

Vom Kapitalismus, dem Verkehr und seiner Wende

Leo Drais, Revolutionärer Marxismus 54, Dezember 2021

1. Einleitung

Offensichtlich und allgegenwärtig zeigen sich die Einwirkungen der kapitalistischen Produktionsweise auf Mensch und Natur in der von ihr hervorgebrachten Verkehrs- und Transportweise. Lang gestreckte Asphaltwüsten, die man Autobahnen nennt, ziehen sich durch die halbe Welt, zerschneiden Felder und Wälder. Sie tragen Menschen und Waren in einer scheinbar nie endenden Kolonne von Lkws und Pkws, welche ihrerseits für fast ein Fünftel der Abgase verantwortlich ist, die das Treibhaus Erde mit anheizen (1). Und da der auf gummierten Rädern rollende Tross des motorisierten Individualverkehrs global betrachtet seit Jahrzehnten stets länger und länger wurde und die entlegensten Gebiete der Welt eroberte, drängte er vielerorts jenes stählern besohlte Verkehrsmittel zurück, das einst im Ansturm des Kapitalismus auf die Welt selbige erobert, ja die modernen Großindustrie überhaupt erst ermöglicht hatte, die Eisenbahn.

Währenddessen schwimmen auf den Meeren Ruß ausstoßende Giganten von nie dagewesener Größe. Sie halten wesentlich die globalisierten Just-in-time-Produktionsketten in Gang, deren außerordentliche Empfindlichkeit sich beeindruckend zeigte, als die präzise und knappe Taktung in Handel und Fabriken jäh ins Stocken geriet, weil der Containerriese „Ever Given“ im Kanal von Suez steckenblieb wie ein Sandkorn, das in ein sensibles Getriebe fällt.

Und die Luft, sie war von einem Netz durchzogen, das in seiner Engmaschigkeit eine nie dagewesene Dichte erreicht hatte und weiß von den Flugzeugen in den Himmel gezeichnet war, bis Corona die Höhenflüge der Luftfahrt schließlich auf den Boden der tiefsten Krise in der Geschichte der zivilen Fliegerei herunterholte und der Himmel auf einmal so blau und frei von Kondensspuren war, wie es manch ein Mensch noch nie gesehen hatte. Derweil, mit der Rückkehr des Reisens ins breite Leben, kehren die Flugmaschinen wieder in die Wolken zurück.

Global und total sind die hier gezeichneten Phänomene. Aber sie erscheinen keineswegs auf der ganzen Welt gleich, genauso wenig, wie alle Länder und Nationalökonomien gleichermaßen ProduzentInnen und KonsumentInnen, ProfiteurInnen und VerliererInnen der heute auftretenden Transportweise sind. Auf die Spitze getriebener Hightech in modernen Fahrzeugen wie Fahrwegen in der imperialistischen - der hochnäsigen sogenannten „Ersten Welt“ - steht vielfach der Rückständigkeit fehlender oder kaputter Straßen oder antiker Fahrzeuge in der halbkolonialen, abfällig als „Dritte Welt“ bezeichneten, gegenüber.

Lokal zeigen sich genauso die Unterschiede. Während sich zu Hauptverkehrszeiten in Metropolen Transport zumeist zäh und in überwältigender Masse auf den Straßen, in Untergrundbahnen und Bussen, auf Rollern, Fahrrad und zu Fuß vollzieht, wobei sich mancherorts die Durchschnittsgeschwindigkeit des im Blech verpackten Menschen kaum von der eines auf den eigenen Füßen gehenden unterscheidet, finden sich die Weiten ländlicher Gebiete abgehängt und oftmals der Alternativlosigkeit eigener Privatfahrzeuge gegenüber, fernab jeden Gleisanschlusses oder auch nur eines regelmäßig fahrenden Busses. Neben der Wohnungs- zeigt vor allem die Verkehrsfrage alltäglich den Unterschied zwischen Stadt und Land.

Und natürlich vollziehen sich die Klassenunterschiede der Gesellschaft auch in der von ihr

produzierten Weise, Wege zurückzulegen. Überbordender Luxus und verschwenderisches Auftreten der Luxus- und Business-Classes, überschwere oder Rennwagen ähnliche Edelkarossen sowie private Yachten im Dienste eines kleinen, superreichen Teils der Menschheit stehen ihrem übergroßen anderen Extrem gegenüber: der Fortbewegung mittels notwendigen Einsatzes des eigenen Körpers oder anderer, geradeso leistbarer Mobilitätsarten.

Die Beschreibung lässt sich lange fortsetzen, für die Einleitung reicht es. Das bisher Genannte sind nur Ausschnitte eines Verkehrssystems, das sich in einer mehrfachen Krise befindet, und – da sich diese zuspitzt – die Frage nach ihrer Lösung aufwerfen, die Verkehrsfrage. Ihr wohnt die Lösung von Ineffizienz und Reibungspunkten inne, aber angesichts der sich vollziehenden Katastrophe des Klimawandels ist es vor allem die Bekämpfung derselben, die das Eintreten für eine ökologische Verkehrswende als Teil der Klimabewegung aufgebracht hat.

Dieser Bewegung ist die Dringlichkeit zur Überwindung der bestehenden Verkehrsweise von einem rationalen oder auch ökologisch nachhaltigen Standpunkt aus klar, wie auch überhaupt einem großen Teil der Gesellschaft. Doch warum stellt sich das offensichtlich Erforderliche nicht ein? Warum kann trotz kleiner lokaler Ausreißer in Richtung einer umfassenden Verkehrswende von ihr global wie auch in den einzelnen Staaten keine Rede sein?

Haben Politik und Wirtschaft die Bedrängnis hausgemachter Zerstörung existentieller Lebensgrundlagen für die Menschheit einfach nicht begriffen? Ist das vielfach versprochene Ziel der maximalen Erderwärmung von 1,5 °C bei dieser nicht existierenden Verkehrswende als Teil der gesamten kapitalistischen Produktion und Konsumtion schon im Grunde verloren? Ist es nicht bekannt, dass das gepriesene und beförderte E-Auto die Umweltkrise nicht löst, sondern verschärft? Warum haben Millionen bei Fridays for Future (FFF), Tausende bei Sand im Getriebe und Hunderte AktivistInnen in den Kronen des Dannenröder Waldes, um bloß mal die Umweltbewegung Deutschlands zu erwähnen, nicht gereicht, um Verkehrsministerien und Industrie das Notwendige gegen die Klimakrise einzubläuen, sie zum „Umdenken“ zu bewegen? Was muss sich in und mit der Umweltbewegung ändern? Was muss passieren? Wer zwingt die Regierung, VW und Co in die Knie? Und was (wer?) kann das Steuer wirklich herumreißen, die Weichen in Richtung einer Verkehrswende stellen, deren Name ihr wirkliches Programm ist? Und was ist überhaupt ihr Programm?

Diese Fragen zu beantworten, heißt, ihnen auf den Grund zu gehen – auf den tiefsten Grund der kapitalistischen Gesellschaft, ihre ökonomische Struktur, und welche Rolle der Verkehr darin spielt.

2. Verkehr und Kapitalismus

Viele, im Prinzip alle Programme bürgerlicher Prägung streben an, den Verkehr zu ändern, ohne die Grundlage anzutasten, auf der er fährt: das Privateigentum an Produktionsmitteln mitsamt dem einhergehenden Zwang zur Mehrwertaneignung und Produktionsausweitung – kurz, den Kapitalismus. Dies verwundert auch nicht. Schließlich ist er nicht nur das Fundament, auf dem der Transport im Kapitalismus stattfindet, sondern eben auch auch die Grundlage der bürgerlichen Gesellschaft selbst. Seine VordenkerInnen treibt kein Interesse um, daran zu rütteln, selbst wenn ihr Wunsch nach einer nachhaltigen Verkehrswende noch so aufrichtig wäre.

Aber, selbst linkere, reformistische bis hin zu revolutionär verstandene Vorschläge bleiben oft diffus. Antikapitalistisch zwar dem Wort und Empfinden nach, aber doch wenig konkret, wenn es gilt, dem Antikapitalismus einen klaren Weg zu weisen.

Zweierlei ist dafür ursächlich. Einerseits bestrebt eine auf Reformen fokussierte Politik in allen ihren Spielarten – und zu diesen gehört unfreiwillig auch diverser grüner Anarchismus – nicht den finalen

Bruch mit der bestehenden Gesellschaft und ihre revolutionäre Überwindung. Sie will es zum einen nicht, weil ihre AkteurInnen doch zu sehr mit Staat und Kapitalismus verwachsen sind und davor zurückschrecken, am eigenen morschen Ast zu sägen. Oder aber manche/r scheut das Aussprechen gewisser Forderungen aus Angst, die abzustoßen, die doch eigentlich für eine fortschrittliche Verkehrspolitik gewonnen werden sollen. Auch wenn manche eigentlich Gefallen an, zum Beispiel, einer ArbeiterInnenkontrolle über die Autoindustrie mit demokratischem Umstellungsplan finden, trauen sie dies aber gleichzeitig den ArbeiterInnen auch nicht wirklich zu und betrachten sie (vielleicht unterbewusst) als passives Objekt.

Andererseits besteht eine verkürzte Verkehrspolitik oft darin, dass sie am mal nahen, mal weiter entfernten Horizont zwar ein schön anzusehendes Ziel verspricht, (weniger Verkehr, kostenloser Nahverkehr, Struktur der kurzen Wege usw.), aber der Weg dahin unklar im fast undurchdringlichen Dickicht aus Ahnungslosigkeit und gewisser Naivität verborgen liegt. Er soll dann mit den mehr oder minder stumpfen Klingen des Parlamentarismus freigeschnitten werden oder es wird versucht, in eifrigem Aktivismus das Gestrüpp zu durchqueren, was bald zum Verlaufen und zur Erschöpfung führt und die Transportwende nicht wirklich näher gerückt hat.

Dieser Mangel an tauglichen Wegen zum Ziel ist direkt verbunden mit einem an korrekten Analysen darüber, dass den bestehenden Erscheinungsformen von Fortbewegung ökonomische Gesetzmäßigkeiten zugrunde liegen, die entscheidend das Wirken und die Möglichkeiten von Wirtschaft und bürgerlicher Politik bestimmen und jede wirkliche ökologische Wende in Industrie und bürgerlicher Politik verunmöglichen.

Also, was sind diese Gesetzmäßigkeiten? Wie bestimmt der Kapitalismus unsere Art und Weise der Ortsveränderung? Und welche Rolle spielt Verkehr umgekehrt im Kapitalismus? Betrachten wir dazu mehrere Szenarien, zunächst im Gütertransport, welcher im Gegensatz zum Personenverkehr fast ausschließlich kommerziell durch die Transportindustrien – Reedereien, Logistik-, Fuhrunternehmen usw. – abgewickelt wird. Außerhalb davon findet er fast nur in der unbezahlten Reproduktionsarbeit privat statt, etwa nach dem Einkauf im Supermarkt oder beim Umzug.

2.1. Gütertransport

Bevor Güter, die im kommerziellen Transport fast immer zugleich Waren sind, transportiert werden können, braucht es ein Fahrzeug mit einer entsprechenden Infrastruktur. Dabei genießen Luft- und Schifffahrt den strukturellen Vorteil, ihre Verkehrswege natürlich vorzufinden und weitgehend unentgeltlich zu nutzen. Lediglich an den Anfangs- und Endpunkten der Wege braucht es einen (Flug-)Hafen mitsamt Zuführungen. Den Weg selbst begleiten ansonsten lediglich Satellit, Funk, Überwachungseinrichtungen und Küstenwachen oder FluglotsInnen. Straßen und Schienenwege sowie Pipelines sind demgegenüber in ihrer Gesamtheit vom Menschen zu schaffen.

Nehmen wir die Fahrt eines Containerschiffs als (unvollkommenes) Beispiel. Nun betrachten wir Folgendes nacheinander: das Schiff als Transportmittel, die Besatzung als TransportarbeiterInnen und die Ware, das Transportgut.

Das Containerschiff wurde in der südkoreanischen Daewoo-Werft gebaut. Die dort Arbeitenden schufen den Gebrauchsgegenstand Transportmittel, aber genauso auch seinen Wert – ein Schiff als Ausdruck und Träger der darin versammelten menschlichen Arbeitskraft. Für ihren Einsatz bekamen die WerftarbeiterInnen einen Lohn vom Schiffsbaukonzern, der sich darüber hinaus aber einen Mehrwert aneignete, der als sein Gewinn neben Lohn-, Material- und Maschinenkosten für das Schiff ebenfalls in den Preis mit einging, den die Reederei schließlich dafür zahlte.

Nun haben wir ein fertiges neues Schiff. Darin enthalten sind nicht nur Technik und Schweröl oder

Diesel, sondern auch der gesellschaftliche Wert, den die ArbeiterInnen in der Werft geschaffen haben. Was passiert nun mit diesem?

Wir haben ja noch keine Ladung im Schiff. In Taiwan zum Beispiel wird nun ein Container ins Schiff geladen. Die Besatzung sichert ihn und passt während der Überfahrt auf ihn und seinen Inhalt – sagen wir Fernseher – auf. Es wird Transportarbeit geleistet. Und obwohl die Besatzung des Schiffes in der Regel nie den Inhalt, sprich den Fernseher, berührt oder an sich verändert, passiert etwas mit ihm. Er wechselt seinen Ort. Aber nicht nur das. Weil die Ortsveränderung ein notwendiger Übergang von einer Produktionssphäre in die andere (annähernd die Hälfte der Waren, die um den Planeten reisen, sind unfertige Produkte innerhalb von Wertschöpfungskette und Produktionssphäre) (2) oder aber wie in unserem Fall in die Konsumsphäre ist, wird der Transport auch zum Teil der Produktion selbst, obwohl die Ware selbst außer in ihrer geographischen Lage nicht verändert wird. Der Transport bildet die Verlängerung der Produktion in die Zirkulationssphäre, wofür produktive, Mehrwert schaffende Arbeit im Kapitalismus aufgewendet werden muss.

Übrigens gehört die Ware dem/r ReederIn oder LogistikerIn heute meistens nicht mehr während des Transports, was einen Unterschied zum früheren Handel darstellt, der seine gesellschaftlich notwendige Position aus dem gesellschaftlichen Bedürfnis, Waren zu transportieren, ableitete. Er kaufte die Ware in Asien, brachte sie nach Europa und verkaufte sie weiter. Die schieren Mengen, die kurzen Zeiten und die hohe Sicherheit im Zusammenhang mit Transportrisiken (Versicherung) haben den Besitz der zu transportierenden Waren durch die ReederInnen überflüssig gemacht. Die Reederei braucht das Eigentum am Transportgut nicht mehr zu seiner Absicherung.

Zurück zu unserem Schiff, das nun beladen ist und Kurs auf Europa genommen hat. Indem die Besatzung den Frachter bewegt, wird der Ware Fernseher Wert hinzugefügt. Wo kommt dieser her? Aus der Transportarbeit und – aus dem Schiff. Der in ihm enthaltene Wert, den es in der Werft erhalten hat, wird durch die Arbeit der Besatzung ein kleines bisschen in die Fernseher übertragen, bis das Containerschiff schließlich an sein wirtschaftliches Ende gekommen ist und seinen Wert vermittelt der Transportarbeit auf alle Waren übertragen hat, die es jemals beförderte. Selbiges gilt für den taiwanesischen Lkw, der den Container zum Hafen brachte, die Kräne, die ihn be- und entluden, den Güterwagen, der ihn nach Wien trug, und den Lkw, der den Fernseher ins Geschäft brachte.

Aber bleiben wir beim Schiff. Die Reederei wird dem/r ProduzentIn, Zwischen- oder EndhändlerIn die Überfahrt von Kaohsiung nach Rotterdam, den Transport der Fernseher in Rechnung stellen, diese dann wiederum dem/r EndverbraucherIn. Die Rechnung der Reederei enthält die Lohnkosten für die Besatzung, Hafengebühren, Treibstoffkosten und einen gewissen Prozentsatz, der für das Schiff abbezahlt wird, sowie – den Gewinn, den die Reederei mit dem Transport machen will. Wie schon die Werft aus ihren ArbeiterInnen hat sich auch der/die ReederIn einen Mehrwert aus der Arbeit der Besatzung angeeignet, der zum größten Teil darin investiert wird, noch größere Containerriesen anzuschaffen, um noch günstigere Transporte anbieten zu können, damit in der Konkurrenz auf den Ozeanen mitgehalten werden kann.

Was halten wir bisher fest? Erstens, dass Verkehr in der Form des Gütertransports ein notwendiges Rückgrat der kapitalistischen Produktion darstellt, ja dass die Ortsveränderung selbst ein zwingender Teil davon ist und somit Transportarbeit den Dingen auf Schiff, Zug, Lkw und in Flugzeugen Wert hinzufügt – und dass diese Transportarbeit vermittelt der Mehrwertaneignung, die durch die TransportkapitalistInnen stattfindet, ebenfalls Ausbeutung beinhaltet.

2.2. Personentransport

Betrachten wir nun ein Passagierflugzeug. Gemeinsam mit unserem Containerschiff hat es nicht nur die Fähigkeit zur Ortsveränderung und die Abhängigkeit von gewissen Infrastrukturen, sondern auch, dass es eine riesige Masse menschlicher Arbeit – Wert – repräsentiert und in sich gigantisch viel Kapital gebunden hat. Die gesellschaftlichen Prozesse um Arbeit und Ausbeutung, Lohn und Profit sind in der Daewoo-Werft wie bei Airbus gleich. Auch findet in der Transportarbeit der Flugzeugbesatzung Ausbeutung statt.

Aber was ist mit dem Wert des Flugzeugs? Wird dieser auch auf das, was transportiert wird, die Reisenden, übertragen, findet also Wertbildung statt?

Ja, und zwar unabhängig davon, wer und wofür transportiert wird und ob es sich um Angehörige der ArbeiterInnenklasse handelt oder nicht. Der Personentransport stellt eine Dienstleistung dar: die Ortsveränderung von Menschen. Ihre Produktion und ihr Konsum finden gleichzeitig statt. Der Wert des Flugzeugs verschwindet mit jedem Personenkilometer ein kleines bisschen in der Dienstleistung Fliegen. Er wird (wenn wir annehmen, dass ausschließlich Menschen befördert werden) nie in transportierten Dingen seinen Ausdruck finden, da der Endkonsum nicht in der Benutzung eines transportierten Dings, einer Ware besteht, sondern in der Ortsveränderung selbst. Hat das Flugzeug all seinen Wert durch Abermillionen zurückgelegter Personenkilometer verloren und wird verschrottet, existiert dieser ehemalige Wert der Flugmaschine bloß noch in der Erinnerung an ein Reiseerlebnis.

Das Gleiche gilt auch für den ArbeiterInnenberufsverkehr, nur dass hier eindeutig der Arbeitslohn die Quelle der Bezahlung ausmacht – wie für den Reise- und Urlaubsverkehr der Lohnabhängigen. Die Transportkosten dafür gehen in ihre Reproduktionskosten ein. Analog zur Güterproduktion (Verlängerung der Produktion in die Zirkulation) lässt sich von der Verlängerung der Arbeitszeit in die Freizeit gegenüber den KapitalistInnen und somit vortrefflich für die Bezahlung des Arbeitsweges argumentieren.

3. Autoindustrie und Kapitalmacht

Ca. 1,3 Milliarden Autos gibt es weltweit, bis 2030 könnten die 2 Milliarden längst erreicht sein (3). Wie kein anderes Gefährt steht es so sehr für die individuelle Mobilität des Menschen. In der Bundesrepublik allerspätestens seit dem sogenannten „Wirtschaftswunder“, welches oft und nicht von ungefähr neben dem Wiederaufbau den VW-Käfer als Symbol trägt. Wohlstand und individuelle Freiheit werden mit dem privaten Kraftfahrzeug verbunden und zelebriert. Und es lässt sich auch nicht von der Hand weisen, dass für Teile der weltweiten ArbeiterInnenklasse der Besitz eines eigenen Autos eine historische Errungenschaft darstellt.

Dabei ist der private Pkw das gesamtgesellschaftlich irrationalste und ineffizienteste Verkehrsmittel. Die meiste Zeit nimmt er Raum ein, ohne ihn zu überwinden, verbringt den absoluten Großteil seiner Existenz im abgestellten Zustand. Auf keinen Bus oder Zug, kein Taxi trifft dies zu, da sie ja nur im bewegten Zustand für das Verkehrsunternehmen Geld verdienen können.

Mit relativ viel Material- und Energieaufwand kann das Auto nur wenig Mensch und Güter transportieren. Wer sich täglich damit in den städtischen Berufsverkehr wagt, wird auch noch feststellen: Die meisten Autos sind mit einer Person besetzt. Dabei aber, immerhin, braucht sich niemand allein zu fühlen. Man steht als Kollektiv und wohlklimatisiert im Stau, was gut tut, wenn Ungeduld und Wut auf alle anderen aufsteigen.

Besucht man dann eine der klaffenden Lücken in der Natur, wo eine Autobahn durch einen Wald

gezogen wird, und erinnert man sich dabei an den verallgemeinerten Gestank der Stadt, der nach Abgas riecht, so stellt sich die Frage:

Warum hat sich eine so destruktive Verkehrsweise im Personenverkehr in einem Großteil der Welt gegenüber dem öffentlichen Verkehr durchsetzen können?

Kehren wir dafür zurück zur ökonomischen Basis der Gesellschaft. An ihr lässt sich beweisen, dass der Siegeszug des Autos keinen Zufall oder bloße Willkür, böse List diverser Regierungen und Konzerne verkörperte, sondern vollkommen der Logik des Kapitalismus folgte. Innerhalb dieser war er mehr oder weniger zwangsläufig, auch wenn das Auto für die Menschheit als Ganzes natürlich keine Alternativlosigkeit darstellt und höchstens 1/8 aller Menschen es sein Eigen nennen kann.

Die moderne Auto-, zu der wir im weiteren Sinne auch die Nutzfahrzeugindustrie zählen wollen, a), der Einfachheit halber und b), weil beide intensiv miteinander verflochten sind – zu VW gehören mit MAN und Scania auch Lkw-Riesen –, ist das Ergebnis und eine der größten industriellen Nutznießerinnen des kapitalistischen Wertgesetzes und nimmt in diversen Nationalökonomien eine führende Stellung ein. Extraprofite, Begünstigung im Ausgleichsprozess nationaler Profitraten und damit erhöhte Mehrwertaneignung gegenüber anderen Sektoren aufgrund hoher organischer Kapitalzusammensetzung und -konzentration (Monopolisierung), daraus folgend Werttransfer in die Hände der Autokapitale (4) – all dies bringt der Autoindustrie enorme Vorteile allein wirtschaftlicher Natur ein, treibt sie aber angesichts der enormen Konkurrenz innerhalb der Branche wie auch generell auch zu immer neuen technischen Revolutionen.

Schauen wir uns das näher an und besuchen eine Autofabrik eines/r der auf dem Weltmarkt führenden HerstellerInnen. Wir treffen auf eine extrem hohe Technisierung und Automatisierung, Schweißrobotik, digitale Steuerung ganzer Fabriknetzwerke, hochpräzise Werkzeugmaschinen, Fließbandmontage; ökonomisch ausgedrückt: eine extreme Konzentration konstanten Kapitals. Das VW-Werk Wolfsburg ist die größte Fabrik der Welt. Bis zu 3 500 Autos verlassen sie täglich. Über 60 000 Menschen arbeiten hier (5). Und es mag verwundern, dass angesichts der mitunter vergleichsweise hohen Löhne die Ausbeutungsrate teilweise über denen vieler prekär bezahlter Jobs liegt. Doch Ausbeutung misst sich mathematisch nicht an der Höhe des gezahlten Lohnes (variables Kapital), auch wenn als ArbeiterIn natürlich zuerst darauf geschaut wird. Entscheidend ist der abgegriffene Mehrwert. Dieser dürfte, wenn er auch hinter dem Vorhang von Marktpreisen und Gewinn nur schemenhaft ersichtlich ist, enorm hoch sein. BranchenkennerInnen gehen davon aus, dass bei der Lohnarbeit in Stammwerken weniger als 20 Prozent der Arbeitszeit für den eigenen Lohn aufgewandt wird. Der Rest ist Mehrarbeitszeit für die AutomobilkapitalistInnen um Porsche, Piëch, Quandt und Co.

Gleichzeitig treibt die enorme Konkurrenz zwischen den HauptherstellerInnen zu immer weiteren Produktivitätssteigerungen, Beschleunigung und Technisierung der Produktion an.

Für die Autoindustrie und ihre Produkte hat das eine interessante Konsequenz und sie hängt direkt mit dem SUV-Boom der letzten Jahre zusammen. Bei gleichbleibendem Produkt, aber massiv gesteigerter Produktivität werden zwar kurzzeitig Vorteile gegenüber den KonkurrenzherstellerInnen erzielt (Extraprofit aufgrund modernerer, arbeitssparender Produktionsmethoden). Da die Konkurrenz dies aber bald aufgeholt haben wird, folgt schließlich, dass allgemein weniger Wert und Gewinn in die Ware Automobil eingehen als zuvor, weniger Arbeitskraft nötig ist, ein solches zu bauen. Nur diese kann aber (Mehr-)Wert schaffen. Die Lösung der Automobilindustrie liegt in einer Weiterentwicklung des Produkts hin zu einem Fahrzeug, das als Ware mehr Wert in sich gebunden hat, sprich größer, schwerer, stärker, schneller ist und vor lauter technischem Schnickschnack fast platzt. Der SUV wurde geboren, der dann auch jede Motorenentwicklung, die auf geringeren Verbrauch der Aggregate abzielte, ad absurdum führt.

Im Ganzen dürfte aber dennoch, trotz SUV-Booms und Auslagerung bedeutender Produktionsteile in Billiglohnbereiche (inländisch wie ausländisch) sowie gesteigerter Arbeitsintensität die Profitrate in der Autoindustrie in den vergangenen Jahrzehnten deutlich gesunken sein.

Dem entgegenwirken kann sie nur durch Ausweitung ihrer Produktion und das Erobern neuer Märkte. Und das ist die eigentliche Motivation hinter dem E-Mobilitätshype, wie auch schon die Legende vom sauberen Diesel dazu dienen sollte, als Türöffnerin in gewisse Märkte, nicht zuletzt den der USA, zu dienen.

Die harte Konkurrenz, der Druck der Profitrate führte und führt natürlich zu einem gnadenlosen Preiskampf, Produktions- und Marktpreis können stark voneinander abweichen. Mehr noch verschwinden in diesem Konkurrenzkampf eigenständige HerstellerInnen, werden vernichtet oder gehen in anderen Konzernen auf, die so ihre Macht ausbauen - Kapitalkonzentration, Monopolisierung. Im VW-Konzern sind auf diese Weise die ehemals eigenständigen HerstellerInnen Audi, Porsche, Skoda, Seat, MAN, Scania, Bentley, Lamborghini, Ducati und weitere aufgegangen.

Kommen wir zurück zur Frage, worauf die Autoindustrie ihre gesellschaftliche Stellung gründet. Auf der Hand liegt natürlich eine enorme Wirtschaftsleistung, die sich im BIP der jeweiligen Länder auffällig niederschlägt. Bei VW, dem 2019 weltweit größten Hersteller, stand in jenem Jahr ein Umsatz von 253 Milliarden Euro 17 Milliarden Euro Gewinn gegenüber (6). 2019 betrug das zusammengezogene Bruttowertschöpfungsvolumen der drei deutschen Konzerne VW, BMW und Daimler, die zugleich die drei Spitzenplätze der nach dieser Größe eingestuften deutschen Unternehmen besetzen, 102 Milliarden Euro (7).

Zudem ist mit dem Sektor eine herausstechende Anzahl an Arbeitsplätzen verbunden. Allein direkt in der BRD sind über 800 000 hier beschäftigt, wobei sich noch abertausende Jobs ringsum ansiedeln (ZuliefererInnen auch im weiteren Sinne; so z. B. die deutsche Chemieindustrie) und damit auch das politische Gewicht der Industrie verstärken (8).

Aber das allein erklärt noch nicht die Kapitalmacht dieser Konzerne in den Nationalökonomien Deutschlands, Japans, der USA, Frankreichs, Italiens, Südkoreas und anderer Länder. Als Kapitale mit einer Spitzenposition hinsichtlich hoher organischer Zusammensetzung (Anteil von konstantem gegenüber variablem Kapital) eignen sie sich über die Ausgleichsbewegung, die Tendenz zu einer gesellschaftlichen Durchschnittsprofitrate, bezogen auf die Gesamtökonomie, vermittelt durch den allgemeinen Warenmarkt einen größeren Teil des Mehrwerts an als Unternehmen mit geringer organischer Zusammensetzung, was sich als selbst verstärkendes Moment weiter fortsetzt.

Die Kapitale mit geringer organischer Zusammensetzung werden so außerdem verschärft dazu getrieben, ihrerseits das konstante Kapital zu erneuern. Die Autoindustrie ist zum wichtigen Zugpferd der Wertschöpfung eines Staates geworden, über die Branche hinaus.

Mehr noch führt die bereits angesprochene Zentralisierung und Monopolisierungstendenz im Automobilsektor VW und Co. in eine Position, in der ein Werttransfer in ihre Hände stattfindet zuungunsten nicht zentralisierter Bereiche der Gesamtökonomie aber auch der Branche selbst. Die Riesen VW und Co, aber auch ihre Zuliefergrößen wie Bosch, Mahle oder Continental profitieren somit direkt von einer großen Anzahl kleinerer bis mittelgroßer Unternehmen, die sich um die Autoindustrie angesiedelt haben, von ihr abhängig sind und unter denen eine große Konkurrenz herrscht (bspw. im Maschinen-, Formen- und Werkzeugbau).

Schließlich hat sich mit der Herausbildung des Imperialismus auch in der Autoindustrie eine Gesellschaftsform des Kapitals durchgesetzt. Aktiengesellschaften mit Streubesitz, Kredite, staatlicher Teilbesitz, Verflechtung mit dem Finanzkapital, all das ermöglicht der Autoindustrie als

Ganzer, ihre Vormachtstellung nicht nur in einzelnen Ökonomien, sondern auch auf dem Weltmarkt zu behaupten.

Soweit zur heutigen Situation. Erklärt ist so aber noch nicht ihr historischer Siegeszug, insbesondere, da zu jenem Zeitpunkt, als das Auto auf den Markt trat, in den wirtschaftlich fortgeschrittensten Ländern der Welt bereits gut ausgebaute, flächendeckende Eisenbahnsysteme existierten.

Werfen wir deswegen einen Blick zurück.

Dass Kapital relevant überhaupt in diesen oder jenen produktiven Sektor fließt, hat erst mal gewisse technische Vorbedingungen. Im Fall der Autoindustrie war das die Entwicklung des Verbrennungsmotors (Otto- und Dieselmotor als Hubkolbenmotoren), der im Gegensatz zur bis dahin populären Dampfmaschine eine ausreichend kompakte Größe und Leichtigkeit bei ausreichender Kraftentfaltung aufwies, sodass er für den Verbau in Straßenfahrzeugen (zuerst umgebauten Kutschen) infrage kam. Gleichzeitig brauchte es auch massive Fortschritte im Bereich der Erdölförderung und -raffinierung, wobei die Durchsetzung von Diesel- und Benzinkraftstoff so nicht von Anfang an feststand. Ford wollte für seine Automobile ursprünglich Ethanol verwenden. Andere Erfindungen wie die Kautschukvulkanisierung spielen ebenfalls eine Rolle.

Final entscheidend für die Durchsetzung im Personenverkehr und die Stärke der Autoindustrie war und ist aber, dass das Auto im Gegensatz zu Eisenbahn, Tram, Bus und ganz zu schweigen von Schiff und Flugzeug ein Massenkonsumgut sein *kann* und dadurch massiv anlagesuchendes Kapital anzog - zu einem Zeitpunkt, als der Eisenbahnmarkt und seine Industrie schon weitgehend aufgeteilt waren.

Dass sich Kapital so verhält, es dahin drängt, wo es Profit erwartet, ist gewissermaßen eine allgemein gültige Regel. Elon Musks Tesla, vollgestopft mit spekulativ-fiktivem Anlagekapital mit höherem Börsenwert als Ford, GM und VW zusammen (9), und der E-Authype geben ein modernes Beispiel dafür ab.

Das Auto erscheint hierbei wie gemacht für die kapitalistische Produktion. Für das Kapital lohnt sich die Massenabsatztauglichkeit und daraus abgeleitet eine Produktionsweise, die sich geradezu anbietet für eine immer weiter getriebene Arbeitsteilung, Automatisierung und fortwährende Produktivitätssteigerungen. Ford führte 1914 die Fließbandfertigung als zentrale Produktionsmaschinerie im Detroiter Autowerk ein und hob die Rationalisierung in der Produktion auf ein neues Niveau. Auch wenn Henry Ford weder der Erfinder noch erste Anwender dieses Verfahrens war, so hat er es doch derartig berühmt gemacht, dass es in Verbindung mit anderen Komponenten seiner Strategie als Fordismus in die Geschichte einging. Das Fertigungsprinzip Fließband findet bis heute bei Pkws, Lkws und Motorrädern Anwendung.

Weder im Flugzeugbau noch bei Eisenbahnen oder Schiffen finden derartige Produktivitätssteigerungen und eine solch verschärfte Jagd danach statt, auch wenn diese Industrien an sich natürlich danach suchen. Aber weder Absatzzahlen noch der Gegenstand der Produktion bieten das in einem Maß wie in der Kraftfahrzeugindustrie an.

Und es ist uns natürlich klar, dass der Vergleich von Auto und Schiff ein wenig an Äpfel und Birnen erinnert. Nichtsdestoweniger gilt: Im verallgemeinerten Konkurrenzkampf aller Kapitale, die sich alle auf dem Markt begegnen und einen Kampf um die Aneignung gesamtgesellschaftlicher Mehrwertanteile führen, kommt die Kapitalmacht der Autoindustrie voll zum Tragen. In einem einzelnen Auto steckt verglichen mit einer Lokomotive wenig Wert. Aber bezogen auf den schieren Output an Autos werden in der Automobilbranche gigantische Kapitalmengen durchgeschleust, riesige Wertsummen produziert und ebensolche Mehrwertgrößen abgegriffen, die viel größer als in

anderen Transportmittelindustrien sind.

Ein Blick auf Wirtschaftsgrößen in Geldform bestätigt das:

	Gewinn 2019	Umsatz 2019
Toyota (Japan, Auto)	16 946 Mrd. US-Dollar (netto)	272 031 Mrd. US-Dollar
VW (Deutschland, Auto)	14 948 Mrd US-Dollar (netto)	282 948 Mrd. US-Dollar
Airbus (EU, Flugzeugbau, inkl. Defence und Aerospace)	7,2 Mrd. US-Dollar (bereinigtes EBIT ohne abgezogene Strafzahlungen usw.); Verlust von 1,525 Mrd. US-Dollar (netto)	78 935 Mrd. US-Dollar
CRRC (China, größter Schienenfahrzeugbauer weltweit)	2 039 Mrd. US-Dollar (netto, 2018)	33 655 Mrd. US-Dollar (2018)
Hyundai Heavy Industries (Südkorea, größter Schiffsbauer weltweit)	- 0,2 Mrd. US-Dollar (netto)	21,8 Mrd. US-Dollar

Tabelle 1 (10)

Ein anderes, schwergewichtiges Kapital darf dabei nicht in unserer Betrachtung fehlen. Historisch wuchs das ökonomische Gewicht der Auto- mit dem der erdölfördernden Industrie, beide bedingten sich gegenseitig. Heute wird das meiste geförderte Erdöl im Straßenverkehr verbrannt. Er ist der größte Einzelverbraucher. Allein in den OECD-Staaten liegt der Verbrauchsanteil bei 35 % (11). Global betrachtet ist das Ölfördermaximum (der Peak Oil) dabei noch nicht erreicht, auch wenn es irgendwann eintreten wird und in vielen erdölfördernden Staaten die jährliche Menge rückläufig ist.

Alternative Antriebsarten konnten sich im frühen 20. Jahrhundert nicht durchsetzen, entweder weil die Vormachtstellung von Ölkonzernen im Zusammenhang mit der Autoindustrie schon zu groß war oder die Techniken Nachteile gegenüber dem Verbrenner aufwiesen. In den USA verdrängte Standard Oil gezielt den E-Antrieb, der sich gegen das billige Benzin und dessen größere mögliche Reichweite nicht durchsetzen konnte. Der von Ford eigentlich angestrebte Ethanolkraftstoff für seine Modelle wurde in diesem Zuge ebenfalls durch Benzin ersetzt.

Es lohnt auch, einen statistischen Blick auf die Umsatz- und Gewinnzahlen des Ölsektors zu werfen, einfach um dessen Gewicht besser zu begreifen. Unter den Top Ten der umsatzstärksten Unternehmen der Welt finden sich mit Sinopec, China National Petroleum, Saudi Aramco und Exxon Mobil vier petrochemische Konzerne (2019: Gesamtumsatz 1 407 Mrd. US-Dollar, Gesamtgewinn 136 Mrd. US-Dollar, wovon allein 111 Mrd. US-Dollar auf Saudi Aramco entfallen, das börsennotiert 2 Billionen US-Dollar Unternehmenswert besitzt und zeitweise als wertvollstes Unternehmen der Welt galt (12)).

Naturgemäß hat der fossile Energiesektor mit dem Straßenverkehr als größtem Abnehmer ein Interesse an einer möglichst langen Fortführung der bestehenden Verkehrsweise. Für die Autoindustrie gilt, E-Auto hin oder her (derzeit liegt der Neuzulassungsanteil bei 4,3 % (13)), dass die Industrie als Ganze bis auf Weiteres voranging Verbrenner herstellen wird. Schließlich existieren hinsichtlich der Ladeinfrastruktur, -zeit und Reichweite nach wie vor strukturell große E-Mobilitätsnachteile (völlig davon abgesehen, dass das E-Auto ökologischer Unsinn ist, siehe dazu Kapitel 8.2).

Beide, Ölkonzerne und Straßenfahrzeugindustrie, bilden unterm Strich eine mächtige wirtschaftliche Phalanx der fossilen und irrationalen, gleichzeitig aber enorm kapitalintensiven

Fortbewegungsweise, die natürlich auch ihren politischen Ausdruck finden muss.

4. Staat und Verkehrsindustrie

Verkehrspolitik wird auf den ersten Blick zunächst davon geleitet, welche geographische Struktur und Rolle ein Land prägen. Umgekehrt wirkt die Verkehrspolitik aber auch auf diese Faktoren ein. Sie bestimmt und verschärft den Unterschied zwischen Ballungsraum und Land, bindet Regionen besser an oder hängt sie ab.

Kapitalmacht drückt sich politisch aus. Tiefer gehend betrachtet ist der bürgerliche Staat ein ideeller Gesamtkapitalist, in dem sich die Interessen des jeweiligen, an den Nationalstaat gebundenen Kapitals kumulieren, politisch ausdrücken und rechtlich verwirklichen. Ihm liegt die Aufgabe zugrunde, die Verwertungsbedingungen für den Kapitalismus, seine Produktions- und Reproduktionsbedingungen aufrechtzuerhalten und gesamtgesellschaftlich zu entwickeln. Was heißt das? Unter anderem: Etablierung einer Währung, Organisation eines Bildungssystems und - Herstellen und Überwachen einer Transportinfrastruktur.

Staaten und ihre Nationalökonomien befinden sich in einem dialektischen Wechselspiel zueinander. Zudem sind sie Teil eines sich über seine Einzelbestandteile erhebenden Weltmarktes. Wie das alles in die Verkehrspolitik einzelner Länder eingeht, können wir angesichts der globalen Ungleichzeitigkeit und hohen Detailkomplexität daher nur partiell zeigen.

Grundsätzlich lassen sich fünf Faktoren um die Verkehrspolitik eines Staates ausmachen:

- Stellung des Staates auf dem Weltmarkt (Halbkolonie, Regional- oder imperialistische Macht; vorhandene Rohstoffquellen, Transitposition, internationale Konkurrenz ...)
- Zusammensetzung und Erfordernisse des gesellschaftlichen Gesamtkapitals des Landes (dieser Faktor bestimmt u. a. wesentlich die Verteilung der Bevölkerung auf seine Fläche und welches Verkehrsaufkommen die Bevölkerung, insbesondere die ArbeiterInnenklasse braucht, darüber hinaus aber auch Kultur, Freizeit usw.)
- Rolle der Transportindustrie im jeweiligen Land (in ihrer Gesamtheit: Verkehrswege, Bauindustrie, Fahrzeugbau, Transportkonzerne)
- Einwirkung gesellschaftlicher Kräfte (Umweltbewegung, Initiativen für und wider Verkehrsprojekte, Gewerkschaften, ...); kommt besonders in bürgerlichen Demokratien zum Tragen
- Geographie (physische Topographie, natürliche Verkehrswege, Seeanbindung, technischer Aufwand für Verkehrswegebau, ...)

Zur weiteren Erläuterung betrachten wir nun im Ansatz die Verkehrspolitik Deutschlands und Chinas als imperialistischer Mächte sowie Pakistans als beispielhaft halbkolonialem Land.

4.1. Deutschland: Autoland

Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik als imperialistischer Macht, die sich in hohem Maße auf eine Exportwirtschaft begründet, deren vordersten Plätze die drei großen AutoherstellerInnen einnehmen, weist einen dazu passenden extrem hohen Fokus auf den Straßenverkehr aus. Verkehrs- und Wirtschaftsministerium sind wesentliche Handlanger dieser Kapitalmacht und eng mit ihr verbunden. Tradition hat das. Einst wurde unter der NS-Herrschaft mit den Geldern der verbotenen

Gewerkschaften in Wolfsburg das Kraft-durch-Freude-Werk aus dem Boden gestampft, gebaut für den Kraft-durch-Freude-Wagen. Ersteres ist heute das VW-Werk, letzteres wurde schließlich der VW Käfer. Der VW-Konzern selbst gehört derweil zu 12 % dem Bundesland Niedersachsen (14). Staat (ob NS-Staat oder BRD) und Kapital fallen hier anteilig in eins. Der globale Konkurrenzkampf um Mehrwertaneignung und Profite wird direkt unter politischer Beteiligung geführt - ein für das imperialistische Stadium des Kapitalismus typisches Phänomen.

Während seit der Wiedervereinigung rund 6 000 km Bundesstraßen und Autobahnen neu gebaut wurden, verschwanden tausende Kilometer Schienenwege, insbesondere in der Fläche (15). Ironischer Weise ist die Autoindustrie mit ihrer riesenhaften Produktionsmaschine und Exportmenge eine der abhängigen Hauptkundinnen des Schienengüterverkehrs. Zugleich hegt sie für den inländischen Personenverkehr ein Interesse, die Eisenbahn zurückzudrängen.

Dabei besteht die deutsche Industrielandschaft natürlich nicht nur aus VW und Co. Mit Siemens und Airbus (EU-Konzern) existieren sogar zwei internationale Weltmarktspitzen des Eisenbahn- und Flugzeugsektors (die trotzdem in ihrer Kapitalmacht weit hinter die Straßenfahrzeugindustrie zurückfallen; siehe Tabelle 1).

Generell existiert ein sehr hoher Grad an Industrie und kapitalintensiver Wertschöpfung, welche zwingend auf ein funktionierendes Verkehrssystem angewiesen sind, wofür der Staat zu sorgen hat, der dieser Aufgabe nur ungenügend nachkommt. Der Investitionsstau und die Widersprüchlichkeit im bundesrepublikanischen Verkehrswegebau sind symptomatisch für die nicht deckungsgleichen Interessen einzelner Kapitale mit denen des ideellen Gesamtkapitalisten Staat. Dieser muss wesentlich für die Finanzierung von Wegen aufkommen, mittels derer die Maschinerie der privaten Aneignung am Laufen gehalten wird.

Eindrucksvoll bestätigt sich dies in der Just-in-time-Produktion. Einerseits versucht das private Kapital hiermit, den Umfang und die Kosten des konstanten Kapitals zu verschlanken (Abbau von Lagern und Lagerbeständen). Die Externalisierung der Lagerbestände auf die Straßen, Schienen und Wasserwege mitsamt ihrer Verstopfung sind die Folgen, was nun wiederum auf Seiten des Kapitals das Bedürfnis nach mehr Kapazitäten im Verkehrssektor hervorruft. Ergo: Der Staat, obwohl selbst eher bestrebt, die eigenen Kosten gering zu halten, hat für einen Ausbau der Kapazitäten sorgen, vor allem der Straßen, die den übergroßen Teil des Warentransportes tragen. In der Konsequenz ist gesamtgesellschaftlich damit vom Ausgangspunkt der Just-in-time-Produktion übrigens das Gegenteil erreicht worden. Das einzelne Unternehmen konnte sein konstantes Kapital zwar gegenüber dem wertschaffenden, variablen verringern. Gleichzeitig ist aber das Gesamtausmaß an konstantem Kapital durch neue Straßen und Fahrzeuge gestiegen. Das begünstigt die Bauindustrie und - die deutschen Autokonzerne, die unter ihren Dächern auch einige der größten Lkw-HerstellerInnen der Welt beherbergen.

Diese staatliche, chronische Bevorzugung der Straße und Benachteiligung der Schiene schlägt sich im Kontext des europäischen Kapitalismus und seiner inneren Konkurrenz dann ebenfalls in einer widersprüchlichen (und den Straßenverkehr letztlich weiter begünstigenden Entwicklung nieder): Einerseits ist der europäische Imperialismus geneigt, den europäischen Markt zu einen und Handelshürden zu beseitigen, andererseits führt die nationalstaatliche Konkurrenz (die selbst nur die Konkurrenz des Kapitals weiter zuspitzt) immer wieder zum Gegenteil. Während die Schweiz als Transitland ohne große eigene Automobilindustrie seit Jahrzehnten eine Verkehrspolitik betreibt, die den Fokus auf die Gleise setzt, passiert dies in der BRD nicht. Und so fahren, zeitaufwändig und die Produktion bremsend, die Güterzüge auf der Achse Rotterdam - Genua vergleichsweise zügig durch die Schweizer Berge, um dann von Basel bis Wesel permanent im Stau marodierender Infrastruktur und überlasteter Knoten zu stehen.

Zu erwähnen ist noch, dass es bei großen bundesdeutschen Verkehrsprojekten mittlerweile fast Standard ist, dass diese von mehr oder weniger großen Bürgerinitiativen (dafür oder dagegen) und der Umweltbewegung begleitet werden, die zudem über unterschiedliche Möglichkeiten verfügen, in die Planung (Raumordnungs-, Planfeststellungsverfahren, ...) einzugreifen. Als Folge haben sich hiesige Infrastrukturprojekte extrem verlangsamt – ein internationaler Konkurrenznachteil für das deutsche Kapital. Gleichzeitig kann der deutsche Staat durch die Einbeziehung der lokal betroffenen Bevölkerung und von Bewegungen selbige integrieren und Widerstände ins Leere laufen lassen. Großprojekte wie Stuttgart 21, Nordwestlandebahn Frankfurt oder jüngst die A49 zeigten genau das. Gebaut wurde am Ende natürlich trotzdem.

4.2. Imperialistischer Aufsteiger China

Das eigentliche Autoland: Mit der höchsten Neuzulassungsquote ist China der heiß begehrteste und umkämpfte Markt der Welt (16). Dabei wetteifern nicht nur internationale Größen wie Toyota oder VW, sondern auch eine große Anzahl chinesischer HerstellerInnen wie Geely oder SAIC miteinander, die sonst international wenig zu melden haben. Um letztere zu stärken, hatte der chinesische Staat 2017 eine E-Autoquote beschlossen, die VW und Co unmöglich halten können. So ist der E-Autohype schließlich auch nichts anderes als ein Ausdruck der scharfen Konkurrenz im Automobilbereich (17).

Doch China ist nicht nur Autoweltmeister. Die größten Häfen der Welt, das längste Eisenbahnschnellfahrnetz und der größte Eisenbahnhersteller, der größte Flughafen nach Reisendenaufkommen (hier half Corona, Atlanta zu verdrängen), einige der größten petrochemischen Konzerne – und überhaupt, die größte industrielle Produktion der Welt, die nach einer ausgiebigen Exportinfrastruktur verlangt, prägen die Pekinger Verkehrspolitik.

Chinas Imperialismus wurzelt in der Geschichte als bürokratisch degenerierter ArbeiterInnenstaat und dessen kapitalistischer Restauration durch KP und Staatsapparat selbst (18). Finanzkapital und Staat sind deutlich enger miteinander verschränkt als in klassisch imperialistischen Ländern. Zugleich herrscht die Regierung Xi Jinpings mit drakonischer Hand. Gepaart mit den gigantischen, nach wie vor anwachsenden Produktivkräften betreibt der chinesische Staat so insbesondere seit der Globalisierung ein nie da gewesenes, hochsubventioniertes und schnelles Verkehrssystem-Infrastrukturprogramm und versucht, im Einklang mit der Transportindustrie klassische WeltmarktführerInnen auf allen Ebenen herauszufordern. Das Ergebnis ist ein aus ökologischer Sicht widersprüchliches: Einerseits erlebt die Eisenbahn in China eine mit Europa und den USA unvergleichliche Renaissance. Industrie und die große Fläche verlangen danach. 3 Millionen Menschen arbeiteten 2010 im staatlichen Eisenbahnbereich. Die Schnellfahrstrecke Peking – Shanghai ist mit umgerechnet 25 Mrd. Euro nicht nur Chinas größtes Einzelinfrastrukturprojekt gewesen, sie ermöglicht auch, die 1 300 km mit Strom aus Kohleenergie verschlingenden 350 km/h in unter fünf Stunden zu fahren und das billiger als im Flugzeug (19).

Andererseits, wie oben schon erwähnt, durchläuft China einen staatlich massiv beförderten Autoboom. Die Bilder von im Smog verschwindenden Städten sind Symbole schlechthin für Chinas intensiv fossile Energieträger verbrennende Industrie und Transportweise. 2018 emittierte der Gigant 29,7 % der weltweiten Treibhausgasemissionen, auch das – Weltspitze (20).

Was im Inneren entsteht, findet seine Erweiterung im Äußeren. Im imperialistischen Kampf um die Neuaufteilung der Welt hat China mit der „Neuen Seidenstraße“ ein Transportinfrastrukturprojekt auf den Weg gebracht, das den halben Globus umspannt. Von Peking finanzierte, gebaute (teilweise mit eigens mitgebrachten Arbeitskräften) und betriebene Straßen und Schienen in Afrika, Europa und Asien, Containerzugverbindungen von Europa nach China und zurück, Häfen in Südeuropa und halb Asien, Pipelines von Russland und dem Arabischen Golf ausgehend ins Reich der Mitte – längst

hat China damit begonnen, seine Einflussnahme in Asphalt, Beton und Stahl zu bauen. Die Relevanz verkehrstechnischer Erschließung von Regionen für den weltpolitischen Führungsanspruch hat es erkannt. Was für manche Naiven nach einer wohltätigen Förderung der halbkolonialen Welt aussieht, ist nichts anderes als Kapitalexport, geostrategische Erschließung von Märkten und Rohstoffquellen und eine Kampfansage an die globale Konkurrenz.

4.3. Pakistan und die Seidenstraße

Eingebunden in Chinas „Neue Seidenstraße“ ist die Halbkolonie Pakistan. Eine formal-politische Unabhängigkeit ordnet sich einer ökonomischen Überausbeutung und Abhängigkeit unter, die schließlich auch die Verkehrspolitik des Landes entschieden mit dominieren.

Die Gestaltung und der Betrieb zentraler Infrastrukturen erfolgen im Interesse und auf Druck internationaler Kapitale, z. B. als Teil einer internationalen Strategie der Pekinger Regierung, der wichtigsten Schutzmacht Pakistans, zur Eroberung der Welt, oder folgen Diktaten von Instituten wie dem IWF. Auf diese Weise stehen moderne Anlagen in Häfen und neue Straßen – im Dienste fremder Kapitale – krasser Rückständigkeit und massiven Mängeln gegenüber.

Für Pakistan sieht diese Strategie so aus, dass der Persische Golf über die Häfen Gwadar (Chinas eigener Hafen) und Karatschi auf dem Straßen-, Schienen- und Pipelineweg mit China verbunden werden soll, wobei Pakistan zwar an der Nutzung der Wege teilnehmen darf, aber bloß als Nebeneffekt. Bestimmt werden Verkehrsströme vom Indischen Ozean zum jungen Imperialisten China durch die Interessen des Letztgenannten, der zudem die Strom- und Internetversorgung des Landes aufzubauen versprochen hat.

Auch wenn er bisher weit hinter den angestrebten Erwartungen liegt, zeigt der China-Pakistan Economic Corridor (21) doch eindrucksvoll, wie brisant Kapitalexport in Verbindung mit den Wegen globaler Warenströme und geopolitischen Gemengelagen verknüpft sein kann. Denn einerseits liegt ein Motiv zum Abkürzen des Weges zwischen den ostchinesischen Industrieregionen und dem Indischen Ozean natürlich in der potentiellen Zeiteinsparung im Warenverkehr nach Europa. Viel eher dürfte es aber darum gehen, die von Piraterie gespickte Straße von Malakka zu meiden und vor allem jene Gewässer nicht durchfahren zu müssen, wo China in Streitigkeiten mit Japan und den USA verwickelt ist, die in der Vergangenheit schon zu gewetzten Säbeln zwischen den Kriegsflotten führten. Umgekehrt bekäme China über Pakistan einen direkten militärischen Zugang zum Persischen Golf und damit zu jener Region, die Chinas hauptsächliche Erdöllieferantin ist.

Doch damit nicht genug. Das durch Pakistan verlaufende Teilstück der „Neuen Seidenstraße“ verschärft auch den Konflikt zwischen den drei Atommächten Pakistan und China auf der einen und Indien auf der anderen Seite. So soll ein Teil der Handelsrouten doch durch Jammu und Kashmir verlaufen, die Region Kaschmir also, die sowohl Islamabad als auch Neu-Delhi für sich beanspruchen. Andere Routen, die direkt durch Indien führen, erzeugen kaum weniger Reibung. Der Kampf um die Neuaufteilung der Erde, der Druck auf die halbkoloniale Welt und ihre Abhängigkeit von imperialistischen Zentren, das gleichzeitige Mit- und Gegeneinander einzelner Nationen in der globalisierten Welt, die ungleichzeitige und kombinierte Entwicklung: exemplarisch ist all das auf pakistanischem Boden als Baustein im Seidenstraßenprojekt Chinas ausgedrückt. Es versucht, Kapitalexport, Warenexport und -import sowie die geopolitische Beherrschung des asiatischen Kontinents miteinander zu verbinden.

5. Imperialismus und Weltmarktrückgrat

Auseinandersetzungen um die globalen Transportwege sind natürlich nicht neu, auch wenn die „Neue Seidenstraße“ Pekings Niveau und Umfang der Konkurrenz gegenüber vergangenen

Projekten deutlich in den Schatten stellen dürfte, sollte auch nur die Hälfte des Geplanten Wirklichkeit werden. Das Schicksal des Projekts hängt dabei grundsätzlich von der Krisenentwicklung der nächsten Periode ab. Denn: Mehr als durch technische oder geographische Hindernisse werden die Geschwindigkeiten, Wege und Abwicklungen der globalen Handelsströme durch die Bedingungen des Weltmarktes diktiert. Zugespitzte Handelskriege, Zollschranken und Protektionismus, neue Krisenverschärfungen oder Crashes auf den Finanzmärkten können die Transportketten, diese Blutbahnen der Globalisierung, zum plötzlichen und weitgehenden Erliegen bringen.

Schauplatz internationaler Zusammenstöße sind immer wieder Warenwege. Seeblockaden erdrosselten ganze Länder (England gegenüber Deutschland im Ersten Weltkrieg oder, in jüngerer Zeit, die Blockade Venezuelas oder Kubas durch die USA). Kanäle, die Ozeane verbinden und Seewege abkürzen, standen im Mittelpunkt von Auseinandersetzungen (Suezkrise) oder wurden vom Imperialismus in Beschlag genommen (frühere US-Pachtung des Panamakanals). In Kriegen wie zu Friedenszeiten verfolgen Verkehrsinfrastrukturen immer auch einen, mal stärkeren, mal schwächeren militärischen Zweck. Jedoch das alles ist nur Ausdruck der Tatsache, dass sich der Welthandel und die Konkurrenz durch den globalen Güterverkehr verwirklichen, heute in einem nie dagewesenen Umfang.

Kehren wir daher nochmal zurück zu der Rolle, die der Verkehr in der kapitalistischen Produktion spielt und denken dies auf der Ebene weltumspannender Wertschöpfung weiter.

Der Kapitalkreislauf, die Mehrwertaneignung können nur real werden durch den Warentransport. Er ist ein physisch notwendiger Bestandteil dieser Zirkulation und geht als Teil der Produktionskosten in den Preis der Ware ein, so wie er ihr durch die Transportarbeit Wert hinzufügt. So weit waren wir schon.

Nun war der Kapitalismus aber nie nur auf einzelne Nationalökonomien beschränkt. Kapital hat von Anfang an versucht, die Grenzen der einzelnen Staaten zu überwinden und in die Welt zu drängen, sie zu erobern, wofür im Frühkapitalismus vor allem die Schifffahrt eine zentrale Rolle spielte. Die koloniale Aufteilung und Ausbeutung der Welt durch west- und mitteleuropäische Mächte wäre ohne sie unmöglich gewesen. Später wurde sie ergänzt um Eisenbahn, Flugzeug, Lkw. Heute stellt im interkontinentalen Gütertransport nach wie vor das Schiff das Rückgrat schlechthin dar.

Mit dem ausgehenden 19. Jahrhundert trat der Kapitalismus in sein höchstes Entwicklungsstadium, den Imperialismus. Dieser bedeutete das Umschlagen von Quantität in Qualität. Der Kapitalerlangte die Oberhand gegenüber dem Warenexport. Zentralisierung und Monopole modifizierten und überhöhten die freie Konkurrenz. Banken und Industrie „verwachsen“ zum Finanzkapital. Internationale Kapitalverbände bildeten sich, die Welt war fortan unter diese und die von ihnen dominierten Großmächte aufgeteilt. Über die Welt wird wesentlich in den imperialistischen Zentren, wo die größten Konzerne und Finanzhäuser sitzen, entschieden. Damit einher geht eine Tendenz zur „Verewigung“ der Machtverhältnisse. Diese reibt sich jedoch fortwährend daran, dass trotz einer Neigung zur Monopolbildung die kapitalistische Konkurrenz alles andere als überwunden ist, sondern, im Gegenteil, mit besonderer Intensität in Krisen, eine heftige Zuspitzung erfährt.

5.1. Kapitalzentralisierung und nochmal Autoindustrie

Beziehen wir nun die Totalität des Imperialismus auf die Verkehrsindustrie: Kapitalverflechtung und Monopolisierungstendenz führen zu einer empfindlichen Abhängigkeit einiger ImperialistInnen und Regionalmächte von der in ihr ansässigen Transportindustrie.

Dazu zählen natürlich jene Länder mit einer großen Autoindustrie, die mit Ausnahme Südkoreas und

Indiens nahezu komplett auf die imperialistische Welt konzentriert ist. HerstellerInnen, die ihren Ursprung in Halbkolonien haben, gehören in der Regel längst Monopolkonzernen an. Letztere weisen in ihrer Besitzstruktur ein engmaschiges Geflecht aus Eigentümerfamilien, Banken, Staaten, Fonds und Vermögensverwaltungen auf.

Es ist aber nicht nur die Autoindustrie, die aus ihrer ökonomischen Position heraus in hohem Maße der Wirtschaft einiger Länder ihren Stempel aufdrückt. Bauindustrie, ReederInnen und LogistikerInnen, FlugzeugbauerInnen und EisenbahnherstellerInnen und vor allem die eng mit dem Sektor verwachsene Energieindustrie weisen allesamt eine hohe Wertschöpfung sowie einen enormen Grad an Zentralisierung und Verflechtung mit Banken und zinstragendem Kapital auf. Sie stehen zu einem guten Teil auf dem absoluten Spitzenplatz im Unternehmensranking einzelner Staaten und bestimmen drastisch über deren Wirtschafts-, Verkehrs- und Außenpolitik, heben somit ihre scharfen Verwertungs- und Konkurrenzinteressen auf die Ebene der Staatspolitik.

Und trotz herausragender anderer Transportmonopole gilt wieder: Das Auto erobert die Welt. Es ist kein Zufall, dass mit dem Auftreten des Imperialismus sein Siegeszug in der Transportindustrie begann und vor allem die Eisenbahn und den öffentlichen Personen(nah)verkehr zurückdrängte. Denn in den fortgeschrittensten Industrienationen und dort besonders in der Periode nach dem Zweiten Weltkrieg, der durch eine massive Zerstörung von Produktivkräften und Kapital den Weg für eine Erholung des Kapitalismus bereitete, brachte der Imperialismus eine Hebung des Lebensstandards und Löhne mit sich, die jahrzehntelang über den durchschnittlichen Reproduktionskosten lagen. Somit stellten (und stellen vielerorts) größer werdende Teile der ArbeiterInnenklasse wie auch des KleinbürgerInnentums einen Massenabsatzmarkt für Pkw dar, wobei das Produkt wie schon erwähnt als industriell gefertigtes Massenkonsumgut eine große Verbilligung erfuhr. (Übrigens: Vor der weiten Verbreitung des eigenen Autos für zumeist männliche Arbeiter in der Zeit von 1945 - 1970 waren günstigere Mopeds, Kleinkraft- oder Motorräder die zunächst für die ArbeiterInnenklasse im westlichen Imperialismus weiter verbreiteten eigenen motorisierten Fahrzeuge. In der halbkolonialen Welt dominieren motorisierte Zweiräder bis heute häufig das Bild.)

Die Hebung des Lohnniveaus und des Lebensstandards der ArbeiterInnenklasse in den westlichen Industriestaaten war und ist nicht nur das Ergebnis von Klassenkämpfen und Verbilligung der Produktion. Die überdurchschnittlichen Löhne über Jahrzehnte hinweg hängen direkt mit dem Imperialismus zusammen, mit den durch ihn realisierten Extraprofiten, die durch Überausbeutung der (halb)kolonialen Welt in einzelnen Industriesektoren erzielt werden. Diese erleichtert damit die Zahlung höherer Löhne in den imperialistischen Kernländern für große Teile der dort ansässigen ArbeiterInnenklasse - vereinfacht gesagt.

Der Rest ist Geschichte: Die Verbilligung des Individualverkehrs, die offensichtlichen Vorteile des Autos hinsichtlich der Flexibilität und eine ideologische Kampagne für die im gummibesohlenen Blech verpackte Fortbewegung führten bald zu einer Abkehr von Schienenverkehr und ÖPNV, die auch staatlich massiv befeuert wurde: Rückbau von Gleisen, Ausbau der „autofreundlichen Stadt“, massiver Straßenausbau. Automobilkapitale wirkten dabei nicht nur vermittelt des Staates, sondern auch selbst direkt mit. Das zeigte zum Beispiel die Episode um General Motors, Firestone und Standard Oil sowie in deren Hintergrund wirkende schwergewichtige Bankkapitale wie Rockefeller, welche über Jahrzehnte hinweg in US-Großstädten den schienengebundenen Verkehr aufkauften und im Nachgang zerstörten (22).

5.2. Billiger Gütertransport und Globalisierung

Die Jahrzehnte der Globalisierung führten eine schon immer im Kapitalismus angelegte Tendenz fort. Eine sich ausdehnende Sphäre der Akkumulation, der wachsende Haufen an Kapital und dessen

Konzentration führen zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens.

Bedingt wird das in erster Linie natürlich durch die kapitalimmanente andauernde Ausdehnung der Produktion selbst: Wo ein größerer Berg an Waren, da braucht's auch mehr, um ihn zu bewegen.

Ebenso wenig führt die Kapitalkonzentration zu einer Einsparung von Transportwegen. Im Gegenteil, die zwischen einzelnen Produktionsstätten und zum/r EndverbraucherIn werden im Allgemeinen länger und ebenfalls die Arbeitswege von vielen Lohnabhängigen. Diese pendeln in den Industrienationen mitunter weit über 100 km. Aber noch häufiger folgen die TrägerInnen der Ware Arbeitskraft dem Ruf des Kapitals vom Land in die Stadt. Wie die weltweit größte Migrationsbewegung über die letzten 300 Jahre darstellt, wird die Kluft zwischen den Lebensräumen größer.

Aber zurück zur Globalisierung, die ja eine Periode der imperialistischen Epoche beschreibt. Eines ihrer hervorstechendsten Merkmale sind die schon mehrfach angesprochenen globalen Warenströme. Sie vermitteln den Stofftransfer zwischen den imperialistischen Mächten untereinander sowie von und zur (halb)kolonialen Welt.

„Made in China, Taiwan, Vietnam, Bangladesh usw.“ sind auf dem Weltmarkt längst Standards. Aber wieso lohnt sich das für das Kapital? Warum wird überhaupt die Produktion für, sagen wir, den europäischen Markt ans andere Ende der Welt verlagert, wo sich dadurch die Transportzeit und scheinbar die Umschlagszeit des Kapitals doch um ein Vielfaches verlängern im Vergleich zur Vorratshaltung in den Montagefabriken, gerade wenn Produktionsabläufe auch noch auf unterschiedliche, weit auseinanderliegende Orte aufgesplittet sind? Das Kapital ist an der Verwertung seines vorgeschossenen Tauschwertes interessiert. Seine Zirkulationszeit und -kosten verringern sich eben durch die Just-in-time-Produktion (geringere Kapitalbindung in Warenform durch verringerte Lagerhaltung). Dies stellt eine Gegentendenz zum Fall der Profitrate dar. Sie wird „bezahlt“ durch prekäre Löhne und Arbeitsbedingungen in der „Dritten Welt“ wie im Logistikgewerbe einerseits, durch Auslagerung der Ersatzteillager auf die Autobahnen und Seewege andererseits. Das Kapital schert sich auch einen Dreck darum, was das für menschliche Nerven und das Klima bedeutet (CO₂-Emission, Lärm, Stau). Hauptsache freie Fahrt fürs Monopolkapital.

Je niedriger die Transportkosten sind, desto attraktiver und rentabler wird die Auslagerung von Produktionsketten auf die ganze Welt, ausgehend von der imperialistischen. Tatsächlich sind die Kosten im Güterverkehr in den letzten Jahrzehnten im Durchschnitt immer weiter gesunken. Er bildet das günstige Rückgrat der Globalisierung. Voraussetzung dafür ist nicht nur das Größer, Schneller, Weiter von Schiff, Flugzeug, Lkw und Eisenbahn und deren gewaltige Kapazitäten. Die Externalisierung von Transportkosten in die Gesamtgesellschaft spielt eine ebenso wichtige Rolle. Verkehrswegebau und somit die Gewinne der Transportindustrie und die billige Logistik für das Gesamtkapital werden beispielsweise massiv staatlich bezuschusst. Nur so kann sich die schon umrissene Just-in-time-Produktion wirklich für das einzelne Kapital lohnen, welches somit die „Lagerstätte“ Transportweg nicht entsprechend zu bezahlen braucht. Außerdem: Schifffahrt und Luftfahrt nutzen ihre Verkehrswege weitgehend unentgeltlich. Ihre Kosten werden zu übergroßen Teilen von der gesamten Menschheit getragen, während der in diesem Sektor anfallende Profit in die Hände der Unternehmen wandert. Bestimmte Fortbewegungsmittel und Verkehrsträger genießen also je nach Land ein unterschiedlich hohes Maß an Privilegien. Als Beispiel erinnern wir daran, dass die Fliegerei in der BRD von der Kerosinsteuer befreit ist.

Der größte externalisierte Kostenfaktor für die Menschheit im 21. Jahrhundert ist und wird in noch viel größerem Ausmaß aber unzweifelhaft der sein, die vom globalen Verkehrsaufkommen mit verursachten Folgen der Klimakatastrophe einzudämmen und zu bewältigen. Bisher hat noch kaum ein Energie-, Auto-, Luftfahrt- oder sonstiges Kapital direkt aus eigener Tasche für

Überschwemmungen oder Waldbrände aufkommen müssen. Das muss wohl gegen diese und den Staat durch eine andere Kraft durchgesetzt werden.

6. ArbeiterInnenklasse, Bewusstsein und die „Kultur“ der Fortbewegung

Es wird nun ausschließlich um den Personenverkehr der Gegenwart gehen und um die Frage, was das Verkehrsverhalten der Individuen bestimmt. Außerdem werden wir uns aufgrund der Grenzen dieses Textes auf Mitteleuropa bzw. Deutschland fokussieren.

6.1 Mobilität - reiner Zweck?

Welches Fortbewegungsmittel der einzelne Mensch für sich wählt, wird durch vier Faktoren beeinflusst: den zurückzulegenden Weg und dessen Zweck; die dafür aufzuwendende Zeit; die Verfügbarkeit, worunter auch die finanziellen Mittel fallen; die Kultur.

Lebt ein Mensch auf dem Land oder in der Stadt? Besitzt er ein hohes oder niedriges Einkommen? Treibt ihn die Sozialisierung und verallgemeinerte Konkurrenz in mehr oder minderem Maß zur Jagd nach Statussymbolen und Selbstdarstellung? Vollzieht sich sein Alltag bestimmt durch Arbeit und Reproduktionsarbeit in geraffter Hast oder reichlich entspannter Freizeit? Das Fortbewegungsverhalten, der Konsum von Verkehr ist durch all das beeinflusst, in letzter Instanz also wesentlich bestimmt durch die gesellschaftliche Produktionsweise.

Es ist wichtig, das weiter auszuführen, weil es in der Umweltbewegung, ihrer sozialen wie ideologischen Prägung nach der Kleinbürgerlichkeit gehorchend, populär ist, sich der Verkehrswende nicht nur durch unzulängliche Reformpolitik, sondern auch vom Standpunkt der individuellen Konsumkritik aus anzunähern. An sich ist die Infragestellung von Ressourcen vernutzendem, umweltschädlichem Konsum auch keineswegs abzulehnen - wer auf Pkw oder Kurzstreckenflug verzichten kann, sollte dies tun.

Und natürlich bedingen sich Konsum und Produktion gegenseitig. Aber sind sie wirklich gleichwertig im gegenseitigen Wirken aufeinander? Nein. Es ist die Produktion, die nicht nur dem Verbrauch vorausgeht, sondern vor allem Angebote schafft oder eben nicht. Dass das Kapital aufgrund der riesigen Profite den fossilen motorisierten Individualverkehr hervorgebracht hat, versuchten wir bereits nachzuweisen. In der Folge ist der Straßenverkehr sehr oft für Privatleute schon von vorneherein deutlich günstiger als der öffentliche Nah- und Fernverkehr, dessen höhere Preise für die KonsumentInnen vor allem als politisch so gewollt betrachtet werden müssen. Im Zusammenhang mit der damit einhergehenden persönlichen Flexibilität, viel besseren Anbindungen abseits der großen Städte und der auf den meisten Strecken deutlich kürzeren Fahrzeit liegt es auf der Hand, warum Menschen die Fortbewegung im eigenen Pkw schon allein aus privat-ökonomischen Gründen bevorzugen, sofern letzterer denn leistbar ist.

Mobilität ist in der kapitalistischen Gesellschaftsformation aber weit mehr als eine nüchtern abgewogene Mittel-zum-Zweck-Betrachtung. Mobil sein ist Teil unserer Kultur geworden, ein Status. Dem eigenen Auto wird die Zauberkraft persönlich erreichbarer Freiheit („für freie BürgerInnen“) zugeschrieben in einer ansonsten für die Mehrheit der Menschen unfreien Welt. Wer ein Auto hat, dem steht es frei, wann immer es ihm/r beliebt, egal wohin und wie schnell zu fahren. Wer noch freier sein will - frei von Blechfahrgastzelle und Sicherheitsgurt und frei im Fahrtwind - fährt dann Motorrad. Fahren ist ein Erlebnis. Im Verkehr Zeit zu verbringen, wird zum Hobby.

Und es ist nicht egal, womit gefahren wird. Es muss schon ein Audi, Mercedes oder Porsche sein.

Die Produkte der großen Industrie repräsentieren nicht nur den einfachen Gebrauchswert Auto. Nein, sie sind eine Marke, ein auf den/die BesitzerIn des Fahrzeugs abfärbendes und identitätsstiftendes Statussymbol, dem an sich schon die Attribute von billig und primitiv bis teuer und edel anhaften. Aus dem Auto wird ein Dacia oder eben ein Maybach. Sage mir, was du fährst, und ich sage dir, wer du bist.

Dieser Markenfetisch, diese gesellschaftlich vollzogene Überhöhung eines Gebrauchsgegenstandes, besitzt natürlich auch einen realen Bezug zu den Produkten – dass Autos sich voneinander unterscheiden. Trotzdem ist der zusätzliche Effekt der Marke nicht zu verkennen. Sie geht mit in den Preis des Autos ein, erhöht real den Profit der HerstellerInnen. Deswegen leisten die Autokonzerne es sich, Millionen ihrer Einnahmen nicht in die eigentliche Produktion zu reinvestieren, sondern in Werbung, Sponsoring und extrem kostspieligen Motorsport (Prestige ist der Bourgeoisie ein treuer Begleiter) zu stecken.

Das ist die eine Seite des Markenfetischs. Auf der anderen finden wir den schnellen moralischen Verfall des Gebrauchswerts, der doch eigentlich soviel Ansehen bedeuten kann. Aber, es ist eben der Fluch aller Autos: gestern noch im Rampenlicht der HändlerInnen, morgen schon in die Jahre gekommen. Trotz voller Funktionsfähigkeit wird es ersetzt durch ein neues und glanzvolleres Statussymbol. Die bourgeoise Weise, sich fortzubewegen, bringt eine frivole Dekadenz mit sich, die umso überbordender ausfällt, je größer das Vermögen ist. Die Fortsetzung der Luxuslimes sind Yacht und Privatjet.

6.2 Reproduktive Freizeit und Zerstreung

Der beschriebene Kult um das Auto war gutbürgerlichen Ursprungs und von Anfang an männlich geprägt – bis heute. In den namhaften Motorsportkategorien gibt es immer noch kaum Frauen. Lange war der Führerscheinwerb an die Zustimmung des Ehemanns gebunden. Mit Herausbildung einer ArbeiterInnenaristokratie und der Produktverbilligung wurden der Kauf eigener privater Kfz und überhaupt die Verbürgerlichung großer Teile der ArbeiterInnenklasse in imperialistischen Ländern und reicheren Halbkolonien erst möglich. Das eigene Fahrzeug suggerierte auch dem Proletariat Status, Geschwindigkeit und Scheinfreiheit.

Der Aspekt der Scheinfreiheit und überhaupt der Lebensstandardhebung spielte für den Fordismus eine wichtige Rolle zur Ruhigstellung der ArbeiterInnenklasse. Nach dem Motto: im Betrieb zwar ausgebeutet und unterdrückt, außerhalb aber alle „Freiheit“ des Konsums – des Autofahrens – als Ausgleich. Das Konzept Fords war auch Vorbild für den schon erwähnten Kraft-durch-Freude-Wagen der NS-Diktatur. Das Auto befriedigt nicht nur Bedürfnisse des Transportkapitals, sondern befriedet in gewisser Weise auch den Klassenkampf. Die Hebung des Lebensniveaus der ArbeiterInnenklasse (im Generellen, das Auto ist natürlich nur ein Ausschnitt) bedeutete nicht nur eine materielle Errungenschaft für diese, sondern auch eine über den Reformismus vermittelte gestärkte ökonomische Grundlage für Passivität im Klassenkampf.

Überhaupt ist es so, dass das Freizeitvergnügen für die ArbeiterInnenklasse den ausgleichenden Gegensatz oder besser gesagt die logische Ergänzung zur Entfremdung und Verdinglichung in der Produktion verkörpert. Der Spaß und das Erleben im Urlaub und am Wochenende machen den mehr oder weniger allgemeinen Verdruss der Arbeit, dieses sich montags schon nach dem Freitag Sehnen, vergessen und reproduzieren die Arbeitskraft nicht zuerst physisch, sondern psychisch. Die täglichen Massenbewegungen der ArbeiterInnenklasse von und zur Arbeit werden ergänzt um die des erschwinglichen Tourismus’.

Kreuzfahrtschiffe übergeben täglich tausende Menschen in die zur Ware gewordene Kultur solcher Städte wie Barcelona oder Venedig, die davon nicht nur profitieren, sondern schon Proteste gegen

den Gegenwartstourismus erlebten. Billigflieger machen auch jugendlichen geringer Verdienenden einmal im Jahr eine Woche Malle oder Goldstrand möglich, wo der Alltag unterschiedlicher Grauschattierungen feierlich im Partyrausch vergessen wird. Verlängerte Wochenenden fangen mit kilometerlangen Staus an und enden genauso auf der Fahrbahn der Gegenrichtung, ein Meer aus Blech auf dem Weg zum und vom Strand.

Es ist offensichtlich, dass Verkehr und Massentourismus - von Spaßfahrten und Spritztouren sowieso zu schweigen - miteinander eng verflochten sind. Das destruktive Potential, das sich daraus für die Umwelt ergibt, ist ebenso bekannt, wie es billigend in Kauf genommen wird. Für manche/n liegt es an dieser Stelle natürlich wieder nah, sich mit der bloßen Kritik des Konsums abzugeben. Aber, schon wieder, ist das leider nicht hinreichend. **Der Massentourismus ist nicht nur Ergebnis seiner Erschwinglichkeit und seines eigenen Warencharakters. Er tritt auf, weil er wirklich ein Bedürfnis von individualisierten, entfremdeten Menschen nach Zerstreung und Selbstaufwertung befriedigt, das unmittelbar aus der kapitalistischen Lebensrealität entspringt. Diese sorgt nicht nur für ein entfremdetes und auf Konkurrenz basierendes, sondern auch weitgehend bewusstloses Dasein, das kaum Selbstentfaltung in der Produktionssphäre, im täglichen Schaffen, zulässt.** Den Massentourismus einfach nur zu beschränken, wird folglich als Einbuße an individueller (Schein-)Freiheit empfunden (werden). Wir wollen im Programm unten noch darstellen, dass die Lösung auch hierfür nur dort gefunden werden kann, wo die Menschen ihr Leben produzieren.

6.3 Was wird aus der (Auto-)ArbeiterInnenklasse?

Weltweit sind Millionen Menschen in der Kfz-Industrie beschäftigt. Allein hierzulande dürfte bei weit über einer Millionen Menschen ihre Existenz von der Arbeit im Autosektor abhängen, wenn wir bspw. Zulieferbetriebe, Werkstätten und Familienangehörige in unsere Betrachtung einbeziehen.

Sehr vielen der dort Beschäftigten dämmert mindestens, dass die Verkehrsweise, für die sie unter dem Kommando der Automobilkonzerne produzieren, einer zwingenden und dringenden Änderung bedarf. Einigen ist es sehr bewusst. Aber klar, falsch wäre es natürlich auch zu verleugnen, dass es bei einem Teil der IndustriearbeiterInnenschaft ebenfalls eine irrationale Tendenz zur Leugnung der Klimafrage gibt.

Völlig unbenommen davon, wie sich die Erfordernisse des Klimawandels für die einzelnen Beschäftigten darstellen - was so gut wie alle umtreibt, ist die Frage, wie es künftig um den eigenen Job steht, eine begründete Sorge, nicht nur spekulativ, sondern akut und real. 178 000 Stellen stehen allein in den Zentren der deutschen Autoindustrie für die nächsten vier Jahre zur Disposition, viele wurden in den letzten Jahren schon zerstört (23). Vor dem Hintergrund der sich zuspitzenden Konkurrenz auf dem Weltmarkt und andauernden Krise versuchen Kapital und Regierung, mit massiven Investitionen die deutsche Exportwirtschaft für die Zukunft fit zu machen. Im Zusammenhang mit der Klimakrise rückten „grüne Technologien“ in den Fokus der Industrie - als mögliches Vehikel im Rennen um neue Profite. Für die Autoindustrie bedeutet das ideologisch keineswegs die Abkehr vom motorisierten Individualverkehr, sondern eine „ökologische“ Erneuerung der Privatflotte: E-Auto, alternative Antriebe, Carsharing usw. Das hält zwar den Klimawandel nicht auf, soll aber satt Profite bringen, die Konkurrenz ausstechen. Zuerst erfordert der Umbau des Autos nun den der Autofabriken und fällt hier in eins mit der längst real werdenden Industrie 4.0 (Digitale Revolution). Die Erneuerung des konstanten Kapitals und die geringere technische Komplexität des E-Auto-Antriebsstranges sollen eine Verringerung des variablen Kapitals ermöglichen.

Wahrscheinlich bedeutet dies die größte Neuzusammensetzung der ArbeiterInnenklasse im schwersten Bataillon der deutschen Industrie seit der Agenda 2010. Letztere hat dem deutschen

Kapital nicht nur die Möglichkeit verschafft, im Zuge der Krise 2008 die Konkurrenz auszustechen und sich nach vorne zu exportieren, sondern erleichtert nun auch ein Absägen von Arbeitskräften zum Umbau und Auslagern der Automobilproduktion.

Dabei setzen IG Metall und die Sozialdemokratie heute den Kurs fort, der unter „Autokanzler“ Schröder schon den Großangriff der Agenda von Leih- und Zeitarbeit sowie Prekarisierung bedeutete. Sie halten dem Kapital den Rücken frei vor einer Gegenwehr aus der ArbeiterInnenklasse und greifen sie im Namen des Standorts Deutschland selbst an. Die Gewerkschaftsbürokratien ermöglichen in der brutalen Konkurrenz VW, Daimler und BMW und ihren ZuliefererInnen von Bosch bis Continental Wettbewerbsvorteile durch Stillhalten und Mitgestalten von Auslagerungen, Entlassungen und Werksschließungen.

Andererseits trotzt die IG Metall im Grunde ohne ein eigenes, taugliches Mobilitätswendekonzept den Konzernen servil hinterher. Sie hofft dabei, dass bei allem industriellen Umbau der nächsten 10 Jahre eine sie stützende Stammebelegschaft übrig bleibt, die sie gegen alle anderen – ausländische Standorte, befristete Kräfte im Inland usw. – ins Feld führen kann. Bei der Umweltbewegung sieht es auch nicht besser aus, was die Beziehung zur ArbeiterInnenklasse angeht. Für die Gewerkschaftsbürokratie existiert eine doppelte Abhängigkeit – einerseits von der (Kern-)Belegschaft in den Fabriken, andererseits von gut bezahlten Posten beim Kapital im Aufsichtsrat. Sie muss die ArbeiterInnenklasse immer wieder verraten, aber für Teile von ihr ab und zu mal ein paar Krümel rausholen (und wenn's der vorübergehende Arbeitsplatzzerhalt ist). Die Umweltbewegung von Grünen über FFF bis zu Ende Gelände oder Sand im Getriebe verfügt hingegen über so gut wie überhaupt keine (organische) Verbindung zur ArbeiterInnenklasse, was zur Folge hat, dass selbige in ihrer Umweltpolitik – wenn überhaupt – nur eine absolut untergeordnete Rolle spielt.

Während das Konzept der IG Metall den vermeintlichen Schutz von Arbeitsplätzen bei VW und Co vorschiebt, um darüber das umweltzerstörerische Profitspiel vom Individualverkehrskonzept dieser Konzerne fortzusetzen, und die Beschäftigten ideologisch an diese bindet (ähnlich der IG BCE in Bezug auf RWE-Braunkohle), bleibt es bei der Umweltbewegung auf der Straße oft bei abstrakten Appellen bis hin zu einem ebenso abstrakten Antikapitalismus. Dies führt dazu, dass die (Auto-)ArbeiterInnenklasse die Umweltbewegung zwar vielleicht als an sich wichtig, aber ohne taugliches Zukunftskonzept versteht – womit sie nicht ganz Unrecht hat.

Die gesamte Umweltbewegung auf ihrem derzeitigen Stand verfügt kaum über tragfähige Gesamtmobilitätskonzepte. Bei den Grünen bestehen sie darin, das E-Auto zu subventionieren und die Bahn zu privatisieren und zu zerschlagen (so auf Betreiben der Grünen hin bei der S-Bahn Berlin bereits angestoßen), Herbert Diess (Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG) und die Quandts und Klattens (BMW-GroßaktionärInnen) wird es freuen, Zugreisende werden dadurch nichts gewinnen. In ihrer Realpolitik sind die Grünen sowieso keine Verkehrswendepartei. Sinnbildlich haben sie als Teil der hessischen Landesregierung den besetzten Dannenröder Wald für einen Autobahnbau räumen und roden lassen.

Auf der Straße ist seit 2019 FFF zur zahlenmäßig und in der Außenwirkung dominierenden Kraft der Klimabewegung geworden. Ihr Großteil befindet sich mittlerweile zumindest fühlbar in dem Widerspruch, dass die wesentliche Politik der Bewegung auf Appelle an BerufspolitikerInnen beschränkt ist, von denen immer wieder keine taugliche Klimapolitik kommt. Es fehlt die Einsicht, dass eine Regierung keine neutrale Vertretung der Allgemeinheit ist, sondern integraler Bestandteil bürgerlicher Herrschaft. Deren wesentliche Aufgabe ist es, den politischen Willen der KapitalistInnen in rechtliche Formen zu gießen und den ökonomischen Wettbewerb zum politisch (und militärisch) zugespitzten Konkurrenzkampf der Staaten zu erheben, in dem jede wirklich nachhaltige Politik an der kapitalistischen Realität zerbricht. Eigene Konzepte bringt FFF kaum.

Zwar wird mit Vehemenz die Einhaltung des 1,5 °C-Zieles gefordert, mitunter auch Konkretes wie der zügige Kohleausstieg oder kostenlose Nahverkehr, aber wie und durch wen das Realität werden soll (wenn es die Regierung – auch mit grüner Beteiligung – nicht umsetzt), bleibt völlig offen.

Konfrontiert mit der unmöglichen Nachhaltigkeit im kapitalistischen System hat sich mittlerweile die nichtssagende Abstraktion des „system change not climate change“ etabliert. Von der Klimabewegung der „Mitte“ abgewandt sucht der sich als radikaler und konsequenter verstehende Teil der Umweltbewegung nach Alternativen und Möglichkeiten des Systemwandels. Raus kam dabei bisher in erster Linie ein Wechsel der Aktionsform weg von Schulstreiks und Demonstrationen hin zu Wald- und Grubenbesetzungen und dem sogenannten zivilen Ungehorsam. Diese firmieren oft unter nunmehr offen antikapitalistischem Label und bringen vielen AktivistInnen wenigstens eine relativ ausgereifte Erkenntnis bei, dass die Rettung der Lebensgrundlage der Menschheit (und innerhalb dieser steht die Verkehrswende) nur gegen Staat und Kapital durchsetzbar ist. Allein, hier hört der Gedanke bei vielen gerade vom Anarchismus Beeinflussten auf. Der Antikapitalismus bleibt ein wesentlich abstrakter – ein starkes Gefühl mit viel Entschlossenheit zur Tat vielleicht. Doch leider fehlt somit, wirklich bewusst auf konkrete Ziele hinzusteuern, weil – im Geist ganz verwandt mit der Appellpolitik der freitäglichen Streiks – die entscheidenden Fragen auch in den Kronen der Bäume und Tiefen der Gruben offenbleiben: Wie sieht eine konkrete antikapitalistische Verkehrswende aus und wer setzt sie durch? So radikal und richtig die Aktionen von Sand im Getriebe bis Waldbesetzung sind, ausreichend sind sie bei weitem nicht. Den Klima- zum Klassenkampf zu machen, liegt ihnen fern.

Für die ArbeiterInnenklasse in den Fossilien fördernden Industrien oder solchen, die Erzeugnisse herstellen, die sie verbrennen – sei es in Wolfsburg, Untertürkheim oder Garzweiler –, stellt sich die Umweltbewegung im Groben so dar, dass sie bei ihr politisch kaum berücksichtigt wird. Die Frage, was aus den Jobs in Motorenwerken wird, wird schlicht nicht beantwortet. Sie spielt höchstens eine untergeordnete Rolle, worin sich in bestimmter Weise die kleinbürgerlich-akademische Klassenherkunft von Grünen bis radikalen AktivistInnen ausdrückt. Ihr Verhältnis zur ArbeiterInnenklasse ist nicht einfach nur ignorant, sondern auch paternalistisch.

Und das vereint dann auch alle: die KapitalistInnen und ihre klassischen Parteien, die Gewerkschafts- und Betriebsratsspitzen der IG Metall sowie die SPD- und Linksparteiführungen sowie die Mehrheit der Umweltbewegung mitsamt den Grünen und NGOs von BUND & Co. Sie alle schauen paternalistisch, also bevormundend, auf die ArbeiterInnenklasse als passives Teilelement innerhalb einer „sozialökologischen Transformation“ herab. Die einen wollen ihr eine CO₂-Steuer auferlegen. Die anderen verweisen bei der Jobfrage auf E-Auto-Innovationen oder freie Arbeitsplätze im Nahverkehr. Wieder andere drehen sich um und sagen „There are no jobs on a dead planet.“

Was bleibt, ist die vielerorts umgehende Angst davor, morgen den Job los zu sein, und die Sorgen, dass man am Ende für die Kosten der Verkehrswende nicht nur selbst, sondern sogar in erster Linie blecht. Ein Programm, das die ArbeiterInnenklasse in den Mittelpunkt des ökologischen Umbaus stellt, das sie als Subjekt desselben begreift und die Kosten dafür jenen aufbürdet, die seit Jahrzehnten satte Profite mit einer fossilen und kapitalistisch gestalteten Mobilität einfahren, so ein Fahrplan findet sich fast nirgends.

7. Exkurs: Winfried Wolfs tugendhafte Verkehrsreform

Wir unternehmen noch einen kurzen Ausflug zu einem, der vielen deutschsprachigen Linken als Koryphäe der Mobilitätsfrage gilt: Winfried Wolf. Er war Bundestagsabgeordneter der PDS und ihr Verkehrsexperte. Er ist aktiv in Attac und Bürgerbahn statt Börsenbahn und in der Bewegung gegen Stuttgart 21 und hat diverse Bücher rund um Kapitalismus und Verkehr produziert, wobei „Verkehr.“

Klima. Umwelt.“ zu Recht als empfehlenswertes Standardwerk gilt, welches einen guten Überblick über die Entwicklungen und destruktiven Absurditäten zu Land, zu Wasser und in der Luft seit der Industrialisierung gibt (24).

Aber, wir wollen an zwei Aspekten Kritik üben: Wolfs unzulänglicher Analyse und seinem noch unzulänglicheren, weil durch und durch reformistischen, Programm.

Wolfs Arbeiten bieten eine gute Einsicht darin, *WIE* sich Entwicklungen der Verkehrsindustrie (zusammen mit dem Ölsektor) und damit der globalen Mobilität vollziehen. Er stellt dar, wie das Autokapital die Eisenbahnen und den öffentlichen Personenverkehr zurückdrängte und zerstörte, wie die Globalisierung die Zunahme der Warenströme vervielfachte und welche Interessen der hiesigen Autoindustrie sich im E-Auto-Boom ausdrücken.

Gerade bei „Verkehr. Klima. Umwelt.“ hinterlässt Wolf jedoch entscheidende Lücken, denn *WARUM* sich diese Entwicklung der Mobilität so vollzog wie von ihm nachgezeichnet, bleibt an einem gewissen Punkt unbeantwortet. Während die Rolle von Staat und Kapital für den Aufstieg fossiler Verkehre und Individualmobilität detailliert beleuchtet wird, bleiben die dahinter liegenden Triebkräfte im Dunkeln. Maximal treten sie in einen schemenhaften Halbschatten. Nirgends werden die entscheidenden ökonomischen Motive völlig aufgedeckt. Konkurrenz und Profitjagd schwingen zwar irgendwo mit, Mehrwert und tendenzieller Fall der Durchschnittsprofitrate sowie die Modifizierung des Kapitalismus zum Imperialismus, und warum gerade wegen dieser Faktoren die Automobilproduktion so gut zum Kapitalismus passt und eine globalisierte Welt entstanden ist, werden dagegen nirgends ausführlich dargelegt.

Folglich erscheinen sämtliche Phänomene und Symptommatiken von Fordismus über Massenmotorisierung bis Billigkurzstreckenflüge nicht zuvorderst als Ergebnis integraler Zwänge der kapitalistischen Gesellschaft, sondern irgendwo immer als Wahn und Fetisch. Sein Buch trägt nicht zufällig den Untertitel „Die Globalisierung des Tempowahns“. Und selbst wenn natürlich beim verallgemeinerten Schneller und Weiter Ideologie eine zentrale Rolle spielt: Woher kommt diese dann? Ist sie nicht vielleicht schon direkt eingeschrieben in die Genese des Kapitalismus mit seiner allgegenwärtigen Konkurrenz?

Vorzeitig gestoppt auf dem analytischen Weg zu den tieferen Ursachen der Verkehrsentwicklung, scheint es bei Wolf, als hätte es innerhalb des Kapitalismus immer auch eine alternative Entwicklung geben können, als wären Individualverkehr und Eisenbahnzerstörung zu guten Teilen Willkür und Wahnsinn des Kapitals. Dabei beschreibt Wolf selbst, welche ökonomische Macht, welche Unmengen an Kapital sich in diesem Bereich binden konnten. Warum also hätten der Kapitalismus und seine Staaten Verkehrskonzepte hervorbringen sollen, die vielleicht nachhaltiger, aber weniger profitträchtig sind?

Übrigens übertreibt Wolf die innige, fast schon als verewigt suggerierte stoffliche Bindung des Kapitals an den Sektor Auto und Öl. Seiner Natur nach ist Kapital erst mal flexibel und kann sich im Zuge seiner krisenhaften Zerstörung, des Klimawandels, technischen Entwicklungen und der imperialistischer Neuaufteilung der Welt auch andere Schwerpunkte suchen. Doch es wird immer zur Plünderung der natürlichen Ressourcen tendieren, weil sie in der Regel kostengünstiger sind als ihre Ersetzung durch nachhaltigere Alternativen, die zudem mehr Arbeitsaufwand erfordern mögen und zusätzlich unter Vermeidung von Abfall wieder in den natürlichen Kreislauf eingehen sollen. Kohle, Gas und Öl mögen bei weiterer Erschöpfung ihrer Lagerstätten eines Tages fürs Kapital zu teuer werden. Eine ökologische Alternative muss deshalb noch lange nicht an ihre Stelle treten. Das zeigt das E-Auto, für dessen Herstellung die Schweinerei bei der Lithiumgewinnung in Kauf genommen wird.

Nichtsdestoweniger gilt für heute erstmal weiterhin, dass der Verkehrswende eine starke Kapitalkonzentration auf nicht nachhaltige, fossile Transportarten entgegensteht. Wie geht Wolf programmatisch damit um?

Er setzt seine inkonsequente Analyse fort. Weit entfernt davon, tiefschürfend darzustellen, dass der Kapitalismus unabänderlichen, gebieterischen Gesetzen und Mechanismen unterliegt, landet er ein rein reformistisches Programm und präsentiert eine Aufstellung von „sieben Tugenden einer Verkehrswende“, die er in seiner Schrift zum E-Auto (25) dann zu 12 Punkten weiterentwickelt.

Grundsätzlich sind die in den sieben Tugenden angesprochenen Aspekte erst mal unterstützenswert. Sie umfassen kurz gesagt Verkehrsvermeidung, Förderung nichtmotorisierten Verkehrs, Ausbau des ÖPNV, autofreie Städte, Flächenbahnausbau, Verlagerung von Flugverkehr und Reduktion sowie Verlagerung des Gütertransports. Leider hört das Programm auch schon damit auf und geht über in das Kapitel „Entschleunigung als realistische Utopie (26)“.

Eine sich durchziehende Gegenüberstellung in Wolfs Tugenden stellt die sogenannte „SLOW - FAST“-Perspektive dar, wobei „FAST“ für ein Weiter so in der Verkehrsentwicklung steht und „SLOW“ für ein Moment der Verkehrswende.

Wolf verbindet diese Gegenüberstellung mit einer Kostenrechnung für die Gesamtgesellschaft, wobei er zu dem Schluss kommt, dass eine Verkehrswende („SLOW“) zwar großer Investitionen bedürfe, langfristig die Kosten aber deutlich unter jenen lägen, die bei Weiterführung der „FAST“-Verkehrsweise anfielen. So richtig das bezogen auf die Gesamtgesellschaft oder auch bezüglich der Staatsausgaben eventuell sein mag (erst recht in Anbetracht der Folgekosten klimatischer Veränderungen), so verkennt Wolfs Argumentationsweise doch den entscheidenden Punkt: Es geht im Kapitalismus Unternehmen und dem Staat nicht darum, was der Gesamtgesellschaft (schon gar nicht der Menschheit insgesamt) nützt oder für sie die rationale, richtige Mobilität ausmacht oder ob es am Ende sogar die Chance bietet, mehr Jobs zu schaffen, als vielleicht in der Straßenfahrzeugindustrie verlorengehen. Sondern es dreht sich alles Handeln und Trachten darum, ob es dem eigenen, national verwurzelten Kapital Vorteile bringt. Und da bezogen auf die BRD der schwerste Bolide des Kapitals eben in Gestalt der Autoindustrie die Wirtschaft durchpflügt, handelt auch die bürgerliche Politik dementsprechend so, dass hier die Profite und Rechnungen passen, völlig egal, ob wir demnächst am fossilen Individualpersonen- und Schwerlastverkehr zugrunde gehen. Finanzministerium und BetriebswirtschaftlerInnen denken aufgrund der zeitlich stets unmittelbar wirkenden Konkurrenz zuerst in Quartals- und Jahresabschlüssen, zuletzt an zukünftige Generationen.

Bei Wolf wiederum bleibt die Frage, wer für die Kosten der Verkehrswende aufkommen soll, einigermaßen offen. Die hauptsächlich Steuern zahlende ArbeiterInnenklasse und das KleinbürgerInnentum oder die, die die Erde mit Millionen Autos bewerfen? Zwar sprach er sich auf diversen Vorträgen auch schon mal für die Verstaatlichung der Schlüsselindustrien aus. In seinen beiden erwähnten Büchern spielt das jedenfalls so gut wie keine Rolle.

Eine weitere Lücke tut sich bei der internationalen Umsetzbarkeit auf. Wolfs Programm ist in erster Linie ein nationales. In vielen Aspekten stößt das erst mal an keine Grenze – der kostenlose, gut ausgebaute öffentliche Nahverkehr trägt seine Regionalität ja schon im Namen und mit dem Rad gehen auch nur die wenigsten auf Weltreise. Entscheidend ist jedoch, wie sich Wolf die Verkehrsreduktion im internationalen, expansiven und globalisierten Güterverkehr vorstellt. Wir haben gezeigt, warum dieser logisch aus der immanenten und fortwährenden, aber kombinierten und ungleichmäßigen Ausweitung der kapitalistischen Produktionsweise folgt, welche Rolle er für die imperialistischen Staaten spielt und wie zentral er ist für die Ausbeutung und Niederhaltung der halbkolonialen Welt. Abstrakt einfach die Verkehrsvermeidung zu fordern, wird sie nicht

verwirklichen. Genauso wenig kommt die globale Mobilitätswende, indem man fordert, die fortgeschrittenen Industriestaaten mögen mit gutem Beispiel vorangehen, obwohl sie die größten ProfiteurInnen weltumspannender Just-in-time-Produktionsketten sind!

Schon landen wir wieder bei den grausam bestimmenden ökonomischen Faktoren der imperialistischen Welt, die Wolf im Halbdunkel belässt. Würde er sie beleuchten, fiel das Licht eigentlich schon fast von selbst auf das, was weltweite Verkehrsumstellung und Transportvermeidung bedeuten: nämlich eine weltweite antikapitalistische Umstellung der gesamten Produktion. Die aber braucht ein entsprechend international basiertes Programm.

Hier steckt dann auch der Karren im Dreck des Wunsch-dir-was-Utopismus, was Wolfs „SLOW“-Plädoyer für Entschleunigung und Rückbesinnung auf das Nahe und Lokale angeht. Eine allgemeine Rückbesinnung auf Langsamkeit in einer sich generell beschleunigenden Gesellschaft erreichen zu wollen, ohne letztere grundlegend zu ändern, bedarf entweder des entsprechenden Reichtums oder erinnert an den Versuch, die Vergänglichkeit der Zeit durch Verlangsamung der Uhren aufzuhalten. Denn, obwohl er für Entschleunigung, entspanntes Reisen und Nerven schonenden Verkehr eine Veränderung der Mobilitätsinfrastruktur voraussetzt, erscheint diese bei ihm doch losgelöst von einer Veränderung der Gesellschaftsformation selbst. Letztere aber ist, wie wir schon beschrieben haben, der eigentliche Faktor, der nicht nur das Verkehrswesen seitens staatlicher und privater Wirtschaft entscheidend bestimmt, sondern auch das (un-)bewusste Verkehrsverhalten der Menschen selbst.

Ob „FAST“ oder „SLOW“, ist gesellschaftlich bestimmt: Wie viel Zeit und Geld hat ein Mensch, um von A nach B zu kommen? Was produziert eine Nationalökonomie – und was nicht? Wie sieht die historisch gewachsene Verteilung der Bevölkerung auf Stadt und Land aus? Wie äußern sich gerade der seit dem Aufkommen des Neoliberalismus gestiegene Leistungsdruck und Stress, der Individualismus und die Konkurrenz im täglichen Weg von und zur Arbeit und im Freizeitverkehr?

Alles Fragen, die von der Symptomatik Verkehr als einer Erscheinungsform des Kapitalismus auf letzteren selbst als ursächlich verweisen – und damit eine andere Gesellschaft zu einer wesentlichen Voraussetzung einer globalen, umfassenden Mobilitätswende werden lassen. Eben das spricht er aber nicht aus, der Winfried Wolf.

So vernünftig seine tugendhaften Vorschläge zum Gutteil sind – Vernunft setzt sich nicht durch durchs bloße Aussprechen durch. Das weiß Wolf sicher. Trotzdem lässt er weit offen, wer diese Vernunft gegen eine für die Menschheit irrationale, von den Interessen des durchrationalisierten Privatkapitals beherrschte Verkehrspolitik nur durchsetzen kann. Er schreibt zwar, dass eine Bewegung von unten notwendig sei, aber wer diese ist, bleibt unausgesprochen. Wer führt sie an? Wofür steht sie ein? Wünscht sich Wolf eine Bewegung wie jene gegen Stuttgart 21, die zwar breit und mächtig auftrat, aber aufgrund ihrer kleinbürgerlichen Führung und staatsbürgerlichen Beschränktheit das profitträchtig-irrationale Beerdigen des effizientesten Kopfbahnhofs Deutschlands nicht aufzuhalten vermochte (jedenfalls bisher)? Hätten demgegenüber eine Mobilisierung der ArbeiterInnenklasse und die Perspektive von politischen Streiks die Bewegung vielleicht hinreichend gestärkt, um Staat und Bahn zu stoppen?

Es bleibt offen. Einzig das Hereinziehen der Bewegung in die Schlichtung bezeichnet Wolf in „Abgrundtief + bodenlos – Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern“ (27) als wirklich großen Fehler – nicht aber, dass der Kampf nicht in die Stellwerke, Meldestellen und Betriebswerke der Bahn, in die Hallen von Daimler und Co getragen wurde.

Und das überrascht auch nicht, weil Wolfs Einstellung zur ArbeiterInnenklasse am Ende hauptsächlich die gleiche paternalistische ist, die wir schon Gewerkschaftsbükratien und

Umweltbewegung attestierten. In seinen Programmen rechnet er vor, dass eine Verkehrswende mehr Jobs bringe, als in der Autoindustrie vernichtet würden. Er vergleicht die Größe der Automobil- mit der gesamten ArbeiterInnenklasse der BRD. Er verweist auf Tausende offene Stellen im Nahverkehr. Er sieht also die Problemstellung der Verkehrswende für die ArbeiterInnenklasse. Jedoch, er schlägt nicht vor, dass diese sich selbst bemächtigend des Problems annehmen soll und somit zum Subjekt der Verkehrswende werden kann. Angekommen an der Grenze seines Programms, zeigt uns Wolf den Weg in die Realität nicht. Die Antwort auf die Frage „WIE und durch WEN umsetzen“? verbleibt im Dunkel des Wolf'schen Linksreformismus.

8. Der Fahrplan zur Verkehrswende

8.1. Zielsetzung

So breit der Konsens über die Notwendigkeit einer Verkehrswende, so unterschiedlich ist die Vorstellung, was darunter verstanden wird. Selbst in der Politik der CDU finden sich floskelhafte Versprechungen über die Verkehrsverlagerung auf die Schiene - wobei es dann auch bleibt. Von einer echten Verkehrswende kann hierzulande nicht gesprochen werden. In anderen Ländern sieht es nur geringfügig besser aus, international existiert die Verkehrswende sowieso nicht.

Jetzt ist das Wort schon einige Male gefallen: Was also verstehen wir unter einer wirklichen Verkehrswende?

Sie besteht vereinfacht gesagt im fortschrittlichen Auflösen der akuten **Mobilitätskrise - der Verkehrsfrage** - welche wir nochmal kurz zusammenfassen:

- Verkehr als Teil der Klimakrise: 15 Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen werden in diesem Sektor emittiert (in der BRD 21 %). Mehr als die Hälfte des Erdöls wird in Flugzeugen (6 %), Schiffen (4 %) und auf den Straßen (40 %) verbrannt. Die Werte stammen aus Zeiten vor Corona und sind kritisch zu betrachten, da die Art der Stromerzeugung für den Schienenverkehr in den verwendeten Quellen vermutlich unberücksichtigt blieb.
- Verkehr als Teil weiterer Umweltprobleme: Luftverschmutzung, Oberflächenversiegelung, Lärmemissionen, Abfälle von Fahrzeugen und Fahrwegen (z. B. Reifenabrieb ist erste Quelle des Mikroplastiks in den Meeren).
- Ausgehend von den beiden Punkten Verkehr als Teil der Energie- und Ressourcenfrage - die Geschwindigkeit einer Verkehrs- wird zentral von jener der Energiewende abhängen.
- Verkehr als unmittelbare Gefahr: 2018 starben weltweit 1 350 000 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. Davon ist der überwiegende Teil in armen Ländern und unter Armen zu beklagen. Für Menschen von 5 - 29 Jahren ist der Verkehrstod die wahrscheinlichste Todesursache. Abgesehen davon existiert die Gefahr von Erkrankungen durch Lärm, Stress, Abgase.
- Verkehr als Teil der Stadt-Land-Frage: Platznot durch städtischen (Individual-)Verkehr auf engstem Raum steht ländlichem Infrastrukturmangel gegenüber. Beides resultiert auf unterschiedliche Weise im Verlust von Lebensqualität (und ohnedies knapper Zeit).
- Verkehr und Logistik als gesellschaftlich irrationale Konzeption: Warenketten um die ganze Welt, Wettbewerb als Verursacher von überflüssigem Verkehr (Leerfahrten usw.), abgestellte und Raum beanspruchende Massen an Privat-Pkws.

- Verkehr als Teil der kapitalistischen Verwertungslogik. Krise und Kampf um die Neuaufteilung der Welt: (militärischer) Kampf um Absatzmärkte sowie Ressourcen (Lithium, Öl, Erdgas), Verkehrswegebau den Erfordernissen der imperialistischen Welt entsprechend, einsetzende Deglobalisierung werden mittelfristig die Konkurrenz im Güterverkehrssektor zuspitzen.
- Relative Zurückdrängung öffentlichen, Bevorzugung des ineffizienten motorisierten Individualverkehrs.
- Verkehr als Klassen- und Unterdrückungsfrage: Die Möglichkeit, von A nach B zu kommen, im Generellen sowie grenzüberschreitender Verkehr im Speziellen hängen ab von der gesellschaftlichen Stellung und Herkunft. Freiem Reisen für die Reichsten in alle Länder der Welt stehen fehlende sichere und legale Fluchtwege für Millionen Menschen gegenüber. Noch anschaulicher: Weitgehend ungehinderte Warenverkehre auf einem Weltmarkt stehen unfreien Bewegungsmöglichkeiten für Menschen gegenüber.
- Abschließend: Klassenkampf unmittelbar im Sektor selbst - Ausbeutung der VerkehrsarbeiterInnen, Kampf um Löhne, Arbeitszeiten, Arbeitsplatzverlust usw.

Ausgehend davon und im Unterschied zu weiten Teilen der bürgerlichen Politik ist die Verkehrswende für uns daher keine vorrangig technologische, sondern zuallererst eine gesellschaftliche Frage. Die aktuelle Nichtexistenz einer Verkehrswende ist Ergebnis der gesellschaftlichen Konstellation. Zwar erkennt die bürgerliche Gesellschaft die Notwendigkeit tiefgreifender Änderungen, allein, sie ist unfähig, sie zu verwirklichen. Ihre Vorstellung von Nachhaltigkeit ist eine, die sich stets ihren eigenen ökonomischen Erfordernissen unterwerfen muss. Was „nachhaltig“ ist und was nicht, was eine Mobilitätswende ist und was nicht, richtet sich für das Kapital an den eigenen Klasseninteressen aus. Daher ist die Verkehrswende für uns ein integraler Teil antikapitalistischer, sozialistischer Politik, die die Frage der Nachhaltigkeit zuerst aus dem Blickwinkel des langfristigen Erhalts der Lebensgrundlagen der Menschheit betrachtet.

Eckpunkte:

- Herstellen einer Produktions- und damit Verkehrsweise mit ausgeglichenem Mensch-Natur-Verhältnis mittels einer ökologischen Kreislaufwirtschaft. Während dem/r ProduzentIn im Kapitalismus ab dem Verkauf der Ware naturgemäß egal ist, was mit ihr passiert - ergo auch bei oder nach ihrem Verbrauch - bedeutet eine ökologische Kreislaufwirtschaft eine möglichst große Langlebigkeit von z. B. Fahrzeugen und Nutzbarhaltung der in ihnen versammelten Ressourcen für die Menschheit, ohne die Natur in einem nicht nachhaltigen Maß auszubeuten oder sie als Senke zu vernutzen.
- Bezogen auf das Verkehrsaufkommen muss der Leitsatz dabei lauten: „So wenig wie möglich, so viel nötig.“ Schon hierbei springt ins Auge, dass der Kapitalismus dazu nicht in der Lage ist, weil sein Kreislauf Geld - Produktion - Produkt - Ware - Geld + Gewinn - gesteigerte Produktion ... zur fortwährenden Ausdehnung (des Verkehrsaufkommens) drängt und dessen Logistik insgesamt ineffizient organisiert ist.
- Eine ökologische Kreislauf- kann weltweit daher nur als Planwirtschaft verwirklicht werden, die schon bei der Produktion von Fahrzeugen und Transportwegen den weiteren Verbleib nach Abnutzung mit einbezieht. Während für den/die KapitalistIn dieser Gedanke in der Konkurrenz tödlich ist, ist es bei einer Planwirtschaft

umgekehrt: Nicht auf den Ressourcenkreislauf zu achten, wäre ihr Untergang (auf lange Sicht ist das allerdings auch für den Kapitalismus der Fall).

Andere populäre Konzepte - Postwachstum (Degrowth), Gemeinwohlökonomie etc. - sind schließlich zum Scheitern verurteilt. Sie kennen weder den Weg zu ihrer Verwirklichung, noch brechen sie offen mit dem Kapitalismus, von dem auch keine korrekte Analyse geleistet wird.

- Eine Planwirtschaft im Interesse der gesamten Menschheit hat wiederum die Aufhebung der kapitalistischen Klassengesellschaft (in der die Profitinteressen des Kapitals über den Bedürfnissen der Gesamtheit der Menschen stehen) zur Voraussetzung. Notwendig hierfür ist der Sturz des bürgerlichen Staates und die Erreichung einer demokratischen Rätemacht der ArbeiterInnenklasse über die Gesellschaft, die z. B. das Verkehrswesen vermittelt. Enteignung der Transportindustrie und Entwicklung und Kontrolle der Produktion einem demokratischen Plan unterstellen kann.
- Das aber erfordert, die ArbeiterInnenklasse nicht nur als zentrale Kraft der Mobilitätswende zu begreifen, sondern sie auch zum bewussten Subjekt selbiger zu „erziehen“, was in der Notwendigkeit mündet, revolutionäre ArbeiterInnenparteien und eine neue Internationale aufzubauen, die die Verkehrsfrage als Teil ihres Programms begreifen.

8.2 Verkehrsträgerbetrachtung

Einrahmen sollen diese Eckpunkte ein integrales Mobilitätsübergangsprogramm, ein Wegweiser, der von tagesaktuellen Forderungen aus auf die revolutionäre Umwälzung der Gesellschaft und damit des Verkehrs zeigt.

Dabei ist aus Sicht der Produktivkräfte und der technologischen Ausgestaltung der Verkehrswende die Voraussetzung jene, die der Kapitalismus geschaffen hat, sprich die heute bestehenden Transportwege und -mittel. Schauen wir also auf ihr Potential in einer Verkehrswende.

- Eigene Körperkraft (v. a. Gehen und Radfahren): die ökologischste Art der Fortbewegung und die mit Abstand meist genutzte, oft sogar schnellste auf der Kurzstrecke.
- Motorisierter Individualverkehr (v. a. Auto, Moped, Roller, Motorrad): die ineffektivste Art der Fortbewegung, gemessen an der Nutzungshäufigkeit und möglichen Personenkilometern, daneben zumeist fossil angetrieben. Das E-Auto ist demgegenüber aus gleich mehreren Gründen keine generell grüne Alternative. Seine Herstellung erfordert bisher einen Wasser verschlingenden Lithiumabbau (1 t Lithium erfordert 1 900 000 l). Seine Herstellung emittiert die doppelte Menge an Treibhausgasen ggü. Autos mit Verbrennungsmotoren und macht diesen Rückstand gegenüber ihnen bauartgleichen erst nach 8 Jahren wett. Der flächendeckende E-Auto-Rollout verzögert also die Energiewende (28). Weiterhin weisen E-Auto wie Verbrenner den gleichen ineffizienten Nachteil auf, ihr/en Treibstoff/depot als

zusätzliches Gewicht mit sich führen zu müssen. Für die Anbindung kleiner Orte an den nächsten öffentlichen Anschluss bleibt dieser Rest an motorisiertem Individualverkehr (mglw. als Sharingkonzept bzw. durch öffentliche (Ruf-)Taxis) sinnvoll.

- Landgebundener öffentlicher Verkehr (v. a. Bus, Tram, U-Bahn, Bahn): Verkehrsmittel mit dem Potential, den Kern eines nachhaltigen Verkehrs darzustellen, sowohl im Nah- als auch Fernbereich. Busse (ggf. mit Oberleitung) machen dort Sinn, wo aus Schienenwegen zu wenig Nutzen entspringt oder diese aufgrund der Topographie unmöglich sind. Tramkonzepte können schon ab einigen tausend Menschen im Einzugsgebiet sinnvoll sein. U-Bahn-Konzepte, die ihrerseits vor allem aufgrund der „autofreundlichen Stadt“ einen Hype erfuhren, machen über ihren Erhalt hinaus keinen Sinn wegen Bauaufwands, Evakuierungsschwierigkeiten und der zusätzlichen Wege nach unten und oben.

Im Regional- und vor allem Fernbahnverkehr ist das Potential des Rad-Schiene-Systems noch lange nicht ausgeschöpft: Elektrifizierung, integrale Taktfahrpläne, internationaler komfortabler Nachtzugverkehr, Knoten- und Streckenentflechtung usw. können potentiell zu Land Flugzeug- und Fernautoverkehr ersetzen. Der Hochgeschwindigkeitsbetrieb ist zumindest zu prüfen, da über einer Geschwindigkeit um die 250 km/h Luftwiderstand und daher Energieverbrauch extrem steigen. Allerdings kann zumindest theoretisch auch ein Zug mit 350 km/h vollkommen ökologisch fahren, immer aber bleibt das eine Frage der Energieerzeugung. Das Konzept eines elektrisch getriebenen Fahrzeugs kann freilich nur wirklich umweltschonend sein, wenn die elektrische Energie auf entsprechende, z. B. erneuerbare Art gewonnen wird.

- Luft- und Schifffahrt: im Personenverkehr zu Überquerung der Seen und Kontinente mehr oder weniger alternativlos, beide sehr energieaufwändig. Fähren machen vielerorts ökologisch möglicherweise mehr Sinn als lange Tunnel und Brücken zur Meeresunter-/überquerung. Bis heute existieren im Grunde keine massentauglichen alternativen, nicht fossile Antriebe für diese Verkehrsträger.
- Straßengüterverkehr: im Fernverkehr extrem ineffektiv, nur auf die „letzte Meile“ und in der Kurzstrecke ohne großes Aufkommen mit alternativen Antrieben sinnvoll oder für die minimal notwendige Erschließung von abgelegenen Zielen.
- Schienengüterverkehr: landgebundenes Transportmittel mit dem größten Potential, den Kern künftiger Transportketten zu bilden, sowohl national wie auch kontinental. Im Vergleich zum Lkw bei gleicher Last deutlich weniger Rollwiderstand zwischen Fahrzeug und Fahrweg bei leicht möglicher externer Energieversorgung (Oberleitung).
- Luftfahrt: nur für absolut dringende und notwendige Güter vernünftig, extrem energieaufwändig.
- Schifffahrt: sehr energieintensiv. Möglich sind statt Schweröl auch Gasantriebe (auch aus erneuerbaren Quellen, z. B. power-to-gas). Im interkontinentalen Verkehr nach wie vor notwendig, aber mit Änderung der Produktionsweise enorm reduzierbar im Aufkommen.

Soweit zu den Voraussetzungen technikseitig. Zwar haben in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder auch neue technische Entwicklungen Furore gemacht, seien es das autonome Fahren oder beispielsweise die Magnetschwebebahn in den Varianten deutscher Transrapid oder als Elon-Musk-Vakuurröhre Hyperloop. Diese sind aber bisher nie wirklich über das Erprobungsstadium hinausgekommen und bei denen stellt sich auch ganz grundsätzlich die Frage nicht unbedingt der Machbarkeit, aber der Sinnhaftigkeit hinsichtlich des aufwändigen Verkehrswegebbaus. Freilich wäre es falsch, sich gegen die Erforschung neuer Verkehrskonzepte zu stellen. Entscheidend muss aber immer die Frage des Gesamtnutzens und -aufwands für die Menschheit als Ganzes sein, was schon in sich trägt, dass es eine demokratische Kontrolle und keine der Konzerne und MilliardärInnen braucht.

Die andere und wichtigste Voraussetzung, die der Kapitalismus für eine Verkehrswende geschaffen hat, sind die Abermillionen ArbeiterInnen einschließlich IngenieurInnen, die weltweit in dem Bereich arbeiten. Sie vereinen auf sich eine riesige Expertise darüber, wie ein schnellstmöglicher Umbau von Logistik und Transport überhaupt geschehen kann. Sie können das treibende Subjekt des Umbruchs darstellen.

8.3 Übergangsprogramm

Betten wir daher endlich die Verkehrswende in die aktuelle Lage einerseits und in eine sozialistische Perspektive andererseits ein! Gleich vorweg: Eine fortschrittliche Verkehrspolitik wird dabei, um der akuten ökologischen Notlage gerecht zu werden, nicht ohne repressive Einschränkungen gegenüber besonders umweltschädlichen Verkehrsweisen auskommen, die manch ein/e Privilegierte/r als Einschränkung ihrer/seiner individuellen (bürgerlichen) Freiheit empfinden wird. Auf der anderen Seite werden sich aber ganz andere, für die Masse der Menschheit ungleich größere Freiheiten ergeben.

- Für ein ökologisches Notsofortprogramm! Massive Einschränkung des Flugbetriebs, Verbot von Inlandflügen und Flügen unter 3 000 km! Aufbau kontinentaler Fernzug- und Nachtzugnetze! Für den schnellstmöglichen, umfänglichen Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und baulich getrennter Radwege in der Stadt und auf dem Land! Gleitende Anpassung der Fahrpreise hin zu einem kostenlosen Nah- und Berufsverkehr! Für eine Preisgestaltung, die Bahnreisen gegenüber dem Autoverkehr entscheidend günstiger macht! Einschränkungen und Verbote für bestimmte Fahrzeugklassen (Verbrauchsobergrenzen)! Schnellstmögliche Abkehr vom innerstädtischen Autoverkehr! Weitreichender Stopp der Automobilproduktion und sofortiger Umbau der Fabriken für andere Produkte, einem gesamtgesellschaftlichen Wirtschaftsplan entsprechend! Verbot des Motorsports - er ist das Aushängeschild individueller, fossiler rücksichtsloser Raserei!
- Für eine Umweltbewegung, die sich zu einer konkret-revolutionären weiterentwickelt und die ArbeiterInnenklasse in den Mittelpunkt einer Mobilitätswende stellt!
- Für die demokratische (Fein-)Gestaltung und Kontrolle eines solchen Notfallplanes und des Verkehrswegebbaus im Generellen durch Komitees der Beschäftigten im Transportbereich sowie AnwohnerInnen, PendlerInnen und Reisende! Für die Finanzierung eines solchen Notprogramms durch eine massive Besteuerung von VW, Shell, Lufthansa und alle die, die jahrzehntelang mit fossiler Mobilität riesige Gewinne getätigt haben!
- Für die innige Verknüpfung der Energie- mit der Verkehrswende unter ArbeiterInnenkontrolle! Erforschung und Entwicklung von power-to-gas als möglicher

Energiequelle alternativer Antriebe wie Speichermedium für Überschussstrom!

- So oder so steht die ArbeiterInnenklasse nicht zuletzt in den Autokathedralen vor großen Umbrüchen. Aber statt sie als passiven Spielball von Politik und Konzernen zu betrachten, schlagen wir vor: Keine einzige Jobstreichung! Weiterbeschäftigung bei vollem Lohn! Entschädigungslose Enteignung und Verstaatlichung der Autoindustrie unter demokratischer ArbeiterInnenkontrolle! Ein Startpunkt kann schon in den kommenden Kämpfen liegen: Für Streiks und Besetzungen unter Kontrolle der ArbeiterInnen selbst, nicht der Gewerkschaftsbürokratie von IG Metall und Co!
- Andererseits werden die Beschäftigten im direkten Transportbereich allzu oft gegeneinander ausgespielt: PilotInnen und Bodenpersonale, polnische und deutsche Lkw-FahrerInnen, EVGlerInnen und GDL-Mitglieder ... Wir halten dem die Perspektive Neuordnung der Gewerkschaften entlang der Wertschöpfungsketten entgegen im Rahmen eines demokratisch erneuerten und fusionierten DGB (z. B. mit der GDL, die nicht zum DGB gehört)! Für eine internationale TransportarbeiterInnengewerkschaft unter direkter Kontrolle aller Logistik- und Transportbeschäftigten!
- Für die generelle Arbeitszeitverkürzung auf 30 Stunden pro Woche bei vollem Lohn und Personalausgleich! Verteilung der gesellschaftlich notwendigen Arbeit auf alle! Sämtliche Steigerungen und Entwicklungen der Produktivkraft ermöglichen eine weitere Ausweitung der Freizeit - und schaffen somit die Möglichkeit zur Verkehrsvermeidung!
- Für die weltweite Restrukturierung von Stadt und Land, von Wohn- und Produktionsstätten und damit der Verkehrsinfrastruktur nach einem globalen Wirtschaftsplan! Aufbau von Infrastruktur, wo ihn der Imperialismus immer verhindert und sabotiert hat! Umbau, wo er eine unökologische Verkehrsweise erschaffen hat: Für die weitgehende Renaturierung von Autobahnen und anderen Asphaltwüsten, sofern sie nicht für anderes sinnvoll genutzt werden können! Für so wenig wie möglich, so viel wie nötig Transport in der Produktion! Weitgehende Trennung von Transportwegen und Wohnorten! Gleichmäßige Verteilung der Bevölkerung, Land- und Forstwirtschaft, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten, Industrie nach einem Clustermodell (Wohnen im Mittelpunkt)! Vernetzung durch ein Verkehrskonzept, das öffentliche Schienenverkehre zum Kern hat! Für die Vergesellschaftung der Hausarbeit - nicht nur als Teil der Frauenbefreiung, sondern auch als Möglichkeit zur Transportvermeidung unter Ausschaltung vieler sonst privat anfallender Einzelhandelseinkäufe!
- Für offene Grenzen und einen freien internationalen Verkehr! Für das Recht, überall leben und arbeiten zu dürfen statt unachtsam-bewusstlosen Massentourismus'!

Das Programm ist bewusst grob gehalten. Die jeweilige lokale Ausgestaltung der Verkehrswende ist Aufgabe derer, die dort leben und arbeiten. Jedoch ist sie stets vom globalen Standpunkt, als Teil einer internationalen Perspektive zu betrachten.

Zu guter Letzt wollen wir darauf verweisen, dass eine gewisse Entschleunigung in einem revolutionären Programm einen konkret erreichbaren Fortschritt darstellen kann. Ein Mensch, der die alltägliche Konkurrenz, Bewusstlosigkeit und Erniedrigung des Kapitalismus nicht mehr kennt und im Gegenzug als Teil eines wirklichen, bewussten Kollektivs arbeitet und lebt und dabei auch noch über ein vielfach größeres Maß an Freizeit als heute verfügt, wird den Drang nach Flucht,

Schnelligkeit, Zerstreung und Besitz eines eigenen Fahrzeugs als Scheinfreiheit auf vier Rädern vermutlich kaum noch spüren. Seine Bewegung und sein Raum werden viel eher bewusstes Erleben statt Mühsal oder Ablenkung beinhalten. Voraussetzung dafür bleibt, heute einen konkreten Antikapitalismus zu entwickeln.

Endnoten

(1) Der Anteil des Straßenverkehrs an den globalen Treibhausgasemissionen betrug 2018 18 %. Siehe: Statista, Anteil der Verkehrsträger an den weltweiten CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe im Jahr 2018, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/317683/umfrage/verkehrstraeger-anteil-co2-emissionen-fossile-brennstoffe/> (abgerufen am 03.12.2021)

(2) Die hier angeführte These, dass ca. die Hälfte aller Gütertransporte aus unfertigen Produkten (sog. Vorleistungsgütern) besteht, ist abgeleitet aus der Welthandelsstatistik. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Handel nicht deckungsgleich mit Transport ist, allerdings bringt der konkrete Handel von Dingen innerhalb der Wertschöpfung zumeist auch eine Ortsveränderung mit sich, weil nur in den wenigsten Fällen unterschiedliche Unternehmen einen Produktionsstandort teilen. Zum Hintergrund siehe: WTO, World Trade Statistical Review 2019, S. 42, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2019_e/wts2019_e.pdf (abgerufen am 03.12.2021)

(3) Carsguide.com.au, How many cars are there in the world?, <https://www.carsguide.com.au/car-advice/how-many-cars-are-there-in-the-world-70629> (abgerufen am 03.12.2021)

(4) Zum vertieften Verständnis des Imperialismus siehe: Suchanek, Martin: Marxistische Imperialismustheorie: Bestandsaufnahme und Aktualisierung, in: Revolutionärer Marxismus 53, global red, Berlin 2020, S. 11 - 128

(5) Ingenieur.de, Das sind die 10 größten Fabriken der Welt, <https://www.ingenieur.de/technik/fachbereiche/rekorde/die-10-groessten-fabriken-der-welt/> (abgerufen am 02.12.2021)

(6) Industrie.de, Volkswagen hat seinen Gewinn deutlich gesteigert, <https://industrie.de/arbeitswelt/volkswagen-hat-seinen-gewinn-deutlich-gesteigert/> (abgerufen am 02.12.2021)

(7) Statista, Bruttowertschöpfung der deutschen Automobilindustrie von 2009 bis 2019, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/290075/umfrage/bruttowertschoepfung-der-deutschen-automobilindustrie/> (abgerufen am 02.12.2021)

8) BMWi, Automobilindustrie: Branchenskizze, <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html> (abgerufen am 02.12.2021)

(9) Manager Magazin, 1 Kursgewinn von Tesla = 1 Gesamtwert von Daimler, <https://www.manager-magazin.de/finanzen/boerse/tesla-aktie-tagesgewinn-uebersteigt-wert-von-daimler-elon-musk-anteil-auf-hoehe-von-toyota-a-59613c34-a222-4e06-8bf1-0bf3d5b66f0a> (abgerufen am 03.12.2021)

(10) Für Daten der Tabelle 1 siehe: Macrotrends.net, Toyota Revenue,

<https://www.macrotrends.net/stocks/charts/TM/toyota/revenue> (abgerufen am 04.12.2021);
Macrotrends.net, Toyota Net Income,
<https://www.macrotrends.net/stocks/charts/TM/toyota/net-income> (abgerufen am 04.12.2021);

Macrotrends.net, Volkswagen Revenue,
<https://www.macrotrends.net/stocks/charts/VWAGY/volkswagen-ag/revenue> (abgerufen am 04.12.2021);

Macrotrends.net, Volkswagen Net Income,
<https://www.macrotrends.net/stocks/charts/VWAGY/volkswagen-ag/net-income> (abgerufen am 04.12.2021)

Macrotrends.net, Airbus Revenue;
<https://www.macrotrends.net/stocks/charts/EADSY/airbus-group/revenue> (abgerufen am 04.12.2021)

Flugrevue.de, Airbus macht Milliardenverlust,
<https://www.flugrevue.de/zivil/strafzahlungen-neubewertungen-und-a400m-abschreibungen-airbus-macht-milliardenverlust/> (abgerufen am 04.12.2021)

Macrotrends.net, Airbus Net Income,
<https://www.macrotrends.net/stocks/charts/EADSY/airbus-group/net-income>, (abgerufen am 04.12.2021)

Wikipedia.en, CRRC, <https://en.wikipedia.org/wiki/CRRC> (abgerufen am 04.12.2021)

Wikipedia.en, List of largest companies of South Korea,
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_companies_of_South_Korea#2020_Forbes_list
(abgerufen am 04.12.2021)

(11) Statista, Distribution of oil demand in the OECD in 2019 by sector,
<https://www.statista.com/statistics/307194/top-oil-consuming-sectors-worldwide/> (abgerufen am 04.12.2021)

(12) Wikipedia, Liste der größten Unternehmen der Welt,
https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_gr%C3%B6%C3%9Ften_Unternehmen_der_Welt (abgerufen am 03.12.2021)

(13) Auto, Motor und Sport, Die weltweit meistverkauften Stromer - Europa führt,
<https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/elektroauto-verkaufszahlen-2020-weltweit-europa-top-20/> (abgerufen am 03.12.2021)

(14) Volkswagen AG, Aktionärsstruktur,
<https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/shares/shareholder-structure.html> (abgerufen 02.12.2021)

(15) Siehe: BMVI, Statistik, <https://www.bmvi.de/DE/Service/Statistik/statistik.html>

(16) Statista, Anzahl der Neuzulassungen von Personenkraftwagen in ausgewählten Ländern in den Jahren 2019 und 2020,
<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/181566/umfrage/neuzulassungen-von-personenkraftwagen-nach-laendern/> (abgerufen am 02.12.2021)

(17) Zu umfassenderen politökonomischen Hintergründen des E-Auto-Hype siehe: Wolf, Winfried:

Elektro-Pkw als Teil der Krise der aktuelle Mobilität. Oder: Die Notwendigkeit einer umfassenden Verkehrswende, in: isw_REPORT_NR. 112 / 113, isw - Institut für sozial-ökologische Wirtschaftsforschung e V., München 2018

(18) Zur Kritik des chinesischen Imperialismus siehe: Zora, Alex: China als Modell? Das isw München und der chinesische Imperialismus, in: Revolutionärer Marxismus 53, global red, Berlin 2020, S. 246 - 258

(19) Wikipedia, Schnellfahrstrecke Peking-Shanghai, https://de.wikipedia.org/wiki/Schnellfahrstrecke_Peking%E2%80%93Shanghai (abgerufen am 02.12.2021)

(20) CO2online, <https://www.co2online.de/klima-schuetzen/klimawandel/co2-ausstoss-der-laender/> (abgerufen am 02.12.2021)

(21) China-Pakistan-Economic-Corridor Authority (CPEC), <http://cpec.gov.pk/> (abgerufen am 02.12.2021). Zur Zusammenstellung des als „Großer amerikanischer Straßenskandal“ in die Geschichte eingegangenen Snell-Reports siehe: Wolf, Winfried: Verkehr. Klima. Umwelt. Die Globalisierung des Tempowahns, Promedia Druck- und Verlagsgesellschaft, Wien 2009, S. 126 ff.

(23) VDA, Arbeitsplatzverlust durch Transformation in Autoindustrie, <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/210506-Arbeitsplatzverlust-durch-Transformation-in-Autoindustrie> (abgerufen am 02.12.2021)

(24) Wolf, Winfried: Verkehr. Klima. Umwelt. ..., a. a. O.

(25) Wolf, Winfried: Elektro-Pkw ... , a. a. O.

(26) Wolf, Winfried: Verkehr. Klima. Umwelt., a. a. O.

(27) Siehe: Wolf, Winfried: Abgrundtief + bodenlos - Stuttgart 21 und sein absehbares Scheitern, PapyRossa Verlag, Köln 2017

(28) Zur Kritik des E-Autos als unökologischer Alternative zum Verbrenner siehe: Wolf, Winfried: Elektro-Pkw ... , a. a. O.