

(siehe Kap. 4.2 bis 4.4) deshalb ausführlicher eingehen. Zunächst werde ich allerdings ihr sozial-ökologisches Fundament beschreiben.

## 4.1 Der fossile deutsche Kapitalismus

Mit der Entwicklung der Klimakrise ist diese Geschichte auf komplizierte Art verwickelt. Dass die Temperaturen auf der Erde steigen, ist das Ergebnis eines komplizierten biophysikalischen Vorgangs, den Klimawissenschaftler\*innen erforschen. Der soziale und ökonomische Grund dagegen ist simpel: Die kapitalistische Wirtschaftsweise ist gefräßig, das Kapital will mit möglichst billiger Arbeitskraft, möglichst billiger Nahrung für diese Arbeitskräfte, möglichst billigen Rohstoffen und mit möglichst billiger Natur versorgt werden (Patel/Moore 2018, 35–54). Und sie ist expansiv, Kapital soll wachsen, erwirtschaftete Gewinne werden neu investiert, aus Kapital wird mehr Kapital. Deshalb muss der Absatz von (im-)materiellen Waren gesteigert, und dafür durch eine riesige Kulturindustrie neue Bedürfnisse erzeugt werden (Engert 2010, 83f.). Und deshalb dringt Kapital – wenn es politisch ermöglicht wird – in immer weitere Bereiche ein, die noch nicht kapitalistisch wirtschaften, entweder im Ausland oder innerhalb einer Gesellschaft. Diese gefräßige und expansive Produktionsweise ist der sozialökonomische Ursachenkomplex, der dazu führt, dass wir zu viele klimaschädliche Gase freisetzen, insbesondere CO<sub>2</sub>. Aber auch wenn die kapitalistische Produktionsweise deshalb an sich anti-ökologisch ist (Bellamy Foster 1999, 120), war die Beschleunigung der Naturzerstörung und Klimaschädigung mit der Herausbildung des fossilen Kapitalismus und einer neuen Phase der kapitalistischen Entwicklung ab den 1930er/40er Jahren verbunden, in der industrielle Großkonzerne eine dominante Rolle spielen (ebd., 108; Brand/Wissen 2017, 85f.).

Es stimmt, dass bereits die industrielle Revolution für diese Entwicklung wichtig war (Malm 2016, 21f.), zu einer enormen »ökologischen Destruktivkraft« wurde menschliche Arbeit in ihrer kapitalistischen Form (Dörre 2021, 59f.) aber erst in dieser neuen Entwicklungsphase des Kapitalismus, dem technologischer Gigantismus, Energieverschwendungen (Salle 2022, 195) und ein durch einen kulturindustriellen Komplex angetriebener Massen- und Wegwerfkonsument eigen ist (Baran/Sweezy 1967, 114f.). In enormen Ausmaß wird CO<sub>2</sub> durch den intensiven Verbrauch von Erdgas und insbesondere Kohle und Erdöl (und durch den Verbrauch von Produkten, in denen Öl enthalten ist) freigesetzt, den beiden zentralen Energieträgern des sog. fossilen Kapitalismus (Altvater 2010, 158): dem auf massivem Kohle- und Erdölverbrauch basierenden Kapitalismus mit ausgebauten Energiewirtschaften (Abbau von Kohle und Öl, Weiterverarbeitung zu Rohmaterialien und Treibstoffen, Vertrieb von Treibstoffen etc.), hochkomplexer Industrie, (flexibilisierter) Massenproduktion und davon abhängigen Dienstleistungsbranchen. Dieser fossile Kapitalismus war und ist die Basis (auch) des deutschen Wohlstandsmodells, nicht zuletzt der eingangs erwähnten langen Prosperitätsperiode (Ende der 1940er bis etwa Mitte der 1970er Jahre) und des damit verbundenen kollektiven Aufstiegs, des sog. sozialen Fahrstuhleffektes nach dem zweiten Weltkrieg, bei dem zwar die Klassenunterschiede blieben, das Wohlstandsniveau aber insgesamt höher wurde (Beck 1986,

121–122). Die Familiengeschichte meiner Großeltern, die ich oben erzählt habe, war Teil dieser kollektiven Klassengeschichte, durch die sich das Verhältnis der Menschen zur Natur schnell veränderte, und die bedrohliche Folgen (nicht nur) für das Klimasystem der Erde haben sollte (Ellis 2020, 76f.).

Ohne diese Periode der enormen wirtschaftlichen und ökologisch destruktiven Beschleunigung insbesondere in den 1960er und 1970er Jahren, wäre die heutige prekäre Zweidrittelgesellschaft nicht möglich. Sie ermöglichte die Herausbildung größerer Zonen der sozialen Sicherheit und materieller Massenteilhave, die eben auch in der Gegenwart nicht verschwunden sind. Besonders wichtig ist dabei: Es entstand eine industrielle Exportmaschinerie, die bis heute das fossil-kapitalistische Weltsystem mit Waren versorgt (wenn auch anders als in den 1960er und 1970er Jahren) und einem größeren Teil der deutschen Arbeiter\*innenklasse vergleichsweise gute Löhne, Beschäftigungsbedingungen und auch Beschäftigungssicherheit verschaffte<sup>1</sup>. Die prekäre Zweidrittelgesellschaft ist heute nicht zuletzt deshalb durch eine ungleiche und kombinierte Entwicklung von sozialer Unsicherheit, materieller Ungleichheit und interessopolitischer Macht gekennzeichnet, in der – möglicherweise verunsicherte – große Bereiche des respektablen Wohlstandes weiterhin auch für Teile der Arbeiter\*innenklasse existieren.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, ab Mitte der 1950er Jahre begann im fossilen boomenden Kapitalismus jedenfalls eine Phase der Wohlstandsgewinne, von der auch weite Teile der Arbeiter\*innenklasse profitierten. Der lange Nachkriegsboom wurde durch eine Symbiose zwischen dem bereits weiter entwickelten US-Kapitalismus und den sich leicht später entwickelnden Kapitalblöcken in Japan und Westeuropa, damit nicht zuletzt Westdeutschland, möglich. Die erfolgreichen Technologiesysteme und innovativen Formen der Produktions- und Arbeitsorganisation des industriell-fossilen Vorreiters USA wurden in der Nachkriegsperiode kopiert. Zugleich entwickelte und vertiefte sich eine enge wirtschaftliche Verflechtung (Brenner 2006, 67). Diese Triade dominierte und dominiert die industrielle Produktion weltweit, wobei transnationale Konzerne, deren Hauptsitze in Japan, Westeuropa oder Nordamerika sind, spätestens seit 1990 verstärkt in Osteuropa und dem globalen Süden produzieren (Moody 2001, 48f.), und einzelne Staaten des globalen Südens seit den 1990er Jahren ihre »eigenen« Industriekonzerne auf dem Weltmarkt in Stellung brachten (Deppe 2021, 283). Zunächst gelang dies etwa Südkorea, zunehmend dann auch China. Das stärkte im weltweiten Herstellungssektor Überkapazitäten und auch den Verdrängungswettbewerb, die aufgrund der Produktivitätssprünge (infolge von Rationalisierungswellen) in den kapitalistisch am weitesten entwickelten Ländern bereits entstanden waren (Brenner 2002, 72–75). An der beschleunigten Naturzerstörung und am beschleunigten Ausstoß klimaschädlicher Gase hatte diese Triade einen immensen Anteil.

---

<sup>1</sup> Zwischen 1961 und 1975 lag der Anteil der Exporte am westdeutschen Bruttoinlandsprodukt bei durchschnittlich 20,5 Prozent. Zwischen 1976 und 2009 waren es im Durchschnitt dann 31,4 Prozent (Busch/Land 2010, 114–115).

Das materielle Gerüst sowohl der alten integrativen Klassengesellschaft als auch der exklusiven prekären Zweidrittelgesellschaft, das fossile Wachstumsmodell, war und ist aber in hohem Maß klimaschädlich. Es beruhte auf massivem Abbau von Kohle und Öl. Bereits der lange Boom des Nachkriegskapitalismus, der in Westeuropa, Japan und Nordamerika zu beobachten war, war enorm ressourcenintensiv. 1890 wurden weltweit 10 Millionen Tonnen Kohle verbraucht, 1940 waren es 294 Millionen, in den 1970er Jahren dann rund 2,5 Milliarden (darunter auch der Verbrauch der realsozialistischen Industriegesellschaften) (Bellamy Foster 1999, 19). Ohne Kohle und Öl wären die hochproduktiven industriellen Fertigungsmethoden nicht möglich gewesen, ohne Öl wäre die Automobilwirtschaft nicht entstanden, ohne Öl gäbe es keinen Massenverkehr, ohne Öl gäbe es keine Plastikprodukte, kurz, ohne Öl wären Massenproduktion und Massenkonsum, wie er für die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts typisch werden sollte, überhaupt nicht möglich gewesen. Allein zwischen 1950 und 1973 hat sich der weltweite Energieverbrauch verdreifacht (Angus 2020, 150).

Der jährliche Ausstoß von CO<sub>2</sub> stieg in Westdeutschland zwischen 1950 und 1960 um 56 Prozent (nicht: 1960 gab es 56 Prozent mehr CO<sub>2</sub> als 1950, sondern im Jahr 1960 wurde 56 Prozent mehr CO<sub>2</sub> freigesetzt als 1950), dann zwischen 1960 und 1970 nochmals um 20 Prozent, zwischen 1970 und 1980 um 5,6 Prozent (Gütschow/Günther/Pflüger 2019). Am Beispiel eines für den »Standort Deutschland« besonders wichtigen Produktes, dem Automobil, lässt sich auch das Produktionswachstum zeigen. 1955 wurden rund 705.000 Pkw in Westdeutschland hergestellt, 1960 bereits 1,7 Mio., 1970 3 Mio. und 1985 3,9 Mio. pro Jahr. Allein zwischen 1960 und 1970 wuchs die jährliche Automobilproduktion, die natürlich Absatzschwankungen unterworfen war, um etwa 76 Prozent (Statistisches Jahrbuch 1965, 211; dies. 1961, 236; dies. 1970, 223; dies. 1986, 193). Dieser fossile Kapitalismus bildet auch heute noch das sozial-ökologische Fundament der deutschen Klassengesellschaft, auch wenn sich die Kräfteverhältnisse zwischen Kapital und Lohnarbeit erheblich verschoben haben und aus einer Gesellschaft, in der das gesamte Wohlstandsniveau eher gehoben wurde, eine wurde, in der soziale Unsicherheit, materielle Ungleichheit und auch die Macht von Unternehmen wieder wuchsen.

#### 4.1.1 Der fossil-industrielle Kern des deutschen Kapitalismus

Der (deutsche) fossile Kapitalismus hat eine stoffliche Gestalt, er verfügt über einen fossilen Kernkomplex. Dieser entstand im Kreislauf der konkreten historischen Akkumulation, der nationalen (international verflochtenen) Geschichte. In dieser konkreten stofflichen Geschichte wurden besondere Branchen- und Produktionsstrukturen, Vertriebs- und Verkaufsnetze, Verflechtungen zwischen Kapitalgruppen und Werbeindustrien geschaffen, typische Produkte prägten ganze Epochen (z.B. das Auto, später der Computer), ebenso typischen Arten und Weisen wie (Produktionskonzepte) und womit produziert und gewirtschaftet wurde und wird (Leittechnologien) (Perez 1998, 7).

Besonders bedeutsame und integrative Teile des deutschen fossilen Kapitalismus sind die Unternehmen des Produzierenden Sektors. Zu ihnen gehören die Energiekonzerne, ebenso die Unternehmen der Automobilindustrie, des eng mit dieser verflochtenen

Werkzeug- und Maschinenbaus, der weiteren Metall- und Elektroindustrie, der Chemischen Industrie und der industriellen Nahrungsmittelproduktion. Dazu gehören aber auch die industrienahen Dienstleistungen (Eikelpasch 2012, 7f.), die die Produktion mit ermöglichen, insbesondere die Speditionen/Logistikunternehmen, die das Lager auf der Straße bewegen, und Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen. Und dazu gehören das Banken- und Finanzkapital, ohne die dieser fossile Kernkomplex nicht existieren könnte. Verflochten ist mit alledem ein auf automobilen Individualverkehr ausgerichtetes Verkehrssystem (Straßennetze, Parkraumbewirtschaftung, Tankstellennetze etc.), das für eine der wichtigsten Leitwaren der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts überhaupt erst die nötige Infrastruktur bietet, damit das Automobil zum Standardeigentum (statistisch entfielen 2020 auf jeden deutschen Haushalt 1,14 Pkw, in ländlichen Regionen sogar 1,64<sup>2</sup>) in Deutschland werden konnte (Engert 2010, 25).

Die klimapolitische Bedeutung des industriell-fossilen Kernkomplexes ist leicht ersichtlich. 2019 wurden durch die Industrie 23 Prozent und durch die Energiewirtschaft 40 Prozent des deutschen CO<sub>2</sub>-Schadstoffs verursacht – und 15 Prozent durch den Verkehr (Umweltbundesamt 2022), wobei man einen Teil dieser »Verkehrsemissionen« der Industrie zurechnen muss, weil durch flexible Produktionsprozesse das Lager auf die Straße/Schiene verlagert wurde, Logistikdienstleistungen also eine zentrale Rolle für die Industriewertschöpfung spielen (aber auch für die just in time-Lieferungen für den boomenden Versandhandel)<sup>3</sup>. Von den 870 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten, die 2018 in Deutschland verursacht wurden, gingen allein 125 Mio. Tonnen auf das Konto des Energieunternehmens RWE, 82 Millionen Tonnen verantwortete der Konzern HeidelbergCement und 33 Millionen die Lufthansa (Zelik 2018, 200).

Um diesen fossil-industriellen Komplex sind weitere Schichten gelagert, ohne die der deutsche Kapitalismus nicht funktionieren würde. Besonders wichtig sind die sog. »Handelskette« und der Staat, der wesentliche Dienstleistungen erbringt, ohne die die kapitalistische Produktionsweise nicht funktionieren könnte: von Forschungsinitiativen und Arbeitskräfteausbildung bis hin zum Straßenbau und der Bearbeitung sozialer Probleme. Mit »Handelskette« meine ich die Unternehmen, die dafür sorgen – von der Produktionsstätte bis zum direkten Kundenverkauf –, dass Waren abgesetzt und so erzeugte Gewinne auch realisiert werden können. Dazu gehören natürlich die Geschäfte des Einzelhandels, aber auch die dazugehörigen Läger, die Logistikunternehmen, die die Waren bewegen, der Online- und Versandhandel, aber auch Marktforschungsunternehmen, die zur Optimierung von Marketing und Absatz beitragen wollen. So unterschiedlich diese Unternehmen sind, so eint sie, dass sie daran mitwirken, dass Waren abgesetzt werden.

Die bisher diskutierten Bereiche unterscheiden sich danach wie groß ihr direkter Beitrag zur Erzeugung von CO<sub>2</sub> ist und wie stark die dort beschäftigten Arbeitskräfte bzw. ihre Weiterbeschäftigung vom Verbrauch fossiler Stoffe abhängen. Um Missverständnisse zu vermeiden: Wenn ich diese Unterscheidung treffe, dann bedeutet das

2 (KfW 2022).

3 Zur Verschlankung der industriellen Produktion und der Verringerung der Lagerbestände siehe Smith 1994; Parker 2017; Womack/Jones/Roos 1992.

nicht, dass ich andere Bestandteile der des deutschen Produktions- und Konsummodells vernachlässige. Es geht mir lediglich darum die unterschiedlichen ökologischen und beschäftigungspolitischen Stellenwerte sichtbar zu machen.

#### 4.1.2 Sozial-ökologische moralische Ökonomie

Zu einem angemessenen Verständnis des fossilen Kapitalismus und der prekären Zweidrittelgesellschaft, insbesondere ihrer Konfliktpotenziale, gehört meines Erachtens, den Zusammenhang zwischen Produktions-, Konsum- und Lebensweise innerhalb einer Ausbeutungsordnung zum Thema zu machen, die jede Klassengesellschaft ist (Bellamy Foster/Magdoff 2012, 75–81). Was ökologisch zerstörerisch ist, kann Menschen in der jeweiligen Ausbeutungs- und Ungleichheitsordnung überhaupt erst die Chance bieten, am sozialen Leben einer Gesellschaft teilzunehmen, es kann aber auch Statussymbole schaffen, die zu einer respektablen Lebensweise in unterschiedlichen Klassenlagen dazugehörten. Dass das Statussymbol Superyacht (Salle 2022) oder Flugreisen in einer hypermobilen globalen Lebensweise naturzerstörerischer ist als die Anschaffung eines gebrauchten VW Polo zum achtzehnten Geburtstag eines jungen Menschen aus den mittleren Schichten der Arbeiter\*innenklasse, gehört zur ökologischen Ungleichheitsstruktur der Klassengesellschaft.

Es gibt klassenlagenspezifische Lebensweisen, die auf sozial-ökologischen moralischen Ökonomien beruhen, wie man in Anlehnung an den englischen Sozialhistoriker E.P. Thompson (Thompson 1980) sagen könnte. Eine Lebensweise ist der Versuch des Menschen unter vorgefundenen Bedingungen, die er kaum frei wählen kann, die eigene (Lebens-)Geschichte zu gestalten. Dazu gehören Arbeit, Familiengestaltung; dazu gehören Geselligkeitsformen, dazu gehören Konsum- und Einkaufsverhalten. Das alles hat eine rein materielle Seite (wie komme ich zur Arbeit? Welche Nahrung kann ich wo kaufen?), die aber immer mit Sittlichkeits-, Ehr- und Gerechtigkeitsvorstellungen verbunden ist: Was ist eine angemessene und ehrbare Arbeit, was eine angemessene Art, um zur Arbeit zu kommen, was ist gutes Essen und wo ein angemessener Ort zu kaufen? Diese »Ökonomie der Notwendigkeit« und die »Ökonomie der Sittlichkeit« hängen zusammen, lassen sich aber nicht aufeinander reduzieren. In diesem Sinne ist jede Lebensweise eine Alltagspraxis, die gleichzeitig im Alltagsbewusstsein verwurzelt ist, ohne weiter hinterfragt zu werden (Brand/Wissen 2017, 45).

Mit »sozial-ökologischer moralischer Ökonomie« meine ich ein Geflecht an Legitimations- und Sittlichkeitsvorstellungen, das in verschiedenen Etagen der Klassengesellschaft verbreitet ist und sich im jeweiligen Stockwerk voneinander auch unterscheidet. Sozial sind sie, weil sich die Vorstellungen auf Arbeit, sozialstaatliche Ansprüche, aber auch auf angemessene Formen des Konsums, der materiellen und kulturellen, aber auch der politischen Teilhabe beziehen. Ökologisch sind sie, weil all das immer eine ökologische Seite hat, also mit dem jeweiligen Naturverhältnis der Menschen zusammenhängt. Das gilt für die Smartphones und Tablets, die das Leben großer Teile der Mittelschichten durchdringen, wie für das billige T-Shirt, für die SUV's, für regelmäßige Fernreisen, die sich zum Beispiel Angehörige der lohnabhängigen Mittelklasse oder des Bürgertums regelmäßig leisten. Konfliktpotenziale entstehen, wenn gegen dieses Geflecht der Gerechtigkeits- und Sittlichkeitsvorstellungen verstoßen wird (Lessenich 2007, 158).

### 4.1.3 Der Export ökologischer Folgekosten

Nach 1980, insbesondere seit Anfang der 1990er, bildete sich ein deutscher Kapitalismus mit vergleichsweise niedrigen Wachstumsraten heraus. Einige Beobachter schöpften den Begriff des Post-Wachstumskapitalismus (Dörre 2021, 28–29; Nachtwey 2016, 43f), um dieses Phänomen zu fassen. In dieser Zeit ist auch der absolute jährliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß in Deutschland zurückgegangen. Legt man Zahlen des Umweltbundesamtes zu Grunde, sank der jährliche Ausstoß in Tonnen zwischen 1990 und 2019 (Vor Corona-Jahr) um rund 33 Prozent. Weltweit stieg der CO<sub>2</sub>-Ausstoß aber weiter an (Umweltbundesamt 2022). Kurzschlüssig ließe sich nun sagen: die deutsche Gesellschaft geht beim Klimaschutz voran, während die Probleme im Ausland liegen. Dabei ist allerdings zu bedenken, dass der deutsche industriell-fossile Komplex ökologische Folgekosten externalisiert (Lessenich 2018, 77f.) bzw. exportiert. Sieben Wege sind dabei besonders wichtig.

*Erstens* exportiert er Produktionsgüter, Maschinen und Werkzeuge (bzw. Teile), die für die industrielle Produktion an anderen Standorten genutzt werden, etwa in China. *Zweitens* exportiert er Güter, deren Gebrauch CO<sub>2</sub> verursacht – nicht zuletzt Rüstungsgüter und das Automobil. Diese Exporte, darauf gehe ich in Kapitel 4.2 weiter ein, stiegen seit den 1970er Jahren kontinuierlich, seit Ende der 1990er Jahre explodierten sie aber geradezu. Hinzu kommt: Waren, die exportiert werden, müssen bewegt werden, mit Flugzeugen, LKWs, mit Zügen und vor allem mit Schiffen. Das ist, wie Ian Angus unterstrichen hat, CO<sub>2</sub>-Produktion in Bewegung (Angus 2020, 167–168). *Drittens* muss diese Produktion von Waren (ob nun Güter oder Produktionsmittel) selbst ermöglicht werden, indem billige Produktionsmittel importiert werden – ob nun Rohstoffe (etwa Metalle) oder einfache Einzelteile, die in anderen Regionen abgebaut oder hergestellt werden (Lessenich 2018, 23–24). *Viertens* wurden insbesondere seit Beginn der 1990er Jahre transnationale Produktionsnetze herausgebildet. Wichtige Teile eines Autos, ob ein Getriebeteil oder ein Motor, werden zum Beispiel in Tschechien oder Ungarn gebaut, dann aber in Deutschland verbaut. Transnational agierende Konzerne nutzen unterschiedliche Arbeitskosten an verschiedenen Standorten aus, um Kosten zu senken und den Output zu steigern<sup>4</sup>. Die Transnationalisierungsstrategien waren und sind insofern Teil des Klassenkonfliktes. Zwischen Produktionsstandorten in Deutschland und ausländischen Standorten wurde Wettbewerb organisiert: die Peitsche der Produktions- oder Standortverlagerung wird vor Belegschaften, Betriebsräten und Industriegewerkschaften sichtbar geschwungen, dabei aber mit dem Zuckerbrot der vorläufigen Produktions- und Standortsicherung gelockt, sollten sich die jeweiligen Belegschaften durch eine für das Kapital lukrative Kosten- und Leistungsbilanz bewähren (Doellgast/Greer 2007; Greer/Hauptmeier 2014; Zagelmeyer 2001). Die Etablierung eines disziplinierenden transnationalen Kontroll- und Wettbewerbssystems ermöglichte profitableres Wirtschaften

---

4 Um dies anhand der Ware Automobil zu veranschaulichen: Automobile wurden nicht nur zunehmend exportiert, sondern deutsche Konzerne ließen nach Angaben des Verbands der deutschen Automobilhersteller (VDA) auch zunehmend im Ausland direkt fertigen. 1990 lag der Anteil der im Ausland gefertigten Pkw deutscher Hersteller bei rund 25 Prozent, im Jahr 2002 waren es bereits rund 45 Prozent (VDA 2001, 28; ders. 2003, 40; ders. 2006 36–37).

und – unintendiert – die Auslagerung der Verschmutzung. Und *fünftens* ist dieser deutsche industriell-fossile Komplex durch Investitionen im Ausland selbst international aktiv, Volkswagen beispielsweise produziert in China und den USA, beliefert den mittel-osteuropäischen Markt durch die Tochter Skoda, den südeuropäischen Markt durch die Tochter Seat<sup>5</sup>. *Sechstens* weil wir umgekehrt Waren aus dem Ausland importieren, die dort unter naturzerstörerischen Bedingungen produziert werden, ob nun zum Beispiel spottgünstige Kleidung aus Billigfabriken in Bangladesch oder günstige Elektronik aus China, einem Land, das in den vergangenen Jahren enorm viel CO<sub>2</sub> ausgestoßen hatte (Angus 2020, 166). Diese günstige Auslandsproduktion ist integraler Teil der prekären Zweidrittelgesellschaft, weil sie günstigen Konsum ermöglicht, ohne den gerade die unteren Einkommensschichten der Arbeiter\*innenklasse sozial und kulturell noch stärker abgehängt würden als sie es heute bereits sind (Brand/Wissen 2017, 55; Dörre 2021, 88). *Siebtens* gilt dies insbesondere für die Versorgung mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Deutschland, so Stephan Lessenich, hält sich »massenhaft Anbauflächen in anderen Weltregionen«, auf denen massenindustriell und naturzerstörerisch gewirtschaftet wird (Lessenich 2018, 83).

Dieser deutsche fossile Kapitalismus ist lediglich ein »Splitter des Weltmarktes« (Luxemburg 1990, 546f.), mit dem er aber durch Warenausfuhr, Kapitalexport, Kauf billiger Produkte und transnationale Lieferketten eng verflochten ist.

Aber der industriell-fossile Komplex ist eben nicht nur klima-, sondern auch beschäftigungspolitisch von zentraler Bedeutung, auch mit Blick auf die Klassen- und Ungleichheitsverhältnisse innerhalb der Zweidrittelgesellschaft. Denn trotz des Rückgangs der Beschäftigungszahlen und trotz aller sozialen Unterschiede, die es innerhalb dieses Komplexes gibt und auf die ich noch eingehen werde: Hier werden immer noch verhältnismäßig hohe Löhne gezahlt, hier sind Gewerkschaften und Betriebsräte weiter vertreten und hier sind Vollzeitarbeitsverhältnisse vorherrschend (siehe Kap. 4.3). Und: Von relativ hohen Löhnen in diesen Sektoren profitieren auch andere Branchen, hängen weitere Arbeitsplätze ab. Arbeiter\*innen bei Volkswagen in Braunschweig oder Bayer in Frankfurt lassen sich die Haare schneiden, bestellen bei Amazon, lassen sich möglicherweise Häuser bauen. Die Prekarisierung der deutschen Arbeitsgesellschaft reicht zwar bis tief in diesen Kernkomplex hinein, aber im Verhältnis zu vielen Dienstleistungsbranchen finden sich hier noch stabilere und sozial abgesicherte Verhältnisse – wenngleich diese auch unter Druck stehen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang: Nicht alle gesellschaftlichen Klassen und Teile dieser Klassen sind auf die gleiche Art und in gleichem Maße in den fossilen Kapitalismus verwoben. Um das zu verstehen, ist es zunächst nötig, einen genaueren Blick darauf zu werfen, in welche Gesellschaftsklassen sich die deutsche Gesellschaft teilt (siehe Kap. 4.2) und wie ungleich in ihr Einkommen und Vermögen, soziale Sicherheit und Macht verteilt sind (siehe Kap. 4.3 und 4.4). Abschließend komme ich in Kapitel 4.5. auf das unterschiedliche Maß der Verantwortung für die Klimakrise, insbesondere aber auf die unterschiedlichen Formen der Betroffenheit durch den Klimawandel und Klimaschutzpolitik zurück.

5 Zur Transnationalisierung des VW-Konzerns siehe z.B. (Hahn 2014, 140f.; Faust/Voskamp/Wittke 2004, 55–56; Jürgens/Kryzywinski 2009, 6).