

Die Magie des Wachstums

Warum unsere Kinder es einmal schlechter haben werden

Von **Harald Welzer**

Ein halbes Jahr nach dem Scheitern der Klimakonferenz von Kopenhagen und ein halbes Jahr vor dem nächsten Weltklimagipfel in Cancún ist das dringend benötigte Kyoto-Nachfolgeprotokoll weit und breit nicht in Sicht. Stattdessen sehen die politischen und ökonomischen Eliten ihr Heil unverändert in der Erzeugung von wirtschaftlichem Wachstum.

Unendliches Wachstum ist in einer endlichen Welt jedoch nicht möglich. Diese schlichte Einsicht, die Kindern weniger Schwierigkeiten macht als Ökonomen, wird gegenwärtig durch eine ganze Reihe von Endlichkeiten deutlich: der Energievorräte, der Umweltbelastbarkeit, der biologischen Ressourcen, der Traglast des Planeten. Endlichkeitskrisen sind von einem System, dessen Funktion vom Wachstum abhängt, nicht zu bewältigen – im Gegenteil sind sie Symptome, die das Scheitern der Voraussetzungen anzeigen, auf die das System gebaut ist. Tatsächlich sind alle Gegenwarts- und Zukunftskrisen, mit denen moderne Gesellschaften konfrontiert sind, Symptome dafür, dass unser System einer vorbehaltlosen Übernutzung natürlicher Ressourcen an eine Funktionsgrenze gekommen ist.

Dieses 250 Jahre lang ökonomisch extrem erfolgreiche System basiert darauf, dass es den Treibstoff zur unablässigen Produktion von Mehrwert und Wachstum von außen bezieht, wie das Öl, das etwa für die Herstellung und den Betrieb der Autos gebraucht wird, oder wie das Gas, das für unsere gemütlich warmen Badezimmer nötig ist. In dem Augenblick, wo sich dieses immer nur partikular gedachte Wirtschaftsprinzip universalisiert, wird seine Funktionsgrenze offensichtlich: Eine globalisierte Welt hat kein Außen, das die Ressourcen für die als unendlich gedachte Wachstumswirtschaft liefern könnte. Die Folge ist, dass sich, wie Albrecht Korschörke bemerkt hat, die Ausbeutung vom Raum in die Zeit verlagert: der Kollaps des Systems wird hinausgeschoben, in dem es Raubbau an der Zukunft der kommenden Generationen treibt. Deshalb werden nicht nur im Rahmen der Finanzkrise die Probleme durch Schuldenmachen bewältigt: Auch bei der Umwelt, bei den Meeren und beim Klima nimmt die heutige Generation Kredite auf, die ihre Kinder und Enkel zu begleichen haben werden.

Da es sich bei dieser Art von Kreditaufnahme aber um die Erzeugung irreversibler Probleme handelt, bedeutet das Servieren der Rechnung für die Kin-

der- und Enkelgenerationen, dass ihnen nicht mehr dieselben Chancen zur Gestaltung ihrer eigenen Zukunft zur Verfügung stehen, wie der Generation der heute 50- oder 60jährigen. Der Generationenvertrag ist radikal gebrochen; das Motto des 21. Jahrhunderts lautet: „Unsere Kinder sollen es mal schlechter haben als wir!“

Das Wachstumsmantra

Das Rezept der sogenannten Realpolitik gegen alle Probleme der Gegenwart besteht im wiederholten Sprechen eines magischen Worts: Wachstum. Obwohl erstens klar ist, dass Wachstum kein Arbeitsmarktproblem moderner Gesellschaften löst und zweitens keineswegs sicher ist, ob die gesellschaftlichen Fortschritte der letzten 50 Jahre auf Wachstum oder nicht eher auf Bildung, Gesundheit und Kommunikation zurückgehen, hat der Wachstumsbegriff inzwischen nachgerade religiöse Qualität angenommen. Selbst im Fall einer Rezession spricht man von „negativem Wachstum“, als sei „Rückgang“ von Wirtschaftsleistungen das, was für das Christentum der Leibhaftige ist, den man nicht beim Namen nennen darf.

Dabei ist weder die Menschheitsgeschichte noch die der Produktivkräfte eine Geschichte unablässigen Wachstums – bis zur Industrialisierung lag es bei geschätzten 0,05 Prozent jährlich. Unter solchen Bedingungen haben Wissenschaft und Künste, wie jedes kunsthistorische Museum vorführt, spektakuläre Fortschritte erzielt. In kapitalistischen Ökonomien gilt das Wachstumsparadigma nur segmentär – einige Teilbereiche, etwa die Wirtschaft, können wachsen, während andere, zum Beispiel die Bevölkerung, rückläufig sind. Seit drei Jahrzehnten verzeichnen wir das Phänomen des „jobless growth“, Wirtschaftswachstum bei konstanter oder steigender Arbeitslosigkeit. Und die Theorie behauptet dennoch unverdrossen, dass Wachstum (und nur Wachstum) Arbeitsplätze schaffe.

Auch die weltweite Armut ist durch das Wachstum der Weltwirtschaft keineswegs beseitigt worden. Vor dem Finanzcrash war das internationale Geldgeschäft durch das Instrument der Derivate – also von Krediten auf Kredite – auf die unvorstellbare Summe von 400 Billionen US-Dollar angewachsen, was dem siebenfachen Weltbruttoinlandsprodukt entspricht. Diesem Wachstum entsprach in der Wirklichkeit von Produktion und Reproduktion nichts. Mit anderen Worten: Zumindest dieses Wachstum, von dem vorgeblich Gedeih und Verderb moderner Gesellschaften abhängt, gab es gar nicht. Grundsätzlich macht das Paradigma des Wachstums historisch überhaupt nur so lange Sinn, wie nicht genügend Produktivkraft entwickelt ist, um existenzielle Not global zu beseitigen. Heute, nach einer gigantischen Produktivitätssteigerung in der Landwirtschaft, gibt es keinen Grund dafür, dass Menschen verhungern, der im Nahrungsmangel läge. Dass trotzdem etwa eine Milliarde Menschen keine ausreichende Ernährung hat, zeigt an, dass hier kein Mangel-, sondern ein Verteilungsproblem vorliegt, weshalb Hungeraufstände heute auch in Städten und nicht wie früher auf dem Land stattfinden.

Wachstum ist für die Lösung solcher Probleme nicht nötig, und ganz offensichtlich hat es bislang auch zur Lösung der Ernährungsprobleme wenig beigetragen.

Von der Ökonomie des Übervorteilens zu einer Ökonomie des Teilens

Warum also sollte es unmöglich sein, das erreichte organisatorische und zivilisatorische Niveau dafür zu nutzen, eine Form des Wirtschaftens und Lebens zu entwickeln, die nicht auf Wachstum, sondern auf das Kultivieren eines Lebensstandards setzt, der ein hinreichendes Niveau erreicht hat?

Um allerdings von einer Ökonomie des Übervorteilens zu einer Ökonomie des Teilens zu kommen, genügt es nicht, nur die wirtschaftlichen und institutionellen Rahmenbedingungen zu verändern, obwohl schon das schier aussichtslos erscheint. Der Anschein von Aussichtslosigkeit rührt vor allem daher, dass es nicht nur die materiellen und institutionellen Infrastrukturen sind, die umgebaut werden müssen, sondern auch die mentalen Infrastrukturen. Denn Vorstellungen von unablässigem Wachstum, von Entwicklung, Fortschritt, Wettbewerb stecken ja nicht nur in den äußeren Bedingungen unserer Lebenswelt, sondern haben sich über eine nunmehr jahrhundertalte kulturelle Praxis auch in unseren Innenwelten installiert. Kein Lebenslauf, kein Karriereentwurf und kein Bausparplan, der nicht von einer Zukunftsvorstellung getragen wäre, in der von allem mehr da ist, mehr Wohlstand, mehr Raum, mehr Macht, mehr von Gleichen. Die auf Wachstum und die Übernutzung von Ressourcen setzende Wirtschafts-, Konsum- und Mobilitätsform hat sich bis in die kleinsten Nischen unserer Lebenswelt eingenistet und stellt einen festen Bestandteil unseres mentalen und emotionalen Haushalts dar.

Kategorien wie Effizienz, Entwicklung, Fortschritt und Wettbewerb sind tief in den Erziehungsnormen von Gesellschaften unseres Typs verankert. Womöglich sind Gesellschaften, die in hohem Maße auf moderne Formen der Individualisierung und der daran gekoppelten Leistungsbereitschaften und Biographien setzen, jenseits von Wachstumsvorstellungen gar nicht denkbar, denn auch individuelle Lebensläufe sind an Prinzipien der beständigen Steigerung von Kompetenzen, Qualifikationen, Einkommen und sozialer Sicherung orientiert. Hinzu kommt, dass gegebene materielle, institutionelle und mentale Infrastrukturen immer auch die Kristallisationskerne von Zukunftsvorstellungen bilden – sie machen es so schwer, vom Gegebenen wegzudenken und andere Welten zu entwerfen.

Am deutlichsten ist das am zurzeit vielleicht dümmsten Zukunftsentwurf von allen zu sehen – der Ersetzung von benzin- oder dieselgetriebenen Fahrzeugen durch Elektroautos, seit Neuestem auch mit ausdrücklichem Segen der Kanzlerin. Mal abgesehen davon, dass der Wechsel einer zur Fortbewegung notwendigen Energie das Energieproblem nicht löst, sondern nur verlagert, verkörpert ein solcher Zukunftsentwurf wiederum den begrenzten Horizont moderner Gesellschaften. Ihr utopisches Credo lautet: Wie jetzt, nur besser! Dabei ist das Problem nicht ein spezifischer Typ von Antrieb zur Ver-

wirklichung von Mobilitätsvorstellungen, sondern das Konzept von Mobilität, dem die Bewohner moderner Gesellschaften huldigen. Nicht nur sie selbst halten es für sinnvoll und normal, ausgerechnet in Zeiten ungeahnter und weltumspannender Kommunikationsmöglichkeiten pausenlos unterwegs zu sein, sondern schicken auch die Waren und Güter, die sie zu benötigen glauben, auf so unendliche Reisen, dass ein Apfel schon 10 000 Kilometer zurückgelegt haben kann, bevor er gegessen oder in der Tonne für Ökoabfälle entsorgt wird, weil er überflüssigerweise gekauft wurde.

Eine Besichtigung der automobilen Gesellschaft

Die Beibehaltung solch offensichtlich überlebensfeindlicher Praktiken zeugt nicht nur von einer mentalen Schwerkraft, die es unendlich schwierig macht, Lebensstile zu verändern – zumal dann, wenn die Endlichkeitskrisen anzeigen, dass wir vom Stadium des Risikos in das der Gefahr übergehen und die Zeit zum Umsteuern verrinnt. Es gibt, mit anderen Worten, eine frappierende Diskrepanz zwischen der Dringlichkeit des Umsteuerns und der Beharrlichkeit des Festhaltens am Bestehenden – und die mentale Schwerkraft lässt sich vielleicht am klarsten am Beispiel des Autos beschreiben.

Fragen der Automobilität sind in modernen Menschen tief verwurzelt. Kein Mensch, der in Europa aufgewachsen ist, käme heute mehr auf die Idee, dass Dinge wie Einbahnstraßen, Zebrastreifen, Autobahnen, Ampeln, Parkuhren usw. sukzessive mit der Automobilisierung gewachsene und daher historisch junge Einrichtungen unserer Lebenswelt sind: Die erste deutsche Ampel leuchtete 1924 in Berlin, die ersten Zebrastreifen wurden 1952 in München auf die Straße gemalt, die ersten Parkuhren führte Duisburg 1954 ein. Gefühlt sind solche Einrichtungen für heute lebende Menschen „schon immer“ da gewesen; schließlich regeln sie unser Alltagsleben und unsere Bewegung durch öffentliche Räume so tief und mit derselben Selbstverständlichkeit ihres Da- und So-seins, wie etwa die Infrastrukturen der Abwasserentsorgung sicherstellen, dass unsere Ausscheidungen auf immer im Unsichtbaren verschwinden oder die Stromversorgung gewährleistet, dass es hell wird, wenn man auf den Lichtschalter drückt.

Nun sind die dem Auto geschuldeten Infrastrukturen gerade einmal 100 Jahre alt, aber es hat sicherlich nicht viele technologische Innovationen in der Moderne gegeben, die so tief nicht nur ins Bewusstsein, sondern auch in Verhaltensnormen, in den Lebensstil, kurz: in den Habitus eingelassen sind wie all das, was mit dem Auto zu tun hat. Dabei zeigt ein Blick in die Kulturgeschichte des automobilen Verkehrs, wie es innerhalb kurzer Zeit dem Rest der öffentlichen Bewegung – den vergleichsweise langsamen Fußgängern, Pferdefuhrwerken, Fahrrädern – die Regeln diktiert: Kinder können nicht mehr auf den Straßen spielen, auf denen frühe Automobilisten heranbrausen, Fuhrwerke nicht die Spuren blockieren, und dass Fahrrad- und Autofahrer natürliche Feinde sind, hat sich erst wieder mit der Renaissance des Fahrrads herausgestellt. Über Jahrzehnte waren das Fahrrad und sein Fahrer

rettungslos unterlegen, in Ruhrgebietsstädten auch heute noch auf Gehwege verbannt, sofern man sich nicht in suizidalen Anwandlungen auf eine jener unendlich vielen vierspurigen Straßen wagt, die diese ungleichzeitigen Großstädte bis heute durchziehen.

Die Unfallzahlen nahmen in der Bundesrepublik bis 1970 kontinuierlich zu; in jenem Jahr kamen 20 000 Menschen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Erst danach führten verbesserte Sicherheitsvorkehrungen und -vorschriften, Geschwindigkeitsbegrenzungen und bauliche Maßnahmen zu einer sukzessiven Verringerung der Opferzahlen. Gleichwohl gehört der Verkehrsunfall zu den allfällig akzeptierten Risiken; Flugzeugunglücke oder gefühlte Pandemien ziehen erheblich mehr Ängste auf sich als die weit höhere Wahrscheinlichkeit, im Straßenverkehr zu sterben.

Bei all dem sind die Versorgungsinfrastrukturen, die das Verkehrsmittel Auto benötigt – von Raffinerien, Pipelines, Tankschiffen, Tankstellen bis hin zu den Fabriken der Hersteller und Zulieferer – noch gar nicht angesprochen. Die Eindringtiefe des Autos in unsere mentalen Landkarten lässt sich etwa daran ermessen, dass man Staus zur Urlaubszeit für normal hält, 4000 Verkehrstote für gering oder den Landschaftsverbrauch durch Straßen für gerechtfertigt – wenn es dem Verkehrsfluss dient, darf's gern noch eine Spur mehr sein, obwohl uns die Kybernetiker seit 30 Jahren vorrechnen, dass der Verkehr gerade dann nicht fließt, wenn besonders viel Bahnen da sind. Kein Ort, so eine bis heute unangetastete verkehrspolitische Doktrin, die unter dem sozialdemokratischen Verkehrsminister Georg Leber gesetzesförmig geworden ist, darf weiter als 25 Kilometer von einer Autobahnauffahrt entfernt sein – was bis heute zu jenen aberwitzigen Autobahnbauten in den menschenentleerten Teilen Brandenburgs oder Mecklenburg-Vorpommerns führt, die ein Vermögen kosten, aber letztlich völlig sinnlose Verbindungen zwischen Orten darstellen, in die nur wenige wollen.

1950 gab es in Deutschland zwei Millionen motorisierte Fahrzeuge, davon mehr als die Hälfte Motorräder; 1973, kurz vor der Ölkrise, waren es 22 Millionen, heute sind es 50 Millionen. Ohne Auto, so lässt sich bündig zusammenfassen, gäbe es die Bundesrepublik weder materiell noch mental so, wie sie heute ist, und die Imprägnierung dieser Gesellschaft mit dem Wirtschafts- und Gefühlsgut Auto lässt sich an der Abwrackprämie ebenso ablesen wie an den Opel-Rettungsversuchen oder an der nur als neurotisch zu bezeichnenden Weigerung, ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen einzuführen.

Das andere Leben: Skizzen einer neuen mentalen Infrastruktur

Die kollektive Vergesslichkeit, dass unsere Umwelten von uns selbst gemacht und die in ihnen geltenden Regeln von uns bestimmt werden, lässt den Status quo fatalerweise immer als den erscheinen, der den Referenzpunkt für jede Form von Veränderung abgibt. Deshalb wird Veränderung umstandslos mit Verzicht gleichgesetzt, wodurch in dem Augenblick, in dem man „Verzicht“ sagt, der Status quo als ein Optimum erscheint, an dem um Gottes willen nicht

herumgeschraubt werden darf. Aber gerade der Status quo ist mit einer Fülle von Verzichtleistungen erkaufte – dem Verzicht etwa auf Ruhe, wenn man in der Stadt, an befahrenen Straßen oder in Einflugschneisen von Flughäfen wohnt, dem Verzicht auf Gesundheit, wenn man einer gesundheitsgefährdenden Tätigkeit nachgehen muss, dem Verzicht auf Kinder, wenn die Karriere- und Mobilitätsmuster keine Vereinbarkeit von Beruf und Familie erlauben.

Solche Verzichtleistungen erbringen Menschen, weil sie keine bessere Verhandlungsposition haben. Sie folgen solchen Zwängen, weil es sich unterm Strich mehr auszahlt, einen ungesunden Arbeitsplatz zu haben als gar keinen oder eine laute Wohnung als eine ruhige, die man nicht bezahlen kann.

Genau das wird dann aber als jener Status quo erfahren, den man auf jeden Fall halten möchte, und die mentalen Infrastrukturen sorgen dafür, dass jede Veränderung schon vorab als Zumutung und nicht als Chance auf ein besseres Leben begriffen wird.

Das liegt auch daran, dass Gesellschaften unseres Typs Sinnbedürfnisse fast ausschließlich über Konsum befriedigen – auch deshalb haben Konsumstile und Statussymbole so ein starkes Beharrungsvermögen. Um einen anderen Referenzpunkt zu finden, von dem aus auf das Gegebene zu blicken wäre, müsste man andere Sinnstiftungen neben dem Konsum finden. Menschen, die Kinder und Enkel haben, wissen, dass sich Sinn auch über Handlungen und Entscheidungen gewinnen lässt, die über die eigene Lebenszeit hinausweisen und den eigenen Status quo überleben werden. Der Referenzpunkt für den Kauf einer Immobilie oder den Abschluss einer Ausbildungsversicherung liegt in der Zukunft, nicht in der Gegenwart, und exakt das könnte ja ein Anhaltspunkt dafür sein, wie sich neue Ansatzpunkte und Motive für Veränderung gewinnen ließen.

Um zu einer Vorstellung darüber zu gelangen, was heute getan werden muss, ist ein ratloses Verweilen in der Gegenwart nicht ausreichend – da endet man eben beim Nachplappern der Wachstumsrhetorik und beim Fortschreiben von Strategien, die nicht zukunftsfähig sind. Um Veränderung als positiv definieren zu können, muss wieder die schon lange nicht mehr gestellte Frage aufgeworfen werden, wie wir eigentlich leben wollen, wie unsere Gesellschaft, sagen wir, im Jahr 2025 aussehen soll. In der Grammatik gibt es die interessante Zeitform des Futurum II, das einen künftigen Zustand beschreibt, auf den man zurückblickt: Es wird gewesen sein. Erst aus einer solchen Perspektive, nämlich wer man einmal gewesen sein möchte, lässt sich bestimmen, welche Maßnahmen heute sinnvoll und angemessen sind. Das ist nämlich ins Konkrete übersetzt die Frage danach, ob man Teil jener Generation gewesen sein möchte, die den Planeten ruiniert hat, weil sie dumm und ungeprüft Glaubenssätzen von Wachstum, Fortschritt und Wettbewerb gefolgt ist, ohne zu prüfen, wie weit sie tragen – oder ob man Teil jener Generation gewesen sein möchte, die die Zeichen der Zeit erkannt und noch rechtzeitig umgesteuert hat. Am Ende ist das auch eine Frage von Intelligenz. So weit sollte das Erbe der Aufklärung schon noch reichen, dass man nicht Wachstumspredigern und Fortschrittsaposteln folgt, ohne sich seiner eigenen Vernunft zu bedienen.