

— NICHTS IST  
UNMÖGLICH

—  
ÜBER DEN  
AUTOMOBILEN  
KAPITALISMUS

— UND  
SEIN ENDE

— ...UMS GANZE!

gegen deutschland, seine  
automobilindustrie und deren grüne  
wiedergänger\*innen

für ein ganz anderes ganzes

2021 //

...ums Ganze! – Kommunistisches Bündnis



0	einleitung	8
I	just can't get enough - kapitalismus und wachstumswang	12
II	die weltordnung der klimakrise	17
1	ist neokolonial	17
2	ist eine klassengesellschaft	20
3	ist patriarchal	22
III	on the highway to hell - autoindustrie als motor der klimakrise	24
1	aus der kurpfalz in die ganze welt	26
2	die autogesellschaft und das motorisierte bewusstsein	27
3	asphaltcowboys und geleaste männlichkeit	29
4	rolle mit meim besten - deutscher staat und autoindustrie	32
5	das gleiche in grün: mit dem e-auto an die wand	34
IV	keine gute wahl: die grünen	38
V	grüne lifestyle religion	40
VI	die zukunft aneignen	46
VII	luft zum atmen - kommunistische mobilitätswende	50

Shut Up And Drive

» Rihanna

In der Entwicklung der Produktivkräfte tritt eine Stufe ein, auf welcher Produktionskräfte und Verkehrsmittel hervorgerufen werden, welche unter den bestehenden Verhältnissen nur Unheil anrichten, welche keine Produktionskräfte mehr sind, sondern Destruktionskräfte.

» Karl Marx

If we make life multiplanetary,  
there may come a day when some  
plants & animals die out on  
earth, but are still alive on  
Mars

» Elon Musk

Die unterste Schicht der 'Unterwasserökonomie' ist die Natur, welche von den Ökonomen als 'freies Gut' bezeichnet wird, und darum ohne irgendwelche Kosten ausgebeutet werden kann. Frauen werden deshalb 'naturalisiert', weil man auch ihre Arbeit und Produktion möglichst kostenlos haben will.

» Maria Mies

# einleitung

Eigentlich wissen alle Bescheid: Es geht ums Ganze! An dieser Stelle wissenschaftliche Fakten zu den Folgen der globalen Erderwärmung auszubreiten, würde daher vom Problem eher ablenken. Die Menschheit fährt sehenden Auges auf ihre selbst produzierte Katastrophe zu. Schon hält die Kulturindustrie zahllose Darstellungen bereit, die einen unbewohnbaren Planeten zeigen. Bei Wall-E können sich bereits Kinder mit einer vollkommen zugemüllten Erde vertraut machen, und beim dystopischen Hollywood-Drama Interstellar können wir voller Spannung die NASA bei der Suche nach einem bewohnbaren Planeten begleiten. Der Milliardär Elon Musk und andere Raumfahrt-Incels arbeiten tatsächlich bereits an derartigen Plänen. Jemand hat mal gesagt, dass es einfacher ist, sich das Ende der Welt vorzustellen, als das Ende des Kapitalismus.

Denn was und wie wir produzieren, steht in direktem Zusammenhang mit der Zerstörung des Planeten. Der Kapitalismus war schon immer eine Vernichtungsma-

schine – nun hat die Maschinerie unwiderrufliche Folgen gezeitigt. Obwohl menschgemacht, erscheint der Kapitalismus wie ein unhintergebares Naturgesetz, an dem sich das Handeln von Gesellschaften stärker orientiert als an ökologischen Kippunkten. Dieser alltägliche, ganz normale Wahnsinn schlägt sich bis in die einzelnen Bereiche unseres Lebens nieder. Als Kommunist\*innen wissen wir aber, dass es nicht so bleiben muss – eine andere, solidarische Welt ist möglich, für die es sich zu kämpfen lohnt! Deshalb wollen wir da Hand anlegen, wo die kapitalistische Irrationalität am deutlichsten wird, und Protestformen und Ziele wählen, die dem Kapital weh tun. Finden Infrastruktur von Kohle und Gas bereits regelmäßig ihre Unterbrechung, gilt es den nächsten Schritt zu gehen: die Automobilindustrie und die unbedingte Auto-Politik, die sie erst möglich macht, anzugreifen.

Der Verkehrssektor trägt neben der Energiegewinnung am meisten zur Klimaerwärmung bei. In ihm manifestieren sich nicht nur unaufhörlicher kapitalistischer Wachstumszwang und aggressiver Standortnationalismus, sondern auf eine spezifische Weise auch patriarchale und neokoloniale Strukturen. In diesem Text wollen wir die Verflechtungen von Klimakrise, Autoindustrie und Herrschaftsverhältnissen umreißen. Wir wollen ihr aber auch etwas entgegensetzen und einen Weg aus der Misere skizzieren, mithin Umriss kommunistischer Re-Produktion und Mobilität.

Für uns ist klar, dass die Produktionsmittel demokratisiert werden müssen und an die Stelle des kapitalistischen Wachstumszwangs eine vernünftige Organisation der gesellschaftlichen Reproduktion treten muss. Klingt schwer nach Utopie, ist aber die einzig realistische Antwort auf die Klimakrise. Irrational und verträumt sind vielmehr jene, die ein »Weiter so« propagieren.



terra-air



just can't get  
enough

## kapitalismus und wachstumszwang

Der Kapitalismus braucht endloses Wachstum. In dieser Feststellung sind wir uns sogar mit den sogenannten Wirtschaftsexpert\*innen einig. Welcher Erzählung wir aber nicht auf den Leim gehen, ist, dass dieses Wachstum sich vom Ressourcenverbrauch entkoppeln lässt. Grünes Wachstum ist ein ideologischer Zaubertrick der Bourgeoisie. Der finanzialisierte Kapitalismus sei zu undurchsichtig und komplex, heißt es, als dass wir die Funktionsweise des Systems durchdringen und Einwände formulieren könnten. Stattdessen sollen wir uns von irgendwelchen VWL- und BWL-Clowns mit Professor\*innentitel erklären lassen, was machbar ist und was nicht. Währenddessen steigen die jährlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen fast ohne Unterbrechung. In der jüngeren Geschichte gab es nur zwei Jahre, in denen weniger CO<sub>2</sub> ausgestoßen wurde als im Vorjahr: 2009 und

2020 – denn im Zuge der Bankenkrise und im Verlauf der Corona-Pandemie brach das globale Wirtschaftswachstum ein. Die Rückkehr der Delfine in den Hafen von Venedig – wegen des ausbleibenden Tourismus und somit auch des Schiffverkehrs – sind, auch wenn es nur ein Hoax sein sollte, zum Sinnbild dieser Situation geworden, zeigt die Rückkehr doch, dass Wirtschaftsleistung in einem direkten Zusammenhang mit Umweltschäden steht.

Eine Umkehr dieses Zusammenhangs ist nicht absehbar, aber heißt das auch, dass eine Entkopplung schlicht unmöglich ist? Deutschland brüstet sich zum Beispiel damit, dass hier entgegen der weltweiten Entwicklung die Emissionen seit den 1990ern trotz relativ konstantem Wachstum leicht gesunken sind. Abgesehen davon, dass die Zahlen nach wie vor auf einem zerstörerisch hohen Niveau stagnieren, hat Deutschland nicht die Geheimformel für einen grünen Kapitalismus entdeckt. Die deutsche Wirtschaft agiert weiterhin auf einem Weltmarkt, und über den Ressourcenverbrauch des Exportweltmeisters sollten sich keine Illusionen gemacht werden. Wenn zum Beispiel ein in Stuttgart produzierter SUV in Peking Diesel verbrennt, verdient die deutsche Industrie daran. Und wenn im Ausland produzierte Kleidung, Technik oder sonst etwas in Deutschland konsumiert werden, bleiben die dabei produzierten Emissionen rein rechnerisch im Ausland. Beide Fälle findet sich nicht in den Statistiken für Deutschland wieder, auch wenn die Bundesrepublik, ihre Unternehmen und die allermeisten ihrer Bewohner\*innen von den so produzierten Gütern profitieren. Hieran ändert auch die Digitalisierung und die Dominanz des sogenannten Dienstleistungssektors nichts, denn auch diese Bereiche sind keineswegs unabhängig von Rohstoffen. Ob Tourismusunternehmen oder Suchmaschine, beide kommen nicht ohne Energieverbrauch oder andere Ressourcen-

vernutzung aus. Der Kapitalismus wird von der Akkumulation angetrieben, dem unhintergehbaren Zwang, in einem sich selbst erweiternden Kreislauf Geld zu reinvestieren, um durch die Produktion von ständigen neuen und immer mehr Waren Profite für ebendiesen Kreislauf zu machen und um zudem in der Konkurrenz zu bestehen. Plusmacherei ohne Ende, oder: bis zum bitteren Ende. Der Kapitalismus ist unersättlich. Er frisst die Erde auf.

Durch technische Innovationen können einzelne Unternehmen die jeweils notwendige Arbeitszeit für die Herstellung ihrer Ware verringern und erlangen so einen Wettbewerbsvorteil. So lange, bis die anderen Unternehmen nachziehen. Dieses Prinzip führt dazu, dass immer mehr Zeug in immer weniger Zeit produziert wird und der Kram auch noch verscherbelt werden muss. Die Waren degenerieren immer schneller zu ästhetisch oder praktisch unbrauchbarem Ramsch, dessen sich entledigt werden muss, um durch das immer neuere Modell ersetzt zu werden. Die riesigen Müllinseln in den Meeren und Schrotberge auf dem Land sind eingängliches Zeugnis davon, dass im Kapitalismus Ressourcen verwendet bzw. vernutzt werden um die entstandenen Waren kurze Zeit später auf den Müll zu hauen.

**»Der Mythos vom grünen Wachstum ist ein ideologischer Zaubertrick der Bourgeoisie«**

Auch ein »grüner Kapitalismus« kommt nicht ohne Unmengen an Ressourcen aus. Durch verschiedene Maßnahmen kann der Umfang der Ressourcenvernutzung lediglich vorübergehend verringert werden. Das Prinzip, dass Wirtschaftswachstum einen wachsenden Ressourcenverbrauch mit sich zieht, bleibt aber bestehen. Die Weltwirtschaft war noch nie weiter von einer ressourcenschonenden Produktion entfernt als heute. Für eine Umkehr müssten klimaschonende Effekte die Wachstumsrate deutlich übertreffen. Das ist bis heute nirgends auch nur ansatzweise gelungen und auch für die Zukunft nicht zu erwarten.

Der Staat hat in diesem Verhältnis die Aufgabe, die Bedingungen für ökonomisches Wachstum zu schaffen. Trotz politischer Spielräume kann und will er in dieses Wachstumsprinzip nicht eingreifen. Den generellen Widerspruch von Kapitalismus und Natur kann auch ein Grüner Kapitalismus nicht lösen, er muss ihn in sich aufnehmen. Gleichwohl bestimmt von FDP bis zum Green New Deal der Mythos einer systemimmanenten Krisenlösung die Diskussion um die Bewältigung der Klimakrise. Aber der Mythos wird langsam als solcher sichtbar: Diese Krise ist keine Krise eines fehlenden politischen Willens oder fehlender ökonomischer Anreize, sondern eine Systemkrise.

Der Kapitalismus hat es in kurzer Zeit geschafft, die Menschheit an den Rand des Verderbens zu manövrieren. Seine grüne Spielart vermag es nicht, den Karren aus dem Dreck zu ziehen, sondern nur noch tiefer hinein. Wird die Produktion effizienter, werden nicht weniger Ressourcen verbraucht, sondern die Effizienzsteigerung wird genutzt, um mehr zu produzieren. Zudem profitieren Staaten in der Weltmarktkonkurrenz davon, besonders laxe Umweltgesetze zu haben und können dadurch gute Standorte für besonders energie- oder ressourcenintensive Industrie bieten.

After all, the climate crisis is not just about the environment. It is a crisis of human rights, of justice, and of political will. Colonial, racist and patriarchal systems of oppression have created and fueled it. We need to dismantle them all.

Schließlich geht es bei der Klimakrise nicht nur um die Umwelt. Sie ist eine Krise der Menschenrechte, der Gerechtigkeit und des politischen Willens. Koloniale, rassistische und patriarchale Unterdrückungssysteme haben sie geschaffen und angeheizt. Wir müssen sie alle auflösen.

» Greta Thunberg

# die weltordnung der klimakrise

## ist neokolonial

Für viele Menschen im globalen Süden geht es bereits nicht mehr um den Schutz kommender Generationen und um die Zukunft, sondern ums Überleben in der Gegenwart. Überschwemmungen, Dürren, Brände und Bodendegeneration sind schon jetzt alltägliche Realität – und deuten doch nur an, welche Szenarien diesen Regionen drohen.

Im Zuge der sogenannten Sozialpartnerschaft, also des Klassenkompromisses zwischen Arbeit und Kapital, kam es ab 1945 in Westeuropa zu einer größeren Beteiligung aller Klassen am erwirtschafteten Reichtum. Diese Beteiligung ging zu Lasten von Menschen und Natur im globalen Süden. Europa fischt die Meere leer, lässt für seine Konzerne tausende Kilometer entfernt T-Shirts für Hungerlöhne nähen und sichert sich überall auf der

»Ein Slogan vergangener Refugee Proteste brachte den Zusammenhang zwischen unserer Lebensweise und Fluchtursachen auf den Punkt: We are here, because you destroy our countries!«

Welt Rohstoffe. Trotz hart erkämpfter formaler Unabhängigkeit der ehemaligen Kolonien, konnten die einstigen koloniale Regime ihre Macht durch neue Formen aufrechterhalten. In neokolonialer Form bleiben alte Abhängigkeiten bestehen, und neue Ausbeutungsstrategien werden als »humanitäre Hilfe« verschleiert. Der (Neo-)Kolonialismus gewährleistet sowohl den Zugriff auf Lohnarbeiter\*innen und Natur als auch auf Absatzmärkte im globalen Süden. So haben beispielsweise Weltbank und IWF mehrere Staaten durch ihre Schuldenprogramme quasi gezwungen, Regenwälder zu privatisieren. Daraufhin wurden Millionen Hektar abgeholzt, und westliche Konzerne machten und machen mit den Flächen enorme Profite. Dies ist kein Einzelfall: Jedes Jahr werden Milliarden Tonnen an Rohstoffen aus dem globalen Süden in der Industrieproduktion des Nordens verarbeitet. Da das Wachstum der Industrienationen auf diesen Rohstoffen basiert, wissen diese sich ihren beständigen Zugriff auf Böden und Flächen zu sichern, mal durch Handelsabkommen, mal durch kriegेरische Eingriffe. Die Behauptung, dass die betroffene Bevölke-

rung am so erwirtschafteten Reichtum beteiligt werde, ist schlichtweg falsch. Tatsächlich werden vielerorts bestehende Einkommensquellen und kleinbäuerliche Versorgungssysteme ruiniert.

Unser Lebensstandard basiert auf der Armut im Süden, und die durch ihn verursachten Klimafolgen steigern das Elend noch. Wir leben nicht über unsere Verhältnisse, aber auf Kosten von anderen. Ein Slogan vergangener Refugee-Proteste brachte den Zusammenhang zwischen unserer Lebensweise und Fluchtursachen auf den Punkt: We are here, because you destroy our countries! Bereits jetzt werden jene, die vor diesen Zuständen fliehen, durch das europäische Grenzregime ermordet. Bei den anstehenden Umweltkatastrophen stehen Fluchtbewegungen ganz anderer Dimension bevor, worauf die EU und andere Staaten aller Voraussicht nach auch mit einer anderen Dimension der Militarisierung ihrer Außengrenzen reagieren werden. Das ist der rassistische Kern der kapitalistischen Klimakatastrophe: Der Norden verursacht sie, ist aber von den unmittelbaren Folgen zunächst geringer betroffen und schottet sich gewaltsam von den unmittelbar Betroffenen ab. Die Rechte flankiert das mit Diskursen über eine angebliche Überpopulation in armen Weltregionen. Jeder Kampf um Klimagerechtigkeit, der das Wort ernst nimmt, muss sich deshalb auch antirassistisch positionieren.

# ist eine klassengesellschaft

Spätestens seit der Jahrtausendwende wird deutlich, dass der bescheidene Wohlstand auch im globalen Norden prekär ist. Mit ständigem Verweis auf die deutsche Wettbewerbsfähigkeit wurden die sozialstaatlichen Sicherungssysteme um- und abgebaut und auf die Eigenverantwortung verwiesen. Beim Rotwein in der Toskana oder nach der Yoga-Session in der marokkanischen Wüste wird dann auf die Leidtragenden dieses neoliberalen Umbaus geschimpft, weil sie bei Lidl abgepackte Tomaten kaufen.

Ein reality check zeichnet aber ein ganz anderes Bild. Wenig überraschend steigt mit dem Vermögen auch der Beitrag zum Klimawandel. Das reichste Prozent verbraucht 175-mal mehr CO<sup>2</sup> als die ärmsten zehn Prozent der Menschheit. Die reichsten 0,54 Prozent emittieren ein Drittel mehr als die ärmste Hälfte der Menschheit. Die Reichen können sich aber natürlich besonders gut vor den Auswirkungen ihres zerstörerischen Lebensstils schützen. Das hat eine lange Tradition: Schon zu Beginn der Industrialisierung wurden europäische Städte so gebaut, dass die Arbeiter\*innenviertel, und nicht die der Reichen, im Wind der verpestete Luft

aus den Fabrikschornsteinen liegen. Es gibt folglich auch im globalen Norden große Unterschiede zwischen den Klassen hinsichtlich der Frage, wer in welchem Ausmaß zur Zerstörung der Ökosysteme beiträgt, wer davon profitiert und wer die Konsequenzen zu tragen hat.

Gleichzeitig darf eine linke Antwort auf die Klimakrise nicht sein, die armseligen Konsum- und Freizeitangebote des sogenannten Westens wie easyjet-Tourismus und Massentierhaltungswurst aggressiv zu verteidigen. Ein Klassenstandpunkt im Klimakomplex müsste die Bedürfnisbefriedigung in den Blick nehmen, und zwar nicht im Sinne eines moralischen Appells, sondern als politisches Ziel und in globaler Perspektive.

**»Das reichste Prozent verbraucht 175-mal mehr CO<sub>2</sub> als die ärmsten zehn Prozent der Menschheit.«**

# ist patriarchal

Ein Wesensmerkmal des Kapitalismus ist die Teilung der Arbeit in Produktion und Reproduktion. In der Reproduktionssphäre finden sich häufig Tätigkeiten wie Pflegedienstleistungen, Kinderbetreuung oder soziale Arbeit. Diese Arbeit findet überwiegend im Privaten und ohne Entlohnung statt. In den letzten Jahrzehnten wurde immer mehr Reproduktionsarbeit formal innerhalb der Produktionssphäre organisiert und über mies bezahlte Arbeiten und Dienstleistungen kommodifiziert. Trotz aller Veränderungen wird diese Arbeit weltweit nach wie vor zum überwiegenden Teil von Frauen verrichtet. Bei der vergeschlechtlichten Arbeitsteilung bedingen Kapitalismus und Patriarchat sich gegenseitig. Obwohl diese Arbeit den ganzen Laden am Laufen hält, wird sie ökonomisch und strukturell abgewertet. Auch wenn diese Trennung zwischen produktiver und reproduktiver Arbeit eine relativ moderne Erscheinung ist, wird behauptet, sie sei Ausdruck einer weiblichen »Natur«. Frauen wird, oft aufgrund ihrer Gebärfähigkeit, eine große Nähe zur Natur zugeschrieben, woneben Männer sich als die rationale Seite darstellen können. Care-Arbeit wird so naturalisiert, und was im Kapitalismus der Natur angehört, kann generell beherrscht und vernutzt werden, ist billig oder gar kostenlos.

Weiterhin gibt es im Patriarchat deutliche geschlechtliche Unterschiede in der Arbeits- und Lebensweise, wobei die männliche deutlich mehr Emissionen verursacht. Frauen bekleiden in der Produktionssphäre selten Führungspositionen, und deutlich weniger Frauen besitzen Produktionsmittel. Dies führt dazu, dass auch ihre Anteile an der Naturzerstörung geringer sind als die der Männer. Gleichzeitig sind Frauen aber besonders stark von den negativen Folgen der Erderwärmung betroffen. Im globalen Süden müssen sie aufgrund ihrer Sorgeverantwortung unter erschwerten Bedingungen Wasser und Nahrung auftreiben. Zwingen sie Umweltkatastrophen zur Flucht, ist diese für sie ungleich gefährlicher. An dieser Stelle werden die Überschneidungen zwischen neokolonialen, patriarchalen und Klassenverhältnissen klar sichtbar. In den Kämpfen der Frauen werden diese Zusammenhänge regelmäßig thematisiert. Und anders als es das Bild der unter den Klimafolgen leidenden, passiven Women of Color vermitteln mag, sind es vor allem indigene Frauen, die schon seit Jahrzehnten aktiv gegen Pipelines, Abholzung und Minenbau kämpfen.

**»Die Care-Arbeit wird naturalisiert und was im Kapitalismus der Natur angehört, kann beherrscht und vernutzt werden, ist billig oder gar kostenlos.«**

on the highway  
to hell

automobilität als  
motor der klimakrise

Die ungebändigte Zerstörungswut des Kapitalismus zeigt sich besonders in der Automobilindustrie. Als wären die Tausenden jährlicher Verkehrstoter nicht genug, wird das Auto durch seinen Beitrag zur Erderwärmung seine tödlichen Folgen noch verschärfen. Über ein Fünftel der  $\text{CO}_2$ -Emissionen entfallen auf den Straßenverkehr, Tendenz steigend. Die Autoindustrie ist eine Klimakillerin – und ein Riesengeschäft. In Deutschland ist sie der größte Industriezweig, jährlich werden hier hunderte Milliarden € umgesetzt. Die massenhafte Verbreitung des Autos ist eine deutsche und globale Erfolgsgeschichte. Das Auto ist aus dem Kapitalismus nicht wegzudenken. Es steht symbolisch für den unternehmerischen Zwang immer mehr, immer Neues zu produzieren und sich immer weitere Märkte zu erschließen. Nur aufgrund der gemeinsamen Motorisierung der Schifffahrt und des Straßenverkehrs konnte der Kapitalismus derart expandieren und sich als Weltsystem etablieren. Die flexible Bewegung von Waren und Arbeitskräften ist für den Kapitalismus unabdingbar. Die Logistik des Weltmarkts basiert auf der Motorisierung, denn auf den Ladeflächen von LKWs können Waren in jeden Winkel der Welt befördert werden. Ohne diese Logistik wäre die globale Arbeitsteilung unmöglich. Mittlerweile befinden sich die Gesellschaft in einem Zustand, in dem sowohl in der Stadt als auch auf dem Land, bei der Arbeit wie in der Freizeit, die meisten ohne Auto nicht mehr auskommen können. Inzwischen stehen auf der Erde mehr als eine Milliarde davon rum, und es werden jedes Jahr mehr. In Deutschland arbeiten etwa 800.000 Menschen in der Auto- und noch einmal ähnlich viele in der Zulieferindustrie. Wie konnte es soweit kommen?

# aus der kurpfalz in die ganze welt

Ende des 19. Jahrhunderts war der PKW noch ein Spielzeug aus Schwaben für die Superreichen. Seinen Durchbruch erzielte er zuerst in den USA, was vor allem mit dem Fabrikanten Henry Ford zusammenhängt. Dieser hatte nämlich, wenn er nicht grade antisemitische Hetzschriften verbreitete, fleißig an der Optimierung von Produktionsabläufen gearbeitet. Im Zuge dessen hatte er die Fließbandarbeit eingeführt; eine Arbeitsweise, die sich schnell auf der ganzen Welt durchsetzen sollte und Ford zum Namensgeber einer ganzen Epoche machte.

Bereits in den 20er-Jahren des 20. Jahrhunderts liefen in Detroit Autos millionenfach vom Band. Diese Massenproduktion begeisterte unter anderem Adolf Hitler, der nach diesem Vorbild die Deutsche Arbeitsfront anwies, »Kraft durch Freude«-Wagen zu bauen. Doch trotz des Einsatzes von zahlreichen Zwangsarbeiter\*innen in den Fabriken konnten sich viele den Traum des KdF-Wagens erst nach dem Weltkrieg erfüllen. Umbenannt in »Käfer« ist er zum Symbol des Autos als Massenprodukts und des sogenannten Wirtschaftswunders geworden. Mit der Ausbeutung von Migrant\*innen aus dem Süden Europas wurde die Autobranche zur wichtigsten deutschen Industrie und die BRD zum Exportweltmeister.

# die autogesellschaft und das motorisierte bewusstsein

Der Besitz eines Autos ermöglicht uns mit dem halben Kleiderschrank an einen Kurort an der Ostsee, zur Blockade eines Naziaufmarschs in der Provinz und danach noch zu McDrive zu fahren. Solche selbstbestimmten Road-Trips machen jedoch nur einen Bruchteil des Autoverkehrs aus. Die allermeiste Zeit sitzen Menschen hinterm Lenkrad, um die Wege zu ihrer Arbeitsstätte zu bewältigen. Mit der Automobilmachung weiter Teile der Gesellschaft seit den 1950ern konnten gleich mehrere ökonomische Interessen durchgesetzt werden. Mit dem Auto als Massengut wurde ein riesiger neuer Absatzmarkt erzeugt und nebenher das Gefühl der Wohlstandsbeteiligung bei vielen in der westdeutschen Nachkriegsgesellschaft befriedigt, zudem konnte die Überlegenheit gegenüber den Trabbi-Ossis zelebriert werden. Gleichzeitig sind die Lohnarbeitenden damit mobil geworden – ganz im Sinne der sogenannten Arbeitgeber, die fortan Produktionsstandorte außerhalb der Städte errichten und auf weit entfernt wohnende Arbeitskräfte zugreifen konnten.

Weltweit geben Menschen Unsummen an Geld für Autos, für deren Instandhaltung sowie für Hektoliter an Treibstoff aus, hauptsächlich, um an ihren Arbeitsort zu gelangen und genau dafür Geld zu verdienen. Auf dem Arbeitsweg im Stau zu stehen, scheint das Glücksversprechen der bürgerlichen Autogesellschaft zu sein. In ihrem Leben verbringen Europäer\*innen im Schnitt acht Monate ihrer »Freizeit« auf dem Autositz. Diese Zeitverschwendung wird als Ausdruck von Selbstbestimmtheit und Freiheit verklärt, ist aber in der Regel einfach nur Ödnis und Stress auf dem Asphalt. Das Auto bleibt dabei Statussymbol und Ausdruck freiheitlicher Lebensweise. An den so beliebt gewordenen SUVs ließe sich sicherlich diese Psychologie sicher noch genauer ausweisen und etwas zu dem Stand der Gesellschaft insgesamt zeigen. Aber in kurz: Die subjektive Sicherheit steigt durch den SUV, die objektive Gefahr für alle anderen aber auch. Das Wettrüsten auf der Straße findet kein Ende.

**»Auf dem Arbeitsweg im Stau zu stehen, scheint das Glücksversprechen der bürgerlichen Autogesellschaft zu sein«**

# asphaltcowboys und geleaste männlichkeit

US-Amerikanische Orte mit kilometerlangen Straßenzügen gleichaussehender Häuser, zu denen es nur Einfahrten, aber keine Fußgänger\*innenwege gibt, sind wohl der deutlichste stadtplanerische Ausdruck der automobilen Lebensweise. Aber auch in Deutschland wurde fleißig planiert, abgerissen und versiegelt, um den Autos Platz zu schaffen. Gehwege wurden und werden zurückgebaut, Wohnblöcke für den Traum der Stadtautobahn abgerissen. Überall Blech, Lärm und Abgase, die beherrschenden Sinneseindrücke in modernen Städten. Die sogenannte autogerechte Stadt ist nicht nur ein ästhetischer Angriff auf den städtischen Lebensraum, sie ist die Unterwerfung unter die Automobilität und die zu Asphalt geronnene Dominanz einer männlichen Lebensweise. Die Stadtplanung orientiert sich am männlichen Arbeitsverhältnis und damit am Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. Für reproduktive Tätigkeiten hingegen müssen sehr unterschiedliche Wege zurückgelegt werden, die durch Autoverkehr eher beschwerlicher werden. In der vorherrschenden patriarchalen Realität hat dies zur Folge, dass bis heute der Großteil der Fahrzeuge auf Männer angemeldet ist. Vor allem im ländlichen Raum erhöht das die Abhängigkeit von Frauen gegenüber ihren Männern enorm.

**»Die sogenannte autogerechte Stadt ist nicht nur ein ästhetischer Angriff auf den städtischen Lebensraum, sie ist die Unterwerfung unter die Automobilität und die zu Asphalt geronnene Dominanz einer männlichen Lebensweise«**

Auch die libidinöse Besetzung des Autos scheint ein spezifisch männliche zu sein: »Erst kommt mein Auto, dann die Alte« (Finch Asozial). Ihre Karre zu putzen, fällt vielen Männern leichter, als im Haushalt auch nur einen Finger zu krümmen. Es ist kaum überraschend, dass bei den Autorennen auf dem Ku'damm immer ein Mann hinterm Steuer sitzt. Motorleistung und Geschwindigkeit sind in der Autokultur Ausdruck und Ersatz männlicher Potenz. So war beispielsweise in nicht wenigen Ländern das Autofahren für Frauen bis vor kurzem noch verboten.

Es ist dieser automobilen Männlichkeitskult, der sich durch die Klimabewegung nun bedroht sieht – wir hoffen, mit Recht. Aufkleber überm Auspuff wie »Fuck You Greta« und Gruppen wie »Fridays For Hubraum« existieren tatsächlich und sind Ausdruck dieses Bedrohungsgefühls, das wohl aus einer symbolischen Kastrationsangst herrührt oder einer Wut, die mit Männern durchgeht, wenn ihre gewohnten Machtpositionen infrage gestellt werden.



# rolle mit meim besten

## deutscher staat und autoindustrie

Wo der deutsche Staat aufhört und die Automobilindustrie anfängt, lässt sich kaum feststellen. Die deutsche Diplomatie arbeitet mit aggressiven Handelsabkommen unermüdlich daran, den Absatz im Ausland zu steigern. Im Inland sorgt der Staat mit Prämien dafür, dass Konsument\*innen ein Auto nach dem nächsten kaufen, obwohl der fünf oder zehn Jahre alte Golf seiner angeblichen Kernaufgabe, Fortbewegungsmittel zu sein, noch anstandslos nachkommt. Und wenn sie die Messung der Abgaswerte manipulieren, bekommen die Autokonzerne als Konsequenz eine Konferenz und Milliarden subventionen. Nicht nur, wenn der Staat Unternehmensanteile besitzt, wie etwa bei VW, machen sich deutsche Regierungsmitglieder – egal ob in Ruanda oder China – für die Interessen der deutschen Autokonzerne stark. Alles für den Standortvorteil in der Weltmarktkonkurrenz. Der Staat ist aktuell so abhängig von der Automobilin-

dustrie, wie diese vom Staat. Würde sie nicht brummen, hätte Deutschland in der EU und global deutlich weniger zu sagen. Auch nach innen stabilisiert der durch diese Industrie geschaffene Ertrag den Staat.

Zudem ist die ganze Infrastruktur für den Fahrspaß ohne den Staat nicht denkbar. Riesige Beträge wurden und werden aufgewendet, um für das deutsche Kulturgut Autobahn flächendeckend zu planieren und Städte in Betonwüsten zu verwandeln. Berühmt ist Deutschland auch dafür, seinen Bürger\*innen zu erlauben, mit 200 Sachen über die Autobahn zu brettern. Jeder Versuch, ein Tempolimit einzuführen, scheiterte bisher an der Autoindustrie und ihren mächtigen Lobby-Verbänden wie dem VDA und ADAC. Wir sind schon gespannt, welche Ausrede die Grünen nutzen werden, um weiterhin kein allgemeines Tempolimit einzuführen.

Der Staat wird seiner Rolle als ideeller Gesamtkapitalist mehr als gerecht. Er hat diesen Industriezweig derart integriert, dass er an dessen Zerfall ebenfalls zerbrechen würde. Die Überwindung der Autoindustrie würde dem deutschen Wirtschaftsmodell den Treibstoff nehmen. Am automobilen Konsens wird in Deutschland festgehalten, egal von welchen Repräsentant\*innen. Deutschlands Dominanz auf dem Weltmarkt basiert auf der Autoindustrie. Diskutiert wird daher nur darüber, welche Antriebsart gefördert werden soll, um in der globalen Konkurrenz zu bestehen – statt die Maßnahmen zu diskutieren, die es infolge der Klimakrise zu ergreifen gälte.

**»Die Überwindung der Autoindustrie würde dem deutschen Wirtschaftsmodell den Treibstoff nehmen«**

# das gleiche in grün

# mit dem e-auto an die wand

Die Autoindustrie befindet sich mitten in einem umfassenden Transformationsprozess. Zwar sind im Moment noch Verbrenner-SUVs die Kassenschlager, die Umstellung auf Batteriebetrieb gilt jedoch gemeinhin als besiegelt. Abgas-Grenzwertbestimmungen, moralisches Konsument\*inneninteresse und die bevorstehende Öl-Knappheit haben dazu geführt, dass weltweit die Autoproduktion auf den angeblich »klimaneutralen« E-Antrieb umgestellt wird.

Ausdruck dieser Entwicklung ist unter anderem, dass sich das Unternehmen Tesla mit seinen E-Karosserien in kürzester Zeit als Weltmarktführer der Automobilbranche durchsetzen konnte. In Deutschland ist der Kampf zwischen Diesel-Nazis und Elektrojüngern inzwischen ebenfalls ausgefochten. Damit Deutschland bei die-

ser Entwicklung nicht abgehängt wird, blecht der Staat ordentlich, mit direkten Investitionen in die Unternehmen, mit hohen Prämien für Käufer\*innen und mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die neue Antriebstechnologie soll den deutschen Autokonzernen aus der Patsche helfen und zu allem Überfluss dürfen alle öffentlich behaupten, dies geschehe, um die Erde zu retten. Tatsächlich ändert sich wenig an dem Geschäftsmodell, mit der Klimazerstörung ordentlich Profite zu machen.

Die Produktion von E-Autos verursacht nochmal deutlich höhere Emissionen als die Produktion herkömmlicher Autos. Für die Batterien wird der seltene Rohstoff Lithium benötigt, dessen Abbau enorme Wasserverschmutzung verursacht. In Bolivien gab es beispielsweise ein riesiges Projekt zur Lithiumförderung, an dem sich Deutschland seinen erheblichen Anteil bereits für die nächsten 70 Jahre gesichert hatte. Die von der Wasserverschmutzung betroffene indigene Bevölkerung konnte jedoch einen Projektstopp erkämpfen. Es ist also kein Wunder, dass der rechte Militärputsch in Bolivien vergangenes Jahr hierzulande sehr wohlwollend begleitet wurde. Auch die Verlautbarungen von Elon Musk »Wir werden putschen, wen wir wollen« (»We will coup, whoever we want«), zeigt in diesem Zusammenhang bereits, welche Weltordnungs-Dimension der steigende Bedarf an Lithium hat.

Das Interesse verschiebt sich folglich von den Ölfeldern im Nahen Osten auf die Lithiumvorräte in Südamerika und im Kongo. An dem Prinzip des Extraktivismus, der Ausbeutung von natürlichen Rohstoffen, ändert sich also durch die E-Mobilität nichts grundsätzliches. Ein durchschnittlicher PKW mit E-Antrieb muss mehrere Jahre unterwegs sein, bis er seine Produktionsemissionen gegenüber einem Verbrenner ausgleichen kann. Dabei ist noch nicht einmal miteingerechnet, woher der

Strom für die Batterie kommt, der wohl weiterhin noch überwiegend aus Quellen mit katastrophaler Klimabilanz stammen wird. Hinzu kommt, dass Elektroautos selten alte Autos ersetzen, sondern die globale PKW-Flotte nur vergrößern. Die angebliche Klimaneutralität der E-Mobilität ist ein Mythos und der Versuch einer Industrie, ihr Klimakiller-Geschäft neu zu legitimieren.

Das Elektroauto ist nicht die Lösung des Problems, sondern nur dessen Fortsetzung mit grünem Anstrich. Es gibt keinen klimaneutralen motorisierten Individualverkehr. Aus diesem Grund müssen neue, kollektive Wege der Mobilität entwickelt werden. Das geht nur gegen die Interessen der deutschen Autoindustrie.

**»Das Elektroauto ist nicht die Lösung des Problems, sondern nur dessen Fortsetzung mit grünem Anstrich«**



# keine gute wahl: die grünen

Der flächendeckende Ausbau und die Förderung der E-Mobilität sind ebenso wie andere Scheinlösungen Kern der Ideologie eines grünen Kapitalismus. Die wichtigste parteiliche Vertretung dieser Ideologie heimst gerade einen Wahlerfolg nach dem anderen ein und kann sich sogar die Hoffnung machen, bald die Kanzlerin zu stellen, eine echte »Klimakanzlerin«. Von vielen werden sie als einzige Kraft mit der richtigen Antwort auf die Klimakrise wahrgenommen. Dabei lassen grüne Landesregierungen schon jetzt für den Autobahnbau Menschen aus

Wäldern prügeln und kriegen nicht einmal einen schnelleren Ausbau erneuerbarer Energien auf die Kette. Zu erwarten ist nach der Bundestagswahl eine Schwarz-Grüne Bundesregierung, zu der Söder die Grünen schon willkommen geheißen hat. In dieser können die Grünen dann den »Sachzwang« gegen ihr angebliches Herzensanliegen exekutieren und sich notfalls hinter ihrer Koalitionspartnerin verstecken.

Die Grünen schmücken sich sogar damit, dass sie im Sinne der deutschen Wirtschaft walten wollen. Das System der unaufhörlichen Ressourcenvernutzung wollen sie nicht antasten, sondern lediglich die Rohstoffe auf lange Sicht austauschen. Auch der Automobilindustrie wollen sie kein Haar krümmen. Im Programm der Grünen für dieses Wahljahr heißt es: »Das Auto der Zukunft wird leiser, digitaler und klimaneutral sein. Damit das Auto der Zukunft weiter in Deutschland entwickelt und produziert wird, braucht es klare politische Leitplanken. Ab 2030 sollen deshalb nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden.«

Das ist der grüne Ansatz, um die Vorherrschaft der deutschen Autobauer auf der Welt zu sichern. Die Fahrzeugflotte soll in den nächsten zehn, zwanzig Jahren also einfach nur komplett ausgetauscht werden. Das eröffnet für alle Autoproduzenten, die es schaffen, eine Karosserie um einen Elektromotor zu wickeln, einen enormen Absatzmarkt und wird den Umsatz nochmal in die Höhe schnellen lassen. Das Fahrzeug der Zukunft mag leiser werden, digitaler wird es sicher. Nur klimaneutral wird es nicht. Statt einer echten Mobilitätswende bieten die Grünen lediglich eine Antriebswende. Für diese Wende wird der Extraktivismus intensiviert werden müssen, und über die Klimafolgen wird hinweggetäuscht. Die Grünen wollen »die Nase vorn« haben bei der neuen Runde des Extraktivismus, denn: »Deutschland. Alles ist drin.« (Titel Wahlprogramm 2021)

# grüne lifestyle-religion

Was mit dem Ökotrend also einhergeht, ist die Ideologie des grünen Kapitalismus. Konsum ja, aber nachhaltig und moralisch aufgeladen. Denn dort, wo Menschen überschüssiges Geld haben, muss es ein Angebot geben, das Geld wieder auszugeben. Dass Gesellschaften, die es sich leisten können, tatsächlich weniger konsumieren, ist keine Option im Kapitalismus. Stattdessen wird »nachhaltig« konsumiert. Wir alle kennen die wiederverwertbaren Kaffeebecher, die Stoff- und Strukturtaschen, die Biosupermärkte und Biolebensmittel, vielleicht auch das nachhaltige Reisen, das Bauen mit nachhaltigen Rohstoffen, und – da ist er wieder – den Elektro-SUV. Viele dieser Produkte können teurer verkauft werden, weil sie mit der Aura des Nachhaltigen ausgestattet sind, und nicht darum, weil dadurch auch die Produktionskosten höher sind. Gerade bei verarbeiteten Bio-Lebensmitteln winken (noch) hohe Margen. Dabei verdienen viele Beschäftigte in der Biobranche nicht besser, viele im Bioeinzelhandel bekommen gerade den Mindestlohn gezahlt, Biocompany ist der einzige Biosupermarkt mit einem eigenen Betriebsrat. Auf den Biofeldern steht es um die Ausbeutung von Erntehelfer\*innen oft nicht besser als in der regulären Landwirtschaft.

Der Kauf einer batteriebetriebenen Karre ist ebenso wie »Bio« in erster Linie Distinktionsbedürfnis einer neuen Bourgeoisie, die sich mit dem Halten von Maß und Mitte nach oben und unten abgrenzt. Sie verachtet die Reichen, die in ihren freischwebenden Villenpools im Champagner ertrinken, aber auch die Armen, die ein gutes Bio-Brot nicht zu schätzen wissen. Gleichzeitig ist »Bio« eine neue Form des Egoismus: sich selbst und seine teuren Nachkommen möglichst gesund ernähren zu wollen. Andere können ihre Kinder gerne mit gespritztem Gemüse ernähren, das eigene bekommt nur die Bio-Säfte aus der Glasflasche. Und wehe, aus dem Kind wird nichts. Dabei wird in der Bio-Lebensmittelbranche, wie in jedem kapitalistisch organisierten Produktionszweig, getrickst, umetikettiert und, wie schon erwähnt, mies bezahlt. Und manchmal tritt die Absurdität offen zu Tage: Nur weil die Bio-Flugananas im gleichen Transport mit der Bio-Flugmango angeliefert wurde, hat sie keine gute Klimabilanz. Um zurück zum Auto zu kommen: Wenn der zwei Jahre alte Diesel gegen zwei Tonnen Batterie mit Rädern eingetauscht wird, sind die realen Auswirkungen auf Klima und Umwelt genauso scheißegal wie sie schlecht sind. Es geht nur um die moralische Vergewisserung nach Innen und nach Außen.

Mit dieser Ideologie werden jedoch Menschen beschäftigt: Uns wird suggeriert, dass es einfach ist, etwas Gutes zu tun, wenn wir uns einen Kaffee im Mehrwegbecher holen, oder noch besser: gleich einen Mehrwegbecher kaufen. Und das nächste Mal, wenn wir unterwegs sind und unseren Mehrwegbecher nicht dabei haben, halt noch einen. Und so können Menschen mit schlechtem Gewissen, aber auch mit Druck von außen – der Drohung des Ansehensverlusts – dazu gebracht werden, enorm viel Zeit in die kleinen Fragen des »richtigen« Konsums zu stecken, in Fragen, die sie sich vor einigen

Jahren noch nicht gestellt haben, weil es diese Sachen einfach noch nicht zu kaufen gab. Es ist eben nicht nur eine moralische Frage, ob ich mitmache oder nicht: Auch wer es möchte, kann nicht aus der Infrastruktur aussteigen, und wenn das Geld fehlt, kann er auch nicht in die moralisch vertretbare Konsuminfrastruktur einsteigen.

Sich zu fragen, wo und wie produziert wurde und ob man das wirklich braucht, ist überhaupt nicht falsch und kann dabei helfen, sich und die eigene Lebensweise in ein Verhältnis zur Welt zu setzen. Der grüne Lifestyle macht das aber gerade nicht – auch er ist Teil des Überflusskapitalismus. Er individualisiert und spaltet, statt die systemischen Zwänge des Kapitalismus anzugehen. Als identitäre Selbstvergewisserung sieht er stattdessen auf sich selbst und auf die schlechten anderen.

**»Andere können ihre Kinder gerne mit gespritztem Gemüse ernähren, das eigene bekommt nur die Bio-Säfte aus der Glasflasche«**







# die zukunft aneignen

Wir wollen keine Rückkehr zu einem wie auch immer definierten ursprünglichen Naturzustand. Denn das Verhältnis vom Menschen zur Natur ist immer ein gesellschaftliches: Jede Gesellschaft muss, um zu überleben, in einen Stoffwechsel mit der Natur treten. Die Frage ist, unter welchen Bedingungen sich dieser Stoffwechsel vollzieht: Ob dieser Profitmaximierung oder eine umfassende Bedürfnisbefriedigung aller Menschen zum Ziel hat, ist für Mensch und Erde ein Unterschied ums Ganze!

Es geht uns nicht darum, ein fertiges Bild einer befreiten Gesellschaft zu zeichnen. Die Umgestaltung der Welt zu einer wirklich besseren, das wäre ein Prozess, der sich nicht auf einen Plan oder eine Formel reduzieren lässt. Es gibt für uns jedoch Grundbedingungen, welche die Entfaltung einer vernünftig und solidarisch eingerichteten Welt erst ermöglichen. Diese Bedingungen geben für uns die Stoßrichtung vor. Wir wollen eine Weltgesellschaft, in der alle Menschen selbstbestimmt, genussvoll und in Sicherheit leben können. Hierfür muss es genü-

gend materielle Güter geben. Wohlergehen hängt aber auch davon ab, wie sich Menschen auf sich selbst und andere beziehen. Jede\*r soll sich aufgehoben, gebraucht und verbunden fühlen, während er\*sie um seine\*ihre eigenen Fähigkeiten und eigene Wirkmächtigkeit weiß.

Die Trennung in gesellschaftliche Sphären wie Produktion und Reproduktion, Öffentlichkeit und Privatheit sowie zwischen den Geschlechtern sind notwendig, um die Gesellschaft in ihrer jetzigen Form zu reproduzieren. Daher führt die Veränderung der bestehenden Gesellschaft über die Veränderung dieser Trennungen. Eine vernünftig eingerichtete Welt würde die gesellschaftlichen Reproduktionsverhältnisse zum Ausgangspunkt ihrer Organisation und Verteilung von Gütern und Aufgaben nehmen. Das heißt auch, dass die Produktion aus ihrem kapitalistischen Selbstzweck gelöst wird und dem Zweck der gesellschaftlichen wie individuellen Reproduktion untergeordnet werden muss. Wenn reproduktive Aufgaben kollektiv geschultert und verteilt werden, würden sie aus der Unsichtbarkeit des Privaten befreit und so erst ihre notwendige Berücksichtigung erhalten. Das würde die meist von Frauen bewältigten Tätigkeiten nicht nur aus ihrer strukturellen Abwertung und Krisenhaftigkeit führen, sondern die ökonomische Grundlage für patriarchale Zweigeschlechtlichkeit beseitigen. Heterosexuelle Paarbeziehungen, Familien und Elternschaft würden den materiellen Zwang verlieren, der oft das Einzige ist, was sie noch zusammenhält.

Die Welt im Sinne gesellschaftlicher Reproduktion zu entwickeln, würde bedeuten, die menschlichen Bedürfnisse in den Mittelpunkt zu stellen. Das würde aber auch den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlage aller Menschen enthalten. Um nach dieser Maßgabe die Welt bewusst zu gestalten, bedarf es einer demokratischen

Kontrolle der Produktionsmittel. Im Privatbesitz bleiben diese vom Verwertungszwang bestimmt. Über die Produktion sollten die Menschen, die produzieren, aber auch die Konsument\*innen und alle von der Produktion Betroffenen mitentscheiden. Im Zentrum stände die Frage »Was brauchen und wollen wir?« und nicht »Was lohnt sich?« Nur wenn die Produktion aus der Logik von Staat und Kapital befreit wird, können die katastrophalen Folgen der Klimakrise auf ihr Minimum begrenzt und kann verhindert werden, dass die Auswirkungen auf diejenigen abgewälzt werden, die sich am wenigsten wehren können.

Dass wir die Fabriken einfach übernehmen und dann dort sofort solidarisch und nachhaltig wirtschaften können, ist jedoch illusionär, denn der Verwertungszwang ist in die Technik fest eingeschrieben. Innovationen hatten stets die Profitmaximierung und nicht die Befreiung von unnötiger Plackerei zum Ziel. Die kapitalistischen Produktivkräfte können nicht einfach einer zerstörungsfreien Nutzung zugeführt werden. Das heißt aber nicht, dass wir alles auf den Müll werfen müssen. Elektrifizierung, Automatisierung, Digitalisierung usw. sind Errungenschaften, die in einer befreiten Gesellschaft zentrale Werkzeuge sein werden, um materiellen Wohlstand für alle zu garantieren, während die Zeit, die Menschen zur Herstellung dieser Waren aufwenden, auf ein notwendiges Minimum gedrückt werden. In einer Gesellschaft, die sich vom Akkumulationsregime gelöst hat, kann die Technik der kollektiven Diskussion und Gestaltung übergeben werden. Wir zögern nicht, diese Gesellschaft jenseits von Klimazerstörung und Lohnarbeitszwang Kommunismus zu nennen. Wir wollen Luxus für alle. Wir verstehen Luxus jedoch nicht als Anhäufung materieller Reichtümer, sondern als ein Leben in Sicherheit ohne Zwang.

»In einer Gesellschaft, die sich vom Akkumulationsregime gelöst hat, kann die Technik der kollektiven Diskussion und Gestaltung übergeben werden. Wir zögern nicht, diese Gesellschaft jenseits von Klimazerstörung und Lohnarbeitszwang Kommunismus zu nennen.«

# luft zum atmen

## die kommunistische mobilitätswende

Mit dieser Idee kämpfen wir für eine kommunistische Mobilitätswende von unten. Wir halten Mobilität für eine Errungenschaft, hinter die wir nicht zurückfallen wollen, wir wollen sie aber aus den Fesseln der Profitmaximierung und des Privatbesitzes befreien. In einer vernünftig eingerichteten Welt muss der Großteil des Individualverkehrs kollektiven und effizienten Mobilitätskonzepten weichen. Das heißt zunächst, Autos aus dem Privatbesitz zu lösen und jenen, die drauf angewiesen sind, zur Verfügung zu stellen. Eine kollektive Nutzung wäre nicht einfach nur die Fortsetzung von car-sharing, sondern würde auch bedeuten, dass Pfadabhängigkeiten verlassen und gemeinsame Wege gemeinsam gefahren werden. Um das Auto abzuschaffen, muss es überflüssig werden. Dazu bedarf es einer zuverlässigen öffentlichen Verkehrsversorgung in Form von Bussen, Straßenbahnen und Zügen. Ihr Ausbau muss demokratisch verhandelt werden; nur so können Bedürfnisse und Möglich-

keiten zusammengebracht werden. Insbesondere die Wege, die zur Erledigung von reproduktiven Tätigkeiten zurückgelegt werden, müssen dabei endlich ihre Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus bedarf es einer neuen Aufteilung von Wohn-, Arbeits- und Freizeitbereichen, welche unnötige, zeitfressende oder gefährliche Strecken obsolet macht. In einer kommunistischen Produktionsweise würde das gute Leben in die individuelle Gestaltbarkeit rücken. Das heißt: Arbeitstätigkeit und -ort wären weitgehend selbstbestimmt. Genauso wäre der Wohnort nicht mehr vom Markt bestimmt oder von Staaten eingegrenzt.

Natürlich wäre das bloßes Verbot von Autos heute für viele Menschen eine deutliche Verschlechterung ihrer Lebensqualität und wohl gar nicht durchführbar. Viele Menschen sind auf das Auto angewiesen, um zur Arbeit zu kommen, aber auch für alles andere, weil in vielen ländlichen Regionen Züge und Busse nicht ausreichend zur Verfügung stehen. Es kann nicht darum gehen, Leuten etwas wegzunehmen – es muss ihnen etwas Besseres als das Auto geboten werden. Das heißt, dem Staat müssen Investitionen zum flächendeckenden Ausbau von öffentlichem Nahverkehr abgetrotzt werden. Damit dieser von allen genutzt werden kann, muss er natürlich kostenlos sein. Darüber hinaus müssen Wege gefunden werden, wie dieser ein sicherer Ort für alle, besonders FLTI\*, werden kann. Kämpfe für einen kostenlosen, bedarfsgerechten Nahverkehr sollten zudem mit Kämpfen um bessere Arbeitsbedingungen in diesem Sektor zusammengeführt werden. In vielen Innenstädten ist nicht nur der Ausbau von Fahrradwegen, sondern bereits die Befreiung vom Autoverkehr denkbar, wie an dem Volksbegehren »Berlin Autofrei« sichtbar wird. Zudem gab es im letzten Jahr massiven Widerstand gegen den Holzweg Autobahnausbau.

All diese Kämpfe bewegen sich im Widerspruch von Notwendigkeit vs Wirtschaftsinteressen. Vor der Auflösung dieses Widerspruchs steht seine emanzipative Bearbeitung. Der Gegensatz von Klimaschutz und Profitlogik muss die Triebkraft der Kämpfe sein. Das heißt, sie dürfen nicht in die Rolle einer reinen Verkehrsmanagementberatung fallen. Konkrete Forderungen müssen mit einer grundsätzlichen Kritik an den Gesetzen des automobilen Kapitalismus verbunden werden. Gerade weil derartige Bestrebungen auf enormen Widerstand aus Wirtschaft und Politik treffen, können sie darauf verweisen, dass die kapitalistische Gesellschaftsverwaltung Teil des Problems und nicht der Lösung ist.

Und was passiert mit den Stätten der Autoindustrie? Hier zeigt sich, was wir vorab als das Problem mit Destruktionskräften beschrieben haben. Die Fabriken sind bis ins letzte Detail darauf ausgerichtet, Klimakiller zu produzieren. Zudem ist in der Fließbandfertigung die Arbeitskraft dem Diktat der Maschine untergeordnet. Zu schauen wäre, ob immerhin Teile der Maschinen universell eingesetzt werden können. Verkehrsmittel müssen ja weiterhin produziert werden, nur andere und viel weniger. Auch werden wir wohl nicht ohne einen massiven Ausbau von carbon-capture-Technologien auskommen, also von Mitteln, die Kohlendioxid binden und einlagern und die ebenfalls industriell gefertigt werden müssen. Es wird also zumindest Übergangsweise noch viele Industriejobs geben. Doch längerfristig sollte es weniger dieser Arbeit geben. Es gibt viele Möglichkeiten, wie die Industrie transformiert werden kann. Fakt ist aber, dass weite Teile der Produktion eingestampft werden müssen und auch können. Dass so viel Arbeit überflüssig werden könnte, ohne dass die Versorgung einbricht, sollte als Chance, nicht als Drohkulisse verhandelt werden. In der kommunistischen Gesellschaft wäre eine Reduzierung der industriellen Produktion eben keine existenzielle

**»In der kommunistischen Gesellschaft würde eine Reduzierung der industriellen Produktion aber eben nicht existenzielle Bedrohung für unzählige Menschen darstellen, sondern ihnen neue Freiheiten eröffnen«**

Bedrohung für unzählige Menschen, sie würde neue Freiheiten eröffnen. Weil über die Autoindustrie keine gesellschaftlichen Bedürfnisse befriedigt werden müssen, für die es nicht bessere Alternativen gäbe, kann auf sie verzichtet werden.

Bei einigen Arbeiter\*innen gibt es durchaus die Erkenntnis, dass ein »Weiter so« nicht funktioniert. Gleichzeitig setzen ihre Gewerkschaften, wie die IG-Metall, darauf, dass noch möglichst lange in den bekannten Formen produziert wird und es für Verbrenner ordentlich Prämien gibt. Die Devise der IG-Metall ist die Arbeitsplatzsicherung um jeden Preis. Die Tatsache, dass Klimaschutz und Soziales im Kapitalismus gegeneinanderstehen, führt bei ihr nicht zu der Erkenntnis, dass eine alternative Organisation entwickelt werden muss. Vielmehr verteidigt sie vehement das Geschäftsmodell der Konzerne. Es werden die mittelfristigen Interessen der Arbeiter\*innen bei Opel in Deutschland gegen Bäuer\*innen in Nigeria ausgespielt. Wünschenswert wäre natürlich, wenn die Beschäftigten sich dieses Umstandes bewusst werden würden und aktiv auf die Konversion ihrer Industrie arbeiten würden, weil sie nicht weiter für die Zerstörung der Welt arbeiten wollen. Die Mittel dafür hätten sie zumindest. Wir freuen uns über Initiativen aus der Gewerkschaftsbasis, die eine Umstellung von Autofabriken auf sinnvollere Waren und eine

Reduktion der Wochenarbeitszeit auf eine 20-Stunden-Woche fordern. Die transformativen Forderungen aus der Arbeiter\*innenbasis können Anknüpfungspunkte für zukünftige Diskussionen sein. In der IG-Metall-Satzung ist das Ziel der »Überführung von Schlüsselindustrien und anderen markt- und wirtschaftsbeherrschenden Unternehmungen in Gemeineigentum« zumindest aufgelistet. In der gegenwärtigen Gewerkschaftspraxis findet sich davon jedoch nichts. Welches Verhältnis wir in unserem Kampf zur IG-Metall einnehmen werden und was für Möglichkeiten kommende Arbeitskämpfe im Autosektor für uns bereithalten könnten, ist für uns noch nicht abschließend geklärt.

Für uns ist klar: Autokonzerne müssen enteignet und vergesellschaftet werden. Die Initiative »Deutsche Wohnen & Co enteignen« hat bereits gezeigt: Wenn Gemeinwohl und Marktlogik weit auseinanderliegen, erscheint Vergesellschaftung vielen Menschen als eine realistische Option. Die Kollektivierung ist eine wirksame Notbremse, um die Klimaschäden des Verkehrssektors auf ein Minimum zu reduzieren. Linke Kämpfe um Kollektivierung hatten meist das Ziel, Betriebe aus dem Besitz einiger weniger in die Hand der Beschäftigten zu überführen. In Anbetracht der Klimakrise müssen wir hier weiter gehen. Wir halten die demokratische Vermittlung mit Außenstehenden für unabdingbar.

**»Für uns ist klar: Autokonzerne müssen enteignet und vergesellschaftet werden«**

## »Da die Autoindustrie überall Standorte und Lieferwege hat, ist sie ebenso vielfältig angreifbar.«

Denn wenn nur die Beschäftigten entscheiden, was und wie sie produzieren und was mit ihrer Produktionsstätte passiert, bleibt es wahrscheinlich, dass sie sich für eine Produktionsweise entscheiden, die gegen die gesellschaftlichen Interessen steht. Deshalb müssen Formen der Mitbestimmung gefunden werden, in denen die Konsument\*innen, aber auch alle anderen von der Produktion betroffenen Personen, berücksichtigt werden. Und all das müssen wir global denken. Nur so können wir die aktuelle Standortkonkurrenz und kurzfristige Einzelinteressen überwinden.

Da unsere Möglichkeiten einer radikalen Betriebsarbeit, vorsichtig gesagt, begrenzt sind, müssen wir uns die Frage stellen, wie wir als Linke und Klimabewegung von außen unseren Ideen Ausdruck und Wirkmächtigkeit verleihen können. Die IG-Metall hat schon vor Jahren festgestellt, dass ganze Produktionsketten lahmgelegt werden können, wenn wenige Arbeiter\*innen ein paar Schlüsselproduktionen bestreiken. Sie hat sich allerdings dagegen entschieden, dieses Mittel anzuwenden. Die Verwundbarkeit dieser Produktionsketten ist in den letzten Jahren mit der Just-in-Time-Produktion noch gestiegen. Zudem läuft ein großer Teil der Logistik über wenige Verkehrsknotenpunkte.

Da die Autoindustrie überall Standorte und Lieferwege hat, ist sie ebenso vielfältig angreifbar. Schon durch zivilen Ungehorsam könnte der Normallvollzug zumindest zeitweise unterbrochen werden. Bei unserer Blockade des Hamburger Hafens anlässlich des G20 Gipfels haben wir bereits im Ansatz demonstriert, dass

Logistikketten empfindlich getroffen werden können, und Ende Gelände hat uns gezeigt, wie in Prozesse der Klimazerstörung wirkungsvoll eingegriffen werden kann. Was durch derartige Aktionsformen deutlich wird, ist, dass wir einer unersättlichen kapitalistischen Maschinerie nicht einfach hilflos gegenüberstehen müssen, sondern wir können in sie eingreifen und sie bearbeiten. Eine Unterbrechung wäre daher ein erster Schritt der Demokratisierung.

Dies ist ein Konzept, das in der Linken immer wieder auftaucht. Die Sachen, gegen die wir kämpfen, sind real und lassen sich deshalb auch real blockieren oder angreifen. Die Anti-Castor-Proteste sind ein erfolgreiches Beispiel dafür: Egal wie übermächtig Dinge manchmal erscheinen, am Ende müssen die Castor Behälter auf einer bestimmten Zugstrecke in ein Endlager. Und das lässt sich verhindern. Außerdem fanden hier Aktionsformen zusammen, wie wir sie uns für viele linke Proteste wünschen. Jede\*r tut, was er\*sie kann und alle setzen sich auf vielfältige Weise für eine bessere Welt ein.

Kratzen wir am Prestige des Autos, wo es nur geht! Wir werden gegen den Autobahnbau kämpfen, für lebenswerte Innenstädte, in denen niemand vor zu schnellen Metallgeschossen Angst haben muss. Für ein Landleben, das auch ohne Auto bestritten werden kann, weil es auch dort ein funktionierendes ÖPNV-Netz gibt und die regionale Infrastruktur nicht aus Kostengründen zusammengekürzt wurde. Für Lohnerhöhung in allen Sektoren, Senkung der Arbeitszeit, für weltweite Vernetzung von Arbeits- und Klimakämpfen.

All diese Transformationskämpfe sind jedoch aussichtslos wenn sie nicht den Bruch mit den Gesetzen des automobilen Kapitalismus suchen. Der Kampf um echte Klimagerechtigkeit ist ein Kampf für ein ganz anders Ganzes. Für eine Solidarische Gesellschaft. Für den Kommunismus.

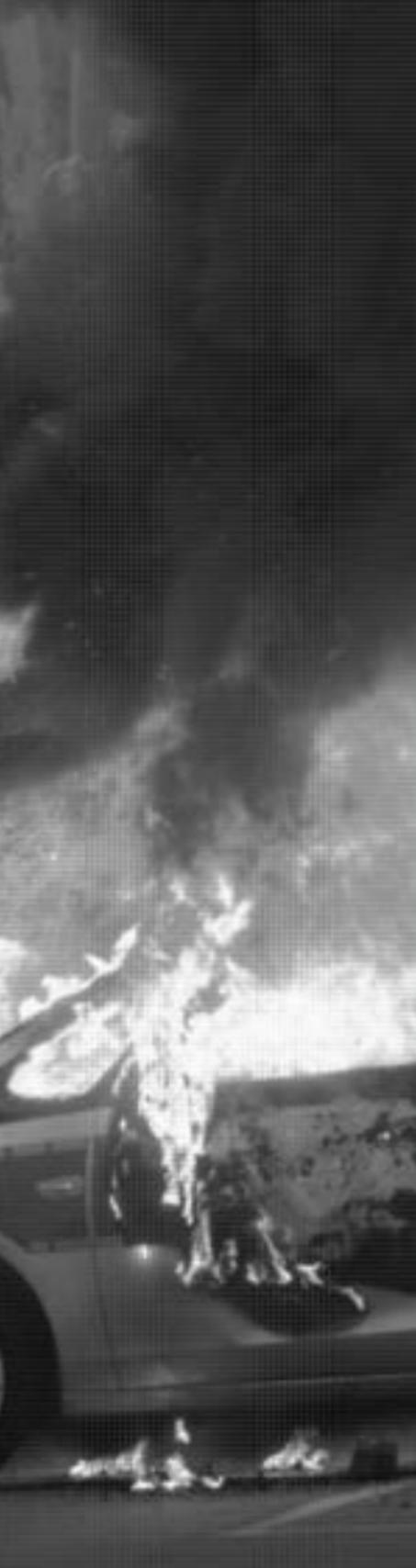
»Deshalb werden wir am Prestige des Autos kratzen, wo es nur geht«

## wer wir sind

Wir haben uns als ...umsGanze! Bündnis Ende 2006 mit dem Anspruch gegründet, linksradikale Gesellschaftskritik überregional zu organisieren und handlungsfähig zu machen. Seit unserer Gründung waren wir auf vielfältige Art und Weise in verschiedenste Kämpfe involviert. Dazu gehörten unter anderem antirassistische Kämpfe gegen die europäische und deutsche Abschottungspolitik, Krisenproteste, stadtpolitische Kämpfe, feministische Praxis und Theorie, Kämpfe gegen den neuen Faschismus der AfD und in letzter Zeit auch vermehrt Klimapolitik. Wir sind zudem Teil der bundesweiten Kampagne »Nationalismus ist keine Alternative« (NIKA) sowie der internationalen Vernetzung »Beyond Europe«.

Das sagen die Fans: »Tatsächlich geht es uG weniger darum, relevante Beiträge zur Lösung von Problemen, wie zum Beispiel dem Klimawandel, zu leisten. Vielmehr will das Bündnis die Probleme nutzen, um den 'Kapitalismus', verstanden als untrennbare Einheit von demokratischem Rechtsstaat und marktwirtschaftlicher Eigentumsordnung, zu unterminieren und dann zu beseitigen.« (Verfassungsschutzbericht 2020)

<b>Bremen</b>	Basisgruppe Antifaschismus (BA)
<b>Berlin</b>	Theorie.Organisation.Praxis. (TOP)
<b>Dresden</b>	critique'n'act
<b>Göttingen</b>	Redical [M]
<b>Köln</b>	Antifa AK Köln
<b>Frankfurt</b>	Kritik & Praxis
<b>Wien</b>	autonome antifa [w]
<b>München</b>	antifa nt
<b>Münster</b>	Eklat MS



Keine Zukunft ist auch  
keine Lösung

» TOP B3RLIN

What does the future  
hold?

» Elon Musk