Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie = Swiss journal of sociology

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Soziologie

Band: 18 (1992)

Heft: 3

Artikel: Formen umweltbezogenen Handelns, fordistischer Wirtschaftsstil und kommunikative Rationalität : nur eine Ideenskizze

Autor: Zierhofer, Wolfgang

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-814537

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 25.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Schweiz.Z.Soziol./Rev.suisse sociol., 3 (1992) 725–735

FORMEN UMWELTBEZOGENEN HANDELNS, FORDISTISCHER WIRTSCHAFTSSTIL UND KOMMUNIKATIVE RATIONALITÄT

Nur eine Ideenskizze*

Wolfgang Zierhofer
Geographisches Institut, ETH Zürich

1. Denken und Fahren: Fordismus und Umweltprobleme

Für die Referate im Rahmen des Forschungskommitees Arbeit, Technik und Umwelt wurde der fordistische Wirtschaftsstil bzw. seine Bedeutung für die Schweiz als Orientierungspunkt angeboten.[1] Diesen Vorschlag möchte ich aufgreifen und versuchen, Brücken zu schlagen zum Thema des umweltbezogenen Handelns, mit dem ich mich zusammen mit Dagmar Reichert im Rahmen eines Forschungsprojektes am Geographischen Institut der ETH Zürich seit Frühling 1989 befasse.[2] Das Projekt widmet sich der Wahrnehmung und Verarbeitung von Umweltproblemen in der deutschen und in der italienischen Schweiz. Es umfasst drei Teile: erstens Interviews mit Personen aus der Region Zürich und aus dem Tessin, zweitens eine schriftliche Befragung in den

---

* Manuskript zu einem Referat am Kongress „Soziologie der Schweiz, Soziologie in der Schweiz" der Schweizerischen Gesellschaft für Soziologie vom 3.10. bis 5.10. 1991 in Neuchâtel.

1 Der Text lautet: „Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurde die betriebliche Arbeitsorganisation massgeblich charakterisiert durch die fordistische Trennung von Konzeption und Ausführung und damit durch eine technokratische Sonderstellung von Expertenwissen. Gegen Ende dieses Jahrhunderts wird der Fordismus in Frage gestellt: Einerseits hat er sich als schwerfällig erwiesen im Umgang mit den ökonomischen Risiken von unberechenbaren Marktentwicklungen; andererseits hat er sich als kaum mehr legitimierbar erwiesen im Umgang mit den ökologischen Risiken heutiger Grosstechniken. Die Schweiz stellt in diesem Problemfeld einen bemerkenswert interessanten Fall dar. Erstens wurde die Trennung von Konzeption und Ausführung in der Arbeitswelt seit je her durch die grosse Bedeutung der beruflichen Bildung gemildert. Zweitens sehen einzelne Unternehmer im Umweltbereich die entscheidenden Herausforderungen und Innovationschancen. Wird die Schweiz ein Laboratorium des Oeko-Kapitalismus? Die Session wird diese Fragen von verschiedenen Seiten beleuchten" (Informationsbroschüre zum IX. Kongress der Schweizerischen Gesellschaft für Soziologie vom 3., 4. und 5.10. 1991 in Neuchâtel, S. 25).

2 Vgl. Dagmar Reichert und Wolfgang Zierhofer, Umwelt zur Sprache bringen, 1993 (Verlag steht noch nicht fest).

Kantonen Tessin und Uri und schliesslich zwei Fallstudien über Projekte, die umweltverantwortliches Handeln fördern wollen. Das thematische Schwergewicht fällt auf die Probleme mit Luftverschmutzung, Verkehr und Waldschäden.

In den Interviews kam dann auch öfter das Auto zur Sprache, sei es als „Dreckschleuder" oder als „Sündenbock" des Umweltschutzes. Nicht nur aufgrund dieser Interviews, sondern auch aufgrund alltäglicher Diskussionen und politischer Auseinandersetzungen des letzten Jahrzehnts scheint mir *das Automobil der ökosensibelste Punkt unserer Gesellschaft zu sein*! Das Auto bietet sich damit geradezu als Schnittstelle von „Fordismus" und „Umweltproblematik" an. Dieser Zugang ist zwar anschaulich, lässt aber befürchten, an der Oberfläche und am Exemplarischen zu verbleiben.

Eine etwas verborgenere, aber meiner Meinung nach wesentlich tragfähigere Schnittstelle zwischen „Fordismus" und „Umweltproblemen" ergibt sich aus der Perspektive, mit der wir in unserem Forschungsprojekt an die Umweltproblematik herantreten. Wir versuchen das Entstehen von Umweltproblemen und die Umweltschutzanstrengungen als Rationalisierungsprozesse zu verstehen. Unser Rationalisierungsbegriff umfasst folglich wesentlich mehr und auch anderes als nur wirtschaftliche Effizienzsteigerung.

Ich möchte im folgenden die beiden thematischen Fäden – also „Automobil" und „Rationalisierungsprozesse" – weiterverfolgen. Zunächst skizziere ich, wie sich Rationalisierungsprozesse und Umweltproblematik verbinden lassen. Zudem versuche ich gedankliche Brücken zum fordistischen Wirtschaftstil zu schlagen. Dann stelle ich exemplarisch einige Ergebnisse unserer schriftlichen Befragung vor, die den Individualverkehr betreffen. Und zuletzt diskutiere ich eine der beiden Fallstudien, in der es um genossenschaftlichen Besitz und Gebrauch von Autos geht.

2. Wo das bessere Argument auf der Strecke bleibt: Zwischen Wort und Tat

Den Anstoss zu unserem Rationalisierungskonzept und seine Grundzüge verdanken wir der Theorie des kommunikativen Handelns von Jürgen Habermas[3]. Genauer gesagt, sind es seine Begriffe der „Lebenswelt" als Konglomerat selbstverständlichen Wissens, und der „Rationalisierung" als Infragestellen dieses Wissens, die wir als Kerngedanken aufgegriffen haben. Darüber hinaus

3 Vgl. Jürgen Habermas: Theorie des kommunikativen Handelns, 2 Bände, Frankfurt a. M. 1981 (Suhrkamp), Band 1, S. 25–71 und S. 114–151.

versuchen wir in Rationalisierungsprozessen verschiedene *analytische Phasen* zu unterscheiden, die manchmal, aber nicht notwendigerweise auch Phasen eines geschichtlichen Prozesses darstellen.

In einer ersten Phase werden bisherige Handlungsweisen bzw. das sie begründende Wissen in Frage gestellt. In der zweiten Phase findet eine Auseinandersetzung um die Richtigkeit der Handlungsweisen statt und in der dritten Phase wird das Handeln neu gestaltet und versinkt mit der Zeit wieder in Routine und Fraglosigkeit. In jeder dieser drei Phasen kann sich das Handeln an verschiedenen Formen von Rationalität orientieren. Von Habermas übernehmen wir wieder die Unterscheidung von instrumenteller und kommunikativer Rationalität.

Die *instrumentelle Rationalität* fällt praktisch mit dem Begriff der Zweckrationalität von Weber zusammen. Für moderne Gesellschaften ist insbesondere von Bedeutung, dass sich Systeme von Handlungsweisen ausgebildet haben, die weitgehend nach der instrumentellen Rationalität organisiert sind. Allen voran nennt Habermas Wirtschaft, Verwaltung und Wissenschaft. *Kommunikative Rationalität* bezeichnet dagegen eine Orientierung, die insbesondere die Richtigkeit von Zielsetzungen nicht als gegeben annimmt, sondern erst eine Einigung in Prozessen rationaler Auseinandersetzung – in sogenannten Diskursen – anstrebt. Die kommunikative Rationalität unterstellt den Menschen eine Vernunftbegabung und vertraut dieser beider Lösung allfälliger Konflikte.

Der Begriff der kommunikativen Rationalität lässt sich sowohl als analytischer wie auch als normativer verstehen. Analytisch lässt sich fragen, wie weit Sozialstrukturen oder soziale Prozesse der kommunikativen Rationalität Raum lassen bzw. ihr folgen. Der normative Begriff der kommunikativen Rationalität wurde von Apel und Habermas zu einem ethischen Programm weiterentwickelt.[4] Die *Diskursethik* besagt im wesentlichen, dass allen vernunftbegabten Wesen das Recht zukommt, ihre Ansprüche vorzubringen und dass im Falle konfligierender Ansprüche nur nach Massgabe des besseren Argumentes und im allseitigen Einverständnis zu entscheiden sei.[5] Man erkennt sofort, dass es sich dabei um recht plausible Ideale handelt, die aber in der Praxis nur an-

4 Vgl. Walter Reese-Schäfer: Karl-Otto Apel zur Einführung, Hamburg 1990 (Junius), S. 69–88.

5 Die Diskursethik ist nicht zuletzt auch als Versuch gedacht, zugunsten einer weiteren Emanzipation des Menschen in einer bisher vorrangig instrumentell entwickelten Moderne eine Fortschrittsutopie bereitzustellen. Der Prozess der Aufklärung – und damit die Moderne – wird als unvollendet begriffen.

genähert erreicht werden können.[6] Mit dieser Rationalitätskonzeption lassen sich gesellschaftliche Konflikte[7] nun nicht nur beschreiben und analysieren, sondern auch an einem Ideal von Konfliktlösungsprozessen messen und (konstruktiv) kritisieren.

In diesem Sinn lässt sich auch die Entwicklung eines fordistischen Wirtschaftsstils bzw. seine Überwindung als eine Kette oder eine Verknüpfung von Rationalisierungsprozessen begreifen. Henry Ford schien sich zwar selbst als Wohltäter zu betrachten[8], doch kommen seine Ideen und insbesondere die sozioökonomischen Entwicklungen, die mit ihnen in Verbindung gebracht werden, eher dem Ideal der instrumentellen Rationalität nahe als dem der kommunikativen Rationalität. Das wird schon offensichtlich im fordistischen Grundgedanken, wonach Menschen in erster Linie steuerbare Grössen eines systematischen Zusammenhangs von Produktion und Konsum sind, und nicht etwa Subjekte mit eigenen legitimen Ansprüchen. Eine strikte Trennung von Konzept und Ausführung muss letztlich zu bevormundenden Strukturen führen. Experten entscheiden dann über die Köpfe und die Ansprüche von Betroffenen hinweg: eine Konstellation, auf die wir auch in der Umweltproblematik immer wieder stossen. Instrumentelle Rationalität zeigt sich auch dort, wo Neugestaltungen von Arbeitsabläufen oder Betriebsstrukturen nur der Effizienzsteigerung verpflichtet sind. Mit der Spezialisierung der Arbeitsschritte und mit Geld als abstraktem Sinnstifter gehen authentische Erfahrungen verloren. Unter diesen Umständen fällt es schwer, sich die Effekte des eigenen Handelns auf die biophysische oder die soziale Umwelt bewusst zu machen und dafür Verantwortung zu übernehmen. Noch etliche weitere Homologien zur instrumentellen Rationalität liessen sich auflisten. Mit Blick auf die Umweltproblematik scheint zumindest noch ein weiterer Pfeiler des fordistischen Wirtschaftsstils erwäh-

6 Die Diskursethik steht im wesentlichen vor zwei Problemen. Einerseits scheint sie in sich selbst schon ihre Begründbarkeit im philosophischen Sinne auszuschliessen – sie muss sich stets gefallen lassen, in Frage gestellt zu werden. Hier scheint nur die Denkfigur der Aporie (Unausweichlichkeit) weiterzuhelfen: wer sie kritisiert, argumentiert und appelliert damit schon an die Rationalität. Sie lässt sich also nur ignorieren, und darüber braucht man keine Worte zu verlieren. Andererseits steht sie vor dem praktischen Problem, dass nicht alle Wesen oder Dinge, denen man gemeinhin Ansprüche zugesteht, an einem konkreten Diskurs teilnehmen können. Jemand muss für sie sprechen; die Diskursethik bedarf zu ihrer Umsetzung in die Praxis noch einer (diskursethisch begründeten) Verantwortungsethik. Wie weit auf dieser Basis auch stummen Kreaturen oder sogar der Umwelt Werte und Rechte zugestanden werden können, scheint noch ungeklärt zu sein.

7 Freilich lassen sich auch Entscheidungskonflikte eines einsamen Individuums in dieser Begrifflichkeit analysieren, nur der Begriff der kommunikativen Rationalität macht für Robinson Crusoe keinen rechten Sinn.

8 Vgl. Denis de Rougemont: Die Zukunft ist unsere Sache, Stuttgart 1980 (Klett-Cotta), S. 159–179.

nenswert: die Massenproduktion. Sie führt zwar nicht notwendigerweise, aber doch tendenziell zu Konsumismus, Abfallbergen und Ressourcenverschwendung.[9]

Auf der Ebene des Individuums andererseits trifft man immer wieder auf das Phänomen, dass der Umwelt oder der Natur weitergehende Rechte zugesprochen werden als man ihr de facto zubilligt. Diese Diskrepanz zwischen Wort und Tat zeigt sich beispielsweise besonders deutlich in der Frage des Umsteigens vom motorisierten Privatfahrzeug auf das Fahrrad oder auf öffentliche Verkehrsmittel. Fast alle sprechen sich dafür aus, aber nur wenige handeln danach. Sind das Anzeichen moralischer Überforderung? Wir scheinen in unserer Arbeits-, Konsum- und Freizeitwelt nicht mehr begründet leben zu können. Viele unserer Gewohnheiten sind uns fragwürdig geworden, doch können wir uns kaum von ihnen lösen. Hängen wir wirklich wie eine Marionette am Lohnfaden zwischen Produktion und Konsum? Denken wir uns und unser Handeln nur als Teil einer Maschine, nur als partielle Ausführung eines Konzeptes?[10] Auf diese Fragen kann ich keine Antwort geben und möchte sie einfach als Gedankenbrücken zwischen Fordismus und Umweltproblemen im Raum stehen lassen.

3. Automobil und Lebensweise: Wie Armierungen im Beton

In Tabelle 1 und Abbildung 1 sind einige Ergebnisse unserer schriftlichen Befragung dargestellt. Den Fragebogen haben wir an vier Stichproben in den Kantonen Tessin und Uri ausgesandt. Jeweils zwei Stichproben lassen sich sinnvollerweise vergleichen. Ein Vergleich von „Tessin allgemein" mit „EntscheidungsträgerInnen" nimmt Macht und Einfluss zum Kriterium. „Gotthard Nord" und „Gotthard Süd" erlauben hingegen den Vergleich über eine Sprach- und Kulturgrenze hinweg.

Ähnliche Unterschiede in der Bewertung der Umweltproblematik, wie in Tabelle 1 bzw. Abbildung 1 anhand der Luftverschmutzung dargestellt, zeigen sich auch an einer Reihe anderer Umweltprobleme, wie z.B. Treibhauseffekt oder Gewässerverschmutzung. Die EntscheidungsträgerInnen beurteilen die

9 Vgl. Willy Bierter: Wirtschaftsstile. Reihe: Werkstattberichte. Basel 1988 (Syntropie, Stiftung für Zukunftsgestaltung), S. 13 f. Habermas spricht auch von Pathologien der Moderne. Um die Metapher „Automobil" für den fordistischen Wirtschaftstil weiterzuspinnen, liesse sich sagen, dass man mit diesem Massenprodukt früher oder später in den „Stau" fährt!

10 Vgl. zum „fordistischen Sozialcharakter" auch Rudolf M. Lüscher: Henry und die Krümelmonster. Tübingen 1988 (?) (konkursbuch Verlag Claudia Gehrke).

Tabelle 1
Ergebnisse der Befragung über umweltbezogene Einstellungen und Handlungsweisen, November 1990
(Ausgewählte Antwortmöglichkeiten zu den einzelnen Fragen)

1) Wie denken Sie über die folgenden Umweltveränderungen?
– Luftverschmutzung:

	sehr grosses Problem (%)	grosses Problem (%)	kleines Problem (%)	kein Problem (%)	Total N (%)
Gotthard Nord	70.70	25.81	3.40	0.09	201 (100)
Gotthard Süd	48.87	43.96	6.97	0.30	181 (100)
Entscheidungs-trägerInnen	35.46	53.48	11.06	0.00	342 (100)
Tessin allgemein	59.83	34.28	5.39	0.50	457 (100)

2) Es folgt eine Liste mit Vorschlägen zur Luftreinhaltung. Was halten Sie von diesen Massnahmen?
– Geschwindigkeitsreduktion: 100 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstrassen.

	sehr dringlich (%)	weniger dringlich (%)	ich bin dagegen (%)	Total N (%)
Gotthard Nord	36.98	29.03	33.99	202 (100)
Gotthard Süd	13.16	41.57	45.28	182 (100)
EntscheidungsträgerInnen	18.70	35.47	45.84	337 (100)
Tessin allgemein	17.34	36.27	46.39	455 (100)

– Bezinpreis erhöhen.

	sehr dringlich (%)	weniger dringlich (%)	ich bin dagegen (%)	Total N (%)
Gotthard Nord	30.71	25.60	43.69	200 (100)
Gotthard Süd	13.07	29.35	57.59	183 (100)
EntscheidungsträgerInnen	17.69	31.26	51.05	337 (100)
Tessin allgemein	12.58	26.94	60.48	445 (100)

3) Welche Beschreibungen treffen eher auf Ihr Verhalten zu?
– Ich benutze wo möglich die öffentlichen Verkehrsmittel.

	ja (%)	nein (%)	Total N (%)
Gotthard Nord	74.54	25.46	200 (100)
Gotthard Süd	51.69	48.31	182 (100)
EntscheidungsträgerInnen	40.98	59.02	333 (100)
Tessin allgemein	50.23	49.77	448 (100)

(Fortsetzung Tabelle 1)

4) Haben Sie öfters Probleme, sich der Umwelt gegenüber so zu verhalten, wie Sie es für richtig erachten?

– Beim Gebrauch öffentlicher Verkehrsmittel:

	meist keine Probleme (%)	mir fehlt der Wille (%)	schwierige Umstände (%)	Total (%)
Gotthard Nord	63.52	14.57	21.91	204 (100)
Gotthard Süd	45.88	17.82	36.60	184 (100)
EntscheidungsträgerInnen	32.14	16.20	51.66	344 (100)
Tessin allgemein	42.79	18.19	39.01	459 (100)

Anmerkungen:
Alle Angaben sind nach dem relativen Umfang der Teilstichproben in der Grundgesamtheit gewichtet. Mit der Gewichtung werden Signifikantstests unsinnig.

Tessin allgemein: Systematische Ziehung von Erwachsenen (= 15 Jahre und älter); drei Teilstichproben, Gemeinden klassiert nach Stickoxidbelastung im Zentrum (Indikator für Luftverschmutzung / Verkehrsbelastung); durch Gewichtung repräsentativ für den Kanton.

EntscheidungsträgerInnen: Erwachsene aus höheren Etagen von Wirtschaft, Medien, Verwaltung und Politik des Kantons Tessin; teils systematische Ziehung, teils Vollerhebung.

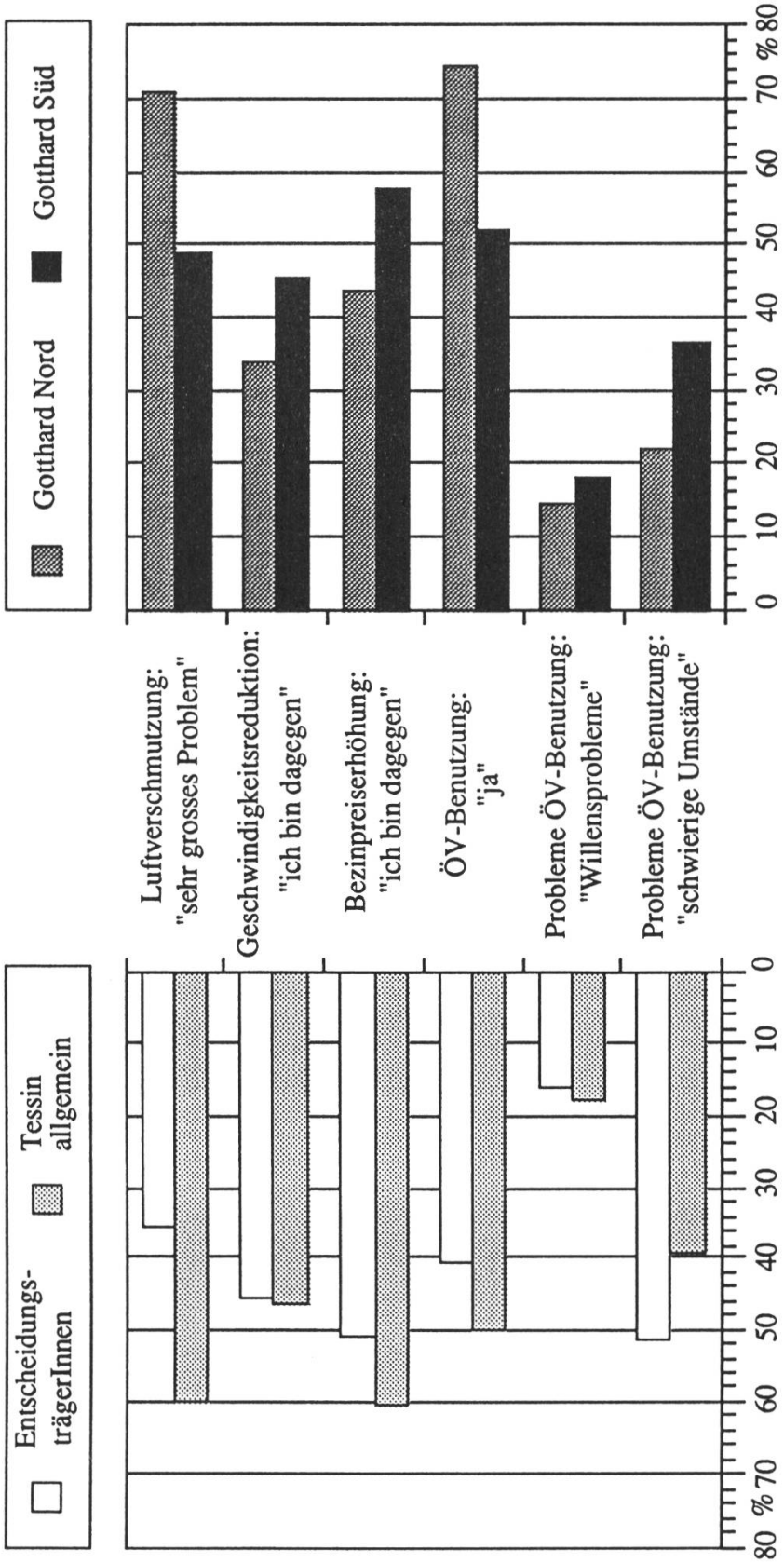
Gotthard Süd und *Gotthard Nord*: Systematische Ziehung von Erwachsenen in Airolo und Biasca bzw. Altdorf und Göschenen; repräsentativ für diese Gemeinden.

Umweltproblematik etwas gelassener als die sonstige Tessiner Bevölkerung. Im Urner Reusstal („Gotthard Nord") ist man wesentlich beunruhigter als in der Leventina („Gotthard Süd").

In allen Stichproben wird die Luftverschmutzung als das gravierendste Problem eingestuft. Obwohl die Luftverschmutzung in beiden Kantonen vor allem durch den motorisierten Verkehr verursacht wird, werden Tempolimiten und Benzinpreiserhöhungen vergleichsweise ablehnend beurteilt. Vorschläge, die nicht den Individualverkehr, sondern die Industrie oder den öffentlichen Verkehr betreffen, erfahren keine oder nur geringe Ablehnung. Bemerkenswert ist hier vor allem die Umkehrung des Verhältnisses zwischen „EntscheidungsträgerInnen" und „Tessin allgemein": Unter den EntscheidungsträgerInnen finden sich vergleichsweise mehr Personen, die die Luftverschmutzung nicht als grosses Problem ansehen, sich aber für Luftreinhaltemassnahmen zu Lasten des motorisierten Verkehrs aussprechen.

Abbildung 1

Umweltbezogene Einstellungen und Handlungsweisen im Vergleich nach sozialer Position und kultureller Zugehörigkeit



Anmerkungen:
Die Resultate sind gewichtet, vgl. Anmerkungen zur Tabelle 1. Für die genaue Fragestellung vgl. Tabelle 1.
ÖV: öffentlicher Verkehr

Die letzten zwei Variablen beziehen sich auf die konkrete Verkehrsteilnahme. Im Vergleich mit anderen Handlungsbereichen, wie Konsum umweltbelastender Produkte, Recycling, politisches Engagement etc. gelingt es den Befragten viel seltener so zu handeln, wie sie es eigentlich für richtig erachten. Insbesondere die EntscheidungsträgerInnen geben häufiger an, damit Probleme zu haben und sie führen das zudem häufiger auf äussere Umstände zurück. Eine systematische Benachteiligung der Crème der Gesellschaft ist sehr unplausibel. Gründe für diesen Befund könnten einerseits in höheren beruflichen Mobilitätsansprüchen zu suchen sein, oder andererseits in privilegierteren Wohnlagen, an peripheren sonnigen Hanglagen, über dem Lärm und dem Dunst.

Die Ergebnisse bekräftigen die These vom Automobil als ökosensiblen Punkt unserer Gesellschaft und sie weisen auf kulturelle Unterschiede hin, wird doch praktisch dieselbe Verkehrssituation nördlich und südlich des Gotthards recht verschieden beurteilt. Interessant scheint mir vor allem, dass sich kompetenzspezifische Unterschiede in Einstellung und Handeln abzeichnen, die nicht auf den einfachen Nenner von „mehr Kompetenz gleich mehr Umweltschutz" gebracht werden können. Die Ergebnisse verweisen auf einen differenzierten Umgang mit der Umweltproblematik und auf die diesbezügliche Bedeutung von Lebensumständen und Infrastruktur.

Das Automobil und andere Produkte der Schlüsseltechnologien des fordistischen Wirtschaftsstils durchziehen unsere Lebensweise wie Armierungen den Beton. Das ganze Gebäude scheint bröckeln zu wollen, wenn auf sie verzichtet werden soll. Das Arbeiten und Konsumieren im dominierenden Wirtschaftsstil hinterlässt auch seine kulturellen und psychischen Spuren. Vielleicht sind sogar einige der Schwierigkeiten im Umweltbereich, Wort und Tat in Einklang zu bringen, fordistischen Strukturen geschuldet? Dabei scheint weniger die Frage, ob eher auf der institutionellen Ebene oder auf der Ebene individueller Einstellungen mit dem Strukturwandel begonnen werden soll, erfolgversprechend, sondern vielmehr die Frage, welche Alternativen derzeit überhaupt erkennbar sind. Wie könnte man gleichsam ohne diese „Armierungen" bauen? Das führt mich zur Fallstudie unseres Forschungsprojektes.

4. Gemeinsam nutzen: Ansatz zu Alternativen?

Vor einigen Jahren hat in Zürich eine Gruppe von 16 Leuten den Versuch begonnen, das Auto und andere Gebrauchsgüter umweltgerechter zu verwenden, ohne gänzlich auf sie verzichten zu wollen. Sie haben 1987 die ShareCom

(Share Community) gegründet, eine Genossenschaft, der inzwischen mehrere hundert Mitglieder in verschiedenen Orten der Schweiz angehören.

Nachdem man durch den Erwerb eines Anteils Mitglied gewachsen ist, wird der Gebrauch eines Gegenstandes proportional zur Benutzung abgerechnet, also nach Zeitdauer oder im Falle des Autos, nach gefahrenen Kilometern. Weil im Kilometerpreis alle Kosten enthalten sind, wird ein direkter Preisvergleich mit öffentlichen Transportmitteln möglich. In Zukunft sollen neben Autos und Videokameras auch Surfbretter, Segelboote, Rasenmäher, Generalabonnemente der Bahn und ähnliche Gegenstände benutzt werden können.

Die Reduktion des Gebrauchs von Gegenständen fällt mit der ShareCom leichter, weil durch die kollektive Nutzung der Güter die individuellen Fixkosten sinken. Auf zwei Arten kommen die ökologischen Vorteile der ShareCom zustande: durch die persönliche Einschränkung des Konsums und durch die effizientere Verwendung von Ressourcen. Durch das Teilen werden aber auch begehrte Güter, wie beispielsweise Segelboote, für viele Personen überhaupt erst verfügbar! Insofern bleibt die ShareCom offen gegenüber einer konsumfreundlichen Auffassung von Lebensqualität. In der Verbindung von Effizienzsteigerung und Konsumausweitung besteht durchaus noch eine Parallele zum traditionellen Muster gesellschaftlichen Fortschritts.

Die effizientere Ressourcennutzung allein liegt als Innovation nur auf der Ebene der instrumentellen Rationalität. So gesehen bestünde kaum ein Unterschied zu einem Auto- oder Bootsverleih. Die ShareCom als institutionelle Innovation ist jedoch eine kommunikative Leistung und richtet sich auch nach umweltbezogenen Werten! Im Entstehungsprozess „von unten", in der Kleingruppen-Struktur und im verantwortungsvolleren Gebrauch der Gegenstände zeigen sich Ansätze kommunikativer Rationalität. Der Erfolg der ShareCom lässt zudem auf ein grosses Potential an umweltorientierter Handlungsbereitschaft schliessen.

Es stellt sich nun die Frage, inwiefern dem gemeinschaftlichen Benutzen von Gebrauchsgütern Modellcharakter für eine umweltfreundliche Gesellschaft zukommen könnte. Der Spielraum zur Verwirklichung von Werten innerhalb von systemischen Strukturen erschöpft sich heute oft in den gleichermassen unbefriedigenden Alternativen „mitzumachen oder auszusteigen". Neben ordnungspolitischen Veränderungen haben vielfach genossenschaftliche Modelle bewusst Moral, Reflexion und Verantwortung in wirtschaftliches Handeln eingebracht. Aus ökologischer Perpektive sind dies in der Schweiz beispielsweise Genossenschaften für den biologischen Anbau, genossenschaftlich geführte Läden für umweltfreundliche Produkte oder auch das Ökozentrum Langenbruck, eine ökologisch orientierte Arbeits- Wohn- und Forschungsge-

meinschaft. Die Autonomie von Kollektiven sowie Selbst- und Mitbestimmungsmöglichkeiten scheinen für die Verwirklichung ökologischer Werte innerhalb von sozialen Systemen vorteilhaft zu sein. Würden aber Rationalisierungsprozesse nur der instrumentellen Rationalität folgen, wenn also der Fortschritt nur in einer effizienteren Ressourcennutzung bestehen sollte, ohne vom vorwiegend materialistischen Wohlstandsbegriff abzurücken, dann wäre für die Umwelt höchstens etwas Zeit gewonnen.

Die ShareCom ist ein Beispiel für ein vorsichtiges Ausbrechen aus der Massenkonsumgesellschaft. Der Konsum ist nicht länger individualistisch organisiert und folgt nicht mehr im selben Mass einer Prestige- und Konkurrenzlogik. Voraussetzung für diesen Prozess ist jedoch ein partielles Abrücken vom rein materialistischen Wohlstandsbegriff zugunsten anderer Werte wie z. B. zugunsten einer Verantwortung gegenüber der biophysischen und sozialen Umwelt.

Abschliessend möchte ich meine Überlegungen in Form einer Hypothese zusammenfassen: Strukturen, die vermehrt Züge kommunikativer Rationalität aufweisen, eröffnen umweltverantwortlichem Handeln[11] eher Chancen als Strukturen, die vorwiegend der instrumentellen Rationalität folgen – wie z. B. der fordistische Wirtschaftsstil.

Adresse des Autors:
Wolfgang Zierhofer
Geographisches Institut
Winterthurerstrasse 190, CH–8057 Zürich

11 ... und nicht nur umweltverantwortlichem Handeln, sondern generell einer verstärkten moralischen oder ethischen Orientierung. Vgl. Peter Ulrich: Transformation der ökonomischen Vernunft. Bern 1987 (Haupt).