

Von den Möglichkeiten der Bewegung

Im Anschluss an meinen Text „Von der Bewegung des Verbrauchers“ soll der folgende Text nicht nur der Kritik des kapitalistisch geformten Verkehrswesens dienen, sondern vielmehr anhand dieses Beispiels aufzeigen, dass es tatsächlich anders und besser geht. Aber zuvor will ich noch einige Worte darüber verlieren, warum ich diesen Text schreibe.

Der gegenwärtige gesellschaftliche Diskurs, und das nicht erst seit heute, sondern seit einigen Jahrzehnten, zeichnet sich durch die vollständige Abwesenheit utopischen Bewusstseins aus. Nachdem der Versuch, den Kommunismus über den „Sozialismus in einem Land“ zu erreichen in eine bürokratische Diktatur mündete, der uralte deutsche Traum vom homogenen Volksstaat Auschwitz hervorbrachte, ist als einzige bürgerliche Utopie die vom Fortschritt der Menschheit durch Technik geblieben. Doch wie armselig ist diese! Der kapitalistische Zwang, die Kapitalakkumulation durch die Einführung immer neuer Maschinen am Laufen zu halten, wird zum Naturzwang, zum Fetisch stilisiert. Wer sich die heutigen, kulturindustriell ins Haus gelieferten Zukunftsvisionen anschaut, wird eher an „1984“ als an große Visionen wie Platons „Politeia“ und Thomas Morus’ „Utopia“, so beschränkt diese Versuche, eine ideale Gesellschaft im Kopf zu antizipieren auch gewesen sein mögen, erinnert. Nur erscheint „1984“ hier nicht mehr als Dystopie, die es zu vermeiden gälte, sondern als wissenschaftlich sorgfältig begründete, realistische Prognose.

Auch der radikalen Linken ist die Utopie abhanden gekommen. Tatsächlich scheint es in der augenblicklichen Situation wichtiger, Kritik an der alles dominierenden Akzeptanz des gegebenen zu üben, als großartige Visionen von einer ohnehin nicht zu erwartenden postrevolutionären Gesellschaft auszumalen. Andererseits weiß man aber auch, dass der Verweis auf die abstrakten „Möglichkeiten“ als Maßstab der Kritik unerlässlich ist. Denn wenn es stimmen würde, was es nicht tut, dass der Kapitalismus die einzige denkbare Möglichkeit, eine Gesellschaft zu gestalten ist, dann ist auch eine radikale Kritik an ihm zwecklos und man kann gleich in die Linkspartei eintreten oder nur noch Nazis photographieren.

Daher ist es absolut unerlässlich, die Möglichkeiten, soweit dies überhaupt möglich ist, zu konkretisieren und wieder ein Bewusstsein dafür zu schaffen, was überhaupt denkbar wäre, wie schön eine Welt, in der es kein Privateigentum, keine Lohnarbeit und kein Geld geben würde, sein könnte. Es geht darum, sich ein Ziel vorzustellen, auf dessen Grundlage man Hier und Jetzt handeln kann. Dieser Konkretion freilich haftet auch immer etwas Falsches, Beschränktes an. Tatsächlich gibt es wohl Bereiche, hinter die wir in unserer Imagination nicht vorstoßen können. Hier hat die abstrakte Kunst ihr Reich. Es gibt aber auch Bereiche, in denen das sehr gut möglich scheint. Um einen solchen geht es jetzt: das Verkehrswesen.

Das Leben der Menschen im Kapitalismus ist wesentlich von Bewegung bestimmt. Man fährt zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen, in den Urlaub etc.pp. Die spezifisch kapitalistische Sphärentrennung erzwingt es förmlich, dass diese Stätten auch räumlich getrennt sind. Die Fabrik als zentrales Gebäude kapitalistischer Produktion macht es z.B. unmöglich, an seinem Arbeitsplatz zu wohnen, wie dies in vormodernen Handwerksbetrieben und Bauernhöfen der Fall gewesen sein mag. Die Konzentration der Sphären auf bestimmte Orte ist auch aus Effektivitätsgründen sinnvoll. Eine große Schule kann z.B. wesentlich kostengünstiger unterrichten als drei kleine, ein großes Einkaufszentrum lockt mehr Kunden an als eine diffus strukturierte Altstadt, ein Freizeitparadies wie Las Vegas aufzubauen ist profitabler als 10 Casinos, die übers Land verstreut sind, zu betreiben.

In einer postkapitalistischen Gesellschaft müsste dies nicht zwingend so sein. Für die Menschen wäre es zweifellos sinnvoller, eine möglichst geringe Zeit für die bloße Fortbewegung zu verwenden. Wenn der Wohnraum nach diesem Gesichtspunkt und nicht mehr nach dem Gesichtspunkt des Geldbeutels (ich ziehe dahin, wo ich es mir leisten kann) verteilt wird, ließe sich sicher viel unnötiger Aufwand einsparen. Von den irrsinnig langen Transportketten, die die globale Wirtschaft organisiert, wie etwa das berühmte Beispiel von den Austern, die in der Nordsee gefischt, in Marokko entschalt und dann wieder in Deutschland verkauft werden, einmal ganz abgesehen.

Andererseits wäre zu fragen, ob der Faktor „Zeit“ dann überhaupt noch so eine große Rolle spielen würde. Zeiteinsparung ist das zentrale Ziel der kapitalistischen Produktion und prägt den gesamten Alltag der Menschen bis ins Detail (ich z.B. habe gerade ein ziemlich schlechtes Gewissen, weil ich gerade, indem ich diesen Text schreibe, meine Zeit verschwende und nichts für die Schule mache). Zeiteinsparung bringt dabei immer bloß quantitative, niemals qualitative Vorteile, im Gegenteil, man denke nur an Fastfood. Ein Bekannter von mir ist kürzlich aus einem Call-Center einzig und allein aus dem Grund entlassen worden, dass er sich zu viel Zeit für seine Kunden genommen, dass er seine Arbeit zu gründlich und gewissenhaft erledigt hat.

Auch im Verkehr spiegelt sich das wieder. Der derzeitige Hauptzweck des Verkehrswesens, nämlich möglichst schnell Menschen von A nach B zu transportieren, ist ökologischer und gesundheitlicher Irrsinn. Jeder Fahrschüler lernt, dass mit steigender Geschwindigkeit der Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs wegen des erhöhten Luftwiderstands überproportional ansteigt. Er lernt ebenso, dass schon bei einer Geschwindigkeit von über 30 km/h ein rechtzeitiges Bremsen bei Gefahren kaum mehr möglich ist. Trotzdem kann heute jeder Kleinwagen mühelos 200 km/h und mehr erreichen. Wenn man also alle Autos einfach mit einer Geschwindigkeitssperre ausstattete, die Geschwindigkeiten von über 80 km/h schlichtweg ausschließen würde, wäre für Umwelt und Leben schon viel gewonnen. Krankenwagen und Feuerwehrautos müssten selbstverständlich eine Ausnahme darstellen.

Die Ausbreitung des Individualverkehrs allgemein bindet enorme ökonomische Ressourcen, die man sicher auch anderweitig verwenden könnte. Für den Kapitalismus ist das gut: die Autoindustrie und die ihr angeschlossenen Branchen (Straßenbau, Benzin) schafft enorme Arbeitsplätze und Profite, das so genannte „Wirtschaftswunder“ nach dem 2. Weltkrieg wäre ohne den Siegeszug des Autos gar nicht möglich gewesen. Dass jeder Mensch, der es sich leisten kann, ein eigenes Auto besitzen, es individuell gestalten und damit fahren kann, wohin ihn der Markt treibt, wird im gesellschaftlichen Bewusstsein allgemein als großer Fortschritt gepriesen, das Auto ist der Fetisch der Moderne, in dem männliche Potenz seinen allgemein anerkannten Ausdruck findet. Dabei erhöht die in den letzten Jahrzehnten enorm angewachsene Dichte des Verkehrs nicht nur das Unfallrisiko, sondern führt auch notwendig zur Asphaltierung ganzer Landstriche, die man auch anderweitig verwenden könnte. Dass sich die Zahl der Autos verringert, dass wäre also wirklicher menschlicher Fortschritt. Eingesparte Autos könnten zudem in die unmotorisierten Teile der Welt gebracht werden und dort helfen, überhaupt Strukturen wie im Rest der Welt zu schaffen. Aber wie will man das erreichen? Eine Möglichkeit, die ohne die Abschaffung der Autos auskommen würde, wäre deren Sozialisierung.

Das Konzept ist eigentlich recht simpel: alle Menschen geben erstmal ihre Autos ab. Es werden bestimmte Parkpunkte eingerichtet, wo sie gesammelt werden und fortan von jedem für seine Fahrten genutzt werden können. Es wäre also nicht mehr so, dass ich mit meinem Auto zur Arbeit fahre und es dann 8 Stunden stehen lassen, sondern dass ich mir an meinem lokalen Parkpunkt ein Auto schnappe, dort vielleicht Freunde treffe, die in die gleiche Richtung wollen, wir alle gemeinsam fahren, das Auto schließlich abstellen und es dann von einem anderen benutzen lassen. Eine verbesserte Auslastung würde wiederum die Auslastung des Motors verbessern und somit dessen Lebensdauer verlängern. Die Anzahl der nötigen Autos ließe sich also enorm verringern, ohne dass sich für irgendjemanden die Mobilität verschlechtern würde. Um sicherzustellen, dass sich niemand, der die Verkehrsregeln nicht kennt oder betrunken ist, ein Auto nimmt, installiert man einfach statt des obsolet gewordenen Zündschlüssels ein elektronisches Startsystem, das den Fahrer ob der gesuchten Kriterien überprüft.

Die Anzahl der Autos könnte man sicher recht simpel mathematisch berechnen. Steht doch mal kein Auto an meinem Parkpunkt, kann ich immer noch warten (was ja kein Problem wäre, da ich ja Zeit hätte) oder Bus und Bahn benutzen. Apropos Warten: auch das Warten auf den Bus wird doch eigentlich nur so unangenehm, weil es im durchkapitalisierten öffentlichen Raum kaum Möglichkeiten gibt, sich irgendwie zu vergnügen oder auch nur aufzuhalten, ohne gleich als zahlender Kunde in Erscheinung zu treten. Auch die vom Staat organisierten Warteräume fallen weit hinter dem zurück, was eigentlich möglich wäre. Nur, um Obdachlose von der Benutzung dieser Räume zwecks schlafen abzuhalten, sind die Bänke oft so gestaltet, dass man darauf kaum sitzen kann. Von den zahlreichen Vorschriften, wie etwa Alkoholverbote oder schlicht dem

Verbot, sich in einem bestimmten Bereich aufzuhalten, wenn man unopportun gekleidet ist, einmal ganz abgesehen. Punker können davon ein Liedchen singen (na ja, vielleicht lieber doch nicht ^^).

Vielleicht ließen sich auch so was wie kollektive Taxis einrichten, die im Wechsel von Freiwilligen, denen es Spaß macht, Auto zu fahren, bedient werden und die man einfach per Handy bestellen kann.

Gegen die Sozialisierung der Autos dürfte es die üblichen Argumente geben: Würde dadurch nicht die Individualität verloren gehen? Würden die Leute die Autos auch so gut wie ihre eigenen behandeln? Zum ersten: eine Individualität, die sich auf so äußerliche Dinge wie ein Auto oder Kleidung stützen muss, ist wirklich nicht sehr verteidigungswert. Zum zweiten: da ein guter Zustand der Autos ein allgemeines Interesse darstellen würde, gehe ich davon aus, dass ein Vandalismus ziemlich ausgeschlossen werden kann. Der Drang, seine Wut auf eine Gesellschaft durch die Zerstörung von mit dieser Gesellschaft assoziierten Gegenständen auszudrücken, scheint mir im Übrigen in einer Gesellschaft, in der eben so eine Wut gar nicht mehr existieren würde, ziemlich bedeutungslos zu werden.

Über die Sozialisierung der Autos hinaus müssen freilich noch weitere Maßnahmen ergriffen werden, um Verkehrslärm, Abgase und Verstopfung der Innenstädte (sofern es überhaupt noch so etwas wie „Innenstädte“ geben würde) zu lindern. Der „Kollektivtransport“ würde auf jeden Fall zunehmen, da Bahnreisen objektiv ohnehin viel komfortabler als Autoreisen sind und Kostengründe auch nicht mehr zur Schließung unrentabler Bahnstrecken führen würden. Wie schon oben erwähnt, basiert die jetzige Wirtschaft ohnehin auf teilweise irrsinnig langen Transportwegen, die noch dazu größtenteils von LKWs, die die Straße schädigen, Lärm verursachen und enorm viel Treibstoff verbrauchen, bedient werden. Das hat, wie nahe liegt, v.a. den Grund, dass man arbeitsaufwendige Tätigkeiten lieber in Niedriglohnländern erledigen lässt, während in fortschrittlicheren Ländern die zur Endverarbeitung nötigen Maschinen stehen. Ein absolut spezifisch kapitalistisches Problem also.

Wie wir sehen, lässt sich selbst aus der Konkretisierung der objektiven Möglichkeiten eines winzigen Bereichs des Lebens bereits eine Vorstellung davon ableiten, was sich die revolutionsmüde Menschheit so alles entgehen lässt und wie unvernünftig die derzeitige Gesellschaft vom Standpunkt eben jeder Utopie aus betrachtet eingerichtet ist. Bis sich daran etwas ändern, werden wir wohl noch viele derartige Texte schreiben müssen.