

Partei der kleinen Leute oder doch der großen Konzerne?



Zum Klassenstandpunkt der AfD am Beispiel
ihrer Position in der Dieselfrage

Inhaltsverzeichnis

Warum ist es aus antifaschistischer Sicht wichtig, sich mit dem Thema Diesel zu beschäftigen?.....	1
Welche Positionen vertritt die AfD in der Dieselfrage, und warum macht sie das zur Partei des Kapitals?.....	5
Welche Methoden benutzt sie? Kurzer Abriss einer Fehlinformationskampagne.....	8
Elektroautos und die Entwicklung des Mobilitätsmarktes.....	9
Technische Möglichkeiten der Umrüstung.....	12
Gesundheitliche Risiken von Stickoxiden	14
Einordnung in die allgemeine Ideologie der AfD.....	17
Was tun?.....	19
Auf inhaltlicher Ebene: Gegennarrative schaffen!.....	20
Bewusstsein für scheinbar unpolitische Themen schaffen! ...	20
Alternativlösungen finden.....	20
Verbindung von Antifaschismus und Klassenkampf.....	21

Seit geraumer Zeit versucht die AfD, sich mit zahlreichen Aktionen wie Infoständen in Innenstädten oder Plakaten an vielbefahrenen Verkehrswegen als „Dieselpartei“ zu etablieren. Vor allem im Großraum Stuttgart, zu dem auch der Rems-Murr-Kreis gehört, wird fast nur noch das Thema Diesel bedient, da die Region sowohl von Fahrverboten als auch von möglichem Stellenabbau in der Automobilindustrie betroffen ist. Dem müssen wir als AntifaschistInnen etwas entgegensetzen, praktisch wie theoretisch.

Letzteres scheint auf den ersten Blick gar nicht so leicht, denn das Thema Diesel erscheint zunächst als eines, hinter dem gar keine konkrete Ideologie steht, und mit dem die AfD lediglich opportunistisch auf Stimmenfang gehen will. Dass sie das auch tut steht außer Frage. Gerade weil es sich um ein scheinbar „unideologisches“ Thema handelt eignet es sich wunderbar, um neue Wählerschaften zu erschließen und sie im eigenen Sinne zu politisieren („Mir ist Politik wurscht, ich will doch nur mit meinem Diesel weiter zur Arbeit fahren können!“).

Doch bei genauerem Hinsehen lässt sich feststellen, dass gerade in der Dieselfrage die neoliberale Ader der Partei zum Vorschein kommt. Gleichzeitig inszeniert sie sich als Vertreter der kleinen Leute. Wir wollen im Folgenden herausarbeiten, welche Positionen die AfD in der Dieselfrage vertritt, warum es sich dabei um die Interessen der Großkonzerne handelt, wie das in die rechte Ideologie allgemein passt, und was man dagegen tun kann.

Warum ist es aus antifaschistischer Sicht wichtig, sich mit dem Thema Diesel zu beschäftigen?

Die AfD ist seit je her darum bemüht, sich als Partei der kleinen Leute zu inszenieren. Medien und bürgerliche politische Gegner bestätigen sie darin, indem sie sie als "Populisten" oder als "Protestpartei" bezeichnen. Doch die AfD vertritt die Interessen der Mehrheitsbevölkerung in keinsten Weise! Nicht umsonst lautet eine häufig gerufene Parole auf antifaschistischen Demonstrationen: "Rassistisch, sexistisch, neoliberal - Afd, Partei fürs Kapital!". Das zeigt sich besonders deutlich in der Art und Weise, wie die AfD

auf das Thema Diesel-Fahrverbote und Mobilität im Allgemeinen reagiert. Sie bemüht sich mit aller Kraft darum, sich als die neue "Dieselretter-Partei" zu inszenieren. Tatsächlich tut sie jedoch nichts anderes, als für die kompromisslose Erfüllung der Interessen der deutschen Autoindustrie zu kämpfen.

Die Debatte ist unübersichtlich, bis zur Veröffentlichung dieses Textes sind bereits fünf Dieseltage abgehalten worden, die Meldungen überschlagen sich. Doch wir wollen uns nicht mit unnötigen Details verzetteln. Wir wollen auch nicht die Landesregierung, die Bundesregierung, die EU oder sonst einen politischen Akteur in der Sache verteidigen. Denn die derzeit politischen Verantwortlichen bekleckern sich in der Angelegenheit nicht gerade mit Ruhm. Unter anderem deshalb stürzt sich die AfD so auf das Thema und kultiviert damit weiter ihr Anti-Establishment-Image. Wir wollen auch keine Debatten über Sinn und Unsinn von bestimmten Grenzwerten führen, denn um die geht es letztlich gar nicht. Wir möchten lediglich anhand der Position der AfD in der Dieselfrage erklären, wie sie es schaffen, sich als Partei der kleinen Leute zu präsentieren, während sie gleichzeitig die Interessen der Großkonzerne radikaler verteidigen als **jede** andere Partei im Bundestag. Wir suchen damit auch nicht den Dialog mit der AfD. Wir bekämpfen sie auf allen Ebenen, sowohl auf der Straße als auch inhaltlich.

Beides wird in nächster Zeit von großer Bedeutung sein, denn es ist zu erwarten, dass sich die Rechten rund um die Europawahlen weiterhin auf das Thema Diesel stürzen werden. Ihren Wahlkampf zu bekämpfen ist wichtig und richtig, doch wenn es nur bei Störungen bleibt hält sich der langfristige Effekt in Grenzen. Der tritt erst mit der inhaltlichen Auseinandersetzung und dem Einbinden der Menschen in dieselbe ein.

Das ist gerade hier im Rems-Murr-Kreis wichtig. Einerseits ist man hier seit dem 1. Januar 2019 von Fahrverboten nach Stuttgart betroffen. Viele Menschen müssen in oder durch Stuttgart pendeln, die meisten von ihnen werden voraussichtlich keine Ausnahmegenehmigung erhalten. Andererseits gibt es viele Arbeitsplätze, die direkt oder indirekt von der Automobilindustrie abhängig sind.

Hierzu einige Zahlen: Der Anteil von Dieselfahrzeugen liegt in Deutschland bei 31%¹, bei Neuzulassungen waren es 2017 sogar 38%². In der Region Stuttgart leben derzeit 106 000 betroffene DieselfahrerInnen (also HalterInnen von Fahrzeugen der Euronorm 4 oder niedriger), davon sind 30 000 wohnhaft in Stuttgart³. Es pendeln täglich 240 000 Menschen nach Stuttgart, ca. 60% der sozialversicherungspflichtigen Jobs werden dort von Pendlern ausgeübt⁴. In der Region Stuttgart sind 110 000 Menschen direkt in der Autoindustrie tätig, ca. 90 000 weitere Arbeitsplätze sind indirekt von ihr abhängig⁵.



Verschiedene Aktionen der Stuttgarter AfD zur Diesel-Thematik

- 1 www.zeit.de/mobilitaet/2015-10/diesel-verbereitung-autohersteller
- 2 www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/neuzulassungen_node.html
- 3 www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.diesel-fahrverbote-fuer-stuttgart-das-kommt-auf-die-autofahrer-zu.f6845c60-67d9-41ac-a106-5f9406cc8a53.html
- 4 www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.immer-mehr-zahl-der-stuttgart-pendler-bleibt-hoch.93997b63-d10a-4d76-9142-f905d6efdb1c.html
- 5 www.region-stuttgart.de/die-region-stuttgart/wirtschaft-arbeit/fahrzeugbau.html

Man kann deutlich erkennen: Es liegt ein massives Wählerpotential wortwörtlich auf der Straße, und die AfD in Stuttgart und dem Rems-Murr-Kreis geht massiv darauf ein! Fast alle öffentlichen Aktionen zielen mittlerweile auf das Thema Diesel, sei es in Form von Infoständen in Innenstädten, Kundgebungen, Großflächenplakaten an vielbefahrenen Verkehrswegen oder Flyerverteilungen vor Automobilwerken.



Die Stuttgarter AfD protestiert am 08.12.2018 am Neckartor gegen Fahrverbote

Um das Ganze in einen Kontext zu stellen: Bei der baden-württembergischen Landtagswahl 2016 wählten 15,1% der WählerInnen die AfD. Das sind 809 564 Menschen⁶. 106 000 DieselfahrerInnen würden knapp 2% der Stimmen bei gleichbleibender Wahlbeteiligung entsprechen, 200 000 direkte oder indirekte Automobilbeschäftigte knapp 3,7%. Das soll freilich nicht heißen, dass alle diese Menschen die AfD wählen werden, zumal sich die beiden Gruppen ja auch überschneiden. Man muss jedoch bedenken, dass es sich um eine noch

⁶ www.statistik-bw.de/Wahlen/Landtag/02035000.tab?R=LA

weitgehend unerschlossene Wählerschicht handelt.

Laut Tagesschau-Umfragen zur Landtagswahl sahen AfD-Wähler die Kompetenzen der Partei hauptsächlich bei der Migrationspolitik und der Kriminalitätsbekämpfung, ferner noch bei sozialer Gerechtigkeit und Familienpolitik⁷. Kaum jemand hat die AfD wegen ihrer verkehrspolitischen Kompetenz gewählt, zumal Verkehr und Mobilität bei dieser Wahl überhaupt eine untergeordnete Rolle spielten. Das soll nun anders werden.

Die gesellschaftliche Linke hat sich lange heraus gehalten, bzw. tut es immer noch. Man ist sich zu schade, das Thema aufzugreifen. Es geht ja schließlich um nichts Großes, der Diesel hat auch keine besondere Symbolwirkung. Es betrifft einfach nur den schnöden Alltag der Menschen, und ob sie fortan mit der S-Bahn zur Arbeit fahren, oder sich ein Benzinauto zulegen müssen.

Doch das darf für AntifaschistInnen kein Kriterium sein. Sondern nur, wo und wie wir den Rechten möglichst effizient entgegentreten können und müssen. Im Rems-Murr-Kreis ist das momentan das Diesel-Thema. Darum wollen wir uns nicht in unsere Wohlfühlblase zurück ziehen, sondern uns eingehend mit diesem Problem beschäftigen.

Welche Positionen vertritt die AfD in der Dieselfrage, und warum macht sie das zur Partei des Kapitals?

Der Umgang der Politik mit dem Diesel-Skandal ist gerade eines der besten Beispiele, an denen sich zeigt, wie sich die extreme Rechte einerseits als Partei des kleinen Mannes inszeniert und dabei gleichzeitig die Interessen des Kapitals radikalst verteidigt. Die AfD fordert in aller Kürze: Keine Fahrverbote, keine Plaketten, und eine „wissenschaftliche Überprüfung der Grenzwerte“ für Feinstaub und Stickoxide (NOx). Sie gibt sich als "vernünftig" und fordert "ideologiefreie" Debatten. Doch was hat es damit auf sich?

Die Debatte um die Fahrverbote für Dieselfahrzeuge wurde durch die Abgasskandale ab 2015 ausgelöst. Bis dahin war der Diesel stets als sauber angepriesen worden, zeitweise waren über die Hälfte der Autos, die in

⁷ wahl.tagesschau.de/wahlen/2016-03-13-LT-DE-BW/charts/umfrage-afd/chart_8887449.shtml

Deutschland vom Band liefen, Dieselfahrzeuge. Dennoch blieben die Stickoxid- und Feinstaubwerte in vielen deutschen Städten stark erhöht. Als bekannt wurde, dass u.a. VW, Audi und BMW Software in ihren Dieselfahrzeugen verbaut hatten, die der Messanlage einen verminderten Ausstoß an Feinstaub und vor allem an Stickoxid vorgaukelten, mussten Konsequenzen gezogen werden.

In Berlin versucht die Regierung seitdem die deutschen Autobauer dazu zu bewegen, die Verantwortung für ihre Betrügereien zu tragen, mit denen sie dreistellige Milliarden Gewinne eingefahren haben. Bisher mit mäßigem Erfolg. Nach jedem Dieseltreffen wird einmal mehr deutlich, wie groß der Einfluss der Führung der Automobilindustrie auf die deutsche Politik ist. Gegen den Willen der Autobosse wird in Deutschland kein Finger krumm gemacht. So lautet ein ungeschriebenes Gesetz, das über Parteigrenzen hinweg gültig ist.

Stattdessen sollen es die VerbraucherInnen sein, die den Schaden in Ordnung bringen müssen. Sie sind es, die, wie jetzt in Stuttgart, die Innenstädte entweder nicht mehr befahren dürfen, oder ihr über Nacht massiv entwertetes Auto ersetzen oder aufrüsten müssen. Die Empörung darüber greift die AfD zwar auf, doch sie stellt sich dabei keineswegs gegen die Verursacher. Im Gegenteil! Sie verteidigt die Interessen der deutschen Autobauer radikaler als jede andere Partei im Bundestag. Trotzdem stellt sie sich dabei als die einzige Partei dar, die die Interessen der Verbraucher vertritt. Das tut sie, indem sie DieselfahrerInnen, AutomobilarbeiterInnen und Konzernchefs als **eine** Konfliktpartei mit **einem gemeinsamen Interesse** darstellt.

Im Dieseldilemma rund um die Fahrverbote sind, vereinfacht gesprochen, drei Konfliktparteien involviert: Regierung, Automobilindustrie und Dieselfahrer/Beschäftigte in der Automobilindustrie. Doch die AfD sieht im Konflikt lediglich zwei Parteien: Die Regierung und alle anderen. Umweltverbände würden eine böswillige Kampagne führen, um Dieselfahrer zu enteignen und Arbeitsplätze zu zerstören. Dem stellt sich die AfD „mutig“ entgegen.

Klar, in der Frage: Soll auf den Dieselfahrern die Verantwortung für die Betrügereien der Autokonzerne abgewälzt werden? antwortet die AfD mit

einem entschiedenen *Nein*. Doch inwiefern die Autokonzerne selber zur Verantwortung gezogen werden, wird noch nicht einmal diskutiert. Der Wirtschaftsstandort Deutschland ist heilig, was die Profite des deutschen Kapitals gefährdet steht gar nicht erst zur Debatte. Vor allem beim Thema Dieselarbeitsplätze versucht die AfD immer wieder, die entgegengesetzten Interessen der arbeitenden Menschen und derer, die von ihrer Arbeit profitieren, miteinander zu vereinen, nach dem Motto „Wenn das Dieselende kommt, verlierst du deinen Arbeitsplatz wegen der Bundesregierung, nicht wegen dem Profit der Firma“.

Dabei liegt der Ursprung des Problems, dass nun hastig durch Fahrverbote auf denen abgewälzt wird, die am wenigsten daran schuld sind, im Widerspruch zwischen dem Profitstreben der Konzernchefs und wirksamen Umweltschutz für alle. Es ist ein kapitalistisches Problem. Die AfD geht stattdessen von einem Widerspruch zwischen Umweltschutz einerseits, und dem Wohl der ArbeiterInnen, VerbraucherInnen UND Großkonzerne andererseits aus. In der neoliberalen Logik, laut der was gut für die Wirtschaft ist gut für alle sei, liegt die Lösung auf der Hand: Weg mit Fahrverboten und Plaketten, aber natürlich auch weg mit sämtlichen Forderungen an die deutsche Autoindustrie, den Schaden wiedergutzumachen, den sie verursacht haben.

In ihrer Mission, die Profitmargen der deutschen Autokonzerne zu retten, wird sie dabei z.T. äußerst deutlich, wie z.B. der Landesvorsitzende der AfD Brandenburg Andreas Kalbitz in einem Beitrag mit dem Titel „Bremst den Kampf gegen den Diesel - rettet die deutsche Automobilindustrie“:

„Der Wahnsinn um die Dieselfahrverbote in Deutschland wird immer irrationaler. Ökofetischisten, die Europäische Union und die Umwelthilfe - von Ford und Toyota finanziert - treiben die Altparteien im Kampf gegen Diesel und gegen den Autoverkehr vor sich her. Das große Bündnis aus Autohassern und Verbotsfreunden hat es jetzt geschafft, im Auto-Land Baden-Württemberg Dieselfahrverbote ab 2019 einzuführen. [...]. Wie wir diese Diesel-

Debatte führen, wird entscheidend sein für die Zukunft unserer Automobilindustrie und für deren Arbeitsplätze. Und letztlich auch für den Fortbestand unseres Sozialstaats, der schon von Merkel und den Sozialdemokraten zur Plünderung durch die Masseneinwanderer freigegeben wurde und durch eine selbst verschuldete Abschaffung der Autoindustrie noch schneller kollabieren wird.“

(Quelle: www.afd.de/andreas-kalbitz-bremst-den-kampf-gegen-den-diesel-rettet-die-deutsche-automobilindustrie/)

So viel dazu. Interessant dabei ist, dass Kalbitz dem Rechtsaußenflügel um Björn Höcke zugeordnet wird. Diesem wird gelegentlich, im Gegensatz zum wirtschaftsliberalen Flügel um Jörg Meuthen, eine sozialstaatliche Ausrichtung nachgesagt. Diese Gerüchte erweisen sich als Augenwischerei. Die AfD steht für die krasse Verschärfung der kapitalistischen Zwänge, sei es nun unter konservativ-liberalem oder völkisch-nationalistischen Label.

Welche Methoden benutzt sie? Kurzer Abriss einer Fehlinformationskampagne

Die AfD fährt in der Diesel-Frage eine interessante Doppelstrategie: Einerseits führt sie eine hochemotionale Debatte, andererseits stellt sie sich selber als Hort der Fachkompetenz dar, die eine ideologiefreie Diskussion führen will.

Der bisherige, also pauschalisierende und vulgäre Politikstil, wird beibehalten. Das Diesel-Thema wird mit unterschwelligen Botschaften pathetisch aufgeladen. Die Rettung des Diesels wird als Rückkehr zur guten alten Zeit verkauft, als es mit der Lohnentwicklung noch bergauf ging, die Frau noch am Herd stand, Homosexualität noch als Krankheit galt, und noch nicht jeder dahergelaufene Ausländer einen deutschen Pass hinterher geschmissen bekommen hat⁸.

⁸ Bürgerliche Kritiker äußern diesbezüglich gerne den Vorwurf, die Rechten würden „einfache Lösungen“ anbieten. Das ist falsch. Ihre Lösungen sind meistens nicht einfach umzusetzen, oder zumindest nicht einfacher als tatsächliche Lösungen. Sie sind spalterisch und nichts als Nebenkerzen. Außerdem kann der Vereinfachungsvorwurf

Gleichzeitig wirft man jedoch mit pseudowissenschaftliche Nebelkerzen um sich und fordert eine „wissenschaftliche“ und „ideologiefreie“ Debatte⁹. Falschinformationen und Fehldarstellungen werden dabei gezielt gestreut, hauptsächlich zur Entwicklung des Mobilitätsmarktes allgemein und den Folgen der Einschränkung der Dieselfahrzeugproduktion für die Arbeitsplatzsituation in der Automobilbranche, der tatsächlichen Arbeitsplatzsituation, sowie den Ursachen für deren Verschlechterungen, den technischen Möglichkeiten der Umrüstung und den gesundheitlichen Risiken von NOx.

Elektroautos und die Entwicklung des Mobilitätsmarktes

In ihrer Broschüre „Alternative für Diesel“ fordert die AfD u.a.: „Die E-Mobilität sollte sich auf marktwirtschaftlicher Basis entwickeln“ und „Keine Subventionen für E-Fahrzeuge und Lade-Infrastruktur auf Kosten des Steuerzahlers“. Diese Forderung kann man getrost als lächerlich bezeichnen. Während die AfD fordert, die finanzielle Bevorzugung von Elektrofahrzeugen abzuschaffen, plädiert sie für den Erhalt des Diesels, dessen Boom überhaupt erst durch finanzielle Bevorzugung bei der Kraftstoffsteuer zustande kam.

Überhaupt scheint die Forderung nach marktwirtschaftlicher Entwicklung für die AfD nur dann interessant zu sein, wenn es ihren Zwecken dient. In einer Rede zum Erhalt der Autoindustrie in Deutschland¹⁰ macht der verkehrspolitische Sprecher der AfD Dirk Spaniel den Vorschlag, anstatt auf Elektromobilität auf synthetische Kraftstoffe zu setzen (die man natürlich steuerlich besserstellen müsste, ansonsten wären sie ggü. fossilen Brennstoffen auf dem Markt nicht durchsetzungsfähig).

Synthetische Kraftstoffe sind Ersatzstoffe für fossile Kraftstoffe, die aus dem in der Luft enthaltenen CO₂ gewonnen werden. Diese Lösung hat wie alles Vor- und Nachteile. Der Vorteil ist, dass es dafür keinen Strukturwandel bedarf. Der synthetische Kraftstoff kann in konventionellen Tanks gelagert, in

genauso gegen Fortschrittliche gerichtet werden

9 www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affaere/afd-verlangt-ideologiefreie-debatte-ueber-diesel-grenzwerte-15183267.html

10 www.youtube.com/watch?v=QE-W2GSlaSQ

Pipelines und Tanklastern transportiert und für herkömmliche Verbrennungsmotoren verwendet werden. Bei elektrischer Energie sind Transport und Speicherung weitaus aufwändiger und verlustreicher.

Der Nachteil ist, dass der Kraftstoff selber zwar CO₂-neutral ist, da das CO₂, das bei seiner Verbrennung erzeugt wird, ja zuvor aus der Luft entnommen wurde, die Herstellung jedoch sehr energieintensiv ist. In Deutschland, wo der Strom noch hauptsächlich aus Kohle gewonnen wird, wäre die CO₂-Bilanz also insgesamt schlechter als bei E-Autos. Denn die setzen den Strom direkt und ohne Umwege in Bewegung um, was effizienter ist, als den Strom zur Erzeugung von Kraftstoff zu verwenden, um diesen dann später zu verbrennen und daraus Bewegung zu erzeugen.



Dirk Spaniel, ehemaliger Ingenieur bei Daimler, heute MdB und verkehrspolitischer Sprecher der AfD im Bundestag, wohnt mit seiner Familie auf dem Stuttgarter Killesberg

Das heißt nicht, dass dieser Ansatz komplett sinnlos ist. Für Länder beispielsweise, die über eine ohnehin schwache Infrastruktur und kein gutes Stromnetz verfügen, dafür aber über viele natürliche Energieressourcen wie Sonne oder Wasserkraft, ist das Konzept der synthetischen Kraftstoffe eine denkbar gute Lösung. In Deutschland ist aber das genaue Gegenteil der Fall. Warum also plädiert Dirk Spaniel dafür?

Die Antwort darauf gibt er in besagter Rede selber. Deutsche Autohersteller dominieren den Markt vor allem im Bereich der Diesel-, sowie der Mittel- und Oberklassefahrzeuge. Eine Umstellung auf synthetische Kraftstoffe anstatt auf E-Mobilität wäre zwar keineswegs hilfreich für den Umweltschutz, es würde aber den Autokonzernen ermöglichen, zumindest in Deutschland Business as usual zu betreiben, also sich weder weiterentwickeln noch anpassen zu müssen. In den Vorständen der deutschen Autohersteller nimmt man solche Forderungen daher sicher mit einem Lächeln auf. Deren Umsetzung würde aber keineswegs bedeuten, dass das Thema E-Mobilität damit vom Tisch wäre. Denn für dessen steigende Bedeutung spielen die Entwicklungen auf dem deutschen Markt nur eine untergeordnete Rolle.

Das E-Auto ist weltweit auf dem Vormarsch und wenn Daimler und Co. nicht abgehängt werden wollen, werden sie diese Entwicklung mitmachen müssen. Derzeitiger Vorreiter in Sachen Elektromobilität ist China. Bisher verkauft Daimler dort jährlich ca. eine Halbe Million Autos, BMW und Audi weisen vergleichbare Verkaufszahlen vor¹¹. Die Fahrzeuge werden zum Großteil auch dort durch das Gemeinschaftsunternehmen *Beijing Benz Automotive Co. Ltd.* hergestellt. Gerade erst hat das Unternehmen mit einer Investition von ca. 1,5 Mrd. Euro in Peking ein neues Werk eröffnet¹².

Doch man will auch die eigene, unabhängige Produktion vorantreiben. Schon jetzt ist China der weltweit größte Hersteller von Batterien für Elektroautos. Auf lange Sicht soll der Verbrennungsmotor ganz aus dem Straßenverkehr verschwinden¹³. Das hat nicht zuletzt damit zu tun, dass auch chinesische Großstädte ein massives Problem mit Luftverschmutzung haben. Als Maßnahme dagegen hat die Regierung auch dort Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängt, allerdings nur für den Güterverkehr¹⁴. Wenn deutsche Autohersteller also auch in Zukunft Autos nach China verkaufen wollen, werden sie in Sachen Elektromobilität mitziehen müssen. Schon jetzt haben sie dabei riesigen Nachholbedarf.

11 www.wiwo.de/unternehmen/auto/daimler-jahreszahlen-in-china-hat-mercedes-seine-hausaufgaben-gemacht/19333876-2.html

12 www.daimler.com/konzern/standorte/daimler-baut-lokale-produktion-von-mercedes-benz-fahrzeugen-mit-seinem-partner-in-china-weiter-aus.html

13 www.latimes.com/business/autos/la-fi-hy-china-vehicles-20170911-story.html

14 www.tagesschau.de/ausland/china-lkw-101.html

Entwicklungen wie diese werden für strukturelle Veränderungen in der Automobilbranche wahrscheinlich eine etwas größere Rolle spielen als Fahrverbote in Stuttgart und Reutlingen. Der Strukturwandel kommt, soviel steht fest. Die Frage ist also nicht ob, sondern wie man ihm begegnet. So wie es aussieht werden die Folgen auf ArbeiterInnen, VerbraucherInnen und BürgerInnen abgewälzt: Sie werden es sein, die ihre Arbeitsplätze verlieren und die über den Kaufpreis neuer Produkte die technische Weiterentwicklung, sowie über Steuern die Modernisierung der Infrastruktur bezahlen.

Doch das ist kein Problem des Fortschritts, sondern des Kapitalismus. Genauer gesagt des Monopolkapitalismus, bei dem die Akteure eine so große gesellschaftliche Macht besitzen, dass sie es sich leisten können, Investitionen mithilfe des Staates auf der Allgemeinheit abzuwälzen. Ein sozialverträglicher Strukturwandel ist unter solchen Bedingungen nicht möglich und kann nur durch demokratische Kontrolle der Produktionsmittel erreicht werden. Um die Demokratisierung der Wirtschaft zu verhindern und gleichzeitig als die Partei der kleinen Leute dazustehen, stellt sich die AfD daher dem Wandel als Ganzem entgegen.

Technische Möglichkeiten der Umrüstung

Die AfD kämpft gegen jede Beteiligung der Autoindustrie an der Wiedergutmachung des von ihr verursachten Schadens, und sei sie noch so marginal.

„Die Betriebsratsvorsitzenden von VW, Daimler und BMW haben sich gegen pauschale Hardware-Nachrüstungen für Dieselfahrzeuge ausgesprochen. Es sei eine 'Lösung, die einseitig deutsche Hersteller benachteiligen und Arbeitsplätze gefährden würde'. [...]. Dirk Spaniel, verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Fraktion erklärt dazu: 'Alle angeführten Argumente sind richtig. Es ist bemerkenswert, dass die Alternative für Deutschland in der gesamten bisher geführten Diesel-Debatte die einzige Stimme weit

und breit war, die exakt diese Argumente auf den Tisch gelegt hat.'"

(Quelle:
afdkompakt.de/2018/10/01/nachruestungen-sind-keine-loesung-folgen-dieser-politik-rollen-bald-auf-uns-zu/)

Dass die AfD die einzige Partei im Bundestag ist, die die Forderungen der Autoindustrie eins zu eins und ohne Abstriche weiterträgt, ist in der Tat bemerkenswert.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) stellte sich einst gegen die Nachrüstungen (Interessanter Zufall: von allen Autoherstellern ist BMW derjenige, der sich am vehementesten gegen die Beteiligung an Nachrüstungen wehrt). Jetzt hat sein Ministerium die technischen Vorschriften festgelegt, nach denen die Zulassung der dafür nötigen Hardware durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) möglichst rasch, d.h. Innerhalb von sechs Monaten, über die Bühne gehen soll¹⁵. Die Autoindustrie warnt indes vor unkalkulierbaren Folgen. „Wir können keine Garantie für ein Fahrzeug übernehmen, in das nachträglich Abgasreinigungssysteme Dritter eingebaut wurden“, so Bernhard Mattes, Präsident des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie¹⁶. Tatsächlich birgt die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen Risiken, die durch eine Installation der Hardware bei der Herstellung des Autos hätten vermieden werden können. Unklar ist zudem immer noch die Beteiligung an der Finanzierung durch die Autokonzerne, die sich bisher quer stellen.

Die Hersteller von Katalysatoren und Nachrüstungshardware stehen Nachrüstungen naturgemäß weit positiver gegenüber¹⁷. Es ist klar: Diejenigen, die von möglichen Nachrüstungen profitieren (also die Hersteller der Bausätze für die Nachrüstung), sind für sie. Diejenigen, die von ihnen belastet werden (die Autohersteller), sind gegen sie. Und beide bezeichnen sich selber als Experten auf dem Gebiet. Hier zeigt sich einmal mehr, wie wenig Bedeutung Fachwissen hat, wenn Profitinteressen im Wege stehen. Die

15 diepresse.com/home/wirtschaft/economist/5552340/Scheuer_Jetzt-ist-die-Nachruestindustrie-am-Zug?from=rss

16 Ebenda

17 www.lz.de/ueberregional/owl?em_cnt=22336745

AfD hingegen „fordert als schnellste und einfachste Lösung die Überprüfung der Messstationen“.

Gesundheitliche Risiken von Stickoxiden

Denn vor allem beim Thema Stickoxid-Grenzwerte scheint man in der AfD sehr besorgt um Wissenschaftlichkeit. „Warum ist am Arbeitsplatz 20-mal mehr Stickstoff erlaubt als auf der Straße?“ fragt Bernd Gögel, AfD-Fraktionsvorsitzender im Baden-Württembergischen Landtag, provokativ in einer Pressemitteilung¹⁸. Der Hintergrund ist der, dass an Verkehrsmessstationen der Grenzwert für NOx bei 40 Mikrogramm, beim Innenraum am Arbeitsplatz bei 950 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft liegt. Begründet wird das damit, dass sich am Arbeitsplatz nur gesunde Menschen aufhalten, und das auch nicht den ganzen Tag. Es macht in der Tat wenig Sinn, dass die Grenzwerte so weit auseinander liegen. Doch mit ihrer Relativierung will die AfD keine Verbesserung des Arbeitsschutzes erreichen, sondern den Grenzwerten allgemein ihre Legitimität absprechen. Denn die Forderung nach einer „ideologiefreien“ Bestimmung von Grenzwerten klingt zwar konstruktiv, ist aber das genaue Gegenteil davon. Grenzwerte sind zwangsläufig ein Stück weit willkürlich gesetzt, denn sie orientieren sich an einem Durchschnitt, dem in der Praxis niemand entspricht. Wenn man also „ideologiefreie“ Grenzwerte fordert, dann heißt das im Klartext, man fordert überhaupt keine Grenzwerte. Und genau das tut die AfD.

Am deutlichsten wird sie dabei in ihrem Flyer „Alternative für Diesel“, der bundesweit Verwendung findet und immer wieder auch im Rems-Murr-Kreis auftaucht und fachgerecht entsorgt wird (siehe Bild). Dort wird der Bericht des Abgasuntersuchungsausschusses des Bundes aus dem Juni 2017 zitiert: „Es gibt keine wissenschaftlich erwiesenen Zahlen dazu, wie viele Menschen aufgrund grenzüberschreitender NO₂-Expositionen erkrankt oder gar gestorben sind.“ Das steht auch tatsächlich so im Bericht¹⁹. Man mag sich nun fragen, warum sich die Schreiber dieses Flyers aus über 700 Seiten Text

18 www.afd-fraktion-bw.de/aktuelles/612/Warum+ist+am+Arbeitsplatz+20-mal+mehr+Stickstoff+erlaubt+als+auf+der+Stra%C3%9Fe%3F

19 dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/129/1812900.pdf, S. 492

ausgerechnet diesen einen Satz herausgepickt haben.

Zunächst muss erläutert werden, dass die Stickoxide (abgekürzt als NO_x), um die es bei der Abgasproblematik geht, ein Stoffgemisch aus insgesamt bis zu neun Stoffen sind. Die am häufigsten vorkommenden Stoffe aus dieser Gruppe sind Stickstoffoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO₂). Letzteres gilt als das Gesundheitsschädlichste. Die Grenzwerte allerdings beziehen sich nicht auf die einzelnen Stoffe, sondern auf das Stoffgemisch NO_x als Ganzes. Der vom Ausschuss befragte Sachverständige Professor Dr. Greim „schätzte Werte von 40 Mikrogramm/m³ und 200 Mikrogramm/m³ als angemessen ein und betonte, das sei aber nicht ein Grenzwert für NO₂, sondern ein Marker für das Gesamtgemisch. Welcher der Tausenden von Stoffen des Gesamtgemisches kausal für welche Schäden sei, könne praktisch gar nicht – epidemiologisch eindeutig – gesagt werden.“²⁰.

Zu den Ergebnissen der Expertenanhörung gibt es zahlreiche Gegenstimmen aus wissenschaftlichen Kreisen²¹. Dennoch: Selbst wenn der Ausschuss festhält, dass es keine wissenschaftlich erwiesenen Zahlen zu durch NO₂ verursachten Erkrankungen oder Todesfällen gibt, so heißt das keineswegs, dass der Stoff ungefährlich ist, wie im AfD-Flyer angedeutet. Es heißt lediglich, dass das Feld noch nicht genug erforscht wurde, um bestimmen zu können, welche gesundheitlichen Folgen durch NO₂ verursacht wurden, welche durch andere Stoffe aus der NO_x- Gruppe, und welche durch komplett andere Faktoren wie Feinstaub oder Ozon, deren Entstehen durch NO_x begünstigt wird. Statistische Daten, nach denen NO₂- Langzeitbelastung zu erhöhten Sterblichkeit führt, gibt es hingegen sehr wohl. Die bekannteste Veröffentlichung dazu ist wohl der WHO-Bericht²², der im selben Absatz erwähnt wird. Nach dem Konzept der WHO hat auch das Umweltbundesamt eine Studie erarbeitet, nach der in Deutschland jährlich ca. 6000 Menschen an den Folgen hoher NO_x- Belastung sterben²³.

Das alles wird der LeserIn des Flyers freilich verschwiegen. Was hängenbleibt

20 Ebenda, S. 491

21 www.sciencemediacenter.de/alle-angebote/rapid-reaction/details/news/diesel-skandal-wissenschaftler-widersprechen-schlussfolgerungen-der-abgeordneten-zu-gesundheitlich/

22 www.who.int/airpollution/global-platform/Global_Platform_Consultation_1st_Meeting_Report_Draft_2015.pdf

23 www.umweltbundesamt.de/publikationen/wie-sehr-beeintraechtigt-stickstoffdioxid-no2-die

ist, dass Diesellabgase gar nicht schädlich sind und Fahrverbote sinnlos. Das ist nur einer von vielen schmutzigen Tricks, mit denen die AfD-Propagandisten versuchen, Fehlinformationen zu sähen und die Wahrheit zu verschleiern.

Mit ihrem Vorgehen erreichen sie zwei Dinge: Erstens festigen sie ihren Ruf als „Leute vom Fach“. Bei der letzten Landtagswahl in Baden-Württemberg sahen AfD-Wähler laut Tagesschau-Umfragen die Kompetenzen der Partei hauptsächlich bei der Migrationspolitik und der Kriminalitätsbekämpfung. Für die nächste Wahl soll offensichtlich Verkehrspolitik und Arbeitsmarkt- bzw. Wirtschaftspolitik hinzukommen. Zweitens torpediert sie fortschrittliche (und natürlich auch weniger fortschrittliche) Debatten zum Thema und arbeitet so aktiv am Erhalt des Status Quo mit.

Am Beispiel Diesel zeigt sich außerdem, warum eine Diskussion mit der AfD nicht nur sinnlos, sondern auch gefährlich und in ihrem Sinne ist. Denn sie verschiebt nicht nur die Grenze des Sagbaren nach Rechts, sondern erzeugt auch den Rahmen, in dem Diskussionen fortan ablaufen. Das tut sie, indem sie Grundannahmen festlegt, die nicht hinterfragt werden sollen. Jede Teilnahme an der Diskussion mit ihnen geht automatisch mit der Bestätigung dieser Grundannahmen einher. Damit ist es im Endeffekt gar nicht mehr so wichtig, was am Ende diskutiert wird.

Am Beispiel Diesel zeigt sich das deutlich: Während die übrigen bürgerlichen Parteien eine pompöse Scheindebatte darüber führen, wie denn die Autoindustrie für die Folgen ihres Betrugs zur Verantwortung gezogen wird (also gar nicht), geht die AfD das Ganze anders an: Die Frage nach der Verantwortung der Autoindustrie wird überhaupt nicht erst gestellt. Der Wirtschaftsstandort Deutschland ist heilig, alles, was der Industrie auch nur ansatzweise zuwider geht, gefährdet Arbeitsplätze und steht gar nicht erst zur Diskussion. Punkt.

Der Rahmen der Debatte wird von den Blauen stattdessen wie folgt dargestellt: Die Regierung, getrieben von den Umweltverbänden und ausländischen Autoherstellern, wollen den Dieselfahrern ihre Autos und den Beschäftigten ihre Arbeitsplätze wegnehmen. Aber nicht mit der AfD!

Innerhalb dieses Rahmens stellen sie sich ganz klar und kompromisslos auf Seiten der Bürger. Aber der Rahmen selber, innerhalb dessen die Debatte stattfindet, ist eine eiserne Verteidigung der Interessen des Kapitals.

Ein ähnliches Vorgehen wurde bereits bei ihrem Hauptthema, der Hetze gegen Flüchtlinge, deutlich. Nach dem Sommer 2015 wurde die sog. Flüchtlingskrise zum Volksproblem Nummer eins erhoben, das es zu beheben galt. Medien und Politik zogen sofort nach. Es wurden die verschiedensten Meinungen zu dem Thema geäußert. Doch die waren erst einmal zweitrangig, denn im Diskussionsrahmen war man sich einig: DASS Menschen zu uns flüchten, ist schon ein Problem an sich. Diese Verschiebung des Diskussionsrahmens nach rechts wurde von der AfD initiiert und vorangetrieben und ist ein bedeutender Bestandteil der gesellschaftlichen Rechtsentwicklung in der BRD. Darum gilt für uns, egal bei welchem Thema: **Keine Diskussion mit der AfD!**

Einordnung in die allgemeine Ideologie der AfD

Um die allgemeine Ideologie der AfD, und die daraus folgende Deutung ihres Erfolges bestimmen zu können, muss man auf ihren Klassenstandpunkt eingehen. Zunächst einmal muss mit dem Mythos der „Abgehängtenpartei“ aufgeräumt werden.

Im Bundesvorstand fällt neben der Affinität zur Bundeswehr (Georg Pazderski, Andreas Kalbitz) auch die Nähe zum Finanzwesen zahlreicher Mitglieder auf (Jörg Meuthen, Albrecht Glaser, Alice Weidel)²⁴. Doch auch auf die Wählerschaft trifft das Vorurteil der „Verliererpartei“ nicht zu. Studien von DIW, YouGov sowie Forsa-Umfragen bestätigen: Die AfD hat nicht nur die wenigsten weiblichen Wähler unter den Parteien im Bundestag (35-39%), sondern auch einen Wähleranteil aus der unteren Einkommensschicht (unter 1500 Brutto im Monat) von gerade einmal 15-25%. Dafür gehören 33,9% von ihnen zum reichsten Fünftel der Bevölkerung²⁵.

²⁴ www.afd.de/partei/bundesvorstand/

²⁵ Die Zahlen stammen aus Umfragen von Forsa und Yougov aus den Jahren 2016 und 2017. Quellen:

Die AfD ist überdurchschnittlich bei Kleinbürgern beliebt, die nicht von der Globalisierung profitieren, sowie bei besser gestellten ArbeiterInnen. Natürlich hat die AfD noch in den unteren Schichten Rückhalt. Doch der alleine reicht lange nicht aus, um ihren Erfolg zu erklären. Dieser erklärt sich vielmehr aus einem Widerspruch innerhalb der herrschenden Klasse, zwischen national und international orientierten Teilen des Bürgertums. Erstere, zurzeit noch in der Minderheit, wollen trotz Kampfrhetorik die bestehenden Verhältnisse freilich nicht überwinden, sondern ihre eigene Macht im bestehenden System konsolidieren. Die Ausbeutung soll primär auf nationaler Ebene stattfinden, anstatt auf europäischer oder gar globaler. Begründet wird das mit einer imaginierten Gemeinschaft, in der sich alle einer Nation zugehörigen Menschen befinden. Dahinter steht das Konzept der Volksgemeinschaft²⁶. Dabei ist es wichtig klarzustellen, dass der Widerspruch zwischen national und international orientiertem Kapital zwar existiert, aber nicht der Hauptwiderspruch ist, der das gesellschaftliche Sein bestimmt. Wir als ArbeiterInnen stehen in diesem Zwist ohnehin außen vor, und damit auf der Verliererseite.

Die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenwiderspruch muss man im Kopf behalten, wenn man von der AfD als „Partei des Kapitals“ spricht. Damit ist keine Verschwörung gemeint. Die Autoindustrie ist von ausländischen Partnern, Arbeitskräften und Absatzmärkten abhängig und steht den Rechten noch eher ablehnend gegenüber. Doch die Konzernchefs profitieren zweifellos von ihrer Präsenz.

Zum einen spalten sie mit ihrem Rassismus und Sexismus die Arbeiterschaft, während sie gleichzeitig ein gemeinsames Schicksal erfinden, das outgesourcte Reinigungskraft und Vorstandsmitglied gemeinsam zu tragen hätten. Dazu passt es auch, dass Rechte gerade unter den Beschäftigten der Automobilindustrie versuchen, mit ihrer Ideologie der Volksgemeinschaft den Arbeitskampf zu sabotieren. Vor allem die Pseudogewerkschaft „Zentrum Automobil“ um den Nazi Oliver Hilburger aus Althütte tut sich in diesem

- www.welt.de/politik/deutschland/article154899202/Die-AfD-ist-eine-Partei-der-Besserverdiener-und-Gebildeten.html

- www.zeit.de/politik/deutschland/2017-08/afd-waehler-terrorbekaempfung-integration

²⁶ Der Begriff der „Volksgemeinschaft“ gilt als NS-Vokabular gebrandmarkt und erlebt derzeit eine regelrechte Renaissance in AfD-Kreisen (<http://faktenfinder.tagesschau.de/inland/volksgemeinschaft-101.html>).

Zusammenhang hervor²⁷. Zum anderen wird so der Fokus vom systematischen Milliardenbetrug der Autokonzerne hin zu NOx-Grenzwerten und Fahrverboten verschoben.

Will heißen: in der Chefetage von Daimler und Co. weiß man natürlich, dass der Protektionismus von AfD und Zentrum Automobil aus kapitalistischer Sicht Blödsinn ist und steht im Widerspruch zu ihnen. Die Globalisierung lässt sich nicht rückgängig machen. Doch man profitiert davon, dass die Debatte um und über die VerbraucherInnen geführt wird, und nicht darum, Schlüsselzweige der Industrie wie die Mobilitäts- und Energiewirtschaft unter zentrale demokratische Kontrolle zu bringen.

Was tun?

Der Nationalismus der AfD macht sich nicht nur in ihrem Rassismus und in ihrer Hetze gegen Geflüchtete bemerkbar. Er zieht sich durch alle ihre Positionen und erfüllt immer den selben Zweck: unter dem Deckmantel der vermeintlichen Volksnähe die Interessen des Kapitals zu verteidigen. Das ist ein Kernbestandteil der Politik der Rechten. Wie das aussehen kann, können wir heute schon in Österreich beobachten. Dort krepelt die Regierungskoalition aus ÖVP und FPÖ im Eiltempo den Sozialstaat um. Massive Einschnitte in die Gesundheits- und Sozialversicherung, Rentenkürzungen und natürlich die Einführung des 12-Stunden-Arbeitstages sind nur einige Folgen der Brachialliberalisierung unter Kurz und Strache²⁸.

Dem müssen wir Einheit und Entschlossenheit entgegensetzen. Wir lassen uns nicht spalten in Ausländer und Deutsche, oder in ArbeiterInnen und Arbeitslose. Und wir lassen nicht zu, dass Arbeitsplatzsicherheit gegen Umweltschutz ausgespielt wird.

²⁷ initiativeklassenkampf.wordpress.com/2018/02/18/achtung-falle-faktencheck-zentrum-automobil/

²⁸ www.antifainfoblatt.de/artikel/%C3%B6sterreich-abschottung-auf-%C3%BCstung-sozialabbau

Auf inhaltlicher Ebene: Gegennarrative schaffen!

Viele öffentliche Diskussionen werden von einem Diskussionsrahmen bestimmt, den die AfD vorgibt und von den übrigen Akteuren übernommen wird. Ein solches Narrativ ist z.B. die Volksgemeinschaft ohne Klassenwidersprüche: Der Widerspruch beim Thema Diesel besteht zwischen Arbeiter, Autofirmen und Dieselfahrern auf der einen Seite, und der fieser Regierung auf der anderen. Richtige Gegennarrative gehen auch mit Isolation von falschen Narrativen einher, und das ist nicht schlecht, sondern gut!

Bewusstsein für scheinbar unpolitische Themen schaffen!

Das Thema Diesel erscheint als ideologiefrei und unpolitisch. Man könnte meinen, dass man sich dabei nur nach den Fakten zu richten bräuchte. Wie wir gesehen haben ist das nicht der Fall! Hinter dem vermeintlichen Kampf für die einfachen DieselfahrerInnen und ArbeiterInnen steht in Wirklichkeit der Kampf gegen sie und für ihre Ausbeuter. Das soll nicht heißen, dass es falsch ist, sich um die konkreten, materiellen Bedürfnisse der Menschen zu kümmern - im Gegenteil! Es gibt keine unpolitischen Themen, das muss jedem Menschen bewusst werden. Dieses Bewusstsein muss weiter verbreitet werden, um auch in Zukunft zu verhindern, dass Rechte scheinbar unpolitische Themen für ihre Agenda einspannen.

Alternativlösungen finden

Das Thema Diesel ist für AfD-Verhältnisse insofern eine Ausnahme, dass im Gegensatz zur sogenannten Flüchtlingskrise hier reale, ernstzunehmende Probleme aufgegriffen und in den weltanschaulichen Rahmen der Volksgemeinschaft eingespannt werden. Die zwei Probleme, die die AfD konkret aufgreift, ist der Verkehr bzw. die Luftverschmutzung in den Innenstädten und die Veränderung der Arbeitsplatzsituation durch weniger produzierte Dieselaautos.

Das Verkehrsproblem würde sich wirksam durch die Einführung des kostenlosen und massiv ausgebauten öffentlichen Nahverkehrs beheben

lassen. Die Einschränkung des Individualverkehrs muss nicht „autofeindlich“ sein und mit schmerzhaften Verboten einhergehen. Es sollte nur niemand dazu gezwungen sein, mit dem Auto zu fahren, weil man im ländlichen Gebiet mit miserabler Anbindung wohnt, oder weil Bahnfahren in vielen Fällen immer noch die teurere Variante ist. Die Automobilindustrie und – wenig überraschend – Dirk Spaniel lehnen das kategorisch ab²⁹.

Auf die Arbeitsplatzsituation einzugehen ist komplizierter, jedoch gerade im Großraum Stuttgart von immenser Bedeutung. Die Mobilitätswirtschaft befindet sich im Wandel. Noch ist nicht abzusehen ob die Produktion von Dieselfahrzeugen so abrupt zurück gehen wird, dass es zu Kündigungen kommt. Aber dass die Möglichkeit besteht reicht aus, um damit Wahlkampf zu machen.

Es ist wichtig klarzustellen, dass Arbeitsplätze nicht durch Diesel-Fahrverbote gefährdet werden, sondern durch die Reaktion der Automobilindustrie darauf. Die tut nämlich alles, um ihre Gewinnmargen zu schützen, Fahrverbote hin oder her. Der Arbeitsplatzverlust droht daher primär durch Profitgier und die Verfehlung der Wirtschaft auf den strukturellen Wandel im Transportwesen zu reagieren. Eine Lösung kommt daher nicht ohne das Überdenken des Wirtschaftssystems als Ganzes aus, nach dem Motto: „Vertrauen in die Wirtschaft ist gut, demokratische Kontrolle ist besser!“

In der Darstellung der AfD sieht das natürlich anders aus. Wenn die Autoindustrie dort vorkommt, dann nur als Garant von Wohlstand und Arbeitsplätzen. Dass diese allerdings von der organisierten Arbeiterschaft immer wieder aufs Neue erkämpft werden müssen und dann auch durchaus mit sauberer Luft in den Innenstädten vereinbar sind, wird natürlich verschwiegen. Beides ist wichtig und beides ist möglich, wenn wir uns nicht von rechten Demagogen hinters Licht führen lassen.

Verbindung von Antifaschismus und Klassenkampf

Bei der Suche nach Alternativlösungen ist es wichtig, nicht das Narrativ der AfD zu übernehmen, sondern tatsächliche Grundprobleme anzugehen. Und

²⁹ www.afdbundestag.de/dirk-spaniel-kostenloser-oepnv-ist-eingriff-in-die-individuelle-freiheit-und-unvernuenftig/

das Grundproblem heißt Kapitalismus. Dem Kapitalismus entspringen die Übel, die die Rechten vorgeben beheben zu wollen, und der Kapitalismus ist es, den sie auf die Spitze treiben. Aus bürgerlicher Sicht ist es daher schwer, den Rechten inhaltlich zu begegnen, wenn man die Ansicht teilt, dass was gut für die Wirtschaft ist gut für alle sei.

Wir sind anderer Ansicht. Wir sehen keine Einheit zwischen Kapitalisten und ArbeiterInnen, sondern den Hauptwiderspruch in unserer Gesellschaft³⁰. Und wir sehen, dass konsequenter Antifaschismus zwangsläufig den Interessen des Kapitals zuwider geht.

Daher schließen wir diesen Text mit einer Einladung: Organisiert euch in offenen Treffen und in antifaschistischen Strukturen, den Einheitsgewerkschaften und im Betrieb. Beteiligt euch nicht an den derzeitigen Diskussion im Sinne der Konzernchefs, sondern kämpft für eure Interessen, um Arbeitsplätze und Wohlstand zu sichern. Tretet den Rechten in eurem Umfeld, in euren Ausbildungsstätten und Betrieben entschieden entgegen, wenn sie ihre Propaganda verbreiten wollen!

WAS MACHT DEN FASCHISTEN DAMPF? ANTIFA UND KLASSENKAMPF!

³⁰ Wichtig ist auch klarzustellen, dass wir keine Konsumkritik betreiben wollen. Konsumkritik teilt die bedeutende und falsche Grundannahme der AfD-Argumentation, die Macht und damit die Hauptverantwortung läge beim Verbraucher