

## Wachstum über alles

### Kapital tötet Raum und Zeit: Globalisierung, Transportinflation und Privatisierungen (Teil I)

Winfried Wolf

Nach Heinrich Heine beginnt mit den »Eisenbahnen ein neuer Abschnitt in der Weltgeschichte. (...) Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig (...) Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Tür brandet die Nordsee.«

Dieses Zitat wurde vielfach angeführt, immer wie hier wiedergegeben, allerdings ohne die Auslassungszeichen und damit unzulässig verkürzt. Im Original heißt es wie folgt: »Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig. Hätten wir nur Geld genug, um auch die letztere anständig zu töten!«<sup>1</sup>

Mit der Globalisierung ist es soweit. Es ist »ausreichend Geld«, es ist genügend gewalttätiges Kapital vorhanden, um Raum und Zeit »anständig zu töten«. Meine Thesen lauten: Es besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem »modernen Kapitalismus«, der auch als »Neoliberalismus« und »Globalisierung« bezeichnet wird, einer »Transportinflation«, den Privatisierungen (u. a. der Eisenbahnen) und schließlich der Zerstörung der Umwelt und der wachsenden Belastung des Weltklimas.

Interessanterweise sind in der globalisierungskritischen Bewegung der »internationale Transportsektor« und »die Transportinflation« kaum ein Thema. In der 2006er Ausgabe des »Atlas der Globalisierung«, der von Le Monde Diplomatique herausgegeben wird, tauchen die Themen »Verkehr« und »Transporte« schlicht nicht auf.

Letzten Endes ist die aktuelle Form der kapitalistischen Globalisierung nur möglich, indem alle Barrieren und Schutzmechanismen niedergerissen werden - alle natürlichen (z.B. topographischen), alle institutionellen und gesetzlichen und alle kulturellen Begrenzungen und Eingrenzungen. Auf diese Weise werden alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens und alle Regionen und Winkel auf dieser Welt allein dem Grundprinzip kapitalistischer Produktion unterworfen: dem der Erzielung eines maximalen Profits in kürzestmöglicher Zeit. In diesem Sinn ist die Voraussetzung der Globalisierung die Rücksichtslosigkeit gegenüber allen natürlichen, moralischen und gesetzlichen Begrenzungen. In den Worten von Elmar Altvater: »Globalisierung ist die Folge der Beschleunigung aller Prozesse in der Zeit - in der Produktion wie im Transport - und der Expansion in alle Räume mit Waren, Dienstleistungen, Kapital, Menschen.«<sup>2</sup> Im Kapitalismus existierte immer die grundlegende Tendenz einer solchen Beschleunigung und Rücksichtslosigkeit. Allerdings gibt es erst seit jüngerer Zeit ausreichend technische Mittel, Geld und Kapital, um sie Wirklichkeit werden zu lassen.

Der Spontispruch aus den 1970er Jahren »Nieder mit den Alpen - freier Blick aufs Mittelmeer!« erhält durch den Lötschberg-Tunnel (gerade realisiert), den Gotthardt-Tunnel (zur Hälfte realisiert) und den Brenner-Basistunnel (projektiert) eine interessante Konkretisierung. Vergleichbares gilt für die Scanlink-Brücken- und Tunnelverbindungen zwischen Dänemark und Schweden (realisiert), für die Fehmarn-Verbindung Deutschland-Dänemark (projektiert), für den Somport-Tunnel in den Pyrenäen und für die Hochgeschwindigkeitsstrecken über die Pyrenäen (alles realisiert).

Das sind keine zufälligen »Entbettungsprojekte«. In der Europäischen Union gibt es den European Round Table (ERT), eine Art ZK der EU-Bourgeoisie, in dem rund 50 Bosse der 50 mächtigsten Konzerne mit Sitz in der EU, der Schweiz und Norwegen zusammenarbeiten. Einer der ersten strategischen Texte des ERT trug den Titel »Missing Links«, veröffentlicht 1985. In diesem Text wurden die oben genannten Infrastrukturprojekte konkretisiert und als »europäische Aufgabe« präsentiert. Wenige Jahre später übernahm die EU-Kommission diese Zielsetzungen als »TEN-Transeuropäische Netze« und garantierte mit Milliarden-Euro-Summen ihre Realisierung. Diese Projekte sind Teil der neuen Rücksichtslosigkeit gegenüber Umwelt, Natur, Klima und Menschen. Sie sind wichtige Beiträge für schranken- und grenzenlose Transporte und für ein ungehemmtes Profitdiktat vor allem im Logistik- und Transportsektor.

### »Entbettung der Ökonomie«

Wachstum wird im Kapitalismus als einzig gangbarer Weg für eine zukunftsfähige Entwicklung fetischisiert. Es gerät in Vergessenheit, daß die Menschheit jahrtausendlang kein Wachstum kannte bzw. daß sich dieses weitgehend auf das (geringe) Wachstum der Bevölkerungszahl reduzierte. Es muß ins Gedächtnis gerufen werden, daß, so Elmar Altvater, »die jahresdurchschnittliche Wachstumsrate des Bruttoinlandsproduktes sich zwischen 1820 und 1998 auf einen globalen Durchschnitt von etwa 2,2 Prozent im Jahr verzehnfachte, nachdem sie in den Jahrtausenden zuvor bei höchstens 0,2 Prozent gelegen hatte.«<sup>3</sup>

Im Zeitalter der Globalisierung kommt es zu einem immer stärker »nach außen gerichteten« Wachstum. Zwischen 1980 und 2000 hat sich das weltweite Bruttoinlandsprodukt in etwa verdoppelt. Der Welthandel wuchs im gleichen Zeitraum, in deflationierten US-Dollar-Werten gemessen, um das Dreifache. Die stofflichen weltweiten Transporte (z.B. in Form der umgeschlagenen Tonnage in den Häfen oder der zurückgelegten Tonnenkilometer) haben sich im selben 20-Jahres-Zeitraum verzehnfacht.

In globalisierungskritischen Kreisen wird vielfach das »Abheben der Finanzmärkte« als Bedrohung beschrieben. Das ist zutreffend, wobei die daraus resultierenden Gefahren »nur« die Finanzmärkte selbst betreffen und der größte (daraus resultierende) anzunehmende Unfall ein Kollaps der Finanzmärkte und eine Weltwirtschaftskrise wäre. Doch es gibt auch ein »Abheben der Transportmärkte«, eine beschleunigte »Entbettung der Ökonomie«, das noch bedrohlicher sein könnte, da hier der GAU in einem stofflichen Kollaps, u. a. in einer unverträglichen Klimaveränderung, besteht.

### Three-Letter-Word: TEU

Die wichtigste technische Voraussetzung für das Abheben der Transportmärkte ist die TEU. Dieser Begriff sollte, ähnlich wie andere »Three-Letter-Words« à la WTO, IWF und MAI, baldmöglichst in die Terminologie der Antiglobalisierungsbewegung aufgenommen werden. TEU steht für »Twenty Foot Equivalent Unit« und meint den internationalen Standardcontainer. Dieses Behältnis ermöglicht erst in sich geschlossene Transporte von Anfang bis zum Ende einer Transportkette, also vom Versandstart im Inland, dem ersten Transport zu einem Seehafen, der Verschiffung auf einem Containerschiff zu einem anderen Seehafen und schließlich einem neuen Landtransport zum Kunden. Bei dieser Transportkette per Container wurden Lager und Warenhäuser in den Häfen zunehmend überflüssig, was den entscheidenden Beitrag zur Transportbeschleunigung und zur Verbilligung der Transporte darstellte. Interessanterweise waren es der Zweite Weltkrieg und der Koreakrieg, in dem Vorläufer des Containers - dort für die US-Truppen - erstmals eine größere Rolle spielten. Und es war die Ware Whiskey, bei deren Transport Container erstmals massenhaft zum Einsatz gelangten, u. a. weil die Diebstahlquote dieses ebenso hochgeistigen wie höchst teuren Getränks in den Hafenzugängen sehr hoch war.

Nur 17 Prozent der Schiffe der gesamten Welthandelsflotte sind Containerschiffe. Doch bereits mehr als 70 Prozent aller international gehandelten Waren werden in Containern und auf Containerschiffen transportiert<sup>4</sup>, was wesentlich dazu beigetragen hat, daß die weltweiten Transporte in einem Ausmaß wie nie zuvor beschleunigt wurden. Dies stellt den stofflichen Kern der Globalisierung dar. 1985 gab es in den Häfen der Welt einen Umschlag von 57 Millionen Standardcontainern, im Jahr 2000 waren es 236 Millionen TEU und 2006 bereits 436 Millionen. Damit kam es im 20-Jahreszeitraum zu einer Verachtfachung der Transporte und allein in den vergangenen sechs Jahren zu einer Verdopplung. Bis 2012 soll der

Containerumschlag nochmals um mehr als 50 Prozent wachsen.

Die zukünftigen Beschleunigungen und Verbilligungen im Transport sind vor allem durch neue Größenordnungen bei den Containerschiffen und durch einen enormen Ausbau der Infrastruktur bedingt. Die gängigen großen Containerschiffe transportieren 6000 bis 7000 TEUs. Mit dem Carrier »Emma Maersk« ist bereits ein Containerschiff unterwegs, das offiziell 11000 TEUs transportiert, nach anderen, realistischen Berechnungen sind es jedoch 13500.

### **Neue Wege für den Profit**

In den letzten Jahren gab es einen enormen Konzentrationsprozeß im internationalen Hafen-, Reeder- und Logistikgeschäft. So bilden sich zunehmend internationale Hafenbetreiber-Konzerne heraus, die teilweise auch eine vertikale Komponente enthalten und mit den Reedereien und Logistik-Konzernen verbunden sind. 2005 übernahm der staatliche Hafenbetreiber von Abu Dubai, Dubai Ports World (DP World), den auf eine 165jährige Tradition zurückblickende britischen Hafenbetreiber P&O. Die weltweit führenden Hafenbetreiber sind Hutchison Whampoa (Hongkong), AP Moeller-Maersk (Dänemark), Eurogate (Deutschland; Hamburg und Bremen) und PSA International (Singapur).

Ausgebaut werden auch die internationalen Schifffahrtswege. Die spektakulärste Entscheidung wurde in diesem Bereich 2006 in Panama mit dem Referendum zugunsten des Ausbaus des Panamakanals getroffen. Dieses für den Welthandel wichtige Nadelöhr - rund fünf Prozent des Welthandels passieren den Panamakanal - wird bis 2014 für gigantische »Post-Panamax-Frachter« schiffbar gemacht: Bisher kann er von Containerschiffen mit maximal 294 Meter Länge und bestückt mit 4500 Standardcontainern passiert werden, zukünftig soll er für 366 Meter lange Frachter mit bis zu 12000 TEU befahrbar werden. Das Frachtaufkommen soll sich mehr als verdoppeln.

Bahnchef Hartmut Mehdorn und die russische Regierung betreiben das Projekt einer schnellen, durchgehenden Schienenverbindung von China durch Rußland und bis nach Deutschland, um auf diese Weise den klassischen Transportweg von Asien nach Europa zur See um mehrere Tage zu verkürzen.

Konkreter als das Projekt der Deutschen Bahn AG scheint dasjenige der VR China zu sein, die in Europa einen neuen großen Hafen für den Containerschiffsverkehr zwischen Asien und Europa und mit Drehkreuzfunktion für Europa bauen will. Die Wahl fiel dabei auf den griechischen Hafen Piräus bei Athen. Investiert werden soll rund eine Milliarde Euro; die Kapazität des Hafens würde auf 4,5 Millionen TEU verdreifacht. Zusammen mit dem Containerhafen von Thessaloniki (3,5 Millionen TEU), der im Verbund mit Piräus betrieben werden soll, würde eine Kapazität in der Größenordnung des Hamburger Containerhafens erreicht werden. Der chinesische Hafenbetreiber Cosco, der für das Engagement in Griechenland im Gespräch ist, kontrolliert bereits 70 Prozent des Containerhafens im italienischen Neapel. Die enge chinesisch-griechische Zusammenarbeit erklärt sich aus den Tatsachen, daß Griechenland mit der weltweit drittgrößten Containerflotte den größten Teil seiner neuen Schiffe in der VR China fertigen und daß die VR China im Gegenzug 80 Prozent ihrer Erdöl- und Rohstoffimporte in griechischen Tankern und Trockengutfrachtern importieren läßt.

Viele Projekte zum Ausbau der Infrastruktur werden damit begründet, Engpässe und »Nadelöhre« zu beseitigen. Doch wie bei den »Anti-Stau-Projekten« im Straßenverkehr ergibt sich immer: Die Beseitigung eines Engpasses durch »Weitung« mündet darin, daß sich neue Passagen als neue »Nadelöhre« herausstellen. Insbesondere werden im Anschluß gewaltige Ausbaumaßnahmen im sogenannten Hafenhinterland gefordert. Hier stehen dann neue Ausbauten von Straßen, Binnenwasserwegen und Schienenwegen auf der Tagesordnung.

Die erwarteten Steigerungsraten im Schiffsverkehr sind derart groß, daß sich am Ende die gesamte Infrastruktur der Binnenökonomie als ein einziger Engpaß erweisen muß. Eine im Oktober 2006 vorgelegte Studie des Hamburger Weltwirtschaftsinstituts (HWWI) und der Hamburger Berenberg Bank über die »Langfristigen Trends der maritimen Wirtschaft und Logistik« kommt zu dem Ergebnis, daß sich das Frachtvolumen in den europäischen Seehäfen bis zum Jahr 2030 verdoppeln wird, daß gleichzeitig das

Volumen des Containerumschlags in den europäischen Häfen sich »mehr als versechsfachen« würde. Das sind Steigerungsraten, die jede bestehende Infrastruktur überfordern, die den Begriff »Entbettung« erneut konkretisieren und die negativen Auswirkungen auf Umwelt und Klima potenzieren.

### **Transportweltmeister BRD**

Eine wichtige Debatte innerhalb der Antiglobalisierungsbewegung wird zur Frage geführt, inwieweit das Kapital seine nationalen Fesseln abgestreift und als »internationales«, anonymes Finanzkapital agiere. Ich habe solche Aussagen als einseitig kritisiert und betont, daß es parallel zu den Internationalisierungstendenzen die verschärfte internationale Konkurrenz - auch eine Blockkonkurrenz und die Konkurrenz zwischen einzelnen Nationalstaaten - gibt.<sup>5</sup>

Zu Recht wird immer wieder unterstrichen, daß der größte Teil der Handelsschiffe unter Billigflaggen segelt. Dies ist eine entscheidende Grundlage für das Lohndumping auf den Schiffen und damit wiederum für die niedrigen Frachtraten bei der Schifffahrt. (Darauf wird in Teil II nochmals näher eingegangen.) Hier interessiert zunächst die Frage, welche »Flagge« die Eigner der Schiffe haben. Tatsächlich befindet sich rund ein Drittel der TEU-Stellplatzkapazitäten der weltweiten Containerschiff-Flotte in deutschem Eigentum. Deutschland, seit mehreren Jahren Exportweltmeister, ist seit wenigen Jahren auch größter Eigentümer bei der für die globalen Transporte entscheidenden Form: die Containerschiffe. Auf Rang zwei folgt Japan, auf Rang drei und vier Griechenland und Dänemark. Der Bestellbestand deutscher Reeder für neue Schiffe liegt so hoch, daß die führende deutsche Position in den kommenden Jahren noch ausgebaut werden dürfte.

Die deutschen Häfen galten im internationalen Vergleich lange Zeit als abgeschlagen. Das hat sich im letzten Jahrzehnt radikal verändert. Beispiel Hamburg: Der Containerhafen der Hansestadt hat New York, Tokio und London bereits weit hinter sich gelassen. Bis 2010 soll er auch den zweitgrößten europäischen Containerhafen, Antwerpen (Belgien), ablösen, vor allem wegen der engen Einbindung in den Asienhandel und weil mehr als ein Drittel der in Hamburg umgeschlagenen Containerfracht aus einem Radius von 100 Kilometern stammt - der Vorteil einer Metropolenregion, den Antwerpen nicht aufweisen kann. Zwischen 1995 und 2006 kam es beim gesamten Containerumschlag - Empfang und Versand - in Hamburg zu einer Verdreifachung. Die neu beschlossenen Ausbaumaßnahmen - in deren Rahmen auch die Teilprivatisierung zu sehen ist - laufen auf eine weitere Verdopplung der Umschlagkapazitäten hinaus. Rotterdam allerdings wird auf absehbare Zeit der führende europäische Containerhafen bleiben.

Noch mehr als die Häfen galten in den neunziger Jahren die deutschen Werften als konkurrenzunfähig. Doch in den letzten Jahren gab es auch hier eine erstaunliche Expansion. Im Jahr 2002 lagen die Auftragsbestände bei den deutschen Werften bei 5,5 Milliarden Euro. 2006 sind sie mit 11,8 Milliarden Euro mehr als doppelt so hoch. Die Zahl der vom Stapel gelaufenen Schiffe stieg von 119 im Jahr 2002 auf 230 im Jahr 2006. Zwar sind inzwischen bei den Massenfertigungen die Werften in Südkorea, Japan und China führend, doch die deutschen Werften spielen eine maßgebliche Rolle im Spezialschiffbau. Vor allem aber ist die deutsche Werftenzulieferindustrie - u.a. im Bereich des Schiffmotorenbaus - weltweit führend.

Die neue hervorgehobene deutsche Position im weltweiten maritimen Komplex ist nicht das Ergebnis purer Marktkräfte. Es ist der deutsche Staat, der diese Entwicklung fördert und der eine aktive Industriepolitik betreibt, wie sie angeblich im Zeitalter der Globalisierung keinen Platz mehr hat bzw. wie sie nach gängiger Lesart nur von Ländern mit einer sehr spezifischen Tradition, so von Frankreich, betrieben wird.

Seit rund drei Jahren gibt es in der deutschen Werftenpolitik die Orientierung auf eine »EADS zur See«. Damit ist gemeint, man zielt ab auf eine neue europäische, insbesondere auf eine deutsch-französische Kapitalkonzentration im Schiffbausektor. Gleichzeitig soll dabei ein Komplex entstehen, in dem es eine enge Verflechtung zwischen der zivilen und der militärischen Fertigung ermöglicht, über staatliche Rüstungsaufträge zugleich die zivilen Kapazitäten, die auf eine »friedliche Eroberung« des Weltmarkts orientiert sind, zu stärken - just so, wie das beim Zusammenspiel zwischen dem Rüstungssektor von EADS und bei Airbus als EADS-Tochter der Fall ist.

### »Nationale Lösungen«

Die aggressive und expansive Orientierung im deutschen maritimen Komplex wird seit Antritt der SPD-Grünen-Regierung Ende der neunziger Jahre verfolgt. Es gibt regelmäßige »maritime Konferenzen«, eingerichtet wurde die Position eines »Maritimen Koordinators« in Gestalt eines Staatssekretärs im Wirtschaftsministerium. Die Rüstungsaufträge für die deutschen Werften wurden deutlich gesteigert. Wie im Vorfeld der EADS-Bildung - als zunächst die nationalen Kapazitäten bei der Rüstung und im Flugzeugbau zusammengebracht wurden, um die bestmöglichen Karten beim innereuropäischen Poker zu haben - kam es 2005 zu einem umfassenden Konzentrationsprozeß auf »nationaler« Ebene: Die Thyssen-Werften Blohm+Voss und Nordseewerke fusionierten mit der Kieler HDW-Werft zu dem neuen Werften-Konzern ThyssenKrupp Marine Systems (TKMS). Zur TKMS gehören auch Werften in Griechenland und Schweden. In Bälde dürfte es zu neuen Kapitalkonzentrationsprozessen kommen, die dann eine europäische Dimension und in ihrem Kern die Zusammenarbeit zwischen den deutschen und den französischen Schiffsbau-Konzernen haben.

Auch im wichtigen Hafensektor zeichnen sich »nationale Lösungen« ab. Bereits das im Jahr 2006 betriebene Projekt der Deutschen Bahn AG, den Hamburger städtischen Hafenterminalbetreiber HHLA zu übernehmen, zielte auf einen nationalen Logistikverbund. Er scheiterte auch aufgrund von Befürchtungen im Speditionsgewerbe, im Fall einer solchen vertikalen Konzentration erhalte der Konkurrent Deutsche Bahn AG mit der Tochter Schenker eine monopolartige Position. Ende März 2007 beschloß der Hamburger Senat, daß 70 Prozent der Anteile an der HHLA im kommunalen Eigentum verbleiben und 30 Prozent an der Börse verkauft werden, u.a. um einen weiteren Hafenausbau zu finanzieren. Zu dieser Kompromißlösung kam es vor allem aufgrund des erheblichen Widerstandes der HHLA-Belegschaft und der Gewerkschaft ver.di gegen den zunächst geplanten Verkauf von 49 Prozent der Anteile an einen der international operierenden Hafenterminalbetreiber. Letzten Endes entspricht der bisher gewählte »nationale Weg« allerdings auch den Interessen eines Großteils der deutschen Logistikbranche.

1 Heinrich Heine, *Lutetia, Berichte über Politik, Kunst und Volksleben*, in: *Heinrich Heine Werke*, München 1984, 2. revidierte Auflage, Band 5, S. 449; hervorgehoben von W.W.

2 Elmar Altvater, »Verkehrtes Wachstum«, in: Oliver Schöllner/Weert Canzler/Andras Knie (Hg.), *Handbuch Verkehr*, Wiesbaden 2007, S. 795

3 a. a. O., S. 792

4 Dabei sind inzwischen die größeren 30- oder 40-Fuß-Container zum Standardtransportgefäß geworden. Sie werden aber statistisch nach wie vor in der Einheit »TEU = 20 Ft. Equivalent« erfaßt und abgerechnet

5 Ausführlich in: Winfried Wolf, *Fusionssieber - Das große Fressen*, Köln 2000  
*Lesen Sie Montag Teil II (und Schluß)*

## Entfesselter Warenverkehr

### Kapital tötet Raum und Zeit: Globalisierung, Transportinflation und Privatisierungen (Teil II und Schluß)

Winfried Wolf

Die Globalisierungsbefürworter behaupten, der ständig wachsende Handel führe zu Wohlstandsgewinnen. Daß dies eine Mär ist, verdeutlicht eine Untersuchung der Struktur der Handels- und Transportströme. Drei Strukturelemente der internationalen Warenströme seien als Beleg herausgegriffen.

#### Strukturelement 1 - Intrafirm-Trade

Bis zu 50 Prozent des weltweiten Handels stellen einen Warenaustausch innerhalb ein und desselben - weltweit agierenden - Unternehmens dar. Dieser Austausch findet statt, weil einzelne Standortvorteile (hinsichtlich des Steuerniveaus, der Arbeitskosten, der Umweltstandards) ausgenutzt werden. Die gleichen Waren könnten in der gleichen Qualität und ohne jegliche Wohlstandsverluste auch an einem einzigen Standort desselben Unternehmens hergestellt werden. Der dann höhere Preis zur Erstellung dieser Waren an einem Ort oder in einer Region läge dennoch deutlich unter dem Preis, der bei einer weltweit arbeitsteilig organisierten Produktion erzielt wird, wenn die realen Kosten der globalen Transporte von dem entsprechenden Unternehmen bezahlt würden. Oder anders formuliert: wenn diese Kosten nicht auf andere - auf die schmalen und breiten Schultern asiatischer Seeleute auf deutschen Schiffen oder auf spätere Generationen, die die Umwelt- und Klimafolgen zu tragen haben -, umgewälzt würden.

#### Strukturelement 2 - Austausch von Waren ein und derselben Art

Die traditionelle Wirtschaftslehre besagt, die Vorteile des internationalen Handels lägen darin, daß Produkte, auf die sich ein Land - aufgrund von Traditionen, oft begünstigt von klimatischen Bedingungen - spezialisiert habe, mit Produkten aus einem anderen Land, auf das dieses sich wiederum spezialisiert habe, ausgetauscht würden. Soweit die Theorie. Tatsächlich jedoch entfällt ein großer Teil des gegenwärtigen internationalen Handels auf den Austausch von Gütern ein und derselben Art. Die deutsche Import- und Exportstatistik weist aus, daß im Jahr 2005 für vier Milliarden Euro Milcherzeugnisse exportiert und für fünf Milliarden Euro Milcherzeugnisse importiert wurden. Im gleichen Jahr wurden »Zucker, Zuckerwaren und Honig« im Wert von 1,2 Milliarden Euro importiert und »Zucker, Zuckerwaren und Honig« im Wert von 1,3 Milliarden Euro exportiert. 2005 wurde von Deutschland Tierfutter im Wert von 1,6 Milliarden Euro importiert, gleichzeitig wurde Tierfutter im Wert von 1,6 Milliarden Euro exportiert. Ein kleinerer Prozentsatz dieser Austauschvorgänge mag mit unterschiedlichen Geschmacksrichtungen und differierenden Qualitätsmerkmalen gerechtfertigt werden. Doch beim größten Teil derselben dürften Unterschiede in der Qualität nicht erkennbar sein.

#### Strukturelement 3 - Küstenschifffahrt

Die traditionelle Statistik beim Binnenverkehr ist ein sogenannter 4-modes-modal split: Als 100 Prozent aller Transporte wird die Addition der vier Transportarten Straße, Schiene, Binnenschifffahrt und Pipeline gewählt. Bereits bei einzelnen Staaten mit längeren Küstenlinien (z.B. Frankreich), ganz besonders aber im Fall der EU ist eine solche Statistik völlig irreführend. Tatsächlich gibt es seit geraumer Zeit eine fünfte Transportart: die innereuropäische Küstenschifffahrt.

Diese spielt eine entscheidende Rolle. Inzwischen liegt die Küstenschifffahrt (»short sea shipping«) knapp hinter den Lkw-Transporten. Im Jahr 2001 wurden 45,0 Prozent der Inner-EU-Transporte (bezogen auf die damals 15 Mitgliedsländer) auf den Straßen, also mit Lkw, 40,4 Prozent mit der Küstenschifffahrt, 7,8 Prozent mit Eisenbahnen, 4,0 Prozent mit der Binnenschifffahrt und 2,8 Prozent in Pipelines befördert. Neuere Statistiken für das Gebiet von 25 EU-Mitgliedstaaten weisen vergleichbare Relationen aus.

Das heißt, daß im Vergleich zu den direkten Straßen- und Schienenverbindungen gewaltige Umwege in Kauf genommen werden, daß Transporte von Hamburg nach Neapel, von Rostock nach Setubal (Portugal), von Bilbao nach Piräus, von Thessaloniki nach Dublin usw. abgewickelt werden. Bei dem zweitwichtigsten Verkehrsträger des Inner-EU-Güterverkehrs dürfte weit mehr als die Hälfte Umwegverkehr darstellen, mit dem die Statistik künstlich aufgebläht wird, was dann von vielen Apologeten der Globalisierung als »Wohlstandswachstum« interpretiert wird. Natürlich gibt es spezifische Gründe für die Bedeutung der Küstenschifffahrt und für diese zunächst absurd anmutenden Umwegtransporte. Der entscheidende Grund sind erneut die niedrigen, direkt zu bezahlenden Transportkosten aufgrund niedriger Löhne der Seeleute und minimaler Umweltauflagen.

Alle drei Strukturelemente der internationalen Transporte spielen nur deshalb die beschriebene große Rolle, weil die von den Unternehmen zu tragenden Transportkosten inzwischen nur noch einen minimalen Kostenfaktor darstellen. In einer Flasche Vinho verde, die vom Abfüller in Portugal zum Großhändler in Deutschland transportiert wird, stecken rund 2,5 Cent Transportkosten. In einer Flasche Cabernet Sauvignon, die vom Abfüller in Chile zum Großhändler nach Deutschland transportiert wird, stecken fünf Cent. Damit konkurrieren Waren mit vorhandenen Standortvorteilen (niedrigeres Lohn- und Steuerniveau; weniger kostspielige Umweltauflagen) fast direkt mit Waren vergleichbarer Qualität und Geschmacksausbildung (z. B. mit einem Gutedel-Wein aus dem Badischen oder einem Cabernet Sauvignon aus Frankreich oder Italien) miteinander, ohne daß die realen Transportkosten, die weitgehend externalisiert sind, ins Gewicht fielen.

### **Lecker China-Walnuß-Eis**

Erst diese Exportstruktur - und nicht irgendwelche rationalen Entscheidungen des Marktes - führt zu der absurden stofflichen Zusammensetzung der globalisierten Waren. Hierzulande ist Walnußeis die zweitbeliebteste Art Speiseeis, hinter Vanille. »In diesem kühlen Meisterwerk sind Aromen, Geschmacksnoten und kulinarische Feinheiten harmonisch vereint«, läßt das Unternehmen Mövenpick auf seine Eissorte »Maple Walnut« drucken. Stünde dort: »Jegliches Walnußfleisch stammt garantiert aus der VR China«, so wäre das möglicherweise weniger werbewirksam. Doch so ist es. Alle Walnußbestandteile im Eis dieser Sorte stammen aus der Volksrepublik. Die Walnüsse werden dort von Bauern geerntet, geknackt und in Säcken in Fabriken abgeliefert. Dort wird die Ernte sortiert; die Stege und jegliches zu dunkle Walnußfleisch werden aussortiert. Ein eingeflogener deutscher Experte kontrolliert die Ware vor Ort, bevor sie in Säcke verpackt wird, die Säcke mit einem Hapag-Lloyd-Container des Konzerns TUI in einen chinesischen Hafen transportiert und dann auf dem Seeweg nach Europa verschifft werden. In Europa werden die Walnüsse durch heißen Ahornsirup gezogen (»karamelisiert«) und schließlich dem Eis beigemischt. China hat laut Statistik im Jahr 2002 6721 Tonnen Walnußfleisch exportiert; in den deutschsprachigen Raum gingen 500 Tonnen. Derweil verrotten in der EU jedes Jahr Hunderte Tonnen Walnüsse auf dem Boden unter den Bäumen.

Dies ist kein Einzelbeispiel. Grundsätzlich gilt: In einer Ware ein und derselben Art und derselben Qualität stecken von Jahr zu Jahr mehr Transportkilometer (tkm). Dafür gibt es einen wissenschaftlichen Begriff, den der »Transportintensität«. Bis zur 1996er Jahresausgabe der Verkehrsstatistik »Verkehr in Zahlen«, herausgegeben vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), wurde dort die Kategorie »Transportintensität« ausgewiesen. Ab dem Jahr 1997 wurde diese Statistik eingestellt. Sie stellt einen Maßstab dafür dar, wie viele Transportkilometer in einer Ware enthalten sind. Es handelt sich, laut »Verkehr in Zahlen«, um einen »Index (tkm/Produktmenge), der den volkswirtschaftlichen Transportaufwand (Eisenbahnen, Binnenschifffahrt, Straßengüterverkehr und Rohrfernleitungen) je produzierte Wareneinheit wieder(gibt).«

Nach dieser Statistik steigerte sich die Transportintensität aller in Deutschland gefertigten Gütergruppen von Index 100 im Jahr 1970 auf Index 149 im Jahr 1992. In 22 Jahren kam es also dazu, daß in einer Ware ein und derselben Qualität rund 50 Prozent mehr Transportkilometer »stecken« - wovon der Konsument keinerlei Gewinn hat. Karl Marx schlug sich mit dem Thema der Transportkosten bereits in Band II des »Kapitals« herum. Die gesellschaftlich notwendigen Transporte, so seine Theorie, seien wertbildend; unnötige Kosten in der Zirkulationssphäre - beispielsweise solche in der Lagerhaltung, die daraus resultierten, daß die Waren nicht absetzbar sind, gehörten dagegen zu den »faux frais (zu den toten Kosten; W.W.) der kapitalistischen Produktion« (MEW 24, S. 138). Marx beendete seine Betrachtungen zu diesem Thema mit den Sätzen: »Die kapitalistische Produktionsweise vermindert die Transportkosten für die einzelne Ware durch die Entwicklung der Transport- und Kommunikationsmittel wie durch die Konzentration (...) des Transports. Sie vermehrt den Teil der gesellschaftlichen Arbeit, lebendiger und vergegenständlichter, der im Warentransport verausgabt wird, zuerst durch Verwandlung der großen Mehrzahl aller Produkte in Waren, und sodann durch die Ersetzung lokaler durch entfernte Märkte. Das Zirkulieren, d. h. tatsächliche Umlaufen der Waren im Raum löst sich auf in den Transport der Ware.« (ebd., S. 153)

Der vorletzte zitierte Satz bringt einiges von dem auf den Punkt, was wir aktuell im globalisierten Transport erleben. Doch die Transportinflation des aktuellen Kapitalismus konnte in ihrer konkret pervertierten Form kaum vorhergesehen werden: Erstens »vermehrt sich« tatsächlich »die gesellschaftliche Arbeit«, die im »Warentransport verausgabt« wird - und sie vermehrt sich auch tatsächlich, weil so gut wie alle »Produkte zu Waren« werden, und weil »lokale durch entfernte Märkte« ersetzt werden. Zweitens sinken auch die Transportkosten, u. a. durch »Entwicklung der Transport- und Kommunikationsmittel und durch die Konzentration« des in der Transportbranche angelegten Kapitals. Doch drittens steigen gleichzeitig die volkswirtschaftlichen Kosten der Transporte gewaltig an; diese tauchen allerdings nicht in den von den Unternehmen und von den Konsumenten zu bezahlenden Warenpreisen auf. Und weil das letztere so ist, werden die Transporte immer weiter gesteigert, entstehen immer absurdere arbeitsteilige Prozesse, ist immer noch mehr real verausgabte gesellschaftliche Arbeit im Transportsektor gebunden.

### **Umweltschädliches Wachstum**

Es wächst keineswegs »der Transportsektor als solcher«. Vielmehr wachsen neben der Hochsee- und der Containerschifffahrt vor allem der Lkw-Verkehr und die Luftfracht. Der Eisenbahnverkehr und die Binnenschifffahrt stagnieren oder sind rückläufig. Die Privatisierungen der Eisenbahnen sind ein Element, das zu einem weiteren Rückgang der Schiene - und zu einer weiteren Steigerung des Straßen- und Luftverkehrs - führen muß.

Es wachsen mit dem Lkw- und dem Schiffsverkehr solche Verkehrsarten besonders schnell, die die Umwelt in besonderem Maß belasten und das Klima erheblich schädigen. Bleibt die Frage zu klären: Warum wächst diese Art Transport derart beschleunigt? Drei Aspekte sind hierfür verantwortlich:

#### **1. Die realen Kosten im Transport steigen, doch die Transportpreise sinken - weil die externen Kosten steigen.**

Als vor rund 25 Jahren erstmals Ökoinstitute vorrechneten, es gäbe so etwas wie »externe Kosten des Verkehrs«, reale Kosten der Transporte, die in den Transportpreisen nicht enthalten sind, wurden sie weitgehend ignoriert. Inzwischen ist diese Erkenntnis anerkannter Stand der Verkehrswissenschaft. Die Verkehrspolitiker in Brüssel und Berlin verfügen über Analysen, die grob besagen, daß die Transportpreise beim Verkehr mit großen Lastkraftwagen höchstens 40 Prozent der realen Transportkosten decken. Der Luftverkehr bei den Billigairlines ist noch weniger kostendeckend. Konkrete Berechnungen für die Schifffahrt fehlen zwar weitgehend; es kann aber davon ausgegangen werden, daß die Frachtraten deutlich weniger als 50 Prozent der realen Kosten decken.

Der schnell wachsende internationale Schiffsverkehr wird dann offensichtlich als umweltpolitisch problematisch erkannt, wenn es zu schweren Havarien kommt - sei es in Alaska (gestrandeter Tanker »Exxon Valdez«), sei es in Galizien (gesunkener Tanker »Prestige«) oder in der Bretagne (gesunkener



Tanker »Erika«). Die Reste der zerborstenen Öltanks der Unglücksschiffe führten jeweils auf Dutzenden Kilometern zu verdreckten Stränden, die trotz Großeinsätzen oft erst nach vielen Jahren wieder begehbar sind und touristisch genutzt werden können.

Doch der Schiffsverkehr stellt auch ohne diese regelmäßigen Unglücksfälle eine dauerhafte Belastung der Umwelt dar. Transportschiffe, aber auch große Fahrgastschiffe können zu Recht als »mobile Müllverbrennungsanlagen« bezeichnet werden. Schiffsmotoren verbrennen gewöhnlich »Schweröl« (oder »HFO = heavy fuel oil«). Dahinter verbirgt sich ein Sammelsurium von Dreckschemie, unter anderem stark schwefelhaltige Abfallprodukte des Raffinerieprozesses, die die Ölkonzerne, würden sie nicht weiterverwendet, nur mit hohen Kosten als Sondermüll entsorgen könnten. Da die Schifffahrt bisher fast komplett von gesetzlichen Bestimmungen zur Luftreinhaltung ausgenommen ist, können diese Abfallprodukte der Ölwirtschaft in den Schiffsmotoren verbrannt werden. Daran verdienen alle Beteiligten des maritimen Komplexes. Die Ölkonzerne können diese Abfälle, die sie eigentlich teuer entsorgen müßten, mit satten Gewinnen verkaufen, die Reeder können mit spottbilligem Sprit über die Weltmeere schippern, die Wirtschaft insgesamt profitiert von den niedrigen und langfristig immer weiter sinkenden Transportkosten. In der Folge stößt ein durchschnittliches Schiff 150 bis 300mal soviel Schadstoffe je Tonnenkilometer aus wie ein Lkw.

Die bereits beschriebene Bedeutung der Küstenschifffahrt führt dazu, daß alle küstennahen Gebiete in Europa in erheblichem Maß unter dem Schadstoffausstoß des Schiffsverkehrs leiden. In Hamburg beispielsweise stammen rund 80 Prozent der Schwefeldioxid-Emissionen (SO<sub>2</sub>) aus der Schifffahrt. Allein in den Gewässern der EU werden jährlich mehr als 35 Millionen Tonnen Schweröl (vor allem durch die Küstenschifffahrt) verbrannt. Dies entspricht 29 Prozent der weltweiten Verbrennung von Schweröl (120 Millionen Tonnen).

Spätestens zu dem Zeitpunkt, als die Theorie der »externen Kosten im Verkehrssektor« von der offiziellen Politik anerkannt wurden, hätten diese zumindest in der Tendenz und Schritt für Schritt ansteigen müssen, womit die realen Transportkosten in die Preise integriert worden wären. Damit hätten sich die Transportkosten allgemein verteuert. Gleichzeitig hätten die Transportarten mit den höchsten externen Kosten die größten Kostensteigerungen verzeichnet.

Doch in Wirklichkeit kommt es zu einer gegenteiligen Entwicklung. Die Kosten im Lkw-Verkehr haben sich in den letzten 15 Jahren etwa halbiert. Die Kosten bei Schiffstransporten wurden in den letzten zwanzig Jahren auf rund ein Drittel des Niveaus reduziert. Die Kosten für die gesamten Transportketten dürften - vor allem aufgrund der Containertransporte - noch stärker gesunken sein.

## **2. Ehemaliges öffentliches Eigentum finanziert die Kapitalanlage und die Kapitalkonzentration im Transportsektor.**

Es gibt einen engen Zusammenhang zwischen dem Wachstum der internationalen Transporte, den Privatisierungen und dem Abbau von Daseinsvorsorge. Zu den weltweit größten Logistikkonzernen zählen die drei deutschen Unternehmen Deutsche Post mit der Tochter DHL, die Deutsche Bahn (DB AG) mit der Tochter Schenker (zu der wiederum der US-Logistiker Bax-Global gehört) sowie TUI mit Hapag Lloyd. Bei allen drei Konzernen handelt es sich um ehemalige Unternehmen in öffentlichem Eigentum oder - im Fall der DB AG - um ein öffentliches Unternehmen, das sich in einem Privatisierungsprozeß befindet. In allen drei Fällen gab und gibt es bei diesen Konzernen Privatisierungsprozesse, deren Essenz darin besteht, daß das ehemalige staatliche Eigentum für extrem niedrige Beträge in private Hände wechselte und daß die Investoren in kurzer Zeit dazu übergingen, die klassischen Betätigungsfelder, die zur öffentlichen Daseinsvorsorge zählen, zurückzufahren und in den Transport- und Logistikbereich zu expandieren.

Andere führende Konzerne in der internationalen Transportbranche haben einen ähnlichen Hintergrund. Der weltweit größte Expresdienstleister Fedex profitierte vor allem von der Deregulierung im US-amerikanischen Lufttransportsektor. Das niederländische Logistikunternehmen TNT ging 1996 in das

Eigentum der privatisierten niederländischen Staatspost und der daraus abgespalteten TPG über, wobei letztere seit 2006 selbst den Namen TNT trägt.

Überall kam es parallel zum Einstieg in die Transportbranche zu einem Abbau von Daseinsvorsorge. Die Privatisierungen erweisen sich als eine neue ursprüngliche Akkumulation eines gewaltigen Transportkapitals. Kommt es zu einer Privatisierung der Deutschen Bahn AG nach dem sich abzeichnenden Muster, dann wird das zu einem neuen Schub dieser Art Kapitalakkumulation führen. Das Aktionsbündnis »Bahn für Alle« hat vorgerechnet, daß dann im ersten Jahrzehnt nach dem Privatisierungsbeschluß Steuergelder in Höhe von mehr als 150 Milliarden Euro einer teilprivatisierten Deutschen Bahn AG zufließen werden. Diese will (u. a. mit diesen Geldern) erklärtermaßen vor allem ihr internationales Logistikgeschäft ausbauen - und den Schienenverkehr im Inland abbauen.

### **3. Die Transportwirtschaft ist aufs engste verbunden mit der stofflichen Ausformung des aktuellen Kapitalismus, mit dem fossilen Kapitalismus.**

Der fossile Kapitalismus beruht in erheblichem Umfang und in ständig wachsendem Maß auf dem Verbrauch von Kohle, Öl und seinen Derivaten (Benzin, Diesel, Schweröl, Kerosin), von Gas und von Uran. Alle diese Ressourcen sind endlich. Bei der für die aktuelle Weltwirtschaft entscheidenden Ressource, dem Rohöl, ist der sogenannte Peak Oil seit einigen Jahren erreicht: Die Summe der neu entdeckten Ölreserven ist geringer als der Verbrauch. Die Reichweite der vorhandenen Ölreserven wird auf 35 bis 45 Jahre geschätzt. Dabei ist der zusätzliche Verbrauch noch unzureichend berücksichtigt, der mit der schnellen Industrialisierung z.B. von Indien und China verbunden sein wird. Aufgrund der Steuerungselemente des Kapitalismus (es zählt allein die kurzfristig zu erzielende maximale Rendite), des Abbaus von steuernder Politik und Daseinsvorsorge und der Macht der Öl-Auto-Gruppe unter den führenden Konzernen kam es in den letzten Jahrzehnten zu einer weiteren Verfestigung dieses Transportmodells.

Die gewaltigen neuen Transportkapazitäten, Hafenanlagen und andere Infrastruktureinrichtungen sind in der Regel auf eine Lebensdauer von drei bis fünf Jahrzehnten ausgelegt. Gleichzeitig sind sie in dieser extensiven Form kaum ohne Verkehrsmittel zu betreiben, deren Energie auf Rohöl und seinen Derivaten basiert. Das heißt, es werden gewaltige Investitionen getätigt für ein Transportmodell, dessen Jahre gezählt sind. Dies stellt einen zusätzlichen Faktor der Vergeudung gesellschaftlicher Ressourcen dar.

Eine auf Nachhaltigkeit und Zukunftsfähigkeit orientierende Politik für den internationalen Transportsektor läuft darauf hinaus, die stoffliche Form der Globalisierung in Frage zu stellen: einen Welthandel, der den Globus, die Umwelt und das Klima viel zu stark belastet. Auch mit Blick auf diesen Sektor stellt sich die Eigentumsfrage. Eine Weltwirtschaft kann nie zukunftsfähig sein, wenn die Ölkonzerne und die gegenwärtig maßgeblichen Konzerne im Transport- und Logistikbereich, die bereits in ihrer stofflichen Form jede Zukunft negieren, tonangebend sind. Sie müssen unter eine demokratisch-gesellschaftliche Kontrolle gestellt, vulgo enteignet werden.

- Teil I (»Wachstum über alles«) erschien in der Wochenendausgabe