

Verkehrswende: Postwachstum vs. demokratische Planwirtschaft

Leo Drajs, Neue Internationale 254, April 2021

Die in den Dannenröder Wald im vergangenen Herbst für den Bau der A49 geschlagene Schneise zeigt eindrucksvoll, dass hierzulande von einer Verkehrswende nicht gesprochen werden kann. Bisher gibt es sie einfach nicht. Winzige Positivbeispiele können allenfalls einen schwächlichen Anschein davon erwecken. Ein Blick in diverse Statistiken unterstreicht diese Erkenntnis: Zwischen 2015 und 2019 verdoppelten sich die Neuzulassungen von SUV und Geländewagen, der Güterverkehr auf der Schiene stagniert seit Jahren bei einem Anteil von 18 %, das Autobahn- und Bundesstraßennetz Deutschlands wuchs seit 1990 um rund 6.000 km, das Schienennetz schrumpfte um etwa dieselbe Größe.

Da stellt sich natürlich die Frage: Wie kann das gehen, diese Verkehrswende? Die Antworten darauf sind vielfältig. Die deutsche Autoindustrie und „Bundesautominister“ Scheuer verkaufen uns übergewichtige E-Autos als Antwort, was unter anderem bedeutet, die Energiewende zu verzögern und wasserintensiv Lithium abzubauen, wo kaum Wasser vorhanden ist (Argentinien, Bolivien, Chile). Die Intention der deutschen Autoindustriellen liegt auf der Hand: Den pseudonachhaltigen E-Mobility-Hype nutzen, um elektrisch aus der derzeitigen Krise zu neuem Wirtschaftswachstum und fetten Profiten zu fahren – selbst im Krisenjahr 2020 hat VW über 10 Mrd. Euro Gewinn getätigt.

Lösung Postwachstum?

Eine andere der diskutierten Lösungen zur Abwendung der Klimakatastrophe – eine Lösung, die eine Verkehrswende natürlich beinhalten müsste – ist die aus akademischen Kreisen stammende Idee des Postwachstums, auch bekannt als „Degrowth“. Diese erkennt an, dass die gegenwärtige Form von Wirtschaftswachstum mit einer begrenzten Erde unvereinbar ist. Ziel ist daher, eben jenes Wachstum zu beschränken beziehungsweise umzukehren, sprich die Wirtschaftsleistung sowie den Konsum zu senken. Und auch wenn es manche anders sehen mögen – explizit antikapitalistisch ist die in ihren Köpfen angepeilte Postwachstumsökonomie nicht, womit auch schon das Unmögliche und Problematische dieser Idee beginnt.

Der Wachstumszwang, genauer das fortwährende Vermehren, die Akkumulation von Kapital, ist untrennbar mit dessen Produktionsweise verbunden, wächst ihm direkt aus dem Herzen, dem bürgerlichen Privateigentum, das in Konkurrenz zu seinesgleichen steht. Nicht zu wachsen, die Produktion und damit den Konsum nicht auszuweiten, heißt für die kapitalistischen AkteurInnen wie die deutschen AutokapitalistInnen, zu verschwinden und von der Konkurrenz vom Weltmarkt verdrängt zu werden. Wer also davon träumt, das Natur und Mensch zerstörende kapitalistische Wachstum zu beseitigen, darf vor der Enteignung bürgerlichen Eigentums, sprich von VW, Lufthansa & Co. nicht zurückschrecken, sondern muss es offen aussprechen. Alles andere schürt Illusionen in die Reformierbarkeit und Zähmbarkeit des Kapitalismus ...

An dieser Stelle muss eingeschoben werden, dass dieser Artikel bei Weitem nicht ausreicht, um sämtliche Gedanken der PostwachstumstheoretikerInnen einer angemessenen umfassenden Kritik zu unterziehen. Er ist eher ein Anreiz zur weiteren Diskussion – wofür der folgende Satz besonders taugt:

„So wenig wie möglich, so viel wie nötig.“

Dieser sollte Kernelement jeder ernsthaften Verkehrswende-Strategie sein und führt direkt zur Frage: Wer bestimmt, wie viel Verkehr nötig ist und auf welchen Wegen er stattfindet? Unter kapitalistischen Vorzeichen ist die Antwort klar: Das Kapital kommandiert Arbeit und Konsum, sei es durch die Produktion direkt oder vermittelt des kapitalistischen Staates, der Autobahnen baut und vom Bahnstreckenneubau für ländlichere Gebiete nichts wissen will.

Dass das Auto das dominierende Fortbewegungsmittel ist und für eine große Anzahl Menschen alternativlos erscheint, liegt ja eben daran, dass es oft genug das günstigste, flexibelste und schnellste ist, insbesondere im ländlichen Gebiet. Oft genug gibt es keine taugliche andere Möglichkeit und daher ist es auch unmöglich, auf individualistische Weise durch Konsumänderung eine andere Verkehrsinfrastruktur herbeizuführen. Dem Kapital innerhalb des Kapitalismus seinen Wachstumszwang zu nehmen, der zudem aufgrund wachsender Arbeitsproduktivität mit überproportional zunehmender Erzeugung von materiellen Gütern und entsprechendem Ressourcenverbrauch einhergeht, ist eine Utopie, zudem eine reaktionäre, wenn sie die Mehrheit der Weltbevölkerung auffordert, den Gürtel enger zu schnallen.

Ein wie auch immer gearteter „Aufstand derer, die ihre eigene Verantwortung ernst nehmen und auf demokratische und freiheitliche Weise positive Beispiele vorleben und das Leben entrümpeln und mehr Zeit finden, statt immerzu unterwegs zu sein“, wie PostwachstumsvordenkerInnen wie Niko Paech es vorschlagen, geht an der Lebensrealität der meisten Menschen völlig vorbei und klingt beiläufig gesagt gegenüber ärmeren unter ihnen auch höhnisch. Vor allem aber fehlt der konkrete Weg, wie zu so wenig wie möglich, so viel wie nötig Verkehr gekommen werden kann. Weder der individuelle Konsumverzicht noch die punktuelle und ineffiziente Regionalökonomie können das schaffen.

Die Frage der Verkehrswende ist eine Machtfrage. So wie die Macht des Kapitals darin liegt, den gegenwärtigen Transportfluss auf der Erde wesentlich zu steuern, ist es eine Machtfrage, die Verkehrswende global gegen Automobil- und Ölindustrie durchzusetzen. Statt individualistisch das eigene Mobilitätsverhalten zu ändern (so gut das auch ist, wenn's denn möglich wäre) und Arbeitszeit zu reduzieren (sofern man sich das überhaupt leisten kann), braucht es eine Veränderung, die um gesellschaftlich übergreifend zu wirken, von der gesamten Produktions- und Verteilungssphäre ausgehen muss und sich nicht auf die – je nach Geldbeutel – „freie“ Wahl des Endprodukts beschränkt und den immer größer werdenden Anteil der Zwischenprodukte ignoriert.

Demokratischer Plan

Der Utopie einer Postwachstumsökonomie stellen wir die Perspektive einer demokratischen Planwirtschaft entgegen, die anstatt das Wachstum an sich überwinden zu wollen, sich im Gegenteil das Ziel setzt, die Produktivkräfte der Gesellschaft zu steigern, um auf diesem Wege eine Arbeitszeitverkürzung für alle möglich zu machen und die bestmögliche Effizienz in der Logistik zu verwirklichen. Das schließt nicht nur eine sinnvoll geplante Produktion mit ein, sondern auch die Überwindung der Kluft zwischen Stadt und Land sowie die möglichst gleichmäßige internationale Verteilung von Industrie und Dienstleistungen.

Voraus geht diesem Vorschlag natürlich, die Kontrolle über die Produktion dem bürgerlichen Staat und den KapitaleignerInnen zu entreißen. Die einzige gesellschaftliche Kraft, die dies überhaupt könnte, ist die organisierte und sich ihrer Aufgabe bewusst werdende ArbeiterInnenklasse, die damit beginnt, für die Enteignung der Transportunternehmen einzutreten, für demokratische ArbeiterInnenkontrolle kämpft und selbst ein Verkehrswendeprogramm entwickelt, dem der Grundsatz „So wenig wie möglich, so viel wie nötig“ aus Sicht der notwendigen Reproduktion der

unmittelbaren ProduzentInnen und nicht der Produktion fürs Kapital zugrunde liegt.

Natürlich – davon sind wir weit entfernt, von einer klassenbewussten ArbeiterInnenklasse, die sich der ökologischen Aufgaben unserer Zeit annimmt. Derzeit sucht die Umweltbewegung nach dem Weg, der wirklich zu einer anderen Klima- und Umweltpolitik, ernsthaft zu einer globalen Verkehrswende führt. Wir haben hier kurz versucht anzureißen, warum die Postwachstumstheorie nur eine mangelhafte Antwort gibt. Demgegenüber schlagen wir der Umweltbewegung vor, die potentielle Macht einer ArbeiterInnenbewegung wieder zu entdecken. Dazu braucht diese eine neue revolutionäre Partei, die revolutionäres Umweltbewusstsein in Klasse und Bewegung tragen kann. Denn: Was ist schon die individuelle Entschleunigung gegen einen Generalstreik für das Klima?