

**ZUR  
IMPERIALEN  
DIMENSION**

---

**DES  
AUTOMOBILEN  
KAPITALISMUS**

---

**ANTIFA AK KÖLN**

2. Auflage August 2023

Vi.S.d.P.:

Antifa AK  
c/o AStA Uni Köln  
Universitätstr. 16  
50937 Köln



I	über rohstoffe, arbeit und märkte des automobilen kapitalismus	5
II	der neue alte goldtausch - extraktivismus als grundlage kapitalistischer Wirtschaft	8
III	it's not globalization, it's the world market, stupid! - globale arbeitsteilung im kapitalismus	12
IV	that's my surplus value, i don't know you! - absatzmärkte und ökonomische überschüsse	18
V	fight the system from below - über kämpfe und mögliche siege gegen den imperialen automobilen kapitalismus	24

# über rohstoffe, arbeit und märkte des automobilen kapitalismus

Der enorme Aufstieg der Partei „Die Grünen“ in den letzten Jahren ist ein Gradmesser für eine ideologische Verschiebung im Bürgertum der kapitalistischen Zentren: Diese moralische Avantgarde bezieht ihre eigene Überlegenheit aus Konsumententscheidungen, die sich außer ihnen kaum jemand leisten kann. Der Ruf nach dem Verbot von Billigfleisch und Airlines mit Dumping-Preisen sind klassenmäßig nichts anderes als der Aufstand aus der KaDeWe-Feinkostabteilung gegen die vermeintliche Verallgemeinerung ihrer Konsumprivilegien. Diese Forderung nach dem „Sich-an-die-eigene-Nase-fassen“ und dem achtsamen Konsum ist zynisch gegenüber Menschen, die sich in Zeiten von explodierenden Miet- und Nebenkosten oder Lebensmittelpreisen nur mit Ach und Krach über Wasser halten können. Und in Bezug auf den ökologischen Wandel der Gesellschaft sind sich die Grünen mit ihren Koalitionskolleg\*innen von der FDP relativ einig. Für die Mobilität heißt das vor allem eines: Den massiven Ausbau von E-Mobilität in der Automobilindustrie als Antwort auf die Krise fossiler Brennstoffe.

Denn eines ist klar: die Logistik der Ware Arbeitskraft, also des Menschen, käme in der Realität unserer Zeit ohne Automobilität nicht aus. Diesen Ruf hat das deutsche Automobil-Kapital längst vernommen und die Ärmel hochgekrepelt. Bereits vor einigen Jahren traf sich der Grünen-Chef und heutige Wirtschaftsminister Robert Habeck mit dem Volkswagen-CEO, um bei einem Cappuccino den Umbau der deutschen Autoindustrie zu besprechen. Das Thema, das in solchen Gesprächen in der Regel durch Abwesenheit glänzt, ist die Frage, woher die Rohstoffe kommen, die für den Bau von scheinbar saubereren E-Autos und ihren Batterien nötig sind und unter welchen Bedingungen sie abgebaut werden. Im folgenden Beitrag soll es genau darum gehen: Um Extraktivismus und Rohstoffe, globale Arbeitsteilung, Absatzmärkte und die Frage, wer die Zeche der vermeintlich ökologischen Wende der Autoindustrie zu bezahlen hat.





# der neue alte goldrausch - extraktivismus als grundlage kapitalistischer wirtschaft

„We will coup whoever we want! Deal with it.“ - Elon Musk

Als sich in Bolivien 2019 die christlich-fundamentalistische Añez-Regierung verfassungswidrig an die Macht putschte, scherzte Elon Musk sarkastisch auf Twitter darüber, dass die Weltpolitik so oder so personell und inhaltlich nach seiner Pfeife tanze. Das Länderdreieck Chile-Argentinien-Bolivien verfügt über mehr als 50% des bekannten Lithiums - eine Kernkomponente für den Batteriebau - und ist somit von großem Interesse für die autoindustrielle Verschiebung hin zur E-Mobilität. Eine Kooperation zwischen dem bolivianischen Staat und der deutschen Firma ACI Systems Alemania (ACISA) versprach, den riesigen Salzsee von Uyuni für die Autoindustrie zu erschließen. Der ACISA-Geschäftsführer, mit dem passenden Namen Wolfgang Schmutz, hat zwar keine Erfahrungen aber, er „kennt Bolivien“ und dieses imperiale Wissen soll wohl erstmal ausreichen, um die Sorgen der Bolivianer\*innen zu beruhigen. Der bei der Vertragsunterzeichnung anwesende damalige Bundeswirtschaftsminister Altmeier jubelte: „Wenn solche Aufträge an deutsche Unternehmen gehen, ist das immer für den Umweltschutz gut.“ Wenig überraschend versteckt sich hinter dieser „Sorge“ um die Natur, vor allem die Befürchtung, die chinesische Konkurrenz könnte sich die für den Bau von Elektroautos nötigen Ressourcen schnell unter den Nagel reißen.

Das Projekt ist inzwischen zwar nach Druck der rechten Oppositionsparteien, auf die bolivianische Regierung gescheitert, wir wollen aber im Folgenden einen kleinen Blick darauf werfen, wie gut sich deutsche Kapitalinteressen tatsächlich mit der Schonung natürlicher Ressourcen vertragen.

Dafür ist zunächst wichtig, ein paar Grundlagen über Lithium zu verstehen. Anders als viele andere Minerale liegen 70-80% des weltweiten Lithiumvorkommens gelöst Salzwasserseen und den mit ihnen verbundenen Grundwasservorkommen vor. Dieses Wasser - die sogenannte Salzseesole - wird

zur Gewinnung des Lithiums in große, künstlich angelegte, flache Becken an der Oberfläche gepumpt wo es verdunsten kann. Übrig bleibt eine Pampe, die mit Natronlauge chemisch behandelt wird. Umliegende indigene Hirten beklagen sich über den, durch diesen Prozess, verursachten Fall des Grundwasserpegels und den entstehenden giftigen Feinstaub, der Menschen und Nutztiere krank macht.

Die bolivianische Regierung unter Evo Morales und seiner sozialistischen MAS-Partei versuchte immerhin das klassische Ausbeutungsschema von Rohstoffexporten zu unterbrechen - unter der vorherigen Regierungen hätte es wohl einfach die direkte Kontrolle durch ausländische Konzerne gegeben. Der Versuch, das Wissen über die Gewinnung von Lithium in die Hände des Staates zu transferieren und die weiterverarbeitende Industrie im gleichen Land anzusiedeln, unterscheidet die Morales Regierung von Ländern, welche ausländischen Konzernen freiere Hand gelassen haben.

Morales Traum von Bolivien als Produktionsstandort von Batterien und anderen Komponenten wird jedoch fürs Erste unerfüllt bleiben. Denn die extraktivistische Logik, das heißt der Zwang zur Verschiffung von immer größeren Rohstoffmengen unter erheblicher Ausbeutung von Mensch und Natur für die Weiterverarbeitung in den kapitalistischen Zentren, weiß die ganze Macht des Kapitals hinter sich. Die Hightech Industrie, die das Lithium zu Batterien und anderen Gebrauchsgütern verarbeitet, sitzt eben nicht in den Ländern, welche die Rohstoffe liefern.

Das Wissen über ihre Verarbeitung wird mit Patenten und Lizenzen unter Verschluss gehalten und deren Einhaltung wiederum von der Welthandelsorganisation mit der Drohung vom Ausschluss aus dem Weltmarkt sichergestellt. Damit das so bleibt, wird notfalls auch geputscht, nicht immer auf Veranlassung, aber mindestens mit Duldung, in der Regel auch politischer und militärischer Unterstützung von westlichen Industriestaaten.

Vor diesem Hintergrund ist auch Musks Troll-Kommentar zu verstehen, das „we“ steht nicht für Tesla, sondern den ideellen Gesamtkapitalisten der USA: Denn alle kapitalistischen Staaten bemühen sich mit sämtlichen verfügbaren Mitteln optimale Verwertungsbedingungen für ansässige Unternehmen herzustellen. Sie trachten also danach, dem Kapital, dass sich auf

ihrem Territorium befindet, die denkbar besten Bedingungen zu verschaffen, damit es nicht abwandert. Dabei kann ein Staat auch mal gegen das Interesse eines Konzerns handeln, im Blick hat er stets das Gesamtarrangement der ansässigen Kapitalfraktionen. Er ist eben Staat des Kapitals, nicht einfach Staat der Kapitalist\*innen. Das bedeutet entgegen der kapitalistischen Ideologie nicht die Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen, sondern dem automobilen Gesamtkapital im Zweifel auf Kosten von Mensch und Natur den Weg zu ebnen. Wenn möglich durch ökonomischen Druck, Weltbank und Internationalem Währungsfonds, wenn nötig durch Putsch und Todeschwadronen.

Was uns in der Autowerbung als Hightech mit glatten Oberflächen - hergestellt von Robotern, beaufsichtigt von westlichen Ingenieuren - dargestellt wird, ist in der Realität also eine recht schmutzige Angelegenheit: Volkswagens „way to zero“ (emissions) ist gepflastert mit extraktivistischen Praktiken auf dem ganzen Planeten. Das lässt sich auch bei VWs Elektroauto ID.3 sehen: Das elektronische Aushängeschild des Konzerns in Dresden mag vielleicht in einer „gläsernen Manufaktur“ hergestellt werden, die Rohstoffe werden aber weiterhin mit Methoden aus der historischen Phase der sogenannten „ursprünglichen Akkumulation“ gewonnen. Denn was Marx mit ursprünglicher Akkumulation als Herausbildung der doppelt freien Lohnarbeiter\*innen (frei von Produktionsmitteln, frei sich folglich in ein vermeintlich frei gewähltes Lohnarbeitsverhältnis zu begeben) in Europa beschreibt, hat global nie aufgehört stattzufinden. Cobalt, Lithium, Gold, Bauxit und Co, befinden sich zu einem beträchtlichen Teil in Regionen, die noch nicht vollständig dem Weltmarkt unterworfen wurden. Weite Vorkommen dieser Ressourcen liegen in den immer enger werdenden Gebieten, in denen sich noch so etwas wie indigene Kontrolle über Land und natürliche Ressourcen findet. Damit diese für das Kapital nutzbar gemacht werden können, muss eine fortwährende Trennung von Produzent\*innen und Land stattfinden. Und diese gewaltvolle Trennung setzt sich im Globalen Süden ungebrochen fort.

Das spezifische Interesse an einem rohstoffreichen Standort ist meist weniger ein Interesse an den ansässigen Lohnarbeiter\*innen, sondern viel mehr an dem Land, auf dem sie leben. Faktoren wie ein günstiges Produktionsniveau oder hohe Arbeitslosigkeit sind aus der Perspektive des Kapitals

natürlich ein dankbarer Faktor für die Eröffnung extraktivistischer Standorte. Sind aber einmal Bodenschätze oder seltene Erden im Boden aufgespürt, spielen solche Faktoren eine untergeordnete Rolle. Der Extraktivismus ist nötiger Bestandteil der kapitalistischen Wertschöpfung, ohne ihn ist die Wirtschaft in ihrer heute bestehenden Form nicht möglich. Insbesondere E-Mobilität, aber auch sogenannte erneuerbare Energien leben von dieser Ausbeutung des globalen Südens. Sie ist die Grundlage für eine imperiale Lebensweise, zu der rein technologische Krisenlösungsangebote in einer Welt der globalen Ungerechtigkeit beitragen.

E-Mobilität ist keine emissionsfreie Angelegenheit und fußt notwendigerweise auf der Extraktion von Rohstoffen, die unter katastrophalen Bedingungen für Mensch und Natur gewonnen werden. Die Teilung der Welt in Staaten, die Rohstoffe exportieren und jene, welche die Industrie beherbergen, die diese verarbeiten und inwertsetzen findet in der globalen Arbeitsteilung eine Analogie.

# **it's not globalization, it's the world market, stupid! - globale arbeitsteilung im kapitalismus**

Große Konzerne sind international agierende und produzierenden Akteure. Auch in der bürgerlichen Volkswirtschaftslehre existiert die internationale Arbeitsteilung als Kategorie: Die Komplexität moderner Produktion erfordert ein Maß an Arbeitsteilung, in dem einzelne Produktionsschritte dort verrichtet werden, wo die Bedingungen für den entsprechenden Schritt am günstigsten sind. Diese Bedingungen können natürliche oder geografische Faktoren sein, wie das Vorkommen von Bodenschätzen, die geografische Lage eines Produktionsstandortes oder sein Zugang zu logistischer Infrastruktur. Gleichzeitig gehören zu den Bedingungen aber auch soziale und politische Faktoren. Arbeitsschritte, die ein geringes Maß an Spezialisierung erfordern werden deshalb immer wieder „Out-Gesourced“ in Länder mit niedrigem Lohnniveau und geringem gewerkschaftlichem Einfluss.

Insgesamt machen diese Produktionsbedingungen also aus, wie attraktiv ein Standort für einen Konzern ist. Und die Rechnung ist klar: Je weniger Arbeitsschutz, Lohn und Rücksicht auf natürliche Ressourcen, desto lukrativer ist die Eröffnung eines Produktionsstandortes aus der Sicht des Kapitals. Das Arrangement dieser Faktoren ist aber keinesfalls eine zufällige Konstellation: Vor allem die sozialen und politischen Bedingungen der Produktion sind die Ergebnisse historischer Klassenkämpfe. Sie sind das Ergebnis von Auseinandersetzungen um Produktion, Verteilung, Arbeit und die natürlichen Ressourcen. Jedes noch so kleine bisschen mehr an Rücksicht auf Mensch und Natur mussten kämpfende Lohnabhängige dem Profitmaximierungszwang des Kapitals abringen. Ob Länder also aus Kapital-Perspektive günstige Bedingungen für die Vernutzung von Arbeitskraft haben, ist eine Frage nach vergangenen Kämpfen und vor allem danach, wer sie gewonnen hat.

Im viel beachteten Buch „Die offenen Adern Lateinamerikas“ fasste der uruguayische Journalist Eduardo Galeano die historische Entwicklung der

globalen Arbeitsteilung zusammen: Am Beispiel der Silbermine in Potosí, im heutigen Bolivien, vollzieht er nach, dass die sogenannte „ursprüngliche Akkumulation“, also die Entwicklung des Kapitalismus aus der feudalen Gesellschaftsordnung in Europa, einherging mit einem globalen Dreieckshandel. Aus den europäischen Zentren, zunächst in Spanien und Portugal starteten die „Expeditionen“, um auf dem afrikanischen Kontinent Menschen zu versklaven und als völlig entrechtete Arbeitskräfte nach Lateinamerika zu verschiffen, wo sie in den Minen oft unter Einsatz ihres Lebens die Bodenschätze abbauten, die von den frühen europäischen Kapitalisten importiert wurden und ihnen zu Macht und Reichtum verhalfen. Grob vereinfacht gesagt fand also der erzwungene Austausch statt, in dem aus Europa die kriegerischen und finanziellen Mittel, aus Afrika die menschliche Arbeitskraft und aus Lateinamerika die natürlichen Ressourcen eingesetzt wurden. Wenn auch Galeanos These, die ursprüngliche Akkumulation auf die Silbermine in Potosí lokal zu verengen, überholt ist, macht seine Analyse eines ganz deutlich: Die sogenannte globale Arbeitsteilung ist seit ihrem Beginn eine Geschichte von Unterdrückung, Kolonisation und Gewalt.

Auch wenn die Erklärung sehr schematisch ist und sicher ihre Schwachstellen hat, ist der Grundgedanke ein unverrückbar richtiger: Die globale Arbeitsteilung war nie das Ergebnis von freiwilligem oder gleichberechtigtem Austausch. Durch den Kolonialismus wurden von Beginn an Bedingungen geschaffen, welche die Parameter des Austausches von Waren auf dem Weltmarkt bildeten und das bedeutet auch den Austausch der Ware Arbeitskraft.

Diese historische Hypothek konnte niemals bezahlt werden, die geopolitischen und ökonomischen Konsequenzen bestehen bis heute fort. Unter anderem dieses Ungleichgewicht meinen wir, wenn wir von vergangenen Kämpfen sprechen und warum entscheidend ist, wer sie gewonnen hat. Das bedeutet, dass der Welthandel auf einem gleich doppelt ungleichen Tauschverhältnis beruht. Im Kapitalismus findet Handel dann statt, wenn er einen Mehrwert einstreicht, die ursprüngliche Investition also vergrößert. Ansonsten würde sie sich aus der Perspektive des Kapitals nicht lohnen. Zur Produktion von Waren, also von Gütern, die auf dem Markt getauscht werden, ist dabei eine doppelte Verausgabung nötig: die von menschlicher Arbeitskraft und die von natürlichen Ressourcen. Im Arbeitsprozess stellt also ein\*e Kapitalist\*in Arbeiter\*innen an, die für den\*die Kapitalist\*in Waren produzieren und dabei einen bestimmten Umfang natürlicher Ressourcen vernutzen.

Die Arbeiter\*innen, die um ihrer eigenen Reproduktion willen dazu gezwungen sind, ihre Arbeitskraft zu verkaufen, sind nicht dazu in der Lage, ihre soziale Lage individuell zu verbessern, da der von ihnen produzierte Mehrwert nicht ihnen zufällt, sondern von der\*dem Kapitalist\*in abgeschöpft wird. Dieses Ausbeutungsverhältnis ist Grundstein und Garant des kapitalistischen Klassenverhältnisses zugleich und damit die eine Seite des ungleichen Tauschverhältnisses. Die viel beschworene „soziale Mobilität“, der American Dream vom Tellerwäscher zur Millionärin ist eben aufgrund dieses Verhältnisses eine Sache, die es in Hollywood geben mag, in der Realität aber nicht.

Auf der anderen Seite ist ein Tausch im Maßstab des Weltmarktes immer gebunden an die lokalen, regionalen und nationalen Gegebenheiten von Produktion, aber auch an die Verbindungen, Abhängigkeiten und Verträge zwischen Staaten. Staaten treten sich auf dem Weltmarkt als ideelle Gesamtkapitalist\*innen gegenüber, müssen also die bestmöglichen Bedingungen für das auf ihrem Standort ansässige Kapital ausschlagen. Durch die koloniale Überausbeutung der sogenannten kapitalistischen Peripherie, also des globalen Südens, sind die Startbedingungen dafür aber derart ungleich, dass von einem freiwilligen Tausch auf Augenhöhe auch in diesem Sinne nicht zu sprechen ist.

Anders wäre nicht zu erklären, warum Länder mit starkem Rohstoffvorkommen wie der Kongo nicht den Weltmarkt anführen, brächten sie doch formal gesehen alles mit, um eine starke Exportwirtschaft aufzubauen. Die koloniale Überausbeutung hat derart starke Pfadabhängigkeiten geschaffen, dass die Rollen auf dem Weltmarkt - bis auf einige Ausnahmen - seitdem relativ klar verteilt sind. Es sind diese ungleichen Startbedingungen, welche die Vormachtstellung des globalen Nordens im Welthandel historisch über ein massives Gewaltverhältnis begründen. Diese systematische Ungleichheit führt dazu, dass im Rahmen globaler Lieferketten Länder des globalen Südens gar nicht dazu in der Lage sind, eigenständig Löhne oder Arbeitsbedingungen zu verbessern, da es sich für globale Konzerne ansonsten nicht mehr lohnen würde, in diesen Ländern zu produzieren. Das Gerede der bürgerlichen Volkswirtschaftslehre von den optimalen Produktionsbedingungen an den jeweiligen Standorten differenzierter globaler Produktionsketten ist vor diesem Hintergrund nichts als menschenverachtender Zynismus.

Die miesen Arbeitsbedingungen auf den Lithiumfeldern Chiles, in den Coltan-Minen im Kongo oder den etwa 40.000 Zulieferbetrieben von VW sind

dabei kein Nebeneffekt, sondern Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der jeweiligen Unternehmen.

Vor diesem Hintergrund ist es der Automobilindustrie möglich, in Deutschland als einer der sichersten und sozial verträglichsten Arbeitgeber aufzutreten: Die Facharbeiter\*innen bei VW in Wolfsburg oder Daimler in Stuttgart erhalten verhältnismäßig hohe Löhne und arbeiten unter relativ guten Arbeitsbedingungen. Auch wenn über jedem deutschen Werk das Damoklesschwert des Outsourcing baumelt, sind die Bedingungen in deutschen Werken mit denen in den Zuliefererbetrieben in Osteuropa oder im globalen Süden nicht vergleichbar. Gleichzeitig lassen sich insbesondere die sozialpartnerschaftlichen Gewerkschaften immer wieder im Sinne der Sicherung von Arbeitsplätzen am deutschen Standort zu Deals mit den Konzernleitungen erpressen. Aber dazu an späterer Stelle mehr: Die globale Arbeitsteilung ist Ausdruck einer imperialen Konstellation auf einem Arbeitsmarkt, der fast genauso grenzenlos agieren kann, wie das Kapital selbst. Diese imperiale Konstellation ist derart fest ökonomisch abgesichert, dass in den aller seltensten Fällen noch militärische Unterdrückung nötig wird, auch wenn sie als Drohgebärde fortbesteht und auch bestehen muss. Eine weitere und entscheidende Dimension des automobilen Kapitalismus im Maßstab des Weltmarktes ist die Dimension globaler Absatzmärkte.





## **that's my surplus value, i don't know you! - absatzmärkte und ökonomische überschüsse**

Während das Engagement der deutschen Konzerne in den Ländern Lateinamerikas vor allem durch die Sicherung von Rohstoffen für die anstehende Transformation des europäischen Automobilmarktes hin zu E-Mobilität gekennzeichnet ist, sieht die Situation auf dem afrikanischen Kontinent etwas anders aus. Hier sind die Konzerne in den letzten Jahren eifrig damit beschäftigt, sich Produktionsstandorte und Absatzmärkte zu sichern. Das liegt daran, dass sich die historischen Absatzmärkte in Europa, Japan und Nordamerika zunehmend in der Krise befinden, sodass bei Daimler und VW die Parkplätze vor den Werken vor lauter Autos, für die es keine zahlungskräftige Nachfrage gibt, aus allen Nähten platzen. Die Klimagerechtigkeitsbewegung, Kartellvorwürfe und Dieselskandale bringen die Konzerne zunehmend in Bedrängnis und eine langfristige Absatzkrise zeichnet sich ab. Der Versuch dieser Krise entgegenzuwirken, läuft in den kapitalistischen Zentren vor allem vermittels der Schaffung von Märkten für Elektromobilität, allerdings handelt es sich dabei um ein teures und umkämpftes Unterfangen. Dabei ist die Entscheidung, auf das Pferd der E-Mobilität zu setzen, eine, die andere Möglichkeiten, wie den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs auf den Druck von Lobbyverbänden hin, nachrangig behandelt. Wie die Situation in Lateinamerika zeigt, ist die Sicherung von den dafür nötigen Rohstoffen ein konfliktvolles Vorhaben und lokale Protestbewegungen behindern das schmutzige Spiel der Konzerne. Der Wettbewerb zwischen amerikanischem, europäischem und japanischem Kapital um zukünftige Vormachtstellungen belastet die Konzerne und schafft gerade denen, die sich auf die Produktion von Verbrennern spezialisiert haben, Anlass sich nach einem weiteren wirtschaftlichen Standbein umzusehen. Das hat die deutsche Autoindustrie längst begriffen und entsprechend die Sicherung von neuen Absatzmärkten für Verbrenner zu ihrem Ziel erklärt.

Was in Europa nicht mehr möglich ist, soll jetzt ganz einfach auf dem afrikanischen Kontinent durchgesetzt werden. Bisher werden dort nur in Marok-

ko und Südafrika Autos produziert, zurzeit sind es ungefähr 1,1 Millionen Fahrzeuge. Die deutsche Autoindustrie und ihre Zulieferer wollen das nun ändern und haben sich mit der „African Association of Automotive Manufacturers“ (AAAM) zusammengeschlossen. Wer annimmt, es handle sich bei dem Verband um einen Zusammenschluss afrikanischer Unternehmen, wird mit einem Blick auf die Liste der Firmen eines Besseren belehrt: BMW, VW, Bosch, Rheinmetall, BASF, DHL, KPMG, kurz: das Who-is-Who der deutschen Klimakiller und Kriegstreiber.

Durchsetzbar wären die Vorhaben des Verbandes natürlich nicht, wenn man offen aussprechen würde, dass der Kontinent als Exportraum für die Klimasünden dienen soll, die in Europa nicht mehr ganz so einfach zu machen sind. Das Ganze läuft daher unter dem Vorwand, es würden „Wertketten“ geschaffen und die Industrialisierung des Kontinentes vorangetrieben. Bis 2035 will der Verband die Produktion von PKWs auf dem afrikanischen Kontinent verfünffachen. Seit 2015 wurden dementsprechend in Algerien, Nigeria und Kenia neue VW-Werke gebaut, deren Produktion möglichst zügig die dort üblichen Gebrauchtwagen ersetzen soll. Da der deutsche Staat die Interessen seiner großen Kapitalgruppen im Wesentlichen teilt und nach außen vertritt, passt ihm das Vorhaben ganz gut in den Kram und deswegen ist er, genau wie in Lateinamerika, auch in Afrika bemüht sie durchzusetzen. Das Bundesministerium für Zusammenarbeit hat im Jahr 2020 den Kontakt zwischen dem Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) und der AAAM eigens hergestellt und mit Geldern in Höhe von 1,5 Millionen Euro gefördert. Doch die Einflussnahme von deutschem Staat und deutscher Industrie geht noch weiter: Schon jetzt wird der Ruf nach neuen Handelsabkommen mit den afrikanischen Ländern laut. Zum einen fordern die Konzerne Freihandelszonen, andererseits wollen sie, dass die Länder den Import von Gebrauchtwagen aus dem Globalen Norden begrenzen, um so die Nachfrage nach Neuwagen zu steigern. Also ein imperiales Pendant zur deutschen Abwrackprämie. In Marokko, Südafrika, dem Sudan und Ägypten ist das schon länger gängige Praxis.

2018 reiste Angela Merkel dann auf einen Staatsbesuch nach Ghana, mit dabei: Thomas Schäfer, Präsident der AAAM und Geschäftsführer der VW-Gruppe in der Sub-Sahara-Region. Die beiden trafen sich dort mit Funktionären der konservativen ghanaischen New Patriotic Party und prompt

kündigte diese an, dass die neu gegründeten Produktionsstätten von VW und Nissan für 10 Jahre steuerfrei produzieren können. Auch Einfuhrbeschränkungen für Gebrauchtwagen sind dort nun in Kraft getreten. Ähnliche Treffen bei Staatsbesuchen gab es im Jahr 2018 auch in Nigeria, Kenia und Angola. Das Ziel des Engagements von europäischem Kapital und ihrer Staaten in Afrika ist die „Schaffung von Wertketten“, was selbstverständlich nicht die Verbesserung der Lebensbedingungen auf dem afrikanischen Kontinent zur Folge hat, sondern der Absatzkrise auf dem europäischen Markt Abhilfe verschaffen soll.

Die Behauptung der Lobbyverbände Teil einer nachholenden Entwicklung auf dem afrikanischen Kontinent zu sein, ist dabei so alt und imperial, wie sie faktisch falsch ist. Eine ganze Generation marxistischer Ökonom\*innen hat in den 70er und 80er Jahren dieses Narrativ, welches bis heute zur Apologie des deutschen Imperialismus herangezogen wird, Lügen gestraft. Das Verhältnis von Zentrum und Peripherie ist letztlich nicht, wie Kapital und Staat behaupten, von Hilfestellung und Zusammenarbeit, sondern von ungleichem Tausch und Werttransfer von der Peripherie in Richtung Zentrum bestimmt. Der ökonomische Überschuss, der durch das Engagement des Kapitals aus dem Globalen Norden in den afrikanischen Ländern geschaffen wird, wird mit Ausnahme der für den reibungslosen Ablauf des Produktionsprozesses unbedingt notwendigen Wertmenge, in den Globalen Norden transferiert. Die in der Peripherie erzeugte Wertmenge, über deren freie Verwendung die Arbeiter\*innen der afrikanischen Länder - angenommen die politischen Voraussetzungen bestünden - entscheiden könnten, wird also schon im Voraus vom Kapital des Zentrums beansprucht. Die Aussicht darauf ist die Voraussetzung für ihr Engagement. Die Erschließung von neuen Märkten und Produktionsstätten geschieht im Namen der europäischen Profiteur\*innen der Autoindustrie, die sich in Form von Dividende, Managerprämie oder Partesponsoring die Stücke vom Kuchen sichern, die nicht in die Krisenbewältigung der Industrie fließen. Die Steuervorteile, die sich VW und Nissan von Nigeria haben einräumen lassen, sind nicht anders zu erklären. Möglichst viel Kapital soll wieder in den Globalen Norden fließen und möglichst gering soll die Beteiligung an der Schaffung der Voraussetzungen für die Produktion sein.

Zu diesem Zweck werden in der kapitalistischen Peripherie Pfadabhängigkeiten im Bereich Mobilität und Verkehrssystem geschaffen, die durch die

Erfordernisse der kapitalistischen Profitlogik unter der Führung des Kapitals im Globalen Norden abgesteckt sind. Die Zentren in einem kapitalistischen System bringen stets eine Wertmenge hervor, die sie selbst in sich nicht verwirklichen können. Eine solche Überproduktion stellt eine Bedrohung dar, denn wenn die produzierten Waren nicht verkauft werden, ist die in ihnen enthaltene Wertmenge für das Kapital quasi verloren. Der Reproduktionszyklus des Kapitalismus wird unterbrochen und weil das Kapital nicht mehr sicher sein kann, ob sich seine Investitionen auch rentieren, kommt die Produktion zum Erliegen. Wenn sich dieses Phänomen von einem Konzern auf eine Branche und von einer Branche auf das ganze System ausdehnt, kommt es zur Krise. Um das zu verhindern, sucht das Kapital also dauerhaft nach einer Möglichkeit, die potenziell überschüssige Wertmenge so anzulegen, dass eine Krise ausbleibt. Die Märkte der Peripherie stellen eine solche Möglichkeit dar und so ist das Kapital des Zentrums nicht nur auf die Arbeitskraft, Ressourcen und Produktionsstätten der Peripherie angewiesen, sondern auch auf ihre Märkte. Die Märkte der Peripherie sollen aber nicht zwingend die überschüssigen Waren aus dem Globalen Norden auffangen. Dass VW massenhaft Verbrenner aus Wolfsburg nach Accra schickt, ist zu Recht eine absurde Vorstellung. Das Engagement der Industrie in Afrika zeigt: Die Werte werden in Form von Kapital – vor allem Geld und Produktionsmitteln - exportiert.

Wenn - wie in diesem Fall - der Konkurrenzdruck und die gesellschaftlichen Bedingungen so stehen, dass ungewiss ist, ob das Kapital in den Heimatländern der Konzerne gewinntragend angelegt werden kann, sucht es anderswo nach Möglichkeiten, in denen diese Bedingungen besser sind. Dass sich die deutsche Autoindustrie inmitten der eigenen Krise, in der Umstrukturierung und unter dem Konkurrenzdruck der mit E-Mobilität, usw. einhergeht, plötzlich für die Industrialisierung des afrikanischen Kontinents interessiert, ist vor diesem Hintergrund naheliegend. Gerade in Zeiten von drohenden Krisen in den Zentren, gewinnt die Funktion der Peripherie als ökonomische Rangiermasse an Bedeutung. Diese Erkenntnis kann helfen zu verstehen, was die deutsche Autoindustrie und der deutsche Staat auf dem afrikanischen Kontinent zu suchen haben. Genau dieser Automobilindustrie steht mit ihren derzeitigen Vorhaben auf dem afrikanischen Kontinent ganz in der kolonialen und imperialen Tradition der deutschen Geschichte. Unter altbekannten Vorwänden sollen dort nun die Schweinereien durchgesetzt werden, die die

Klimabewegung ihr in Europa in den letzten Jahren unmöglich gemacht hat. Das alles ist kein Zufall, sondern notwendige Folge des grün-gewaschenen Konkurrenzkampfes um das Bestehen in der Transformation der europäischen Märkte. Der Kampf um die Rohstoffe Lateinamerikas und die Absatzmärkte Afrikas sind zwei Seiten derselben imperialen Medaille. Wer sich also um die Rettung des Klimas schert und den Kampf um ein nachhaltiges Verkehrssystem in Europa führen will, der darf die deutsche Automobilindustrie und den deutschen Staat nicht als Verbündete betrachten.

Für diesen Kampf braucht es Ansatzpunkte, die sich antagonistisch zu den Schweinereien von AAAM und BRD positionieren.



# **fight the system from below – über kämpfe und mögliche siege gegen den imperialen automobilen kapitalismus**

Wer die verheerendsten Folgen des menschengemachten Klimawandels aufhalten will, der muss dem imperialistischen System von Automobilindustrie und Staat an den Kragen. Doch das ist leichter gesagt als getan. Was einen erfolgreichen Kampf gegen die imperialistischen Ambitionen der deutschen Autoindustrie ausmacht und mit welchen Widersprüchen er sich konfrontiert sieht, sowohl innerhalb der Bewegung als auch von außen, ist also eine Frage, die sich zu diskutieren lohnt.

Beispiele für Fallstricke, Widersprüche, Gefahren und verlorene Kämpfe gibt es nicht zu knapp. Auch die deutsche Klimagerechtigkeitsbewegung unterläuft seit ihrem Hochpunkt in den Jahren 2018 und 2019 eine Transformation. Erämpfte Teilerfolge, Integration in die Institutionen des deutschen Staates und generelle Ermüdungserscheinungen haben dafür gesorgt, dass die etablierten Methoden der Bewegung nicht mehr die gewünschten Erfolge erzielen.

Die Verzweiflung bringt Aktionsformen hervor, die vor allem Aufmerksamkeit erregen. Eine systemische Kritik an den bestehenden politischen und wirtschaftlichen Strukturen entgehen Aktivist\*innen der Letzten Generation oder Extinction Rebellion. So wichtig ihre Aktionen sind, um die Klimakrise dauerhaft in der Berichterstattung zu verankern, fehlt ihnen doch eine Strategie die über den Kampf um Diskurshoheit hinaus geht. Sie laufen, trotz ihrer beachtlichen Hartnäckigkeit und Radikalität in der Form, doch auf die Überzeugungskraft des besseren Arguments hinaus. Sowohl die Profiteure der Klimakatastrophe und ihr politisches Personal als auch diejenigen, die es wagen, weiterhin Billigfleisch zu kaufen, hätten nicht begriffen, wie ernst die Lage ist. Es geht aber nicht um reine Überzeugungskraft. Wenn Olaf Scholz und der CEO von Volkswagen abseits ihres Spitzeneinkommens eines gemeinsam haben, dann, dass sie ganz genau wissen, was sie tun. Dies scheint mittlerweile insbesondere bei der Letzten Generation angekommen zu sein,

deren Aktionsformen sich erfreulicherweise radikalieren und zunehmend gegen Krisenprofiteur\*innen richten.

Was wir wissen: erfolgsversprechende Antworten können nur abseits dieser idealistischen Sackgasse gefunden werden. Dabei kann ein Kampf gegen die imperialistischen Ambitionen der deutschen Autoindustrie und für eine lebenswerte Zukunft auf diesem Planeten nicht gegen, sondern nur gemeinsam mit den Arbeiter\*innen der Industrie und der involvierten Betriebe erfolgreich sein. Und solche Kämpfe gibt es längst: Die Gewerkschaften in der Automobilindustrie organisieren 75% der Beschäftigten und so bedeutet ein erfolgreicher Streik, dass bis zu 400.000 Arbeiter\*innen ihre Arbeit niederlegen. Doch die Kämpfe der Gewerkschaften sind nicht widerspruchsfrei. Ihr oberstes Ziel ist der Erhalt der Arbeitsplätze am deutschen Standort, weshalb sie sich immer wieder vom Auto-Kapital mit der Drohung der Standortverlagerung erpressen lassen. Insbesondere die gewerkschaftlichen Spitzen stellen sich bei Diskussionen um Produktionstransformation und Verbindung von Klassen- und Klimakämpfen immer wieder quer, während ein Teil der Belegschaft eine wirkliche Transformation unter ihrer Beteiligung begrüßt. Letztendlich geht es der Führungsebene darum, den Standortvorteil der deutschen Autoindustrie gemeinsam mit dem Kapital gegen die ständige Bedrohung der Deklassierung im Zuge der globalen Arbeitsteilung zu verteidigen. Das bedeutet auf der einen Seite Reallohnsenkungen, ausgebremseter Arbeitskampf und Ausschluss von linken Gewerkschafter\*innen im Globalen Norden und auf der anderen Seite verschärfte Ausbeutung von Ressourcen und Arbeitskraft im Globalen Süden. Um erfolgreiche Kämpfe zu führen, muss die Klimagerechtigkeitsbewegung den Schulterschluss mit denen in den Gewerkschaften suchen, die die Arbeitskämpfe zuspitzen wollen. Statt sich mit Konsumkritik zu beschäftigen und mit Politik und Kapital an einen Tisch zu setzen, sind Gespräche am Streikzelt und der gemeinsame Kampf auf der Straße die Methoden, in denen wir uns üben müssen.

Erfolgreich im Sinne der Klima- und Arbeiter\*innenbewegung sind Kämpfe dort, wo sie international, antagonistisch und antikapitalistisch geführt werden. Historische Bezugspunkte dafür gibt es. Viel zu wenig bekannt ist die Gewerkschaftliche Oppositions-Gruppe (in späteren Jahren Gegenwehr ohne Grenzen, kurz GoG) aus dem Opel-Werk in Bochum. Die Gruppe trieb bis in die 90er Jahre die linke Gewerkschaftsopposition in den Kämpfen

um Arbeitszeitverkürzung und Arbeitslosigkeit voran, ihr gelang es aber vor allem, die Arbeitskämpfe an den verschiedenen Standorten des internationalen Mutterkonzerns zu vernetzen. Dort, wo Gewerkschaftsfunktionäre und Kapital im Zuge der Verlagerung von Produktionsstandorten die Belegschaften der Standorte gegeneinander ausspielten, stellte die GoG-Verbindungen her. Der Gruppe gelang es immer wieder unversöhnliche, anti-sozialpartnerschaftliche Arbeitskämpfe zu führen, womit sie maßgeblich dazu beitrug, dass die Arbeiter\*innen des Opel-Standortes in Bochum auch in der öffentlichen Meinung als kämpferische Belegschaft wahrnehmbar waren.

Ein anderes Beispiel sind Kämpfe um die Verhinderung von Werksschließung zum Beispiel bei Bosch in Trudering oder bei GKN in Mailand, wo Arbeiter\*innen das Werk direkt selbst besetzten. Belegschaften und die Klimagerechtigkeitsbewegung kamen in diesen Fällen zusammen, um statt der Schließung eines Werks die Umstellung der Produktion auf sinnvollere Komponenten zu fordern. So sollten bei Bosch z.B. Teile von Wärmepumpen, bei GKN Komponenten für Busse produziert werden. Der Kampf um das Bosch-Werk wurde verloren, das Werk musste schließen und wird nun ins Ausland verlagert, dennoch sind es wichtige Kampferfahrungen, die wir für die Verbindung von Klima- und Klassenkämpfen in Zukunft brauchen werden. Das Werk von GKN ist nach wie vor besetzt, auch weil es den Belegschaften gelungen ist die ganze „Soziale Fabrik“, also ihre Nachbarschaft, Familien, Sportvereine und eben auch die Klimagerechtigkeitsbewegung zu mobilisieren.

Auch die Klimagerechtigkeitsbewegung kann in diesen Auseinandersetzungen auf erfolgreiche Kämpfe zurückblicken: In Serbien hat der Konzern Rio Tinto 2021 ein Auge auf die Lithiumvorkommen der Region geworfen und wollte eine 2,4 Milliarden Euro schwere Mine eröffnen, die massive Auswirkungen auf die Grundwasserqualität, Ökosysteme und damit die Lebensgrundlage der lokalen Bevölkerung, insbesondere der lokalen Bäuer\*innen hätte haben können. Da europäische mit chinesischen Unternehmen weltweit, um die für die Transformation zur E-Mobilität nötigen Lithiumvorkommen konkurrieren, nahm die EU eine zentrale Rolle bei der Forcierung des Vorhabens ein. Dem Bündnis aus Klimabewegung und Bäuer\*innen ist es Anfang 2022 gelungen, das Vorhaben fürs Erste zu stoppen. Mit organisierten Blockaden wurden die Vorbereitungen des Vorhabens immer wieder gestört und die Proteste radikalisiert. Kommunistische Gruppen waren maßgeblich an der

Organisation der Massenproteste beteiligt und antikapitalistische Slogans wie „Stoppt die Investoren, rettet das Klima“ prägten das mediale Erscheinungsbild von Demonstrationen mit tausenden Teilnehmer\*innen. Diese Beispiele zeigen: für den Kampf gegen die imperialistischen Vorhaben der deutschen Autoindustrie gibt es Ansatzpunkte. Wenn sich Linke nicht auf Konsumkritik oder Versöhnung mit den herrschenden Verhältnissen einlassen, sondern internationale Solidarität üben und zusammen kommen, rückt ein Ende des automobilen Kapitalismus ein Stück näher.

Festzuhalten ist: Eine materialistische Analyse globaler Arbeitsteilung und Ungleichheit muss diese historisch denken: als Produkt einer imperialen Politik, die durch den inhärenten Expansionstrieb des Kapitals entstand und zunächst durch eine Biologisierung, später durch eine Kulturalisierung globaler Unterschiede rassistisch naturalisiert wurde. Der Extraktivismus, die globale Arbeitsteilung und der Kampf um Absatzmärkte sind allesamt analoge Ausdrücke des gleichen historisch gewachsenen Systems. Aus vergangenen und gegenwärtigen Kämpfen gegen dieses System können und müssen wir lernen. Einer konsumkritischen Verkürzung, welche die Zukunft des Zusammenlebens auf diesem Planeten den Einkaufs-, Mobilitäts- und Urlaubspräferenzen einzelner Menschen zu überantworten versucht, gilt es vehement zu widersprechen.

Das Prinzip Auto ist aus der kapitalistischen Mobilität nicht wegzudenken, viel zu schwach ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, viel zu stark die Anforderung nach räumlicher Flexibilität im Just-in-Time-Kapitalismus. Auch dieser Umstand ist im Übrigen Ausdruck von Kämpfen, die das Auto-Kapital bewusst und offen führt und in der Regel gewinnt.

Die imperiale Dimension des automobilen Kapitalismus führt uns auch ein Grenze für linke Politik und Vorstellungen von gesellschaftlicher Befreiung vor Augen: Nicht Luxus-Kommunismus und vollautomatisierte Güter-Allokation sind die Perspektiven, die wir im Angebot haben. Vielmehr eine Einsicht in die Notwendigkeit, dass im Interesse von Mensch und Natur Gelegenheiten der Produktivität ungenutzt bleiben müssen, sollte Inhalt linker Gesellschaftsentwürfe sein. Denn auch in einer befreiten Gesellschaft funktioniert die Künstliche Intelligenz nur mit Rohstoffen, die ohne Überausbeutung von Ressourcen nicht zu haben sind. Emanzipation aus der Entfremdung des kapitalistischen

Realismus ist nur über eine radikale Kritik und Regulierung der Bedürfnisse zu haben, nicht durch deren ahistorische Verewigung. Zu gewinnen gibt es keine vergleichbare Produktivität wie im kapitalistischen Wahnsinn der uns umgibt, sondern nicht mehr und nicht weniger als die Verfügungsgewalt über die eigene Lebenszeit.

Wer es ernst meint mit der Rettung der natürlichen Lebensgrundlagen auf diesem Planeten, wird kämpfen und seine Verbündeten sorgsam wählen müssen. Weder in Allianzen mit Grünen und der SPD, noch mit den Konzernen, die sich Nachhaltigkeit auf die Fahne schreiben, lässt sich dieser Kampf gewinnen. Unsere Losung muss bleiben: Fight the system from below! Der automobile Kapitalismus ist ein internationales System, das ohne Imperialismus und Klassenherrschaft nicht zu verstehen ist. Und so wie wir ihm begegnen, müssen wir auch eine mögliche Mobilitätswende denken: Konsequenz antagonistisch, unversöhnlich und grenzenlos!

## zum weiterlesen

analyse&kritik #665, Car Wars, 2020.

Andreas Malm, Wie man eine Pipeline in die Luft jagt, 2020.

Andy Robinson, Gold, Oil and Avocados: A Recent History of Latin America in Sixteen Commodities, 2021.

Eduardo Galeano, die offenen Adern Lateinamerikas, 1971.

Jörn Boewe & Johannes Schulten, Die Transformation der Globalen Automobilindustrie, 2023.

Jörn Boewe, Stephan Krull & Johannes Schulten, E-Mobilität - Ist das die Lösung?, 2021.

Rosa Luxemburg, Die Akkumulation des Kapitals. Ein Beitrag zur ökonomischen Erklärung des Imperialismus, 1913.

Samir Amin, Das globalisierte Wertgesetz, 1978.

Søren Mau, Stummer Zwang, 2021.

Tomas Konicz, Klimakiller Kapital, 2020.

Valeria Bruschi & Moritz Zeiler (Hrsg.), Das Klima des Kapitals, 2022.

V.I. Lenin, Der Imperialismus als höchstes Stadium des Kapitalismus, 1916.

Wir - der Antifa AK Köln - sind eine kommunistische Gruppe, die seit über 15 Jahren in verschiedenen politischen Kämpfen aktiv ist. Wir haben uns zum Ziel gemacht radikale Gesellschaftskritik mit sozialen Kämpfen zusammenzubringen und überregional handlungsfähig zu machen. Zu diesem Zweck sind wir organisiert im bundesweiten ...umsGanze!-Bündnis und Teil der europaweiten Plattform Beyond Europe.

Wir nehmen die aktuellen Kämpfe der Klimagerechtigkeitsbewegung zum Anlass, uns mit der Frage auseinander zu setzen, wie die Auto-Industrie in ein System imperialer Konstellationen eingebunden ist. Ziel der Analyse ist es, die E-Mobilität als vermeintliche grüne Lösung der Klimakrise anzugreifen und sichtbar zu machen, dass es einen tatsächlichen Ausweg aus der Krise nur jenseits des Bestehenden geben kann. Dabei geht es uns immer um reale Kämpfe und gesellschaftliche Veränderung und nicht um Kritik vom Spielfeldrand.

Ihr erreicht uns per...

 [www.antifa-ak.org](http://www.antifa-ak.org)

 [antifa-ak-cologne@riseup.net](mailto:antifa-ak-cologne@riseup.net)  
(PGP Fingerprint: C0EE B375 628D 11B0 A4BB B724 32BD 1F73 FB87 530D)

 [@antifa\\_ak\\_koeln](https://twitter.com/antifa_ak_koeln)

 [@antifa.ak.koeln](https://www.facebook.com/antifa.ak.koeln)

 [@antifaak](https://www.instagram.com/antifaak)

 [@antifaakkoeln](https://www.telegram.me/antifaakkoeln)



„Wenn sich Linke nicht auf Konsumkritik oder Versöhnung mit den herrschenden Verhältnissen einlassen, sondern internationale Solidarität üben und zusammen kommen, rückt ein Ende des automobilen Kapitalismus ein Stück näher.“