

Mobilität und Umwelt

von Robby Geyer

„Mobil sein“: Mit diesem Slogan wirbt nicht nur die Bahn. Auch Autofirmen und Fluggesellschaften werben mit einer Vielzahl von Autotypen oder günstigen Flugpreisen für grenzenlose mobile Freiheit. Zudem verlangen Arbeitgeber*innen von ihren Mitarbeiter*innen heutzutage neben Flexibilität auch Mobilität.

Gleichzeitig werden unsere heutigen Vorstellungen von Mobilität durch den Klimawandel in Frage gestellt. Wenn die klimaschädigenden Emissionen erheblich gesenkt werden sollen, dann muss sich auch das Verhalten jedes Einzelnen ändern. Jeder muss nach Möglichkeiten suchen, Emissionen zu vermeiden. Dazu bedarf es einer kritischen Prüfung des eigenen Konsumverhaltens. [...]

In der Ur- und Frühgeschichte folgten die Menschen den Gütern des täglichen Bedarfs. Die Geschichtswissenschaft kennt Phasen erhöhter Mobilität wie z.B. die Völkerwanderung im europäischen Raum zwischen 375 und 568. Nachdem sich die Menschen auf Ackerbau und Viehzucht konzentrierten, wurden sie sesshaft. Die Mobilität änderte sich, weil nun Marktzentren und Herrschersitze zu Knotenpunkten der Mobilität wurden. Technische Entwicklungen wie das Schiff, der Schlitten oder das Rad förderten die Beweglichkeit von Menschen und Waren erheblich. Der Einsatz von Tieren wie Pferde erhöhte zusätzlich die Reichweite und Geschwindigkeit von Mobilität.

Die Massenmobilität von heute ist aber ein Produkt der Industrialisierung seit dem 18. Jahrhundert. Die Dampfmaschine von James Watt revolutionierte auch den Verkehrssektor. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts führte der Eisenbahnverkehr dazu, dass weitere Strecken immer schneller zurückgelegt wurden und immer mehr Menschen reisen konnten. Zu ähnlichen Mobilitätsschüben führten das Automobil und das Flugzeug. Besonders das Auto steht heute als Symbol für Massen- und Alltagsmobilität.

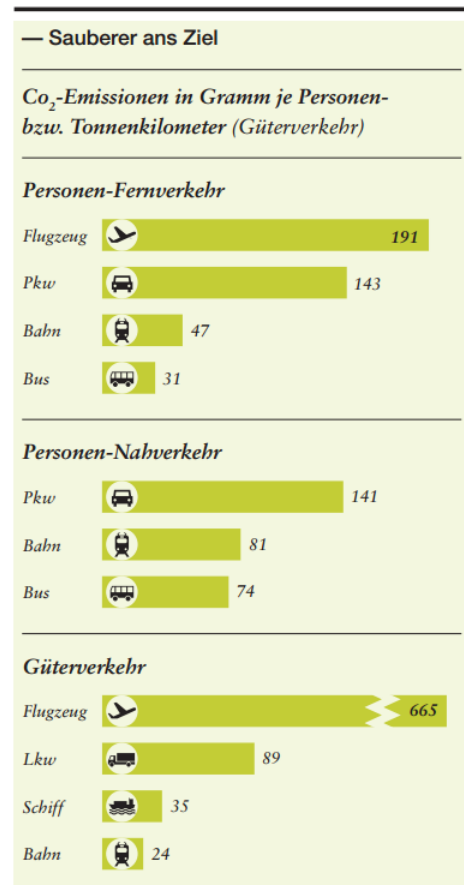
Gründe für Mobilität

An Werktagen ist der Weg zur Arbeit, zur Schule oder Universität der Hauptgrund für Mobilität. Ein weiterer Anlass ist das Einkaufen. Am Wochenende gehören Ausgehen und Freunde besuchen zu den Beweggründen für Mobilität. Weitere Anlässe sind Sport und Hobbys sowie Ausflüge und Reisen.

Mobilität und Klimawandel

Bewegung braucht Energie, die aus Rohstoffen gewonnen wird. Dabei galt lange Zeit, wer sich schneller fortbewegen will, muss auch einen höheren Energieverbrauch hinnehmen. Auch die immer größeren Strecken, die zurückgelegt werden, erhöhen den Energiebedarf für die Mobilität. 2006 entfielen 29 Prozent des deutschen Energieverbrauchs auf den Verkehr.

Quelle: www.bpb.de/files/LO6NY8.pdf



Mobilität, Kontrolle und Klassenkampf: Eine zweiseitige Angelegenheit

Paul Pop in grundrisse (11.09.2008)

Mobilität ist eines der wichtigsten Schlagwörter der kapitalistischen Gesellschaften im Westen geworden. Kein Tag vergeht, an dem wir nicht erinnert werden, dass wir mobiler and flexibler werden müssen.

Gute und schlechte Mobilität für das Kapital

Nicht nur die Kommunikationsmittel wie Mobiltelefon und drahtloses Internet sollen jeder Zeit und an jedem Ort verfügbar sein, sondern auch die Arbeitskraft soll sich mobil überall anbieten. Ohne „Auslandserfahrung“ und die damit verbundenen „interkulturellen“ Fähigkeiten ist es schwer möglich, eine „hochqualifizierte“ Arbeitskraft darzustellen. Ortsgebundenheit und Trägheit sind die Todsünden im Kampf auf dem Arbeitsmarkt.

Der faule Sozialhilfeempfänger, der nicht mal vom Sofa aufsteht, ist der „Andere“ im neuen Diskurs zur Diffamierung der „Unterschichten“. Die Hartz- Gesetze sollen es in Deutschland ermöglichen, dass auch der arbeitslose Akademiker aus Norddeutschland gezwungen wird in Bayern eine Stelle als Nachtwächter anzunehmen.

Auch ich habe den Kult um die Mobilität für normal gehalten, bis ich in einen anderen Kulturkreis auf die Grenzen ihrer „Natürlichkeit“ stieß. In China jammern besonders die ausländischen Unternehmen über zu hohe Mobilität der Arbeitskräfte.

Auf Grund des Mangels an Fachkräften werben sich ausländische Konzerne die MitarbeiterInnen gegenseitig ab. Am 11. Januar 2008 berichtete die „Financial Times Deutschland“ über den „Kampf um die Fachkräfte in China: Hohe Wechselbereitschaft bei Mitarbeitern – Arbeitgeber treiben Gehaltsspirale an“. Der Arbeitgeberverband in Hongkong schätzt die Fluktuation in den Unternehmen in der Volksrepublik für das laufende Jahr auf 16, 4 Prozent. Im Handel seien es sogar 30 Prozent, im Hotel- und Gaststättenbewerbe 25 Prozent und im Beratungsgeschäft 21 Prozent. In Europa würde die Fluktuationsrate im einstelligen Bereich liegen.

Die „undankbaren“ ChinesInnen kennen die Betriebsideologie „Einmal Opelner immer Opelner“ nicht und sind sofort weg, wenn ein anderer Betrieb mehr Gehalt bezahlt. Auch die 150 bis 200 Millionen WanderarbeiterInnen zeichnen sich durch eine hohe Mobilität aus. Besonders in den Weltmarktfabriken in Guandong-Delta klagen Unternehmen, dass sie für ihre Scheißjobs nicht mehr genügend Arbeitskräfte finden. [...]

Die Frage, die sich die KapitalistInnen in China stellen müssen, ist deshalb nicht „wie erhöhen wir die Mobilität der Arbeitskräfte“, sondern „wie fessele ich sie an den Betrieb“. BauarbeiterInnen oder sogar MasseurInnen müssen häufig drei bis vier Monatslöhne als Pfand hinterlegen, damit sie nicht sofort die Firma wechseln können. Millionen WanderarbeiterInnen wird der Lohn erst am (chinesischen) Jahresende ausgezahlt. Bis dahin stellt das Unternehmen nur Kost und ein Bett in den überfüllten Wohnheimen. [...]

Mobile Arbeitskräfte sind für die KapitalistInnen also eine zweiseitige Angelegenheit. Die Menschen sollen so mobil sein, dass man ihre Arbeitskraft überall ausbeuten kann. Die Menschen dürfen allerdings nicht so mobil werden, dass sie durch „Jobhopping“ die Löhne in die Höhe treiben können. [...]

Quelle: <http://www.linksnet.de/de/artikel/23577>

Klimadebatte: Dürfen wir noch fliegen? Nein!

Denn Vielfliegerei ist unmoralisch, meint Elisabeth von Thadden

Der Flug für den Herbst ist gebucht, nichts Interkontinentales. Rom. Ein bisschen Fliegen, ins konsensträchtige Rom eben oder ins Theater mal nach Paris, gehört zum Design des flexiblen Menschen dazu, um nicht als moralisch überhitzt zu gelten. Dabei ist die Sache ja einfach: Ohne Moral ist der Vielfliegerei nicht beizukommen. Weil die Atmosphäre allen Erdenbürgern zu gleichen Teilen gehört, muss geregelt werden, wer sie wie sehr verändern darf. Jenseits der Zahlungskraft.

Humorlos? Im Land der Urlaubsweltmeister hat vor zweihundert Jahren der tatsächlich eher humorlose Immanuel Kant festgehalten, dass jeder sein Handeln daran ausrichten solle, ob es verallgemeinerbar ist. Verallgemeinerbar ist die Vielfliegerei nicht: Die, global betrachtet, winzige fliegende Klasse gibt kein Vorbild für Milliarden von Menschen ab. Sie nimmt sich das Vorrecht heraus, anders zu handeln, als es für alle geboten wäre, und zahlt halt dafür. Ein bisschen Spaß muss sein, wenn es um den Kurzurlaub der Eliten geht. Dass weder Hannibal noch Michel de Montaigne mit dem Flugzeug nach Italien gelangt sind, gehört zu den Hinweisen, die als gestrig belächelt werden. Und statt auf die Kanaren zu jetten, lieber im Regen an südschwedischen Seen zu zelten gilt als unnötig. Irgendwie anthroposophisch.

Gutmenschenverdacht? Es gab und gibt viele, die zum Urlaub nicht in die Ferne fliegen, und zwar ohne zwanghafte Askese. Sondern weil sie anderes, siehe Kant, naheliegender finden. Und weil es für sie einen feinsinnigen Genuss bedeutet, sich in konzentrischen Kreisen fortzubewegen, um der Seele willen. Denn die geht gern zu Fuß. Kleinräumig zu reisen kann dem Klima im nichtmeteorologischen Sinne förderlich sein: Es ist den Sinnen, dem Wissen, der Vorstellungskraft angemessen. Diese Anstrengung des Reisens, samt Gedanken, finden viele kostbarer als Instanterholung am anderen Ende der Welt.

Warum auch fliegen? Das kleine Europa ist riesengroß, Drängelei ließ und lässt sich vermeiden. Nach Masuren und an die polnische Ostseeküste fährt der Zug, an den bretonischen Atlantik, auf den Peleponnes, nach Prag, nach Umbrien und in die Pyrenäen desgleichen. In die schottischen Highlands fuhr der alte Renault, ökologisch wenig erfreulich, ins schwedische Skagen fährt jetzt der neue, ökologisch auch nicht viel besser. Die Elbe hinauf, um die Mecklenburgischen Seen herum fährt, *horribile dictu*, das Fahrrad. Durch die Vogesen kann ein Mensch wandern, die Donau entlang sogar paddeln.

Da fehlte lange Zeit nichts. Bis irgendwann ein Flug nach Tallinn oder Palermo dazukam, immerhin ein paar Tonnen Kohlendioxid entfernt, und die haben sich auch Ökos genehmigt: Europa! So hat sich jeder, nach den Spielregeln seines Milieus, seine Privatmoral zurechtgezimmert. Die wurde dehnbare. Bis man plötzlich im Flieger nach Istanbul saß. Irgendwie hatte der grenzenlose Reiz aus Reisenden fliegende Konsumenten gemacht.

Aber jetzt geht es darum, sich was zu verkneifen. Die Kinder möchten in den Ferien, weil es mit dem Besuch bei Tilman in Montreal nicht geklappt hat, ihre Freunde Lukas und Luise besuchen. Die wohnen inzwischen in Delhi. Brasilien ginge auch, andere haben da ihre Großmutter: Ungerecht, dass man selbst großmutterhalber immer nur bis Tübingen kommt! Kreuzottern in den Tiroler Alpen? Die Uta im Naumburger Dom? In Ordnung, und wann fliegen wir nach Nairobi?

Der globalisierte Nachwuchs steckt nicht mehr in den Peergroups der westdeutschen ökologischen Ära mit ihren Standards fürs seltene, kleinräumigere Reisen und seine Eltern auch nicht mehr. Kosten? Der Nachwuchs findet im Netz gleich den billigsten Flug nach Indonesien, dort arbeitet die Lieblingstante als Ärztin. Kohlendioxid? Ein Freund geht jetzt auf eine internationale Schule in Sydney. Was er dort macht? Will man sehen. In der Ferne sind jetzt die Nächsten. Aus dieser Mischung sind, gerade unter den gebildeten, gut Verdienenden, Vielflieger mit dem jährlichen Zwei- bis Dreifachurlaub geworden: ein paar Tage Lüneburger Heide, ein paar Tage Ägypten und mit dem Billigflieger klassisch Italien. Macht einige Starts und Landungen. Schon deshalb sollte der staatlichen Subvention und steuerlichen Bevorzugung der Fliegerei politisch ein Ende gesetzt werden. Für die

Ärmsten wäre dafür über subventionierte Reisefreiheit mal nachzudenken. Ein Viertel der deutschen Bevölkerung bleibt in den Ferien zu Hause.

Die Gernreisenden aber müssen jetzt das Neinsagen üben: eine Woche Delhi, ein langes Wochenende in New York? Wollen wir nicht. Und zwar, siehe Kant, weil es all die anderen auch nicht wollen sollen. Das Kind mault, dann sei die Dienstreise des Vaters nach Kairo auch nicht in Ordnung. Und die Mutter soll den Vortrag in Chicago absagen. Dann ist plötzlich das familiäre Kohlendioxidbudget auf dem Tisch, und der Begriff »notwendig« steht zur Diskussion wie der globale Arbeitsmarkt, der seinen Mobilitätszirkus durch die Lüfte veranstaltet. Zumal die Eltern auch gern vor Ort nachsähen, wie es Lukas und Luise in Delhi so geht. Aber unterm Strich kommt heraus: Wir verzichten auf diese und jene Reise und konzentrieren uns auf eine mit Seltenheitswert, bei der die lange Vor- und Nachfreude in die Genussbilanz eingehen, inklusive Sehnsucht, Ärger, Vermissen.

Radikalverzicht? Geht nicht. Aber zur Erkundung der weltweiten Mitbürger sollte man das Fliegen neu erfinden: technologisch sparsamer und unter dem Druck der Rechtfertigung, ob diese Reise nötig ist. Es gibt kein Zurück aus dem weltweiten Arbeits- und Bildungsmarkt – Grund genug für ein klügeres, seltenes Reisen, das wie einst für Michel de Montaigne auch mit Anstrengung zu tun haben wird, weil es die aufmerksame Auseinandersetzung mit dem Unbekannten fast unweigerlich mit sich bringt. Das wäre wohlüberlegte Globalisierungsförderung. Eine Illusion des Wohlstandstourismus, noch eine gute Nachricht, ist zerplatzt: dass Erholung am anderen Ende der Welt möglich sei, ohne dieselbe Welt dabei zu zerstören. Diese Illusion gegen Kant einzutauschen macht erfinderisch. Das Seltene kann ja Flügel verleihen.

<http://www.zeit.de/2007/12/Fernfluege-Contra/komplettansicht>

Konsum und Umweltbewusstsein

Arm, aber gut für das Klima

von René Hamann

Umweltbewusstsein allein reicht nicht: Die hohe Mobilität und der Energieverbrauch drücken auf die CO2-Bilanz der Bessergestellten, so eine Studie.

Die beste Methode ist: arm sein. Arm bleiben oder arm werden, je nachdem. Wer arm ist, hat erwiesenermaßen eine niedrigere CO2-Bilanz. Wer arm ist, reist weniger, schon gar nicht mit dem Flugzeug. Wer arm ist, hat eher kein Auto, und wenn, dann kein SUV. Wer arm ist, hat weniger Wohnraum, der im Winter beheizt werden muss. Und weniger Geld, um teure Sachen zu kaufen. Wer arm ist, isst auch weniger Fleisch.

So weit ist diese Erkenntnis nicht unbedingt neu: Verzichtsprediger und Kapitalismuskritiker (exemplarisch genannt sei hier Naomi Kleins neuestes Buch, „Die Entscheidung: Kapitalismus vs. Klima“, 2015) weisen seit Jahren auf den Zusammenhang zwischen Konsum und Umweltbilanz hin. Neu ist, dass das jetzt auch das Umweltbundesamt (UBA) weiß. Das UBA hat in der vergangenen Woche eine Studie veröffentlicht, die zu ebendiesen Ergebnissen gelangt ist: Mobilität und Wohnen sind entscheidend für die Klimabilanz der Deutschen.

Die Ironie daran: Das Umweltbewusstsein spielt nur eine geringe bis gar keine Rolle. Entscheidend für den CO2-Verbrauch ist das Einkommen: Steigt es, steigen auch die Ansprüche – und klimaschädliche Taten. Oder, wie es die Studie sagt: „Menschen aus einfacheren Milieus, die sich selbst am wenigsten sparsam beim Ressourcenschutz einschätzen und die ein eher geringeres Umweltbewusstsein haben, belasten die Umwelt am wenigsten.“ Das grüne Gewissen hilft lediglich als Bremse: „Mehr Einkommen fließt allzu oft in schwerere Autos, größere Wohnungen und häufigere Flugreisen“, sagt Maria Krautzberger, Präsidentin des UBA.

Das Amt hat für die Untersuchung 1.000 Menschen aus ganz Deutschland zu den Themen Heizung, Wasserverbrauch, Haushaltstätigkeiten, Alltagsmobilität, Ernährung und Urlaubsreisen befragt. Die Teilnehmenden sollten darüber hinaus ihr Verhalten einschätzen.

Klebeschinken aus dem Discounter

Was also tun? Noch weniger reisen, wohnen, Auto fahren? Das wird nicht reichen. Auch Müll trennen und der tägliche Einkauf im Biomarkt sind eher Alibihandlungen. So schafft man ein grünes Bewusstsein, das laut UBA-Studie wenig mit der tatsächlichen CO2-Bilanz zu tun hat. Die Klimakiller Verkehr und Energie fallen erheblich stärker ins Gewicht. Da hilft kein individuelles Greenwashing. Schön ist das natürlich für die grün-skeptische Arbeiterklasse, die sich kurzzeitig im Recht fühlen darf: Sie hat trotz Klebeschinken aus dem Discounter und Mallorca-Urlaub alle zwei Jahre die wesentlich bessere Klimabilanz als die grünorientierte Mittelschicht. Einfach weil sie sich eine schlechtere Klimabilanz nicht leisten kann.

Die Individualisierung der Gesamtsystemproblematik scheint indes grundsätzlich der falsche Weg – es stellt sich über kurz oder lang die Systemfrage, und sie stellt sich heftig. „Kapitalismus abschaffen“? Leichter gesagt als getan. Es müssen wohl Zwischenschritte erfolgen. Und natürlich ist „Armut für alle“ auch keine Lösung. Stattdessen ökologisch technischer Fortschritt – und sozialer.

Quelle: <http://www.taz.de/!5325200/>