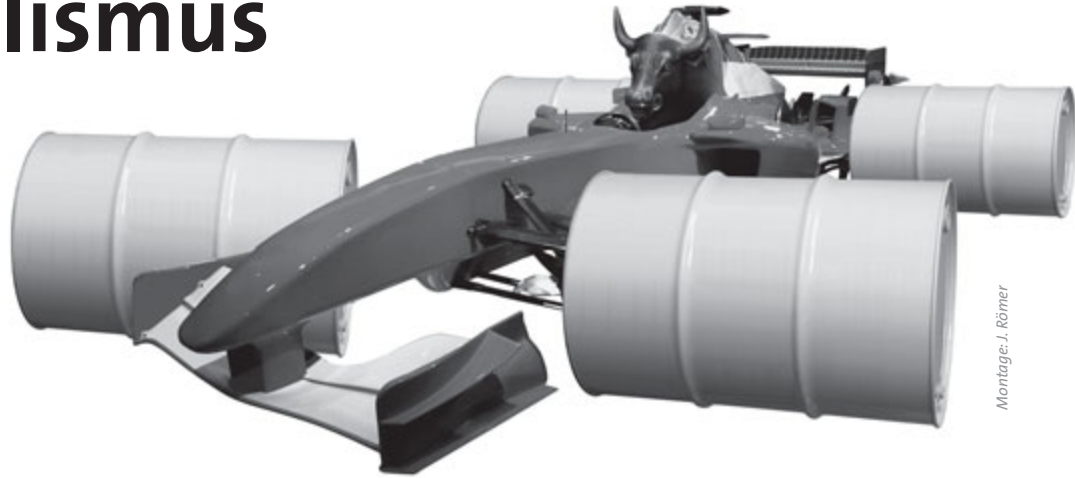


100 Jahre Öl basierter Kapitalismus



Montage: J. Römer

Winfried Wolf

100 Jahre Autogesellschaft

38

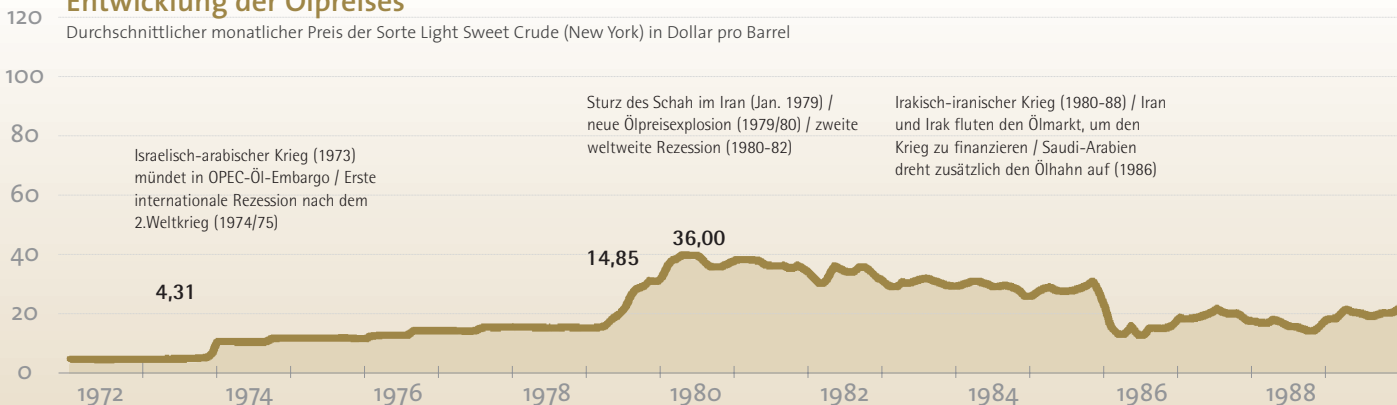
Das Eisenbahnzeitalter hatte in den Ländern, die im 19. Jahrhundert den kapitalistischen Weltmarkt dominierten, weitgehend gleichzeitig begonnen. Öffentliche Eisenbahnen wurden in den drei wichtigsten kapitalistischen Ländern binnen einer Dekade erstmals auf die Schienen gesetzt: in Großbritannien 1825 (Stockton-Darlington), in den USA 1829 (Baltimore - Ellicott Mills), auf deutschem Boden 1835 (Nürnberg-Fürth). Auch die Entwicklung der Eisenbahnnetze verlief in den industrialisierten Zentren des Kapitalismus weitgehend synchron: In den USA hatte das Netz 1860 eine Gesamtlänge von 49.000 Schienenkilometer; 1900 waren es 311.000 Kilometer. In Europa lag die Netzlänge 1860 bei 52.000 Kilometern und 1900 bei 284.000 Kilometern.

Ganz anders verlief die Geschichte der Transporttechnologie, die auf das Eisenbahnzeitalter folgte. Anfang des 20. Jahrhunderts begann das Öl- und Autozeitalter. An seinem Beginn stand der Aufstieg einer neuen jungen Kapitalfraktion mit Öl- und Autointeressen, vor allem geprägt von John D. Rockefeller mit dem Ölunternehmen Standard Oil und Henry Ford mit der Ford Motor Company. Die weltweite Durchsetzung des auf Öl als entscheidender Energiequelle und auf Kraftfahrzeugen (Lkw, Busse und Pkw) und Flugzeugen als entscheidenden Transportmitteln basierenden Kapitalismus erfolgte dann weitgehend parallel mit der Durchset-

zung der USA zur weltweit führenden kapitalistischen Macht. Das heißt: Es vollzog sich in vier Schüben ein *stark phasenverschobener Prozess*: Die Automotorisierung wurde Anfang des 20. Jahrhunderts als erstes in Nordamerika durchgesetzt. Sie wurde vier bis fünf Jahrzehnte später – Mitte des 20. Jahrhunderts – in Westeuropa vollzogen. Sie wird derzeit – Anfang des 21. Jahrhunderts – in Mittel- und Osteuropa und Russland nachgeholt. Und sie soll in den nächsten zwei Dekaden oder bis 2025 im „Rest der Welt“, vor allem in Indien und China, verwirklicht werden. Diese zeitlich stark versetzte Durchsetzung der „modernen“ Transportarten trägt erheblich dazu bei, die untragbaren, zerstörerischen Auswirkungen dieses Mobilitäts- und Transportmodells auszublenden.

Im Oktober 1908, ziemlich genau vor 100 Jahren, erschienen die ersten Prospekte für Fords neues Auto, das „T-Modell“, auch Tin-Lizzy (deutsch etwa: Blechliesl) genannt. Im selben Jahr begann die Fertigung. Es war das erste Pkw-Modell, das auf eine Massenmotorisierung abzielte. Es war auch das erste Auto, das, nach den ersten vier Fertigungsjahren mit bewährter „stationärer“ Produktionsweise, ab dem Jahr 1913 in „fließender Fertigung“ hergestellt wurde. Ford hatte das Konzept der Fließbänder von den Schlachthäusern in Chicago übernommen. Autoteile statt Schweine- und Rinderteile bewegten sich nun an den Arbeiterinnen und Arbeitern vorbei. Andere neue Fahrzeugbauunternehmen – so General Motors und Chrysler – kopierten Fords drei Grundkonzeptionen:

Entwicklung der Ölpreise



Auto als Massenprodukt, Fließbandfertigung und Taylorismus (die Zerlegung menschlicher Arbeit in sich wiederholende Handgriffe).

Das Resultat war wahrlich revolutionär, die Transport- und Energieverhältnisse umwälzend¹: Ende der 1920er Jahre kamen in den USA mit einem Gesamtbestand von 20 Millionen Pkw bereits 190 Pkw auf 1000 Einwohner oder ein Pkw auf sechs Einwohner, Greise und Säuglinge jeweils eingeschlossen. Eine vergleichbare Pkw-Dichte wurde im kapitalistischen Westeuropa erst Ende der 1960er Jahre oder vier Jahrzehnte später erreicht. Dabei war die weltweite Automotorisierung auch hinsichtlich der Produktion selbst noch lange Zeit von den USA geprägt. 1960 stammten 70 Prozent aller Autos, die irgendwo auf der Welt produziert wurden, von den Fließbändern der US-Autokonzerne, einschließlich deren ausländischer Töchter (wie GM/Opel, Ford Europe oder Simca-Chrysler).

Das US-Modell mag im Währungsbereich (drohendes Ende des Dollars als Leitwährung) und im industriellen Sektor (Erosion der Produktivität der US-Ökonomie) in Frage gestellt sein. Absolut führend blieben die USA – außer in militärischer Hinsicht – bei der Massenmotorisierung. Im Jahr 2006 kamen in den USA 780 Pkw auf 1000 Personen; in einzelnen Städten gibt es erstmals mehr Pkw als Einwohner. Aber auch der europäische Motorisierungsgrad ist beeindruckend. Selbst in der auf 27 Mitgliedsländer („EU-27“) erweiterten Europäischen Union können inzwischen (2008) alle Einwohner – statistisch gesehen – auf den Vordersitzen ihrer Pkw Platz nehmen – und die hinteren Pkw-Sitze für Zuwanderinnen und Zuwanderer zur Verfügung stellen (Pkw-Dichte 2006: 466 Pkw/1000 Einwohner; 2008 dürften 500 Pkw/1000 Einwohner erreicht sein). Innerhalb der EU gibt es natürlich erhebliche Differenzen. Luxemburg und Italien stellen mit 661 bzw. 597 Pkw auf 1000 Einwohner die innereuropäischen Rekordwerte. Die BRD folgt mit 566 Pkw/1000 Einwohner. Für Österreich wird eine Pkw-Dichte von 507, für die Schweiz eine von 519 Pkw je 1000 Einwohner gemeldet. Im unteren Bereich rangieren die Slowakei (247 Pkw/1000 Einw.) und Bulgarien (230 Pkw/1000 Einw.).²

Halten wir als Zwischenbilanz fest: Bereits innerhalb der EU gibt es Länder mit einer halb so großen Pkw-Dichte wie im EU-27-Durchschnitt bzw. mit einer Pkw-Dichte, die ein Drittel der US-amerikanischen ausmacht. Auch in Russland kommen „nur“ 174 Pkw auf 1000 Einwohner, nochmals deutlich weniger als in Bulgarien oder Rumänien. Ähnlich niedrig liegen die Werte in Weißrussland und in der Ukraine.

Aus Sicht der Autokonzerne heißt dies: Hier können riesige Märkte erschlossen werden. Die Umweltbelastungen und die Klima schädigenden Emissionen, die aus der Pkw-Nutzung resultieren, werden sich allein in Europa – Russland, Weißrussland und die Ukraine hier eingeschlossen – nochmals um ein gutes Drittel erhöhen, wenn „nur“ zum EU-27-Durchschnitt des Jahres 2006 abgeschlossen wird. Da die Wachstumsraten im Bereich des europäischen Straßengüterverkehrs (Lkw), im gesamten Bereich des innereuropäischen Luftverkehrs (Personenverkehr und Luftfracht) und im Bereich der für die EU äußerst wichtigen Küstenschifffahrt³ deutlich über denen des Pkw-Verkehrs liegen, ist die folgende Prognose eher konservativ: Es droht ein Zuwachs an verkehrsbedingten Schadstoffemissionen und anderen Umweltbelastungen von einem guten Drittel des aktuellen Niveaus. In Wirklichkeit wird dieser Zuwachs bei fortgesetzt freier Fahrt in die totale Autogesellschaft allein deshalb deutlich höher ausfallen, weil es in den hoch motorisierten Regionen – wie Deutschland, Frankreich, Italien oder Österreich – die Tendenz geben wird, nicht nur das erreichte, extrem hohe Niveau der Pkw-Motorisierung zu halten, sondern auch noch zu US-amerikanischen Verhältnissen aufzuschließen.

WELTWEITE PKW-VERTEILUNG Auf weltweiter Ebene erfolgt die Automotorisierung noch weit stärker zeitlich versetzt als innerhalb der hoch industrialisierten Staaten in Nordamerika und Westeuropa. Für die große Mehrheit der Weltbevölkerung spielt der Pkw heute noch keine Rolle. Auch ein großer Teil des weltweiten Gütertransports erfolgt ohne Lkw – zu Fuß, per Rad, auf Binnenschiffen, mit Eisenbahnen.

Die Tabelle dokumentiert die Relationen: In der „Autowelt OECD“ – vor allem Nordamerika, Australien, Japan und West- und Mitteleuropa – leben weniger als eine Milliarde Menschen (oder knapp 17 Prozent der Weltbevölkerung). Doch in diesen Regionen konzentrieren sich mehr als 70 Prozent aller Pkw und ein ähnlich hoher Anteil an Kfz. Im „Rest der Welt“ leben 83 Prozent der Menschen, die jedoch weniger als 30 Prozent des weltweiten Pkw- und Kfz-Bestands auf sich vereinen.

Die bereits in Europa krass wirkenden unterschiedlichen Pkw-Dichten sind im Weltmaßstab noch weit ungleicher. Selbst das bulgarische Niveau von 230 Pkw je 1000 Einwohner liegt gut zwanzig Mal höher als dasjenige in China oder Indien, wo



11 oder 10 Pkw auf 1000 Einwohner kommen (jeweils 2005). Oder ein plastischer Vergleich: Die in den vier deutschen Bundesstaaten Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Sachsen registrierte Pkw-Zahl ist größer als die von Indien und China zusammen.

Vergleichbares gilt für den (hier aus Platzgründen nur skizziert dargestellten) Flugverkehr, der sich ebenso zeitlich versetzt wie der Autoverkehr entwickelt: Wenn der gesamte weltweite Flugverkehr (die geleisteten Personenkilometer und damit im wesentlichen auch die flugbedingten Emissionen) gleich 100 Prozent gesetzt wird, dann entfällt die Hälfte davon auf den Binnenflugverkehr innerhalb der USA.

Der sich abzeichnende „Nachholbedarf“ im „Rest der Welt“, vor allem in den „Schwellenländern“ muss auf Klimaschützer erschreckend wirken. Doch auch hier erkennen die Top-Manager in den Ölfunkern, in den Autokonzernen, bei den Flugzeugbauern und den Airlines vor allem ein gewaltiges Nachfrage- und Absatzpotential. Und sie investieren heute im großen Maßstab in die „Erschließung“ dieser Märkte. Wenn jedoch Indien und China mit ihren 2,4 Milliarden Menschen lediglich auf den heutigen Stand Bulgariens gebracht würden (was im übrigen der Stand der DDR 1989 war), wenn also 250 Pkw auf 1000 Einwohner kommen, dann erfordert dies zusätzliche 600 Millionen Pkw, also ziemlich genau so viele, wie es derzeit weltweit gibt. Allein dies heißt: Verdopplung der Pkw-Zahl, Verdopplung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen, Verdopplung der Verkehrstopfer usw.

Apropos Opfer. Die Apologeten des Kapitalismus im allgemeinen und die PR-Strategen der Öl- und Autokonzerne im besonderen reklamieren für ihr Gesellschaftsmodell, es bringe den Individuen Freiheit. Tatsächlich bringt es im „zivilen“ Bereich der Motorisierung vor allem Tod und Zerstörung der körperlichen Unversehrtheit. Seit Erfindung des Autos gab es 35 Millionen Straßenverkehrstote. 2005 wurde eine Million Menschen im weltweiten Straßenverkehr getötet, 35 Millionen Menschen wurden verletzt, davon rund 5 Millionen schwer verletzt und verkrüppelt. Für 2030 werden jährlich zwei Millionen Tote und 70 Millionen Verletzte erwartet. Die Weltgesundheitsbehörde WHO bilanziert. „Das Risiko, in einem Straßenverkehrsunfall getötet oder verletzt zu werden, wird in 25 Jahren zu den höchsten Risiken weltweit gehören.“ Es handelt sich dabei nicht um „Opfer der Mobilität“, sondern um Opfer einer spezifischen Form von Mobilität, vielfach auch einer strukturell erzwungenen Mobilität.

MAXIMALE PROFITE VERSUS BEGRENZTHEIT DER RESSOURCEN

Das kapitalistische Prinzip der Orientierung auf den maximalen Profit, was in der Regel heißt: auf das maximale Wachstum, gerät grundsätzlich in einen Konflikt mit der Tatsache, dass die menschlichen Ressourcen (Arbeitskraft) natürlich begrenzt sind und dass die Rohstoffe, die im Prozess der Profitmaximierung und Wachstumssteigerung verbraucht werden, ebenfalls „endlich“ sind. Das spielte in früheren Zeiten eine eher geringe Rolle, schlicht und

einfach deshalb, weil diese Knappheiten sich noch nicht abzeichneten. Allerdings stellte ein gewisser Pierre-Simon Girard, Mitglied der Académie des Science (Frankreich) bereits im Jahr 1827, zwei Jahre nach der ersten öffentlichen Präsentation einer Eisenbahn, fest: „Obwohl man mit den Fürsprechern dieses Verkehrsmittels (der Eisenbahnen; W.W.) zugeben muss, dass es wirtschaftlicher ist als der Gebrauch von Pferden, muss man doch auch erkennen, dass der Brennstoff, dem diese Maschinen (die Lokomotiven; W.W.) ihre Arbeitsleistung verdanken, tagtäglich jenen natürlichen Lagerstätten entnommen wird, die trotz ihrer großen Ausdehnung doch keineswegs unerschöpflich sind. (...) Die Verwendung von Pferden bietet demgegenüber ganz andere Möglichkeiten; die Pferdekraft basiert auf den Produkten des Bodens, die die Natur jedes Jahr neu hervorbringt.“

Das wurde vor 180 Jahren geschrieben, als es noch Kohlevorkommen für einige hundert Jahre gab. Heute reichen sie – bei gleich bleibendem Verbrauch – immerhin noch rund 200 Jahre, gemessen an der Existenz des menschlichen Geschlechts eine lächerlich kurze Zeit. Dennoch ist es nachvollziehbar, dass dieses Thema in der Hektik der Industrialisierung weitgehend ein Randthema blieb.

Das sollte sich im Ölzeitalter anders darstellen. 1973 schien es soweit. In Folge des arabisch-israelischen Kriegs und eines damit ausgelösten Lieferboykotts der erdölexportierenden Staaten (OPEC) schnellte der Preis für ein Fass (Barrel) Öl von acht auf 25 US-Dollar hoch. 1974/75 gab es zum ersten Mal seit Ende des Zweiten Weltkriegs wieder eine weltweite Rezession, die durch den Anstieg des Ölpreises zumindest einen starken Anstoß erhalten hatte. Der Ölpreisanstieg und die „Ölkrise“ hatten durchaus einen gewichtigen Einfluss auf die gesellschaftlichen Diskussionen. Seither sind die Endlichkeit des Öls im allgemeinen und die „Grenzen des Wachstum“ ein Thema.

Weltweite Verteilung von Kfz und Pkw im Jahr 2005

Region/Land	Bevölkerung	Millionen registrierte		Pkw je 1000 Einwohner
		PKW	KFZ	
USA/Kanada	328	231	255	770
Australien/Neuseeland	25	13	16	640
EU-15	386	197	226	510
BRD	82	46	49	561
Österreich	8,2	4,2	5,0	512
Schweiz	7,5	3,9	4,2	520
MOEL*	100	29	34	290
Japan	128	57**	74	530***
„Autowelt OECD“ in Mio / in vH der Welt	975 / 16,8 %	452 / 70,5 %	609 / 69,3 %	590***
Russland	144	25	31	174
Lateinamerika	554	50	70	90
China	1.307	15	31	11
Indien	1.095	11	15	10
Afrika	893	17	25	19
Welt ****	6.403	641	879	100

* MOEL = Mittel- und osteuropäische Länder
*** mit SUVs

** ohne SUVs (Sport- u. Geländewagen)
**** Länder mit Kfz-Statistiken

Die materielle Entwicklung ist jedoch von einer Fortsetzung dieser fatalen Wachstumstendenz geprägt. 1970 lag der weltweite Verbrauch von Rohöl bei 45 Millionen Barrel am Tag (million barrels per day = mb/d). 1990 wurde 65 mb/d erreicht. Für 2008 wird ein Verbrauch von 85 bis 90 mb/d erwartet. Im Zeitraum 1970 bis heute gab es fast eine Verdopplung des Ölverbrauchs. Damit sind *drei Folgen* verbunden:

Erstens steigt der Ölpreis inzwischen langfristig. Die absolute Knappheit und der wachsende Konsum treiben diesen Preis nach oben und machen ihn auch enorm anfällig für spekulative Prozesse. (Siehe Grafik S. 38/39 und Wolfgang Pomrehns Artikel zum „Peak Oil“ auf den Seiten 46/47.)

Zweitens gibt es seit Mitte der 1970er Jahre einen weltweiten Konjunktur- und Krisenzyklus, in dem die Rohölpreisentwicklung eine wichtige Rolle spielt: Vor und in den Krisenjahren 1979/80, 1990 und 2000 stieg der Rohölpreis an, besondere Einflüsse wie

der Irak-Iran-Krieg (1980-1988), in dem beide Länder zur Finanzierung des Kriegs massiv Öl förderten, ließen den Ölpreis nochmals sinken, was einen langen wirtschaftlichen Boom in dieser Periode begünstigte. Im Vorfeld der aktuellen Krisenerscheinungen kam es zu der bereits beschriebenen Verdreifachung des Rohölpreises.

Drittens kommt es zu einem spezifischen politischen Zyklus von Kriegen und Militarisierung, der von der Ölknappheit und der Ölpreisentwicklung bestimmt wird und der umgekehrt auf die Höhe der Ölförderung und die Ölpreisentwicklung Rückwirkungen hat. Erwähnt wurde bereits der arabisch-israelische Krieg 1973. Andere hervorzuhebende Ereignisse sind der Sturz des Schah-Regimes 1979, der bereits angeführte Irak-Iran-Krieg 1980-1988 (in dem der Westen vor allem den Irak unter Saddam Hussein unterstützte), der Einmarsch des Irak in Kuwait 1990 und der Krieg der westlichen Allianz gegen den Irak 1991, der US-Krieg in Afghanistan 2001 und der US-geführte Irak-Krieg 2003.

Der wachsende Einfluss der Öl-Auto-Flugzeug-Gruppe

Auf die Frage, warum sich der Ölkapitalismus und die Autogesellschaft durchgesetzt haben, wird in der Regel geantwortet: Sie befriedigen menschliche Bedürfnisse: das Menschenrecht auf Mobilität (= eine hohe Kilometerleistung pro Jahr) und auf einen hohen Lebensstandard (= preiswerte Produkte aus aller Herren Länder). Dass das falsch ist, mögen drei Streiflichter verdeutlichen:

1. WIRTSCHAFTSGESCHICHTE: Die Durchsetzung der Autogesellschaft erfolgte, wie teilweise beschrieben, vor allem im Zusammenhang mit dem Aufstieg der USA zur führenden Kapitalmacht. Es gab keinen freien gesellschaftlichen Diskurs über ein Pro und Contra zu diesem Entwicklungsweg. In den USA war die Zerstö-



Montage: J. Römer

rung der öffentlichen Verkehrsmittel und der Abbau des Schienenverkehrs in erheblichem Maß eine Folge von Kapitalmacht, Konspiration und Zwang, wie der „Snell-Report“ belegte.⁴

2. AKTUELLE DURCHSETZUNG: Das heute vorherrschende Mobilitäts- und Transportmodell setzt sich vor allem aufgrund einer extrem verzerrten Verkehrsmarktordeung und der massiven gesellschaftlichen Subventionierung der Transportkosten durch. Allein Westeuropa hat jährlich rund 650 Milliarden Euro „externe Kosten des Verkehrs“ (Kosten für Gesundheits-, Umwelt-, Lärm- und