

Tischgespräch 2

„Ökonomien des Teilens - Potenziale für Zusammenarbeit und Konflikte zwischen Zivilgesellschaft, politischer Gesellschaft und Verwaltung“

Zusammenfassung: Julia Gabler, Sozialwissenschaftlerin und z.Z. Stipendiatin am DFG-Kolleg Postwachstumsgesellschaften der Friedrich-Schiller-Universität Jena

Car-sharing, co-working-spaces, Tauschringe und solidarische Landwirtschaft: Was in Großstädten längst Alltag ist, hält nach und nach auch in der Oberlausitz Einzug. Das Teilen und Tauschen von Ressourcen und Eigentum sind als Prinzipien von Gemeinschaften in der Erprobungsphase. Ob das Auto, der Arbeitsplatz im Büro, das Gemüsebeet oder Dinge des nicht-täglichen Bedarfs wie Bohrmaschine und Staubsauger. Ein gehöriger Schuss Romantik umhüllt das Bild der naturnahen und nachhaltig Ressourcen nutzenden Gemeinschaft.

Wie eine Gesellschaft aussieht, die das Teilen verinnerlicht hat, skizziert Impulsreferent Maik Hosang an einigen Auszügen der „Null-Grenzkosten-Gesellschaft“ von Jeremy Rifkin. Der amerikanische Ökonom prognostiziert den Niedergang des kapitalistischen Wirtschaftssystems durch das Prinzip der „kollaborativen Commons“. Die sinkenden Produktionskosten für Güter und Dienstleistungen laden Tauschgemeinschaften ein, Werte zu teilen und sie einander zur Verfügung zu stellen, Das Internet ermöglicht nicht nur in lokalen face-to-face-Gemeinschaften (Autoreparatur gegen Babysitten) zu tauschen und zu teilen, sondern prinzipiell jedem und jeder überall auf der Welt. Das von Rifkin konstruierte „Internet der Dinge“ globalisiert das „Sharing“- (An)Gebot. Gegenseitig stellen wir unser Können ins Netz und tauschen nicht nur Tomaten gegen Kinderklamotten. Das eins-zu-eins-Tauschverhältnis weicht dem Open-Source Prinzip. Im „Internet der Dinge“ sind die Konsumenten auch Prosumenten, also Verbraucher und Produzent gleichzeitig. Sie schaffen Werte, die andere nutzen, die wiederum Eigenes zur Verfügung stellen, das von anderen genutzt werden kann usw. In der Konsequenz haben wir, so Rifkins Vorstellung, eine Gesellschaftsarchitektur, die potenziell alle miteinander verbindet, da niemand mehr von Nutzung und Einspeisung von Werten ausgeschlossen werden kann und Reziprozität und Teilhabe als soziales und demokratisches Gut erzeugt. Die Zukunftphantasie von Rifkin spielt in einer „globalen Hightech-Plattform: (...) Das dezentral vernetzte Wesen des Internet of Things vertieft das individuelle unternehmerische Engagement direkt proportional zu Vielfalt und Intensität der Beziehungen des Einzelnen innerhalb der Gemeinschaft.“¹

In der Konsequenz entsteht eine globale Gemeinschaft mit geteilten Ressourcen und hohem Sozialkapital, heißt: Vertrauen und Transparenz durch den Vergemeinschaftungsprozess, den sozialen Kern des sharing-Prinzips.

Was sind Commons?

Zunächst sind Commons schlicht Gemeingüter und ohne Beschränkung nutzbar. Anders als Wasser, Luft, Natur sind Commons oft gemeinschaftlich erzeugte Güter wie Theater, Schule, Straßenbahn und meistens durch Zugangsbeschränkungen (Mitgliedschaft, Status oder Ticket) geregelt nutzbar. In der aktuellen Debatte sind vor allen Dingen Güter im Fokus, die eben nicht

¹ Rifkin, Jeremy (2014): Die Null-Grenzkosten-Gesellschaft: Das Internet der Dinge, kollaboratives Gemeingut und der Rückzug des Kapitalismus. Campus Verlag, S. 37.

ohne weiteres für jeden zugänglich sind, aber zugänglich gemacht werden (etwa Wissen durch Wikipedia). Das Car-sharing „n-mobil“ in der Neiße-Region problematisiert das Gut *Mobilität* und seine Zugangsbeschränkungen.

Akteure und Ressourcen:

An der Hochschule Zittau/Görlitz arbeitete Tobias Schlüter schon länger am Thema Mobilität und Transformation. Vor vier Jahren wollte er diesen Zusammenhang für die Nahverkehrsgeschwächte Region im Dreiländereck D/CZ/PL nutzbar machen und für das eigene (familiäre) Mobilitätsbedürfnis eine Lösung entwickeln. Car-sharing Initiativen gab es auch schon andernorts. Welche Herausforderungen er zu bewältigen haben wird, ahnte er zu diesem Zeitpunkt nicht.

Car-sharing heißt, ein Fahrzeug, das mehreren Personen zur Verfügung steht, gemeinsam zu nutzen und qua elektronischer Rechnung am Monatsende anteilig zu finanzieren. Gleich zu Beginn der Initiative gab es die Gelegenheit, Modellregion des Bundesumweltamtes für car-sharing zu werden und an der Prozessbegleitung durch Experten teilzuhaben. Leider verpasste eine hiesige Kommune innerhalb einer 10-wöchigen Frist zu einer Entscheidung zu kommen und ließ die angebotenen Wissens- und Personalressourcen ungenutzt. Um trotzdem handlungsfähig zu werden, gründeten Tobias Schlüter und seine MitstreiterInnen eine Genossenschaft. Die acht Mitglieder haben 10.000 Euro an Privatkrediten akquiriert und zwei Privatautos für den car-sharing-Fuhrpark gewonnen. Die Beschaffung von technischer Infrastruktur wie Bordcomputern, Fahrradschlössern mit GPS-Chips sowie die Akquise von Kapital machen aus den Genossenschaftlern Wirtschaftssubjekten mit allen Risiken und Nebenwirkungen. Sie sind ein Akteur auf dem Mobilitätsmarkt – analog und digital: Kein Eintrag in googlemaps, sondern Standorterfassungen und Software über Open Source. Der Versuch, dem Car-sharing-Kapitalismus (noch) zu entkommen. Als Konkurrent zu anderen Wirtschaftsakteuren in der Region wie etwa einem Fahrradunternehmen, das eng mit regionalen Tourismus- und Marketingunternehmen arbeitet oder den Taxifahrern helfen statt open source offene Worte und der Versuch gemeinsame Interessen zu formulieren, sei es bei der Nutzung von Infrastruktur, potenzieller Kundschaft oder räumlichen Ressourcen (etwa die Parkplatzfrage).

Grenzen

Bevor allerdings ein Auto angeschafft oder genutzt werden kann, erläutert Schlüter die Notwendigkeit institutioneller Anbindung der Genossenschaft: durch Beitritt in den Bundesverband für CarSharing und den Genossenschaftsverband. So war man gegenüber Dritten (Versicherungen, Verwaltungen, Nutzern und Mitgliedern etc.) juristisch abgesichert. Zurzeit ist Schlüter damit beschäftigt, das Geschäftsmodell auf „compliance“ hin auszurichten, will heißen: jeden Arbeitsbereich auf Regelkonformität und Gesetzestreue hin abzusichern. Denn das Teilen-Prinzip gründet sich ausschließlich auf Beziehungen zwischen Dritten und die müssen juristisch klar strukturiert und formuliert sein.

Während das grenzüberschreitende Agieren mit Ansprechpartnern in Tschechien und Polen oder dem Zoll wegen der Lieferung von technischen Gerätschaften relativ unproblematisch und problemlösend voranschreitet, sieht Schlüter die größten Herausforderungen in den

Kooperation vor Ort: Ohne das Teilen – auch mit Akteuren in der Region ist es nicht möglich. Zwei Jahre Vorarbeit, die Schlüter trotz vieler Unterstützer im Großen und Ganzen selbst geleistet hat – auch aus Gründen der Risikominimierung, führten zur Bildung der Genossenschaft für car- und bikesharing „n-mobil“ im Sommer 2014.

Teilhabe

Denjenigen Personen Zugang zu Mobilität durch das car-sharing zu ermöglichen, die sich ein eigenes Auto nicht leisten wollen oder können ist nur eine Dimension der Teilhabe. Ein anderer Zugang zu Teilhabe steckt in dem Versuch, die vorhandenen Fuhrparks kommunaler Akteure z.B. der Hochschule oder der Verwaltung, lokaler Unternehmen, Privatpersonen und Fahrradhändler mit zu nutzen. Zum einen sollen vorhandene Ressourcen effektiver genutzt werden und andererseits den Eigentümern die Reduktion von Fixkosten für den Unterhalt der Fahrzeuge angeboten werden. Hier ist die Idee eines Commons, der Erzeugung gemeinschaftlicher und einander Verbindender Nutzungsanteile, greifbar. Nicht zuletzt in Form der Mitbestimmung als Genossenschaftsmitglied.

„Care-sharing“

Was sind die Effekte für eine nachhaltige und solidarische Gemeinschaft von Nutzern? In allen Fragen, denen sich Schlüter in seiner Darstellung widmet, wird deutlich, dass technisch-juristische Herausforderungen, die vermuteten assoziierenden Effekte zunächst ausbremsen und auf symbolhafte Unterstützungen reduzieren, bzw. dort auftauchen, wo man sie nicht erwartet (Zoll, Taxifahrer etc.). Die möglichen Erträge für soziale Teilhabe stecken sozusagen noch in den Kinderschuhen. Der nächste größere Schritt ist die Beschäftigung eines Mini-Jobbers für organisatorische Aufgaben und die neue Rolle der Genossenschaft als Arbeitgeber.

Diskussion

In der Diskussion sind die Spannungen zwischen Idealismus und administrativen Verstrickungen und juristischen Risiken, wenn versucht wird, neue Strukturen zu entwickeln, zentral. Die „Naivität“ des Anfangs, der Esprit des gesellschaftlichen Ungehorsams von Ökonomien des Teilens sind als Startkapital unerlässliche Faktoren. Ihre Energie wird allerdings von Anforderungen juristischer, ökonomischer und administrativer Naturen zumindest in Teilen transformiert, nicht nur weil „das System“ Adressierbarkeiten erfordert, auch die Initiatoren und Aktivisten suchen nach verlässlichen Risikoabsicherungen. Was in der Solidarischen Landwirtschaft im Kreis überschaubarer Anteilseigentümer kollektiv lösbar ist, muss im Fall des car-sharings für Eventualitäten bereits vorab rechtssicher gestaltet sein (Kindersitzrichtlinien, Unfallversicherungen und Schadensersatzhöhen uvm.). Auch das Arbeitsmodell in „sharing communities“ folgt einer Form der Selbstaussbeutung mit dem Ziel ein tragfähiges (Wirtschafts-)Modell aufzubauen. Dahinter lauert, wie E. Binas bemerkt, die Gefahr der Prekarisierung von Beschäftigungsverhältnissen, wenn Mikroökonomien entstehen, die, weil auf Tausch basierend, außerhalb kapitalistischer Regularien funktionieren und die Besteuerung von Leistungen aber auch die Inwertsetzung von Wissen umgehen.