

IAA 2021 – Rassismus, Kolonialismus, Sexismus und Faschismus am Beispiel der Automobilindustrie verstehen !



Einleitung

Von JOHNNY PARKS

Im September 2021 findet die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) zum ersten Mal in München statt. Damit hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) seine perfekte Heimat gefunden, denn in München wächst die Zahl der zugelassenen privaten Pkw schneller als die Bevölkerung. Auch die deutsche Klimabewegung kommt im September nach München und ruft zu großen Protesten gegen die IAA auf. „Wir verteidigen unser Grundrecht auf Klimaschutz!“ heißt es in dem Aufruf des Bündnisses „Sand im Getriebe“. Recht haben sie, denn der Verkehr ist der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland. Doch wenn wir über Klimagerechtigkeit sprechen, ist es wichtig, im konkreten Beispiel Automobilindustrie den Rassismus, Kolonialismus, Sexismus und Faschismus zu verstehen. In kaum einer anderen Industrie & Politik lässt sich so gut zeigen, wie die weltweite und historische Ungerechtigkeit zum deutschen Auto und Reichtum führt. Deshalb wollen wir im Folgendem die Gelegenheit nutzen und Referent*innen zu Wort kommen lassen, die eine feministische, antifaschistische oder globale und antikoloniale Perspektive mit einbringen.

Unter der Straße liegt der Strand – für ein Ende des automobilen Kapitalismus! | ... ums Ganze!

Smash Capitalism, Block IAA | Die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie wird bekanntlich nur vom Einfallsreichtum der deutschen Politik übertroffen. SUVs und Diesel-Gate, Waffenexporte und Braunkohleabbau, VW und BMW, Armin Laschet und Annalena Baerbock. Alles weltweit bekannte Gütezeichen deutschen Tatendrangs und Erfindergeistes: In liebevoller Verbindung zur Schau gestellt auf der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung in München. Wer sehen will, was morgen bewegt, kann ihn dort bewundern, den neuen deutschen Exportschlager: E-Mobilität hurra, Klimaziele adé. Denn nur, wenn alles schön grün angemalt wird, bleiben wir Vize-Exportweltmeister der Herzen und dürfen den Porsche Cayenne behalten. Jetzt eben mit Lithium-Batterie.

Doch die automobilen Zukunftsvision in grün ist nichts anderes als gelebte Dystopie. Eine Welt, die sich an kapitalistischem Wachstum statt an ökologischen Kippunkten orientiert. Eine Welt, von der man sagen kann, dass sie verrückt ist, ohne eine andere zu kennen.

Autoland und -industrie müssen über die nächste Legitimierungsklippe gerettet werden, also präsentiert sich die sogenannte »grüne IAA« in München als Staatsbankrott im E-Gewand. Doch kann kein Mobility-Theater darüber hinweg täuschen, wie deutsche Autoindustrie und Klimakrise made in Germany Hand in Hand gehen: beide manifestieren unaufhörlichen Wachstumszwang und aggressiven Standortnationalismus gleichwie spezifische Formen patriarchaler und neokolonialer Herrschaft. Gründe genug, sich mit ihr anzulegen. (Auszug)

Quelle: <https://www.umsganze.org/sur-la-rue-la-plage/>

Inhalt:

Einleitung. Von JOHNNY PARKS	1
BlockIAA – Autokonzerne entmachten, Klima schützen! – AUFRUF	1
Highways: Lubrication for Invasion.* By CHIHIRO GEUZEBROEK	2
Die deutsche Auto-Liebe – Gefühlserbschaft aus dem Nationalsozialismus? Von FRED HEUSSNER	3
Mobilität der anderen Art: Stahl für den globalen Norden – Knast für den globalen Süden. VON ANDREA LAMMERS	6
Workers' Protest in the Automotive Industry in China.* By MIAO TIAN	9
Der Traum des Fußgängers und die Industrie des Terrors in Mexiko. Von MAGDIEL SÁNCHEZ QUIROZ	11
Warum sind Männer anders unterwegs als Frauen? – Wie Androzentrismus die klimarelevante Verkehrswende blockiert. Von MEIKE SPITZNER	12
Mobilitätswende statt Antriebswende! Von MERLE GRONEWEG	15

* In der Studienreihe sind zwei der Texte auf Englisch. Aufgrund fehlender finanzieller Möglichkeiten konnte eine professionelle Übersetzung ins Deutsche nicht stattfinden. Ebenfalls entschieden wir uns gegen eine automatische Übersetzung, da im Rahmen wissenschaftlicher Texte dem gegenüber Skepsis besteht. Johnny Parks (V.i.S.d.P.)

Highways: Lubrication for Invasion

By CHIHIRO GEUZEBROEK

Roads to the cities. Roads to the slums.
Roads for their factories. And roads for their guns.

HINDA HICKS singer songwriter

The insidious presence of car-culture and the normalization of colonial invasion are so intertwined it is almost hard to call it out. But it deserves attention as neither tv or school teaches people eco-historical knowledge and tools for dismantling harmful colonial logics, practices or infrastructure. And all of the above facilitate destabilization of the web of life. So in this essay I will reflect on highways as an expression of hurry-culture and so called material veins for capital invasion and extraction: lubrication for invasion.

What does that mean? I have to think of a picture taken in 1930 stored in the university archive in Leiden. The picture shows deforestation for the construction of a road to a drilling site of colonial Bataafse Petroleum Maatschappij at Balikpapan (Dutch Indies). Roadbuilding is often sold as progress of development. But the question rises: development for whom? In this case (and more frequent) the answer is colonial fossil fuel industry. And we know where there is capital growth there is community dispossession, displacement and shrinking of the natural commons. In this picture clearly the forrest had to make way. The green commons as well as needs of Indigenous peoples were collateral damage for the road to oil extraction.

Roadbuilding in the colonies often meant more opportunity for military penetration into the land and commercial appropriation. In the book *Revolusi* by David van Reybrouck we learn about the fiery Dutch patriot Herman Willem Daendels, who at the end of the 18th century got sent to Dutch Indies to defend it against other colonial forces of the British. Daendels ordered the construction of a road from east to west Java to be able to move troops faster. The feat of completing a thousand kilometer long road within a year cost the lives of around twelve thousand forced laborers. The colonial culture celebrated speedy mobility – shortening a ten day journey to 3-4 day journey. To the colonizer it was worth the cost of thousands of brown lives. We should not think lightly about the fact that landscape infrastructure was rearranged to benefit military strategies instead of the common good of the big web of life including Indigenous people, green relatives and fourlegged relations. In the 21st century Bolivia saw a fierce anti-road resistance by the Yuracaré, Moxeño, and Chimáne peoples against a proposed highway crossing one of the world's most biodi-

CHIHIRO GEUZEBROEK is a Bolivian Dutch decolonial climate justice organizer. Since 2009 she has produced the feature documentary *Radical Friends*, produced many action after-videos and been part of Code Rood, Fossil Free Culture and Shell Must Fall. She has given over a hundred talks and trainings in 10+ countries. For more info see www.chihiro.nl

Chihiro Geuzebroek ist eine bolivianisch-niederländische Organisatorin von dekolonialer Klimagerechtigkeit. 2009 produzierte sie den Dokumentarfilm *Radical Friends* sowie viele Action-After-Videos und war Teil von Code Rood, Fossil Free Culture und Shell Must Fall. Sie hat über hundert Vorträge und Schulungen in über 10 Ländern gehalten. Weitere Informationen finden Sie unter www.chihiro.nl

verse regions, with unique flora and fauna, and forests that help to regulate water and climate cycles. The proponents say the highway would cut transportation time for meat and agricultural goods in half. The highway was also envisioned to help speed up trade by land/ship between Brazil and China. Again speed is proposed as a virtue and a reason. Again in this fight over a road through TIPNIS (Isiboro-Sécure Indigenous Territory and National Park) we see locals biggest concern is wellbeing of the place, not the speed of transaction.

Capitalism is obsessed with monopolizing, speed, productivity and is happy to discard sacrifice, torture or kill the perceived slow, the deviant or obstacles to commodification of perceived resources it deems ready-for-appropriation. While there has been resistance against road construction piercing



Titel: Aanleg van een weg naar het boorterrein van de Bataafse Petroleum Maatschappij bij Balikpapan. Digitales Bild. Common Copyright. Persistente URL (2015.): <http://hdl.handle.net/1887.1/item:739576>

landscapes and homelands of others for centuries the first antiroad struggles I learned of, living in the Netherlands, were those by movement in the UK. End of the 1980's the UK launched a program called 'roads for prosperity' promising 600 schemes. Due to effective mass campaigning and fierce and creative resistance, scheduled new roads dropped to 300 in 1995. By 1997 it was reduced to 150 and at the end of the year Labour put the whole program on hold. Climate activists in Europe can definitely learn from this campaign and draw inspiration. Pictures and stories I heard of this movement

Impressum: Studienreihe Zivilgesellschaftliche Bewegungen – Institutionalisierte Politik Nr. 42. Erscheint im September 2021. **Thema:** IAA 2021 – Rassismus, Kolonialismus, Sexismus und Faschismus am Beispiel der Automobilindustrie verstehen! **Beiträge zu dieser Ausgabe:** Chihiro Geuzebroek • Merle Groneweg • Fred Heussner • Andrea Lammers • Johnny Parks (Zusammenstellung der Beiträge und V.i.S.d.P.) • Meike Spitzner • Miao Tian.

Die Studienreihe wird gefördert durch den Kurt-Eisner-Verein für politische Bildung – Rosa-Luxemburg-Stiftung in Bayern, www.kurt-eisner-verein.de und durch das Forum Linke Kommunalpolitik München e.V. Amtsgericht München VR 202042, E.i.S.: Flink-M e.V. c/o Brigitte Wolf (Vorsitzende), Metzstr. 31. 81667 München, E-Mail: Vorstand@flink-m.de. Redaktion dieser Ausgabe: Stefan Breit, Martin Fochler, Johannes Kakoures, Julia Killet, Johnny Parks (V.i.S.d.P.), Brigitte Wolf. Die *Studienreihe* erscheint seit 2006. Sämtliche Ausgaben der Studienreihe sind auch in der Zeitschriftensammlung unter <http://flink-m.de/zeitschriften-archiv.0.html> zu finden.

included occupation actions by powerful organizing of grassroots, civil groups including raves. People gathered to retake the road. They would dress up in costumes with some people on stilts with big hoop skirts. I heard there were people hidden underneath the hoop skirt with a drill drilling holes in the road and planting new seedlings as the rave would march forth leaving behind a trail of mini-trees. A creative and bold tactic. At the time of learning about some of these actions I was inspired.

Later however I was wondering why I had learned about the creative and bold actions in the UK without having this put into context of a long history of anti-roads fights. Indigenous people around the world for centuries resisted road-invasion. This type of erasure from movement collective memory cheapens the value of resistance around the world by colonized people. Colonial roads have served capitalist desires of speedy extraction and trade and commercial mobility and resistance did not start with white environmentalism of Europe. When I try to fathom the effect of the construction of 4,17 million miles of highway piercing through the homeland of around 574 Indigenous Peoples in the US, I think of the historical processes of military invasion, bloodletting of natural resources, commercial exploitation that facilitated capital accumulation and ultimately build the settler colony USA. The racism of highways doesn't end with invasion of land for resource – but is mirrored in the way it excludes the masses, the poor and poc communities. Robert Moses was the so-called 'master builder of New York' shaped much of New York infrastructure including a couple of low hanging overpasses on the Long Island parkways that led to Jones Beach. Associate professor of Law, Sarah Schindler writes in her article on architectural exclusion:

According to his biographer, (Robert) Moses directed that these overpasses be built intentionally low so that buses could not pass under them. This design decision meant that many people of color and poor people, who most often relied on public transportation, lacked access to the lauded public park at Jones Beach.

If we understand highways are political and facilitate commerce as well as individualism, remoteness and speed, we

understand that it conflicts with the interests of marginalized people who are dependent on public transport and communal safety nets, going at the speed of human relations.

So who pushes the exclusive highway agenda? The answer will not surprise you but that is the 'road gang' a lobby that advocates corporate interests representing the automobile, oil, construction, rubber, asphalt, trucking, and limestone industries. The super polluters, super rich ones with climate privilege. In the US the Koch brothers – both worth 40 billion dollars – are highly invested in undermining binding reductions of emissions that might still cushion the blow of climate breakdown. The Koch brothers have invested in rightwing thinktanks lobbygroups that are out to kill public transport and increase car culture.

In Europe there is also a lobby for European car industry. In the article EU car lobby's renewed attack on cars CO2 targets on the back of COVID-19 (March 2020) we learn that manufacturers, suppliers, tyre-makers and dealers united to lobby the European Commission President Ursula von der Leyen. The lobby pleads for a relaxation of cars CO2 targets. We know that Do-nothing climate policy is racist policy as the millions each year that suffer droughts, storms, floods and other socio-ecological stress due to climate disruption are mostly people of color and predominantly people and places in the so called 'Global South'.

Which is not to say that highway-expansion does not create havoc closer to home. In Amsterdam there has been a recent study by de Groene and One World about the schools close to the A10 highway suffering worse air pollution than other schools. Here it was noted that more people of color were attending these schools. As we contemplate long duree historical harms and current asymmetrical struggles against major polluters in a political system masking or diffusing accountability and untransparent lobby, we should remember the long history of highway revolts. While highways facilitate speed culture, alienation and entitlement and isolation from the inherent vulnerability of environment and human bodies – the highway also embodies a material vein that can be stopped or blocked and reclaimed. While we are changing the infrastructure of connectivity we are enabling system change.

Die deutsche Auto-Liebe – Gefühlserbschaft aus dem Nationalsozialismus?

VON FRED HEUSSNER.

Führer-Mercedes, Autobahn, Volkswagen – die Geschichte der Automobilität in Deutschland ist aufs engste mit dem Nationalsozialismus verknüpft. Das wirkt bis heute nach: materiell und emotional.

Dass es in Deutschland traditionell eine besonders ausgeprägte Liebe zum Automobil gibt, lässt sich zwar nur schwer jenseits von anekdotischer Evidenz beweisen, wird aber von Kritiker*innen (vgl. Canzler, Weert et al. 2018) und Verteidiger*innen (vgl. VDA 2021) des Automobils gleichermaßen ins Feld geführt. Dennoch: Während die begriffsprägende Analyse von Wolfgang Sachs (1990) sich noch eingehend mit der nationalsozialistischen Vergangenheit und ihren Nachwirkungen beschäftigt hat, ist das Thema in aktuellen Beiträgen höchstens noch eine Fußnote wert. Stattdessen fokussieren die meisten Analysen auf die Prägekraft der Nach-

FRED HEUSSNER engagiert sich klimapolitisch und antifaschistisch. Aktuell arbeitet er an einem Recherche-Projekt, das die Mobilitätswende-Debatte im Kontext der nationalsozialistischen Vergangenheit analysiert und versucht seine Erkenntnisse durch politische Bildungsarbeit zu vermitteln

kriegszeit und analysieren die Geschichte der Automobilität in Deutschland als relativ normalen Fall des westlichen Fordismus (vgl. z.B. Haas/Wissen 2020). Um dieses Narrativ zu hinterfragen, greife ich auf die Tradition der Kritischen Theorie der Frankfurter Schule zurück (vgl. Adorno 1959, Brunner et. al. 2011). Auf dieser Basis argumentiere ich, dass die deutsche Liebe zum Automobil und insbesondere ihre ins Neurotische tendierenden Tendenzen sich nur dann vollumfänglich verstehen lassen, wenn sie mit dem Nationalsozialismus und dessen Nachleben in Beziehung gesetzt werden.

Nationalsozialismus, Volksgemeinschaft und Antisemitismus

Für eine solche Lesart der deutschen Automobilgeschichte lassen sich verschiedenste Einstiegspunkte wählen. Gerade für einen kurzen Beitrag wie diesen erscheint es mir jedoch am sinnvollsten, die Weltanschauung des Nationalsozialis-

mus und ihren spezifischen völkischen „Antikapitalismus“ als Ausgangspunkt zu nehmen. In dieser Weltanschauung besteht kein Konflikt zwischen Arbeiter*innen und Kapital. Stattdessen werden Arbeit und Kapital zusammen als Gemeinschaft der Produzenten verstanden und den Juden gegenübergestellt. Diese erscheinen als Personifizierung der abstrakten Herrschaft kapitalistischer Verhältnisse, welche die als natürlich und gewachsen sowie auf konkreter Arbeit basierende Volksgemeinschaft ebenso bedroht wie die als ‚jüdisch‘ wahrgenommenen Werte von Aufklärung und Emanzipation (Postone 2005). Auch Industrie und Technologie werden dabei – trotz ihres modernen Charakters – als konkrete Arbeit imaginiert (Herf 1984). Industrie und Technologie können somit genutzt werden, um die Vision der Volksgemeinschaft zu verwirklichen – was nicht nur die durch Arbeit vermittelte Vergemeinschaftung im Inneren, sondern auch die Exklusion und letztlich Vernichtung ihrer Feinde impliziert (Wildt 2019).

Automobilität im Nationalsozialismus

Vor diesem Hintergrund lässt sich dann auch die Automobilität der Nationalsozialisten betrachten. Bereits im Februar 1933 stellte Hitler in einer Rede auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) eine Massenmotorisierung der Deutschen in Aussicht, die den klassen-spaltenden Charakter des Automobils überwinden sollte. Zudem wurden die Förderung der heimischen Automobilproduktion und der Bau der Autobahnen als Maßnahmen zur Überwindung der Arbeitslosigkeit und wichtiges Element des allgemeinen Aufschwungs nach der Weltwirtschaftskrise porträtiert und schon damals als „Wirtschaftswunder“ bezeichnet (Rinn 2008). Obwohl insbesondere der Bau der Autobahnen vor allem ideologisch als Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wirkte und die Förderung des privaten Automobilkonsums eine begrenzte Wirkung hatte, spielte die Motoren-Industrie industriepolitisch eine herausragende Rolle. Basierend auf den Erfahrungen des ersten Weltkriegs wurden die Reorganisation der Produktion nach fordistischem Vorbild, die Motorisierung der Streitkräfte und die Unabhängigkeit von (Rohstoff-)Importen als strategische Prioritäten für die Kriegspolitik der Nationalsozialisten verstanden. Das bedeutete unter anderem massive staatliche Investitionen, die Automobil-Konzernen wie Daimler-Benz und BMW, ihren Zulieferern und Rohstoffproduzenten zu Gute kam, welche ebenfalls von der Zerschlagung der Gewerkschaftsbewegung profitierten (Schanetzky 2015, Tooze 2006). Diese Tendenz kristallisierte sich besonders im Volkswagen-Werk heraus, das offiziell als Mittel für die industrielle Massenproduktion eines auch für Arbeiter*innen erschwinglichen „Kraft-durch-Freude-Wagens“ gebaut wurde, jedoch in der Realität vor allem dem Kampf der Volksgemeinschaft gegen ihre Feinde diente. Während dort fast keine Zivilfahrzeuge produziert wurden, wurde das militärische Modell – der so genannte Kübelwagen – zu einem bedeutsamen Element der mobilen Kriegsführung der Nationalsozialisten. Für die Produktion des Kübelwagens und anderer Rüstungsgüter wurden im heutigen Wolfsburg zehntausende Zwangsarbeiter*innen – darunter viele Häftlinge aus Konzentrationslagern – versklavt und etliche ermordet (Mommssen/Grieger 1996). Auch jenseits von ‚Blitzkrieg‘ und ‚Vernichtung durch Arbeit‘ waren die Motorisierung und die mörderische Exklusion der Nationalsozialist*innen nicht von einander zu trennen. Das zeigt sich etwa an der zentralen Bedeutung von Fahrzeugen für die mobilen Einsatzgruppen, an der Nutzung von Dieselmotoren für die Vernichtungslager der Aktion Reinhardt und auch an der Ansiedelung einer Fabrik für synthetisches Kautschuk in Auschwitz. Auschwitz – das infrastrukturell um die Eisenbahn zentriert war – verweist jedoch darauf, dass

man aus den hier vorgestellten Gedanken keineswegs einen notwendigen Zusammenhang zwischen spezifischen Verkehrsträgern und dem Nationalsozialismus ableiten kann. Vielmehr ist der Zusammenhang zwischen der Ideologie der Volksgemeinschaft und der Vernichtung der europäischen Juden auf einer grundsätzlichen Ebene angesiedelt, wie Postone (2005:193) ausführt:

„Die Vernichtungslager waren [...] keine entsetzliche Version einer solchen Fabrik, sondern müssen eher als groteske arische ‚antikapitalistische‘ Negation gesehen werden. Auschwitz war eine Fabrik zur ‚Vernichtung der Werts‘, das heißt zur Vernichtung der Personifizierung des Abstrakten. Sie hatte die Organisation eines teuflischen industriellen Prozesses mit dem Ziel, das Konkrete vom Abstrakten zu ‚befreien‘. [...] Auschwitz, nicht die ‚Machtergreifung‘ 1933, war die wirkliche ‚Deutsche Revolution – die wirkliche ‚Schein-Umwälzung‘ der bestehenden Gesellschaftsformation.“

Die sekundäre Volkswagengemeinschaft

Trotz dieser einzigartigen Verbrechen kam es in Westdeutschland nach dem Sieg der Alliierten gerade im wirtschaftlichen Bereich zu enormen Kontinuitäten. Obwohl zumindest die Spitzen der politischen Elite des Nationalsozialismus bestraft und entmachtet wurden, galt dies für die vom Regime profitierenden Wirtschaftseliten keineswegs, was sich am Beispiel Ferdinand Porsches besonders anschaulich zeigen lässt. Porsche war Konstrukteur des Kraft-durch-Freude-Wagens und nahm im Nationalsozialismus eine leitende Position im Volkswagen-Werk ein. Nach dem Krieg konnte er auf der Basis von Lizenzgebühren für den jetzt als VW Käfer millionenfach verkauften Kraft-Durch-Freude-Wagen eine Wirtschaftsdynastie aufbauen, die heute Mehrheitseigner der Volkswagen AG ist. Nicht nur im Bereich der Eigentumsverhältnisse blieb weitgehend alles beim Alten – auch in der Produktion waren erhebliche Kontinuitätslinien erkennbar. Das Volkswagen-Werk wurde von dem als „König Nordhoff“ bezeichneten Firmenchef autoritär geführt. Betriebsräte wurden gestärkt, blieben aber auf den ‚Betriebsfrieden‘ hin orientiert und waren antikommunistisch ausgerichtet. Die Produktion war zudem weiterhin in erheblichem Maße auf der Ausbeutung und Unterschichtung migrantischer Arbeitskräfte – der so genannten Gastarbeiter – basiert. Die Rohstoffbasis wurde nicht mehr durch synthetische Rohstoffe und versuchte Eroberungen in Osteuropa, sondern durch die der (post-)koloniale Herrschaft der Westmächte im Süden der Welt sichergestellt. Wie im Nationalsozialismus propagiert, wurde die Massenmotorisierung zum Symbol für die Beteiligung der Arbeiter*innen am nationalen Wohlstand – insbesondere der VW Käfer, dem entsprechend eine enorme kulturelle Bedeutung zukam. Der Käfer wurde zur Ikone des wirtschaftlichen Aufschwungs, der wie schon nach 1933 als Wirtschaftswunder bezeichnet wurde, und fungierte mit Blick auf die enormen Exporterfolge als Projektionsfläche für Weltherrschaftsfantasien (vgl. Rinn 2008, Rieger 2013, Scholz 2020, zur Rolle migrantischer Arbeiter*innen Goeke 2020). Während die affektiven Bindungen an Führer, Militarismus und Antisemitismus unterdrückt werden mussten, bot die vom Käfer repräsentierte Wirtschaftskraft eine Alternative, die es erlaubte, den im Nationalsozialismus erlebten kollektiven Narzissmus aufrecht zu erhalten (zum generellen Argument vgl. Brunner et.al. 2011). Gleichzeitig half die Fokussierung auf den Bereich der Wirtschaft dabei, die im Nationalsozialismus begangenen Verbrechen zu verdrängen:

„Das Ziel war ‚Normalität‘ um jeden Preis – eine Normalität, die ohne Auseinandersetzung mit der Vergangenheit erreicht werden sollte. Die starke Identifikation mit jener Vergangenheit wurde nicht überwunden, sondern einfach

unter Unmengen von Volkswagen begraben.“ (Postone 2005:169)

Dies gelang derart umfassend, dass nicht nur die Shoa und andere NS-Verbrechen jahrzehntelang von der Mehrheitsgesellschaft verdrängt und beschwiegen wurden. Auch der strukturelle Zusammenhang zwischen dem Nachkriegsboom und dem Nationalsozialismus ist (bis heute) Teil dieser Verdrängungsleistung. Während sich die deutsche Gesellschaft konsequent als Opfer der alliierten Bombardierungen betrachtete und die Bilder zerstörter Fabrikanlagen nach wie vor als Beleg für die wundersame Natur des Aufschwungs dienen, wird die wirtschaftliche Bedeutung des Vernichtungskriegs kaum wahrgenommen:

„Der Raub von Rohstoffen, Gold und Lebensmitteln in kaum berechenbarem Ausmaß und der Einsatz von sechs Millionen Zwangsarbeitern, zwei Millionen Kriegsgefangenen und über einer Million KZ-Häftlingen waren die Voraussetzungen dafür, daß Deutschland sich nach 1945 weiter modernisieren konnte. Vorbereitung und Durchführung des Vernichtungskriegs legten das Fundament für den Nachkriegsboom. [...] Gerade auf dem Höhepunkt und in der Endphase des Kriegs, unter dem wachsenden Druck der drohenden Niederlage, mit dem totalen Feindbild der ‚Weltverschwörung des Judentums‘ vor Augen [...] setzte die deutsche Industrie und die deutsche Arbeitsgesellschaft ihre entscheidenden innovativen Kräfte frei und realisierte die für die Nachkriegsentwicklung ausschlaggebende Rationalisierung“ (Scheit 2001:86).

Mannschaftsleistung Export- und Erinnerungsweltmeister

Nachdem der deutsche Nachkriegsfordismus im Kontext globaler Machtverschiebungen und Krisentendenzen, neuer sozialer Bewegungen, erweiterter Streikaktivität – insbesondere von migrantischen Arbeiter*innen – sowie der antikolonialen Revolte im globalen Süden in die Krise geriet, begann ab den 80er-Jahren eine Phase der polit-ökonomischen Reorganisation. In der Automobilindustrie wurde diese bearbeitet, indem man von einer Massenmarkt-Strategie abkam und eine globale Nischenstrategie im Premium-Segment verfolgte (vgl. Tilly/Triebel 2013). Um global konkurrenzfähig zu bleiben, internationalisierten sich zudem die Konzerne stark. Sie erschlossen neue Produktionsstätten weltweit, um leichteren Zugang zu internationalen Märkten, aber auch Zugriff auf die Arbeitskraft von günstigeren und weniger gewerkschaftlich organisierten Belegschaften zu haben. In diesem Kontext wurden den Arbeiter*innen hierzulande immer weitere Einschnitte abverlangt. Diese wurden von Betriebsräten und Gewerkschaften im Sinne des „Co-Management“ mitgetragen (vgl. Goes 2019), was im Bezug auf ihre klassenübergreifende Natur natürlich Reminiszenzen zur Gemeinschaft der Produzenten hat. Stabilisiert wird dieses Arrangement durch eine ausgeprägte affektive Bindung an den deutschen Exporterfolg. Dieser dient – wie bereits in der unmittelbaren Nachkriegszeit – als Ersatz für eine militärisch nicht erreichte Weltgeltung und zeigt sich in der kollektiven Begeisterung über den Titel des „Exportweltmeisters“. Als der Erfolg jedoch trotz aller Opferbereitschaft ausblieb, wurde durchgegriffen: Mit den nach VW-Vorstandsmitglied und Gewerkschafter Peter Hartz benannten „Hartz-Reformen“

Literatur:

- Adorno, Theodor W. „Was bedeutet: Aufarbeitung der Vergangenheit.“ *Gesammelte Schriften* 10.2 (1959): 555-572.
- Brunner, Markus et al. (Hg.) (2011). *Volksgemeinschaft, Täterschaft und Antisemitismus. Beiträge zur psychoanalytischen Sozialpsychologie des Nationalsozialismus und seiner Nachwirkungen*. Gießen (Psychosozial-Verlag)
- Brünger, Sebastian (2017). *Geschichte und Gewinn. Der Umgang deutscher Konzerne mit ihrer NS-Vergangenheit*. (Geschichte der Gegenwart, Bd. 15.). Göttingen
- Canzler, Weert et al. (2018). *Erlöschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende*. Transcript-Verlag.
- Czollek, Max. *Gegenwartsbewältigung*. Carl Hanser Verlag GmbH Co KG, 2020.
- Dribbusch, Heiner. „Sozialpartnerschaft und Konflikt: Gewerkschaftliche Krisenpolitik am Beispiel der deutschen Automobilindustrie.“ *Zeitschrift für Politik* (2012): 123-143.
- Goeke, S. (2020). „Wir sind alle Fremdarbeiter!“. *Gewerkschaften, migrantische Kämpfe und soziale Bewegungen in Westdeutschland 1960–1980*. Ferdinand Schöningh.
- Goes, Thomas E. „Der Aufstieg eines hegemonialen Marktspotismus in der deutschen Automobilindustrie.“ *Blick zurück nach vorn: Sekundäranalysen zum Wandel von Arbeit nach dem Fordismus* 25 (2019): 97.
- Herf, Jeffrey. 1984. *Reactionary Modernism: Technology, Culture, and Politics in Weimar and the Third Reich*. Cambridge University Press.
- Haas, Tobias, Wissen, Markus. (2020). *Automobiler Konsens am Ende? Wie die Linke bestehende Risse vertiefen könnte*. abgerufen online: <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/automobiler-konsens-am-ende-wie-die-linke-bestehende-risse-vertiefen-koennte/>
- Mommsen, Hans, Grieger, Manfred. *Das Volkswagenwerk und seine Arbeiter im Dritten Reich*, Düsseldorf, 1996.
- Gregor, Neil. *Wissenschaft, Politik, Hegemonie. Zum Boom der NS-Unternehmensgeschichte*. In: Frei, Norbert & Schanetzky, Tim (2010). *Unternehmen im Nationalsozialismus. Zur Historisierung einer Forschungskonjunktur*, Göttingen.
- Krzywdzinski, Martin. „Die Rolle von Niedriglohnperipherien in den globalen Wertschöpfungsketten der Automobilindustrie: Der Fall Mittelosteuropas.“ *PROKLA. Zeitschrift für kritische Sozialwissenschaft* 48.193 (2018): 523-544.
- Postone, Moishe. „Antisemitismus und Nationalsozialismus“ in *Deutschland, die Linke und der Holocaust. Politische Interventionen. Ça ira* (2005): 165-194.
- Rieger, Bernhard. (2013). *The People's Car. A Global History of the Volkswagen Beetle*. Harvard University Press.
- Rinn, Gregor M. „Das Automobil als nationales Identifikationssymbol.“ (2008).
- Sachs, Wolfgang. *Die Liebe zum Automobil: ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Rowohlt, 1990.
- Schanetzky, Tim. *Jubiläen und Skandale. Die „lebhafteste Kampfsituation“ der achtziger Jahre*. In: Frei, Norbert & Schanetzky, Tim (2010). *Unternehmen im Nationalsozialismus. Zur Historisierung einer Forschungskonjunktur*, Göttingen.
- Schanetzky, Tim. *„Kanonen statt Butter“: Wirtschaft und Konsum im Dritten Reich*. CH Beck, 2015.
- Scheit, Gerhard. *Die Meister der Krise: über den Zusammenhang von Vernichtung und Volkwohlstand. Ça ira*, 2001.
- Scholz, Natalie. „Ghosts and Miracles: The Volkswagen as Imperial Debris in Postwar West Germany.“ *Comparative Studies in Society and History* 62.3 (2020): 487-519.
- Tooze, Adam (2006). *The Wages of Destruction: The Making and Breaking of the Nazi Economy*. London and New York: Allen Lane for Penguin.
- Tilly, Stephanie und Florian Triebel, (Hg.) *Automobilindustrie 1945-2000: eine Schlüsselindustrie zwischen Boom und Krise*. Vol. 5. Walter de Gruyter, 2013.
- Wildt, Michael. *Die Ambivalenz des Volkes: der Nationalsozialismus als Gesellschaftsgeschichte*. Suhrkamp, 2019.
- Verband der Deutschen Automobilindustrie (2021). *Interesse am Auto wächst weiter*. Berlin. Abgerufen online unter: <https://www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/201203-Interesse-am-Auto-w-chst-weiter.html>

wurde der Arbeitsmarkt liberalisiert und der Sozialstaat geschleift. Sozialchauvinistische Angriffe gegen Arbeitslose nahmen ebenso zu wie antisemitisch konnotierte Polemiken gegen die ‚Heuschrecken‘ des internationalen Finanzkapitals. Migrant*innen wurden als Bedrohung für den Sozialstaat ausgemacht. So war es dann auch ganz „praktisch“, dass die Ausbeutung nicht-deutscher Arbeiter*innen jetzt nicht mehr primär durch Immigration, sondern durch Produktionsstätten im Ausland organisiert wurde – wofür nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion erneut Mittel- und Osteuropa als imperiales Hinterland zur Verfügung stand (vgl. Krzywdzinski 2018). Die Internationalisierung deutscher Konzerne und eine Welle von Entschädigungsklagen sowie die Aktivität erinnerungspolitischer Initiativen führten jedoch ab Mitte der 80er Jahre dazu, dass auch die nationalsozialistische Vergangenheit der Wirtschaft zunehmend in die Debatte geriet (vgl. Schanetzky 2011). Nachdem Wirtschaft und Politik zunächst erhebliche Bemühungen unternahmen, um einen Imageverlust und Entschädigungsforderungen abzuwehren, kam es zu einer intensiven Auseinandersetzung mit der Geschichte deutscher Konzerne im Nationalsozialismus (vgl. Brünger 2017). Das hatte immerhin zur Folge, dass zumindest die Zahlung von einigen Milliarden an Entschädigungszahlungen

durchgesetzt werden konnte. Trotz dieser Fortschritte gelang es dem Kapital jedoch, weiter gehende Debatten über die polit-ökonomischen Bedingungen des Nationalsozialismus zu verhindern und somit die angekratzte Hegemonie des deutschen Kapitals wiederherzustellen (vgl. Gregor 2011) – wobei die Auto-Konzerne eine Vorreiterrolle spielten. Dies erlaubte es auch, sich weiterhin mit der Mannschaftsleistung Exportweltmeister und ihrem „Spitzenspieler“ der Automobilindustrie zu identifizieren. Zudem wurde nun die Aufarbeitung der Vergangenheit zu einem Mechanismus, um das angekratzte nationale Selbstbewusstsein aufzurichten, wodurch man sich nicht nur als Export- sondern auch als Erinnerungsweltmeister und damit endlich wieder moralisch überlegen fühlen konnte.

„Erst musste Deutschland nach der so genannten Wiedervereinigung zum Erinnerungsweltmeister werden, der die Vergangenheit allen Pogromen und Grundgesetzänderungen der neunziger Jahre zum Trotz angeblich perfekt bewältigt hatte, bevor es den Deutschen möglich wurde, zur Fußball-WM 2006 ungehemmt Deutschlandfahren zu schwenken und beim Public Viewing mehrstimmig die Nationalhymne zu rülpfen.“ (Czollek 2020: 16)
Vor dem Beginn der Auto-Korsos versteht sich.

Mobilität der anderen Art: Stahl für den globalen Norden – Knast für den globalen Süden

VON ANDREA LAMMERS

Umweltschützer*innen in Honduras kämpfen für sauberes Trinkwasser und ernten Repression und Kriminalisierung

Aus Eisenerz wird Stahl, aus Stahlblechen und Stahllegierungen werden Motoren und Karosserien.

Dem fertigen Auto sehen wir nicht an, woher die Rohstoffe kommen, die zu seiner Herstellung notwendig waren, und erst recht nicht, was ihre Gewinnung für Mensch und Natur bedeutet.

Exportweltmeister Deutschland ist, was Eisenerz angeht, vollständig abhängig von Importen. Mehr als die Hälfte des hierzulande benötigten Rohstoffs für die Stahlerzeugung kommt aus Tagebauen in Lateinamerika. Eisenerz gilt nicht als sogenanntes Konfliktmineral, aber seine Förderung geht einher mit irreparablen Umweltschäden und schweren Menschenrechtsverletzungen.¹

Ein Beispiel aus Honduras: In dem kleinen Ort Guapinol im Aguan-Tal im Norden des Landes wird derzeit die größte Pelletieranlage für Eisenerz in ganz Zentralamerika fertiggestellt. Nach Aussagen des Betreibers Ecotek werden Eisenerzpellets von dort aus über den Atlantikhafen Trujillo schon bald in

ANDREA LAMMERS ist Honduras-Referentin beim Ökumenischen Büro für Frieden und Gerechtigkeit e.V. (Ökubüro) in München. Seit fast 40 Jahren beruht die Solidaritätsarbeit des Ökubüros zu den Schwerpunktländern Mexiko, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Kolumbien und Brasilien auf der Überzeugung, dass Norden und Süden gemeinsam für Veränderungen kämpfen müssen.

die USA und nach Europa verschifft. Lenir Perez, gemeinsam mit seiner Ehefrau Ana Facussé Inhaber von *Inversiones Los Pinares* und *Inversiones Ecotek*² erwartet 70 Millionen US-Dollar Umsatz jährlich und verspricht 3000 Arbeitsplätze.³ Das Eisenerz für die Pelletieranlage kommt aus zwei Tagebauen, die in den Bergen oberhalb des Aguan-Tales mitten in einem Wasserschutzgebiet liegen, in der Kernzone des Nationalparks *Carlos Escaleras*. Von dort aus versorgen viele kleine und zwei größere Flüsse, der Rio Guapinol und der Rio San Pedro, mehrere tausend Menschen mit Trinkwasser und Wasser für die Landwirtschaft.

Im Dezember 2013 billigt der honduranische Kongress ein Dekret, wodurch die Kernzone des Naturschutzgebiets um gut 217 Hektar verkleinert wird. Den Abgeordneten wird erklärt, das Dekret diene der Verbesserung der Schutzmaßnahmen, indem die ökologische Pufferzone rund um die Kernzone erweitert werde. Was die Abgeordneten nicht wissen oder nicht wissen wollen: Diese Erweiterung ist mit einer illegalen Reduzierung der Kernzone verbunden. Sie ermöglicht es, die Konzessionen ASP und ASP2 für den Abbau von eisenerzhaltigem Gestein zu erteilen. Das Unternehmen *EMCO Mining*

1 https://www.eineweltnetzwerkbayern.de/fileadmin/assets/Eine_Welt_Netzwerk_Bayern/Globalisierung/Vom_Erz_zum_Auto_-_8_Runder_Tisch_Bayern.pdf
Kind, Tobias; Engel, Katalina: Zwischen Gewinnen und Verlusten. Deutschlands ökologischer Fußabdruck durch Stahl und Aluminium. WWF 2018

2 *Inversiones Los Pinares* und *Inversiones Ecotek* gehören dem honduranischen Unternehmerehepaar Lenir Pérez und Ana Facussé, der Tochter des verstorbenen Palmöl-Magnaten Miguel Facussé, der als einer der reichsten und mächtigsten Männer Zentralamerikas galt. Unter dem gleichen Dach der Unternehmensgruppe *Alutech* befindet sich auch *EMCO/PIA*, das Unternehmen, das den neuen honduranischen Flughafen Palmerola International Airport baut und betreibt. Partner dabei ist eine Tochterfirma des Flughafens München. Eine Fallstudie von Global Witness 2018 <https://www.globalwitness.org/en/campaigns/environmentalactivists/honduras-deadliest-country-world-environmental-activism/> beschreibt die Methoden, die mit der Durchsetzung eines früheren Projektes von Pérez der Eisenerzmine Buena Vista I in Verbindung gebracht werden: Bestechung, Drohungen, Attacken und die Entführung internationaler Beobachter*innen. Lenir Pérez selbst wurde nie juristisch zur Rechenschaft dafür gezogen und gilt der bayerischen Staatsregierung und dem Flughafen München als respektabler Geschäftspartner. Siehe. Palmerola International Airport: Nachfragen aus dem Bayerischen Landtag in: <https://www.oeku-buero.de/jahresbericht-2020/articles/honduras-3319.html>

3 <https://www.facebook.com/InversionesLosPinares>

(heute *Inversiones Los Pinares*, Inhaber Lenir Perez und Ana Facussé) hatte die Konzessionen im April 2013 beantragt. Nach Recherchen der Zeitschrift *The Nation* hatte auch das Drogenkartell *Los Cachiros* bei der Ausweisung von Gebieten im Nationalpark für den Eisenerzabbau seine Finger im Spiel.

Das Gesetzesdekret tritt am 28. Dezember 2013 in Kraft. Am 20. Januar 2014 stellt der Bezirk Tocoa die Betriebserlaubnis für die Eisenerzmine aus – ohne Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Genehmigungen des Bergbauministeriums folgen am 27. Januar. Im April und Mai 2014 erklären die staatliche Forstbehörde und die Umweltkontrollbehörde, das Projekt sei unter Wasserschutzgesichtspunkten undurchführbar und nicht genehmigungsfähig. Am 29. Dezember 2014 stellt das Ministerium für Energie, Ressourcen, Umwelt und Bergbau dennoch eine Umweltgenehmigung aus.

2016 beginnen größere Bauarbeiten: Der San-Pedro-Fluss wird zu einer unbrauchbaren braunen Brühe. Die Einwohner*innen der Siedlung organisieren einen Protestmarsch in die Bezirkshauptstadt Tocoa. Das „Gemeindekomitee zur Verteidigung der Gemeingüter von Tocoa“ wird gegründet. 2018 werden die Schäden in der Siedlung *Sector San Pedro* durch die Bauarbeiten immer spürbarer. Auch der Guapinol-Fluss wird verschmutzt. Weitere Gemeinden schließen sich dem Widerstand an. Die Einwohner*innen beantragen eine Vollversammlung für den ganzen Bezirk Tocoa, um grundsätzlich über Bergbauprojekte abstimmen zu lassen. Der Bürgermeister von Tocoa weigert sich. Die Bürger*innen besetzen das Rathaus von Tocoa. Das Gemeindekomitee reicht Klage gegen den Staat wegen der irregulär erteilten Bergbaukonzessionen und gegen den Bürgermeister und seinen Amtsvorgänger wegen der Umweltschäden ein. Nichts passiert. Am 1. August 2018 errichten die betroffenen Einwohner*innen schließlich ein Protestcamp an der Zufahrtsstraße in Guapinol, um keine Baumaschinen mehr durchzulassen. Am 15. August 2018 kommt es zu einem Dialog mit staatlichen Stellen. Es wird vereinbart, dass eine Gemeindevollversammlung über Bergbau im Bezirk Tocoa abstimmen soll. Drei Wochen später rücken private Wachleute und bewaffnete Arbeiter von *Inversiones Los Pinares* gegen das Protestcamp vor. Ein Wachmann schießt einem jungen Mann aus dem Camp in den Rücken, er überlebt schwer verletzt.

Anfang September 2018 beginnt die Kriminalisierung von 32 Mitgliedern des Gemeindekomitees und des Protestcamps. Sie werden beschuldigt, Gelände besetzt zu haben, das dem Bergbau-Unternehmen gehört. Später wird die Anzeige erweitert auf Diebstahl, Freiheitsberaubung, schwere Brandstiftung, Blockade öffentlicher Wege und Bildung einer krimi-



nellen Vereinigung. Anwälte des Gemeindekomitees fordern Einsicht in die Akten über die Konzessionsvergabe und stellen ihrerseits Strafanzeige gegen Funktionär*innen der Bergbau- und der Forstbehörde und gegen das Unternehmen *Inversiones Los Pinares*. Ende Oktober 2018 versuchen sie mit juristischen Mitteln einen Räumungsbefehl gegen das Protestcamp aufzuhalten. Vergeblich. Am 27. Oktober räumen über tausend Soldaten und Polizisten das Camp gewaltsam. Anfang Dezember 2018 wird der Aktivist Jeremías Martínez Díaz festgenommen. Der Haftrichter ordnet Untersuchungshaft gegen den über Sechzigjährigen an. Er sitzt bis heute (August 2021) im Gefängnis der Küstenstadt La Ceiba. Gegen ihn wurde Anklage, unter anderem wegen Sachbeschädigung und widerrechtlicher Inbesitznahme von Eigentum des Bergbauunternehmens, erhoben. Im Februar 2019 stellen die Anwält*innen des Komitees erneut eine Strafanzeige gegen die an den Bergbaulizenzen und dem Umweltdesaster der Verschmutzung der Flüsse Guapinol und San Pedro beteiligten staatlichen Stellen. Kurz darauf werden zwölf Umweltschützer*innen, elf Männer und eine Frau, festgenommen. Die Staatsanwaltschaft hatte Strafanzeige gestellt, *Inversiones Los Pinares* ist Nebenkläger. Das Verfahren zieht viel internationale Aufmerksamkeit auf sich. Mehrere ausländische Botschaften schicken Beobachter*innen.

Die Anwält*innen der Beschuldigten können nachweisen, dass die Staatsanwaltschaft falsche Beweise gegen ihre Mandant*innen fabriziert hat. Am 4. März 2019 wird das Verfahren eingestellt, die zwölf Beschuldigten werden wenig später freigelassen.

Grund genug für sieben Männer aus Guapinol und San Pedro, sich am 21. August 2019 freiwillig der Justiz zu stellen. Die sieben sind überzeugt, dass sie nach Hause zurückkehren und sich in Freiheit verteidigen werden. Doch diesmal kommt alles anders. Eine Richterin lässt alle minderschweren Anklagepunkte und die Anzeige wegen Bildung einer kriminellen Vereinigung fallen, hält aber eine Anklage wegen schwerer Brandstiftung und Freiheitsberaubung für gerechtfertigt. Sie ordnet ohne weitere Begründung Untersuchungshaft an. Seither kämpfen Angehörige, das Gemeindeforum und seine Anwält*innen unermüdlich für die Freilassung der acht politischen Gefangenen.

Ein weiterer beschuldigter Aktivist, Roberto Antonio Argueta, wird am 28. August 2019 auf offener Straße von schwer Bewaffneten erschossen. Am 13. Oktober 2020 wird Arnold Joaquín Morazan, ein Bewohner von Guapinol, der vor allem in der Anfangsphase der Proteste sehr aktiv gewesen war, vor seinem Haus von Unbekannten erschossen. Der Mord geschieht einen Tag, nachdem die Nominierung der acht Inhaftierten für den Sacharow-Menschenrechtspreis des EU-Parlamentes bekannt gegeben wurden. Insgesamt gab es in dem Konflikt bisher mindestens neun Tote. Die Todesfälle bleiben alle unaufgeklärt und straflos.

Im Januar 2020 beantragt eine Bürger*innenversammlung mit mehreren tausend Teilnehmenden, dass der gesamte Bezirk Tocoa „frei von Bergbau“ erklärt werden soll. An den Tagebauen und der Pelletieranlage wird indes unbeirrt weitergebaut. Bewohner*innen berichten seit Juni

2020 von einer bewaffneten Gruppe, die gezielt versucht, Bergbaueegner*innen in der Gemeinde Guapinol, darunter vor allem auch Mütter, Ehefrauen und Töchter der Gefangenen, einzuschüchtern. Organisationen, Zusammenhalt und gegenseitiger Schutz der Menschenrechtsverteidiger*innen in der ganzen Region werden durch Ausgangssperren und Versammlungsverbote aufgrund der COVID-19-Pandemie beeinträchtigt. Hinzu kommen Einschränkungen durch die Präsenz eines aus der Haft entlassenen ortsbekanntes Auftragsmörders und die verstärkte Präsenz parastaatlicher Gruppen sowie von Polizei und Militär.⁴

Im Februar 2021 stuft die UN-Arbeitsgruppe gegen willkürliche Inhaftierungen die Haft der acht Umweltaktivisten aus Guapinol als willkürlich ein. Sie forderte ihre sofortige Freilassung, Wiedergutmachung sowie „eine gründliche und unabhängige Untersuchung“ der Verantwortlichen für diesen Willkürakt und für die Verletzung rechtsstaatlicher Normen durch die honduranische Justiz.⁵

Im August 2021 wird zumindest ein Tagebau bereits ausgebeutet. Der Fluss San Pedro ist mit Sedimenten verseucht und führt überdies nur noch sehr wenig Wasser. Es wird auch an einem Stauwerk des Flusses ganz in der Nähe des Ortes Guapinol, wohl für den – sehr hohen – Wasserverbrauch der Pelletieranlage, gebaut. Der Zugang zum staatlichen Nationalpark ist nicht mehr frei möglich, sondern wird von einem privaten Sicherheitsdienst des Unternehmens kontrolliert.

Die Umweltgenehmigung für die Pelletieranlage wurde offensichtlich nach einer Aktenfälschung nach einer Bürgerbefragung erteilt. Gegen diesen Akt der Korruption wurde Anzeige erstattet. Die Anwohner*innen werden weiter durch Kurzzeitinhaftierungen eingeschüchtert, durch Drohnen überwacht und es wird versucht, die Gemeinden mit einer Mischung aus Druck und Angeboten zu spalten.⁶

4 Gekürzte und leicht veränderte Fassung des Beitrags aus: Kriminalisierung von Menschenrechtsverteidiger*innen in Zentralamerika. Hg von Mitgliedsorganisationen des Runden Tisches Zentralamerika (2020), S. 39 – 43. Dort sind auch die entsprechenden Quellen für die Informationen zu finden: https://www.rt-za.de/wp-content/uploads/2021/01/RT-ZA_Dossier_Kriminalisierung_MenschenrechtsverteidigerInnen_In-ZA_WEB_2021.pdf
Hinweis auf das Kartell Los Cachiros, zusätzlich Details, anschauliche Beschreibungen und mehr politischer Kontext: <https://www.thenation.com/article/world/honduras-mine-conflict/>

5 <https://amerika21.de/2021/03/248581/uno-willkuer-justiz-honduras>

6 Persönliche Auskünfte vom 4.8.2021 die zum Schutz der Auskunftgebenden anonym bleiben müssen.

Lateinamerika gilt als die Weltregion mit den meisten drangsalieren, kriminalisierten und ermordeten Umweltschützern und einer enormen Zahl durch die Ausbeutung von Ressourcen hervorgerufener sozialer Konflikte.

Der Bergbau, und eng damit verbunden der Bereich Energie und Wasser, gilt dabei als der gefährlichste Sektor, um Menschenrechte, Umwelt und Territorien zu verteidigen.

<https://amerika21.de/analyse/252151/dunkle-seite-bergbau-lateinamerika>

Dabei sind Klima- und Rohstofffragen, Straflosigkeit und fehlende Accountability internationaler Unternehmen eng miteinander verbunden. Global Witness betont:

„Wenn wir eine Klimakatastrophe abwenden und für echte Klimagerechtigkeit sorgen wollen, müssen Regierungen und Unternehmen Land- und Umweltschützer schützen und sicherstellen, dass ihre Stimmen gehört werden.“

<https://www.globalwitness.org/en/blog/how-land-and-environmental-defenders-protect-planet-and-how-we-can-protect-them/>

Dies allein reicht aber längst nicht aus, wie das Forum Umwelt und Entwicklung treffend reflektiert: „Der Zugang zu Rohstoffen, aber auch deren Ausbeutung und Konsum ist ein Kristallisationspunkt unserer wachstumsgetriebenen Wirtschaftsweise und der Machtsymmetrie zwischen dem Globalen Norden und dem Globalen Süden. Wir brauchen einen neuen Umgang mit den fossilen, aber auch metallischen Rohstoffen – dem blinden Fleck in der Rohstoffpolitik – und anderen natürlichen Ressourcen.“

<https://www.forumue.de/themen/rohstoffe/>

In einem Positionspapier zum Europäischen Green-Deal konstatieren über 180 Gemeinden, NGOs und Akademiker*innen, dass sich bei fortgesetztem „business as usual“ die jetzt schon unverhältnismäßig hohe Gesamtnachfrage nach Rohstoffen, einschließlich Energie, bis 2060 mehr als verdoppeln wird. Die weltweite Metallgewinnung habe sich schon in den letzten Jahren verdreifacht und werde weiter ansteigen. Die derzeitige EU-Handelspolitik zielt ausschließlich auf die Liberalisierung des Rohstoffsektors ab, ohne Rücksicht auf Menschenrechte, Umwelt und die Souveränität der Länder des Globalen Südens, wodurch diese Nationen in einem Kreislauf aus Extraktivismus und Abhängigkeit gefangen seien. Außerdem vergesse die EU-Politik die historische Plünderung des Globalen Südens, was einem gigantischen Diebstahl des Reichtums vergangener, gegenwärtiger und zukünftiger Generationen gleichkomme.

Das darf so nicht weitergehen. Neben der weltweiten Stärkung der Menschenrechte und einer echten Bürger*innenbeteiligung müssen wir unseren Ressourcenverbrauch drastisch auf einen fairen Anteil zurückschrauben, mit anderen Worten: unseren materiellen Fußabdruck um 70 Prozent reduzieren, Mineralien und Metalle als Gemeingüter behandeln und die neokoloniale Ausbeutung des Globalen Südens beenden.

<https://www.forumue.de/wp-content/uploads/2021/06/YLNM-EU-DE-Final.pdf>

Workers' Protest in the Automotive Industry in China

By MIAO TIAN

The changing automotive industry in China

In the last 30 years, China's automotive industry has seen a significant restructuring and dramatic growth. Its influence on the global automotive manufacture has been growing with rapidly expanding production networks and market. In recent years, it has also become a major advocate for the transition from traditional energy vehicles to electric vehicles. The rapid expansion of the production network has also generated millions of auto workers and shaped the conditions of work and labor relations. Foreign direct investment, as part of the internationalization strategy of the major car producers from the West and East Asia, as well as the state industrial policy of forming Sino-foreign joint ventures to modernize the automotive industry and build national champions in the pillar industry, drove the rapid modernization and expansion of the Chinese automotive industry (Thun 2006). As a result, since the sector began to expand rapidly, joint ventures between large state-owned auto groups and global brand names have dominated China's automotive industry, particularly in the passenger vehicle segment, shaping the structure of the production network, corporation management, and production system (Lüthje and Tian 2015). For instance, the cars made by VW's joint ventures used to occupy around half of the entire passenger car market in China during the first few years in the 2000s (DW 2007), and VW's joint venture in Shanghai was among the first to change the egalitarian wage system to a diversified and efficient-based wage system in state-owned enterprises. The modernization of the automotive industry took place during the transition from a socialist plan economy to a state-controlled market economy, when the labor market, production organization, and management practices became increasingly flexible and efficient-oriented (Zhang 2015). A long-term decline in worker power at the point of production started as the socialist permanent employment and workers' „master status“ in enterprises were abandoned (Lee and Friedman, 2009).

On shop floors, the automotive joint ventures in China adopted the manufacturing technologies and production systems of foreign partners, but inherit labor relation management systems from state-owned enterprises. Company trade unions, led by the party organization, mediate and monitor labor-capital relations in automotive joint ventures. They are responsible for maintaining a stable and harmonious labor relationship even though the trade unions are often subordinated to management and obedient for companies' economic goals. The Chinese government also tends to encourage auto companies to create skilled and well-paid works for the urban workforce. In comparison to other manufacturing firms, automotive assembly workers typically have more stable jobs, higher wages, and greater social benefits. Higher wages and a strong union presence, according to some researchers, contribute to a hegemonic production regime and peaceful labor relations in automotive joint ventures during periods of fast expansion (Chin 2010; Zhang 2008; Lüthje 2014).

But this model has seen increasing challenges amid the tran-

MIAO TIAN IS a doctoral student in sociology in the Institut für Sozialforschung in Frankfurt University. Her current research is focussed on industrial development, production systems and labor relations in the automobile industry in China. She also writes about workers' collective protests in the auto industry and other industries in China.

MIAO TIAN ist Doktorandin in Soziologie am Institut für Sozialforschung der Universität Frankfurt. Ihre aktuelle Forschung konzentriert sich auf industrielle Entwicklung, Produktionssysteme und Arbeitsbeziehungen in der Automobilindustrie in China. Sie schreibt auch über kollektive Arbeiterproteste in der Autoindustrie und anderen Industrien in China.

sition of the automotive industry and the transformation of the labor market. Since 2010, marked by the influential strike in the Honda factory and a wave of strikes in the automotive supplier industry in Guangdong Province, China has seen a rise of collective labor protest in the automotive sector. More recently, collective labor struggles started to occur beyond the supply sectors in assembly companies amid the slowing down. The following part will analyze some major factors behind the rise of labor struggles in China's automotive industry.

Social segmentation in the supply chain

Unlike major assemblies that used to hire more workers from local residences, the supplier sectors mainly employ migrant workers with low-skill and low-wage manufacturing jobs in the hierarchical production network of lean production (Lüthje and Tian 2015). Most of these firms have no trade union or weak union organization, there was no formal mechanism out of the market forces to mediate in capital-labor disputes inside workplaces. The labor unrest in the automotive supplier firms in the Pearl River Delta during 2010 and 2011 arose from accumulated indignation among workers on exploitative labor regimes with low wages, intensive and repetitive Taylorist working routines, and despotic management systems. Workers in different factories carried on strikes in succession demanding higher wages, better working conditions, and more voice in the factory management. The young generation of migrant workers played a key role in these strikes and demonstrated higher class awareness, better organizational abilities, and more structural bargaining power during rapid industrialization (Butollo and ten Brink 2012; Chan and Hui 2014).

Labor-force dualism and extensive use of temporary workers

In contrast with the auto supplier industry, where more collective labor protests happened, the automotive assembly industry dominated by the joint ventures saw normally individualized and institutionalized forms of labor protests (Lüthje et al 2013; Gallagher 2017). This situation has been changing when the automotive industry in China enters a slower growth period after 2015. Automotive joint ventures that rely on traditional automobile technology for long-term growth and a dominating position in a protected market are facing significant difficulties from white-hot market rivalry and the market shift to new energy vehicles. Companies started to face deteriorated overcapacity problems accumulated during the optimistic period of expansion.

Foremost, this situation is raising the labor conflicts linked with the extensive use of temporary labor in the automotive factories above the surface (Tian 2019). Automotive firms, especially the big state-owned and joint ventures oftentimes implemented labor-force dualism that divides the employees into core workers with high wage and relative secured employment on one hand, and freely disposable temporary agency workers with lower wages and inferior social benefits on the

Bibliography

- Butollo, Florian/ten Brink, Tobias (2012): Challenging the Atomization of Discontent. Patterns of Migrant-Worker Protest in China during the Series of Strikes in 2010. In: *Critical Asian Studies* 44(3), 419-440.
- Chan, Chris King-Chi/Elaine Sio-leng Hui (2014): The Development of Collective Bargaining in China. From 'Collective Bargaining by Riot' to 'Party State-Led Wage Bargaining'. In: *The China Quarterly* 217, 221-42.
- Chen, Aron (2020): Giga-Sweatshop Meets Corporate Overlords: an Exclusive Look Into How Tesla China Runs its Shanghai Gigafactory 3. In *Pingwest*. <https://en.pingwest.com/a/8154>, 12. 2020
- Cheng Evelyn (2021): China's factories automate as worker shortage looms. Retrieved from: <https://www.cnn.com/2021/04/09/chinas-factories-automate-as-worker-shortage-looms.html> on 28.07.2021
- CLB (2017): Hundreds of Volkswagen Workers in Northeast China Demand Equal Pay. *China Labour Bulletin*. Retrieved June.17, 2019 (<https://clb.org.hk/content/hundreds-volkswagen-workers-northeast-china-demand-equal-pay>)
- CLB (2018): Volkswagen workers in Changchun continue their fight for equal pay. *China Labour Bulletin*. <https://clb.org.hk/content/volkswagen-workers-changchun-continue-their-fight-equal-pay>
- Deutsche Welle (2007) <https://www.dw.com/zh/2007>
- Friedman, Eli/Ching Kwan Lee (2010): Remaking the World of Chinese Labour. A 30-Year Retrospective. In: *British Journal of Industrial Relations* 48(3), 507-33.
- Gallagher, Mary (2017): *Authoritarian Legality in China. Law, Workers, and the State*. Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/9781316018194
- Gongchao (2018): Has the Workers' Protest at FAW-VW Ended? <https://www.gongchao.org/2018/01/15/has-the-workers-protest-at-faw-vw-ended/>, 01.02.2019.
- Lüthje, Boy (2014): Labour Relations, Production Regimes and Labour Conflicts in the Chinese Automotive Industry. *International Labour Review* 153(4): 535-60.
- Lüthje, Boy, and Miao Tian (2015): China's Automotive Industry: Structural Impediments to Socio-Economic Rebalancing." *International Journal of Automotive Technology and Management*.
- Lüthje, Boy (2019): Going digital, going green: changing value chains and regimes of accumulation in the automotive industry in China. *East-West Center working papers. Innovation and economic growth series*; no. 15
- Thun, Eric (2006): *Changing Lanes in China: Foreign Direct Investment, Local Governments, and Auto Sector Development*. New York: Cambridge University Press
- Tian, Miao (2019): Legal Resistance with Collective Mobilisation – Patterns of Chinese Labour Protest in the 2010s, in *Journal für Entwicklungspolitik* 35(3):63-85, 01.2019
- WKInfo (2021): Report on Employment Regulation Compliance in Automotive Industry. Retrieved from <http://hr.wkinfo.com.cn/> on 28.07.2021
- Zhang, Lu (2008): Lean Production and Labor Controls in the Chinese Automobile Industry in an Age of Globalization. In: *International Labor and Working-Class History* 73(01), 24-44.
- Zhang, Lu (2015): *Inside China's Automobile Factories. The Politics of Labor and Worker Resistance*. New York: Cambridge University Press.

other (Zhang 2015). The agency workers normally worked on the production line together with the regular workers and conduct the production tasks the same as the regular workers. Although the practice of deploying agency workers with lower wages has been against the principle of „equal pay for equal work“ stipulated by China's labor laws, it has prevailed in the workplaces as it enables businesses to maximize labor flexibilization and reduce labor cost. The inequality between the workers in the same workplace has incited intense grievances among the temporary workers and caused various forms of resistance in factories (Zhang 2015). As the auto market and production kept growing, the temporary workers can expect a stable position and wage increase through hard work in the expanding factory systems. This hope and the fragile employment status are shattered when firms started to cut jobs or freeze recruitment in recent years. The protest of the agency workers at the factory of FAW-VW, a joint venture between VW and China First Auto Group, in Changchun during the end of 2016 and 2018 took place under this context.

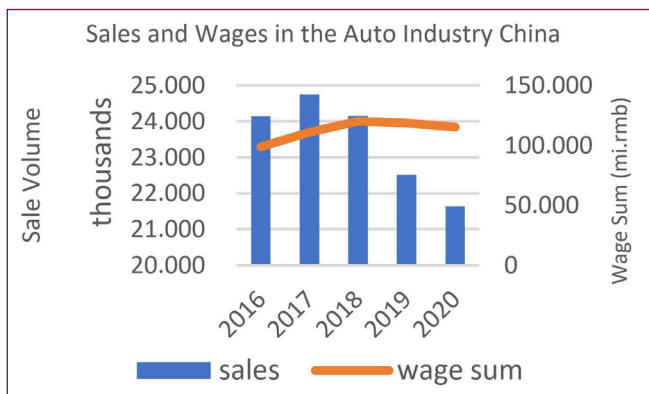
At the end of 2016, more than 1000 temporary workers at the FAW-VW assembly plant launched a protest, demanding equal pay and regular employment. The workers claimed they had worked in the company for more than ten years as dispatched workers but earned wages only half of the regular workers on the production line. Ahead of the protest, they had been facing possible dismissals regardless of their long service for the joint venture. The dispatched workers organized themselves through online communication apps and personal contacts at the shop floor and filed their cases to various labor relations management organs, such as trade unions and labor bureaus at the local and central level. They also took on public demonstrations and plead to Volkswagen's works council in Germany. Under the pressure of instability caused by the protest and public criticism in China and Germany, FAW-VW eventually responded to the workers' campaign by granting regular employment contracts to over 3000 agency workers

at its Changchun factories, while the workers' leader Fu Tianbo had been detained for more than a year on the charge of „gathering a crowd to disrupt public order“ (CLB 2017/2018; Gongchao 2018; Tian 2019). This struggle is marked as the first large-scale collective labor protest in the automotive assembly joint ventures in China in the last two decades.

Rationalization and wage squeeze in major car companies

Apart from the challenge by workers in the supplier sectors and temporary workers with marginalized status in the dual employment system, the automotive companies are facing strife from the core workforce, too. On one hand, the halt of the automobile industry's rapid growth weakened employees' structural bargaining power and companies' ability to induce labor compliance through high wages and secured jobs. On the other hand, the management has to constantly improve labor efficiency and cut production costs to address the declining profit rate. The rationalization and cost-reduction measures immediately lead to work intensification and wage reduction for the workers. Workers' dissatisfaction is reflected by a rise of labor dispute cases filed by employees in the automotive industry, especially in the assembly section, to local courts. The majority of these disputes are about payment and dismissal compensations (WKInfo 2021). In some cases, employees also carried on collective protest beyond the formal labor-disputes system. An illustrative example sparking wide public attention happened also in VW's joint venture.

In 2019, a group of employees who had resigned from the company issued two open letters on social media platforms, criticizing their employer's refusal to pay the annual bonuses of the previous and the present year at the point of their leave. They demanded the company to respond promptly to repay the wage arrears to all the resigned workers. The open letters revealed that the intensified workload and declined income had driven many production workers to quit jobs and express their dissatisfaction openly.



Source: HRD China Auto Industry 2021, compiled by the author

Automation and new production norm in EV factories

We have analyzed labor issues linked with the decline of traditional automakers due to fierce competition in an increasingly congested market. Yet, more profound changes in the labor process and labor relations may occur following further automation and digitalization, and the market transition to new energy vehicles. On the side of traditional automakers, big companies are embracing more automation and digitalization to address labor productivity. For instance, BMW's joint venture uses nearly 4,000 robots across three factories in China and plans to install more robots for the new factories (Cheng 2021). According to the previous experience in several waves of technology transformation in the global automotive industry, automation and digitalization often bring about a polarization of skills and exacerbated segmentation within the workforces. In terms of new energy car producers, industrial experts and researchers estimate manufacturing electrical cars will lead to a radical modularization and vertical disintegration, and mass production of cars will look more like that of electronic products. The automotive work may experience a „Foxconnization“, which means lower wages, extensive overtime, more fragmented tasks, and lack of

trade union presence present in big contractor firms in China (Lüthje 2019). Researchers already observed wages in the newly emerged electrical car firms, like BYD, are much lower than the traditional assembly companies (idem). Tesla, who operates the Gigafactory 3 in the suburb of Shanghai was reported as a „Giga-sweatshop“ which imposes extensive overtime and intensive work pace on assembly workers. The poor payment and workload have driven many workers who initially yearned for „high-tech“ and „smart“ work in Tesla to leave (Chen 2020).

It is unclear how these trends will affect labor struggles in the automotive industry in China. We see divergent dynamics at workplaces and the labor market. On one hand, increasing automation and deskilling can undermine the market bargaining power for a large number of low-skilled workers. On the other hand, given the stagnant wages, long working hours, and repetitive tasks, fewer young workers are willing to work on the production line. Many of them choose more flexible jobs in the flourishing platform economies. Companies are compelled to improve working conditions to attract young people into factories or adopt more flexible labor systems. Likely, the segment of the core workforce governed by the hegemonic labor regime mentioned at beginning of this article will further shrink, so will the influence of the accordant labor relation management system on the industry-wide labor relations. Sporadic collective labor activism well-known in the supply industry and export manufacturers may become more frequent in the assemblies.

Finally, the state's approach to deal with workers' self-organization and demands on the occasion of labor-capital disputes played a crucial role in shaping labor activism. In recent years, the government seems to take a more repressive manner on the organizing effort of workers and their allies. At the same time, the state is loosening some employment and wage regulations to facilitate cost reduction for employers. These moves lay more pressure on the labor side while leaving labor-capital contradiction un eased, which bring more uncertainties to the landscape of labor activism.

Der Traum des Fußgängers und die Industrie des Terrors in Mexiko

MAGDIEL SÁNCHEZ QUIROZ

MAGDIEL SÁNCHEZ QUIROZ, Philosoph, Mitglied des Netzwerks „Jóvenes ante la emergencia nacional“.
Übersetzung: MICAELA CAMPORA

Ein Auto zu besitzen ist für in Mexiko lebende Menschen aus einfachen Verhältnissen ein Symbol des sozialen Aufstiegs. Millionen Menschen streben den Besitz eines PKWs an. Menschen, die seit Ewigkeiten Fußgänger sind, arbeiten in extrem ausbeuterischen Verhältnissen, um das Dasein als Fußgänger beenden und sich ein Auto leisten zu können. Hinter ihrem Leid verbirgt sich eine der entsetzlichsten Dynamiken, die die nationale und globale Ökonomie am Laufen halten.

Diversen Studien zufolge verbringt (und verliert) ein Mensch im Durchschnitt 480 Stunden im Jahr in öffentlichen Verkehrsmitteln, um seinen Arbeitsplatz zu erreichen. 19% des Einkommens der Menschen wird für die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufgebraucht. 90% aller Frauen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, geben an, dort bereits Gewalt erlebt zu haben. Jenseits der Zahlen, die das Alltagsleben derjenigen prägen, die kein Auto besitzen, leidet der öffentliche Verkehr in Me-

xiko unter einer andauernden und geplanten Verwahrlosung, die zum Ziel hat, durch den kontinuierlichen Ausfall öffentlicher Verkehrsmittel zu rechtfertigen, dass zunehmend Zugeständnisse an Privatunternehmen gemacht werden. Auch die Zunahme von Transport-Onlineplattformen (z.B. Uber, Didi, Cabyfi) soll damit begründet werden, sowie der zunehmende private Erwerb von Autos auf Kredit (für 60% aller Autokäufe wird ein Kredit aufgenommen). Hinzu kommt die Privatisierung des breiten Eisenbahnnetzes in den 90er Jahren und seine Begrenzung auf ausschließlich Lastenfahrzeuge zum Warentransport.

Die Anzahl der Automotoren in Mexiko ist von 6 Millionen im Jahr 1980 auf mehr als 50 Millionen im Jahr 2019 gestiegen (bei einer Bevölkerung von 130 Millionen Menschen). Es fehlt an der finanziellen Förderung und Investition zur Aufrechterhaltung eines menschenwürdigen öffentlichen Nahverkehrs.

Diese Sparpolitik wird begleitet von politischen Anreizen, die den Autoverkauf fördern sollen. Steuern auf den Verkauf von PKWs werden gesenkt. Es werden Regeln geschaffen, damit nur neuste Automodelle Tag für Tag auf den Straßen fahren dürfen usw. Doch die Nachfrage nach Autos lässt sich auch mit der immer größeren Zerstörung des Landlebens erklären, mit der Verdrängung der bäuerlichen Bevölkerung aus ihren Herkunftsorten sowie mit unkontrolliertem Wachstum der Städte.

Die Landflucht ist nicht nur der profitorientierten Urbanisierung geschuldet, sondern auch dem Profit, den die Landflucht für die großen Unternehmen der Landwirtschaftsmonopole bedeutet (Avocadoproduzenten, Unternehmen, die Gemüse, Beeren und Getreide aus hybrider Zucht exportieren). Ein weiterer Grund ist, dass sich die wichtigsten Ressourcen für die großen Industrien in den Gebieten befinden, in denen vorrangig indigene Bäuer:innen leben. Mehr als die Hälfte des Nationalgebiets ist Gemeinschaftseigentum. Sich dieses anzueignen ist das große Ziel der Bergbau- und Kohlenwasserstoffindustrie. Auch das Wasser ist für die Industrie die große Beute, denn es generiert nicht nur Profit für Getränke- und Wasser-Abfüllunternehmen. Wasser ist vor allem ein notwendiges Gut für alle industriellen Prozesse, die Automotorproduktion gehört dabei zu den wichtigsten Abnehmern für Wasser. Das hat zur Folge, dass Mexiko auf dem ganzen Kontinent den zweiten Platz belegt, wenn es um die größte Belastung der Wasserressourcen und um Wasserknappheit geht. Mexiko ist auf der ganzen Welt der sechstgrößte Autoproduzent und belegt den vierten Platz auf der Weltrangliste der Auto-Importeure. In Mexiko befinden sich 43 Unternehmen der Autoindustrie. Die wichtigsten transnationalen Unternehmen in Mexiko sind das deutsche Unternehmen Volkswagen-Audi, das japanische Unternehmen Nissan und das US-amerikanische Unternehmen General Motors.

Das Extrahieren von Mineralien für diese Industrie führt dazu, dass mit mindestens 13 Mineralien, die Mexiko besitzt und die folglich für Mexiko von strategischer Bedeutung sind, auf der ganzen Welt gehandelt wird. Die Mehrheit dieser Ressourcen befindet sich auf Gebieten kommunaler landwirtschaftlicher Betriebe. Daher lassen sich bisher 58 Konflikte auf diese Industrie zurückführen. Damit ist Mexiko das Land, in dem auf dem gesamten Kontinent am meisten Konflikte mit Bezug zur Autoindustrie verzeichnet werden. Als wäre das nicht genug, generiert die Autoindustrie aufgrund ihres hohen Automatisierungsgrads keinen großen Bedarf nach Arbeitskräften, obwohl sie Mexikos makroökonomische Zahlen zum Steigen verhilft. Im Gegenteil – Kündigungen und Personalkürzung sind eine Konstante in der mexikanischen Autoindustrie.

Im Produktionsprozess belegt des Weiteren der Warentrans-

port von Automotoren einen der wichtigsten Knotenpunkte in der Verkettung der Produktion mit Nordamerika sowie mit den nordamerikanischen Seewegen und den Verbindungen nach Asien und zur Europäischen Union. Um profitable Zahlen zu garantieren, erlauben es die Gesetze in Mexiko, dass LKWs fahren, die jegliche maximalen Lastmomente überschreiten. Den LKW-Fahrer:innen werden Arbeitstage aufgebürdet, sodass sie sich gezwungen sehen, Drogen bzw. Aufputschmittel zu nehmen, um ihren Arbeitstag bewältigen zu können. 250 Verkehrsunfälle täglich lassen sich auf Ladegut zurückführen. Mexiko ist auf der ganzen Welt das siebte Land mit den meisten Autounfällen.

Im Alltag nehmen die Menschen die Verkehrsunfälle auf den Autobahnen als etwas Normales wahr, genauso wie die extrem hohen Kosten auf den Maut-Schnellstraßen, die in den 90er Jahren privatisiert wurden. Sie sind die drittteuersten auf dem Kontinent, nur in Chile und Kolumbien sind die Schnellstraßen teurer. Obwohl sie so teuer sind, bezahlen die Menschen die hohen Preise, da es im Auto wenigstens weniger wahrscheinlich ist, ausgeraubt oder Opfer der organisierten Kriminalität zu werden.

Je weiter der Markt und die Urbanisierung die Expansion der Schnellstraßen vorantreiben, desto häufiger gibt es Zusammenstöße mit den Gemeinschaften, die aus ihren Wohngebieten vertrieben werden. In letzter Zeit stechen der Protest gegen die nordwestliche Umfahrung von Puebla hervor sowie der Widerstand in Tepoztlán gegen die Autobahn, die durch einen Teil von Morelos führt, die Umfahrung von Xochicuautla im Estado de México und der Protest gegen die Erweiterung der Autobahn Palenque-San Cristóbal in Chiapas. In all diesen Fällen findet Polizeigewalt statt, um diese Projekte gegen den Widerstand durchzusetzen.

Und je weiter die „große Alternative“ der Elektroautos voranschreitet, tauchen neue Konflikte im Land auf, da sich in Mexiko eine der größten Lithiumreserven der Welt befindet.

Den einfachsten Bestrebungen der Menschen aus einfachen Verhältnissen, aus den schlechten Transportbedingungen herauszukommen, liegt der größte Terror eines der Pfeiler der globalen Ökonomie und der westlichen herrschenden Zivilisation zugrunde. Aus diesem Grunde ist es wichtig, sich praktische und effiziente Transportmöglichkeiten zu überlegen und auf dem Terrain der Träume zu streiten, um die Bestrebungen der Menschen, die zu Fuß gehen, neu zu organisieren.

Für diesen Artikel wurden offizielle Informationen des Finanzministeriums, des Nationalen Instituts für Statistik, Geographie und Informatik, der Mexikanischen Gesellschaft für die Automobilindustrie und des World Resources Institute sowie aus verschiedenen Zeitungen und Organisationen des Volkes, die ihre Gebiete verteidigen verwendet.

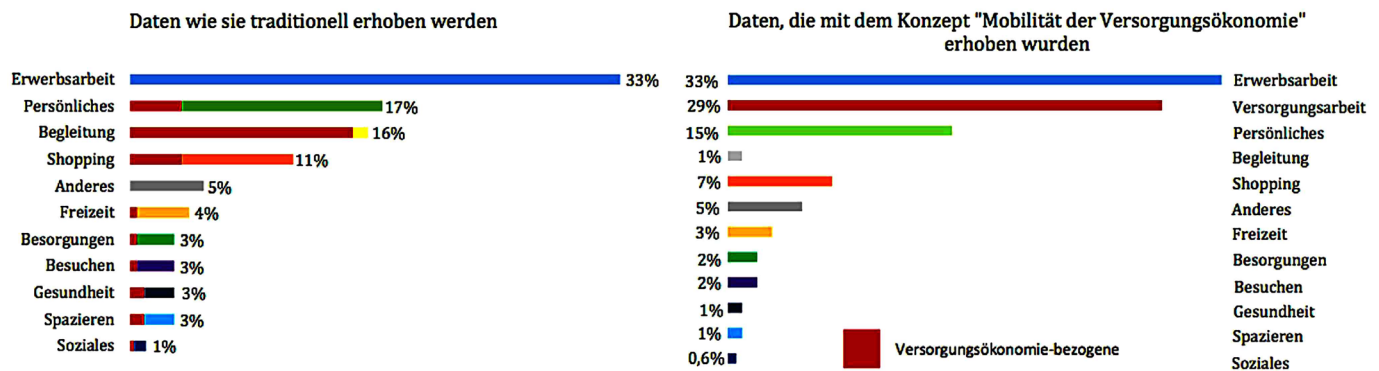
Warum sind Männer anders unterwegs als Frauen? – Wie Androzentrismus die klimarelevante Verkehrswende blockiert

Von MEIKE SPITZNER

Oftmals wird andersherum gefragt, nämlich danach, was das Besondere an der Mobilität von Frauen sei – und was demnach „zusätzlich“ berücksichtigt werden sollte in Verkehrsplanung und -politik. Ist es aber nicht eigentlich eher erstaunlich und etwas Besonderes, was sich an männlicher Mobilität beobachten lässt? Warum weist die Mehrheit der Männer seit langem und immer noch eine so große Autoaffinität auf? Warum fahren sie im Schnitt mit Pkw so viel schneller, so-

mit energieintensiver, und aggressiver als Frauen, etwa was Abstände zum vorausfahrenden Pkw oder Beschleunigungen angeht? Warum fahren sie so auffällig viel weitere Wege mit dem Pkw, obwohl doch heute klar ist, wie klimaschädigend jeder weiterer Autokilometer ist? Warum zeigen sie so aussergewöhnlich geringe Komplexität in ihrer Mobilität, sind etwa viel öfter alleine und nur zu je einem einzelnen Zweck unterwegs?

Warum haben viel mehr Männer als Frauen einen Dienstwagen – und warum nur fühlen sie sich vermittels solch eines



Gegenüberstellung: Androzentrische gegenüber einer Datenerhebung, die die gegenderte Ökonomie transparent macht. Alle Wege nach Wegezwecken, 30-45-jährige Bevölkerung, Madrid 2014 Quelle: Graphische Darstellung nach Sánchez de Madariaga/Zucchini (2019), Konzept „Mobilität der Versorgungsökonomie“ nach Spitzner/Beik (1995). Anmerkung: In der Print-Ausgabe leider nur sw, PDF (Internetfundstelle, siehe Impressum) bunt.

hochmotorisierten Transportmittels, das ihnen ein Unternehmen mit der Unterstützung öffentlicher Steuerbegünstigung (anstelle eines Einkommensaufschlags) „spendiert“, in ihrer Arbeitsleistung wertgeschätzt?

Auf diese Phänomene wird seit langem wissenschaftlich und politikberatend hingewiesen (vgl. den Überblick bei Spitzner 2005). Aber die Gründe, Strukturen und Zusammenhänge werden heute kaum mehr erforscht, zumal nicht mehr im Hinblick auf fachpolitik-praktische Handlungsbefähigung (vgl. das Review der internationalen akademischen Forschung seit 2010 von Röhr et al. 2018). Und die klima- und nachhaltigkeitsbrisanter Fragen danach tauchen in finanzierten Forschungsprogrammen und anerkannten wissenschaftlichen Fachzeitschriften so gut wie nie auf.

Warum fragt keineR nach den Gründen, Strukturen und Zusammenhängen, aus denen diese Phänomene hervorgehen? Genau diese scheinen ganz offensichtlich auch und besonders auf Seiten der Verkehrsplanung und -politik eine bedeutende Rolle zu spielen. Denn wie lässt sich rational erklären, dass die Auto-relevante Infrastruktur häufig zu Lasten aller sozial- und umweltverträglicheren Mobilitätsnetze so durchgängig und radikal bevorzugt wird – u.a. etwa bei öffentlichen Investitionen, Ausstattung mit Personal für Planung und Qualitätssicherung oder per Zuwidmung des knappen öffentlichen (Straßen-) Raums?

Warum gibt es in Deutschland ein sog. Dienstwagenprivileg und dessen dreifache steuerliche Subventionierung mit öffentlichen Geldern, wenn doch die Statistiken ausweisen, dass ausgerechnet dadurch jedes Jahr vor allem klima-, umwelt- und nachhaltigkeits-unverträglichere Neuwagen zum Autobestand hinzukommen? Auch mit der aktuellen massiven öffentlichen Finanzförderung der Elektroautomobilität wird sich daran nichts ändern, denn dann werden mit diesem Privileg faktisch vor allem energieintensive Pkw gefördert. Dabei brauchen wir doch stattdessen längst gegenläufige Politiken, nämlich solche, die die strukturelle Erzeugung von Energiebedarfen ebenso reduzieren wie die strukturelle Erzeugung von Verkehr(saufwand), ganz zu schweigen davon, dass wir die verträglich gewinnbar knappen erneuerbaren Energien für gesellschaftlich wichtigere Kontexte brauchen, etwa für Kühlung in Haushalten, Altenheimen, Krankenhäusern, Schulen etc. angesichts hierzulande kommender Hitzewellen im Zuge der Klimaanpassungspolitik.

Nun wissen wir, dass unter jüngeren Männergenerationen auch eine geringere Priorisierung von Autos und von Infrastruktur, die diese privilegiert, zu entdecken ist – jedoch: was der Grund für dieses Phänomen ist, und vor allem die Frage, wie weit dies trägt, wird nicht erforscht. Es wäre wichtig, die

Gründe, Strukturen und Zusammenhänge für diesen „kleinen Wandel“ zu wissen, um einschätzen zu können: Gibt dieses Phänomen Hoffnung und wird sich gar „das Problem einfach auswachsen“? Leider finden sich Anzeichen, dass dem nicht so ist, sondern vielmehr auch hier nur einseitige Perspektiven dieser Minderheit fortgeschrieben werden, lediglich auf „modernisiertem“ Niveau. Neue Mobilitätsangebote wie Carsharing oder Ridepooling, aber auch als „Innovationen“ neu eingeführte Mikromobilitätsangebote wie e-Scootersharing scheinen ebenfalls vornehmlich gerade „männliche“ Bedürfnisse zu befriedigen, denn sie werden ganz deutlich vor allem von Männern genutzt. Ihre Praktikabilität für normale Alltagsbewältigung ist damit infrage gestellt. Das erschließt sich auch leicht, denn z.B. Begleitung eines älteren Menschen oder von Kindern ist mit solchen Angeboten kaum möglich. In die Entwicklung innovativer Mobilitätsangebote werden vor allem Männer und Bedürfnisse, die Maskulinität zugeschrieben werden, einbezogen, und die neuen Marktsegmente erweisen sich als wiederum klar männlich dominiert. Lediglich 18,75% der Nutzenden derzeitiger Carsharing-Angebote sind Frauen (Ypma 2021).

Umgekehrt mangelt es an ökologischen Innovationen, die als genderresponsive und sozial reflektierte tatsächlich ökoeffizient sind. Beispielsweise fehlen emanzipative Suffizienzrechte der BürgerInnen auf Versorgung mit gutem Öffentlichem Verkehrsangebot und systematischer Abbau von autoverkehrsbedingten Warte- und Umweg-Widerständen, die das Zufuß-Gehen systematisch belasten. Bereits die „Women on the Move“ (Frauen in Bewegung) des Greater London Council (Rat für den Großraum London) haben, indem sie sämtliche Ampeln auf zeitliche Privilegierung der FußgängerInnen umschalten ließen, moderne Wege gewiesen, ebenso u.a. die aktuelle Verkehrspolitik der Bürgermeisterin von Paris.

Die im Mainstream politischer Debatten ausgeblendet und im Mainstream akademischer Literatur unzitieren Erkenntnisse verweisen darauf, dass die angesprochenen Gründe, Strukturen und Zusammenhänge mit Gender zusammenhängen: mit Konstruktionen von Maskulinität – und mit Androzentrismus, worunter das genderbasiert hierarchisierende Erheben dominanter Maskulinität zum Maßstab, dem alle Geschlechter und Lebenslagen sich zu unterwerfen haben, verstanden wird. Obgleich darunter fast alle leiden, auch Männer, spätestens diejenigen, die dem problematischen Maskulinitätsmodell nicht entsprechen (wollen).

Hängen die Gründe also z.B. damit zusammen, dass Männlichkeit sowohl konzeptionell als auch praktisch verbunden wird mit dem Gegenteil dessen, was beim Dienstwagen zu funktionieren scheint: mit geringerer Arbeitsleistung und

◆ Symbolische Ordnung

Zuschreibungen/Abweisungen, Über-/Minder-Bewertung, Bedeutungszuschreibungen und –positionierungen/–hierarchisierungen, Narrative

◆ Krise der Versorgungsökonomie / Sorgearbeit

politischer Stellenwert, ökonomische Bewertung, (Nicht-) Instrumentalisierung durch andere Ökonomien (Privatwirtschaft/Erwerbsökonomie, Gemeinwirtschaft), Zuschreibung, Verteilung, Zeit

◆ gender-basierte Ungleichheitsdynamiken der Erwerbsökonomie

politischer Stellenwert gegenüber Versorgungs-, Eigen-, Gemeinwesen-Ökonomie, ökonomische Bewertung, horizontale und vertikale Segregation, Einkommens-, Vermögensverhältnisse

◆ gender-basierte Fehlsteuerungen bei Öffentlichen Infrastrukturen / Ressourcen

politischer Stellenwert, Priorisierungen/Nachrangigkeiten, Bereitstellung, Ausrichtung, Akzeptabilität, Gebrauchsfähigkeit, Zugänglichkeit (access), makroökonomische Strategie

◆ Definitionsmacht-Verhältnisse durch Institutionalisierten Androzentrismus

Definitionsmacht der Institutionenebene, Institutionalisierungsgrad inhaltlich-kognitiver impliziter Genderhierarchisierungen, (Nicht-) Relativierung androzentrischer Zugänge und Kategorien in Wissenschaft, Technik und Politik

◆ Gestaltungsmacht auf Akteursebene

(Nicht-) Repräsentanz der gesellschaftlichen Gleichstellungsanliegen, (Nicht-) Berücksichtigung von Genderexpertise bei Entscheidungs-Prozessen und -Gremien in Wissenschaft, Technik und Politik

◆ Nicht-Sanktionierung von Grenzverletzungspotenzialen / Mangel an Selbstbestimmung

gesellschaftliche Organisation von Sexualität, Gesundheit und Körperlichkeit, (Nicht-) Inklusive Bedingungen, Privatsphäre (intimacy), (Un-) Freiheit von struktureller maskuliner Gewalt

Betreffend „Methode zur systematischen Betrachtung der genderbedingten Klimaprobleme der Verkehrspolitik“. Konnte so auch bereits bei der UN diskutiert werden, ebenso im UBA, beim BUND u.a.

Quelle: Spitzner, Meike (2021): Transformative Klimapolitik: Genderwirkungsprüfung und emanzipative Suffizienz-Rechte. In: Forum Wissenschaft 3/2020 „Science and future. Debatten um Klimakrise und Wissenschaft“, S. 17-21. <https://www.bdwi.de/forum/archiv/archiv/10876264.html> und https://www2.bdwi.de/uploads/spitzner_gia_abb.pptx

geringerer Wertschätzung von Arbeitsleistung? Statistisch konstatierbar ist für die Mikroebene individuellen Handelns unter den gegebenen Bedingungen bis heute – etwas weniger, aber doch immer noch überwiegend auch in den jüngeren Männergenerationen – eine maskulin genderspezifische Abstinenz und Abdelegation von unbezahlter und unspektakulärer alltäglicher Versorgungsarbeit für die PartnerIn und Dritte (Ältere, Kinder, Kranke u.a.) in eigenem oder anderem Haushalt. Die Bundesregierung benennt dies als ein erhebliches Gender Care Gap. Die Bedingungen, die dieses begünstigen, liegen auf der Makroebene struktureller Bedingungen und deren politischer Gestaltung.

Es ist eine bemerkenswert besondere „Rationalität“ und eine genderbedingt spezifische Vorstellung von Realitäten, wenn unter dem (Mobilitäts-)Aspekt „Arbeit“ die unverzichtbare alltägliche Versorgungsarbeit für sich selbst, die PartnerIn oder Dritte im Haushalt „vergessen“ wird. Trotz über 30 Jahren Kritik aus der nichtandrozentrischen Verkehrsforschung und der feministischen verkehrspolitischen Bewegung wird bis heute die versorgungsökonomische Mobilität kategorisch unkenntlich gemacht in ihrem Umfang, ihrer Behinderung und Verkehrsintensivierung, indem ausgerechnet sie auf zahlreiche und irreführende androzentrisch gebildete Wegezweck-Kategorien aufgesplittet und subsumiert, systematisch untergeordnet und unsichtbar gemacht wird (siehe Abbildung).

Die gesamte Versorgungsökonomie, dieses unbezahlte und aus Maskulinität externalisierte Wirtschaften, auf das jede Gesellschaft basal angewiesen ist, scheint ökonomisch und verkehrssystemisch nicht zu zählen. Die ökonomisch-soziale-ökologische Krise der Versorgungsökonomie wird (infrastruktur-) politisch nicht angegangen (vgl. Spitzner 2021). Aber auch andere genderbedingte Klimaprobleme der Verkehrspolitik werden systematisch ausgeblendet. Anders als

beispielsweise in der politischen Diskussion der 1970er Jahre zum Frauennachttaxi wird heute strukturelle maskuline Gewalt im öffentlichen Raum hierzulande – immerhin ein häufiger und rationaler Grund, trotz ökologischen Bewusstseins nicht auf's Auto zu verzichten – verkehrspolitisch dethematisiert.

Kurz: Androzentrische Denkweisen in Politik, Forschung, Technik und Wirtschaft, die problematische Maskulinität verabsolutieren, produzieren nicht nur Ungleichheit und ungleiche Mobilitätschancen, sondern schädigen zugleich die Umwelt und das Klima – darin liegt die Brisanz.

Zitierte Literatur:

- Röhr, Ulrike; Alber, Gotelind & Göldner, Lisa (2018): Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Forschungsreview, Analyse internationaler Vereinbarungen, Portfolioanalyse. UBA-Texte 23/2018. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-03-15_texte_23-2018_gender-klima.pdf.
- Spitzner, Meike (2005): Netzgebundene Infrastrukturen unter Veränderungsdruck - Gender-Analyse am Beispiel ÖPNV. Net-WORKS-Papers Nr. 13. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). ISBN 3-88118-384-1. <https://repository.difu.de/jspui/bitstream/difu/135063/1/DF9369.pdf> sowie <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=2P7Q8H3I>.
- Spitzner, Meike (2021): Für emanzipative Suffizienz-Perspektiven. Green New Deal statt nachhaltiger Bewältigung der Versorgungsökonomie-Krise und Verkehrsvermeidung? In: Prokla 202 (51. Jg., Heft 1, März 2021): 95-114. <https://www.prokla.de/index.php/PROKLA/issue/view/206>.
- Ypma, Lieke (2021): Female Mobility. Köln. <https://www.womenmobility.org/femalemobility>.

Mobilitätswende statt Antriebswende!

VON MERLE GRONEWEG

„Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“ Diese alte Weisheit aus mobilitätspolitischen Debatten fand sich am ersten Juniwochenende auf einem großen Banner wieder, den Aktivist*innen an einer Baustelle der A100 in Berlin aufgehängt hatten. Mehr als 70 weitere Aktionen – von Fahrrademos, Infoständen und Transpi-Aktionen hin zu Baustellenblockaden und Parkplatzbesetzungen – haben an dem ersten heißen Sommerwochenende gezeigt, wie vielfältig und breit der Protest für eine soziale und klimagerechte Mobilitätswende ist. Bereits im vergangenen Jahr zeichnete sich ab, dass die Mobilitätswende zu einem neuen Schwerpunkt der Klimagerechtigkeitsbewegung avanciert. Unter dem Motto „Wald statt Asphalt“ sorgten die Besetzungen im hessischen Dannenröder Wald, die sich gegen dessen Rodung für die A49 richteten, für die symbolische Zuspitzung des Konflikts: Für wen wird in wessen Namen welche Infrastruktur ausgebaut? Wer profitiert von welcher Form der Mobilität? Während inzwischen fast 50 selbstorganisierte Radentscheide in ganz Deutschland für eine bessere Fahrradinfrastruktur kämpfen, nehmen sich auch Umweltverbände des Themas wieder intensiver an.

Die neue Schwerpunktsetzung ist berechtigt: In Deutschland ist der Verkehrssektor nach der Energiewirtschaft und der Industrie der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen. Doch im Gegensatz zu den anderen beiden Sektoren ist es nicht gelungen, die Emissionen gegenüber dem Referenzjahr 1990 zu senken. Die Gründe dafür sind schnell genannt: Laut Kraftfahrtbundesamt sind derzeit mehr als 48 Millionen Autos in Deutschland zugelassen. Die Zahl der Autos steigt Jahr für Jahr, dasselbe gilt für die Zahl der mit ihnen gefahrenen Kilometer. Und die Autos werden immer größer: Mit 21,3 Prozent machen die ressourcenintensiven SUV mehr als ein Fünftel aller in Deutschland neu zugelassenen Pkw aus. Beworben werden diese teuren, spritschluckenden Geländewagen mit Fahrten entlang am Meer oder durch Berglandschaften. Am Steuer sitzt ein weißer Mann mit Bart und Armbanduhr, daneben eine weiße Frau, Mitte dreißig, mitten im Leben. Der Besitz einer Blechkiste auf vier Rädern bleibt für viele Menschen ein Statussymbol, insbesondere für Männer: Es geht um Technik und Tempo ebenso wie um die Zurschaustellung des eigenen Einkommens. Das hat Tradition: Das Auto war gleichzeitig Symbol für das fordistische Arbeitsregime – Stichwort kleinteilige Produktion am Lieferband – als auch für den neuen Wohlstand der entstehenden Mittelklasse. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die städtische Infrastruktur – häufig orientiert am Vorbild US-amerikanischer Städte mit ihren suburbs, in denen die weiße Mittelklasse lebte – auf das Auto ausgerichtet. Der erwerbstätige Mann fährt rein und wieder raus, die Frau ist mit den Kindern daheim. Heute ist das anders und ähnlich zugleich. Frauen üben nun nicht nur unbezahlte Sorgetätigkeiten aus, sondern verkaufen ihre Arbeitskraft auch auf dem Markt – und erhalten einen Lohn, der zwar immer noch geringer ist als der von Männern, aber trotzdem ausgegeben werden kann. Zum Beispiel für ein Auto, um damit zur Arbeit zu fahren, die Kinder herumzutschieren und den Einkauf zu erledigen.

Für einige ist der eigene Wagen somit schlicht eine Notwendigkeit, um den Alltag zu meistern. Doch ob mensch sich überhaupt ein Auto leisten kann, ist eine Frage des Einkommens. Wer über nicht so viel Geld verfügt, ist auf Fuß- und Radwege, Busse und Bahnen angewiesen. Und damit auf eine Infrastruktur, die sowohl in Bezug auf den ihr zugestanden Platz im öffentlichen Raum (Stichwort „Flächengerechtigkeit“) als auch in Bezug auf die ihr zugestandene finanzielle Förderung stark benachteiligt ist. So sieht der Bundesverkehrswegeplan 20 Milliarden Euro mehr für den Ausbau des Straßennetzes vor als für das völlig vernachlässigte Schienennetz. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist staatlich unterfinanziert. Im ländlichen Raum sind Busse und Bahnen häufig gar nicht vorhanden; in Städten sind sie zu voll und zu spät und für viele Menschen trotzdem zu teuer.

Sozial ungerecht ist auch das Dienstwagenprivileg. Je höher das Gehalt, desto häufiger bekommt jemand einen Dienstwagen (inklusive Tankkarte) – und desto größer ist dieser. Je teurer das Auto, desto mehr Betriebskosten – einschließlich Versicherung, Reparaturen und Spritverbrauch – können die Firmen von der Steuer absetzen. Dadurch entgehen dem Fiskus jährlich ca. 3 Milliarden Euro. Zugleich haben Unternehmen mit der Wahl ihrer Dienstwagenmodelle einen entscheidenden Einfluss auf die Pkw-Flotte auf deutschen Straßen. Mehr als 60 Prozent aller Neuzulassungen sind gewerblich, wovon wiederum ein großer Teil aus dem oberen Segment stammt. Doch die meisten Unternehmen leasen ihre Autos nur für zwei oder drei Jahre, bevor sie auf dem Gebrauchtmärkte landen. So prägen die Autofлотten der Unternehmen maßgeblich den Fahrzeugbestand und damit auch deren Energieverbrauch in Deutschland. Das Dienstwagenprivileg ist nur ein Beispiel für zahlreiche steuerliche Anreize, die so gestaltet sind, dass sie das Kaufen und Fahren von Autos anstelle der Alternativen fördern.

Ein anderes Beispiel ist die so genannte „Pendlerpauschale“, die die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort steuerlich absetzbar machen lässt und damit zur Zersiedelung beiträgt. Zwar gilt diese Pauschale für alle Verkehrsmittel, doch in der Mehrheit der Fälle fällt die Wahl auf das Auto – eine ökologische Priorisierung der Verkehrsmittel ist nicht vorgesehen. Zudem ist die Pauschale sozial ungerecht: Denn wer aufgrund seines niedrigen Einkommens keine oder nur wenig Steuern

MERLE GRONEWEG ist freie Referentin für Rohstoff-, Mobilitäts- und Handelspolitik. Zu ihren Publikationen gehört unter anderem die von Brot für die Welt, Misereor und PowerShift herausgegebene Studie „Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit“. Sie beschäftigt sich intensiv mit dem Rohstoffverbrauch und seinen Folgen durch die Automobilindustrie.



**Weniger Autos,
mehr globale
Gerechtigkeit**

Diesel, Benzin, Elektro:
Die Antriebstechnik
allein macht noch keine
Verkehrswende

Brot
für die Welt

MISEREO
DIE HR HILFswerk

PowerShift

<https://www.misereor.de/fileadmin/publikationen/Studie-Weniger-Autos-mehr-globale-Gerechtigkeit.pdf>

zahlt, kann die Pauschale nicht steuerlich geltend machen. Global betrachtet wie auch innerhalb von Städten leiden vor allem jene Menschen unter den Folgen fossiler Produktion und Mobilität, die am wenigsten dazu beitragen. Laut Umweltbundesamt leidet mehr als die Hälfte der Bevölkerung in Deutschland unter Straßenverkehrslärm. Doch Lärm und Luftverschmutzung betreffen vor allem jene Menschen, die an großen, dicht befahrenen Straßen wohnen. Und das sind überwiegend ärmere Menschen, darunter viele Migrant*innen und Menschen of Color. Als Aktivist*innen von Black Lives Matter UK im September 2016 den Londoner Flughafen blockierten, machten sie auf die Verschränkung von Rassismus und Klimakatastrophe aufmerksam: „Umwelttrassismus bedeutet, dass Schwarze Menschen in Großbritannien mit 28% höherer Wahrscheinlichkeit der Luftverschmutzung ausgesetzt sind als weiße Menschen“, schrieben sie auf ihrem Twitter-Account. „Bis 2050 wird es 200 Millionen Klimageflüchtete geben. Schwarze Menschen sind nicht die ersten, die fliegen, sondern die ersten, die in dieser rassistischen Klimakrise sterben.“ Sieben der zehn Staaten, die am meisten unter den Folgen der Klimakatastrophe leiden, befinden sich auf dem afrikanischen Kontinent, so die Aktivist*innen. Eine andere Zahl, zum Kontrast: Allein der deutsche Autokonzern VW verursacht mit seinen Fahrzeug- und LKW-Marken zwei Prozent aller globalen CO₂-Emissionen.

Doch aus dekolonialer Klimagerechtigkeitsperspektive sind neben CO₂-Emissionen noch viele weitere Aspekte relevant. Denn die kapitalistische Produktionsweise basiert nicht nur auf der Verbrennung von Erdöl, sondern auch auf dem Abbau und der Weiterverarbeitung von vielen weiteren Rohstoffen. Der Industriestaat Deutschland ist der fünfgrößte Verbraucher von Metallen weltweit – und die meisten dieser Metalle, die ausnahmslos importiert werden, geht direkt zu den Autounternehmen oder ihren Zulieferern. In jedem Pkw stecken zum Beispiel rund 700 Kilogramm Aluminium und Stahl. Die dafür notwendigen Erze Eisen und Bauxit werden nach Deutschland vor allem aus Brasilien und Guinea importiert. Ihr Abbau geht mit gravierenden Menschenrechtsverletzungen und Umweltverschmutzung einher. 2019 tötete im brasilianischen Brumadinho ein Dammbrech von einer Eisenerzmine mehr als 250 Menschen; das Ökosystem ist nachhaltig beschädigt. Im guineischen Hamdallaye wurden vor kurzem für den Ausbau einer Bauxitmine mehr als 500 Menschen zwangsweise umgesiedelt, ihre Äcker vernichtet und ihr Anschluss an das lokale Straßen- und Wassernetz gekappt.

Das sind nur zwei von zahlreichen Katastrophen, die sich regelmäßig ereignen. Mehr als ein Drittel aller Menschenrechtsverletzungen in der Wirtschaft finden im Rohstoffsektor statt. Ausgerechnet die Elektromobilität hat diesem Thema zu mehr Aufmerksamkeit verholfen, da immer wieder über den hohen Bedarf an Lithium und Kobalt für die Akkus von E-Autos berichtet wird. Auch der Abbau dieser Rohstoffe in Argentinien, Bolivien und Chile oder der Demokratischen Republik Kongo und Sambia geht mit zahlreichen Konflikten einher – es geht um die Zerstörung von Lebensgrundlagen für Profite, die andernorts angehäuft werden. Denn die lukrative Wertschöpfung, die in der Weiterverarbeitung der Metalle sowie der Akku- und schließlich Autoproduktion liegt, findet in Asien, Europa und Nordamerika statt.

Dort ist das E-Auto das perfekte Symbol für die grüne Ökonomie: Sie verspricht, dass ein „Weiter-So“ möglich ist. Dass wirtschaftliches Wachstum auch innerhalb der planetaren Grenzen geschehen kann und sich die Produktions- und Lebensweisen kaum verändern müssen. Doch das ist ein Irr-

tum. Stattdessen gilt es, die Diskussion um das E-Auto als Einfallstor zu nutzen – und die Rohstoff-, Energie- und Mobilitätswende zusammen zu denken. Selbstbewusst müssen die rhetorischen Schlagworte der liberalen Auto-Verteidiger angeeignet werden, die stets vor „Verzicht“ und „Verboten“ warnen: Aktuell schon verzichten viele Menschen gezwungenermaßen auf saubere Luft, geschützte Radwege und einen gut ausgebauten, kostenfreien ÖPNV, der als selbstverständlicher Teil der Daseinsvorsorge begriffen wird. Die Alternativen jenseits des Pkws im Privatbesitz müssen im Zentrum einer Wende stehen, die keinen Wandel der Antriebe, sondern einen Wandel der Mobilität verspricht. Statt nun in den Ausbau von Ladeinfrastruktur für E-Autos zu investieren und damit neue Pfadabhängigkeiten zu schaffen, sollten wir lieber von einem anderen Leben träumen – und es uns erkämpfen.

Ein Leben, in dem regionale Wirtschaftskreisläufe die Notwendigkeit von weiten Warentransporten verringert haben. Der verbleibende Güterverkehr wurde von der Straße auf die Schiene verlagert. Sowie so fahren nun viel mehr Menschen Bahn, und das sowohl innerhalb als auch zwischen den Städten. Dafür mussten zahlreiche Gleise, Lokomotiven und Waggons gebaut werden – in dieser Industrie sind unzählige neue Arbeitsplätze entstanden, ebenso wie in den Betrieben des öffentlichen Personennahverkehrs. Diese sind natürlich gut bezahlt, weil die Streiks im Rahmen der aktuellen Tarifverhandlungen erfolgreich waren. Neben Fridays for Future haben sich auch zahlreiche andere Bevölkerungsgruppen solidarisiert, und wieder hat sich gezeigt: Klima- und Klassenkampf ist kein Widerspruch. So hat sich auch die in der Autoindustrie gut organisierte Gewerkschaft IG Metall mit ihrer Forderung nach einer Arbeitszeitverkürzung durchgesetzt. Nachdem ursprünglich die 30-Stunden-Woche anvisiert wurde, haben sie – inspiriert von der Marxistin Frigga Haug – schließlich doch 20 Stunden bei vollem Lohnausgleich erkämpft. So bleibt endlich genügend Zeit für Care-Arbeit, Muße und Politik. In den demokratisch geführten Betrieben bauen die Genoss*innen nun kleine, elektrisch betriebene Autos, die von vornherein so gebaut sind, dass man die darin verwendeten Rohstoffe gut recyceln kann. Diese werden nur von Unternehmen bezogen, die beim Abbau hohe ökologische und soziale Standards einhalten. Ein paar Autos braucht es nämlich noch, vor allem in ländlichen Regionen. Aber auch dort können Menschen, die in autofreien Siedlungen wohnen, auf einen gemeinsamen Fuhrpark zurückgreifen und je nach Anlass mal einen großen, mal einen kleineren Wagen ausleihen.

In Städten ist das Auto im Privatbesitz zu einer echten Seltenheit geworden. Nachdem sich eine Zeit lang das 365€-Ticket als Übergangslösung etabliert hatte, ist der ÖPNV inzwischen kostenlos für alle – denn Mobilität wird endlich als Teil der sozialen Daseinsvorsorge begriffen. Selbstverständlich gibt es an allen Bahnhöfen und S-Bahnstationen nun mehrere Fahrstühle. Busse und Bahnen sind barrierefrei. Das gilt auch für Gehwege: Dank abgesenkter Bordsteinkanten werden Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen nicht mehr behindert. Muss doch einmal eine Straße mit Autoverkehr überquert werden, geht das nun etwas entspannter: Die Ampelphasen haben sich verlängert, so dass alle Menschen in Ruhe rüber können. Und apropos Ruhe – deutlich entspannt hat sich auch das städtische Fahrradfahren, seitdem es mehrspurige Radwege gibt. Nun können alle in ihrem Tempo fahren, mit oder ohne Kinder, mit oder ohne Lastenrad, mit oder ohne Eile. Ach, welche Eile? Die Vögel singen, die Luft ist sauber, der Kapitalismus abgeschafft.

Dieser Beitrag basiert auf zwei Artikeln, die im Missy Magazin (November 2020) sowie bei OXI (Juli 2021) erschienen sind. Merle Groneweg ist freie Referentin für Rohstoff-, Mobilitäts- und Handelspolitik.