

Zukunft

Ein Versuch sich vorzustellen, was kommen könnte

Je mehr die Pandemie nachlässt, um so mehr wird deutlich, dass der Klimawandel das größere und wichtigere Problem ist. Vor allem eilt es, nachdem über 40 Jahre, seit dem Bericht an den Club of Rome zu den „Grenzen des Wachstums“, weitgehend ungenutzt verloren wurden.

Fliegerei

Vor der Pandemie gab es in Deutschland allein auf dem Frankfurter Flughafen ungefähr 1500 Flüge täglich, in der Pandemie, die von der Fliegerei weltweit verbreitet wurde, sank die Zahl auf ca. 600 Flüge. Der Laie merkt das daran, dass der Himmel nicht mehr so stark von Kondensstreifen „zerkratzt“ ist.

Die Zukunft der Fliegerei ist aber nicht nur wegen der Verbreitung von Viren fraglich, sondern auch, weil Fliegen das Verkehrsmittel mit der größten Umweltbelastung ist. Durch die Steuer auf CO₂ wird das Fliegen in jedem Fall teurer. Innerdeutsche Flüge sollen durch die Bahn überflüssig werden. Die Zuschüsse für den Flughafen Hahn sind angeblich nicht mit europäischen Spielregeln vereinbar. Ähnliches könnte für den zweiten ehemaligen Militärflughafen in Baden gelten.

Man kann also vermuten, dass die Fliegerei zurückgehen wird. Damit werden Flughäfen wie Stuttgart nur noch im inner-europäischen Verkehr eine gewisse Rolle spielen, aber kaum für den weltweiten Flugverkehr. Das bedeutet: viele kleine Flughäfen werden nur noch für Privatflieger interessant sein, aber ob sie davon leben können, ist fraglich. Mittlere Flughäfen, wie Stuttgart, verlieren an Bedeutung und als Großflughäfen dürften nur Frankfurt, München und eventuell Berlin übrig bleiben. Bei der Fracht sieht es etwas anders aus, aber das Problem ist dasselbe.

Das bedeutet am Beispiel Stuttgart durchgespielt: Seine Bedeutung sinkt. Damit ist auch der geplante Flughafenbahnhof überflüssig, denn Kosten und Nutzen stehen nicht mehr in einem vertretbaren Verhältnis. Wer mit dem Zug zum Flughafen will, wird wohl im zehn-Minuten-Takt mit der S-Bahn anreisen, wie heute schon. Damit wird die ganze Fehlkonstruktion des Flughafenbahnhofs, den die Politik, nicht die Bahn wollte, überflüssig und damit auch sehr viel unnötiger Streit.

Automobil

Als es im Winter Schnee hatte, konnte man sehen (auch in Jahren vor der Pandemie und vor der Heimarbeit), wie viele Autos tagelang unbenutzt herum standen. Das ist ein teurer Luxus, den sich in Zukunft immer weniger Leute werden leisten können. Man muss nur bedenken, dass an Straßen, an denen auf einer Spur geparkt werden darf, im Grunde alle 5-6 Meter Autos für 20 000 oder mehr Euro 23 Stunden nutzlos herum stehen. Auf dieser Fläche könnten ca. 10-12

Fahrräder abgestellt werden. Das bedeutet: Wenn der Fahrradboom anhält, der durch die Elektrischen Antriebe beschleunigt wird, dann werden viele Pkws überflüssig. In die gleiche Richtung drängt die Verteuerung des Sprits und die immer höheren Sicherheitsanforderungen, zu denen die immer schwereren Fahrzeuge beitragen, die für Fußgänger und andere Ungeschützte zu einer immer größeren Gefahr werden. Dadurch steigt aber auch der Anschaffungspreis. Viele fahren heute „Dienstwägen“, die ein verstecktes Förderprogramm für die Autobranche sind, weil sie so teure Fahrzeuge, die sich immer weniger Arbeitnehmer leisten können und leisten wollen, nach ein bis zwei Jahren als geleaster Dienstwagen, als günstigen Gebrauchten verkaufen kann. Außerdem kann man so Fahrzeuge auf die Straße bringen, die sich die Leute selbst sonst nicht kaufen würden (SUV = Stadt-untaugliche-Vehikel), die nicht mehr in die alte Garage passen, weil sie zu breit geworden sind, oder zu lang, oder zu hoch, was die Benutzer meist zu spät merken und dann den ohnedies schon knappen Parkraum am Straßenrand belegen.

Die Zahl der als Rumpelkammer, Lager, Fahrradschuppen, Werkstatt, Spielzimmer, ja sogar Sauna genutzten Garagen steigt steil an. Aber es wird über einen Mangel an Parkraum gemault!

Steigende Preise für den Betrieb eines Pkw werden dazu führen, dass weniger Menschen sich einen leisten können und früher oder später das Dienstwagen-Privileg für Gutverdiener fällt. Das ist in Ballungsräumen mit gutem öffentlichen Nahverkehr nicht so problematisch, wie in abgelegenen Gebieten, wo die Meisten ein Auto zu benötigen meinen, weil die früher vorhandene Infrastruktur (Läden, Post, Apotheke, Ärzte) verschwunden ist, weil sie angeblich nicht mehr wirtschaftlich war. Ob das stimmt, wenn man den dadurch notwendigen Autoverkehr und seine Umweltschäden gegenüber stellen würde?

Es scheint zur Zeit zwei Entwicklungen zu geben: Einerseits Leute, die ins Grüne ziehen, weil sie die Wohnungspreise in Ballungsräumen nicht mehr bezahlen können oder wollen. Und andererseits das zurück in die Stadt Ziehen, weil dort die Kinder mehr Auswahl bei den Schulen haben, oder die Arbeitsmöglichkeiten für die Eltern besser zu sein scheinen.

Ob das so bleibt ist fraglich, da die Anziehungskraft der Städte mit deren Verödung verloren gehen könnte. Schon vor der Pandemie gab es viele Geschäfte, die in wirtschaftlichen Schwierigkeiten waren, sei es, weil die Mieten stiegen, sei es, weil die Gewinnspanne sank, sei es weil es keine Nachfolger gab, die so hart arbeiten wollten. Zugleich sind große Firmen mit Tausenden von Mitarbeitern aus der Innenstadt an den Rand gezogen, wo sie Neubauten auf billigerem Grund beziehen, statt ihre alten Gebäude in der Stadt zu erhalten und zu pflegen, was für die Läden in der Nachbarschaft Laufkundschaft brachte. Dort wo die Firmen weg zogen, sterben auch kleine Läden und Parkhäuser stehen plötzlich leer. Dafür muss ein Teil der Mitarbeiter nun täglich quer durch die Stadt zum neuen Standort pendeln und die Stadt wird gezwungen neue Angebote des öffentlichen Nahverkehrs zu schaffen, denn dort, wo der Boden am billigsten ist, fehlt es meist am Nahverkehr. Der Nahverkehr wird aber mit steigenden Preisen für den Betrieb eines Autos immer wichtiger, weil immer weniger ein Auto unterhalten können.

Es ist schwer abzuschätzen, wie rasch der Wandel ablaufen wird. Die neuen ehrgeizigeren Ziele der EU und Deutschlands, dürften das Tempo beschleunigen. Es wäre denkbar, dass Neuwagen von heute in zehn Jahren kaum noch verkäuflich sind, weil sich der Verkehr und die Bestimmungen, was Fahrzeuge an Werten einhalten müssen, dermaßen verändern.

Schon jetzt mussten ja viele Leute ihre gepflegten älteren Wägen abschaffen und durch neue ersetzen, weil sie die Grenzwerte nicht mehr einhielten. Ob das bei einer ökologischen Gesamtrechnung wirklich ein Gewinn war, ist fraglich, weil als Ersatz ein neueres Fahrzeug hergestellt werden musste, während beim älteren Fahrzeug zwar die Abgaswerte ungünstiger waren, aber es vermutlich genügt hätte, diese Werte durch Einbauten zu senken, was der Autobranche, die ja zum Betrügen neigt, weniger Geschäft und Gewinn gebracht hätte.

Wenn aber der Bestand an Pkws zurück geht, dann werden die Straßenränder wieder frei, wie in den 50er Jahren und die vorgeschriebene Zahl der Garagen verliert ihren Sinn. Selbst wenn man sie noch eine Weile für das Abstellen von Fahrrädern nutzt, dürfte der Verhältnis von Aufwand und Nutzen bald sinken.

Zumindest in Ballungsräumen mit gutem Nahverkehr wird das Auto zum überflüssigen Luxus und zum fragwürdigen Statussymbol. Das gilt auch für die Elektromobilität, denn auch die wird – trotz der Förderung der erneuerbaren Energien – teurer werden, es sei denn der Staat verzichtet auf die gegenwärtige hohe Besteuerung.

Wenn aber das Auto für Viele nicht mehr selbstverständlich sein wird, dann fallen damit automatisch auch ein Teil der Autoreisen weg, die den Tourismus in abgelegenen Gebieten fördern. Mal eben mit dem Auto nach Italien oder Frankreich, nach Prag oder Wien, nach Oslo oder Amsterdam, das wird es nicht mehr in diesem Umfang geben. Das mag mit der Bahn noch machbar sein, aber die Freiheit jederzeit irgendwo hin zu fahren wird zurück gehen, weil sie zu teuer bezahlt werden muss, wegen der Auswirkungen auf die Umwelt.

Auch der Lkw-Verkehr wird sich ändern müssen, denn wenn man sich von der Wegwerfgesellschaft trennen will, wird man weniger billigen Ramsch (Smart-Phones, die nur zwei Jahre halten) durch die Gegend fahren und auch die weltweiten Handelsströme werden sich ändern. Das ist nicht nur negativ zu sehen, denn die Ausbeutung der Lkw-Fahrer könnte damit beendet werden. Ein Teil des Güterverkehrs wird auf Schiff oder Bahn verlagert werden und die Auslieferung am Zielort kann mit kleineren Fahrzeugen erfolgen, so dass ein Teil der riesigen Flächen, die als Lkw-Parkplätze an Autobahnen nötig sind, wegfallen könnten, was auch die Haltbarkeit der Straßen erhöht. Wenn man allerdings die Güterbahnhöfe und Gleisanschlüsse abschafft, wie die Bahn in Stuttgart und anderswo, dann wird die Verlagerung des Transportes auf das Verkehrsmittel, dass die Umwelt am wenigsten belastet, schwierig und länger dauern, als wünschenswert. Falsche Entscheidungen, wegen des geplanten Börsenganges von Mehdorn und Konsorten, werden die Allgemeinheit noch teuer zu stehen kommen. Die Bahn hat in kürzerer Zeit mehr Schulden angehäuft, als sie vor der Bahnreform hatte und eine Menge falscher Entscheidungen getroffen.

Warum wird Vieles teurer werden

Hier muss man unterscheiden zwischen aktuellen Preissteigerungen, wie etwa dem Wertzuwachs von Boden in München um 13% innerhalb eines Jahres, letztlich durch Spekulanten und Investoren, was zu steigenden Preisen für das Wohnen führt. Das sind Fehlentwicklungen gegen die es seit fast hundert Jahren Rezepte gibt, wie das Bodenrecht in der ehemaligen Kolonie Tsingtao in China, das eine Explosion der Bodenpreise verhinderte, wie sie zur gleichen Zeit in Shanghai statt fand. Boden ist nicht vermehrbar. Daher muss die

Allgemeinheit (Gemeinderat, Land oder Staat) darüber entscheiden, was auf einem bestimmten Stückchen Boden geschehen soll, wie es genutzt werden darf oder muss, damit es Allen am Besten dient.

Mit zu den steigenden Preisen für das Wohnen trägt bei, dass immer mehr Menschen allein leben (in Stuttgart angeblich 52%), was für jeden „Hausarbeitsräume“, wie Klo, Bad, Küche, sowie Abstellräume (Garage, Keller, Waschküche oder Trockenplatz etc.) erfordert, aber eben auch den Zugang zur Wohnung (Treppenhaus, Briefkasten).

Ein weiterer Preistreiber sind die notwendigen Vorschriften, die eine immer bessere Wärmedämmung, bessere Heizungen, bessere Fenster usw. erfordern. Das ist wegen des Klimawandels zwar notwendig, kostet aber Geld.

Es gibt also einerseits nicht notwendige Kostensteigerung, bei denen es vor allem darum geht, das Investoren Gewinne machen wollen. Sie modernisieren oder ersetzen durch Neubauten, die aber für die früheren Bewohner meist nicht bezahlbar sind. Dank Helmut Kohl, der die Gemeinnützigkeit von Wohnbaufirmen strich, werden auch immer weniger billige Wohnungen gebaut, weil man an denen weniger verdient. Es findet also vielerorts eine Verdrängung der Menschen statt, die sich die steigenden Preise nicht leisten können. Dabei werden oft gewachsene Nachbarschaften zerstört, was zu sozialem Sprengstoff führen kann. Wobei man leider auch feststellen muss, dass ein Teil der Neubauten von minderer Qualität ist, da sie auf eine Standzeit ausgelegt sind, die der Abschreibung gleicht, also nicht mehr, wie früher für hunderte von Jahren einer Familie als Dach über dem Kopf dienen sollte und entsprechend solide gebaut wurde. Auch das Verkaufen von städtischem Eigentum an Wohnbaufirmen hat zur Preissteigerung beigetragen, weil diese Firma möglichst hohe Gewinne erzielen wollen.

Andererseits gibt es Kostensteigerungen durch den Wunsch nach mehr Raum je Person und durch die notwendigen Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel.

Doch das sind nicht die einzigen Kostensteigerungen. Auch Lebensmittel werden teurer sein müssen, wenn man mit der Natur verantwortungsvoll umgehen will (oder schlicht muss). Dass das zugleich zu einer Verbesserung der Lebensmittelqualität führen könnte, ist ein Grund, weshalb man auch diese Preissteigerung nicht nur negativ sehen sollte. Bessere Lebensmittel und weniger Betrug führen zu weniger Krankheiten, die durch die Ernährung gefördert oder gar ausgelöst werden.

Ebenso wird der Abschied von der Wegwerfgesellschaft die Preise nach oben treiben, weil Güter, die langlebiger und reparierbar sind, nicht so billig sein können, wie Waren mit kurzer Lebensdauer und hoher Umweltbelastung, egal ob Verbrennung oder Recycling.

Kurz, man kann davon ausgehen, dass die Preise steigen werden, wenn sie die Wahrheit sagen sollen, also, welchen ökologischen Fußabdruck sie auslösen, und was man tun muss, um den zu beseitigen.

Verzicht oder Sparsamkeit

Wenn so Vieles teurer werden wird, langt das Einkommen von über 40 % der Bevölkerung dafür nicht mehr. Das wird für die Politik ein großes Problem, denn wenn 40 % unzufrieden sind, wird das Regieren schwierig.

Wenn 40% keine Chance haben etwas zu sparen, oder für das Alter vorzusorgen, dann besteht die Gefahr, dass diese Menschen nicht nur verzweifeln, sondern auch Extremisten glauben und das Land ins Chaos stürzen. Man wird also einen Teil der stetig wachsenden Ungerechtigkeit beseitigen müssen, dass die Reichen immer reicher werden und die Zahl der Armen wächst.

Der Einzelne hat zwei Möglichkeiten mit bescheidenem Einkommen über die Runden zu kommen: Verzicht, oder Sparsamkeit. Verzicht klingt wenig verlockend. Sparsamkeit dagegen könnte reizvoll sein, wenn man denn die Chance hätte wirklich den Gegenwert für das Geld zu bekommen und nicht an vielen Stellen betrogen würde. Das bedeutet, eine der Maßnahmen, die die Politik anpacken muss ist, dass die Preise a) die Wahrheit sagen und b) die Waren das halten, was sie versprechen. Wenn das, was man wirklich braucht in guter Qualität und zu einem fairen Preis erworben werden kann, dann wäre der Verzicht auf manche Spielerei nicht schlimm. Wobei nicht unterschlagen werden soll, dass die Meisten ab und zu auch mal etwas Unvernünftiges kaufen wollen, was man ihnen auch gar nicht absprechen sollte, wenn der Preis stimmt. In jedem Fall wird die Warenkunde wieder wichtiger, die seit dem ersten Weltkrieg ziemlich vernachlässigt wurde.

Der Niedergang der Qualität bei Schuhen hat sich in den letzten Jahren anscheinend noch beschleunigt. Nur noch Wenige wissen, dass man nicht nur Lederschuhe pflegen kann und sollte. Im Gegenteil es wird damit geworben, dass man modische Latschen nicht mehr putzen müsse. Dass Sohlen aus Polyurethan sich nach einigen Jahren auflösen, dass Schuhe, die vor allem aus Pappe bestehen nicht mehr repariert werden können, davon kann jeder Schuhmacher ein Lied singen, oder viel eher wird er darüber klagen, dass er immer öfter Kunden enttäuschen muss, weil die – angeblich vorzüglichen und teuren Schuhe – in Wirklichkeit nichts taugen und nicht mehr zu reparieren sind. Von anderen Gegenständen, bei denen schon die Konstruktion verrät, dass sie nichts taugen (eingeklebte Akkus) und nicht sehr lange nutzbar sein werden (Garantiebedingungen), ganz zu schweigen.

Dass das nicht so sein muss zeigten schon Goethe und Seume mit ihren Reisen nach Italien. Seume hatte auf den 8000 km seines „Spaziergangs nach Syrakus“ ein paar Schuhe, die zwar besohlt werden mussten, aber hinterher noch für eine weitere weite Reise taugten. Auch Goethe lobte seinen Schumacher ausdrücklich, weil die Schuhe ihm treue Begleiter gewesen seien. Was man vor über hundert Jahren konnte, könnte man auch wieder lernen.

Dass eine gesunde, leckere Ernährung die Gesundheit fördert und Krankheiten verhindert, ist ebenfalls nicht neu. Wenn aber in vielen Lebensmittel Stoffe drin sind, die man a) eigentlich nicht bräuchte, weil sie nur dem Haltbarmachen dienen und b) Stoffe, die den Geschmack in die Irre führen und so auch dazu verleiten mehr zu essen, als einem gut tut, kann man darauf auch verzichten. Diese Formen von Betrug gilt es so weit wie möglich zurück zu drängen. Nur dann können auch die Ärmeren sich gesund ernähren und haben nicht das Gefühl, dass sie auf etwas verzichten, was unbedingt nötig wäre. Ein Verzicht auf Dinge, die einem nicht gut tun, ist viel leichter, als auf Dinge zu verzichten, die man dringend braucht.

Eine Hebung der Qualität hätte auch zur Folge, dass die, die diese Waren herstellen, besser bezahlt werden können, weil eine bessere Ware auch einen höheren Preis erzielen kann. Damit könnte ein Teil der Armen auch aus der Armut heraus kommen. Und sie bekämen durch bessere Waren auch die Chance Gegenstände viel länger zu nutzen und so zu sparen.

Was die Wirtschaft gegenwärtig macht, ist die Herstellung von Gütern dort hin verlagern, wo Menschen weniger verdienen und dafür die gesamte Welt mit den Kosten für den Transport zu belasten, weil es sich für die Besitzer / Aktionäre der Firmen lohnt. Dass damit Arbeitsplätze wegfallen und Menschen gezwungen werden weniger gut bezahlte Arbeiten als Dienstleister anzunehmen, führt ja auch zur Verarmung. Warum lässt Ikea überall produzieren? Warum werden Kiefern aus der Oberrheinischen Tiefebene in Ostasien zu Möbeln verarbeitet und dann wieder in Deutschland verkauft? Warum lassen Apple und andere Firmen in China produzieren, obwohl sie die Produkte ganz wo anders verkaufen wollen? Hier sind - genau wie in der Landwirtschaft - Kreisläufe aufgebrochen und zerstört worden. Früher war die Landwirtschaft ein Energielieferant, heute verbraucht sie Energie, weil eben das, was auf den Feldern wächst, nicht mehr geerntet und gegessen oder im nahen Stall verfüttert wird, sondern die deutschen Viecher mit Kraftfutter aus Südamerika gemästet werden, wofür man dort die Urwälder rodet, die für das Klima und die Artenvielfalt sehr wertvoll sind.

Ganz ähnlich hat man im Bereich Bekleidung und Textilien die meisten hiesigen Firmen ruiniert und die Produktion nach Fernost verlagert, weil dort das Nähen billiger ist. Hier gingen dafür die Firmen ein, die etwa am Rand der Schwäbischen Alb die Wasserkraft nutzen und den Menschen Arbeit gaben, etwa den Bauern auf der kargen Alb, die Leinen anbauten.

Das hat auch Nebenwirkungen, an die man nicht sofort denkt: Die meisten Naturstoffe brennen nicht sehr gut. Kunststoffe aus Erdöl dagegen brennen hervorragend. Wenn nun in vielen Haushalten die Naturstoffe durch Kunststoffe ersetzt wurden (weil sie billiger waren), dann führte das zu einer höheren Brandgefahr. In einer Seegrass-Matratze kann man eine Zigarette ausdrücken und es passiert nichts. Wenn man das mit einer Schaumstoff-Matratze macht, brennt sie, wobei die Zigarettenasche noch als Brandbeschleuniger wirkt. (Wenn man einen Zuckerwürfel (= reiner Kohlenstoff) anzuzünden versucht, gelingt das nicht. Erst, wenn man etwas Asche dazu gibt, klappt es.) Kleidung aus Kunststoffen hat manchen Menschen hässliche Brandnarben verursacht. Vom Problem der Umwelt-freundlichen Beseitigung mal ganz abgesehen. Das Beispiel zeigt, dass Veränderungen auch zu vielen Nebenwirkungen führen, die mal erfreulich, mal aber unerwünscht sind. Das macht es auch sehr schwer zu unterscheiden, wo der Verzicht in die Sparsamkeit über geht, oder wo Sparsamkeit den Verzicht unnötig macht.

Wenn man Unruhen und politischen Extremismus vermeiden will, dann wird man dafür sorgen müssen, dass alle weitgehend zufrieden sind, auch, wenn sie vielleicht weniger, aber besseres haben werden, als heute. Das bedeutet, alle müssen Zugang zum Notwendigen haben. Wer sich darüber hinaus Luxus leisten mag, muss dafür selbst sorgen.

Das wird zu erheblichen Veränderungen führen. Allein der Verzicht Vieler auf ein eigenes Auto wird der Autobranche eine Schrumpfkur verpassen. Das hat auch zur Folge, dass die Arbeitenden zum Teil andere Aufgaben brauchen werden. Aber es könnte sein, dass sie sogar zufriedener sind, wenn sie etwas herstellen, was Menschen wirklich brauchen und nicht nur einen Gegenstand, den man Fahrzeug nennt, obwohl er 23 Stunden am Tag ein „Stehzeug“ ist und während dessen ein nutzloser Besitz.

Umgekehrt fordert das vom Staat (vom Gemeinderat bis zur Europäischen Regierung), dass er für eine Infrastruktur sorgt, die den Menschen auch abseits der Ballungszentren erlauben mit weniger Autos auszukommen, weil es einen guten Nah- und Fernverkehr gibt. Das ist mit der

heutigen Bahnstruktur kaum zu schaffen. Aber man könnte von der Schweiz lernen, die das ziemlich gut hin bekommt. Es geht auch überhaupt nicht darum das Auto komplett abzuschaffen, sondern darum, dass man für jede Aufgabe das Verkehrsmittel zur Verfügung hat, dass diese Aufgabe am umweltfreundlichsten löst. Man wird sicherlich nicht Kranke mit einer Sänfte ins Krankenhaus bringen, sondern einen Krankenwagen oder sogar Rettungshubschrauber verwenden.

Das Auto, das den größten Teil des Tages nur herum steht und Platz frisst, sowie Kosten verursacht (ca. 10 000 € / Jahr je Parkplatz am Straßenrand), fehlt den meisten Menschen nur in der einen Stunde, in der sie damit zur Arbeit fahren. 23 Stunden am Tag ist das ein Besitz, den man nicht braucht, um den man sich aber kümmern muss (Garage, Parkplatz, Steuer, Gebühren, Versicherung, Werkstatt, Kundendienst). Gibt es ein gutes Car-Sharing-, Mietwagen- oder Angebot an öffentlichem Verkehr, dann braucht man kein Auto. Dann ist der Verzicht kein Verzicht, sondern eine Befreiung von Pflichten und Aufgaben, die viel Zeit und Geld binden (ab 300.- € aufwärts im Monat). Wenn man dann noch den Fußweg von Zuhause zum Verkehrsmittel oder zu Arbeit und Schule als körperliches Training und gesundheitsfördernde Maßnahme ansieht, schrumpft der Verzicht zu einer Kleinigkeit (natürlich nicht für Alle, aber für Viele). Es kommt immer darauf an, auf was man verzichtet und was man statt dessen tut.

Wer im Alltag auf das Fahrrad umsteigt (ohne Hilfsmotor), der benutzt ein Gerät mit einem hervorragenden Wirkungsgrad. Zugleich tut er etwas für die eigenen Gesundheit und schont die Umwelt. Die erfreuliche Zunahme des Radverkehrs deutet an, dass es immer mehr Menschen gibt, die auch die Freude am eigenen Körper und dem, was sie selbst tun können, wieder entdecken. Ich selbst war bei längeren Spaziergängen erstaunt, als ich merkte, dass ich oft den Horizont innerhalb einer Stunde erreichte.

Ob die elektrischen Räder einen Beitrag leisten, ist fraglich. In jedem Fall erhöhen sie den Anteil der Radfahrer am Verkehr und zwingen so die Autofahrer mehr Rücksicht zu nehmen. Mehr gegenseitige Rücksichtnahme wäre vielen Menschen sehr angenehm, wie sich in der Pandemie zeigte, als Fußgänger auf andere Fußgänger achteten und sich bemühten Abstand zu halten. Die Wahl des Verkehrsmittels führt auch zu einer Veränderung des Verhaltens und einem anderen Blick auf die Welt.

Eine wichtige Frage wird sein, welcher Verkehr ist überhaupt notwendig? Dass ein Teil der weltweiten Warenströme Folge einer fragwürdigen Wirtschaftsphilosophie ist und des naiven Glaubens an Wachstum und Macht, dürfte klar sein. Manches – wie früher nur Gewürze – mag tatsächlich nur an manchen Stellen der Welt gedeihen und daher nur dann verfügbar sein, wenn man es importiert. Aber muss die Küche überall gleich schmecken? Was spricht gegen regionale Küche mit den örtlich verfügbaren Rohstoffen? Was spricht gegen eine Küche, die die Jahreszeiten spiegelt (Spargelsaison, Zeit für frisches Obst, Weihnachtsgebäck oder Ostereier)? Um so mehr Abwechslung bietet dann auch die Küche anderer Regionen, die keinesfalls ausgerottet werden soll (Chinalokal, Pizzeria, Sushi, und noch viel mehr). Das was die an Zutaten importieren müssen, ist wenig gemessen an anderen Gütern die in großen Mengen um den halben Erdball reisen. Wenn die Qualität stimmt, dann darf es auch etwas mehr kosten.

Wenn man Baustoffe nicht mehr um die halbe Welt transportiert und nicht mehr überall nur noch Stahlbetonbauten mit einer Fassade als Verkleidung, errichtet, dann gäbe es auch wieder

örtliche Bauweisen mit dem Material, was in der Gegend verfügbar ist, sei es der Stein, der in der Gegend wuchs, seien es Ziegel aus Lehm, oder Klinker, sei es Holz (Fachwerk bei Laubholz, Blockhaus bei Nadelholz), seien es vielleicht sogar ganz neue Verfahren mit neuen Materialien (Schilf, Bambus). Die nahezu gleichen Kästen, die an die Bauten von Kindern mit Lego erinnern, und weltweit überall stehen, sind weder für die Betrachter, noch für die Nutzer beglückend.

Natürlich wird man darauf achten müssen, dass die Gebäude möglichst wenig Energie beim Bau verbrauchen und auch während der Nutzung sparsam sind. Schließlich muss auch ihre Beseitigung so gelöst werden, dass sie das Klima nicht belastet, wobei in vielen Fällen es günstiger sein dürfte, alte Bauten so lange, wie möglich zu nutzen. Französische, mit Preisen ausgezeichnete, Architekten meinen, dass ein Abriss ein Akt der Gewalt ist, den es zu vermeiden gilt. Dann darf man aber neue Gebäude auch nicht so bauen, dass sie nur 30-50 Jahre nutzbar sind, eben die Dauer der steuerlichen Abschreibung. Aber wenn es seit Jahrhunderten Häuser gibt, die mehrere hundert Jahre genutzt wurden, dann sollten wir ähnlich Haltbares heute auch schaffen können.

Das Verschwinden des Mobiltelefons

Da über 90 % der Bürger ein Mobiltelefon haben, das im Grunde ein mobiler Rechner ist, mit dem man auch Telefonieren kann, fällt es schwer sich vorzustellen, dass sich das ändern könnte. Es gilt aber auch hier die Frage: Können wir uns das leisten? Brauchen wir das?

Warum muss man sich mit dieser Frage überhaupt befassen, da das Ding doch so praktisch ist? Weil die ständige Erreichbarkeit einen hohen Preis in Euro (also für den Einzelnen) und für die Umwelt (also für Alle) hat. Ungefähr ein Drittel der Nutzung des Internets geschieht über das Smart-Phone. Das bedeutet, dass die Daten nicht über eine Leitung, sondern über Funk übertragen werden, wozu Antennen notwendig sind, die ständig mit Strom versorgt werden müssen. Der zukünftige G 5 Standard wird den Stromverbrauch weiter in die Höhe treiben, meldete die ZEIT:

Laut dem Stromversorger E.on wird der Energiebedarf durch 5G um 3,8 Milliarden Kilowattstunden steigen. Das ist genug Strom, um mehrere Großstädte ein Jahr zu versorgen ... etwa um alle 2,5 Millionen Einwohner der NRW-Großstädte Köln, Düsseldorf und Dortmund ein Jahr lang zu versorgen.

Rechenzentren gehören heute schon zu den großen Stromverbrauchern. Rund zwei Millionen Server wandeln 13 Milliarden Kilowattstunden Strom in Wärme um, die kaum genutzt wird. Und bei den Verbrauchern fließt ebenfalls viel Strom für die Informations- und Unterhaltungs-Technik: 28 Prozent des Stroms aus der Steckdose! Das ist genau so viel, wie für Kochen, Kühlen und Spülen. Das Internet und seine Dienste sind keineswegs kostenlos!

Dabei steigt die Menge der Daten, die geladen werden rapide an. 2018, also vor der Pandemie, um 30% im Jahr! Das hat einerseits damit zu tun, dass immer mehr Leute das Internet nutzen und andererseits einige Anwendungen immer mehr Daten erfordern: Filme werden in hochauflösender Version (HD statt SD oder Ultra-HD statt HD) geschaut, zudem brauchen Online-Computerspiele mehr Bandbreite. Der Anstieg bei der Nutzung über Smart-Phones liegt 2020 sogar mit 38 % noch höher.

Ein Vergleich zeigt auch dem Laien, um welche Mengen es da geht:

Ein Telefonat über Leitung / Router braucht etwa 0,5 MB pro Minute. = 1

Ein Telefonat über das Mobiltelefon etwa 2 bis 4 MB pro Minute. = 4 - 8

Ein Bildtelefonat über WLAN etwa 10 bis 20 MB pro Minute. = 20 - 40

Diese Werte wurden für die Nutzung von Apples Facetime erhoben, dürften aber in den Größenordnungen auch für andere Programme gelten. Das Telefonat über das Mobiltelefon erfordert also den Transport von 4 - 8 mal so viel Daten, wie beim „normalen“ Telefonat. Und wenn man Bildtelefonie betreibt, also auch Videokonferenzen, dann erfordert das den Transport der 20 - 40-fachen Datenmenge mit entsprechendem Stromverbrauch.

Wenn man dann zuhört, welche Nichtigkeiten oft übermittelt werden („Ich bin jetzt in der Bahn, am Schlossplatz, und komme in x Minuten an. Holst Du mich ab?“), dann wird klar, dass das zwar nett, aber nicht notwendig ist. Früher wurde man auch abgeholt, nachdem man sich verabredet hatte und nur anrief, falls sich etwas änderte. Das Mobiltelefon hat zu einer neuen Geschwätzigkeit und Planlosigkeit geführt. Wer früher laut auf der Straße vor sich hin redete, der wurde als Sonderling betrachtet, weil das eigentlich nur Leute mit einer psychischen Störung taten. Heute fühlt man sich angesprochen, wenn neben einem ein „Hallo!“ ertönt. Oder man wundert sich über lautstarke Dispute, wenn der Lautsprecher eingeschaltet wurde, weil man keine Kopfhörer benutzen mag.

Das G-5-Netz wird von der Industrie voran getrieben, die damit einerseits Netze auf dem Werksgelände betreiben will (Kosten 50 Millionen in einem Werk, Einsparung dadurch 500 Millionen Euro und vermutlich auch mehr Datensicherheit, als heute) und andererseits Autos mit einander kommunizieren lassen möchte, obwohl die gesundheitlichen Nebenwirkungen noch nicht befriedigend untersucht sind. Ob sich das überhaupt noch lohnt, wenn die Zahl der Autos sinkt? Die erheblichen Kosten müssen ja von allen Autofahrern getragen werden, genau wie schon heute die Datenerfassung und Übermittlung an die Firma durch ein fest eingebautes Mobilfunkgerät (Sobald irgend eine Störung auftritt, ruft kurz darauf die Werkstatt an und schlägt einen Termin zur Behebung vor). Das bedeutet aber auch, dass fast alle neueren Autos jederzeit zu orten sind, man also leicht Bewegungsprofile erstellen könnte.

Das Mobiltelefon trat seinen Siegeszug auch deshalb an, weil man den Bürgern predigte, sie müssten flexibel sein und überall arbeiten können und überall erreichbar sein. Hinzu kam, dass die Bürger – entgegen der Statistik – den Eindruck hatten immer weniger sicher zu sein und sich mit einem Mobiltelefon sicherer fühlten. Das stimmt zum Teil wirklich, weil man Menschen, die einen Unfall hatten, oder einen Notruf absetzen tatsächlich besser findet, als früher, weil eben die Mobilfunkdaten auch den Standort verraten. Nur leider führt das („Wir haben ja ein Handy dabei!“) auch dazu, dass sich Manche mehr zutrauen, als sie wirklich können und dann gerettet werden müssen. Aber für diese Funktion braucht man kein Smart-Phone, das leisteten schon die ganz normalen Mobiltelefone vor ungefähr zehn bis zwanzig Jahren.

Es gibt noch eine zweite Entwicklung, die zur Verringerung der Nutzung führen könnte: Wenn die Menschen weniger Geld übrig haben, lohnt sich manche Werbung nicht mehr. Da aber ein großer Teil des Internets durch Werbung finanziert wird, die versucht die Aufmerksamkeit des Benutzers zu gewinnen und in Käufe zu verwandeln, wird das Internet entweder teurer, oder

das Angebot sinkt, weil die Finanzierung des - angeblich kostenlosen – Angebotes nicht mehr gegeben sein wird. Das ist bei Nebensächlichkeiten nicht wirklich bedenklich. Wenn aber dadurch die Verfügbarkeit des Wissens nur noch für Menschen gegeben ist, die dafür bezahlen können, wird es kritisch.

Schon heute kommt man nicht mehr an alle Wissensquellen heran, weil Anbieter immer mehr Bezahlschranken errichten. Ob das auch im Sinne der Urheber ist, oder der Nutzer, bleibt offen. Hier wird man ein Verfahren finden müssen, das ähnlich wie bei Wikipedia das vorhandene Wissen allen kostenlos zur Verfügung stellt, aber diejenigen in irgend einer Weise entlohnt, die sich die Mühe gemacht haben das Wissen zu sammeln, zusammen zu stellen und in geeigneter Weise zur veröffentlichen. Ob man das ähnlich, wie bei der ARD durch eine Gebühr abgilt, oder mit Steuergeldern finanziert, irgend wie muss dafür gesorgt werden, dass Wissen erzeugt wird, und zwar nicht nur in Universitäten, und, dass das Wissen anschaulich für Alle zur Verfügung steht. Sonst geht die Spaltung der Gesellschaft nicht mehr nur bei den Finanzen weiter, sondern auch beim Zugang zur Bildung, der in Deutschland im internationalen Vergleich schon heute nicht besonders gut ist.

Wenn aber die Preise für Energie steigen und die Einnahmequelle Werbung schrumpft, sowie das hinterhältige Abgreifen der Benutzerdaten (z.B. Cookies) verboten werden sollte, wofür das Datenschutzgesetz ein erster Ansatz ist, dann wird es das Internet in der heutigen Form nicht mehr geben. Das könnte bedeuten, dass die Nutzung des Internets über mobile Endgeräte teuer wird, oder dass die Mehrheit sich einfachere (und billigere) Mobiltelefone besorgt, mit denen man telefonieren und Notrufe absetzen kann, aber mehr nicht. Auch das könnte das heutige Geschäftsmodell ruinieren, das darauf angelegt ist den Benutzer immer länger „online“ zu halten und ihm immer mehr Daten anzubieten, für die er immer mehr Daten preisgeben muss.

Vielleicht – das müsste man mal durchrechnen – wäre es dann in vielen Fällen billiger wieder Telefonzellen aufzustellen, weil die viel weniger Energie benötigen, als der Mobilfunk.

Ausblick

Dass es in naher Zukunft recht erhebliche Veränderungen geben wird, oder geben muss, wenn wir den Klimawandel bremsen oder stoppen wollen, ist klar. Dabei wäre es gut, wenn sich Alle als Mitwirkende empfinden würden, da die Umstellung um so besser gelingt, je mehr sie aus eigenem Antrieb und mit eigenen Ideen angegangen wird. Natürlich muss der Staat die nötigen Rahmenbedingungen schaffen und über Zusammenhänge aufklären, aber es wäre fatal, wenn man nur die Dinge ändert, die vorgeschrieben werden, weil man sich dann leicht als Spielball und Opfer empfindet. Je mehr Menschen jedoch das Gefühl haben, dass sie auf ihre Art und Weise und mit ihren Kräften wirkungsvoll an einer völlig anderen, aber ebenso lebenswerten Zukunft mitbauen, um so eher kann der Wechsel rasch genug gelingen. Eines der vielen ermutigenden Beispiele sind Erzeugergemeinschaften, deren Mitglieder Lebensmittel selbst erzeugen und sich von den großen Konzernen unabhängig machen, die durch ihr Preise-drücken letztlich zu den vielen Lebensmittelskandalen und zu völlig falschen Preisen geführt haben. Die Pandemie hat gezeigt, dass wir zu erstaunlichen Änderungen fähig sind.

Natürlich wird man Fehler machen, aber solange das mit Vorsicht geschieht, kann man daraus lernen, wie schon die Chinesen wussten: „Der Fehler ist die Mutter des Erfolges!“