

MOBILITÄT

OKT 2008

Was wird nicht alles vom heutigen Menschen verlangt, damit er sich möglichst reibungslos in die Funktionsweise der Wirtschaft einfügt. Anpassungsfähig, flexibel soll er sein, seine familiären und sonstigen sozialen Verpflichtungen hintansetzen usw. Das Verlangen nach Mobilität erscheint dabei vergleichsweise harmlos. Dabei bedeutet erhöhte Mobilität eine grundsätzliche Veränderung der Gesellschaft mit Problemen, die wir noch gar nicht überschauen können oder die nicht in einfacher Weise messbar sind, wie der Verlust von „Heimat“ und allem, was mit diesem Begriff in Verbindung zu bringen ist, so, wenn etwa ein Kind aus seiner sozialen Umgebung gerissen wird. Ist das lediglich ein Kollateralschaden?

Wir müssen uns um die Folgen der Mobilität Gedanken machen, um eine Mobilität, die mehr ist als die Summe der Einzelnbußen einzelner Menschen. Auch hier erweist sich – wie nahezu überall –, dass es bestimmte Grenzen gibt, bei deren Überschreiten ein Prozess zum „Umkippen“ führt, d.h. dass die Veränderungen nicht mehr dem Gesamtzustand vor Erreichen der Grenzsituation entsprechen. Man könnte deshalb mit Recht von einem Zustandswechsel sprechen.

Wenn auch nicht alle Folgen der von der Wirtschaft geforderten Mobilität absehbar sind, so kann doch gefolgert werden, was aufgrund eines Zustandswechsels zu befürchten sein muss.

Nun kann man einwenden, dass es nomadische Gesellschaften immer schon gegeben habe und manche bis heute funktionieren. Der Unterschied einer angestrebten heutigen nomadischen Gesellschaft zu den bestehenden liegt aber darin, dass die „alten“ Gesellschaften wesentlich

durch Bedingungen der Natur bestimmt sind, die „neuen“ dagegen durch Zwänge der Wirtschaft. Ein weiterer bedeutungsvoller Unterschied besteht darin, dass sich die „neuen“ nomadischen Gesellschaften aus einer vorwiegend statischen Gesellschaft erst „entwickeln“ müssen und eben nicht von vornherein als solche gewachsen sind. Ganz abgesehen von den gewaltigen Völkerverschiebungen in der Welt, die auf kriegerische und kriegsähnliche Ereignisse zurückgeführt werden können und für die auch in hohem Maße wirtschaftliche Bedingungen maßgebend sind, hat die „Menschenverschiebung“ durch die eingeforderte Mobilität, wenn man sie denn aus allen Einzelfällen aufaddiert, schon gewaltige Ausmaße angenommen. Richard Sennett hat ermittelt, dass der Durchschnittsamerikaner mit „gehobenem“ Beruf im Mittel zwölfmal in seinem Arbeitsleben den Arbeitsplatz wechselt. Wie viel mehr ist dies bei weniger qualifizierten Beschäftigten der Fall. Die neuen Arbeitsformen, zu denen beispielsweise die Zeitarbeit und die Scheinselbständigkeit gehören, erhöhen noch den wirklichen Anteil der Mobilität, auch wenn diese statistisch schwer feststellbar ist.

Soziologen wie Hartmut Rosa von der Universität Jena stellen deshalb die Frage, ob eine vollständig mobile Gesellschaft überhaupt möglich ist, und mutmaßen, dass eine gewisse (begrenzte) Mobilität nur auf dem Hintergrund einer statischen Gesellschaft eingerichtet werden kann. Die „totale Mobilmachung“, welche heute eingefordert wird, führe demnach zu einem selbstzerstörerischen Prozess der Gesellschaft.

Freilich wird es uns schwer, die Grenzen abzuschätzen, bei deren Über-

schreiten ein solcher Prozess zu befürchten ist. Jedenfalls dürfte aber unumstritten sein, dass schrankenlose Mobilität nicht demokratiekompatibel ist. Denn Demokratie setzt auf raumzeitliche Stabilität, um zu Entscheidungsfindungen zu kommen, die notwendigen Organisationsformen auszubilden, die politische Stellvertretung festzuschreiben. Schon zur vorigen Jahrhundertwende hat Dewey diese Zusammenhänge erkannt und einer Gesellschaft, die auf Mobilität aufgebaut wäre, eine Absage erteilt.

Deshalb ist es für uns heute unumgänglich, vor Überschreiten der Grenze sehr sorgsam das Maß von Mobilität im Auge zu behalten, welches Menschen von der Wirtschaft abverlangt wird. Von der Wirtschaft selbst wäre in deren eigenen Interesse zu verlangen, dass sie einmal die Folgen gesteigerter Mobilität für ihren eigenen Bereich untersucht, denn auch die dürften nicht ausnahmslos positiv zu bewerten sein, denkt man beispielsweise an bestimmte Investitionsgüter und Konsumbereiche. Weiterhin dürften auch Bedingungen, welche die Wirtschaft ebenso betreffen wie den mobilen Einzelnen, nicht unberücksichtigt bleiben, wie etwa die Energiefrage.

Das Resultat: Wollen wir eine funktionierende demokratische Gesellschaft behalten, so müssen wir der uferlosen Mobilität entgegenwirken. Es stellt sich auf Verlangen der Wirtschaft nach Mobilität für den Einzelnen die Frage, ob „das bessere Angebot“ am anderen Ort die zu erwartenden Nachteile aufwiegen kann:

: ANDERS SEIN + BESSER WERDEN

QUERLIEGENDE TEXTE GELTEN NUR ZUSAMMEN MIT QUERBLATT 1 • EINE 1-MANN-AKTION FÜR KRITISCHE GEISTER, FÜR LEMMINGE UNGEGEIGNET
BEZUG: OT HOFFMANN IM BAUMHAUS, SCHLEIERMACHERSTRASSE 8, 64283 DARMSTADT, TEL: 06151 25980, FAX : 21622, OTHOFFMANN@GMX.DE, WWW.OTHOFFMANN.DE