

NACHRUF



Starb mit 82: die US-Amerikanerin Kate Millett Foto: getty images

Feministin der ersten Stunde

Die Nachricht stand zuerst nur in der New York Times: Herzstillstand mit 82 Jahren. Kate Millett, Mitbegründerin der Zweiten Frauenbewegung in den USA, ist tot. Ihr bahnbrechendes Werk „Sexus und Herrschaft“ von 1970, eine Generalabrechnung mit dem modernen Patriarchat, ist bis heute ein Klassiker des Feminismus, es wurde mit dem „Kapital“ von Karl Marx verglichen. Eine schnelle Meldung war sie den Agenturen dennoch nicht wert. Wer war das noch mal?

Es ging Millett tatsächlich um die Befreiung der weiblichen Klasse: „Im Patriarchat entwickelte sich der Begriff des Eigentums von seinem einfachen Ursprung, der Frau als beweglicher Habe [...] Die Unterwerfung der Frau unter den Mann ist natürlich weit mehr als ein wirtschaftliches oder politisches Ereignis; sie ist ein totales gesellschaftliches und psychologisches Phänomen“, erklärte sie. Auch männliche Sexualität werde als Herrschaftsinstrument eingesetzt, so eine ihrer Thesen, die sie bei D.H. Lawrence, Henry Miller und Norman Mailer zu belegen suchte: eine Kampfansage.

Miller war radikal. Sie zulesen ruft bis heute ein tiefes Durchatmen hervor, die einen erfreut ob so viel Klarheit, die anderen empört über zugespitzte Thesen. Ihre Kritik der patriarchalen Kleinfamilie aber ist bis heute nicht veraltet. Neue Partnerschaftsformen und die egalitäre Aufteilung der unbezahlten Arbeit: Dauerbrenner in der aktuellen Diskussion.

Kate Millett wurde 1934 in Minnesota geboren, studierte Literatur und Bildhauerei, begann eine akademische Karriere. Ihre Homosexualität wurde ihr von ihren heterosexuellen „Schwestern“ übel genommen. Zudem wurde sie geplagt von einer manisch-depressiven Störung, die sie zeitweise mit Lithium bekämpfte. Zwangseinweisungen ließen sie zur Anti-Psychiatrie-Aktivistin werden.

In den Achtzigern geriet Millett in Vergessenheit. Sie verarmte, bewirtschaftete eine kleine Farm im Staat New York, auf der sie eine Künstlerinnen-Kolonie angesiedelt hatte. Ihr Hauptwerk, „Sexus und Herrschaft“, wurde in den USA im Jahr 2000 noch einmal aufgelegt, in Deutschland ist es nur noch antiquarisch zu erhalten.

HEIDE OESTREICH

taz.blogs

Monarchie & Alltag

„As long as the music's loud enough, we won't hear the world falling apart“ – das Popblog auf taz.de

blogs.taz.de

NACHRICHTEN

UNTER AUFLAGEN

Türkei lässt Deutschen frei

ISTANBUL | Nach der Freilassung seiner Frau ist auch der im süd-türkischen Antalya festgenommene Deutsche aus dem Polizeigewahrsam entlassen worden. Er dürfe das Land aber vorerst nicht verlassen, meldete die türkische Nachrichtenagentur DHA gestern. Das deutsche Ehepaar mit türkischen Wurzeln war vergangene Woche am Flughafen Antalya festgenommen worden. Den beiden werden Kontakte zur islamischen Gülen-Bewegung vorgeworfen, welche die türkische Regierung für Putschisten hält. (dpa)

DEUTSCHE WIRTSCHAFT

DIW erhöht Konjunkturprognose

BERLIN | Bürger und Unternehmen können aus Sicht des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung auch in den nächsten Jahren mit Wachstum rechnen. 2017 und 2018 werde das Bruttoinlandsprodukt jeweils um 1,9 Prozent zulegen, 2019 dann um 1,6 Prozent, so das Institut. Damit hob es seine Prognose für 2017 wegen des überraschend starken ersten Halbjahres um 0,4 Prozentpunkte an. DIW-Chef Marcel Fratzscher mahnte dennoch mehr Investitionen in Bildung, Verkehrswege und Datenetze an. (dpa)

TAZ LIEST DENIZ

Unser Exkollege Deniz Yücel sitzt in Istanbul hinter Gittern. Solange er nichts Neues veröffentlicht kann, lesen wir einfach seine alten Texte noch einmal. Und zwar jeden Tag. Jede Menge davon finden Sie unter www.taz.de/Deniz

Journalismus ist kein Verbrechen

www.taz.de

taz intern

taz holt Katja Kullmann



Foto: Nane Diehl

BERLIN | Katja Kullmann, bis Juli Vizechefredakteurin des Freitags, wechselt zur taz. In der Rudolfschke-Straße übernimmt sie die neu geschaffene Position einer Themenchefin. Die profilierte Medienmacherin wird in dieser Funktion künftig die großen Themen der taz kanalübergreifend steuern. „Für den Journalismus sind extrem spannende Zeiten, nicht mehr nur auf Papier, sondern eben auch digital“, sagt Kullmann, „ich freue mich sehr darauf, nun bei der taz einzusteigen, einer Zeitung, deren Lebendigkeit und Wachheit ich seit Langem schätze.“

Klein, aber fein: die Liste der Öko-Autos

VERKEHR Der Ökoverkehrsclub VCD empfiehlt 34 klimaschonende Pkw-Modelle, mit denen man keine Angst vor Umweltzonen und Fahrverboten zu haben brauche. Ihr Anteil am Automarkt liegt nahe null

VON HANNES KOCH

Liebling der Taxifahrer

BERLIN taz | Autokauf mit Verstand wird nicht einfacher. Soll man Diesel wegen drohender Fahrverbote ganz vermeiden? Lohnt sich jetzt schon ein E-Auto – oder vielleicht erst in fünf Jahren? Antworten auf solche Fragen versucht der Verkehrsclub Deutschland (VCD) mit seiner neuen Auto-Umwelt-Liste zu geben. 34 Modelle werden empfohlen, vor allem Hybrid-Fahrzeuge mit kombinierten Benzin- und E-Motoren, Erdgas-Autos und kleine, sparsame Benziner.

„Von Dieselfahrzeugen raten wir dringend ab“, sagte VCD-Verkehrspolitiker Gerd Lottsiepen – eine Reaktion auf den Abgaskandal. „Wer seinen Euro-4-Diesel jetzt für einen Euro-6-Diesel verschrottet, kann mit dem Neuwagen vielleicht schon bald nicht mehr in die Umweltzone fahren.“ Der VCD warnt außerdem vor „Benzin-Direkteinspritzern“, weil ab 2018 neue Partikelfilter erforderlich würden.

Zu den empfohlenen Autos gehören die Hybrid-Modelle von

Was? Unter den Exoten auf der VCD-Liste ist ein Modell seit 20 Jahren ziemlich erfolgreich: der Toyota Prius. Der Hybrid mit einem Elektro- und Benzinmotor gilt weltweit als halbwegs grünes Auto. Verkauft hat Toyota davon 4,8 Millionen, in Deutschland aber nur 39.000.

Wo? Besonders beliebt ist der Prius bei Taxifahrern. 2.500 von den 8.000 Taxis in Berlin sind solche Modelle.

Warum? Grund ist vor allem der niedrige Verschleiß. Der E-Motor ist weniger anfällig für Abnutzung, Bremsen und Federung werden durch Energie-rückgewinnung geschont. „Die Fahrzeuge müssen manchmal erst nach 180.000 gefahrenen Kilometern zur Inspektion“, sagt Leszek Nadolski, Chef der Berliner Taxi-Innung. „Bei einem Daimler müssen Sie da nach 25.000 Kilometern hin.“ Selbst bei der manchmal ruppigen Fahrweise im Hauptstadverkehr komme man „wohl so auf 5 Liter Verbrauch auf 100 Kilometer.“ (taz)

Die Öko-Autos

Die Liste des Verkehrsclubs VCD

Modell	Leistung (kW/PS)	Verbrauch gesamt nach NEFZ* (l/100 km bzw. kg/100 km)	CO ₂ realistisch inkl. Kraftstoffherstellung (g/km)
LEXUS			
CJ 200h	100/136	3,5-4,1	145
BENZIN-HYBRIDE			
Toyota Auris Hybrid	100/136	3,5-3,9	142
C-HR Hybrid	90/122	3,8-3,9	143
Prius Hybrid	100/136	3,0-3,3	110
Prius+ Hybrid	100/136	4,1-4,4	161
Yaris Hybrid	74/100	3,3-3,6	133
ERDGAS			
Audi A3 sportback-g-tron 1.4 TFSI DSG	81/110	3,3-3,5	143
A4 Avant g-tron 2.0 TFSI DSG 2,4	125/170	3,8-4,2	135
A5 Sportback-g-tron 2.0 TFSI DSG 4	125/170	3,8-4,1	144
VOLKSWAGEN			
Golf 1.4 TGI BlueMotion DSG/Variant eco up!	81/110	3,5	142
	50/68	2,9	122
CITROËN			
C1 VTI 68 Stop&Start	51/69	3,8	163
C3 PureTech 82	60/82	4,7	163
C4 Cactus PureTech 75 DS	55/75	4,6	158
DS3 PureTech 82	60/82	4,6	177
HONDA			
Jazz 1.3 i-VTEC CVT	75/102	4,6	169
BENZINER			
108 Active VTI 68	51/69	4,1	163
208 Allure PureTech 82	60/82	4,5	173
2008 Allure PureTech 82	60/82	4,9	176
RENAULT			
Clio 1.6e 90/Grandtour	66/90	4,7-4,8	177
TOYOTA			
AYGO 1.0 VVT-i	51/69	4,1	157
Yaris 1.0 VVT-i	51/69	4,3	164
Yaris 1.6 VVT-i E4L	82/111	4,8-5,0	156
VOLKSWAGEN			
up! 1.0 BMT	44/60	4,1	154

Modell	Leistung (kW/PS)	Batteriekapazität (kWh)	CO ₂ Strommix D (g/km)
BMW i3 7	125/170	33,2	102
Citroën C-zero	49/67	14,5	101
Hyundai IONIQ Trend Electric	88/120	28	90
Mercedes B 250e	132/179	28	133
Peugeot Ion	49/67	14,5	101
Renault Zoe Z.E. 40 8	68/92	41	112
smart fortwo electric drive coupé	60/82	17,6	116
smart fortwo electric drive	60/82	17,6	17
VW e-Golf	90/136	35,8	105
VW e-up	60/82	18,7	89

* Neuer europäischer Fahrzyklus (Messmethode ausschließlich auf dem Rollprüfstand)
Quelle: VCD Auto-Umweltliste 2017/2018 taz.Grafik: info-text-berlin.de



Taxifahrers Liebling: Toyota Prius Foto: reuters

Milliardengewinne nur mit schweren Autos

VON WEGEN KRISE Deutsche Autobauer genießen Rekordabsatz und hohe Profite. In der Zukunft warten aber große Investitionen

BERLIN taz | Die deutschen Autobauer verdienen am besten, wenn sie das Gegenteil von dem tun, was der VCD fordert. Je größer, schwerer und stärker ihre Wagen sind, desto besser für den Gewinn. „Mit dem Grundmodell der jeweiligen Typen verdient man nicht viel, der Gewinn kommt über Sonderausstattungen“, sagt Ferdinand Dudenhöffer vom Center for Automotive Research (CAR) der Uni Duisburg gegenüber der taz. „Je

größer das Auto, desto höher der Gewinn.“
Und deshalb war auch 2016 für die Industrie wieder ein Rekordjahr. Vor Steuern machte der Daimler-Konzern einen Gewinn von 8,5 Milliarden Euro, BMW 6,9 Milliarden Euro. Und auch VW wies 7,1 Milliarden Euro Profit aus, außerdem stellten die Wolfsburger 6,4 Milliarden Euro wegen Risiken aus Dieselgate zurück. Der Absatz brummte – jeweils über 2 Millio-

nen verkaufte Autos bei Daimler und BMW, über 10 Millionen beim VW-Konzern mit den großen Marken VW, Audi, Skoda, Seat und Porsche.
Vor allem bei den Geländewagen (SUVs) bringt die hohe Nachfrage gute Gewinne. Inzwischen ist jeder fünfte Neuwagen ein SUV. Auch weltweit boomt die Branche: Die 17 größten Autokonzerne machten 2016 Gewinne von 104 Milliarden Euro, zeigt eine Studie der Hochschule

Bergisch Gladbach. Der rentabelste Autobauer ist Subaru: Aus 100 Euro Investitionen ziehen die Japaner 13,5 Euro Gewinn. BMW folgt mit 10, Daimler mit 8,4 Prozent Gewinnmarge. Dabei verdient VW im Schnitt nach CAR-Daten an jedem verkauften VW-Modell nur 395 Euro – aber bei der reichen kleinen Schwester Porsche bleiben für jedes Exemplar mehr als 15.000 Euro in der Kasse – bei Ferrari sogar 56.000.

Bauen die deutschen Hersteller die falschen Autos? „In Deutschland nicht, weltweit schon“, meint Dudenhöffer. Der Diesel spiele auf den Zukunftsmärkten in China oder den USA keine Rolle. China zeige mit seiner Quote für E-Autos, wohin die Reise gehe. Die Hersteller bräuchten allerdings die aktuellen „goldenen Zeiten“ dringend, um Kapital für ihre Zukunft von digitalem und elektrischem Verkehr zu sammeln.
BPO

Link zur Liste: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Auto_Umwelt/VCD_Auto-Umweltliste/AUI-17-18/AUI_17_Download.pdf