

Buchrezension: Der Traum von der grünen Industrie

Hens-Hugo Nyberg, Arbetarmakt, Infomail 1267, 21. Oktober 2024

2023 erschien das Buch *Norrsknen: Drömmen om den gröna industrin* (Der Traum von der grünen Industrie) von Arne Müller (Ord & Visor förlag, 2023).

Seit das Buch erschienen ist, haben sich – nicht nur in Schweden einige Dinge geändert, wie die Northvolt-Krise. Daher wird in dem Buch nichts darüber berichtet, aber es kann dennoch als Beispiel für die Schwierigkeit dienen, einen grünen Wandel aus Profitgründen umzusetzen. Egal, wie gut ein Produkt für einen grünen Übergang sein mag, es kann an knallharten Rentabilitätsberechnungen, fehlenden Krediten und einer ungünstigen Wirtschaftslage im Allgemeinen scheitern. Dies steht im Gegensatz zu einer rational geplanten Wirtschaft, die entscheiden würde: Das brauchen wir für den Übergang, also werden wir es produzieren. Darüber hinaus würde eine rationale Planwirtschaft für gute Arbeitsbedingungen für alle sorgen, die an der grünen Transformation beteiligt sind. Northvolt war in dieser Hinsicht etwas weniger vorsichtig.

Eine Art Kurzfassung des Buches von Arne Müller, mit einer persönlicheren Note, findet sich auch in seinem hervorragenden Sommergespräch vom Sommer 2024.

Nordschweden

In Nordschweden sind mehrere große Industrieprojekte im Gange, die als bahnbrechend für den grünen Wandel und, etwas lokaler, als echter Impuls für Norrland hervorgehoben werden. (Norrland ist der nördlichste der heutigen drei schwedischen Landesteile Götaland, Norrland und Svealand.) Fast das gesamte Establishment lobt diese Initiativen, und die Regierung und Teile der Wirtschaft haben dies als mehr oder weniger das Einzige hervorgehoben, was von Schweden aus getan werden muss. Auf SVT Play kann man zum Beispiel den Dokumentarfilm *Den gröna kapplöpningen* (Das grüne Rennen) sehen, der im Wesentlichen die Ansichten der beteiligten Unternehmen wiedergibt und das Ganze einfach als eine große Erfolgsgeschichte ohne größere Probleme beschreibt.

Im Frühjahr 2023 gab es jedoch eine kritischere Rezension, und für diejenigen, die sie verfolgt haben, ist es vielleicht nicht so überraschend, dass es der Journalist Arne Müller war – Autor von gewichtigen Rezensionen wie *Norrlandsparadoxer, Elbilen och jakt på metallerna* und *Smutsiga miljarder – den svenska gruvboomens baksida* –, der sie schrieb. Das Buch heißt *Norrsknen: Drömmen om den gröna industrin* (Ord & Visor förlag, 2023) und ist ein ausgezeichnetes Reportagebuch. Müller geht die verschiedenen Projekte in übersichtlicher Weise durch, und soweit ich das beurteilen kann, hat er sein Bestes getan, um das gesamte verfügbare Material durchzugehen – einschließlich zahlreicher Interviews mit Politiker:innen, Industrievertreter:innen und Einwohner:innen der verschiedenen Städte. Ich werde hier nicht versuchen, die verschiedenen Projekte zusammenzufassen, aber die Rezensionen im Buch sind sehr lesenswert.

Am wertvollsten sind jedoch seine kritischen Rückblicke. Einerseits gibt es die fröhlichen Berechnungen, wie stark Skellefteå, Luleå, Piteå und andere Städte wachsen werden – ohne einen wirklichen Plan, wie dies geschehen soll –, bei denen Müller die verfügbaren kritischen Quellen durchgegangen zu sein scheint. Dies gilt jedoch insbesondere für die letzten Kapitel des Buches: „Zeit für ein Resümee“ und „Ein anderer Weg“, in denen er den gesamten Übergang und dessen Umsetzung untersucht.

Das Profitmotiv steht dem Übergang im Weg

Viele der neuen Technologien, die bei den Projekten zum Einsatz kommen, hält Müller für wichtig und für einen Schritt nach vorn. Autos sollten besser mit Strom als mit Benzin angetrieben werden, wofür Batterien benötigt werden, die Northvolt zumindest bis 2023 bauen würde. Die Stahlproduktion ist für 7 % der weltweiten Kohlenstoffemissionen verantwortlich, so dass es natürlich besser ist, Stahl mit fossilfreien Methoden zu produzieren (oder „fossilfrei“ – Müller zeigt, dass sie weit davon entfernt sind, völlig fossilfrei zu sein, aber in jedem Fall erzeugen sie deutlich weniger fossile Emissionen) –, sogar unerlässlich, wie er schreibt.

Aber es gibt auch eine Kehrseite. Es ist besser, wenn Autos mit Strom als mit Benzin fahren, aber wenn wir einfach alle derzeitigen Benzinautos durch Elektroautos ersetzen, werden astronomische Mengen an Metallen und absurde Mengen an Strom verbraucht – vor allem, wenn der Stahl mit Wasserstoff statt mit fossilen Brennstoffen hergestellt wird. Dieser Strom muss ebenfalls frei von fossilen Brennstoffen sein, aber ein weiteres Problem ist, dass jeder erneuerbare Strom große Mengen an Metallen benötigt. Und dann sind da natürlich noch die Metalle in den Batterien. Nach dem, was wir über die Metallressourcen der Erde wissen, werden sie in vielen Fällen einfach nicht ausreichen. Hinzu kommt, dass ärmere Länder in der Regel viel weniger Autos pro Kopf haben, aber es ist zu erwarten, dass sie immer mehr anschaffen werden, zumindest wenn keine guten Alternativen zur Verfügung stehen und die reichen westlichen Länder ihr Niveau der privaten Autonutzung beibehalten.

Man könnte argumentieren, dass zum einen mehr Metallvorkommen entdeckt werden könnten – und wir könnten anfangen, Metalle aus dem Meer zu gewinnen! – und auf der anderen Seite effizientere und metallsparende Batterien entwickelt werden könnten! Sicher, das könnte passieren. Aber wir wissen immer noch nicht, wie viel davon ausreichen würde und wann es soweit sein wird. Es wäre töricht, den gesamten Übergang auf die Annahme zu gründen, dass diese Probleme durch verbesserte Technologien und neue Entdeckungen innerhalb einer relativ kurzen Zeitspanne gelöst werden. Und egal, wie viele Metallvorkommen gefunden werden, ein erhöhter Ressourcenverbrauch wird in jedem Fall die Umwelt belasten.

Dies bringt uns zu einem der größten Widersprüche zwischen den Erfordernissen des grünen Übergangs und dem derzeitigen Wirtschaftssystem, d. h. einem kapitalistischen System, das von gewinnmaximierenden Unternehmen angetrieben wird. Die Öl-, Kohle- und Gasindustrie war das erste Hindernis, das den Übergang im Alleingang um mehrere Jahre verzögerte. Trotz Milliardeninvestitionen konnte sie schließlich nicht verhindern, dass sich das Bewusstsein für die Klimakrise verbreitete und die Nutzung erneuerbarer Energien zunahm. Sie macht immer noch riesige Gewinne, aber die Energiewende ist offensichtlich eine große Bedrohung für sie. Die Automobilindustrie war ein großer Bremsklotz bei der Energiewende, aber sie kann den Übergang schaffen und ihre Gewinne auf eine andere Weise als die direkte fossile Brennstoffindustrie erzielen, indem sie stattdessen mit der Produktion von Elektroautos beginnt. Sie ist jedoch überhaupt nicht daran interessiert, die Zahl der Autos auf den Straßen zu verringern oder diese leichter und billiger zu machen. Im Durchschnitt sind die Autos in den letzten Jahrzehnten größer und schwerer geworden, was natürlich mehr Metalle und Ressourcen für die Herstellung und mehr Energie für den Antrieb erfordert, was wiederum größere Batterien bedeutet. Es besteht also immer noch ein großer Widerspruch zwischen den Bedürfnissen des Klimas und selbst der grünsten kapitalistischen Industrie.

Was wir brauchen, ist nicht nur der technologische Wandel, sondern auch die Einsparung von Ressourcen. Dem stehen keine technischen Hindernisse entgegen. Wir könnten sicherlich versuchen, den Autoverkehr zu reduzieren, indem wir massiv in den Ausbau, die Verbesserung und die Verbilligung des öffentlichen Nahverkehrs – insbesondere des Schienenverkehrs – investieren,

der zumindest in den Städten und Metropolregionen kostenlos sein sollte und überall viel preiswerter als heute. Darüber hinaus könnten wir in ganz oder teilweise autofreie Stadtzentren investieren, wie es in mehreren europäischen Städten bereits geschieht – Müller schreibt beispielsweise über Paris – und in eine Stadtplanung, die darauf abzielt, die Notwendigkeit langer täglicher Fahrten so weit wie möglich zu reduzieren. Die Regierung tut, wie wir wissen, das Gegenteil, mit großen Investitionen in die Senkung der Benzinpreise und die Abschaffung der Luftverkehrssteuer. Es ist sicherlich richtig, dass indirekte Steuern Geringverdiener:innen verhältnismäßig am stärksten treffen, aber in diesem Fall wäre es eindeutig besser, diejenigen zu unterstützen, die es brauchen, und zwar auf der Grundlage des Einkommens oder in bestimmten dünn besiedelten Gebieten, anstatt Initiativen zu ergreifen, die diejenigen, die keine Unterstützung brauchen, deutlich bevorzugen und die außerdem die Autonutzung fördern (nicht, dass irgendein vernünftiger Mensch glaubt, die Regierung kümmere sich um Geringverdiener:innen, aber diejenigen unter uns, die das tun, sollten nicht die Erhöhung der Subventionen für fossile Brennstoffe als den richtigen Weg ansehen). Was die Größe von Autos angeht, so könnte man gesetzlich festlegen, wie groß und schwer sie hergestellt oder verkauft werden dürfen. Diese Maßnahmen würden jedoch sofort mit den Gewinninteressen der Privatwirtschaft kollidieren, ob sie nun grün sind oder nicht.

Ein Teil der Metallnachfrage – angeheizt durch die Notwendigkeit anderer Industrien, so viele Smartphones oder andere Produkte wie möglich zu verkaufen, ein weiteres Beispiel für private Profitinteressen, die in direktem Widerspruch zu den Klimabedürfnissen stehen – könnte durch verstärktes Recycling gedeckt werden. Dies wird wahrscheinlich geschehen, aber wenn die Dinge so weitergehen wie bisher, dann nur in dem Maße, wie es für einzelne Unternehmen profitabel ist, was ganz anders ist als das, was für unser Bedürfnis, eine Klimakatastrophe so weit wie möglich zu vermeiden, rational ist.

Neben Metallen braucht die grüne Industrie auch viel Strom. Für den Ausbau von erneuerbarem Strom gibt es jedoch keinen Plan. Stattdessen haben wir einen deregulierten, irrationalen Strommarkt, der den Strompreis zeitweise in absurde Höhen treibt, während insbesondere der Ausbau der Solar- und Windenergie die Preise für einen Großteil des restlichen Jahres nach unten drückt, so dass es für viele Unternehmen nicht als rentabel angesehen wird, in diesen Bereich zu investieren („Preiskannibalismus“, der insbesondere dort herrscht, wo Strom auf dem Spotmarkt verkauft wird wie in der BRD an der Leipziger Strombörse; Anm. d. Red.). Und die derzeitige Regierung hat auf ihre Weise „dazu beigetragen“, indem sie die Unterstützung für den Anschluss der Windenergie an das Stromnetz gestrichen hat, was dazu geführt hat, dass Vattenfall seine Pläne für das Offshore-Windkraftprojekt Svenska Kriegers Flak auf Eis gelegt hat. Und nicht nur das – mehrere Expert:innen, darunter Anna Krook-Riekkola, Assistenzprofessorin für Energietechnik, bezeichnen in DN 5 October (Dagens Nyheter: Intresset för havsvindkraft i Sverige har svalnat, 6.10.2024) die Politik der Regierung als klares Hindernis für den Ausbau der Offshore-Windenergie. Hinzu kommt, dass zahlreiche Windkraftprojekte nicht genehmigt wurden, weil die Streitkräfte oder die lokale Opposition ein Veto eingelegt haben. Letzteres wird dadurch genährt, dass Gebiete mit Windkraftanlagen in der Regel nur sehr geringe Gegenleistungen erhalten. Dies steht im Gegensatz zu mehreren anderen Ländern, in denen die Gemeinden auch etwas für die Windkraft bekommen, anstatt neue Kürzungen, wie vielerorts in Norrland. Stattdessen reden die Tidö-Parteien (Die konkrete Zusammenarbeit zwischen der Regierung und den Schwedendemokraten ist durch das sogenannte Tidö-Abkommen geregelt. Seit Oktober 2022 ist die durch Ministerpräsident Ulf Kristersson geführte Minderheitsregierung aus Moderaten, Christdemokrat:innen und Liberalen im Amt. Gemeinsam erreichen die drei Regierungsparteien nur 103 der 349 Sitze im schwedischen Riksdag und sind somit auf die politische Unterstützung der rechtsnationalen Schwedendemokraten angewiesen; Anm. d. Red.) ausgiebig über Atomkraft, für die es – abgesehen davon, dass ihr Bau viele Jahre dauern und sehr teuer sein würde, dass sie Uranabbau erfordert und gefährliche Abfälle

hinterlässt, deren Entsorgung noch nicht gelöst ist – noch nicht einmal konkrete Pläne gibt.

Der Planungsbedarf für den grünen Übergang

Wenn wir fossilfreien Stahl und Elektrifizierung brauchen – und da stimme ich mit Herrn Müller überein –, dann brauchen wir, wie er schreibt, einen Plan für den Ausbau der erneuerbaren Stromerzeugung. Er muss auf einer rationalen Bedarfsberechnung beruhen, die den negativen Auswirkungen, die sie, wie jede andere Produktion auch, hat, der Verfügbarkeit der seltenen Metalle, den Auswirkungen auf die Natur und auf die Menschen gegenübergestellt wird und die berücksichtigt, dass ein Teil des Verbrauchs – zum Beispiel die private Autonutzung und der Flugverkehr – tatsächlich reduziert werden muss. Dies steht im Gegensatz zur Maximierung privater Gewinninteressen.

Was wir bräuchten, ist einfach eine Wirtschaft, die rational nach unseren Bedürfnissen und denen der Umwelt geplant ist, also Sozialismus. Die derzeitige, die maßgeblich von den Profitinteressen einiger weniger Großunternehmen und Vermögenden geleitet wird, also der Kapitalismus, steht dem grünen Wandel auf Schritt und Tritt im Wege.

Die Schlussfolgerung, die wir daraus ziehen sollten, ist nicht nur zu sagen: Sozialismus, oder wir werden alle sterben! Wir sollten natürlich darauf hinweisen, dass der Kapitalismus, alle Formen rechter Politik und vor allem die fossile Brennstoffindustrie eine direkte Bedrohung für unser Überleben darstellen und selbst im besten Fall ein großes Hindernis für die bestmögliche Umsetzung des grünen Übergangs sein werden, und wir sollten uns organisieren, um sie durch ein sozialistisches System zu ersetzen. Gleichzeitig müssen wir uns aber auch für konkrete Aktionen hier und jetzt organisieren, um gegen klimaschädliche Aktivitäten zu kämpfen – und nicht zuletzt, um die fossile Brennstoffindustrie zu enteignen – und dafür zu sorgen, dass der Übergang so vernünftig und planvoll wie möglich durchgeführt wird, ohne Rücksicht auf die Missbilligung privater Profiteure. Ich habe hier mehr über die Notwendigkeit einer Planwirtschaft für den Klimawandel geschrieben.

Aber Arne Müller betont nicht nur die Notwendigkeit einer rationalen Planung und der Schonung knapper Ressourcen, sondern spricht sich in seinem Buch, wie ich bereits erwähnt habe, beispielsweise auch für die Elektrifizierung des Verkehrs und die Herstellung von Stahl ohne fossile Brennstoffe aus. Eine immer grünere Technologie wird nicht ausreichen, wenn sie für eine immer größere Produktion von Autos und anderen Dingen eingesetzt wird, aber es ist dennoch ein wichtiger Schritt nach vorn, auf eine möglichst grüne Technologie umzustellen. Dies ist wichtig zu betonen, da ein bedeutender Teil der radikalen Linken es vorzieht, sich vor diesen Fragen zu drücken, indem er zumindest grünere Technologien als „grünen Kolonialismus“ abtut oder sich damit begnügt, darauf hinzuweisen, dass wir den Kapitalismus durch den Sozialismus ersetzen müssen. Aber wie auch immer, wir werden Strom, Verkehr, Metalle und industrielle Produktion brauchen. Bei einigen Dingen müssten wir zweifellos Abstriche machen, aber vorerst sollten wir die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien ausbauen, mehr Benzinautos durch Elektroautos ersetzen (und – ich wiederhole – die Zahl der Autos reduzieren) und fossilfreien Stahl produzieren. Und, wie gesagt, nicht auf die Art und Weise, wie es heute gemacht wird.

Ich nehme nur ein Beispiel aus Offensiv, der Zeitung von Socialistiskt Alternativ (ehemals Rättvisepartiet Socialisterna) – einer Zeitung, für die Arne Müller früher gearbeitet hat und die seine Bücher stets hervorhebt. Per Olsson rezensierte sein Buch in Offensiv, eine ziemlich ausführliche und sehr positive Rezension. Es war jedoch überhaupt nicht klar, dass Müller die neue Technologie, über die er schreibt, tatsächlich ausdrücklich positiv bewertet. Das ist ein bisschen merkwürdig. Natürlich ist es das Wichtigste für eine sozialistische Zeitung, den Kapitalismus und alle damit verbundenen Hindernisse für einen wirklich grünen Übergang zu kritisieren, aber ich denke

trotzdem, dass Sozialist:innen in der Lage sein sollten, etwas konkretere Antworten zu geben.

Wie Sie sicher schon bemerkt haben, ist Arne Müllers „Nordland: Der Traum von der grünen Industrie“ ein wichtiges Buch. Es ist gut geschrieben, informativ und enthält mehrere Argumente, die verbreitet werden müssen, und ich empfehle jedem/r, es zu lesen. Wenn Ihr wirklich keine Zeit habt, solltet Ihr zumindest die abschließenden Kapitel lesen. Es ist auch in der Bibliothek erhältlich, so dass man es lesen kann, egal wie pleite man ist.