletten Ausstieg aus dem Autoindividualverkehr und den ökologischen Umbau der Fahrzeugindustrie zu Gunsten von öffentlichen Verkehrsmitteln nutzen.