

1. Zur Politischen Ökonomie des Verkehrs

Der Verkehr ist das wichtigste Subsystem moderner hochmobiler Gesellschaften. Umso erstaunlicher ist es, dass der Grandseigneur der Systemtheorie, Niklas Luhmann, dieses Subsystem mit keinem Wort erwähnt. Womöglich hat ihn das Thema einfach nicht interessiert. Vielleicht hatte Luhmann aber auch eine Ahnung von den Schwierigkeiten, die er sich mit dem Verkehrssystem einhandeln würde. Lässt sich der Verkehr doch gegenüber anderen Subsystemen, wie dem Gesundheits-, Bildungs-, Rechts- oder Wirtschaftssystem, besonders schlecht abgrenzen. Vielmehr liegt das Verkehrssystem quer zu allen anderen gesellschaftlichen Teilsystemen, es bildet ihre Grundlage und wird zugleich von ihnen beeinflusst.

Der Verkehr gewährleistet den Zusammenhalt moderner kapitalistischer Gesellschaften und ist in jeder Hinsicht zwingend notwendig für die von Luhmann so bezeichnete Anschlussfähigkeit. In der verkehrswissenschaftlichen Literatur spricht man daher schon seit längerem von »erzwungener Mobilität« (vgl. Linder et al. 1975). Allerdings deutet sich hier mit der synonymen Verwendung der Begriffe *Verkehr* und *Mobilität* schon früh eine bis heute vorherrschende begriffliche Unschärfe an. Denn indem mit *Zwangsmobilität* zu- meist die erzwungene Nutzung des Autos aufgrund fehlender Alternativen beschrieben wird, ist eigentlich der Zwang zu einer bestimmten Form des *Verkehrs* gemeint (vgl. Wittwer 2014): Es müsste also präzise von erzwungenem (Auto-)Verkehr gesprochen werden. Deshalb sollte begrifflich unterschieden werden zwischen Verkehr als der physischen Bewegung, die sich im Raum niederschlägt und Mobilität als potentieller Beweglichkeit, die sich am Grad gesellschaftlicher Teilhabemöglichkeiten bemisst (vgl. Schwedes et al. 2018). Ein Mensch, der tagtäglich darauf angewiesen ist, hundert Kilometer mit dem eigenen Auto zur Arbeit zu pendeln, ist dann nicht mobiler als einer, der seinen städtischen Arbeitsplatz fußläufig erreicht. Es könnte sogar sein, dass es sich bei ersterem um einen Geringverdiener handelt, der sich Tag für Tag

zu einem oder mehreren Minijobs aufmacht und dessen Einkommen nur eine sehr eingeschränkte gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht. Demgegenüber könnte letzterer möglicherweise ein junger, gut ausgebildeter Stadtbewohner sein, der über einen nahe gelegenen, gut dotierten Arbeitsplatz verfügt, der es ihm wiederum erlaubt, das zunehmend teure Stadtleben in vollen Zügen auszuschöpfen. In dieser Gegenüberstellung fallen Verkehr und Mobilität weitgehend auseinander: Während der Berufspendler ein hohes (Auto-)Verkehrsaufkommen erzeugt, im Ergebnis aber nur eine geringe gesellschaftliche Teilhabe realisiert und damit nur wenig mobil ist, hält sich im Falle des Flaneurs das (Fuß-)Verkehrsaufkommen stark in Grenzen, wobei die Person zugleich sehr mobil ist, da sie über ein hohes potentielltes Maß an gesellschaftlichen Teilhabemöglichkeiten verfügt. Zwischen den beiden geschilderten Extremen gibt es eine Vielzahl ganz unterschiedlicher Figurationen des Verhältnisses von Verkehr und Mobilität, bis hin zu dem Fall, wo beide zur Deckung kommen und das Maß gesellschaftlicher Teilhabe direkt mit dem Verkehrsaufkommen korreliert.

Man kann dies alles im Sinne Luhmanns angemessen beschreiben, ohne jedoch zu verstehen, warum in modernen hochmobilen Gesellschaften die soziale Teilhabe in zunehmendem Maße an ein wachsendes Verkehrsaufkommen gebunden ist. Dazu ist es notwendig, die eingangs erwähnte enge Verschränkung des Verkehrssystems mit den anderen gesellschaftlichen Teilsystemen zu berücksichtigen, wobei die Kopplung von Wirtschaft und Verkehr eine besonders prominente Rolle spielt. Der Verkehr ist das Medium kapitalistischer Vergesellschaftung – eine Vergesellschaftungsweise, die erstmals in der Menschheitsgeschichte durch einen ständigen Wandel gekennzeichnet ist:

»Die Bourgeoisie kann nicht existieren, ohne die Produktionsinstrumente, also die Produktionsverhältnisse, also sämtliche gesellschaftlichen Verhältnisse fortwährend zu revolutionieren. Unveränderte Beibehaltung der alten Produktionsweise war dagegen die erste Existenzbedingung aller früheren industriellen Klassen. Die fortwährende Umwälzung der Produktion, die ununterbrochene Erschütterung aller gesellschaftlichen Zustände, die ewige Unsicherheit und Bewegung zeichnet die Bourgeoisiepoche vor allen anderen aus« (Marx & Engels 1848: 465).

Ausgehend vom Verkehr, der alle anderen gesellschaftlichen Subsysteme in Bewegung versetzt und miteinander verbindet, erschließt sich die spezifische Entwicklungsdynamik kapitalistischer Gesellschaften. Die Beschäftigung mit

dem Verkehrssystem hätte Luhmann zwangsläufig zur Betrachtung der modernen kapitalistischen Gesellschaft geführt. Die Vorstellung einer Gesellschaft als kapitalistisch erschien ihm jedoch zu voraussetzungsfull. Um das Verständnis genau dieser Voraussetzungen muss es aber demjenigen gehen, der politisch handlungsfähig werden möchte.

Das Verkehrssystem ist als gesellschaftliches Subsystem nicht zu begreifen, vielmehr bildet es das Grundgerüst kapitalistischer Gesellschaften. Der Verkehr durchwirkt die kapitalistischen Gesellschaften und ist das Schmiermittel einer zunehmend flüchtigen Moderne (Baumann 2003). Die Erkenntnis der zentralen Bedeutung des Verkehrs für die kapitalistische Vergesellschaftung, also der physischen Bewegung in Raum und Zeit, ist damit aber noch nicht erklärt. So selbstverständlich uns der Verkehr im Alltag auch erscheinen mag, er lässt sich nicht aus sich selbst erklären. Vielmehr stellt sich die Frage, warum es seit rund zweihundert Jahren kapitalistischer Entwicklung ein ständig steigendes Verkehrsaufkommen gibt. Warum ist gesellschaftliche Teilhabe, also individuelle Mobilität, immer mehr an räumliche Bewegung gebunden? Der Verkehr ist ein passives Medium, das es ermöglicht, von A nach B zu gelangen. Aber was sind die Gründe dafür, dass die zurückzulegenden Distanzen zwischen A und B immer größer werden? Was sind die Triebkräfte, die bis heute zu einem ständig steigenden Verkehrswachstum führen?

Die politische Gestaltung von Verkehrsentwicklung setzt ein Verständnis über die funktionale Bedeutung des Verkehrs im Rahmen kapitalistischer Vergesellschaftung voraus. Aufgrund der offensichtlich engen Verschränkung von kapitalistischer Produktionsweise und Verkehrsentwicklung – die insbesondere darin zum Ausdruck kommt, dass Wirtschaftswachstum bis heute immer mit Verkehrswachstum einhergeht – wird zunächst dieses Wirkgefüge nachvollzogen. Daraufhin können die Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Einflussnahme angemessen eingeschätzt und gegebenenfalls notwendige Handlungsstrategien thematisiert werden.

Die kapitalistische Produktionsweise ist durch fünf Charakteristika gekennzeichnet, die im Folgenden einzeln vorgestellt werden, bevor sie abschließend zusammengeführt und einer integrierten Betrachtung unterzogen werden: Arbeitsteilung, Wachstum, Wettbewerb, Beschleunigung und Entfremdung.

1.1 Arbeitsteilung

Die Voraussetzung der kapitalistischen Produktionsweise ist die Arbeitsteilung (vgl. Marx 1867: 56f.). Das gesellschaftliche Phänomen der arbeitsteiligen Ausdifferenzierung hat erstmals der schottische Ökonom Adam Smith in seinem 1776 erschienen Werk »Der Wohlstand der Nationen« dargelegt. Er zeigt dort, wie durch die Zerlegung der Produktion in einzelne kleine Arbeitsschritte, die jeweils von unterschiedlichen Arbeiter:innen durchgeführt werden, eine gewaltige Produktivitätssteigerung erreicht wird. Die verblüffenden Effekte demonstriert Smith an dem vielzitierten und bis heute eindrucklichen Beispiel der Stecknadelproduktion:

»Ein Arbeiter, der noch niemals Stecknadeln gemacht hat, und auch nicht dazu angelernt ist, so dass er auch mit den dazu eingesetzten Maschinen nicht vertraut ist, könnte, selbst wenn er fleißig ist, täglich höchstens eine, sicherlich aber keine zwanzig Nadeln herstellen.

Aber so, wie die Herstellung von Stecknadeln heute betrieben wird, zerfällt sie in eine Reihe getrennter Arbeitsgänge, die zumeist zur fachlichen Spezialisierung geführt haben. Der eine Arbeiter zieht den Draht, der andere streckt ihn, ein dritter schneidet ihn, ein vierter spitzt ihn zu, ein fünfter schließt das obere Ende, damit der Kopf gesetzt werden kann. Auch die Herstellung des Kopfes erfordert zwei oder drei getrennte Arbeitsgänge. Das Ansetzen des Kopfes ist eine eigene Tätigkeit, ebenso das Weißglühen der Nadel, ja selbst das Verpacken der Nadeln ist eine Arbeit für sich. Um eine Stecknadel anzufertigen, sind somit etwa 18 verschiedene Arbeitsgänge notwendig, die in einigen Fabriken jeweils verschiedene Arbeiter besorgen, während in anderen ein einzelner zwei oder drei davon ausführt.

Ich selbst habe eine kleine Manufaktur dieser Art gesehen, in der nur 10 Leute beschäftigt waren, so dass einige von ihnen zwei oder drei solcher Arbeiten übernehmen mussten. Obwohl sie nun sehr arm und nur recht und schlecht mit dem benötigten Werkzeug ausgerüstet waren, konnten sie zusammen am Tage doch etwa 12 Pfund Stecknadeln fertigen [...], etwa 48.000 Nadeln. Hätten sie indes alle einzeln und unabhängig voneinander gearbeitet, noch dazu ohne besondere Ausbildung, so hätte der einzelne gewiss nicht einmal 20, vielleicht sogar keine einzige Nadel am Tag zustande gebracht« (Smith 1776: 9f.).

Was Smith und seine Zeitgenossen an der Arbeitsteilung faszinierte, ist die dadurch ermöglichte »ungeheure Warensammlung« (Marx 1867: 49), die in ei-

nem bisher nicht gekannten Ausmaß möglich wurde und wodurch der gesellschaftliche Reichtum in kürzester Zeit exponentiell gesteigert werden konnte. Dieser materielle Reichtum vor Augen bildet nach wie vor eine wesentliche Motivation der Menschen, die arbeitsteilige Ausdifferenzierung weiter voranzutreiben und seine Strahlkraft erfasst auch heute noch, wie am ersten Tag, immer größere Teile der Weltbevölkerung.

Im Anschluss an die forcierte arbeitsteilige Ausdifferenzierung vollzieht sich seitdem auch eine räumliche Ausdifferenzierung. Die Arbeitsteilung unter einem Dach, in einer Fabrik, dehnte sich immer weiter aus, zunächst über die großen Industrieareale, die umfangreiche Werkverkehre erforderten, bis zur globalen Arbeitsteilung mit weltweiten Produktionsstandorten, die heute durch internationale Logistiknetzwerke über mehrere tausend Kilometer miteinander verbunden sind. Nachdem bis vor wenigen Jahren noch die Auffassung vorherrschte, die Produktion im Dienstleistungssektor würde sich in Verbindung mit den neuen Kommunikationstechnologien weitgehend von räumlichen Strukturen lösen, indem sich der Austausch vorwiegend über Kommunikationsnetze vollziehe, wobei immer wieder die weltweiten Finanztransaktionen angeführt wurden, besinnt sich die neuere Standorttheorie auf die Einsichten der Klassiker (vgl. Beyers & Fowler 2013). Die Hoffnung, die neuen Informationstechnologien würden Verkehr überflüssig machen und damit einen Beitrag leisten, die negativen Effekte der Verkehrsentwicklung zu verhindern, haben sich seit der Erfindung des Telegrafen im 19. Jahrhundert nicht erfüllt. Im Gegenteil, seitdem vollzieht sich in allen Weltregionen ein scheinbar unaufhaltsames Verkehrswachstum.¹

Marx und Engels hatten diese ökonomisch getriebene Entwicklung, die wir erst seit den 1990er Jahren als Globalisierung bezeichnen, schon Mitte des 19. Jahrhundert prophetisch vorausgesehen:

»Die große Industrie hat den Weltmarkt hergestellt, den die Entdeckung Amerikas vorbereitete. Der Weltmarkt hat dem Handel, der Schifffahrt, den Landkommunikationen eine unermessliche Entwicklung gegeben. Diese hat wieder auf die Ausdehnung der Industrie zurückgewirkt, und in demselben Maße, worin Industrie, Handel, Schifffahrt, Eisenbahnen sich ausdehnten,

¹ Vor diesem Erfahrungshintergrund erscheint auch die CORONA-Pandemie nicht als der Garant für eine disruptive Veränderung zum Besseren. Vielmehr kommt es auch hier darauf an, welche politischen Konsequenzen daraus gezogen werden, Homeoffice allein wird keinen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten.

in demselben Maße entwickelte sich die Bourgeoisie, vermehrte sie ihre Kapitalien, drängte sie alle vom Mittelalter her überlieferten Klassen in den Hintergrund.

Wir sehen also, wie die moderne Bourgeoisie selbst das Produkt eines langen Entwicklungsganges, einer Reihe von Umwälzungen in der Produktions- und Verkehrsweise ist. [...]

Das Bedürfnis nach einem stets ausgedehnteren Absatz für ihre Produkte jagt die Bourgeoisie über die ganze Erdkugel. Überall muss sie sich einnisten, überall anbauen, überall Verbindungen herstellen. [...]

Die Bourgeoisie reißt durch die rasche Verbesserung aller Produktionsinstrumente, durch die unendlich erleichterte Kommunikation alle, auch die barbarischsten Nationen in die Zivilisation. Die wohlfeilen Preise ihrer Waren sind die schwere Artillerie, mit der sie alle chinesischen Mauern in den Grund schießt, mit der sie den hartnäckigsten Fremdenhass der Barbaren zur Kapitulation zwingt. Sie zwingt alle Nationen, die Produktionsweise der Bourgeoisie sich anzueignen, wenn sie nicht zugrunde gehen wollen; sie zwingt sie, die sogenannte Zivilisation bei sich selbst einzuführen, d.h. Bourgeois zu werden« (Marx & Engels 1848: 463ff.).

Mittlerweile haben auch Länder wie China, Indien und die ehemalige Sowjetunion, die sich noch lange Zeit dem Drängen der Weltmärkte verweigert hatten, nachgegeben und gelten heute als die großen ›Emerging Markets‹.

Im Zuge der arbeitsteiligen Ausdifferenzierung vollzog sich neben der räumlichen aber auch eine funktionale Differenzierung, die vor allem der englische Soziologe Herbert Spencer beschrieben hat (vgl. Spencer 1901). Analog zu natürlichen Organismen, die, je größer sie werden, immer mehr Funktionen ausbilden (Schwimmen, Laufen, Sehen, Hören etc.), betrachtete Spencer die gesellschaftliche Entwicklung als einen evolutionären Prozess, in dessen Verlauf sich immer mehr Teilfunktionen herausbilden. So wie sich Einzeller zu immer komplexeren Lebewesen mit vielfältigen Funktionen entwickelt haben, so verstand Spencer die Gesellschaftsentwicklung als einen stetig fortschreitenden Prozess funktionaler Differenzierung, angefangen bei einfachen Familienverbänden bis hin zu immer komplexeren sozialen Strukturen. Wesentliche, für unser Thema relevante gesellschaftliche Teilbereiche sind die Arbeit, das Wohnen, die Freizeit und schließlich der Verkehr, der Spencer zufolge gleichbedeutend mit dem Blutkreislauf des Gesellschaftskörpers ist, mit allen damit verbundenen Konsequenzen:

»Wenn das Wesen der Organisation auf einer solchen Zusammenfügung des Ganzen beruht, dass seine Teile wechselseitig abhängige Tätigkeiten ausführen können, so muss in demselben Maße, als die Organisation eine höhere wird, auch die Abhängigkeit jedes einzelnen Teiles von den übrigen immer größer werden, so dass die Trennung von denselben ihm verderblich sein würde, und umgekehrt. [...] Wir können ein Säugetier nicht in zwei Hälften schneiden, ohne ihm unmittelbar Tod zu bringen [...]. Wenn auch in höher entwickelten Gesellschaften die Folgen einer Verstümmelung weniger schwer sind als bei höheren Tieren, so sind sie immer noch bedeutend genug [...]. Man unterbinde den Baumwolldistrikten unseres Landes den Verkehr mit Liverpool und anderen Häfen und sofort wäre die Industrie lahmgelegt und es würde eine gewaltige Sterblichkeit der Bevölkerung eintreten« (Spencer 1887: 45ff.).

Demnach ist das Verkehrssystem ein funktionaler Bestandteil moderner Gesellschaften und auf Androhung des Todes zwingend notwendig bzw. alternativlos. Diese evolutionsbiologisch begründete Alternativlosigkeit bildet bis heute den zentralen Kritikpunkt an Spencers Ansatz. Ähnlich wie im Falle Luhmanns werden von ihm soziale Differenzierungsprozesse zunächst adäquat beschrieben, dann aber kurzerhand als natürliche Bewegungsgesetze interpretiert, ohne sie tatsächlich erklären zu können.

Das hatte schon sein Zeitgenosse, der französische Soziologe Émile Durkheim, erkannt und scharf kritisiert. Anders als Spencer begriff dieser die Organisation höherer Gesellschaften nicht als einen naturwüchsigen Prozess funktionaler Ausdifferenzierung, sondern als ein originär soziales, menschengemachtes Phänomen (vgl. Durkheim 1893: 314ff.). Mit der sozialen Differenzierung identifiziert Durkheim, neben der räumlichen und der funktionalen Ausdifferenzierung, eine weitere Folge arbeitsteiliger Vergesellschaftung, die für das Verständnis von Verkehr in kapitalistischen Gesellschaften aufschlussreich ist. Denn er beschreibt ausführlich, wie sich die sozialmoralischen Beziehungen der Menschen wandeln und identifiziert die Anfänge individueller Emanzipation in Abgrenzung zum traditionellen Familienverbund:

»Unter diesen Bedingungen bleibt das Individuum durch die Bande, die es dort festhalten, am Ort seiner Geburt ebenso haften, wie durch die Tatsache, dass es anderswo zurückgestoßen wird [...]. Dagegen ist es in dem Maß, in dem die Grenzlinien, die die verschiedenen Segmente trennen, verschwinden, unvermeidlich, dass dieses Gleichgewicht sich auflöst. Da die Indivi-

duen nicht mehr an ihrem Herkunftsort festgehalten werden und die freien Räume, die sich vor ihnen öffnen, sie anziehen, breiten sie sich selbstverständlich darin aus. Die Kinder bleiben nicht mehr unbeweglich an das Land der Eltern gebunden, sondern suchen ihr Glück in alle Richtungen. Die Bevölkerung vermischt sich und damit verlieren sich schließlich ihre ursprünglichen Verschiedenheiten [...]. Genau diese größere Beweglichkeit der sozialen Einheiten, die diese Wanderungsphänomene voraussetzen, aber hat eine Schwächung aller Tradition zur Folge« (Durkheim 1893: 353ff.).

Die seinerzeit von Durkheim noch in den Anfängen identifizierte Auflösung traditioneller Familienbindungen ist mittlerweile soweit fortgeschritten, dass wir heute nicht mehr von *der* Familie sprechen, weder im Sinne der mehrere Generationen umfassenden Großfamilie zu Zeiten Durkheims noch der klassischen Kernfamilie der Nachkriegszeit, bestehend aus Mutter, Vater und Kind. Vielmehr erleben wir heute mehrheitlich eine Vielzahl ganz unterschiedlicher Formen des Zusammenlebens, wozu u.a. Alleinerziehende, Alleinlebende und Singles zählen. Diese Folgen sozialer Ausdifferenzierung haben weitreichende Konsequenzen für die Verkehrsentwicklung. Während die Großfamilie Verkehre noch bündeln konnte, indem etwa ein Einkaufsweg für alle Familienmitglieder durchgeführt wurde, unternimmt heute jeder Singlehaushalt denselben Weg für sich allein. Noch deutlicher wird die wachsende Bedeutung des Verkehrs für moderne kapitalistische Gesellschaften anhand der Alleinlebenden, die, wie die Singles, Wert auf einen eigenen Haushalt legen, aber gleichzeitig eine enge Partnerschaft mit einer anderen Person eingehen (»Living Together Apart«). Neben der Aufrechterhaltung des eigenen Haushalts müssen sich alleinlebende Partner:innen zusätzlich auf den Weg machen, um sich zu begegnen. Je nachdem, ob man in derselben Stadt, in einer anderen Stadt oder sogar in einem anderen Land wohnt, können das sehr weite Wege sein, die notwendiger Weise mit einem hohen Verkehrsaufkommen verbunden sind. Schließlich seien noch die geschiedenen Familien mit Kindern erwähnt, in der sich, anders als in der Vergangenheit, beide Elternteile um die Kinder kümmern möchten. In diesem Fall pendeln immer häufiger die Kinder zwischen den beiden Elternhaushalten, wobei sie von entsprechenden Begleitdiensten in der Bahn oder dem Flugzeug unterstützt werden. Wenn wir es als eine soziale Erlungenschaft begreifen, dass heute geschiedene Paare den sozialen Kontakt zu ihren Kindern auch über große Distanzen dauerhaft aufrechterhalten können, macht dies zugleich deutlich, welche tiefgreifenden Veränderungen

der gesellschaftlichen Organisation eine nachhaltige Verkehrsentwicklung erfordern würde, die auf weniger Verkehr zielt.

Emil Durkheim hat sich mit seiner Untersuchung sozialer Arbeitsteilung ausdrücklich gegen die Ökonomen seiner Zeit gewendet, die seit Adam Smith als wesentliche Triebkraft der Arbeitsteilung die Steigerung der Produktivität identifiziert hatten (Durkheim 1893: 335). Demgegenüber argumentiert Durkheim genau umgekehrt und verortet die Ursache der Arbeitsteilung nicht in der Sphäre der Produktion, sondern in der Reproduktion. Die wachsende Bevölkerungsdichte erzwingt gleichsam die Arbeitsteilung, um das Überleben zu gewährleisten und die damit verbundenen Produktivitätssteigerung sei nur eine Folge, aber keine Ursache. Am Anfang stehe der Wunsch von immer mehr Menschen zusammenzuleben: »Wir arbeiten zusammen, weil wir es gewollt haben, aber unsere freiwillige Zusammenarbeit schafft uns Pflichten, die wir nicht gewollt haben« (Durkheim 1893: 271).

Durkheim geht es darum, das menschliche Handeln nicht als Reaktion auf ökonomische Anforderungen zu begreifen, sondern als Ausdruck proaktiver Vergesellschaftung. Er will zeigen, dass sich die Menschen bewusst für die Art und Weise ihres Zusammenlebens entscheiden und dementsprechend organisieren. Die gesteigerte Produktivität hilft ihnen dabei.

»Man sieht also, inwieweit uns die Arbeitsteilung in einem anderen Licht erscheint als den Ökonomen. Für sie besteht sie wesentlich in einer Steigerung der Produktivität. Für uns ist diese größere Produktivität nur eine notwendige Folge, eine Fernwirkung des Phänomens. Wenn wir uns spezialisieren, dann nicht, um mehr zu produzieren, sondern um unter den neuen Existenzbedingungen leben zu können, die uns entgentreten« (ebd.: 335).

Mit seiner schroffen Ablehnung der ökonomischen Einsichten, wollte Durkheim zeigen, dass der Mensch frei ist, sein Zusammenleben zu gestalten. Dabei geriet die ökonomische Entwicklungsdynamik kapitalistischer Vergesellschaftung weitgehend aus dem Blick. Dieser im engeren Sinne soziologischen Perspektive ist die neuere sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung seit den 1990er Jahre gefolgt (vgl. Scheiner 2009). Dementsprechend wurde systematisch nach den vermeintlich individuellen Ursachen für das Verkehrsverhalten geforscht. Daran anschließend wurden dann Strategien der persönlichen Ansprache entwickelt, um das individuelle Verhalten im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu beeinflussen (vgl. Schwedes et al. 2017). Eine systemtheoretische Variante soziologischer Betrachtung des Verkehrs kommt zu dem Ergebnis, dass es sich bei dem Verkehr um ein selbst-

referenzielles System handle, das sich seinen Wachstumserfolg selbst vorbe-reite (vgl. Rammler 2001: 179ff.).

Die aktuelle Verkehrssoziologie lässt die politischen Bedingungen des Verkehrs weitgehend unberücksichtigt (vgl. Urry 2007). Gegenüber dieser einseitigen soziologischen Verengung auf die Beschreibung vermeintlich freien menschlichen Verhaltens und seine Interpretation als selbstregulierte Handlungsweisen wird im Folgenden an die politisch-ökonomische Dimension kapitalistischer Vergesellschaftung erinnert. Wie Durkheim richtig gespürt hat, wird damit ein Moment des Zwangs eingeführt – der Wachstumszwang.

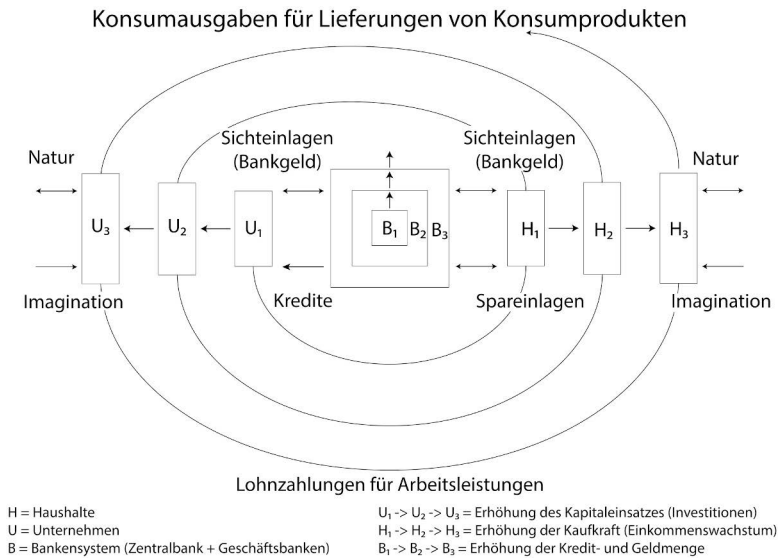
1.2 Wachstum

Die Faszination arbeitsteiliger Ausdifferenzierung resultierte aus der Produktivitätssteigerung und der in Folge in diesem Ausmaß erstmals initiierten ökonomischen Wachstumsdynamik. Niemals zuvor in der Menschheitsgeschichte wurden Wachstumsraten von über einem Prozent erreicht, erst die immer weiter getriebene Arbeitsteilung kapitalistischer Produktion eröffnete neue Wachstumspotentiale (vgl. Maddison 2001, Piketty 2018).

Im Ergebnis konnte der materielle Reichtum in den kapitalistischen Gesellschaften innerhalb kürzester Zeit gewaltig gesteigert werden, wovon alle gesellschaftlichen Schichten profitierten – wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß. Die qualitative Veränderung durch die beschriebene, ständig vorangetriebene soziale Arbeitsteilung und die damit verbundene gesellschaftliche Neuorganisation mündete in dem quantitativen Phänomen eines immer weiter gesteigerten Wirtschaftswachstums. Allerdings verkehrte sich im Rahmen der kapitalistischen Produktionsweise die Zweck-Mittel-Relation, die ökonomische Produktion wandelte sich zusehends vom Mittel zur Bedürfnisbefriedigung zum Selbstzweck. In dem Maße, wie sich die privaten Unternehmensentscheidungen an der Profitsteigerung orientieren, wird das Wachstumsparadigma handlungsleitend. Dabei sehen sich die einzelnen Kapitalisten gezwungen, die Produktion mit dem Ziel zu erweitern, den Profit zu steigern und auf diese Weise den eigenen Kapitalstock zu erhöhen, um sich am Markt gegenüber den Konkurrenten zu behaupten. Der subjektive Wachstumsdrang ist ein objektiver Wachstumszwang – das Kapital, das der Kapitalist verkörpert, wird zum »automatischen Subjekt« (Marx 1867: 168f.).

Der Ökonom Hans Christoph Binswanger (2006) hat diesen Mechanismus mit Blick auf die aktuellen Produktions- und Konsumtionsprozesse anschaulich als eine Wachstumsspirale beschrieben (vgl. Abb. 1). Demnach erhöhen die Unternehmen (U_1) mithilfe wachsender Investitionen ihren Kapitaleinsatz. Dazu bedienen sie sich der Kredite von Banken (B_1), die ihrerseits ihre Kredit- und Geldmenge erhöhen. Die Haushalte (H_1) werden für ihre Arbeit entlohnt und nutzen ihre ebenfalls steigenden Einkommen für dementsprechend wachsende Konsumausgaben oder hinterlegen sie als Spareinlage auf der Bank.

Abbildung 1: Die kapitalistische Wachstumsspirale



Quelle: eigene Darstellung nach Binswanger 2006: 306

Sowohl auf Seiten der Unternehmen (Produktion) wie auf Seiten der Haushalte (Konsumtion) findet zum einen ein Austausch mit der Natur statt, indem in der Produktion wie in der Konsumtion natürliche Ressourcen ausgetauscht werden. Die kapitalistische Produktionsweise ist mithin immer Teil des natürlichen Stoffwechsels. Darüber hinaus speisen sich Produktion und Konsumtion durch die menschliche Imagination, die Vorstellung neuer

Produkte auf Seiten der Unternehmen und der Entwicklung immer neuer Bedürfnisse auf Seiten der Haushalte. Damit ist die kapitalistische Produktionsweise zudem immer auch Ausdruck menschlicher Vorstellungskraft.

Dieser Prozess setzt sich auf einer immer höheren Stufenleiter stetig fort:

»Der Investitions- bzw. Kapitalisierungsprozess und damit das Produktionswachstum muss sich ständig fortsetzen, wenn der Wachstumsprozess nicht in einen Schrumpfungsprozess umschlagen soll, denn die Güter, die heute produziert werden, kommen ja morgen auf den Markt. Sie können aber nur dann ebenfalls mit Gewinn verkauft werden, wenn auch heute wieder investiert wird, also der Kapitaleinsatz immer weiter zunimmt. Wachstum verlangt weiteres Wachstum. Die Wachstumsspirale hat kein Ende« (ebd.: 313).

Mit dem *Wirtschaftswachstum* eng verkoppelt ist das *Verkehrswachstum*, je mehr Waren produziert werden, umso mehr Waren müssen auch transportiert werden. Hinzu kommt, dass die voranschreitende arbeitsteilige Ausdifferenzierung dazu führt, dass Unternehmen immer mehr Produktionsschritte auslagern und an Unternehmen an anderen Standorten übertragen. Die damit verbundene räumliche Expansion erfordert ihrerseits ein immer größeres Verkehrsaufkommen, um die einzelnen Produktionsstandorte wieder zu integrieren. Schließlich haben die individuellen Konsummuster in Verbindung mit den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien zur Folge, dass Verkehre immer weniger gebündelt werden. So wird mit dem Einkauf im Internet, anders als erwartet, nicht Verkehr vermieden, vielmehr wird jedes Produkt nun einzeln geliefert, sodass ein Hausaufgang über den Tag verteilt nicht selten mehrfach von unterschiedlichen Postdienstleistern angefahren wird. Hier schließt sich der Kreis von Produktions- und Konsumtionswachstum und es beginnt die Wachstumsspirale – das Ergebnis ist ein stetig wachsender Wirtschaftsverkehr.

Die enge Kopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum führt immer wieder dazu, dass die durch technische Innovationen erreichten Effizienzgewinne im Verkehrssektor, etwa durch sparsame Motoren, durch das Verkehrswachstum wieder aufgezehrt und teilweise sogar überkompensiert werden. Deshalb ist der Verkehr heute der einzige Sektor, in dem die CO₂-Emissionen weiter steigen (vgl. EEA 2017). In dem Maße, wie das Verkehrswachstum zwingend an das Wirtschaftswachstum gekoppelt ist, speist sich das Wirkgefüge von Wirtschafts- und Verkehrswachstum immer wieder von Neuem aus sich selbst, es kennt keine immanenten Grenzen. Nur äußere Schranken können dazu führen, das auf grenzenloses Wachstum gerichtete

kapitalistische Produktionssystem in Frage zu stellen. Schon Karl Marx hatte die zwei prinzipiellen Schranken der kapitalistischen Wirtschaftsweise benannt – die Natur und der Mensch (vgl. Marx 1867: 530).

Bei einem Verkehrssystem, das zu über 90 Prozent von Erdöl abhängig ist, resultiert eine natürliche Grenze aus der Endlichkeit fossiler Energieträger. Darüber hinaus könnten sich wandelnde menschliche Bedürfnisse dazu beitragen, dass die ›Wachstumsmanie‹ in Frage gestellt und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung gefordert wird (vgl. Altvater 2016). In beiden Fällen, bezogen auf die natürlichen wie auf die sozialen Grenzen, muss eine politische Entscheidung getroffen werden – so oder so.

1.3 Wettbewerb

Das primäre Ziel der kapitalistischen Produktionsweise ist die Kapitalbildung. Die Verwertung des Werts als Selbstzweck, ökonomisches Wachstum um des Wachstums willen, das notwendigerweise mit Verkehrswachstum einhergeht. Der Modus Operandi kapitalistischer Marktintegration ist der Wettbewerb, dessen wesentliche Funktion in der permanenten Marktdynamisierung besteht. Dabei stehen einzelne, private Kapitale in ständiger Konkurrenz zueinander und versuchen sich am Markt zu behaupten, indem sie Wettbewerber:innen verdrängen. Durch die prinzipielle Schrankenlosigkeit der kapitalistischen Produktionsweise werden die privaten Marktakteure unaufhaltsam weitergetrieben, neue gewinnbringende Investitionen zu tätigen, um die eigene Machtposition am Markt auszubauen. Es ist ihnen auf Androhung der Marktverdrängung nicht möglich, sich zu bescheiden!

Der grenzenlose Wettbewerb ist in sich widersprüchlich. Indem die Marktakteure sich gezwungen sehen, durch neue Produktideen den Wettbewerbsvorteil gegenüber den Konkurrentinnen auszubauen, werden einerseits immer wieder Innovationspotentiale freigesetzt. Andererseits provoziert der dynamische Wettbewerb regelmäßige Krisen, etwa indem sich die Konkurrenten wechselseitig in einen ruinösen Konkurrenzkampf treiben. Diese zwei Dimensionen – Innovation und Krise – scheinen konstitutiv für den Wettbewerb im Kapitalismus zu sein und wurden von dem Ökonomen Josef Alois Schumpeter als Prozess schöpferischer Zerstörung kanonisiert (vgl. Schumpeter 1950: 134ff.).

Neben der positiven Kraft, die durch den Wettbewerb freigesetzt wird, wenn schwache Konkurrentinnen vom Markt gedrängt werden, hatte schon

Friedrich Engels als eine weitere Entwicklung die Tendenz zur Monopolbildung erkannt. Denn wenn Unternehmen aufgrund ihres ökonomischen Erfolgs Konkurrenten durch Größeneffekte verdrängen oder sogar übernehmen, »schlägt die freie Konkurrenz um ins Monopol« (Engels 1880: 220).

Auf den Verkehrsmärkten lässt sich dieser Konzentrationsprozess bei allen Verkehrsträgern gleichermaßen gut beobachten. Im Schienenverkehr gibt es weltweit mittlerweile nur noch drei Anbieter: Alstom, Bombardier und Siemens². In der Automobilindustrie kämpfen weltweit ebenfalls nur noch drei Konzerne um die Markführerschaft (Volkswagen, Toyota und Renault-Nissan³). Bei den Premiummarken sind es sogar nur noch drei deutsche Konzerne (BMW, Daimler und Audi). Wie jüngst im Fall der deutschen Automobilindustrie und insbesondere des Volkswagenkonzerns deutlich geworden ist, bilden sich dabei Machtkartelle aus Politik, Wirtschaft und – was oftmals übersehen wird – Gewerkschaften. Aufgrund der konzentrierten Marktmacht und der daraus resultierenden ökonomischen Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland bilden Politik und Gewerkschaften seit vielen Jahren eine Phalanx mit der Automobilindustrie, um sie im globalen Wettbewerb gegenüber ihren Konkurrentinnen zu verteidigen (vgl. Schwedes et al. 2015).

Bedingt durch das spezielle Wirkgefüge von Wirtschaft und Verkehr ist die Verkehrspolitik in besonderem Maße von den Interessen der Verkehrswirtschaft beeinflusst. Dabei konkurriert das von der Politik zu vertretende Gemeinwohl mit dem ökonomischen Wachstumsinteresse und tritt regelmäßig in den Hintergrund.⁴ Daraus resultiert eine tiefgreifende Diskrepanz von politischem Anspruch und realer Verkehrsentwicklung, die in kaum einem anderen Politikfeld so ausgeprägt ist wie in der Verkehrspolitik.

2 Bombardier und Siemens streben eine Fusion an. Gleichzeitig haben sich die zwei staatlichen chinesischen Eisenbahnunternehmen zur *China Railway Rolling Stock Corporation* (CRRC) zusammengeschlossen und damit den mit Abstand weltgrößten Bahnanbieter geschaffen.

3 Um hier mitzuhalten, sind Anfang 2021 der französische Mutterkonzern Peugeot (PSA) und Fiat Chrysler (FCA) zum Großkonzern *Stellantis* fusioniert.

4 Im Fall des deutschen Abgasskandals ist insbesondere die Gesundheit der Bevölkerung betroffen. Wie die Max-Planck-Gesellschaft berechnet hat, sterben in Deutschland jährlich rund 7.000 Menschen aufgrund von Verkehrsemissionen, etwa doppelt so viele wie durch Verkehrsunfälle.

1.4 Beschleunigung

Die arbeitsteilig organisierte kapitalistische Wirtschaftsweise ist auf ein permanentes Wachstum gerichtet, wobei die Produktion und die Konsumtion über die Zirkulation in einem engen, sich wechselseitig befeuernden Austauschverhältnis miteinander verbunden sind (vgl. Abbildung 1). Die Zirkulationssphäre behandelt Karl Marx im zweiten Band des Kapitals, wobei er sich vor allem mit dem abstrakten Austausch von Waren befasst, während der konkrete Transport nur wenig Berücksichtigung findet (vgl. Marx 1885). Marx zeigt dort, dass sich der Wert einer Ware erst im Moment seiner Konsumtion realisiert und den Profit garantiert. Durch eine Beschleunigung der Zirkulation von der Produktion bis zur Konsumtion erfolgt dann im Ergebnis eine beschleunigte Profitbildung. Unter Wettbewerbsbedingungen, in denen sich die privaten Kapitalbesitzerinnen als Konkurrenten um Marktanteile begegnen, ist mithin jeder bestrebt, die Zirkulation zu beschleunigen, um die Umschlagsgeschwindigkeit des Kapitals und damit die eigene Profitrate zu erhöhen (vgl. Rosdolsky 1968: 394ff.). Das Ziel ist der immer schnellere Umschlag der Produktion zur Profitmaximierung. Wer es schafft, die Produktion und damit den Profit schneller zu realisieren als der Konkurrent, verfügt über einen Marktvorteil – er kann schneller reinvestieren und auf erhöhter Stufenleiter produzieren.

Um das angestrebte Ziel einer erweiterten Produktion zu erreichen, muss die Zirkulation des gesamten Produktionsprozesses – angefangen mit der Produktion über die Distribution und den Austausch bis zur Konsumtion – ständig optimiert werden. Dabei spielt das Transportsystem eine zentrale Rolle:

»Innerhalb jedes Produktionsprozesses spielt die Ortsveränderung des Arbeitsgegenstands und die dazu nötigen Arbeitsmittel und Arbeitskräfte [...] eine große Rolle. Der Übergang des fertigen Produkts als fertige Ware aus einer selbständigen Produktionsstätte in die andre, räumlich davon entfernte, zeigt dasselbe Phänomen nur auf größerer Stufenleiter. Auf den Transport der Produkte aus einer Produktionsstätte in eine andere folgt noch der der fertigen Produkte aus der Produktionssphäre in die Konsumtionssphäre. Das Produkt ist erst fertig für die Konsumtion, sobald es diese Bewegung vollendet hat« (Marx 1885: 151).

Dem subjektiven Drang einzelner Marktakteure zur ständigen Beschleunigung der Zirkulation durch die Weiterentwicklung von Transportsystemen

mit dem Ziel der Profitmaximierung, um im Marktwettbewerb gegenüber den Konkurrentinnen zu bestehen, liegt der dem kapitalistischen Produktionssystem immanente Wachstumszwang zugrunde. Indem der Wettbewerbsmodus die Konkurrenten dazu anhält, durch die Entwicklung innovativer Transportsysteme die Warenzirkulation zu beschleunigen (bei Binswanger leistet dies die menschliche Imagination, s. Abb. 1), mündet die Entwicklung in einem beschleunigten Wirtschaftswachstum. Aus dem Wirtschaftswachstum wiederum folgt nun seinerseits die Notwendigkeit, leistungsfähigere Transportsysteme zu entwickeln, die in derselben Zeit mehr Waren bewegen können. Schließlich resultieren aus der beschriebenen sozialen Arbeitsteilung und den skizzierten vielfältigen Differenzierungsprozessen immer längere Wege, die, wenn keine Zeit verloren gehen und in der Folge die Wachstumsdynamik nachlassen soll, immer schneller überwunden werden müssen. Auf diese Weise entfaltet die Wachstumsspirale ein Gravitationsfeld, von dem immer mehr Gegenstände erfasst werden.

1.5 Entfremdung

Das Verhältnis von Ökonomie und Verkehr entpuppt sich unter Bedingungen kapitalistischer Vergesellschaftung als ein selbstreferenzielles Wirkgefüge, dessen primäres Ziel darin besteht, den materiellen Reichtum der Gesellschaft endlos zu steigern. Dazu werden zwei externe Systeme dem kapitalistischen Verwertungsprozess einverleibt: die Natur und der Mensch. Diese Konstellation ist durch zwei grundsätzliche Konfliktlinien gekennzeichnet. *Erstens* trifft ein grenzenloser Wachstumsprozess auf die Endlichkeit natürlicher Ressourcen. Dabei wird die Eigenlogik natürlicher Verhältnisse negiert und die natürlichen Ressourcen weit über ihre Regenerationsfähigkeit hin ausgebeutet. *Zweitens* trifft die kapitalistische Verwertungslogik auf den menschlichen Eigensinn – oder in den Worten von Marx, das Gattungswesen des Menschen: »Der Mensch ist im wörtlichsten Sinn ein *zôon politikon* nicht nur ein geselliges Tier, sondern ein Tier, das nur in der Gesellschaft sich vereinzeln kann« (Marx 1857: 20). Der Mensch ist das einzige Lebewesen, das über die Fähigkeit und mittlerweile auch die materielle Grundlage verfügt, sein Zusammenleben selbstbestimmt zu organisieren. Doch in dem Maße, wie das kapitalistische Verwertungssystem den Menschen dem Wachstumsparadigma unterwirft, wird er entmündigt. Der Mensch bestimmt unter Bedingungen kapitalistischer Vergesellschaftung weder den Grad noch den

Zweck von Wachstum – Wachstum ist Selbstzweck. Die Menschen produzieren nicht mehr um zu leben, sie leben, um zu produzieren, ohne auf die Ziele des privatwirtschaftlich organisierten Produktionsprozess Einfluss nehmen zu können.

Durch die Einverleibung der Natur und des Menschen in den kapitalistischen Verwertungsprozess erfolgt mithin eine doppelte Entfremdung. Dabei überträgt sich das Entfremdungsverhältnis aufgrund der engen Kopplung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum unmittelbar auf das Verkehrssystem. Alle Prognosen gehen davon aus, dass das Verkehrsaufkommen in den kommenden Jahren weiterwächst und dementsprechend mit einem steigenden Verbrauch natürlicher Ressourcen einhergehen wird. Während sich die Verkehrsentwicklung dabei an den Anforderungen eines hochgradig ausdifferenzierten Produktionsprozesses orientiert, der zunehmend auf globale Wertschöpfungsketten angewiesen ist, bleiben die Mobilitätsbedarfe der Menschen weitgehend unberücksichtigt oder werden sogar konterkariert. Beispielsweise sehen sich Menschen insbesondere der unteren Einkommensschichten zunehmend gezwungen, immer weitere Pendeldistanzen zurückzulegen, um zum Arbeitsplatz zu gelangen (vgl. Haas 2013).⁵ Über die negativen gesundheitlichen Folgen jahrelangen Pendelns und die damit verbundenen gesellschaftlichen Kosten berichten die Krankenkassen seit vielen Jahren. Hinzu kommt, dass gerade die unteren Einkommensschichten einen verhältnismäßig großen Anteil ihres Haushaltseinkommens für Mobilität ausgeben müssen, um die gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten. Immer öfter sind sie dabei auf den privaten Pkw angewiesen, dessen Unterhalt für sie eine zusätzliche finanzielle Belastung darstellt (vgl. Daubitz & Schwedes 2021). Die individuelle Entscheidung für den Arbeitsplatz in fünfzig Kilometer Entfernung erscheint ebenso wie die Entscheidung für den privaten Pkw als eine freie Wahl, wird aber faktisch im Rahmen kapitalistischer Vergesellschaftung erzwungen. Die Entfremdung der Menschen äußert sich darin, dass sie sich bei der Standortwahl und dem Verkehrsverhalten in einem

5 Die Pendlerstudie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung kommt zu dem Ergebnis, dass 2015 erstmals 60 % der sozialversicherungspflichtigen Erwerbstätigen gezwungen waren, zur Arbeit über die eigene Gemeindegrenze zu pendeln, 2000 waren es noch 53 %. Dabei ist auch die durchschnittliche Länge des einfachen Arbeitsweges in den vergangenen Jahren gestiegen: von 14,6 Kilometer im Jahr 2000 auf 16,8 Kilometer im Jahr 2015. Schließlich ist auch die Zahl der Fernpendler:innen mit einem einfachen Arbeitsweg von mehr als 150 Kilometern seit der Jahrtausendwende gestiegen: von 1 Million auf 1,3 Millionen (vgl. BBSR 2017).

eigentümlichen Spannungsfeld zwischen Freiheit und Zwang bewegen (vgl. Schwedes 2013a).

Was für individuelle Handlungsmotive beschrieben wurde, gilt gleichermaßen für kollektive Handlungsstrategien im Politikfeld Verkehr. Der historische Rückblick zeigt auch hier eine Genealogie des Scheiterns, die sich bis zu den Anfängen verkehrspolitischer Gestaltungsansprüche in den 1920er Jahren zurückverfolgen lässt und bis heute andauert (vgl. Schwedes 2019). Diese Diskrepanz von verkehrspolitischem Anspruch und tatsächlicher Verkehrsentwicklung kann als ein Ausdruck für den Grad der Entfremdung in diesem Politikfeld verstanden werden, zeigt sie doch, wie wenig der Mensch sich hier seinem politischen Gattungswesen entsprechend selbstbestimmt vergesellschaftet. Seine politischen Ziele eines integrierten Verkehrssystems, in dem alle Akteure miteinander kooperieren, um die verschiedenen Verkehrsmittel auf sinnvolle Weise miteinander zu verknüpft, werden stattdessen regelmäßig durch die auf Wettbewerb fußende negative Marktintegration konterkariert.

Das gesellschaftliche Phänomen der Entfremdung im Marxschen Sinne, bildet den Ausgangspunkt der vorliegenden verkehrspolitischen Untersuchung. Entfremdung dient im Folgenden als Schlüsselbegriff einer kritischen Theorie der Politik (vgl. Sörensen 2016). Ihr Anliegen ist es, über die Macht- und Herrschaftsverhältnisse im Politikfeld Verkehr aufzuklären und damit die politischen Handlungsmöglichkeiten zu erweitern.

1.6 Die Folgen einer entfremdeten Verkehrspolitik

Eine entfremdete Verkehrspolitik ist dadurch gekennzeichnet, dass sie nicht von Menschen für Menschen gestaltet, sondern systemischen Imperativen folgend vollzogen wird. Das lässt sich konkret anhand der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs demonstrieren. Hier besteht seit langem der verkehrspolitische Konsens, dass der Öffentliche Verkehr dem privaten Autoverkehr finanziell gleichgestellt werden soll, wenn auch auf unterschiedlichem Ausgangsniveau; wenn der eine etwas bekommt, soll auch der andere etwas erhalten – die sog. Parallelförderung. Darauf konnten sich alle verkehrspolitischen Akteure bis heute einigen, weil sie alle davon profitieren. Selbst der ADAC hat sich immer für die finanzielle Förderung des Öffentlichen Verkehrs ausgesprochen, weil dadurch die Straßen für die eigne Klientel entlastet würden. Jüngst erst stellte er wieder zufrieden fest, dass der Bund sowohl in den

Ausbau staubelasteter Autobahnstrecken investiere als auch parallel in den Aus- bzw. Neubau wichtiger Achsen des Schienennetzes: Beides sei im Interesse der Verbraucher (vgl. Mortsiefer 2019).

In diesem Sinne erfolgte Mitte der 1990er Jahre erneut eine große politische Kraftanstrengung zur Rettung des Öffentlichen Verkehrs, der sich erneut in einer Krise befand. Während der Bund die Bahnreform durchführte, wurde die Verantwortung für den Öffentlichen Personennahverkehr den Ländern übertragen. Damit einher gingen gewaltige Finanzierungsvereinbarungen, um den in die Jahre gekommenen öffentlichen Regionalverkehr zu ertüchtigen. Von 1994 bis 2018 wurden dafür rund 172 Mrd. EURO ausgegeben. In derselben Zeit erhöhte sich die Verkehrsleistung um 36 Prozent und die Fahrgastzahlen stiegen sogar um 56 Prozent. Eine Erfolgsgeschichte!

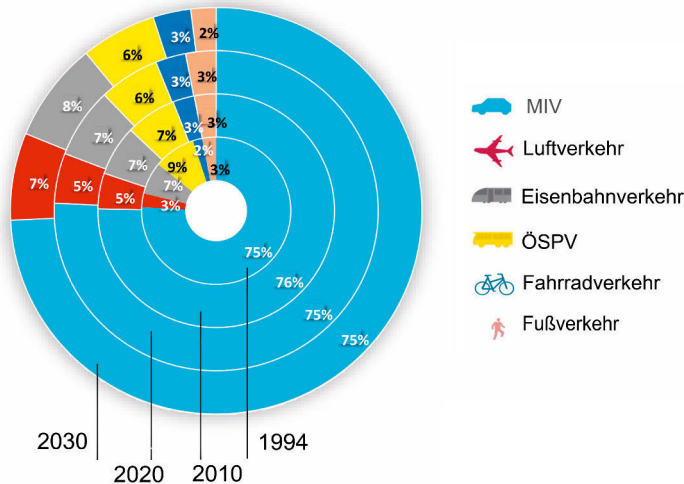
Doch das ist nur die halbe Wahrheit, sobald man über den Tellerrand des Öffentlichen Verkehrs hinausschaut und das gesamte Verkehrssystem in den Blick nimmt, erscheint der Öffentliche Verkehr in einem anderen Licht (vgl. Abbildung 2). Demnach stagniert das Verhältnis der Verkehrsleistungen des privaten Autoverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs seit fünfundzwanzig Jahren. Den Prognosen der Bundesregierung zufolge wird sich daran auch bis 2030 nichts ändern. Daraus folgt, dass gemessen an den eignen politischen Ansprüchen, den Öffentlichen Verkehr mit Milliardensubventionen zu fördern, um eine ökonomisch effiziente, sozial gerechte und ökologisch verträgliche Verkehrsentwicklung zu unterstützen, nicht von einer Erfolgsgeschichte gesprochen werden kann.

Der Grund für diese unbefriedigende Situation ist, dass die absoluten Verkehrsmengen in den letzten Jahrzehnten insgesamt kontinuierlich gewachsen sind, nicht nur im Öffentlichen Verkehr – Tendenz steigend. Das wiederum liegt daran, dass nicht nur der Öffentliche Verkehr finanziell gefördert wurde, sondern ganz im Sinne der Parallelförderung auch der Motorisierte Individualverkehr. Einer Analyse des *Netzwerks Europäischer Eisenbahnen* (NEE) auf Grundlage öffentlicher Daten zufolge, wurden seit der Bahnreform 1994 rund 150 Mal mehr Straßenkilometer wie Schienenkilometer gebaut (vgl. NEE 2019). Während der Staat hierzulande im Jahr 2017 pro Kopf 69 Euro in die Schieneninfrastruktur steckte, waren es in der Schweiz 362 Euro, in Österreich 187 Euro und in Schweden 183 Euro. Im Ergebnis sind die Verkehrsleistung absolut gestiegen, ohne dass sich die seit Jahrzehnten politisch gewollte Verlagerung zugunsten des Öffentlichen Verkehrs abzeichnet.

Das absolute Verkehrswachstum ist auch der Grund dafür, dass die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor weiter steigen. Der »Projektionsbericht 2019«

Abbildung 2: Anteilige Verkehrsleistung der Verkehrsmittel nach zurückgelegten Personenkilometern

Anteilige Verkehrsleistung der Verkehrsmittel nach zurückgelegten Personenkilometern

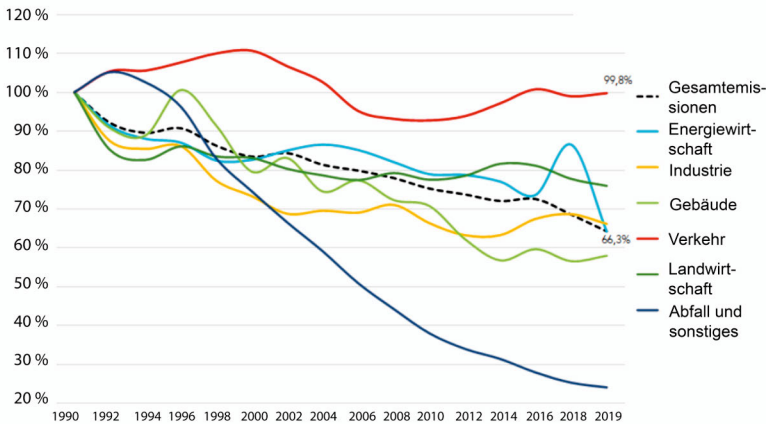


Die Maßeinheit Personenkilometer (Pkm) berechnet sich aus der Anzahl der beförderten Personen multipliziert mit der zurückgelegten Entfernung in Kilometern.

Quelle: Eigene Berechnungen auf Grundlage von: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Schlussbericht, 11.06.2014, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf (16.11.2020); BMVI, Verkehr in Zahlen 2019/2020, September 2019, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen_2020.html (15.05.2021).

der Bundesregierung zu den CO₂-Emissionen bestätigt, dass Deutschland nicht nur seine Klimaziele 2020 deutlich verfehlt, sondern auch 2030 voraussichtlich über zehn Prozent der vereinbarten Ziele liegen wird (vgl. BMU 2019). Dabei sticht der Verkehrssektor besonders hervor, der bis dahin als einziger voraussichtlich keinen Reduktionsbeitrag leisten wird (vgl. Abbildung 3). Der Öffentliche Verkehr trägt dazu bei, im Sinne der beschriebenen Wachstumsspirale, immer mehr Menschen, immer schneller, über immer weitere Distanzen zu transportieren und auf diese Weise immer mehr Verkehr zu produzieren.

Abbildung 3: Treibhausgasemissionen in Deutschland nach Sektoren



Quelle: Eigene Berechnung auf der Grundlage von: UBA (2020a): Treibhausgas-Emissionen seit 1990 nach Gasen. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/dateien/2_abb_thg-emissionen-seit-1990-nach-gasen_2020.pdf (16.11.2020); UBA (2020b): Nationale Trendtabellen für die Treibhausgas-Emissionen nach Sektoren des Klimaschutzgesetzes 1990 bis 2018. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland#emissionsentwicklung-1990-bis-2018> (15.05.2021).

Gemessen an dem politischen Ziel einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, ist der Öffentliche Verkehr im Rahmen der Wachstumsspirale nicht Teil der Lösung. Vielmehr sieht er sich gezwungen, im Wettbewerb mit dem Motorisierten Individualverkehr, nicht den Anschluss zu verlieren und muss bei der Verkehrspolitik um die Milliarden buhlen, damit er beim allgemeinen Verkehrswachstum Schritt halten kann. Der Öffentliche Verkehr wirkt, wie der Hamster in seinem Rad, der sich ständig bewegt, ohne zu merken, dass er keinen Schritt vorankommt. Wie der Hamster, ist auch der Öffentliche Verkehr selbst Teil des Problems!

Die basale verkehrswissenschaftliche Einsicht lautet, dass es nicht ausreicht, immer mehr Geld in den Öffentlichen Verkehr zu investieren, um ihn als attraktive Alternative gegenüber dem Auto zu etablieren. Vielmehr muss die Verkehrspolitik ihre Aufgabe erfüllen und eine politische Entscheidung für den Öffentlichen Verkehr und gleichzeitig gegen den Autoverkehr treffen. So könnten beispielsweise Milliarden schwere steuerliche Fehlanreize wie die

Pendlerpauschale, das Dienstwagenprivileg und die Dieselsebesteuerung – um nur die wichtigsten zu nennen – dem privaten Autoverkehr entzogen und dem Öffentlichen Verkehr übertragen werden (vgl. UBA 2016a). Allein mit diesen drei Maßnahmen hätte die Verkehrspolitik jedes Jahr rund fünfzehn Milliarden EURO zur Verfügung, die sie in den Öffentlichen Verkehr und natürlich den Fahrradverkehr investieren könnte. Anders gesagt, sie könnte jedes Jahr eine Schienenstrecke Berlin – München bauen und hätte immer noch fünf Milliarden EURO für den Fahrradverkehr übrig, jedes Jahr. Nach zehn Jahren hätte Deutschland schweizerische Verhältnisse im Eisenbahnverkehr und holländische Verhältnisse im Radverkehr.

Indem eine solche Verkehrspolitik die Parallelfinanzierung aufgibt, vollzieht sie den Bruch mit der Wachstumsspirale, die wir uns mit Blick auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung nicht mehr leisten können. Bei den Menschen bewirkt die Neujustierung der finanziellen Anreizsysteme eine Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens. Erst unter diesen neuen Rahmenbedingungen einer nicht mehr entfremdeten, am Menschen orientierten Verkehrspolitik, könnte sich auch der Öffentliche Verkehr vom Teil des Problems zum Teil der Lösung wandeln und einen positiven Beitrag im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsstrategie leisten.

1.7 Das Wirkgefüge von Ökonomie und Verkehr

Die Verkehrsgenese ist aufs engste mit der kapitalistischen Produktionsweise verknüpft. Eine Untersuchung des Verkehrssystems muss daher mit dem Wirkgefüge von Ökonomie und Verkehr beginnen. Das Alleinstellungsmerkmal des Verkehrssystems gegenüber allen anderen gesellschaftlichen Teilsystemen besteht zweifellos in seiner zentralen Bedeutung bei der Verknüpfung von Produktion und Konsumtion, die im Zuge der arbeitsteiligen Ausdifferenzierung räumlich immer weiter auseinanderfallen und über die Zirkulationssphäre wieder miteinander verbunden werden. Dabei ist die auf unbegrenztes Wachstum gerichtete kapitalistische Produktionsweise auf ein immer leistungsfähigeres Verkehrssystem angewiesen, das die Zirkulation von immer mehr Gütern über immer größere Distanzen in immer kürzerer Zeit gewährleistet. Auf diese Weise unterstützt der Verkehr einerseits eine expansive Entwicklung im globalen Maßstab, die sich weltweit in fragmentierte Produktions- und Konsumtionsstrukturen niederschlägt. Andererseits ist es der Verkehr, der die Einzelteile wieder zu einem funktionierenden Ge-

samtsystem verbindet. Oder in den Worten des Verkehrssoziologen Stephan Rammler: »Verkehr ist das, was die moderne Gesellschaft zusammenhält und zugleich auseinanderreibt« (Rammler 2014: 29).

Demgegenüber hat die politökonomische Analyse gezeigt, dass nur der erste Teil der Aussage korrekt ist: Als Medium der Zirkulationssphäre hält der Verkehr das feine Gespinnst des global vernetzten Produktionsregimes am Leben. Allerdings scheint der Verkehr der ökonomischen Entwicklungsdynamik hinterher zu laufen; er ist eben nicht der Treiber, sondern ein Getriebener der kapitalistischen Produktionslogik. Diese Einsicht ist im Zuge der Soziologisierung der Verkehrswissenschaften in den letzten zwanzig Jahren als Reaktion auf die zu Recht kritisierte einseitige ökonomische Ausrichtung verloren gegangen. Untersucht wurde seitdem das Verhalten von Menschen in modernen, hochgradig mobilen Gesellschaften, wobei insbesondere der individuellen Faszination des Automobils nachgespürt wurde (vgl. Canzler 2016). Indem die gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnisse dabei weitgehend unberücksichtigt blieben, trug diese soziologische Engführung zu einer Entpolitisierung der Verkehrspolitik bei (vgl. Schwedes 2013b). Demgegenüber gilt in dieser Arbeit das abgewandelte Diktum Max Horkheimers (1939): Wer über Kapitalismus nicht reden will, sollte über Verkehr schweigen! Das heißt im Umkehrschluss: Wer die negativen Folgen der Verkehrsentwicklung verurteilt, muss sich mit der kapitalistischen Produktionsweise auseinandersetzen!

Das Verkehrssystem folgt den olympischen Idealen »Höher, Weiter, Schneller« und übersetzt sie in mehr Verkehr über immer weitere Distanzen in immer kürzerer Zeit. Unser alltägliches Mobilitätsverhalten ist also das Produkt eines Lebensstils, der uns durch einen vermeintlich naturwüchsigen Prozess arbeitsteiliger, auf ökonomisches Wachstum gerichteter und über Wettbewerb vermittelter Marktintegration aufgezwungen wird. An dieser Stelle spreche ich bewusst von erzwungenem Verkehr, weil sich die Frage stellt, wer denn z.B. immer größere Pendeldistanzen zurücklegen will? Wer will sich eigentlich noch einen privaten Pkw leisten müssen? Wer will noch, dass der größte Teil des öffentlichen Stadtraums mit Stehzeugen belegt ist und damit anderen Nutzungen entzogen wird? Immerhin werden diese und andere Fragen unseren alltäglichen Lebensstil betreffend immer häufiger aufgeworfen.

Die seit vielen Jahren latente Krise der Olympischen Spiele, die sich durch die neuerlichen Dopingvorfälle manifestiert hat, stehen auch symptomatisch für das Verkehrssystem. Allerdings wurde ebenso im Falle der Krise der olym-

pischen Ideale noch nicht begriffen, dass dem eine systemische Ursache zugrunde liegt und kein Skandal, wie immer behauptet wird. Das Doping ist nur der Ausdruck dessen, dass die olympischen Ideale jedes menschliche Maß verloren haben. Denn es ist bekannt, dass wir an physiologische Grenzen gestoßen sind, die eine weitere Steigerung der körperlichen Leistungen allein durch Training nicht ermöglichen. Und das im griechischen Sinne Tragische daran ist, dass dies auch nicht wiederhergestellt werden kann. Es sei denn, wir instrumentalisieren den Menschen weiter im Sinne der ihm zunehmend fremden Ideale, die sich immer mehr gegen ihn selbst richten (Gesundheit etc.). Diese Strategie würde eine weitere technische Verfeinerung erfordern und wäre im Ergebnis mit zunehmender Entfremdung verbunden – Selbstoptimierung als Entfremdung. Denn mit Doping ist der Mensch nicht mehr selbstbestimmt, vielmehr verwandelt er seinen Körper in ein leistungsstarkes Katapult, dessen Reichweite seine natürlichen Grenzen bei weitem sprengt.

Diesbezüglich sehe ich eine direkte Analogie zum Verkehrssystem: Auch hier können wir die aktuelle Wachstums- und Beschleunigungsspirale durch technische Innovationen weiter vorantreiben. Integrierte Verkehrssysteme als die Anabolika eines Lebensstils des immer höher, weiter und schneller! Ist dies das Ziel und wenn nicht, was ist die Alternative?

Diese Frage wird im letzten Kapitel wiederaufgenommen. Wie kann die Entfremdung im Politikfeld Verkehr aufgehoben werden, die durch eine tiefgreifende Diskrepanz zwischen dem verkehrspolitischen Anspruch einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung einerseits und der realen Verkehrsentwicklung andererseits zum Ausdruck kommt, sodass wir verkehrspolitische Gestaltungsmacht erlangen. Um diese Frage beantworten zu können, ist es allerdings erforderlich, eine adäquate Vorstellung vom Politikfeld Verkehr und seiner spezifischen Konstitution zu bekommen. Dementsprechend wird das verkehrspolitische Feld im Folgenden zunächst aus unterschiedlichen Perspektiven erschlossen.