Wir haben ein Recht auf Mobilität!

Warum die Verkehrswende auch uns betrifft, wie das Autokapital seine Macht generiert, was es für eine solidarische Verkehrswende braucht und welche Rolle die Kampagne „Wir fahren zusammen“ dabei spielt

Verkehrspolitik ist meistens eine Sache, die alte autofahrende Männer unter sich ausmachen. Was wir Jugendliche für Bedürfnisse an Mobilität haben und dass Verkehr uns – und eigentlich vor allem uns – betrifft, wird in der aktuellen Debatte um eine Verkehrswende (was auch immer das sein soll) mehr oder weniger bewusst übersehen

Jugend und Mobilität

Als Jugendliche haben wir jedoch noch länger auf dieser Erde zu leben als so manche_r SUV-Fahrer_in, sodass uns die Folgen für die Umwelt auch stärker betreffen. Und die sind nicht ohne: 21 Prozent der Treibhausgasemissionen gehen in Deutschland auf den Verkehr zurück. Daneben kommt es zu weiteren Umweltproblemen wie die Luftverschmutzung durch Feinstaub, Oberflächenversieglung in gigantischem Ausmaß durch Straßen und Parkplätze sowie der Reifenabrief als der nachgewiesen größten Quelle von Mikroplastik im Meer. Doch das Autokapital und seine rücksichtslosen Interessen bedrohen nicht nur in der entfernten Zukunft unser Leben, sondern jeden Tag. Allein 2018 starben weltweit 1350000 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr. Dabei steigt das Risiko unter den Toten zu sein, je ärmer du bist, da man sich dann häufiger und länger im öffentlichen Raum aufhält. Jugendliche sterben dabei statistisch besonders häufig im Verkehr. So ist für Menschen im Alter zwischen 5 und 29 Jahren der Tod im Verkehr sogar die wahrscheinlichste Todesursache! Neben dem tatsächlichen Sterben durch Verkehr kommt es zu weiteren krassen Krankheitsgefahren durch Abgabe, Lärm und Stress.

Dass vor allem wir unter den Folgen dieser Verkehrspolitik leiden, ist kein

Zufall. Das selbsterklärte „Autoland“ Deutschland berücksichtigt unsere Interessen und Bedürfnisse zum Beispiel bei der Planung von Städten keine Spur. Da Jugendliche meistens kein Auto haben, sind wir auf den ÖPNV angewiesen, um von A nach B zu kommen. Die meisten deutschen Groß- und Kleinstädte wurden jedoch in den vergangenen Jahrzehnten zu sogenannten „autofreundlichen Städten“ umgebaut. Das heißt Schienen wurden abgebaut, Spielplätze eingezäunt, innerstädtische Grünflächen und alternative Freiräume abgerissen, um Platz für breite Asphaltstraßen zu schaffen. Der verbliebene öffentliche Raum wird zusätzlich privatisiert, dadurch dass alle Freiflächen mit Autos und Blechhaufen vollgestellt werden. So wude der ehemalige Bolzplatz zum Parkplatz. Während Waren im Kapitalismus ungehindert von A nach B kommen, um die kapitalistische Verwertung am Laufen zu halten, kommen wir, wenn das Geld am Ende des Monats nicht mehr ausreicht, ohne Ticktet nicht mal bis zur Schule. Wer sein Grundbedürfnis nach Mobilität trotzdem wahrnimmt und ohne Ticket in die Tram steigt, den steckt der strafende Staat vielleicht sogar in den Knast. So ist einer der Hauptgründe, warum Jugendliche in JVAs sitzen, das Schwarzfahren. So zwingt uns die Autostadt zum Schwarzfahren und steckt uns dann dafür in den Knast. Während die Tickets trotz allem Gerede von der großen Verkehrswende ständig teurer werden (das 9 Euro-Ticket war dabei nur ein kurzer Lichtblick, der auch schnell wieder abgeschafft wurde), subventioniert der Staat großzügig das Autofahren. Mal heißen die kleinen großen Steuergeschenke Abwrackprämie, mal Umweltbonus. Auf dem Land sieht die Lage des ÖPNVs dabei sogar noch schlimmer aus. Während uns in der Stadt die Luft und der Platz zum Atmen wegbleibt, durch Platzmangel und vollgesmogte Straßen, so fährt auf dem Land gleich gar nichts mehr, außer der SUV der Nachbarin. Beides bedeutet für uns einen Verlust von Lebensqualität und einfach auch wertvoller Lebenszeit, in der wir nicere Sachen machen könnten, als auf den Bus zu warten, oder 6 mal umzusteigen, um in einen anderen Bezirk zu kommen. Der Rückbau und die systematische Verteuerung des ÖPNV verstärken zudem unsere Abhängigkeit zu unseren Eltern, die ohnehin schon viel zu groß ist. Wenn kein Bus kommt, müssen wir uns von ihnen fahren lassen oder müssen ihr Auto nutzen. Dadurch können sie uns besser kontrollieren, reden uns rein, wo wir denn hinwollen. Wenn sie unsere Mobilität kontrollieren, können sie uns verbieten, da und dorthin zu

gehen, können uns einschränken und bestimmen, wann wir wieder zuhause sein müssen.

Autokapital und Kapitalismus

Ganz objektiv betrachtet, stellt das Auto das ineffizienteste Verkehrsmittel nicht nur für uns Jugendliche dar. Im Gegensatz zu Zügen führen sie ihren Energieträger (Benzin oder Batterie und Motor) mit sich und müssen dadurch zusätzliches Gewicht transportieren, und das bei extrem hohen Reibungswiderstand auf der Straße. Privatgenutzte Autos stehen außerdem die meiste Zeit einfach nur ungenutzt rum (im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsmitteln von Zug, über Schiff bis hin zum Taxi). Sie können dabei nur wenige Menschen transportieren, bei gleichzeitig extrem hohem Material- und Energieaufwand. Jetzt fragt man sich: Wie konnte sich dieses krass ineffiziente Teil eigentlich als Hauptverkehrsmittel durchsetzen? – Und das zu einem historischen Zeitpunkt, zu dem fast die ganze Welt eigentlich schon mit einem Schienennetz ausgestattet war?

Der Hauptgrund für den Siegeszug des Autos liegt darin, dass das Auto ein Massenkonsumgut werden konnte. So ist in einer Krisenphase des Kapitalismus massenweise anlagesuchendes Kapital auf der Jagd nach schnellen Profiten in die Autoindustrie geströmt. In Deutschland stellte die Autoproduktion später einen wichtigen Faktor für den Nachkriegsboom und das sogenannte „Wirtschaftswunder“ dar. An der militärischen Eroberung der Welt war Hitler gescheitert, starke Bankkonzerne hatte man im Vergleich zu den USA oder Großbritannien nicht, aber wo man mitspielen konnte, war in der Industrie. Der Staat ist dann sofort in die Bresche gesprungen und hat für optimale Bedingungen gesorgt, damit sich das deutsche Autokapital entwickeln konnte. So hat er sich darum gekümmert, dass Schienen rückgebaut und Straßen ausgebaut wurden. Unsere Städte wurden unter Einsatz gigantischer Kosten „autofreundlich“ umgebaut. Begleitet wurde dieses Programm von riesigen Subventionen und Steuererleichterungen für die Autoindustrie. Um diesen Prozess besser zu steuern hat sich der Staat in vielen Fällen sogar selbst in die Aufsichtsräte gesetzt (zum Beispiel gehören heute immer noch 20 % von VW dem Land Niedersachen). Somit wurde das Auto zum Flaggschiff der deutschen Industrie und zur Triebkraft der

Erneuerung des deutschen Kapitals nach dem Krieg. Gleichzeitig wurde das Auto ideologisch verklärt und mystifiziert zum Symbol des Wohlstandes und der „Freiheit des kleinen Mannes“. So soll das Auto dem „kleinen Mann“ dabei helfen, den ganzen entfremdeten Alltag in der Produktionsmaschinerie zu vergessen, wenn er auf der Autobahn bei 180 km/h mal das Gaspedal durchdrücken kann. Das Nachkriegsdeutschland hat also alles daran gesetzt, Hitlers größenwahnsinnigen Verkehrstraum zu verwirklichen: jedem Mann ein Auto, das Land zerschnitten von Asphalt.

Heute zählt das Autokapital in Deutschland zu den stärksten und einflussreichsten Kapitalfraktionen. Dies lässt sich mit seiner enormen Wirtschaftsleistung und deren Bedeutung für das Bruttoinlandsprodukt begründen. Ferner beschäftigt die Autoindustrie und ihre Zulieferindustrieren über 800 000 Menschen in Deutschland. Doch auch die ehemals stabilen Profitraten der Autoindustrie sind durch die multiplen Krisen des Kapitalismus ins Schwanken geraten. China als ein zentraler globaler Konkurrent und wichtigster Automarkt versetzt das immer noch marktführende deutsche Autokapital zunehmend in Bedrängnis. Das Autokapital versucht seine Profite dadurch zu schützen, indem es die Kosten der gestiegenen Konkurrenz auf die Beschäftigten ablädt. So wurden in den letzten 4 Jahren bereits über 100 000 Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie abgebaut. Die diesjährige IAA (Internationale Automobil Ausstellung) steht dabei ganz im Zeichen der Erneuerung des deutschen Autokapitals (unter anderem durch E-Mobilität, die aktuell aber nur 5 % im globalen Automarkt ausmacht). Dabei versucht sich das Autokapital weltoffen und progressiv zu geben, und die Debatten um eine Verkehrswende zu vereinnahmen, um Profit daraus zu schlagen.

Solidarische Verkehrswende: Floskel oder Kampfbegriff?

Dass sich sogar die Aufsichtsräte der Autoindustrie positiv auf eine Verkehrswende beziehen müssen, ist das Produkt der jahrelangen Kämpfe um eine Umgestaltung der Infrastruktur. Kaum jemand traut sich mehr die Notwendigkeit einer Verkehrswende zu bestreiten. Also auch wenn sich alle einig zu sein scheinen, dass es eine Verkehrswende braucht, treten die Gräben dann zu Tage, wenn es darum geht, wie diese aussehen soll. AfD,

CDU und FDP machen dabei ganz deutlich, dass es bei ihrer Verkehrswende allein darum geht, dass deutsche Autokapital auf dem internationalen Markt konkurrenzfähiger zu machen. Doch auch wenn die Grünen, die SPD oder NGOs davon reden, dass die Verkehrswende sozial und nachhaltig sein soll, meinen sie damit, nur „nachhaltig“ in dem Sinne, dass es immer noch im Einklang mit den kapitalistischen Profitinteressen sein muss.

Als Klimabewegung sind wir dabei schon einen entscheidenden Schritt weiter: Wir haben in den letzten Jahren die entscheidende Erfahrung gemacht, dass wir unsere Interessen nicht zusammen mit dem Kapital und den „Unternehmer 4 Future“ durchsetzen können, sondern nur gegen sie. Antikapitalismus wurde ein immer wichtigeres Thema in den Debatten der Klimabewegung und der Slogan „system change not climate change” ist ein All Time Favorite geworden. Doch wie dieser System change nun aussehen soll, müssen wir in der Bewegung noch diskutieren. Für uns steht fest, dass wir die Autoindustrie und fossile Energieindustrie enteignen und unter die Kontrolle der Beschäftigten stellen müssen, um gemeinsam einen ökologischen Übergangsprozess zu erarbeiten, der in eine demokratisch von der gesamten Gesellschaft geplante ökologische Kreislaufwirtschaft mündet. Die zentrale Frage in der Debatte um den „System Change“ ist es, ob wir es schaffen, die organisierte Arbeiter_innenklasse als Subjekt im Kampf um die Rettung dieses Planeten zu betrachten und für unsere Ziele zu gewinnen. Denn das tut leider kaum eine relevante Kraft innerhalb der Bewegung.

Die Letzte Generation versucht selbst durch Straßenbesetzungen Druck auf den Staat auszuüben und an ihn zu appellieren, endlich eine klimafreundlichere Politik zu machen. Ende Gelände hat wichtige Forderungen wie zB. die Enteignung von RWE aufgenommen, aber scheitet daran, dass man diese nicht als Aktivistis von außen ohne die Beschäftigten einfach so umsetzen kann. Doch auch die Gewerkschaften haben selbst gar kein Konzept für eine Verkehrswende und trotten somit einfach nur den Ideen des Kapitals von E-Mobilität usw. hinterher. Dabei versuchen sie hier und da ein wenig Stellenabbau aufzuhalten und ein paar mehr Urlaubstage rauszukriegen. Doch sie betrachten die Arbeiter_innenklasse nicht als das Subjekt, das tatsächlich eine solidarische Verkehrswende gegen die

Interessen des Kapitals durchsetzen könnte.

Wie sollte diese solidarische Verkehrswende jetzt genau aussehen? Dafür brauchen wir ein Programm, das die Interessen der Arbeiter_innenklasse und der Jugend ins Zentrum stellt und auch weiß, dass es nur von ihnen selbst erkämpft werden kann. Auf die konkreten Inhalte können wir hier nicht im Detail eingehen, aber wichtige Eckpunkte dessen müssen die Folgenden sein:

- Massiver Ausbau des Schienennetzes und Rückbau des Straßennetzes!
- Kostenloser ÖPNV für alle!
- Tramkonzepte, kleine Bahnen und Schnellfahrstrecken müssen den Kern des neuen Verkehrs bilden. Dort wo es nicht möglich ist oder schlicht mehr Ressourcen binden würde, Schienen zu bauen, sollten Car-Sharing-Konzepte oder Oberleitung-betriebene Busse die Anbindung an den nächstgelegenen Bahnhof ermöglichen!
- Bezahlt werden soll das alles von denjenigen, die jahrzehntelang für ihre Profite unsere Umwelt zerstört haben!
- Verstaatlichung des Autokapitals und der fossilen Energieindustrie! Demokratisch-geplante Konversion der Autoindustrie unter Arbeiter_innenkontrolle!

„Wir fahren zusammen!“ Doch wohin?

Als Klimabewegung bewegen wir uns zwar langsam aber dennoch auf dem richtigen Weg dorthin. Das zeigt sich für uns zum Beispiel daran, dass es immer mehr Bewusstsein dafür gibt, dass die Klimafrage und die soziale Frage zusammengehören und wir dabei nicht an den Beschäftigten vorbeikommen. Das sieht man zum Beispiel daran, dass Ende Gelände sich dafür entschlossen hat, die Enteignung von RWE zu fordern oder FFF gemeinsam mit ver.di im Rahmen der Kampagne für einen Tarifvertrag-Nahverkehr (TV-N) gemeinsam Streiks organisiert hat. Bereits seit 2020 gab es Gespräche zwischen Aktivitis von FFF und der Dienstleitungsgewerkschaft verdi, die halt auch diejenigen organisiert, die den ÖPNV fahren. Daraus wurde langsam aber sicher die Kampagne „Wir fahren zusammen“ geboren.

Am 3.3. 2023 gab es im Zuge dessen an über 40 Orten gemeinsame Aktionen von ver.di und FFF. In Köln zB. haben FFF Aktivistis Unterschriften zur Unterstützung der Streikenden gesammelt, woraufhin dann über 300 Beschäftigte aus dem Nahverkehr die Demo zum global Strike angeführt haben. In der neuen Tarifrunde im Frühjahr 2024 soll es dann laut den Organisator_innen der Kampagne „richtig losgehen". Wir sehen in der Kampagne ein wichtiges Zeichen dafür, dass Arbeitsbedingungen im ÖPNV sich auch nur durch eine verkehrspolitische Wende und massiven Investitionen in diesen Bereich (statt in Autokapital und Straßenbau) umsetzen lassen. Die Kampagne zeigt dabei auf, wie sich soziale Forderungen mit ökologischen Forderungen sinnvoll vereinen lassen. Die zeigt ferner, dass wir uns nicht gegeneinander ausspielen lassen, wie es AFD, CDU und Co. versuchen. Der Ansatzpunkt Klima- und Gewerkschaftsbewegung zusammenzuführen bildet den einzigen Weg, wie wir als Klimabewegung auch aus der isolierten gesellschaftlichen Position, in der wir uns lange bewegt haben, herausbewegen können, um durch die Streikmacht der Beschäftigten auch mehr gesellschaftlichen Druck zu erzeugen. Es ist also absolut notwendig, dass wir uns als Klimabewegung stark machen für die Kampagne, klar hinter ihren Zielen vereinen und ihre Aktionen tatkräftig mittragen.

Was können wir als Schülis dafür machen? Wir können Streikversammlungen und Streikposten besuchen und dort mit den Leuten ins Gespräch kommen. Wir können dabei im direkten Gespräch herausfinden, was wir machen können, um ihre Forderungen zu unterstützen. Auch innerhalb unserer Schulen gibt es viel zu tun. Wir können Vollversammlungen abhalten und Kreativaktionen durchführen und dann auch die Streikenden selbst dazu einladen, um gemeinsam darüber sprechen, wie eine solidarische Verkehrswende aussehen kann, welche Bedürfnisse wir Jugendlichen in Puncto Mobilität haben und welche Aktionen folgen können. Ebenso lassen sich Fragen nach der Verkehrsanbindung und Fahrradfreundlichkeit der Schule selbst thematisieren.

Doch auch wenn wir als Organisation die Kampagne nach Kräften unterstützen, müssen wir sie auch dort solidarisch kritisieren, wo es

notwendig ist. So darf der Schulterschluss zwischen Klimabewegung und Arbeitskampf kein rein symbolischer sein. Das heißt also, nicht nur sich solidarisch mit den Forderungen des jeweils anderen zu erklären, sondern tatsächlich gemeinsame Forderungen zu entwickeln, für die wir auch gemeinsam kämpfen wollen. Doch das wird mit den Bürokrat_innen, Funktionär_innen und Sekretär_innen in den autoritären Gewerkschaftsapparaten nicht möglich sein. Sie standen unter Druck, sich gegen den Klimawandel zu positionieren und anstatt selbst politische Forderungen für einen ernsthaften Kampf gegen den Klimawandel aufzuwerfen, schließt sich ver.di mit Teilen von FFF zusammen und feiert diese „Aufgabenteilung“. Somit kann die Bürokratie politisch-ökologische Forderungen aus dem Tarifkampf outsourcen und sich trotzdem als große Vorkämpferin für ökologische Fragen darstellen, ohne politisch anzuecken und ihre Position in der Sozialpartnerschaft zu gefährden.

„Wir fahren zusammen“ muss sich also nicht nur als verbindende Kampagne zwischen Klimabewegung und Beschäftigten verstehen, sondern gleichzeitig auch als Teil im Aufbau einer oppositionellen Bewegung für eine demokratische Erneuerung der Gewerkschaften von unten. Es sind die Beschäftigten, die selbst die Kontrolle über ihre Streiks übernehmen müssen und damit die parasitäre und bremsende Rolle der Gewerkschaftsbürokrat_innen überflüssig machen. Unsere Aufgabe in den Schulen ist es nun, mit unseren Mitschüler_innen über die Kampagne zu sprechen und sie dafür zu gewinnen und gleichzeitig mit den Beschäftigten in die Diskussion darüber gehen, wie wir eine antibürokratische Strömung in den Gewerkschaften aufbauen können, um gemeinsam vom Bahnstreik zu einem Verkehrswendestreik zu einer solidarischen Verkehrswende zu kommen!