

**ZUR
IMPERIALEN
DIMENSION**

**DES
AUTOMOBILEN
KAPITALISMUS**

ANTIFA AK KÖLN

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 Elektroautos 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 hochgekrempt. Bereits vor einigen Jahren trafen 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 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, auf wessen Rücken die vermeintliche ökologische Wende der Autoindustrie abgewälzt wird.





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 tanzt. Das Länderdreieck Chile-Argentinien-Bolivien verfügt über mehr als 50% des bekannten Lithiums, eine Kernkomponente für den Batteriebau und ist somit essenziell für die autoindustrielle Verschiebung hin zur E-Mobilität. Ein Joint Venture 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 Einheimischen 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 „Umwelt“, 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 deutsche Kapitalinteressen tatsächlich für den „Umweltschutz“ sind.

Dafür ist es zunächst wichtig, ein paar Grundlagen über Lithium zu verstehen. Anders als viele andere Minerale liegt Lithium oft nah an der Erdoberfläche an der Sohle großer Seen und wird von dort zur Gewinnung in große Becken gepumpt. Dort verdunstet das Wasser durch Sonneneinstrahlung und 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 bei vorgehaltener Waffe 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.

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.

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, durch westliche Industriestaaten.

Vor diesem Hintergrund ist auch Musks Troll-Kommentar zu verstehen, das „we“ steht nicht für Tesla, sondern den ideellen Gesamtkapitalisten: Die Staaten bemühen sich mit allen Mitteln optimale Verwertungsbedingungen für ansässige Unternehmen herzustellen. 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 IMF, wenn nötig durch Putsch und Todesschwadrone. 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 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.

**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.**

Cobalt, Lithium, Gold, Bauxit und Co, befinden sich zu einem beträchtlichen Teil in Regionen, die noch nicht vollständig dem Weltmarkt unterworfen wurden. Weite Vorkommen befinden sich 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. 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 nie aufgehört stattzufinden.

Insbesondere E-Mobilität, aber auch sogenannte erneuerbare Energien leben von dieser Ausbeutung des globalen Südens, der die Zeche für die gewissenreinen mitteleuropäischen, metropolenbewohnenden Grünen-Wähler*innen zu zahlen hat.

Nur, dass im heutigen Kapitalismus das spezifische Interesse an einem Standort meist weniger ein Interesse an den ansässigen Lohnarbeiter*innen, sondern viel mehr an dem Land, auf dem sie leben ist. Faktoren wie ein günstiges Produktionsniveau oder hohe Arbeitslosigkeit sind aus der Perspektive des Kapitals natürlich ein dankbarer Faktor für die Eröffnung extraktivistischer Plattformen und Standorte. Sind aber einmal Bodenschätze oder seltene Erden im Boden aufgespürt, spielen solche Faktoren eine nachgeordnete 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, der die Zeche für die gewissenreinen mitteleuropäischen, metropolenbewohnenden Grünen-Wähler*innen zu zahlen hat.

E-Mobilität ist also keine emissionsfreie Angelegenheit, sondern 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, 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.

Die sogenannte globale Arbeitsteilung ist also seit ihrem Beginn eine Geschichte von Unterdrückung, Kolonisation und Gewalt.

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.

cen. Jedes noch so kleine bisschen mehr an Rücksicht auf Mensch und Natur mussten kämpfende Lohnabhängige dem Profitmaximierungstrieb des Kapitals abringen. Ob Länder also aus Kapital-Perspektive günstige Bedingungen für die Vernutzung von Arbeitskraft haben, ist eine Frage nach vergangenen Kämpfe 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 zwar grob schematisch, aber insgesamt richtig 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 kriegesischen und finanziellen Mittel, aus Afrika die menschliche Arbeitskraft und aus Lateinamerika die natürlichen Ressourcen eingesetzt wurden. Die sogenannte globale Arbeitsteilung ist also 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 ein freiwilliger oder gleichberechtigter Austausch. Durch den Kolonialismus wurden von Beginn an Bedingungen geschaffen, durch die ein gleichberechtigter Austausch auf dem Weltmarkt gar nicht erst möglich war. 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.

Durch die koloniale Überausbeutung der sogenannten kapitalistischen Peripherie, also des globalen Südens, sind die Startbedingungen derart ungleich, dass von einem freiwilligen Tausch auf Augenhöhe auch in diesem Sinne nicht zu sprechen ist.

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. Die Staaten begegnen sich auf dem Weltmarkt als „ideelle Gesamtkapitalisten“. Das bedeutet, dass sie danach trachten, dem Kapital, dass auf ihrem Territorium ansässig ist, 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. Durch die koloniale Überausbeutung der sogenannten kapitalistischen Peripherie, also des globalen Südens, sind die Startbedingungen derart ungleich, dass von einem freiwilligen Tausch auf Augenhöhe auch in diesem Sinne nicht zu sprechen ist.

Das Gerede der bürgerlichen Volkswirtschaftslehre von den optimalen Produktionsbedingungen an den jeweiligen Standorten differenzierter globaler Produktionsketten ist vor diesem Hintergrund nichts als menschenverachtender Zynismus.

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 aufzutre-

ten: 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, überquellen. Die Klimabewegung, 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 vermittelt 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 Standbein umzusehen. Das hat die deutsche Autoindustrie längst begriffen und entsprechend die Sicherung von neuen Absatzmärkten für Verbrenner zu ihrem erklärten Ziel gemacht.

Die Klimabewegung, Kartellvorwürfe und Dieselskandale bringen die Konzerne zunehmend in Bedrängnis und eine langfristige Absatzkrise zeichnet sich ab.

Was in Europa nicht mehr möglich ist, soll jetzt ganz einfach in Afrika durchgesetzt werden. Bisher werden auf dem afrikanischen Kontinent nur in Marokko 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 Klimakiller und Kriegstreiber.

Durchsetzbar wären die Vorhaben des Verbandes natürlich nicht, wenn man offen aussprechen würde, dass der Kontinent als Auffangbecken für die Klimasünden dienen soll, die in Europa nicht mehr 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 vervielfachen. 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 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 eine verkehrt herum gebaute imperiale 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 schaffen 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 abgeführt. 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 Parteisponsoring 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 anders nicht 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.

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 schaffen soll.

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 rentiert, 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.

Die deutsche Autoindustrie steht mit ihren derzeitigen Vorhaben auf dem afrikanischen Kontinent ganz in der kolonialen und imperialistischen Tradition der deutschen Geschichte. Unter altbekannten Vorwänden sollen dort nun die Schweinereien durchgesetzt werden, die die Klimabewegung ihr in Europa unmöglich gemacht hat.

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 Auffangbecken eben jener Krisen an Bedeutung und kann helfen zu verstehen, was die deutsche Autoindustrie und der deutsche Staat auf dem afrikanischen Kontinent zu suchen haben. Die deutsche Autoindustrie steht mit ihren derzeitigen Vorhaben auf dem afrikanischen Kontinent ganz in der kolonialen und imperialistischen Tradition der deutschen Geschichte. Unter altbekannten Vorwänden sollen dort nun die Schweinereien durchgesetzt werden, die die Klimabewegung ihr in Europa 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 imperialistischen 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 zu diskutieren sich 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. Teile der Bewegung machen aus der Verzweiflung, die angesichts dieser Ausgangssituation entsteht, eine Methode des politischen Kampfes.

Das Ziel von Organisationen wie Extinction Rebellion und Letzte Generation: Hauptsache Aufmerksamkeit. Aktivist*innen kleben sich zu Hauptverkehrszeiten auf relativ willkürlich ausgewählte Verkehrsknotenpunkte, gehen in Hungerstreiks oder belehren an einem verkaufsoffenen Sonntag die Menschen im Einkaufszentrum mit Konsumkritik. Die Aktionen zielen entweder darauf ab Gespräche mit Regierungspolitiker*innen zu erzwingen oder Menschen davon zu überzeugen ihre Lebensführung zu ändern. Letztendlich haben sich die Organisationen also mit den bestehenden politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen abgefunden und greifen stattdessen Konsumverhalten und Lebensstil von Einzelpersonen an.

Die Verantwortung für die Veränderungen, die nötig sind, um die schlimmsten Auswirkungen der Klimakrise noch zu verhindern, liegt für sie bei Einzelpersonen und nicht Konzernen und Staaten. Dass diese Methoden nicht zu ihrem gewünschten Ergebnis führen, zeigen die vielen im Internet verfügbaren O-Töne von genervten Arbeiter*innen oder die unbeholfenen Gespräche der Aktivist*innen mit Olaf Scholz. Gemeinsam haben diese Aktionsformen ihre Ausgangsprämisse: 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. Im Sinne dieser Ernsthaftigkeit müsse man nun missionieren. Es geht aber nicht um Idealismus und den Zwang des besseren Arguments. Wenn Olaf Scholz und der CEO von Volkswagen abseits ihres Spitzeneinkommens eines gemeinsam haben, dann, dass sie ganz genau wissen, was sie tun.

Letztendlich haben sich die Organisationen also mit den bestehenden politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen abgefunden und greifen stattdessen Konsumverhalten und Lebensstil von Einzelpersonen an.

Unsere 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 den involvierten Betrieben erfolgreich sein. Solche Kämpfe gibt es schon: 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 auf dem 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. Letztendlich geht es dieser Führungs-

ebene 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, ausgebreiteter 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 Klimabewegung den Schlüsselschluss mit denen in den Gewerkschaften suchen, die die Arbeitskämpfe zu spitzen 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 also 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. 1972 gründeten Opelarbeiter*innen gemeinsam mit Aktivist*innen aus der Studierendenbewegung zum Anlass der Betriebsratswahlen diese Gruppe, in der mit der etablierten Gewerkschaftsarbeit unzufriedene Arbeiter*innen mit Kommunist*innen zusammen kamen. 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 war.

Auch die Klimabewegung kann solche erfolgreichen Kämpfe führen: 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.

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.

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 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. Eine konsumkritische 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.

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.

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 automobilen 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: Konsequenter 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.

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, in der Kampagne Nationalismus ist keine Alternative 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 und was das für das Prinzip E-Mobilität bedeutet. Dabei geht es uns immer um reale Kämpfe und gesellschaftliche Veränderung und nicht um Kritik vom Spielfeldrand.

Zurzeit sind wir vor allem aktiv in Auseinandersetzungen und Kämpfen im Pflege- und Gesundheitssektor, beschäftigen uns mit antifaschistischen und antirassistischen Kämpfen und der aktuellen Kriegs- und Krisenbewältigungspolitik vor allem in Bezug auf Inflation und Verteuerungen.

Ihr erreicht uns per...

 www.antifa-ak.org

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

 @antifa_ak_koeln

 @antifa.ak.koeln

 @antifaak

 @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.“