

Schon lange nicht mehr war so viel Zukunft wie heute. Mit Bankencrash, Fukushima und Deepwater Horizon sind unversehens die ökonomischen und technischen Großrisiken, die Katastrophen, Gefahren und Unsicherheiten in die Gegenwart einer Weltordnung zurückgekehrt, deren Protagonisten einst das »Ende der Geschichte« versprochen, womit sich kurzweg die Frage der Zukunft und ihrer Alternativen erledigte. Eine ideologische Figur also, mit der der Liberalismus versprach, sich in alle Ewigkeit zu verlängern. Die dramatischen Brüche zu Anfang und Ende der ersten Dekade des 21. Jahrhunderts haben diese Behauptung falsifiziert. Die Zukunftsfrage – wie es weitergeht – ist nun neu angestoßen: Wie aus der schwelenden Krise herauskommen? Wer ist Gewinner und wer Verlierer? Wie ändern sich die Kräftekonstellationen und damit auch womöglich die Trends, großen Projekte und Entwicklungspfade? Welche Interessen setzen sich durch? Welche Zukünfte werden geschrieben? Und: Wie steht es um den »Neo«Liberalismus?

Das neue Krisenbündel mit der unerwarteten Vielfachkrise hat die politische Fähigkeit neu auf die Tagesordnung gesetzt, Trends und Möglichkeitsmuster realistisch zu identifizieren und sie zu verbinden mit überzeugenden Zielen, Visionen und strategischen Leitorientierungen.

Auf den ersten Blick ist seit den 1960er und 1970er Jahren, als ein Schub der Prognosen, der »Zukunftsforschung« und der Planungs- und Steuerungskonzepte den Beginn des langen Endes des Fordismus begleitete, mit der nachfolgenden marktradikalen Zeit auch der Zugriff auf die Zukunft dem Markt und seinem *homo oeconomicus* übergeben worden. Ein genauere Blick freilich zeigt, dass das nicht zutrifft. Seit Anfang der 1990er Jahre sind die strategischen Potenziale und Apparate der Zukunftsbearbeitung im Forschungssystem, den Konzernen und Staatsapparaten kontinuierlich und in der Bilanz massiv ausgebaut worden. Manche spezialisierte Think Tanks wie die *Prognos AG* blicken mittlerweile auf Jahrzehnte der »Zukunftsforschung« zurück. Strategische Forschung und neuerdings gar Transformationsforschung sind selbstverständliche Bestandteile politischer Apparate, wissenschaftlicher Großinstitute und Hochschulen wie auch der Orientierungs- und Planungsabteilungen der Unternehmen geworden. Gerade strategisches Wissen, das Trendkenntnisse, Problemlösung und komplexe Methodiken der Pfadidentifizierung verknüpft, ist politisch gefragt.

Zugriffe auf die Zukunft

Der Ausbau der strategischen Zugriffsapparate betrifft besonders deutlich die klassische Technik- und Produktivkraftforschung, die unter der »*fore-sight*«-Etikette intensiviert und internationalisiert wurde. Sie wird deutlich komplexer bearbeitet und die Schwerpunkte haben sich geändert. Die neue Prominenz der Umwelt- und Energiefragen etwa, die ein Großteil der komplexen technischen Ressourcen an sich ziehen, ist gut zu erkennen – ein Blick auf die Website des Bundesministeriums für Bildung und Forschung genügt. Auch Mobilität, Ernährung, Gesundheit und Stadt sind profitable Themen. Viele Anstöße zur strategischen Bearbeitung dieser »Felder« gehen auf die Umorientierungen zurück, die die Ab- und Rückbauten des Fordismus und die neuen marktradikalen Wendungen des Neoliberalismus seit Ende der 1970er Jahre mit sich brachten. Gerade in der Stadt- und Raumentwicklung haben sich substantielle Residuen der Planungskultur gehalten. Sie bilden neben den strategischen Apparaten des Militärs, der Ökologie, den einschlägigen Abteilungen der Wohlfahrtsökonomie und ein paar Dutzend global agierender Großkonzerne die stark durchsetzungsfähigen Visions-, Prognose- und Planungscluster des Gegenwartskapitalismus. Zunehmend werden auch die Felder Bildung und Gesundheit sowie – weiter gespannt – die allmählich kohärentere Care-Ökonomie von meist expansiven, mächtigen, mediennahen, stark verwissenschaftlichten und häufig staatlichen Apparaten repräsentiert, die an der Zukunftsfähigkeit des Kapitalismus arbeiten. Bis auf den Militär- und Sicherheitskomplex reflektieren sie übrigens durchaus unterschiedliche Interessen aus der Ober- und Mittelklasse.

Andere große Themen sind weit weniger evident als die strategische Technik- und Produktivkraftforschung – aber ihre Zukunftsrelevanz steht außer Frage. Die »Großrisiken« und »Sicherheits- (Militär)forschung« und die Erfassung der globalen *Power Shifts* hat in der Elitenperspektive des Davoser *World Economic Forum* oder des US-*National Intelligence Council* (um nur zwei von zahllosen Beispielen zu nennen) rapide an Bedeutung gewonnen: Die Risiken des Kapitalismus werden abgetastet und um Entwicklungspfade wird gekämpft. Sicher: Von einem »Planungskapitalismus« zu sprechen, wie dies vor ein paar Jahrzehnten als Residuum einer Idee der gleichsam reformsozialistischen Transformation des Staatskapitalismus in der Linken recht verbreitet war, macht keinen Sinn. Das alte Modell der »Zukunftsforschung« und Unternehmens- bzw. Staatsplanung ist verschwunden – nicht aber der strategische Kampf um die Zukunft.

Die Zukunft wird anders

Die Spezialressourcen, die dafür eingesetzt werden, sind weitaus umfangreicher, elaborierter und professioneller als jene vor 50 Jahren. Sie werden immer stärker auf die Bewältigung des Schlüsselproblems konzentriert, das zu Beginn des zweiten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts endgültig in den Vordergrund gerückt ist: die Wende der stofflichen Reproduktionsdynamik des Kapitalismus, die symbolisiert wird von Fukushima und Deepwater Horizon. Der Untergang der Ölplattform Deepwater Horizon im Jahr 2010 führte zu einer der größten Ölkatastrophen in der Geschichte der Menschheit, übertroffen nur von der Ölpest am Persischen Golf im Gefolge des zweiten Golfkrieges. In drei Monaten flossen bis zu einer Million Tonnen Öl ins Meer.

Doch die Ölpolitik hat sich nur in einer Hinsicht verändert: Da die Ölfördermengen nicht mehr gesteigert werden können (»Peak Oil«) spitzt sich der Kampf um die profitable Verwertung des rapide zu Ende gehenden Vorrats drastisch zu. Parallel steigen die Kosten und ökologischen Risiken der finalen Ölextraktion nahezu unkontrolliert an. Auch in den Subtext des Krieges in Libyen ist diese Gewalt eingeschrieben. Die Großmächte des fossilen Kapitalismus kämpfen um Zeit, denn sie arbeiten daran, ihre *power* in ein neues Regime zu überführen. Sie waren und sind noch die Treiber einer globalen energiepolitischen Dynamik, hinter der ein strategischer Gedanke stand: nach dem »Peak Oil« ein »Peak Atom« anzusteuern. Die Jahrhundertpläne der Nuklearindustrie stehen dafür. Sie waren die zentrale strategische Option im Transformationskonzept des fossilen Kapitals – ob als »Brücke« oder nicht.

Doch mit Fukushima steht diese Technologie plötzlich und erneut als vollends entgrenzte und außer Kontrolle geratene Technologie im Raum. Jetzt steht die Frage, ob die Atomkatastrophe als das Endspiel der fossilistischen Energiewirtschaft in die Geschichte des Kapitalismus eingehen wird, denn ihre nicht erst neuerdings als »Brückentechnologie« in ein neues Profitregime gefeierte »after oil«-Energiequelle beginnt, politisch zu versagen. Die alte stoffliche Basis des globalen energiepolitischen Regimes gerät ins Rutschen, die das ganze wunderbare Geschäft buchstäblich befeuert: »Laufende Atomkraftwerke«, skizzierte die Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung vom 13.3.2011, »sind praktisch wie Gelddruckmaschinen, sie werfen im Normalbetrieb gewaltige Gewinne ab. Was davor und danach Kosten verursacht, wird sozialisiert. Forschung und Endlager zahlt der Staat, die Folgen eines Unfalls trägt die Gesellschaft, weil keine Versicherungsgesellschaft der Welt dieses Risiko übernehmen würde«. Blicke zu ergänzen, dass mit

dem militärischen Staatsapparat im Zweifel ein treuer und zahlungskräftiger Kunde als *Backbone* bereitsteht.

Um Verlängerungen dieses »fabelhaften« Geschäftsmodells wird natürlich noch lange und zäh gekämpft werden. Noch haben seine Protagonisten und Herren Macht über die Gegenwart und versuchen, eine andere, postfossile Welt in das brüchig gewordene Prokrustesbett dieses Geschäftsmodells zu zwingen, das einem grünen Kapitalismus zugrunde liegen soll. Auch die nun weltweit neu legitimierte grüne Ökonomie soll nach den skizzierten Maximen einer Gelddruckmaschine arbeiten. Diese kaum zu überschätzende Transformation der energetischen (stofflichen) Grundlagen des Kapitalismus wurde seit 2007/08 von der Explosion der Finanzmarktkrise überlagert, die auf viele Wirtschaftsfelder übergriff und das neoliberale Wirtschaftsmodell (darunter das »Exportmodell Deutschland«) und seine Leitindustrien (wie die Automobilindustrie) erschütterte.

Eine beispiellose Politik der Staatsverschuldung brachte die Krise zwar wieder provisorisch unter Kontrolle, ohne jedoch Perspektiven für eine dauerhafte Stabilisierung zu eröffnen, da sie die Grundsituation der Überakkumulation nicht beseitigte und bisher keinen Weg zu einem Akkumulationsmodell eröffnete, das auf einer anderen stofflichen, nicht-fossilistischen Grundlage und einer Abkehr vom jahrzehntelangen Prozess der Vertiefung der ökonomischen und sozialen Ungleichheit beruhen müsste, der erst die Verlagerung der Kapitalanlagen auf die Finanzmärkte ermöglichte. Ein Um- und Rückbau der Finanzmarktindustrie sowie der Ökonomien des fossilen Kapitalismus und seiner Industrien ist die doppelte Aufgabe, der sich jede zukunftsfähige Wirtschafts-, Umwelt-, Finanz- und Sozialpolitik stellen muss.

Methodik der Zugriffe

Ob es hegemoniefähige Ansätze für eine solche Veränderung gibt, lässt sich am Beispiel der Automobilgesellschaft sehen, denn Verkehr und Mobilität spielen eine Schlüsselrolle bei der Politik des postfossilen Neoliberalismus. Das seit Ende des vorletzten Jahrhunderts entstandene, vom privaten Automobilismus getragene Modell ist nicht nachhaltig und nicht mehr bestandsfähig. Die Rede ist von einer »Endzeit des Automobilismus« oder von einer »zweiten Revolution des Automobils« (Freyssenet). Die erste große Krise des neoliberalen Kapitalismus hat die Bemühungen, die stoffliche Grundlage des fossilen Mobilitätssystems umzustellen, deutlich verstärkt. In den letzten Jahren sind eine Reihe von Road Maps, Trendanalysen, Szenarien,

Prognosen, Visionen, Weißbüchern usw. publiziert worden, die Zielvorstellungen und Wege zu einer veränderten Verkehrsordnung skizzieren.

Die methodischen Grundlagen dieser Studien ähneln sich häufig. Vorhandene Entwicklungstendenzen der letzten Jahre (oder Jahrzehnte) werden trendanalytisch identifiziert und fortgeschrieben, wobei zumeist eine gute Handvoll »Megatrends« als Einflussgrößen herangezogen werden und eine Fülle von quantitativen Indikatoren in Ansatz kommt. Gängig ist die Rede von Demografie (»Demographic change is transforming the EU with inevitable consequences« – formuliert das Verkehrs-Weißbuch 2010), Wirtschaftswachstum, Ölpreisentwicklung, Technikentwicklung, Urbanisierung, Klimatrends, Ressourcenknappheit. Die daraus extrapolierten Zustände – in 2020, 2030 oder 2050 – werden normativ bewertet und als Referenzzustände zu strategisch gesetzten alternativen Zielvorstellungen (»strategic visioning«) in Bezug gesetzt.

Varianten dieser Zustände werden zu zentralen Leitideen von Szenarien verdichtet, an die Entwicklungspfade oder road maps gekoppelt werden. Die Szenarien prägen einzelne Merkmale und Trends (»Stagnation«, »Wachstum«, »Starkes Wachstum«) besonders aus – wobei »Rückgang« oder »Krise«, gar »(Trend-)Brüche« eher seltene Fälle sind – sie zu denken mag der Kapitalismus offenbar nicht. Zumeist gibt es dann politische Umsetzungsempfehlungen, die sich an einzelnen Szenarien oder Kombinationen von »Zukünften« orientieren.

Der begrenzte Konsens

Bemerkenswert ist, dass eine Reihe von Extrapolationen und Trendeinschätzungen (die von sehr unterschiedlichen Autoren und Institutionen kommen) ähnliche Ergebnisse erbringen und folgerichtig auch ein gewisser Grundbestand an Problemlösungen und Handlungsorientierungen Konsens ist – eine zentrale Voraussetzung für politische Durchsetzungsfähigkeit. Zu den übereinstimmenden Trendeinschätzungen unter den Bedingungen einer *Fortschreibung* der gegenwärtigen Entwicklungen gehören etwa:

- Die zentrale Stellung der individuellen Automobilität bleibt zulasten der Ausdehnung der anderen Verkehrsarten;
- mittelfristiges Wachstum der Durchschnittsmobilität;
- Priorisierung von Hochgeschwindigkeitsnetzen;
- zunehmende Altersmobilität;
- Zunahme des Flächenverbrauchs;
- Zunahme des Energieverbrauchs;

- Kontinuierliches Wachstum der Transportkosten nicht zuletzt aufgrund wachsender Ölpreise;
- starkes Anwachsen der CO₂-Emissionen;
- Zunahme der Stau-, Lärm- und Unfallkosten;
- Konzentration alternativer (Elektro-)Mobilität auf die großen Stadtzentren, wo der Motorisierungsgrad sinke;
- Digitalisierung/Vernetzung der Mobilität;
- Regionale und soziale Disparitäten nehmen zu;
- Rasche Ausdehnung der Mauts und Nutzerabgaben für PKWs;
- Das Verhältnis von Eigentum an PKWs und Nutzung verändert sich.

Trends werden auch hier in aller Regel als etwas gedacht, was sich verstärkt und ausdehnt. Verkehr und Mobilität zeichnen sich so durch »Wachstum« und Expansion dieser Faktoren aus. Damit aber beeinflussen sie in dieser Sicht zunehmend andere Schlüsselfaktoren: Energie, Klimawandel, Ressourcenentwicklung, Globalisierung, Landnutzung, Urbanisierung, Entwicklung des Kapitalstocks, Produktivitätsentwicklung etc. Eine Fortsetzung dieser kritischen und offenbar problematischen Entwicklungen würde negativ auf diese Faktoren einwirken und sich zu einem systemwirksamen Krisenfaktor entfalten. Binnen weniger Jahre haben die stoffliche bzw. ökologische (und die demgegenüber kaum genannte soziale) Krise das Bewusstsein gestärkt, »dass es so nicht weitergehen kann«. Eine Fortschreibung, Ausweitung und Vertiefung der skizzierten Trends wird immer weniger akzeptiert. Ein weitgehender Konsens ist entstanden, dass eine solche Zukunft der Mobilität nicht wünschenswert ist und »etwas getan werden muss«. Kein Konsens aber besteht darüber, *wie* die problematischen Entwicklungen gestoppt werden könnten und *was* an ihre Stelle treten muss. Ein radikales Plädoyer für einen Bruch ist noch die Ausnahme – und wie dieser zustande kommen könnte, darüber gibt es erst recht keine Einigkeit.

Die Politik der Global Player der Mobilität von der Ölindustrie und die »neuen« Energieunternehmen über die Auto- und Transportindustrie bis hin zu den Akteuren der Infrastruktur steht demgegenüber mittlerweile für die Kombination von »gleitendem Übergang« und »dynamischer Anpassung« (so die blumigen Namen zweier Mobilitätsszenarien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus dem Jahr 2006): Sicherung des individuellen Automobilismus durch die Nutzung einer neuen Unterschiedlichkeit von Energieträgern und Antrieben.

Es scheint, als ob bei allem milliardenschweren Drum und Dran (»zweite Revolution«) immer noch der einfache Modellwechsel die Geschäftsidee ist: Veränderung (und ihren Schein) zu verkoppeln mit möglichst viel sozialer und kultureller Kontinuität. An der neuen Unterschiedlichkeit wird pe-

riodisch seit Jahrzehnten gearbeitet, mit der E-Mobilität im Zentrum. Die absoluten stofflichen Schranken des alten Modells, die ökonomische Krise des Exportmodells und der *power shift* auf dem globalen Mobilitätsmarkt zugunsten China, Indien und Russland hat vor allem in der Bundesrepublik, den USA und Frankreich die Orientierung auf diese Veränderung vorangetrieben.

Modellwechsel bedeutet natürlich, dass ein solches politisches Projekt komplex, konkurrent und kapitalmehrend sein muss. »Wettbewerbsfähige Verkehrssysteme sind entscheidend für Europas weltweite Konkurrenzfähigkeit«, formulierte der EU-Kommissar für Verkehr Siim Kallas den kapitalistischen Grundgedanken anlässlich der Vorlage des EU-Weißbuchs zum Verkehr am 28.3.2011 und die entsprechende Presseerklärung (IP/11/372 v. 28.3.2011) macht sich im neoliberalen Kauderwelsch für die Stärkung der privaten Generierung von Erträgen stark: »Umfassendere Anwendung des Prinzips der Kostentragung durch die Nutzer und Verursacher und größeres Engagement des Privatsektors zur Beseitigung von Verzerrungen, Generierung von Erträgen und Gewährleistung der Finanzierung künftiger Verkehrsinvestitionen.« Die Alternative hierzu ist eine Politik, die vieles – wenn nicht alles – ändern muss, damit es nicht so wird, wie es jetzt schon ist. Normative und politische Zielmarken einer solidarischen Mobilität, wie sie etwa jüngst im VIVER-Projekt umrissen wurden, schließen ein:

- die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und einer multimodalen Mobilität mit dem zentralen Ziel einer sozial gerechten Mobilität;
- Um- und eben auch Rückbau der Produktion und materiellen Struktur der fossilen Mobilität (»Weniger Autos sind natürlich besser als mehr« – so der im Frühjahr 2011 zum baden-württembergischen Ministerpräsidenten gewählte Grüne Winfried Kretschmann) als Weg aus der Auto-gesellschaft;
- radikale – also an die Wurzeln gehende! – Einbeziehung ökologischer Imperative in die Ökonomie und den Stoffhaushalt des Verkehrs;
- eine veränderte Raumplanung, Arbeits- und Freizeitgestaltung zur Vermeidung von Wegen und Landverbrauch;
- massive Förderung von Nutzungszugang, Beteiligung, Teilen (»sharing«) und Einschluss zulasten der hierarchischen und ausschließenden Effekte privater und kommerzieller Mobilität – also die strategische Entwicklung der Mobilität als Commons;
- Umbau der Staatsabteilung »Verkehr« in ein breites Politikfeld demokratischer Mobilität;
- Entwicklung einer Kultur der Nachhaltigkeit, sozialen Gerechtigkeit, Urbanität, Multimodalität, der Entschleunigung und Regionalisierung.

Eine solche Wendung hin zu den *alternativen* Zukunftsperspektiven eines bestandsfesten sozial-ökologischen Umbaus – einer großen Transformation der Mobilität – ist ohne Rückbau und tiefe Konflikte um eine andere politische Ökonomie der Naturaneignung nicht zu bekommen.

Literatur

- Berger, Roland, 2010: *Automotive landscape 2025: Opportunities and challenges ahead*, Februar 2011
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2006: *Mobilitätsentwicklung bis 2050*, Berlin
- Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, 2010: *Wie Deutschland zum Leitanbieter für Elektromobilität werden kann. Status Quo – Herausforderungen – Offene Fragen*. Reihe acatech Position Nr.6, Berlin-Heidelberg
- Europäische Kommission, 2011: *WEISSBUCH Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem*, Brüssel 28.3.2011
- Farla, Jacco, u.a., 2010: Analysis of barriers in the transition toward sustainable mobility in the Netherlands, in: *Technological Forecasting & Social Change* (77), 1260-69
- Hamm, Bernd, 2010: The study of futures, and the analysis of power, in: *Futures* (42), 1007-18
- Institut für Mobilitätsforschung der BMW Group (Hrsg.), 2010: *Zukunft der Mobilität. Szenarien für das Jahr 2030, Zweite Fortschreibung*, München
- Lohbeck, Wolfgang, 2010: *Mobilität im Jahr 2050: Small, Intelligent, Light, Efficient*, Gastbeitrag vom 31.8.2010 im Daimler-Mitarbeiter-Blog [<http://blog.daimler.de/2010/08/31/gastbeitrag-mobilitaet-im-jahr-2050-small-intelligent-light-efficient/>]
- Moriarty, Patrick, u. Damon Honnery, 2008: Low-mobility: The future of transport, in: *Futures* (40), S. 865-872
- National Intelligence Council, 2008: *Global Trends 2025: A Transformed World*, Washington
- OECD International Transport Forum, 2010: *Transport Outlook 2010. The Potential for Innovation*, OECD/ITF
- ScMI, o.J.: *Die Zukunft der Mobilität in Ballungsräumen*, <http://www.scmi.de/de/referenzen/szenario-studien/zukunft-mobilitaet-in-ballungsraeumen>
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WGBU), 2011: *Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*, Berlin 2011
- Schade, Wolfgang, u.a., 2011: *VIVER. Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland*, Fraunhofer ISI Working Paper Sustainability and Innovation, Nr. S 3/2011
- World Business Council for Sustainable Development, 2010: *Vision 2050. The new agenda for business*, Genf
- World Economic Forum, 2010: *Global Risks 2010. A Global Risk Network Report*, Genf