

Das Prinzip Gleichheit

Kritik des Bestehenden – Bestandteil des Kommenden

von *Winfried Wolf*

Dezember 2006

„Es ist ein und der derselbe Zug, dieselbe Kraft, die Große und Kleine, Reiche und Arme befördert. Daher werden die Eisenbahnen als ein unermüdlicher Lehrmeister der Gleichheit und Brüderlichkeit wirken.“(1)

Diese Zeilen wurden vor 177 Jahren von dem französischen Frühsozialisten Charles Pecquer geschrieben. Drei Aspekte springen dabei ins Auge:

Erstens wird das Postulat Gleichheit als entscheidend für eine zukünftige Gesellschaft der Geschwisterlichkeit angesehen. Dies ist heute so aktuell wie im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts. Nach Georg Fülberth „ist die Gleichheit im Unterschied zum Freiheitsbegriff ein ausschließlich der Linken gehörender Begriff. Es handelt sich nicht um eine Tatsachenfeststellung, sondern um eine Forderung.“ Dabei ist es allerdings erforderlich, diesen Begriff umfassend zu definieren, wie dies teilweise im Zitat von Pecquer mit der Gleichsetzung von „Gleichheit und Brüderlichkeit“ vorgegeben wurde. Dies gilt auch für die Verbindung von „liberté“ und „égalité“. Georg Fülberth: „In der Verbindung von Freiheit und Gleichheit ist die universelle Emanzipation – also nicht nur die Freiheit des oder der einzelnen oder einer beschränkten Zahl von Menschen, sondern aller – die Zentralforderung der Linken.“(2)

Zweitens wird die Entwicklung der modernen Technik und werden die Eisenbahnen als Transporteure angesehen, die in idealer Weise die Forderung nach Gleichheit zum Ausdruck bringen. Der technische Fortschritt als solcher wird weitgehend als Gleichheitsbringer verstanden. Der maßgebliche Massentransporteur des 19. Jahrhundert, die Eisenbahn, wird als Transporteur der Gleichheit beschrieben.

Das dürfte heute teilweise anders gesehen werden. Das Auto oder der Billigflieger werden kaum als Ausdruck der Emanzipation und schon gar nicht als Transporteure der Gleichheit angesehen. Ganz offensichtlich ist eine Verallgemeinerung der Art der Massenmotorisierung, wie sie in den hochindustrialisierten Zentren praktiziert wird, und ist ein Luftverkehr, wie er von rund 15 Prozent der Menschheit in Anspruch genommen wird, nicht weltweit verallgemeinerbar. „Gleichheit“ kann damit zumindest weltweit nicht hergestellt werden. Angesichts der Debatten über Umweltzerstörung und Klimaveränderung und der Forderungen nach einer Verkehrswende ist allerdings vorstellbar, dass die (inzwischen) altmodische Eisenbahn, dass ein moderner und flächendeckender Schienenverkehr integraler Bestandteil einer zukunftsweisenden Verkehrsorganisation sein könnte. Eine Zeitlang buchstabierte sich die Bahn auch als „Unternehmen Zu(g)kunft“.

Drittens springt ins Auge, dass sich der technische Fortschritt im allgemeinen und die Eisenbahnen im besonderen just so nicht entwickelten, wie von Charles Pecquer vorhergesagt. So versuchten beispielsweise die Eisenbahnen die im Feudalismus vorherrschende Transportform zu konservieren, indem sie mit dem – bis heute eingesetzten – Abteilwagen im Wortsinn die Kutsche auf die Schiene hoben.(3) Selbst die Spurweite von 1435 Millimeter, die sich in Großbritannien und in Westeuropa – mit Ausnahme der iberischen

Halbinsel – als „Normalspur“ für Eisenbahnen durchsetzte, soll nichts anderes gewesen sein als die Spurweite der Kutschen.

Vor allem aber reproduzierten die Eisenbahnen die bestehende Klassengesellschaft. So teilten sie die Fahrgäste rund einhundert Jahre lang auf vier Klassen auf: die vierte (Holz-) Klasse für die unteren Stände der Bauern und das Subproletariat. Die dritte Klasse für das neue Proletariat, die zweite – nunmehr gepolsterte – Klasse für das Kleinbürgertum und die erste, oberste Klasse für die Adligen und die neue Bourgeoisie.

Diese Zuteilung wurde rund ein Jahrhundert lang beibehalten. Als es 1860 in Frankreich allerdings zu einem weit beachteten „Mord im Erste Klasse-Abteil“ kam (ermordet wurde der Gerichtspräsident Monsieur Ponsiot) sah man geraume Zeit Erstklässler zweitklassig reisen.

Die Eisenbahnen waren auch oft das Gegenteil von „Transporteuren der Brüderlichkeit“. In Deutschland wurden vor dem Ersten Weltkrieg viele Ost-West-Verbindungen auf Veranlassung der Militärs gebaut – für den bereits früh geplanten Zwei-Fronten-Krieg, den es dann 1914 bis 1918 und 1940 bis 1945 auch gab. Es gab Kriege um Eisenbahnen, so der russisch-japanische Krieg 1904/05. Ohne den fahrplanmäßigen (und von Tausenden Eisenbahnern aktiv mit getragenen) Einsatz der Reichsbahn hätte der Holocaust nicht in der massenhaften Form realisiert werden können, wie dies ab 1940 und bis April 1945 der Fall war. Bekanntlich wird vom Vorstand der Deutschen Bahn AG die erforderliche Aufarbeitung dieser Vergangenheit verweigert. Seit 2004 fordern Serge und Beate Klarsfeld und antifaschistische Vereinigungen, die in Frankreich eine Ausstellung zur Rolle der französischen Staatsbahn und der Deutschen Reichsbahn als Transporteure in den Holocaust organisiert und diese mit Einwilligung der SNCF auf 18 französischen Bahnhöfen gezeigt hatten, dass diese Ausstellung auch in deutschen Bahnhöfen gezeigt wird. Bahnchef Hartmut Mehdorn lehnte dies bisher strikt ab.(4)

Im übrigen feiert die ausdifferenzierte Klassengesellschaft auch im Eisenbahnwesen nach dem Zweiten Weltkrieg fröhliche Urständ: Als die Bundesbahn in den 1970er Jahren den Intercity (IC) auf die Schienen setzte, führte dieser zunächst nur die Erste Klasse. Die obere Klasse sollte wieder unter sich bleiben. Doch es gab nicht mehr genug Eisenbahnfahrende aus den Oberschichten. Der Erste-Klasse-IC erwies sich als unrentabel und wurde daher bald darauf um die Zweite Klasse ergänzt. Nunmehr warb die Bundesbahn mit dem Slogan „Jede Stunde, jede Klasse“. Der Speisewagen bildete zwischen der Ersten und der Zweiten Klasse eine Art Klassenschranke. Er wird heute auch dann, wenn die Zahl der 2.-Klasse-Waggons deutlich überwiegt, nicht, wie es eigentlich sinnvoll wäre, in der Mitte des Zugs, sondern zwischen den beiden Zugklassen eingesetzt. In den neunziger Jahren führte die Deutsche Bahn AG mit dem „Metropolitan“ auf der Verbindung Hamburg – Düsseldorf einen Zug speziell für Geschäftsreisende ein. Erneut erlebte sie einen Fehlschlag; der durchschnittliche Besetzungsgrad des Zugs lag bei rund 30 Prozent. Nach einer rund zehnjährigen, enorm unrentablen „Testfahrt“ rollte der schicke Zug aufs Abstellgleis.

Die seit Ende der neunziger Jahre privatisierten Eisenbahnen in Großbritannien führten in einzelnen Fernverkehrszügen bis zu sechs Klassen ein. In Österreich wurde bei der ÖBB 2005 wieder eine Klasse oberhalb der „normalen“ Ersten Klasse eingeführt; eine Business-Klasse, in der Manager in schwarzen Leder-Sesseln exklusiv reisen sollen. Auch hier drängt sich der Eindruck auf, dass das Top-Management der ÖBB rein ideologische, und kaum betriebswirtschaftliche Ziele verfolgt: der Auslastungsgrad dieser „Sonderklasse“ lag auf der Strecke Wien – Linz bei drei Fahrten, bei denen ich dies überprüfen konnte, bei unter 10 Prozent.

Das Management der Deutschen Bahn AG öffnete die neuen „Lounges“ in großen Bahnhöfen, die zunächst nur „Erstklässlern“ offen standen, 2003 auch für Vielfahrer aus der Zweiten

Klasse (Status „Bahn Comfort“). Inzwischen werden aber in diesen Lounges zusätzliche Exklusiv-Räume eingeführt, die ausschließlich Erste Klasse-Fahrgäste vorbehalten sind.

Die Deutsche Bahn AG will den Fernverkehr zunehmend auf den ICE-Verkehr reduzieren und – nachdem 2001 bereits der InterRegio (IR) abgeschafft wurde, in Bälde auch den InterCity/EuroCity (IC/EC) als preiswertere Fernverkehrs-Zuggattung abschaffen. Damit gibt es im Fernverkehr bald keine bürgernahe Bahn mehr, die die Fläche erschließt, und deren Angebote für Normalverdiener interessant sind. Dies deckt sich mit den Vorstellungen der Europäischen Kommission, die im letzten Weißbuch zum Thema Verkehr den Eisenbahnen in Europa, insoweit es sich um Personenverkehr handelt, fast ausschließlich als Hochgeschwindigkeitszügen eine Zukunft weist und im übrigen für getrennte Netze für den Personen- und den Güterverkehr und für einen Vorrang für den Schienengüterverkehr plädiert.⁽⁵⁾ Auch dieses Modell eines zukünftigen Eisenbahnverkehrs orientiert sich primär an ideologischen Vorgaben und wird von Konzessionen an die oberen Schichten bestimmt. Eisenbahnen sollen für Erste-Klasse-Reisende, für Geschäftsreisende, für Politiker und Bürokraten als Hightech- und High-Speed-Trains zur Verfügung stehen. Betriebswirtschaftlich wird dies ein weiteres Mal ein Desaster werden, weil die Klientel für eine solche Exklusiv-Orientierung nicht groß genug und der Flugverkehr gerade im Segment des Geschäftsreiseverkehrs boomt. Bezeichnenderweise leistete Bahnchef Hartmut Mehdorn im Dezember 2006 zu dem letzteren einen veritablen Beitrag, indem er für die Deutsche Bahn AG eine Konzession zum Betreiben des innerstädtischen Berliner Flughafen Tempelhof als Airport für Geschäftsreisende beantragte. (Der Flughafen Tempelhof sollte eigentlich Ende 2007 geschlossen werden).

Die aus betriebswirtschaftlicher, sozialer und umweltpolitischer Sicht falsche Orientierung auf den 1.-Klasse- und Geschäftsreisenden-Verkehr und die Vernachlässigung des interessantesten Potentials für den Schienenverkehr, den Massenverkehr der Bevölkerung, wird dazu führen, dass die Schiene weitere Rückschläge erleidet und ein weiteres Mal als „unrentabel“ dargestellt – und in der Verkehrspolitik „abgestraft“ – werden kann.

Stand der Technik – Möglichkeit für „Gleichheit“

Charles Pecquers Hoffnungen auf Bahnen als Transporteure der Brüderlichkeit waren allerdings nicht aus der Luft gegriffen. Zum Zeitpunkt, als er die zitierten Zeilen schrieb, waren die Produktivkräfte – zumal konkretisiert mit der Dampfmaschine und der Dampfeisenbahn – bereits auf einem Stand angelangt, dass ein Gleichklang von „liberté, égalité, fraternité“ – von Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit – respektive Geschwisterlichkeit – realisierbar und eine Gesellschaft der Gleichen auf einem akzeptablen Niveau von Wohlstand vorstellbar erschien.

Die Forderung nach Gleichheit als Schlachtruf der bürgerlichen Revolution richtete sich in erster Linie gegen die alte, feudale Gesellschaft, in der qua Geburt die Klassenzugehörigkeit festgelegt war. Diese Klassenzuteilung wurde als gottgegeben ausgegeben. Allerdings war im Schoß der alten Gesellschaft bereits eine neue Klassengesellschaft herangewachsen. Nunmehr erfolgte die soziale Spaltung vor allem entlang des Verhältnisses zu den Produktionsmitteln.

Die Eigentümer bzw. Großaktionäre der maßgeblichen Produktionsmittel und der entscheidenden Ressourcen (wie der Bodenschätze) bildeten die neue Bourgeoisie, während der Rest der Gesellschaft in erster Linie nur Eigentümer der eigenen Arbeitskraft war. Zwar konnte Louis Napoléon behaupten, ein jeder Soldat trage den „Marschallstab im Tornister“, Lee A. Iacocca konnte in den achtziger Jahren als Chrysler-Boss den amerikanischen Traum

vom Tellerwäscher zum Top-Manager und Millionär verkörpern und ein mitteloser „Steirer Buab“ konnte über die Zwischenstation Bodybuilder zum Gouverneur von Kalifornien aufsteigen. Eine gewisse „Klassendurchlässigkeit“ und scheinbare Chancengleichheit beim individuellen Zugang zu Reichtum schien gegeben. Doch solche Ausnahmen bestätigen vor allem die Regel der neuen Klassengesellschaft und wirken ideologisierend, also vernebelnd.

Das ist nicht neu – und wurde bereits in den ersten Jahren der bürgerlichen Revolution so gesehen und so kritisiert. Während der französischen Revolution argumentierten führende Vertreter der linken Fraktion, so der Priester Jacques Roux, ein führender Vertreter der „Enragés“, (der über die fortgesetzt ungleichen sozialen Verhältnisse „Empörten“ oder „Aufgebrachten“) in diesem Sinne:

„Die Freiheit ist ein eitles Hirngespinnst, wenn eine Klasse von Menschen die andere ungestraft aushungern kann.

Die Gleichheit ist ein eitles Hirngespinnst, wenn der Reiche mittels seines Monopols das Recht über Leben und Tod seiner Mitmenschen ausübt. Die Republik ist ein eitles Hirngespinnst, wenn die Konterrevolution täglich durch den Preis der Nahrungsmittel voranschreitet, zu denen drei Viertel keinen Zugang haben, ohne Tränen zu vergießen.“(7)

Bereits in der Präambel der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika aus dem Jahr 1776 findet sich ein Grundforderungskatalog, in dem explizit „Gleichheit“ und „Freiheit“ mit „Glück“ kombiniert wird. In diesem, von Benjamin Franklin und Thomas Jefferson erarbeiteten Text heißt es:

„Wir halten folgende Wahrheiten für unumstößlich: Alle Menschen wurden in Gleichheit erschaffen; der Schöpfer hat ihnen unveräußerliche Rechte gegeben, deren erste da sind: das Recht auf Leben, das Recht auf Freiheit, das Recht auf Streben nach Glück. (...) Um den Genuss dieser Rechte zu sichern, haben sich die Menschen Regierungen gegeben. Deren Legitimität beruht auf der Zustimmung der Bürger.“(8)

Die Zielsetzung „pursuit of happiness“, das Streben nach Zufriedenheit und Glück, schließt ganz offensichtlich auch die materielle Komponente, Wohlstand, mit ein.

Zwei Entwicklungsstränge auf dem Weg zu Gleichheit

In den vergangenen 150 Jahren gab es zwei unterschiedliche Entwicklungsstränge, um dem Widerspruch zwischen Gleichheit als Postulat und Ungleichheit als sozialer Realität zu begegnen.

Da waren *als erstes* die Versuche, die bürgerlich-kapitalistische Gesellschaft zu beseitigen und eine nicht-kapitalistische Wirtschaftsweise zu errichten. Dieser Weg konnte 1871 wenige Wochen lang von der Pariser Kommune gegangen werden, bis er von der vereinten preußischen und großbürgerlich-französischen Reaktion im Blutbad ertränkt wurde. Solche Gesellschaften wurden in Russland (1917-1991), im RGW-Bereich von Mittel- und Osteuropa (im Zeitraum nach dem Zweiten Weltkrieg und bis 1989), in Jugoslawien und China 1949 bis in die 1990er Jahre und in Kuba (1959 bis zum heutigen Tag) geschaffen.

Die Bilanz ist – aus Gründen, die hier nicht diskutiert werden können – überwiegend ernüchternd. Zwar konnten bestimmte, elementare soziale Standards von Gleichheit für die große Mehrheit der Bevölkerung erreicht und jahrzehntelang verteidigt werden. Auch war es bis in die siebziger Jahre hinein möglich, eine Politik zu verfolgen, die ein Anwachsen des materiellen Wohlstands mit sich brachte und sich damit für viele als „pursuit of happiness“

darstellte. Gleichzeitig handelte es sich jedoch keineswegs um „kommunistische“ – also „gleiche“ – Gesellschaften. Überall existierte eine demokratisch nicht legitimierte, herrschende Kaste, die Nomenklatur. Diese verfügte über enorme Privilegien; ihr Einkommen lag beim Vielfachen dessen, was der Durchschnitt der Bevölkerung zur Verfügung hatte. Möglicherweise noch wichtiger war, dass diese Nomenklatur in ihrem individuellen Leben überwiegend in einer Westwarenwelt lebte.(9)

Es war offensichtlich vor allem diese Ungleichheit und der Zynismus der Nomenklatur, die dazu führten, dass die Sowjetunion und die RGW-Staaten 1989-91 implodierten und die große Mehrheit der Bevölkerung nicht bereit war, die durchaus gegebenen sozialen Errungenschaften zu verteidigen. In China und Vietnam gibt es aktuell den Sonderweg einer allmählichen Transformation der nichtkapitalistischen Gesellschaften in kapitalistische – bei bisheriger Beibehaltung der Herrschaftsstrukturen und Verwandlung von großen Teilen der Politbürokratie und der Manager der Staatsbetriebe in eine neue Bourgeoisie. China ist heute das Land, in dem sich die Kluft zwischen Arm und Reich besonders schnell vergrößert. Nach einer Ende 2006 veröffentlichten Studie der United Nations University (UNU) wird China in Kürze Japan, das bisher ein Fünftel der reichsten Menschen auf der Welt beheimatet, bei der Zahl der Superreichen überrunden.(10)

Der *zweite Entwicklungsstrang* im Aufbegehren gegen den Widerspruch Gleichheitspostulat und realer Ungleichheit war ein reformerischer. Unter Beibehaltung der grundsätzlichen Ungleichheit, deren Basis die bestehende Klassengesellschaft ist, wurde eine größere Zahl elementarer Bereiche des gesellschaftlichen Lebens der direkten Verfügungsgewalt des Kapitals entzogen und stattdessen staatlich, gelegentlich auch genossenschaftlich organisiert. Das traf zu (und trifft teilweise noch zu) auf die Bereiche Kinderbetreuung, Ausbildung, Bildung, Kultur, Wohnungswesen, Gesundheit, Altersvorsorge und Alterseinkommen, Sicherheit für Familien und Lebensgemeinschaften, Schutz von Minderheiten (Behinderte), Schutz vor Arbeitslosigkeit, Recht und Sicherheit (Justiz und Gefängnisse) und Militär. Gemeinhin wird dies als Weg des Sozialstaats, eines Wohlfahrtsstaats – gelegentlich in spezifischer Ausprägung als „rheinischer Kapitalismus“ und als „schwedisches Volkshaus“ – bezeichnet.

Auch dieser Weg schien viele Jahrzehnte lang eine Erfolgsstory zu sein. Daher glaubten 1990 viele Menschen der These, nunmehr sei mit der „Wende“ ein „Ende der Geschichte“ gekommen und eine Ära der „Gleichheit vor dem Markt“ bzw. auf mittlere Sicht eine allgemeine Politik des „pursuit of happiness“ – finanziert durch eine „Friedensdividende“ – angebrochen.

Dabei wurde nicht bedacht, dass alle Erfolge im Kampf gegen die Ungleichheit Resultat von Kämpfen und Resultat spezifischer – auch internationaler – Kräfteverhältnisse waren. Der wohl prominenteste – und bis zum heutigen Tag in der Brandung neoliberaler Angriffe stehende – Markstein in der westdeutschen Sozialgeschichte war 1956/57 der mehr als zweimonatige Streik der schleswig-holsteinischen Metallarbeiter für die Lohnfortzahlung im Krankheitsfall. Verschiedene Bundesregierungen scheiterten bei ihren Versuchen, diese Errungenschaft zu beseitigen. Die bis 1989 oft wiederholte Aussage, bei westdeutschen Tarifverhandlungen säße ein dritter Partner – die DDR – mit am Tisch, hatte eine gewisse Substanz: Westdeutschland und allgemeiner Westeuropa hatten als Schaufenster mit Blick nach Osten eine wichtige Funktion.

Seit 1990 hat sich die Situation grundlegend verändert – vor allem hinsichtlich der inneren und der internationalen gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse. Die nichtkapitalistischen Gegenmächte Sowjetunion, DDR und China usw. existieren nicht mehr. In der Dritten Welt

gab es bis vor kurzem keine größere Basisbewegungen, die – wie die vietnamesische FNL in den Siebzigern und die nicaraguanischen Sandinista in den achtziger Jahren – für den westlichen Kapitalismus eine revolutionäre politische Herausforderung darstellen und Millionen Menschen eine Alternative weisen würden. Allerdings entwickelte sich hier in jüngerer Zeit in Venezuela, Bolivien und Ecuador eine neue „Achse der Hoffnung“ – so der Titel eines neuen Buchs von Tariq Ali.

Im Westen wurden teillopositionelle Bewegungen weitgehend integriert. Die Gewerkschaften verloren Millionen Mitglieder und haben systemoppositionelle Positionen weitgehend aufgegeben. Teilweise wurden die Gewerkschaften durch selbstverschuldete Skandale und Verwicklung in Korruption bis in ihre Grundfesten erschüttert – was für den ÖBG in Österreich zutrifft. In Westdeutschland war 1980 noch jeder dritte Arbeitnehmer gewerkschaftlich organisiert, 2006 ist es nur noch jeder Fünfte. 1995 zählte der DGB noch 9,4 Millionen Mitglieder; 2005 waren es noch 6,8 Millionen; 2006 dürfte die Zahl unter 6,5 Millionen gefallen sein.

Neue Ungleichheit durch Privatisierungen

Somit wurde Anfang der neunziger Jahre nicht ein neues Kapitel im Kampf für Gleichheit aufgeschlagen. Vielmehr sind der sogenannte Neoliberalismus und die Globalisierung ein System beschleunigter Ungleichheit. Die Basis des sogenannten Neoliberalismus ist das weltweit veränderte Kräfteverhältnis zwischen Kapital und Arbeit. Konsequenterweise wirken gerade die modernen Privatisierungsprogramme in Richtung einer wachsenden Ungleichheit. Nun werden wieder fast all die Bereiche, die der direkten Unterwerfung unter das Kapital und unter den strikten Verwertungszwang entzogen wurden, erneut dem Kapital subsumiert. Einige Beispiele:

Wasser: In Frankreich wird bereits in drei Viertel der Haushalte die Wasserversorgung von drei privaten Unternehmen (Véolia, Lyonnaise und Saur/Bouygues) kontrolliert. Der Wasserzins stieg um 30 bis 45 Prozent, die Investitionen wurden fast halbiert, die Wasserqualität hat sich drastisch verschlechtert.⁽¹¹⁾ Es handelt sich hier um einen weltweiten Trend.

Gesundheit: Im Gesundheitswesen setzt sich eine neue Klassenmedizin durch. Die deutsche „Gesundheitsreform“ 2006/2007 beschleunigt diesen Prozess, nachdem zuvor bereits unter der SPD-Grünen-Regierung die Selbstbeteiligung der Patienten deutlich erhöht und die Gebühr von 10 Euro je Krankenschein eingeführt wurde. Anfang 2006 sorgte in Deutschland der Fall eines schwerverletzten Lkw-Fahrers für Aufsehen: Der Mann konnte zwar am Unfallort schnell medizinisch versorgt werden, doch danach begann eine 14-stündige Irrfahrt von einem Krankenhaus zum anderen: eine dringend erforderliche Aufnahme des („nur“ in einer gesetzlichen Krankenkasse Versicherten) Schwerverletzten wurde von mehreren Krankenhäusern abgelehnt. Der Grund: Mit den neu eingeführten „Fallpauschalen“ erhalten Kliniken rund 30.000 Euro für einen schwerverletzten Patienten als Notfall-Vergütung erstattet, real entstehen in solchen Fällen jedoch meist weit höhere Kosten. Ein Unfall-Chirurg: „Die Folge ist, dass Patienten mitunter angeboten werden wie faules Obst.“⁽¹²⁾ Die Lebenserwartung begüterter Menschen liegt inzwischen wieder deutlich über derjenigen von Menschen aus Schichten mit niedrigen und sehr niedrigen Einkommen – und diese soziale Ungleichheit wächst schnell.

Vergleichbare Tendenzen sind in den USA weit ausgeprägter als in Europa, wo 47 Millionen Menschen über keinerlei Krankenversicherung verfügen.

In der sog. Dritten Welt wurden Teile des Gesundheitspersonals schlicht in die kapitalistischen Zentren exportiert. Henning Mankell berichtet, dass es in Manchester,

Großbritannien, mehr malawische Ärzte gibt als in ganz Malawi.(13)

Armut und Gesundheit: Ein extremes Beispiel, das die Privatisierung der Armut (in Deutschland vor allem durch „Hartz IV“) und die Macht der Pharmakonzerne demonstriert, wurde jüngst aus Mannheim berichtet. Die dortige Agentur für Arbeit verlangte von einem Arbeitslosen, er solle sich als Testperson für einen Pharmakonzern verdingen, um die Entschädigung als Einkommen zu verbuchen.(14)

Bildung: Die PISA-Studien haben belegt, dass es einen direkten Zusammenhang zwischen dem Bildungsniveau einer Bevölkerung einerseits und den öffentlichen Investitionen in Bildung andererseits gibt. Sie haben auch belegt, dass Bildung in dem Maß eine Frage der Zugehörigkeit zu Klassen ist, wie öffentlich finanzierte Kinderkrippen und Kindergärten fehlen und wie sich Privatisierungstendenzen im Bildungs- und Universitätsbereich durchsetzen. „Marktwirtschaftliche“ Lösungen für mehr „Gleichheit“ sehen dann wie das folgende Beispiel aus den USA aus: „Stephen Fraser, 38, US-amerikanischer Lastwagenfahrer, hat sein Führerhaus zur zeitweiligen Studierstube umfunktioniert. Der Trucker gehört zu den mehr als 500 Studenten der neu gegründeten ‚In-Cab-University‘. Diese Fahrerhaus-Universität ist das erste anerkannte College, das Lkw-Lenkern in ihrer Wissbegier offen steht. Die Fahrer zumeist riesiger Mack-Trucks ... lauschen den Vorlesungen während der Fahrt und erledigen ihre Studienarbeiten auf Rastplätzen und bei Ladestopps per Handy und Laptop. Das sei ‚besser als den ganzen Tag zu fahren und von einem Lottogewinn zu träumen‘, sagt Fraser, jetzt benutze er tatsächlich seinen Kopf.“(15)

Gefängnisse: Als ausgesprochen konsequent müssen die Ergebnisse der Privatisierung der Gefängnisse charakterisiert werden. In den USA stieg in den letzten 15 Jahren und parallel mit der Durchsetzung eines überwiegend privatkapitalistisch organisierten Gefängnissektors die Zahl der Inhaftierten von 900.000 auf 1,9 Millionen. Gleichzeitig haben sich die – weiterhin staatlich getragenen – Kosten je Gefangenen erhöht.

Neue wachsende Kluft zwischen Reich und Arm, Norden und Süden

Vor allem wächst die Ungleichheit, mit der sich die entscheidenden Klassen und Regionen gegenüber stehen, in einem bisher kaum gekannten Maß.

Zugenommen hat der individuelle Reichtum: 2004 gab es weltweit 7,7 Millionen Dollar-Vermögensmillionäre (ohne Grund- und Firmenbesitz). Dies entsprach 0,1 Prozent der Weltbevölkerung. Diese Gruppe kontrolliert rund 30.000 Milliarden US-Dollar an flüssigen Geldern, eine Summe, die höher ist als das weltweite Bruttoinlandsprodukt. Wenn wir auf der Reichtumsskala eine Kategorie nach oben gehen und die Gruppe der Top-Vermögenden herausgreifen, dann sind die Relationen nochmals beeindruckender: Weltweit gab es 2004 691 Milliardäre, die nach offiziellen Angaben ein addiertes Geldvermögen von 2000 Milliarden US-Dollar auf sich konzentrieren – eine Summe, die so hoch ist wie die gesamte Auslandsschuld, die die „Dritte Welt“ gegenüber der „Ersten Welt“ hat und mit der sie seit Jahrzehnten erdrosselt wird. Nähme man nur den akkumulierten Reichtum dieser kleinen Gruppe von Leuten und verpflanzte diese Menschen auf durchaus luxuriöse Altenteile, so könnte die Auslandsschuld der gesamten „Dritte Welt“ mit mehr als zwei Milliarden Menschen getilgt und für diesen Teil der Menschheit endlich die erste Voraussetzung für wirtschaftliche Gleichheit, für ein „pursuit of happiness“ geschaffen werden.

Zugenommen haben die Transfers, mit denen die „Dritte Welt“ den Reichtum in der „Ersten Welt“ alimentiert: 2003 zahlte der Norden rund 60 Milliarden US-Dollar für Entwicklungshilfe.

Im gleichen Jahr zahlte der Süden rund 500 Milliarden US-Dollar allein für den Schuldendienst der Auslandsschuld an die Banken und Staaten des Nordens.

Zugenommen hat die Macht der größten Konzerne: Der Umsatz der 500 größten Konzerne („Global 500“) entsprach in den sechziger Jahren rund 15 Prozent des weltweiten Bruttoinlandprodukts. 2005 entspricht dieser addierte Umsatz bereits rund einem Drittel des weltweiten BIP. Dabei handelt es sich nicht um irgendeine Art „internationales Kapital“: Mehr als neunzig Prozent dieser Konzerne haben ihre Hauptquartiere in einem westlichen OECD-Staat (in Nordamerika, Japan, Westeuropa oder Australien).

Hauptursache für das Wachstum der Ungleichheit ist der Umstand, dass ein Großteil der Beschränkungen und Dämpfungen der inneren Triebkräfte des Kapitalismus hinweggefegt wurden. In anderen Worten: Wir erleben seit der sogenannten „Wende“ 1989/90 eine „Wiederkehr der klassischen Geschichte des Kapitals“, die noch mehr als die feudale Gesellschaft eine Gesellschaft der Ungleichheit und vor allem *eine Gesellschaft der dynamisch sich verstärkenden Ungleichheit* ist.

Die bürgerliche Kritik an der Forderung nach Gleichheit behauptet meist, damit solle Individualität geleugnet und „Gleichmacherei“ betrieben werden. Überraschenderweise ist es die kapitalistische Gesellschaft der sozialen Ungleichheit, die in mancherlei Hinsicht zu kultureller „Gleichmacherei“ führt: In dem Maß, wie die Zahl der (privaten) Fernsehsender zunahm, nahm die Qualität vermittelter Programme und Inhalte ab. In den soap operas finden sich oft Reich und Arm in der Oberflächlichkeit vereint. Eine Gleichmacherei findet mit dem Fast-Food-Läden in Schanghai, Minnesota, Lagos und Berlin statt. Alle Menschen sind irgendwie gleich – in der Ikea-Billy-Regal-Welt.

Gleichheit angesichts von Umweltzerstörung und Klimaverschlechterung?

Gelegentlich kursiert – so insbesondere in Ökologie-Kreisen – die These, von Umweltzerstörung und Klimaverschlechterung seien „alle Menschen gleich betroffen“. In diesem Sinn gebe es eine neue Gleichheit, die in dem Maß in den Mittelpunkt der gesellschaftlichen Auseinandersetzungen und Debatten treten würde, wie eben diese zerstörerischen Tendenzen zunehmen würden. Insofern gebe es eine reale Chance, dass der Kampf gegen Umweltzerstörung und Klimaverschlechterung zu einem gemeinsamen, die Klassen übergreifenden werden könnte – dass also auch die Eliten für einen solchen Kampf zu gewinnen seien. Daran schließt sich oft nahtlos die Position an, man müsse gegen die Umweltzerstörung mit „marktkonformen Maßnahmen“ (und nicht „mit Dirigismus“ und „Verboten“ usw.) vorgehen, unter anderem um diese Bündnispartner in den Eliten und in den Regierungen zu gewinnen.

Diese Argumentation darf füglich in Frage gestellt werden. Grundsätzlich bietet der Reichtum ein solches „Polster“, dass diese Art „direkter gleicher Betroffenheit“ sich so gut wie nie einstellt. Hinzu kommt, dass in den Schichten, die man als „Eliten“ bezeichnet, ein umfassender Nihilismus und Zynismus überwiegt, der einem solchen Engagement im Wege steht.

Das trifft auch in praktischer Hinsicht auf eine Reihe dieser „marktkonformen Maßnahmen“ zu. Die Erhöhung des Preises für Kraftstoff auf zum Beispiel 5 Euro je Liter Benzin wird in erster Linie zu – weitgehend berechtigten – Protesten bei den sozial Schwachen führen. Für die Begüterten stellen diese Art finanzielle Belastungen kaum ein Problem dar. Die in diesen Kreisen beliebten SUVs (Sport and Utility Vehicles), also Pick-ups und Vans, haben schließlich

einen Spritverbrauch, der beim Dreifachen eines sparsamen Mittelklasse-Pkw liegt. Die City-Maut, wie sie in London existiert und in Stockholm eingeführt wird, belastet begüterte Eigentümer von Pkw nur minimal und führt dazu, dass die Straßen in den Innenstädten vor allem für ihre BMW, Mercedes und Jaguar frei werden. Vergleichbares gilt für die Zertifizierung von CO₂-Emissionen: Auch wenn dadurch Industriebetriebe im Norden mit einigen Hundert Millionen Euro oder Dollar belastet werden und wenn damit möglicherweise ein paar Dutzend umweltpolitisch sinnvolle Projekte im Süden gefördert werden – grundsätzlich ändert sich nichts daran, dass rund 80 Prozent der klimaschädigenden Emissionen von wenigen Staaten, in denen weniger als ein Viertel der Menschheit lebt, emittiert werden.

Das soll kein Plädoyer dafür sein, auf höhere Spritpreise, auf Elemente wie eine City-Maut oder auf eine Belastung von klimaschädigenden Emissionen zu verzichten. Doch diese Art „marktkonformer Mechanismen“ machen nur Sinn im Rahmen eines Gesamtkonzeptes, das global ausgerichtet ist und das in die erforderliche reale Entlastung der Umwelt und in die notwendige Reduktion der absoluten Menge an klimaschädigenden Emissionen mündet.

Betrachtet man diese Art „marktkonformer Mechanismen“ näher, dann stellt man oft fest: Es handelt sich hier um Spielwiesen und um eine Ablenkung von den realen Entwicklungen. Beispielsweise hat sich seit Anfang der neunziger Jahre bei allen relevanten Institutionen – zu Recht – die Auffassung durchgesetzt, dass alle Verkehrsträger ihre realen Kosten nicht decken, wobei vor allem der Autoverkehr und der Flugverkehr sehr hohe „externe Kosten“ aufweisen, die auf unterschiedliche Weise der Gesellschaft oder späteren Generationen aufgebürdet werden. Die logische Folgerung würde also lauten: Diese „externen Kosten des Transports“ müssen den einzelnen Verkehrsträgern zugewiesen und in die realen Kosten für Verkehr und Transport einfließen. Damit würden sich alle Transportarten deutlich verteuern. Dies wiederum würde – so die Theorie – dazu führen, dass Verkehre und Transporte zu einem erheblichen Teil vermieden oder entfallen würden. Da die externen Kosten im Flug- und Straßenverkehr deutlich höher als z.B. im Schienenverkehr sind, würde dies des weiteren dazu führen, dass verbliebene Transporte auf die Schienen verlagert werden würden.

Wie gesagt: Die Theorie dieser „externen Kosten des Verkehrssektors“ ist inzwischen Stand der Wissenschaft. Sie wird von den Verkehrsministerien in Berlin, Wien oder Paris ebenso wie von der EU-Kommission oder der Weltbank grundsätzlich anerkannt. Dennoch gibt es in der realen Verkehrswelt einen Prozess, der in krassem Gegensatz zu diesen Einsichten steht: Anstatt dass es zu einer Vertuierung der Verkehrs- und Transportkosten kommt, verbilligen diese sich – und es verbilligen sich sogar vor allem diejenigen Verkehrs- und Transportarten, die die größten „externen Kosten“ aufweisen: So haben sich die Kosten der Lkw-Transporte in Europa im Zeitraum 1990 bis 2005 schlicht halbiert. Die Kosten für Container-Transporte aus Übersee sanken im gleichen Zeitraum auf ein Drittel. Die Flugverkehrskosten in Europa haben sich – vor allem als Ergebnis der Billigfliegerei – im Zeitraum 1995 bis 2005 mehr als halbiert.

So banale Dinge wie eine einheitliche Besteuerung von Kerosin oder eine einheitliche europäische Mineralölsteuer sind angeblich in der EU nicht realisierbar. Wohl aber ist dieselbe Europäische Union erfolgreich darin, im Verkehrssektor neue Richtlinien (z.B. zum Verbot sogenannter „Beihilfen“) zu produzieren, mit denen der öffentliche Verkehr faktisch reduziert und die noch bestehenden staatlich organisierten Eisenbahnen zerschlagen werden. Die Folge der letztgenannten Maßnahmen werden weitere Privatisierungen, ein weiterer Rückgang des öffentlichen Verkehrs und der Schiene – und vor allem auch: eine wachsende Ungleichheit in der Bevölkerung und bei deren Zugang zu Mobilität sein.

Die Theorie der „Gleichheit angesichts der Umweltzerstörung“ erweist sich zumindest nicht als praxistauglich.

Bilanz und „wie weiter?“

So lässt sich eine *dreifache Bilanz* ziehen:

Das Postulat der Gleichheit bleibt *erstens* ein gültiger Maßstab für eine solidarische Gesellschaft. Es gab in den vergangenen zweieinhalb Jahrhunderten nur punktuelle und sektorielle Annäherungen an diese grundlegende Forderung. Gleichzeitig wird immer wieder in Tausenden gesellschaftlichen Auseinandersetzungen verdeutlicht, dass Gleichheit als zentrale Zielsetzung und als Grundlage für „Gerechtigkeit“ verstanden und umgekehrt, die bestehende soziale Ungleichheit als ein Zustand angesehen wird, der für die überwältigende Mehrheit der Menschheit entwürdigend und als ungerecht angesehen wird.

Die Kritik an der kapitalistischen Gesellschaft speist sich *zweitens* nicht allein aus der bestehenden enormen – zum Himmel schreienden und jede menschliche Kreatur empörenden – Ungleichheit. Es geht vielmehr darum, dass es im Kapitalismus eine *innere Dynamik zu einer ständig wachsenden sozialen Ungleichheit gibt mit dem logischen Ziel der Barbarei*. Vorbild der aktuellen Phase, die als „Globalisierung“ bezeichnet wird, sind nicht die Werte der Französischen Revolution mit „liberté, égalité, fraternité“. Es ist vielmehr der Furor, die nackte Gewalt und das Gesetz des Stärkeren, was immer Grundlage wachsender Ungleichheit war, eben weil das Gesetz des Stärkeren die Unterschiedlichkeit der Menschen, ihre Individualität, missachtet. In den Worten des Herausgebers der „Wirtschaftswoche“, Stefan Baron: „Dschingis Khan – der Name weckt Assoziationen: von einem blutrünstigen Barbaren, der mit seinen wilden Reiterhorden das Abendland überfiel, Städte plünderte und nieder brannte und alle umbrachte, die sich ihm in den Weg stellten. Das Bild ist ... unvollständig. Immer mehr Historiker gewinnen dem berüchtigten Mongolenherrscher immer mehr positive Seiten ab. Von Dschingis Khan könnte so mancher Staats- und Unternehmenslenker unserer Tage einiges lernen.“ Die Titelstory in der selben Ausgabe dieses Blattes wird eingeleitet mit den Zeilen: „Der Mongolenherrscher Dschingis Khan, 800 Jahre lang als blutrünstiger Barbar geschmäht, wird neuerdings als Vordenker der Globalisierung gepriesen.“(14)

Drittens sind die materiellen Bedingungen, um die elementare – notwendige Gleichheit für alle Erdenbewohner herzustellen, längst vorhanden. Laut Welternährungsbericht der UNO könnte die bestehende Weltlandwirtschaft ohne Gentechnik problemlos zwölf Milliarden Menschen ernähren – das Doppelte der Weltbevölkerung.(15)

Was folgt aus all dem? Im Grunde wurde auch dazu das Wesentliche bereits vor 240 Jahren, in der Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten von Amerika, gesagt. Im Anschluss an die bereits zitierte Passage heißt es dort:

„Wenn eine Regierung, was immer ihre Form sein mag, sich von diesen Zielen (Gleichheit und pursuit of happiness; W.W.) entfernt, hat das Volk das Recht, sie zu stürzen und eine neue Regierung einzusetzen und sie so zu organisieren, dass sie den Bürgern Sicherheit und das Streben nach Glück gewährleistet.“(16)

Anmerkungen

- 1) Charles Pecquer, *Économie Sociale*, Paris 1839, S.337.
- 2) Vgl. Georg Fülberth, G Strich-. *Kleine Geschichte des Kapitalismus*, Köln 2005, S.145f.

- 3) Vgl. Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise – Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München –Wien 1977, Neuauflage 1981, S.43; W. Wolf, Eisenbahn und Autowahn, Hamburg 1992, S. 62.
- 4) Im Dezember 2006 sagte Bahnchef Mehdorn zu, eine „eigene“ Ausstellung zu diesem Thema zu organisieren, die am 27. Januar 2008, dem Jahrestag der Befreiung des Vernichtungslagers Auschwitz, erstmals präsentiert werden soll. Dies ist allerdings Resultat des weltweiten Protestes gegen die bisherige Weigerung der Deutschen Bahn AG, dieses Thema aufzugreifen. Es soll weiter dabei bleiben, dass die längst bestehende Ausstellung, die in Frankreich präsentiert wurde, in deutschen Bahnhöfen nicht gezeigt werden soll. Diese Ausstellung könnte auch sofort gezeigt werden, wohingegen die aktuelle Politik der DB AG darauf hinausläuft, ein weiteres Jahr Zeit zu gewinnen. Den wesentlichen Hintergrund für die Weigerung der Deutschen Bahn AG, diese bestehende Ausstellung zu übernehmen, bildet die Tatsache, dass Beate Klarsfeld Ende der 1960er Jahre den damaligen deutschen Bundeskanzler Kurt-Georg Kiesinger öffentlich ohrfeigte. Dieser war in der NS-Zeit Nazi in hoher Funktion gewesen.
- 5) Das EU-Weißbuch trägt den Titel: „Weißbuch – Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, Brüssel 2001.
- 6) Lee A. Iacocca stilisierte sich in dem internationalen Bestseller „Eine amerikanischer Karriere“ (Düsseldorf/Wien 1985) als jemand, der den Autokonzern kurz vor dem Bankrott gerettet und diesen uneigennützig – unter Verzicht auf jede Art von Gehalt – zu neuen Rekorden geführt hätte. Tatsächlich war es die US-Regierung, die Chrysler mit einem Milliarden-Kredit vor der Pleite bewahrte. Ein knappes Jahrzehnt später übernahm Daimler-Benz Chrysler. Ein weiteres knappes Jahrzehnt später prüft DaimlerChrysler, die US-Tochter wieder abzustoßen, was gleichbedeutend mit ihren fortgesetzten Siechtum, wenn nicht ihrer Pleite wäre. Vgl. W. Wolf, Autokrieg, Konzerne rüsten für die Zukunft, Hamburg, 1986, S.41ff
- 7) Zitiert bei Jean Ziegler, Das Imperium der Schande, München 2005, S.22.
- 8) Zitiert bei Jean Ziegler, a.a.O., S.9f.
- 9) In der Sowjetunion gab es 1989 rund 300.000 bis 400.000 Menschen, die zur „Nomenklatur“ im engeren Sinn zählten, und deren durchschnittliches Einkommen bei dem Zehnfachen des durchschnittlichen Einkommens eines Facharbeiters lag. Vgl. Ernest Mandel, Macht und Geld. Eine marxistische Theorie der Bürokratie, Köln 2000, S.92. In der DDR lebte die Führungsgruppe der SED in Wandlitz in der Nähe von Berlin in einem weitgehend isolierten Bereich. Ihre Konsumwelt bestand weitgehend – von der Zahnpasta bis zum Volvo-Pkw – aus Westwaren.
- 10) Chris Giles, „Chinese to soar up the super-rich ranks“, in: Financial Times (London), 9.12.2006.
- 11) Vgl. Süddeutsche Zeitung vom 6.12.2006.
- 12) Bericht nach: Süddeutsche Zeitung vom 4.1.2006.
- 13) Mankell in: Der Spiegel 35/2006.
- 14) Süddeutsche Zeitung vom 29.5.2006.
- 15) In: Der Spiegel, 37/2006. Der Bericht endet mit den Sätzen: „Neben Betriebswirtschaft und technischen Fächern können die In-Cab-Studiosi sich auch in Seminare zur Lebenshilfe einschreiben, zum Beispiel, wie man Beziehungen auf weite Distanzen pflegt.“
- 16) Wirtschaftswoche vom 27.3.2006.
- 17) UN Welternährungsbericht., wiedergegeben in: FR vom 5.1.2006.
- 18) Zitiert bei Jean Ziegler, a.a.O., S.10.