



Hamburg, 13.11.04

BUND

Verkehr macht klima

# Kapitalismus und Transport

- Das Prinzip der Beschleunigung in der Zeit
- Das Prinzip der Expansion im Raum
- Das Prinzip der Entgrenzung durch Deregulierung und Liberalisierung
- Die Entwicklung der Techniken und Organisationsformen zur Realisierung der Prinzipien

# Die Bedeutung der fossilen Energieträger für die Entstehung der modernen Weltwirtschaft

- Kohle und später Öl ersetzen die **biotischen Energien**
- Die zentrale Bedeutung der Dampfkraft für terrestrische und maritime Transporte,
- Erleichterung und Verbilligung des Transports und daher die „Demokratisierung“ des Reisens bis zur Entstehung des **Massentourismus**
- Die Herausbildung der Knotenpunkte der globalen Verkehrswirtschaft, der **großen Städte**
- Industrialisierung, Transport, Kommunikation und **Urbanisierung** gehen Hand in Hand
- Die **Vorteile Europas**:
  - Verfügung über reiche Kohle-Vorräte und Eisenerz
  - Ein dichtes Eisenbahnsystem vernetzt die Wirtschaft zu einer „nationalen Ökonomie“
  - Wissenschaft und Technik sind hoch entwickelt
- Andere Weltregionen werden im **Kolonialsystem** ausgebeutet, zum Vorteil der europäischen Nationen
- Die fossilen Energieträger werden mit dem Industrie-, Transport- und Kommunikationssystem zur **politischen Machtressource** derjenigen, die über die fossilen Ressourcen und die Wandlungssysteme verfügen
- Der Bezug zu den Kategorien: Macht und Markt, Politik und Ökonomie

# Transport und Kommunikation

- Die Verbesserungen im Schiffsbau, der Kompaß, die Nautik, die Wikinger und die Kreuzfahrer
- Die revolutionäre Rolle der Erfindung der Druckkunst: „Gutenberg-Galaxis“
- Die Revolutionierung von Transport und Kommunikation nach der industriellen Revolution
- Die Veränderung des Weltbildes durch Beschleunigung und Expansion
- Das Netz der Eisenbahnlinien im terrestrischen Transport
  - Dagegen: die Stichbahnen zu Seehäfen in den Kolonien
- Die Dampfschiffahrt, der Bau von Suez-Kanal 1869 und Panama-Kanal 1914
  - Nun kann die Erde auf der nördlichen Hemisphäre umrundet werden „durch die Breitengrade der Macht“, ohne um das Kap der Guten Hoffnung oder durch die Magellan-Straße im Süden der Erde fahren zu müssen
- Die Erleichterung der **Emigration**; von 1850 bis 1920 sind 40 Mio Europäer nach Übersee ausgewandert: Auch eine Lösung der aufkommenden „Arbeiterfrage“
- Die Zunahme internationaler Kapitalanlagen
  - Nach Woodruff, in: Cipolla/ Borchardt 1985: 435 483
    - Und andere Quellen

# Das liberale Credo: Freihandel

- Freihandel steigert den „Wohlstand der Nationen“
- Das ist gut für Konsumenten, sofern sie über Kaufkraft verfügen
- Das ist schlecht für Produzenten, da sie infolge der Produktivitätssteigerungen freigesetzt werden: Es entsteht die „redundant population“ (Ricardo)
- Die „Weltüberflüssigen“ verfügen nicht über die Kaufkraft, also haben sie wenig vom steigenden Wohlstand

# Globalisierung bei Karstadt, Altstadt Spandau, 10.5.04



Neuseeländischer, Spanischer, Bayerischer, Mexikanischer, Ägäischer, Französischer Honig ©mar Altwater

# Expansion in alle Räume: Globalisierung

- Globalisierung ist vor allem Globalisierung von Standards, die zur „benchmark“ werden
- Sprache
- Recht
- Technische und soziale Normen
- Konsummuster, Lebensstile
- Produktionstechniken und Arbeitsweisen
- Geschmack und Design



# Globalisierung ist extrem transportintensiv: Individualisierung

- Die Globalisierung von Märkten, auf denen Individuen agieren: Die Tendenz der Individualisierung
- Folgen sind
- Individuelle Lebensstile, „fast life“
- Hohe individuelle Mobilität, daher strukturelle Bevorzugung des Individualverkehrs vor dem Kollektivverkehr
- Die Individualisierung von Zeitmustern im Raum zwischen Arbeit, Freizeit, Wohnen, Einkaufen, Urlaub, Erziehung und die versuchte Lösung der Zeitkonflikte durch Beschleunigung des Transports



# Die Globalisierung ist höchst transportintensiv: Konkurrenz und Wettbewerbsfähigkeit

- Zwang zur Senkung der Kosten: Die Standortsuche gemäß Kostenkalkülen
- Die Zergliederung des Produktionsprozesses durch Transporte zwischen den Abschnitten (Der berühmte Yogurtbecher, die Nordseekrabben, Die Autoteile)
  - DIW (11.11.04): „Zunehmende Arbeitsteilung dämpft Wertschöpfungsentwicklung im verarbeitenden Gewerbe“ infolge von transportintensiven (z.T. importierten) Vorleistungen
  - Zuwachs der Produktion 1995/2000: 22%, Zuwachs der Bruttowertschöpfung 3,5%; Zuwachs Vorleistungen aus dem Inland 9,4%, aus dem Ausland 9,1%
  - Globalisierung als Entwicklung von Warenketten
- Die Konkurrenz auf Finanzmärkten, die Steigerung der Zinsen und der Zwang zur Senkung der Lagerkosten: Just-in-time ist die Externalisierung von Zinskosten durch Verlagerung der Lagerhaltung auf die Strasse

# Globalisierung, Liberalisierung, Privatisierung



- Alle Welt wird zu einem Feld der Kapitalanlage nach der Liberalisierung der Finanzmärkte
- Öffentliche Güter geraten unter Privatisierungsdruck, auch die Verkehrsträger
- Der wird verstärkt durch die Fiskalkrise der Staaten

# Für das Klima eine Katastrophe...

- Individualverkehre nehmen zu
- Die Produktionsketten werden immer weiter globalisiert
- Öffentliche Verkehrssysteme brechen zusammen; anstelle von Bahnlinien werden Straßen gebaut
- Der Verkehrssektor bleibt daher bis auf weiteres der größte Emittent von Treibhausgasen

# Was tun?

- Den Verkehrssektor allein kann man nicht reformieren. Es geht auch um Produktions- und Konsummuster
- Übergang von den fossilen zu erneuerbaren Energien
- Verteuerung der „Vernichtung des Raums durch die Zeit“ (Marx) durch Erhöhung des Ölpreises
- Erziehung zu alternativen Zeit- und Raumregimen: Regionalisierung, Nähe, Entschleunigung
- Die Erziehung würde aber scheitern, wenn sie nur individuell erfolgte: Es handelt sich um ein gesellschaftliches Projekt