

Nachdenken in München

Blog des NachDenkSeiten-Gesprächskreises München

Können wir mit technologischem Fortschritt das jetzige Wirtschaftssystem fortführen?

Andreas Schlutter · Freitag den 13. November 2015



Foto: Franck Vervial

Beim letzten Treffen unseres Gesprächskreises kam erneut die Frage auf, wie es eigentlich mit unserem Wirtschaftssystem, dem Kapitalismus weitergehen kann. Anlass waren zwei Veranstaltungen, die ich hier in München besucht habe und auf die wir hier in unserem Terminkalender hingewiesen hatten. Zum einen war dies das Attac-Palaver am 26.10. mit Fabian Scheidler, der sein Buch „Das Ende der Megamaschine“ vorgestellt hat. Zum anderen die Veranstaltung der Münchner Linken mit Heiner Flassbeck drei Tage später unter dem Titel „Die Löhne rauf! – Oder doch lieber die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen? Über eine deutsche Debatte und die deutsche Mitschuld an der Eurokrise“. Zwei Veranstaltungen, die auf den ersten Blick im Widerspruch stehen.

Brauchen wir also Wachstum, um aus der Krise zu kommen? Braucht gerade Europa nicht Wachstum durch mehr Konsum in Deutschland? Oder sind wir nicht bereits an einem Punkt, wo die freigesetzten Zerstörungskräfte des Kapitalismus die menschliche Zukunft infrage stellen? Führt also Wachstum nicht in eine viel tiefere, existenziell bedrohende Krise?

Bereits 1995 haben Ernst Ulrich von Weizsäcker, Amory B. Lovins und L. Hunter Lovins einen damals viel beachteten Bericht an den Club of Rome verfasst unter dem Titel „Faktor Vier. Doppelter Wohlstand – halbiertes Naturverbrauch“. Die Idee damals, die Ressourcenproduktivität

lasse sich vervierfachen.

Aus einem Faß Öl oder einer Tonne Erdreich wollen wir viermal soviel Wohlstand herausholen. Dann können wir den Wohlstand verdoppeln und gleichzeitig den Naturverbrauch halbieren.

Das ist neu, einfach und aufregend. (...)

Seit dem Erdgipfel von Rio de Janeiro wissen wir, daß der Fortschritt dauerhaft oder ökologisch nachhaltig sein muß. Mit dem Faktor 4 kommen wir der Forderung sehr nahe.

(Seite 15 der [Taschenbuchausgabe von 1997](#), Droemer Knaur)

Weizsäckers Optimismus zum Trotz ist der Ressourcenverbrauch auch in Deutschland nicht signifikant zurückgegangen. Der Skandal um die manipulierte Software bei Diesel-PKW von VW hat deutlich gemacht, dass nicht nur der Schadstoff-Ausstoß höher ist, sondern auch dass alle PKW im Alltag mehr Kraftstoff verbrauchen als laut Herstellerangaben. Weit weg von der gewünschten Steigerung der Ressourceneffizienz, wenn ich mir überlege, dass ich mein erstes Auto mit einem tatsächlichen Verbrauch von sechs Liter Benzin gefahren habe. Gut, es war nur eine Ente mit lediglich 23 PS. Aber irgendwie auch für heutige Verhältnisse recht sparsam.

Trotz aller Effizienzfortschritte, die es aber tatsächlich auch gegeben hat, gibt es Faktoren, die entgegenwirken. Im Allgemeinen spricht man hier von Rebound-Effekten. Beim Auto heißt das z.B., sie werden größer, schwerer und stärker, was die Effizienzgewinne auffrisst. Der Golf I wog zwischen 750 und 805 kg, der aktuelle Golf VII 1205–1472 kg. Das kann allerdings durch geplante Obsoleszenz auch von Unternehmen gezielt gefördert werden. Variante eins: Apple hat 2008 das iPhone eingeführt und produziert aktuell die fünfte Generation, zuzüglich der S-Modelle ab der zweiten Generation. Also wird ein hoher Reiz generiert, sich jedes Jahr ein neues Handy zu kaufen bzw. über den Mobilfunkvertrag abzubezahlen. Variante zwei: der Einbau von Schwachstellen, z.B. des Netzteils im Fernseher an einer Stelle, wo auch hitzeempfindliche Teile verbaut werden. Und nach drei oder vier Jahren ist das Gerät defekt. Fest verbaute Akkus in Handys. Reparatur oder Austausch oft kaum möglich und sicher über den Händler teurer als ein Neukauf.

Wie verhält es sich nun mit dem technologischen Fortschritt? Kommen wir exemplarisch zum Auto, besser gesagt: zur Mobilität zurück. Das Auto ist im Grunde lediglich Mittel zum Zweck. Nämlich möglichst schnell und flexibel von A nach B zu kommen. Wenn ich aber morgens oder abends hier in München an der Landshuter Allee entlanggehe (was mir nicht erspart bleibt, weil ich dort arbeite), fühle ich mich unweigerlich an einen Aufsatz von André Gorz erinnert: „Die gesellschaftliche Ideologie des Autos“. Dort heißt es:

Solange die durchschnittliche Geschwindigkeit in Paris je nach Tageszeit zwischen 10 und 20 Stundenkilometern liegt, wird man den Boulevard périphérique und die Autobahnen, die zur Hauptstadt führen, auch nicht mit mehr als 10 oder 20 Stundekilometern verlassen können. Man wird sie sogar noch sehr viel langsamer verlassen, wenn die Zufahrten gesättigt sind und diese Verlangsamung sich über Dutzende Kilometer fortpflanzt. (...)

Somit ist das Auto aus einem Luxusgegenstand und einem ursprünglichen Privileg zum Gegenstand einer Lebensnotwendigkeit geworden: man braucht ein Auto, um der städtischen Autohölle zu enttrinnen. Für die kapitalistische Industrie ist die Partie also gewonnen: das Überflüssige ist notwendig geworden.

(Andre Gorz: *Auswege aus dem Kapitalismus*, S. 57ff)

Also, wie sieht es nun mit dem technologischen Fortschritt aus? Die Schadstoffbelastung im Allgemeinen und die Stickoxidbelastung im Besonderen ließe sich in der Stadt senken, wenn viele Autos durch Elektroautos ersetzt würden. Aber ohne 100% Strom aus regenerativen Energien nur eine Verlagerung des Problems. Hinzu kommt folgendes Problem: Ende 2014 gab es in der Stadt über 671.000 zugelassene PKW. Welchen Ressourceneinsatz bedarf es, nur die Münchner Autos durch fabrikneue Elektroautos zu ersetzen? Selbst wenn die Metalle und Kunststoffe als Ausgangsbasis für die neuen Fahrzeuge genutzt werden könnten, bleibt der ungeheure Energieeinsatz, um zum Beispiel den Stahl zu schmelzen und neu zu walzen. Und ebenfalls bei der **Produktion der Batterien**: beim Tesla, der auf große Reichweite setzt, ca. 450 kg pro Fahrzeug; neben Lithium kommen eine Reihe von anderen Metallen zum Einsatz. Abgesehen davon, alle PKW in einem Zeitraum von 15 Jahren zu ersetzen, hieße, dass die Münchner Bürger und Bürgerinnen jährlich für mehr als eine Milliarde Euro Elektroautos kaufen müssten.

Technologischer Fortschritt auf dem selben Pfad erscheint mir schon bei diesem konkreten Beispiel als wenig erfolgversprechend. Jedes Auto, das zukünftig nicht gebaut wird, ist ein gutes Auto. Kuba bietet da in gewisser Weise ein Vorbild, es fahren kaum Autos, die nach 1959 gebaut worden sind, somit mussten seit mehr als 55 Jahren keine Ressourcen in die Produktion, sondern nur in deren Erhalt gesteckt werden.

Anders gesagt: Car-Sharing wäre Teil eines Modells der Steigerung der Ressourceneffizienz, wie es Weizsäcker und seinen Co-Autoren vorschwebt. Es werden deutlich weniger Autos benötigt, dafür diese intensiver genutzt. Nur: die Zahlen sind ernüchternd.

In München ist der Markt schon etwas unübersichtlich geworden mit vielen verschiedenen Anbietern und Modellen. So gibt es Anbieter wie Stattauto, Stadtteilauto, Flinkster und Citeecar, deren Autos an festgelegten Stationen oder Stadtteilen ausgeliehen und zurückgegeben werden können, während Autos von Car2go (Daimler) und Drive Now (BMW) stationsunabhängig auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden können. Hinzu kommen private Anbieter, die ihr Auto auf Online-Plattformen wie tamyca, carzapp oder Nachbarschaftsauto gegen Entgelt zur Verfügung stellen.

Trotzdem sind derzeit nur 812 CarSharing-Fahrzeuge in München verfügbar, das ist eine verschwindend geringe Anzahl, wenn man die münchenweiten Autozulassungen von 667.300 Autos (2011, Automobil Städtevergleich) betrachtet. Limitierender Faktor sind die verfügbaren Stellplätze. Die Stadt hat 2011 in einem Pilotprojekt Ausnahmegenehmigungen für das flexible Parken von CarSharing Fahrzeugen erteilt, die nun im 1. Quartal 2015 um ein weiteres Jahr verlängert wurden. Die Genehmigungen bedeuten, dass geparkt werden darf – dass auch genügend Parkplätze vorhanden sind, bedeutet es nicht. So sind neben den Anwohnern auch viele CarSharing-Nutzer auf leidiger Parkplatzsuche.

(Sonja Haider, Ratsfrau der ÖDP in: [MitLinks Nr. 52](#))

Car-Sharing bewegt sich also zumindest im München trotz der Vielzahl der Anbieter im unteren Promillebereich. Von einer Trendwende sind wir weit entfernt. Aber für eine Zukunftsfähigkeit bedürfte es gerade einer Pfadänderung. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs – nicht nur in der Großstadt – müsste gesellschaftliche Priorität bekommen, nicht der Ausbau von Autobahnen und die Förderung von Elektroautos, sehr wohl aber der von Elektromobilität. Erst mit der Beschreitung anderer Pfade entstehen zukunftsfähige Entwicklungsperspektiven. Dies wäre Aufgabe der Politik, der gesellschaftlichen Akteure: Verkehr und Mobilität so zu organisieren, dass mit einem möglichst geringen Ressourceneinsatz eine gute Erreichbarkeit von Zielen geschaffen werden kann, und das zu bezahlbaren Preisen für alle Menschen im Land. Das bedeutet Wachstum in einem Bereich und Schrumpfung in anderen Bereichen. Autos wird es dort bis auf weiteres brauchen, wo öffentliche Systeme nicht oder noch nicht sinnvoll aufgebaut werden können. Aber nicht dafür, um täglich von Rosenheim nach München und zurück zu fahren, um den Arbeitsplatz zu erreichen.

Ja, technologischer Fortschritt ist sinnvoll, nur ist der jeweilige Zweck und der jeweilige Entwicklungspfad zu hinterfragen. Ob nun beim Verkehr oder in der Landwirtschaft. Ertragssteigerung mit biologischen Methoden in den Ländern des globalen Südens ist zum Beispiel dringend notwendig, nicht aber der Einsatz von genmanipuliertem Saatgut und Chemie.

Von Robert und Edward Skidelsky stammt das Buch „[Wie viel ist genug](#)“. In der Einleitung heißt es:

Ausgangspunkt der folgenden Ausführungen ist, dass die materiellen Bedingungen für ein gutes Leben bereits existieren, zumindest im reichen Teil der Welt, dass aber die blinde Jagd nach Wachstum es uns permanent vorenthält. Unter solchen Umständen sollte es das Ziel von Politik und anderen Formen des kollektiven Handelns sein, für eine wirtschaftliche Organisation zu sorgen, die die guten Dinge im Leben – Gesundheit, Achtung, Freundschaft, Muße und andere – uns allen zugänglich macht. Wirtschaftswachstum sollte als eine Begleiterscheinung, nicht als Ziel behandelt werden.

Eine solche Verschiebung wird unweigerlich unsere Einstellung zur Ökonomie verändern. Unsere Zeit möglichst effizient zu nutzen, wird immer weniger wichtig sein (...)

Für den Moment und den zu Anfang angerissenen Widerspruch bedeutet dies, dass wir im Moment tatsächlich mehr Konsum der unteren Einkommensgruppen bräuchten, was allerdings Lohnsteigerungen gerade in diesem Bereich bedürfte. Vielleicht ließe sich Europa so zumindest ein wenig stabilisieren, um Zeit und Handlungsspielräume zu gewinnen. Aber mittelfristig müssen wir uns auf andere Ziele verständigen und vor allem möglichst schnell Abschied nehmen von der Ideologie, immer Wachstum zu haben und Exportüberschüsse erwirtschaften zu müssen.

Dort, wo technischer Fortschritt ein gutes Leben ermöglicht, ist er auf jeden Fall sinnvoll. Wo er falsche Pfade in die Zukunft verlängert, hilft er uns nicht weiter, schadet stattdessen uns, unserer Zukunft und der unserer Kinder. Technologischer Fortschritt muss also im Dienst der Gesellschaft stehen – und darf nicht den Gewinn- und Kapitalverwertungsinteressen untergeordnet werden. Die

im Titel aufgeworfene Frage ist also zu verneinen. Ein zukunftsfähiges Wirtschaftssystem unter demokratischer Kontrolle bedarf grundlegender Veränderung der Verhältnisse.

Bild: Franck Vervial / CC BY-NC-ND 2.0

Beitrag versenden

Dieser Beitrag wurde publiziert am Freitag den 13. November 2015 um 16:13
in der Kategorie: [Allgemeines](#), [Gesellschaft](#), [München und Umgebung](#).
Kommentare können über den [Kommentar \(RSS\) Feed](#) verfolgt werden.
Du kannst ein [Kommentar](#) abgeben oder erstelle einen [Trackback](#) dieses Beitrages auf deine Webseite.