

Editorial: Automobilität, Ökologie, Krise

Der Schwerpunkt der vorliegenden PROKLA ist breiter als ursprünglich geplant. Thematisiert werden die ökologische Krise sowie die mit dieser zusammenhängende Krise der (Auto-)Mobilität und der Autoindustrie. Thematisiert werden aber auch die Wirtschaftskrise in der Türkei und – anschließend an die Diskussion in Heft 191 – die Verknappung günstigen Wohnraums im finanzdominierten Akkumulationsregime. Aus unterschiedlichsten Gründen konnte der Schwerpunkt „Automobilität“ nicht in der geplanten ausführlicheren Form realisiert werden. Die drei Beiträge, die sich unmittelbar damit befassen, sind deshalb eingebettet in eine umfassendere Auseinandersetzung mit (ökologischen) Krisen des Kapitalismus.

In jüngerer Zeit hat die PROKLA die ökologische Krise wiederholt zum Thema gemacht. So hatte Heft 184 (2016) die sozialen und politischen Auseinandersetzungen um Energie zum Gegenstand, und in Heft 189 (2017) ging es um Land- und Ressourcenkonflikte. Die Perspektive war dabei stets eine politisch-ökologische: Die Ausbeutung von Ressourcen und die Überlastung von Senken wurden nicht nur unter dem Aspekt der *Übernutzung* analysiert, sondern vor allem unter dem der *ungleichen Naturaneignung*. Die ökologische Krise ist demnach eine Krise der gesellschaftlichen Naturverhältnisse. Sie lässt sich nur dann angemessen begreifen, wenn das instrumentelle, Arbeitskraft ebenso wie Ressourcen und Ökosysteme ausbeutende Naturverständnis sowie die daraus resultierenden

Praktiken kapitalistischer Vergesellschaftung in Rechnung gestellt werden.

Die Automobilität ist in diesem Zusammenhang von besonderem Interesse. Wie kaum an einem anderen gesellschaftlichen Bereich lässt sich an ihr die ökonomische, infrastrukturelle, staatliche und alltagsweltliche Verfestigung herrschaftsförmiger gesellschaftlicher Naturverhältnisse beobachten. Der Umgang mit den jüngsten, von der Autoindustrie und den mit ihr verbundenen Staatsapparaten (wie dem Verkehrsministerium und dem Kraftfahrtbundesamt in Deutschland) zu verantwortenden Skandalen hat dies nur bestätigt: Obwohl bekannt ist, dass durch die von Dieselfahrzeugen ausgestoßenen Stickoxide jährlich Tausende von Menschen in Europa vorzeitig sterben, dass die für den Verkehr benötigte Fläche stetig zunimmt, dass das Wachstum des Verkehrs die technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen auffrisst, so dass der Endenergieverbrauch steigt, und dass die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors 2017 um 3,8 Prozent über denen von 1990, dem Referenzjahr der internationalen Klimapolitik, lagen (während die bei der Stromerzeugung anfallenden CO₂-Emissionen um 36 Prozent gesunken sind),¹ scheint

1 Die Angaben beziehen sich auf Deutschland und sind verschiedenen Veröffentlichungen des Umweltbundesamtes entnommen. Sie beinhalten den gesamten Verkehrssektor, der neben dem Personen- und Güterverkehr auf der Straße auch die Seeschifffahrt und den Luftverkehr umfasst. Der Straßenverkehr ist

die Automobilität noch immer fest in den gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen, Alltagspraktiken, staatlichen Institutionen und physischen Infrastrukturen verankert zu sein.

Nichtsdestotrotz zeichnen sich Veränderungen ab. Zunehmende politische Regulierungen der Autoproduktion und der entscheidenden Absatzmärkte der Autoindustrie nicht nur seitens der EU oder der USA, sondern gerade auch in aufstrebenden Ökonomien wie der chinesischen erzwingen die Entwicklung und Produktion von Alternativen zum Verbrennungsmotor. Die globalen Verflechtungs- und Hierarchiestrukturen, die auf der Macht der Endhersteller oder der sogenannten Systemzulieferer beruhen, werden dabei durcheinandergewürfelt. Neue Konkurrenten auf dem Weltmarkt tauchen auf, bestehende Zulieferbeziehungen und geronnene Kräfteverhältnisse werden aufgebrochen. Die Dematerialisierung der Produktion und die Elektromobilität bedrohen schon heute Standorte von Zulieferern für Verbrennungsmotoren, teilweise stehen sie vor der Schließung. Gleichzeitig werden so die tarif- und arbeitspolitischen Interessensvertretungen in den Zentren, die aufgrund der einstigen Stellung in den industriellen Komplexen und seiner Kompromissstrukturen bestanden, enger.

In den großstädtischen Ballungsräumen des globalen Nordens büßt das Auto aufgrund steigender Umweltbelastung und Staubbildung, aber auch aufgrund drohender Fahrverbote, an Attraktivität ein. Der Besitz eines eigenen Pkw als Transportmittel und Statussymbol scheint vor allem bei

jüngeren Menschen gegenüber „multimodalen“ Formen der Fortbewegung an Bedeutung zu verlieren. In zahlreichen Städten sind *car sharing* und der Fahrradverkehr im Aufwind. Auch der öffentliche Personentransport verzeichnet vielerorts Zuwächse. Das deutet in den stark verdichteten Räumen (West-)Europas darauf hin, dass sich die tiefe kulturelle Verankerung des motorisierten Individualverkehrs lockern könnte. In anderen Weltregionen ist die Hegemonie der (fossilistischen) Automobilität dagegen ungebrochen bzw. gerade erst im Entstehen begriffen. Wie schon in den kapitalistischen Zentren zu Zeiten des Fordismus ist dies ein sehr ambivalenter Prozess: Die Automobilität erweitert Handlungsmöglichkeiten und räumliche Reichweiten; in Ländern wie Saudi-Arabien, wo Frauen sich gerade erst die Möglichkeit erstritten haben, Auto fahren zu dürfen, wird sie zu einem Medium der Infragestellung männlicher Herrschaft. Gleichzeitig reproduziert sich soziale Ungleichheit über den Pkw-Besitz bzw. über den Besitz besonders teurer Pkws; und mit der weltweit zunehmenden Pkw-Dichte verschärft sich die ökologische Krise.

In drei Beiträgen zu diesem Thema werden unterschiedliche Aspekte dieser Entwicklungen näher betrachtet. Der Text von *Tobias Haas* beschäftigt sich mit dem Wandel automobiler Subjektivitäten. Ausgehend von einem Rückblick auf die Geschichte des Autos und die Klassendimensionen seiner Nutzung setzt sich der Autor kritisch mit solchen Positionen auseinander, die einen Hegemonieverlust der Automobilität konstatieren. Er argumentiert, dass das Auto zwar einerseits ein Statussymbol bleibt, dass wir es aber andererseits mit einer – nicht zuletzt von der Digitalisierung angetriebenen – Differenzierung und Polarisierung von Mobilitätsmustern zu tun haben, in der sich die gegenwärtigen sozialen und politischen Entwicklungen und Konflikte

allerdings für den weitaus größten Teil der Umweltbelastungen des Verkehrs verantwortlich. Siehe <https://www.umweltbundesamt.de>.

(wie die zunehmende soziale Ungleichheit und der Aufstieg des Rechtspopulismus) manifestieren.

Martin Krzywdzinski beschäftigt sich mit der Rolle mittel- und osteuropäischer Standorte in den globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie. Vor allem interessiert ihn die Entwicklung von Löhnen sowie von Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen. Seine – auf eigenen empirischen Forschungen beruhende – These ist, dass es sich bei den mittel- und osteuropäischen Produktionsstandorten nicht einfach nur um verlängerte Werkbänke der westeuropäischen, vor allem der deutschen, Automobilindustrie handelt. Stattdessen lasse sich eine Aufwertung von Standorten über reine Fertigungsaufgaben hinaus beobachten. Wegen der vorherrschenden neoliberalen Politik werde diese aber nur begrenzt von einer Verbesserung der Löhne und Beschäftigungsbedingungen begleitet – eine Entwicklung, von der nicht zuletzt die rechtsnationalistischen Parteien profitierten.

Alfred Hartung setzt sich in seinem *Einspruch* kritisch mit den (ökologischen) Verheißungen der Elektroautomobilität auseinander. Die Befunde einschlägiger Studien systematisierend zeigt er, dass ein Elektroauto – betrachtet man nicht nur die Nutzung, sondern auch die Herstellung vor allem der Batteriezellen – erhebliche CO₂-Emissionen verursacht. In den nächsten ein bis zwei Jahrzehnten sei deshalb nicht damit zu rechnen, dass die Elektroautomobilität zur Verringerung der Umwelt- und Klimaprobleme beiträgt. Eher würden diese verschärft. Das liege auch daran, dass es die Produktion von Elektroautos den Herstellern ermögliche, die Emissionen ihrer Fahrzeugflotte schön zu rechnen und Grenzwertüberschreitungen emissionsintensiver Autos mit Verbrennungsmotoren zu kompensieren. Vor diesem Hintergrund

sowie angesichts der sozialen und ökologischen Probleme, die die Extraktion von Rohstoffen für die Elektroautomobilität schafft, könne die notwendige Verkehrswende nicht auf eine Antriebswende reduziert werden. Stattdessen komme es darauf an, den Verkehr insgesamt zu reduzieren.

Zwei weitere Beiträge zu diesem Heft widmen sich der ökologischen Frage jenseits der Automobilität. *Adelheid Biesecker und Uta v. Winterfeld* fühlen in ihrem Text dem Begriff der Industrie 4.0 auf den Zahn. Dabei geht es ihnen vor allem darum, die Herrschaftsdimensionen der so genannten vierten industriellen Revolution freizulegen. Ergänzend zu den einschlägigen Analysen in PROKLA 197 („Arbeit und Wertschöpfung im digitalen Kapitalismus“) fragen sie, auf welchen Formen der Externalisierung und gleichzeitigen Einbeziehung von Natur und sozial weiblich definierten Arbeiten sich die Profitabilität eines digitalisierten Kapitalismus gründet. Ihre Analyse des Industrie-4.0-Diskurses mündet in die Diagnose einer Neukonfiguration von „produktiver“ und „reproduktiver“ Arbeit: Mit der (wenn auch oft prekären) erwerblichen Gleichstellung von Frauen, wie sie durch die Digitalisierung verstärkt wird, schrumpften Externalisierungsräume im globalen Norden, so dass Sorgearbeit unter anderem in „globale Sorgeketten“ verlagert werde. Die natürlichen Voraussetzungen von Industrie 4.0 würden ebenso ausgeblendet wie deren ökosystemare Folgen.

Im Anschluss an die in Heft 191 (2018) *Zur (neuen) Wohnungsfrage* vorgestellten Beiträge, in denen es unter anderem um den Zusammenhang von Wohnungspolitik und Finanzialisierung ging, analysieren *Christian Zeller, Andreas Van-Hametner, Christian Smigiel* und *Karolin Kautzschmann* die österreichische Wohnungspolitik und argumentieren, dass man neben der üblicherweise untersuchten nationalen Ebene

auch die subnationale in Betracht ziehen muss, was am Beispiel der beiden Landeshauptstädte Salzburg und Linz geschieht. Trotzdem diese eine sehr unterschiedliche Vorgeschichte aufweisen, zeigt sich, dass die neueren Wohnregime zunehmend finanzielle Verwertungsinteressen begünstigen.

In einem weiteren Kontext steht das Thema Finanzialisierung auch im Artikel von *Ümit Akcay* im Mittelpunkt. Er beleuchtet die unterschiedlichen Erklärungen, die in der öffentlichen Debatte für die derzeitige Wirtschafts- und Währungskrise der Türkei angeführt werden: die „falsche Politik“ der AKP, die Abwendung des Landes vom IWF-Programm der Jahre 2001 bis 2008 oder die US-Sanktionen vom August 2018. Er weist nach, dass keine dieser Erklärungen schlüssig ist, sondern dass die Türkei die Krise eines bestimmten Akkumulationsregimes durchläuft, nämlich diejenige der „abhängigen Finanzialisierung“.

Mit dem Beitrag von *Andreas Exner* setzen wir die in Heft 191 begonnene Würdigung des Werkes von Elmar Altvater fort. Exner rekonstruiert Altvaters Arbeiten zur ökologischen Frage und zeigt auf, wie darin die Widersprüchlichkeit kapitalistischer Naturverhältnisse analysiert wird. Darüber hinaus freuen wir uns, die deutsche Übersetzung des Nachrufs auf Elmar Altvater veröffentlichen zu dürfen, den *Luciana Castellina* für Il Manifesto geschrieben hat.

In einem zweiten *Einspruch* wirft *Bert Bach* einen kritischen Blick auf die gegenwärtige Renaissance der Klassenfrage, die auf eine jahrelange Marginalisierung derselben folgt. Er verortet die Renaissance in aktuellen politischen Entwicklungen wie dem Aufstieg der Rechten, der Zersplitterung der Linken sowie dem Niedergang der Sozialdemokratie und bemängelt, dass „Klasse“ im Rahmen der Debatte über „neue Klassenpolitik“ vor allem als appellativer politischer Kampfbegriff eine Wiedergeburt erfahre.

Demgegenüber komme es aber auch darauf an, sie als analytische Kategorie wiederzubeleben. In diesem Sinne unternimmt Bach eine Bestandsaufnahme der Versäumnisse und Herausforderungen gegenwärtiger marxistischer Klassentheorie. So bemängelt er etwa das Fehlen empirischer Klassenstrukturanalysen, die aber nötig wären, um die „analytische[n] Rätsel der Klassenformierung“ zu lösen. Lernen ließe sich dabei von Debatten, wie sie vor Jahren unter anderem von Karl-Heinz Roth angestoßen wurden, vor allem auch von deren Bezugnahme auf internationale Erfahrungen.

Viele Leserinnen und Leser der PROKLA dürften mit den prekären Arbeitsbedingungen an Hochschulen vertraut sein – weniger mit Organisationsansätzen, die dagegen Widerstand leisten. Die 1996 in Österreich gegründete Interessengemeinschaft LektorInnen und WissensarbeiterInnen setzt sich gegen die zunehmende Prekarisierung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse der an den österreichischen Universitäten tätigen Lehrenden und Forschenden ein. Christian Cargnelli, Tamara Ehs und Anton Tantner skizzieren in ihrem Beitrag deren Situation, setzen sich mit der Forschung zu prekärer Arbeit auseinander und nennen Herausforderungen, mit denen die Interessengemeinschaft LektorInnen und WissensarbeiterInnen bei der Organisation prekärer Arbeit an der Hochschule konfrontiert ist.

Die Idee, das Thema Automobilität in dieser Ausgabe der PROKLA zu behandeln, geht auf eine Tagung des Gesprächskreises Auto, Umwelt, Mobilität der Rosa-Luxemburg-Stiftung im November 2017 zurück. Die PROKLA-Redaktion bedankt sich bei den Gesprächskreismitgliedern Antje Blöcker, Tobias Haas, Stephan Krull, Bernd Röttger und Thomas Sablowski für ihre Ideen bzw. ihre Beteiligung an der redaktionellen Arbeit.