
„Es wird sowieso keinen Wandel der Einstellungen und keine Verkehrswende geben, solange der Kapitalismus so bleibt, wie er ist.“

Prof. Dr. Claus Leggewie im Interview mit Dr. Frank Meng und Hendrik Schröder

Abstract

Claus Leggewie gilt als wissenschaftlicher 'Vordenker' und als einer der letzten 'Allgemeingelehrten' in der Bundesrepublik. Seine Publikationstätigkeit umfasst eine Vielzahl von unterschiedlichen Themenbereichen, unter anderem beschäftigt er sich, mit den politischen, ökonomischen, sozialen und kulturellen Implikationen des Klimawandels. Im Kern kritisiert er dabei die bestehenden gesellschaftlichen Strukturen und tritt für deren grundsätzliche Erneuerung ein. Das nachfolgende Gespräch zum Thema »Mobilität« fand am 14. Januar 2014 in den Räumen des Kulturwissenschaftlichen Instituts in Essen statt.

zap: Welchen Ausgangspunkt gilt es zu wählen, wenn man über Mobilität und seine Bedeutung für Gesellschaft nachdenkt?

Leggewie: Ich denke, der wichtigste Ausgangspunkt, ist, dass wir uns im Moment eine Energiewende uns ausdenken, die den wichtigsten Aspekt außen vor lässt, nämlich den der Mobilität. Ich glaube nicht, dass Energiewende darin besteht, erneuerbare Energien stärker in die Alltagswelt und die Wirtschaftswelt der Bundesrepublik und Europa einzuführen. Das ist ein technischer Nebenaspekt. Es geht eigentlich darum, bestimmte Verhaltensmuster, die sich seit über 150 Jahren in der Industrialisierung ausgeprägt haben, kritisch zu reflektieren und – ohne jetzt mit Verboten und Geboten zu kommen – zur Diskussion zu stellen. Das betrifft im Wesentlichen drei 3 Dinge: Erstens: Wie bewegen wir uns? Das heißt, wie legen wir die 5 km täglich eigentlich zurück? Da würden wir festgestellt haben, dass wir das in der Regel mit dem Automobil tun. Zweitens, aber das wird hier keine Rolle spielen, wie wir uns ernähren? Das dritte ist eigentlich das wichtigste und fasst sehr viel zusammen. Es geht um die Frage, wie wir uns im städtischen Raum organisieren? Die große Gefahr ist dabei, sobald man diese drei wirklich essentiellen Kernbereichen menschlichen Lebens anspricht, kann sofort gesagt werden: die wollen uns Freiheit rauben! Die wollen uns beschränken! Die wollen uns zur Askese verdonnern! Haben selber den höchsten CO₂-Fußabdruck und wollen uns erzählen, was man besser machen kann. Das heißt, die Herausforderung ist neue Ernährungs-, Bewegungs- und Raumorganisationsweisen in einer Form zu diskutieren, einzuüben und zur alltäglichen Praxis werden zu lassen, die den Menschen, die sich da ändern wollen oder sollen, die freie Wahl dazu lässt.

zap: Zur Wahl stellen setzt ja voraus, dass ich zwischen mindestens zwei Alternativen wählen kann. Warum aber sollte ich mich für ein Umwelt- und Ressourcen schonendes Verhalten entscheiden, wenn ich der Meinung bin der Peak Point liegt bereits hinter uns und dieser Planet ist möglicherweise gar nicht mehr zu retten?

Leggewie: Der Punkt von Herrn Welzer und mir war ja immer, dass die Maßnahmen, die man sich in den drei Kernbereichen überlegt, auch dann sinnvoll wären, wenn es gar keinen Klimawandel gäbe. Und das heißt, die Herangehensweise war nicht die: Leute, es droht das Ende der Welt und die Apokalypse, sondern wir haben gesagt: Selbst wenn der Klimawandel ein Fake wäre, was nicht der Fall ist, wären die Maßnahmen sinnvoll. Also neue Ernährungsweisen, neue Bewegungsweisen, neue Raumorganisationsweisen sind sowieso per se sinnvoll. Und dass sie dann im Nebeneffekt für künftige Generationen Spielräume schaffen und nicht deren Spielräume verknappen, wie ja immer unterstellt wird.

zap: Es geht also um ein generelles Umdenken?

Leggewie: Ich habe da mal eine Analogie, die im Moment eine Rolle spielt: Da sagt Frau von der Leyen, die Armee muss baby-freundlich werden. Ist das nicht exakt ein Umdenken des ganzen Sicherheitskonzeptes. Armeen müssen kämpfen, Armeen müssen töten, Armeen müssen Sicherheit herstellen. Diese Armee ist de facto zu 80% in Friedenseinsätzen oder in Katastropheneinsätzen oder in technische Hilfswerkaktivitäten aktiv. Das ist eigentlich auch das, was uns Sicherheit gibt. Der Kampf gegen den Terror vollzieht sich nicht mit der Bundeswehr und schon lange nicht am Hindukusch. Das hat ja mittlerweile jeder gemerkt. Sondern der Kampf gegen Terror ist eine coole Einstellung vom Menschen gegenüber einer terroristischen Bedrohung, die du mit der Armee sowieso nicht wegstreibst. Die du natürlich weghaben willst. Es ist eine echte Bedrohung, aber die Wahrscheinlichkeit in Bremen am Hauptbahnhof von einem Terroranschlag betroffen zu sein, ist unglaublich gering. Man kann mit der Gefahr extrem cool umgehen. Und aus Ecken, von denen man gar nicht glaubt, bahnen sich Mentalitätswechsel oder Paradigmenwechsel an. So ähnlich ist das eben im Bereich des Verkehrs. Also die große Hoffnung ist ja – und die ist zum Teil eine illusorische –, wenn es dann auf 2020, 2030, 2040 zugeht, dass da immer mehr junge Leute gar kein Auto haben wollen.

zap: Es gilt also zu unterscheiden zwischen einem Mentalitätswandel – wie Sie es nennen – und dem pragmatischen Handeln?

Leggewie: Das ist genau der Punkt, dass wir im Verkehrsbereich, der Verkehrswende, wie ich das dann nenne, die Konvergenz solcher Entwicklungen anheben müssten. Einerseits hast du einen tatsächlichen Mentalitätswandel. Den gibt es. Der drückt sich in Umfragen aus. Die sind gratis. Wenn du abfragst, wie ist dein Bewusstsein, es kostet dich jetzt aber nichts, du musst es nicht machen, dann hast du eine sehr hohe Zustimmung zu den Zielen einer Verkehrswende. Das bricht sich an der alltäglichen Praxis. Dann heißt es: Okay, der öffentliche Personennahverkehr muss so ausgebaut werden, dass er den vorhandenen Mentalitätswandel bereits entspricht. Und jetzt kommen eigentlich die harten Sachen, die eigentlich mit der kapitalistischen Sozialstruktur zusammenhängen. Dann müssten wir einen Arbeitsmarkt entwickeln, der viel dezentraler, familienfreundlicher, flexibler und auf Basis eines Grundeinkommens organisiert ist. Damit diese Zwänge, die das Berufsleben bietet, denn die meisten Zwänge kommen aus dem Berufsleben und aus der Organisation der so genannten Freizeit, die aber nach den Gegebenheiten des Berufslebens funktioniert. Das ist die harte Grenze, an der sich ganz vieles stößt. Deswegen das können sie meinetwegen auch in ihr Journal reinschreiben: Es wird sowieso keinen Wandel der Einstellungen und keine Verkehrswende geben, solange der Kapitalismus so bleibt, wie er ist.

zap: Der Wandel der Arbeitsgesellschaft fordert sicherlich ein mehr an Mobilität von den Menschen. Zunächst eine andere Frage: Vor einigen Jahren kam es in Deutschland zu einem zeitweiligen flächendeckenden Erliegen des Verkehrs aufgrund von Blitzeis. Das ging durch die gesamte Journaille, weil offenbar große Verlustängste damit verbunden waren, dass man einige Stunden nicht mehr mobil ist. Gibt es also nicht längst, im Zuge der ganzen Automobilisierung seit den 50er Jahren, ein tief eingebranntes Grundbedürfnis nach ständiger Mobilität?

Leggewie: Es hat sich ergeben, dass die Menschen zwangsmobil gemacht worden sind. Blitzeis hat es glaube ich immer gegeben. Meteorologisch kann man das als Konstante nehmen. Und Blitzeis hat die Eigenschaft blitzartig einzutreten. Niemand wusste, mit heutigen Wettervorhersagen kann man es ein paar Stunden vorher wissen, aber die Reise nach Berlin, die du für deinen Chef machen musstest, die ist morgen und da ist Blitzeis und da kommst du nicht hin. Dann errechnet man einen unglaublichen volkswirtschaftlichen Schaden, der dadurch entsteht, dass ganz viele Arbeitskontakte nicht mehr gemacht werden konnten. Dann kann man sagen, das Blitzeis hat uns jetzt 22 Milliarden Euro gekostet.

zap: Wäre aber nicht unbedingt bei dem Individuum unbedingt angstbesetzt, dass es Zuhause bleiben könnte?

Leggewie: Im Gegenteil. Die Leute waren nachher extrem happy, dass sie nicht fahren mussten. In dem Moment, wo eine höhere Gewalt mir die Chance gibt zu sagen, das Gespräch heute findet leider nicht statt, sind sie total happy. Sie können Zuhause bleiben, sie haben zwei Stunden gewonnen. Sie schauen ihre Briefmarken an. Sie spielen mit ihrem Kind. Sie machen Dinge, von denen sie gedacht haben, das kann alles nicht wahr sein. Das ist das Leben! Deswegen behaupte ich nicht, dass die Menschen in den letzten 20 Jahren so ein Bedürfnis nach Mobilität entwickelt haben. Dieses Bedürfnis ist ihnen total aufgezwungen worden durch die kapitalistische Arbeitsorganisation, die permanente Bewegung erfordert. Von dem Haus, das ich mir ins Grüne gebaut habe, statt da zu wohnen, wo ich früher gearbeitet habe, muss ich schon mal zu meiner Arbeit fahren.

Das ist ja ein wechselseitiger Prozess. Du kannst eben nach Berlin zum Meeting fahren, weil der Zug von Bremen nach Berlin ja in 3 Stunden da ist. Oder du nimmst einen Flieger. Ja, geht ja alles heute. Und deswegen behaupte ich nicht, dass der Mensch ein Grundbedürfnis hat, sich dauernd zu bewegen. Das haben sie überhaupt nicht. Die Menschen sind faul. Sie möchten gerne an einem Ort bleiben. Sie möchten nicht dauernd durch die Weltgeschichte fahren müssen. Höchstens dann, wenn sie beschlossen haben, jetzt fahre ich mal da und da hin. Das heißt, es ist ihnen eigentlich aufgezwungen worden. Jetzt ist eben die Frage: Handelt es sich um ein intrinsisches Bedürfnis, dass durch ein Blitzeis unterdrückt wird? Oder zeigt das Blitzeis eigentlich den Zwangscharakter von Mobilität, dem wir de facto erreicht haben? Deswegen muss man an der Stelle über die Kapitalismusfrage sprechen. Das Finanzkapital organisiert die Städte, so wie es die Städte haben will. Das Finanz- und Immobilienkapital baut für sich. Und aus dieser Idee heraus, und das geht schon mit Robert Moses in den 50er Jahren in New York los, werden die Räume zergliedert, sektioniert. Das hat eine Zwangsmobilität zwischen Arbeitsplatz, Freizeit und Wohnen geschaffen, die einfach irre ist. Alle vernünftigen Stadtplaner in Bremen, in Bologna arbeiten genau daran, die Sektionierung wieder aufzuheben. Das ist keine mentale Infrastruktur, die eine Stadt geschaffen

hat. Es ist eine von der kapitalistischen Arbeitsteilung aufgezwungene Infrastruktur, die wir internalisiert haben. Das ist ein Riesenunterschied.

zap: Vielleicht war sie dann eben prägend, als...

Leggewie: ...klar war sie prägend. Deswegen kommt die Verlustaversion: mein Gott, jetzt kann ich nicht nach Berlin fahren. Das ist natürlich furchtbar in dem Moment. Es wird einem eigentlich die Chance gegeben, etwas zu lassen. Die Improvisationstalente, die bei Blitzeis entstehen, das ist die kulturelle Kreativität der Gesellschaft, die entstehen genau in solchen Situationen! Und wir verstehen diese Klimapriester als Asketen, die uns irgendwas aufzwingen. Statt dass wir sie als die verstehen, die uns die Gelegenheit geben, über andere Möglichkeiten nachzudenken. Es geht irgendwie auch anders, weil jemand gesagt hat, so geht es jetzt jedenfalls nicht mehr. Wir müssen uns was anderes überlegen. Dann fangen die Leute an sich was anderes auszudenken.

zap: Wir kommen noch zu der Kreativität und zur Neubemessung dessen, was das ‚gute Leben‘ sein könnte. Vorher noch einmal zu den Besonderheiten des Autos. Einerseits mag da seit den 1950er Jahren eine kapitalistischen Interessen folgende Infrastruktur aufgebaut worden sein. Andererseits beschreiben Sie selbst das Auto als zentrales ikonisches Objekt der Industriegesellschaft, dessen Erwerb und Nutzung als Maximum an konsumierbaren Sinn.

Leggewie: Ja, das hat sich so eingebürgert. Es gibt ja diese Generation, meine Generation, ein bisschen älter. Wir sind ja mit Autos aufgewachsen. Das war das normalste der Welt und natürlich wollte jeder eins haben. Natürlich war dann immer dieses anthropologische Bedürfnis, das wurde dann immer als Legitimation genommen. Das ist auch alles nachvollziehbar. Es geht um eine Mischung. Diese modale Struktur, das sagt ja die moderne Verkehrswissenschaft. Dann kann man klimapolitisch gut sein. Dann kann man raumorganisatorisch was beitragen. Es geht nicht darum Automobile abzuschaffen oder den Flugverkehr generell zu verbieten. Es geht darum: weniger ist mehr. Maß und Mitte, darum geht's. Also die Übertreibung, die Extremismen, die einfach aus der kapitalistischen Arbeitssituation und der dann uns eingefleischten und von uns auch noch hoch bewerteten mentalen Infrastruktur befördert werden.

Darüber nachzudenken, das ist eigentlich die Aufgabe eines Journals oder einer Veranstaltung. Das man das einfach mal zur Disposition stellt, dass man verkehrlich so denkt: Das ist die Standardversion, die Default-Option. Aber es gibt auch andere. Wie komme ich dahin, dass die Default-Option eine andere wird, dass ich mich also zu Fuß, mit Fahrrad und mit dem ÖPNV bewege und gelegentlich mal ein Auto benutze. Um mehr geht es überhaupt nicht. Dann kann ich diese Autos mit einem Elektro-Motor ausstatten, das ist besser, aber nicht viel besser als das, was ich im Moment habe. Dann kann ich sagen: Brauche ich wirklich so ein großes Auto oder komme ich nicht auch mit einem viel kleineren hin? Das ist ja eine Ressourcenfrage. Der größte Teil steckt ja auch bei dem Elektroauto in dem Körper dieses Autos, nicht in dem Motor. Das wäre ein Gedanke für eine Verkehrswende, zur Diskussion gestellt! Dann habe ich in freiheitlichen Gesellschaften immer die Wahl, ich kann das dann bewerten. Es gibt In- und Out-Faktoren. Es gibt Moden und es gibt Sachen, wo man sagt, das macht man eigentlich nicht mehr. Das ist dann die Art und Weise, wie sich kulturell bestimmte Verhaltensmuster verbreiten. Das man sagt, Auto muss man nicht haben.

zap: Sie haben sich viele Gedanken darüber gemacht, wann Menschen bereit sind ihre Verhaltensmuster zu ändern. Wenn die Verlustängste besonders groß sind, werden sie eher resistent sein für Verhaltensänderungen. Ist es da nicht ein Fehler, ausgerechnet das Auto, also das Maximum an konsumierbaren Sinn, diskursiv so ins Zentrum zu stellen? Mache ich da nicht genau den Fehler, dass ich Leuten vor den Kopf stoße, ihnen vermittele, was sie verlieren? Wäre es nicht sinnvoller Themen zu finden, wo die Menschen eher den Eindruck haben: Stimmt, das ist zwar schon immer so, aber eigentlich nervt das. Eigentlich möchte ich mich und was verändern?

Leggewie: Da müssen sie andere Geschichten erzählen. Die Leute, die auf ihr Auto verzichten und die dabei nicht den Eindruck, sie würden grauenhafte Erfahrungen gemacht haben, die müssen ihre Geschichten erzählen dürfen. Das brauche ich dann. Im Grunde genommen läuft in der deutschen Autoindustrie schon längst so eine kollektive Erpressung. Das heißt, wenn wir aufhören unsere Audis, BMWs und Volkswagen zu bauen, dann sind wir pleite. Die symbolische Zentralstellung ist mit der faktischen Zentralstellung verbunden. Und das ist in einer Wechselwirkung. Da die Automobilindustrie so wichtig ist in Deutschland, wird sie natürlich auch in der Weise gehyped und am Leben gehalten symbolisch.

zap: Was ich eigentlich meinte: Wäre es nicht ein besserer Anknüpfungspunkt statt über Autos darüber zu reden: Wie gestalten wir eigentlich unseren öffentlichen Raum, unsere Nachbarschaft, damit wir gemeinsam unsere Interessen vertreten können, damit wir uns entfalten können. Das wäre vielleicht etwas, wo viele Menschen erstmal denken könnten: Da habe ich was zu gewinnen.

Leggewie: Das kann sein. Ich bin nicht mehr Meinung, dass man einen Verkehrspartizipationswettbewerb in jeder Stadt macht. Partizipation besteht genau darin, dass man in Nachbarschaften, in Stadtquartieren, ob die nun umgebaut oder neu gebaut werden, von vornherein die Verkehrsfrage zur allgemeinen Diskussion stellt. Wie wollen wir uns hier bewegen? Man muss dahin kommen, und das ist extrem schwer, dass die Leute die Organisation ihrer Mobilität, genau wie ihre Ernährung und der Raum, zu ihrer eigenen Aufgabe machen. Darin besteht die Partizipation! Dass das die meisten Leute nicht wollen, ist mir klar. Wir leben in einem Wohlfahrtsstaat, der das macht.

Aber wir leben auch in einem Wohlfahrtsstaat, der das Übermorgen nicht mehr macht. Wir kriegen dauernd erzählt, dass 2020 die Schuldenbremse ist. Dann ist dieser Wohlfahrtsstaat beendet, wir haben ihn sowieso längst überzogen. Es geht auch darum, sich gewissermaßen auf die Situation eines Endes öffentlicher, urbaner Dienstleistungen einzustellen. Und dann zu sagen: Gut, dann muss ich das ja vielleicht, ähnlich wie in der dritten Welt, selbst organisieren. Darauf müssen wir hinaus und darin besteht eigentlich der Kerngedanke der Partizipation.

zap: Das Problem, das wir auf Stadtteilebene oder auf kommunaler Ebene beobachten, ist die extrem niedrige Regelungskompetenz. Auf Stadtteilebene kann man vielleicht noch über Straßennamen diskutieren und ist dann schnell am Ende.

Leggewie: Das ist eine sehr verhängnisvolle Politikverflechtung. Dieses dauernde sagen: Das können wir nicht machen, wir haben kein Geld dafür, die rechtlichen Regelungen verbieten das. Der Punkt ist: Diese Sachen können auch geändert werden. Es gibt kein, es geht nicht mehr! Die

Bedenken, die kann ich ihnen alle runterleiern, dass das sowieso alles so bleiben muss, wie es ist und es ist eh am schönsten so und dass man gar nichts ändern kann, weder rechtlich, noch finanziell. Verstehen Sie, wir leben in einem der reichsten Länder der Welt und sagen dauernd, wir können nichts ändern. Das ist absurd.

Und es ist so, dass, das könnte vielleicht so eine Botschaft sein, dass, je länger ich über die Fragen nachdenke, immer wieder in diese Problematik komme: Ja aber die Leute haben ihre festen Mentalitäten, es gibt feste Infrastrukturen und daran lässt sich nichts ändern. Da ist auch was dran, weil der harte Faktor am Ende immer die kapitalistische Arbeitsorganisation ist. Und solange unser urbanes Leben von wenigen Immobiliengesellschaften mehr und mehr strukturiert ist, umso weniger werden wir fruchtbar über Alternativen nachdenken können, weil immer wieder gesagt wird: Das könnt ihr euch alles ausdenken, das wird aber alles ganz anders werden. In der Tat kommt man nach 30 oder 40 Jahren zu dieser verdammten Frage zurück, ob im Kapitalismus überhaupt solche Möglichkeiten gegeben sind? Speziell in post-fordistischen, in dem wir jetzt sind, wo im Grunde genommen mit Geld Geld verdient wird. Es geht gar nicht mehr darum irgendwas zu produzieren, Mehrwert zu produzieren. Es wird eigentlich nur Geld gemacht. Natürlich fallen dann Städte wie Bremen oder so hinten runter. Da ist sozusagen die Detroitisierung der Welt vorgezeichnet. Da müssen wir nicht dauernd überlegen, wie können wir es im Kapitalismus besser machen, sondern müssen wir ihn abschaffen.

zap: Müsste es dann in Ihrem Buch mit dem Herrn Welzer „Das Ende der Welt wie wir sie kannten“ nicht viel stärker um Wirtschaftsthemen gehen, um die Systemfrage?

Leggewie: Systemfrage klingt mir jetzt so 68er-artig. Systemfrage meinte ich eben. Aber natürlich ist dieses System nicht durch eine Revolution und ein Machtergreifen des Proletariats zu verändern, um da nicht missverstanden zu werden. Da gibt es ganz viele Möglichkeiten. Ich glaube, dass der Zeitfaktor, der mit dem Blitzeis eben angesprochen worden ist, dass der über eine sozialpolitische Reform erreichbar ist. Die Entkoppelung von Einkommen und Arbeitszeit, die wir de facto auf vielen Ebenen schon haben, da müssen wir ran. Das müsste konsequent in Richtung eines Grundeinkommens, eines Bürgergehalts vorantrieben werden.

Das Problem für diesen Kapitalismus ist, dass er uns zu intelligent gemacht hat. Als Wissensgesellschaft wissen wir so viel, und natürlich auch so viel über Alternativen. Und wir haben auch viel Zeit darüber nachzudenken, wie die Ideen, die großen Absichten der großen Player durchkreuzt werden können. Das ist auch die Hoffnung, die ich habe, das passiert dann wieder an der Basis.

Trotzdem bleibe ich dabei, dass der Mentalitätswechsel erfolgt ist, dass die institutionellen Auffangmöglichkeiten über kommunale Politik unterentwickelt sind. Die große, harte Schwelle ist aber die kapitalistische Arbeitsorganisation, die uns immer stärker zur Mobilität zwingt, die uns immer stärker auch ein bestimmtes Gehorsamsverhältnis aufzwingt. Also ich kann gar nicht über Alternativen nachdenken. Ich muss das so machen.

Eigentlich ist es nicht mehr so, dass die Bürokratie das Gehäuse der Hörigkeit ist. Eigentlich ist es diese Arbeitsform, die uns die Fantasie nimmt, uns etwas anderes auszudenken. In der Tat muss man da ran, die Systemfrage, in diesem Sinne, nicht als großen Kladderadatsch zu stellen, das ist

wichtig. Und das passiert auch von morgens bis abends. Der Legitimationsverlust des Kapitalismus ist nie so hoch gewesen wie seit den 40er Jahren.

zap: Da wäre die Zeitfrage ja immens wichtig, weil die Leute immer stärker, nicht nur durch Arbeitsverdichtung, sondern auch durch ständige Verfügbarkeit unter Beschlag genommen werden, auch durch die Kommerzialisierung des Freizeitverhaltens und all das.

Leggewie: Die Anordnung in der Stadt, wo wer wohnt und wer welche Mobilitätswänge auferlegt hat, schon das hat damit zu tun, wie Städte organisiert sind. Das heißt jemand, der ganz weit draußen in München wohnt, um dann in München zu arbeiten und abends wieder raus muss, der hat einfach de facto schon mal 2 Stunden weniger als jemand der sich das erlauben kann 3 Straßen weiter zu gehen und in seiner Luxuswohnung zu wohnen. Das ist eigentlich der große Punkt bei Gentrifizierung, dass damit die einen Zeit sparen und viel freie Zeit haben und die anderen eben immer stärker darauf angewiesen sind, mobil zu sein.

zap: Wenn wir tatsächlich durch den Kapitalismus so intelligent geworden sind. Und der Kapitalismus immer mehr in Frage gestellt wird, dann vermisse ich dazu eigentlich in den großen Leitmedien einen starken Diskurs. Das Alternativen dort vorgestellt und diskutiert werden, Möglichkeiten der Transformation, wäre das nicht eigentlich eine logische Konsequenz?

Leggewie: Was sind die Leitmedien? Also im Internet wird das sehr viel diskutiert, mal ist es völlig zerstreut. Aber im Internet können Sie 1.000 Ideen entwickeln. Das ist irgendwie noch das einzig Gute an dieser Erfindung. Im Feuilleton gib es das auch hin und wieder. Da wird sehr viel in dieser Richtung diskutiert. Wenn Sie die Süddeutsche aufschlagen, die ist voll von diesen Themen, sogar auch die FAZ, alle, taz. Da gibt es sehr viele Debatten. Was fehlt, ist eher die Selbstwirksamkeitsvorstellung von Leuten! Dass sie wissen: Da rede ja nicht nur ich drüber, da reden die anderen auch drüber. Wir denken immer, wir sind ganz wenige. Wir sind aber sehr viele, nur haben wir uns nicht irgendeiner Weise organisiert. Wir haben noch nicht mal das Gefühl, dass andere im Grunde genommen an demselben Strang ziehen. Und wenn mal was passiert wie bei Occupy, dann wird das in einer Weise jugendkulturell verschwafelt, was da an Widerstandspotenzial war. Da wird mir übel, wenn ich mir das angucke. Macht weiter! Das ist eigentlich der Punkt.

Bei Veranstaltungen haben mir die Leute immer wieder gesagt: Es geht nicht. Immer waren da so diese Klagemauern. Ich geh zu sowas nicht mehr hin, weil diese Versammlungen sind reine Ausrede-Veranstaltungen. Ich kann nichts machen. Ich bin zu faul. Entweder wir müssen noch warten bis der letzte Hartz IV- Empfänger so weit ist wie wir, oder die Afrikaner, oder die Chinesen.

Es gibt immer irgendeine Ausrede, warum wir nichts machen. Die meisten Versammlungen – ob das ein großer taz-Kongress ist oder irgendeine Bürgerinitiative in Schwachhausen – es ist immer so, dass am Ende irgendein Depp kommt und sagt: Das funktioniert sowieso nicht. Das haben wir alles schon vor 30 Jahren probiert, das geht alles nicht. Das ist der Punkt, schwaches Selbstwirksamkeitsgefühl. Aus der Psychologie weiß man, wie wichtig Selbstwirksamkeitsgefühle sind. Das geht beim kleinen Kind los, das in die Schule kommt und sich fragt: Was kann ich hier ausrichten? Bin ich hier allein oder habe ich auch noch andere? Und so ist es eben auch bei sozialen Bewegungen. Wir bewundern immer die Leute, die im Gezi-Park sind. Dann macht doch

Gezi-Park. Da wird dann gesagt: Ja, die haben das hingekriegt... Und jetzt geht der Gezi-Park geht den Bach runter... das kriegen wir jetzt auch noch hin, dass wir das kaputt reden. Diese Bedenken-Trägerei nervt mich kolossal.

Es geht hier eigentlich darum die Dialektik der kapitalistischen Entwicklung deutlich zu machen, die uns einerseits immer stärker in bestimmte Zwänge, Beispiel Mobilität, reinbringt, auf der anderen Seite uns aber auch sehr viele Optionen bereithält für alternative Entwicklungen. Das bedeutet: Es besteht in dieser Wissensgesellschaft eben auch die Möglichkeit zu sagen, es geht auch anders. Der Verlust-Aversion etwas entgegenzusetzen, aus der Pfadabhängigkeit rauszukommen, das bietet uns diese Welt auch. Jetzt zu resignieren und zu sagen, dass ist das globale Schweinesystem, das ist nicht mein Ding!

zap: Vielen Dank für das Gespräch!

Die Autorin/Der Autor

Claus Leggewie ist Leiter des Kulturwissenschaftlichen Instituts in Essen und Professor für Politikwissenschaft an der Universität Gießen. Er ist außerdem Mitherausgeber der *Blätter für deutsche und internationale Politik*. Als Mitglied des *Wissenschaftlichen Beirates Globale Umweltveränderungen der Bundesregierung* war er maßgeblich an dessen letzten Hauptgutachten beteiligt, in dem eine grundlegende gesellschaftliche Neuausrichtung zur Bewältigung des Klimawandels gefordert wird. Einer breiteren Öffentlichkeit bekannt wurde er mit dem 2009 vorgelegten, populärwissenschaftlichen Buch *Das Ende der Welt, wie wir sie kannten: Klima, Zukunft und die Chancen der Demokratie* (gemeinsam mit Harald Welzer).

