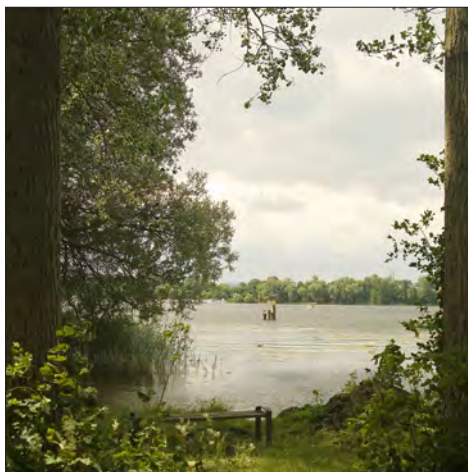
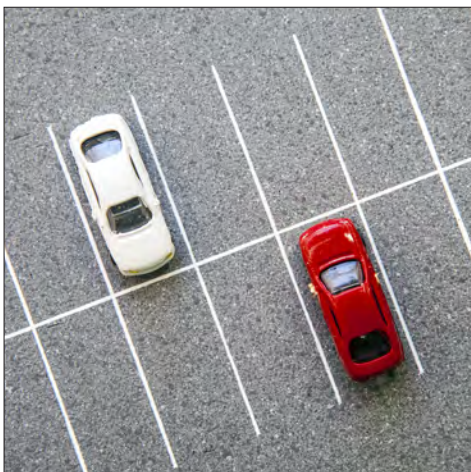


Manfred Linz

Suffizienz als politische Praxis

Ein Katalog



Manfred Linz

Suffizienz als politische Praxis

Ein Katalog

Die Bildrechte dieses Werks liegen bei Thinkstock, mit Ausnahme der Bilder folgender Seiten:
S. 17 (© Haus der Eigenarbeit München) / S. 23 (© Fotolia) / S. 33 (Hermann Hammer, *CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication*) / S. 43 (© Photodisc)

Der Text dieses Werks steht unter der Creative Commons *Namensnennung – nicht-kommerziell – keine Bearbeitung* Lizenz 3.0 Germany | <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de>



© 2015 Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH

Gestaltung und Satz: VisLab, Wuppertal Institut
Druck: mc3 Druck & Medienproduktions GmbH Bochum
100% Recyclingpapier „ÖKOART MATT“

ISBN 978-3-929944-96-9

Inhalt

Einführung	5
 I.	
Autofreie (Sonn)Tage	13
Car-Sharing	14
Energiekosten erleichtern	15
Geplanten Verschleiß verhindern	16
Häuser der Eigenarbeit	17
Lebensmittelverderb verringern	18
Progressive Stromtarife	19
Regionalwährungen	20
Sparzähler kostenlos	21
Städtische Landwirtschaft	22
 II.	
City-Maut	23
Fleischsteuer / Stickstoffsteuer	24
Dienstwagen	25
Werbung einschränken	26
Keine intensive Tierhaltung	27
Fahrradstädte	28
Entfernungspauschale	29
Flächenverbrauch begrenzen	30
ÖPNV kostenlos	32
Heizpilze verbieten	33
Parkraum begrenzen	34
Pfand fürs Handy	35
Steuer auf Fast Food	36
Tempolimit	37
 III.	
Emissionshandel in Europa	39
Ökologische Steuerreform	40
Erwerbsarbeit fair teilen	42
Ökologische Landwirtschaft	43
Reform des Wettbewerbs- und Kartellrechtes	45
Umweltschädliche Subventionen abbauen	46
 Matrix der Suffizienzpolitiken	 47
 Belege	 51

Dank

Wertvolle Kritik und Anregungen verdanke ich dem Arbeitskreis Suffizienz und in ihm Franz-Theo Gottwald, Christiane Grefe, Gerd Hofielen, Heike Leitschuh, Wolfgang Sachs, Jürgen Schmidt und Angelika Zahrt, die auch den Anstoß zu diesem Vorhaben gegeben hat.

Mein Dank gilt auch Wilfried Bommert und Hermann Ott, und ebenso Friederike Korte, Johanna Strieck und Jana Züge, ohne deren sorgsame Recherche und Mitdenken das Vorhaben wohl nicht zustande gekommen wäre.

Einführung

Suffizienzpolitik

Die hier vorgelegte Arbeit begibt sich auf ein noch selten bestelltes, eher gemiedenes Feld: die politische Verwirklichung der Suffizienz. Dieses Ausweichen hat Gründe. Für Nachhaltigkeit sind alle. Fast alle erwarten aber auch, dieses Ziel lasse sich mit innovativen Techniken und erneuerbaren Energien erreichen, ohne dass die Bewohner der hoch entwickelten Länder ihr Leben und Wirtschaften verändern müssen. Dieser Erwartung wird hier widersprochen.¹

Nach weithin akzeptiertem Verständnis ruht Nachhaltigkeit, und mit ihr die Überlebensfähigkeit der menschlichen Zivilisation, auf den drei Säulen Effizienz, Konsistenz und Suffizienz. Effizienz richtet sich auf die ergiebige Nutzung von Materie und Energie. Konsistenz sucht naturverträgliche Technologien, die die Ökosysteme nutzen ohne sie zu zerstören. Suffizienz erstrebt einen geringeren Verbrauch von Ressourcen durch eine verringerte Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen, so weit die letzteren Material und Energie verbrauchen.²

Suffizienz im Sinne dieses Textes ist also die bewusste und beabsichtigte Verringerung des Bedarfes an Energie, vor allem fossiler Herkunft, an endlichen Rohstoffen und an Fläche. Suffizienzpolitik richtet sich auf ihre Begrenzung in Produktion und Konsum durch fördernde und verpflichtende Maßnahmen der öffentlichen Hand.

Ein kultureller Wandel?

Wie lässt sich die Notwendigkeit der Suffizienz in der Breite der Bevölkerung einwurzeln? Da gibt es zunächst die Hoffnung auf einen kulturellen Wandel, in dem die immateriellen Werte des Lebens besser verstanden und höher geschätzt werden. Es gibt inzwischen viele Initiativen, suffizientes Leben und Wirtschaften in die Öffentlichkeit zu tragen, um für sie Aufmerksamkeit zu gewinnen und für sie zu werben. Auch lehrt inzwischen der Alltag Suffizienz. Da das tägliche Leben teurer geworden ist und weiterhin teurer werden wird, wächst auch die Einsicht in Grenzen des Konsums, zusammen mit der Erfahrung, dass maßvoller Genuss die Lebensfreude nicht schmälert. Menschen machen dabei Erfahrungen mit sich selbst und mit Gleichgesinnten, die ihre Befähigung zu eigen bestimmten Werten wecken. Mit ihnen, so ist die Hoffnung, kehrt Bedachtsamkeit zurück, Selbstbegrenzung wird als Gewinn erfahren. Simplify your Life! ist eines der Lösungsworte. Da ist eine Avantgarde, eine Vorhut, die erkennt, was nötig ist und tut es. Einige beginnen damit, zukunftsfähig zu produzieren und zu leben, andere schließen sich an, die Zahlen werden größer, eine Bewegung entsteht und schließlich wird die kritische Masse erreicht, die eine dauerhafte gesellschaftliche Veränderung in Gang setzt. Im Vorwort zur deutschen Ausgabe des Buches von Rob Hopkins „Einfach. Jetzt. Machen.“ ist zu lesen: „Viele Menschen warten immer noch darauf, dass es die Politik regelt, oder die Wirtschaft, oder irgend jemand anders. Doch das wird nicht passieren, und es ist auch gar nicht nötig, denn wir können die Welt selbst verändern und voranbringen. So wie steter Regen auch die dauerhaftesten Strukturen auflösen kann, so können die zahlreichen dezentralen Projekte in ihrer Vielfalt den Wandel herbeiführen.“³

Das ist eine sympathische aber weder aus der sozialwissenschaftlichen Forschung noch aus den Erfahrungen mehrerer Jahrzehnte zivilgesellschaftlicher Aktionen ableitbare Überschätzung des Handelns von Einzelnen und Gruppen und wohl insgesamt eine idealisierte Sicht gesellschaftlicher Osmose. Die freiwillig Veränderungsbereiten bilden in einer Gesellschaft wie der unsrigen eine Minderheit von 10 oder auch 15 Prozent, und sie sind vor allem in den sozialen Mittelschichten zu finden. Jürgen Wittpoth beschreibt sie als Menschen, die mehr Zugang zu kulturellem als zu ökonomischem Kapital haben, denen luxurierender Konsum als Niveau schädigend gilt und für die Unbekanntes, Fremdes und

1 Siehe dazu auch Schneidewind/Zahrnt 2013 und Heyen 2013

2 Über ihr Verhältnis zueinander Linz 2013

3 Hopkins 2014, 9

Fernes zur gewünschten Bereicherung des Lebens gehört.⁴ Die große Mehrheit der Bevölkerung ist viel fester eingebunden in ihre soziale Lebenswelt, viel stärker durch Milieu und Gewohnheiten festgelegt, also weit weniger beweglich. Diese Mehrheit lässt sich nicht einfach als Person dazu aufrufen, anders besser zu leben.

Vorhuten

Die zehn oder fünfzehn Prozent Veränderungsbereiten haben dennoch erhebliches Gewicht. Ihre Zustimmung zu verpflichtender Suffizienz wird deren politische Durchsetzung erheblich erleichtern, und ihre Ablehnung würde sie drastisch erschweren. Auch um diese Minderheit muss also geworben werden.

Hierzu gibt es Ansätze einer neuen Bildungsarbeit. Ressourcenintensive Handlungs- und Denkmuster in Gesellschaft und Unternehmen haben ihre Ursache ja nicht nur in dem Wunsch nach Steigerung oder Erhalt des materiellen Wohlstandes sondern vielfach auch in Unkenntnis, verkehrten Gewohnheiten, falschen Leitbildern. Um sie zu überwinden und zur Nachhaltigkeit hin zu verändern, entstehen neue Formen sozialen Lernens mit experimentellen Arbeitsweisen und mit Laboratorien.⁵ In ihnen gewinnen Akteure und Nutzer neue Erkenntnisse zur Nachhaltigkeit und erarbeiten aus ihnen weiter vermittelbare Modelle. Daraus kann ein Vervielfältigungsprozess entstehen, der den Boden gesellschaftlicher Veränderungsbereitschaft aufzuschließen hilft.

Auch in der Ökonomie zeigt sich eine beginnende Einsicht in die Vorzüge des Maßhaltens und kann dabei sogar zum Geschäftszweck von Unternehmen werden. Es gibt eine Reihe von Beispielen dafür, dass „Weniger“, „Langsamer“, „Regional“ zu Orientierungspunkten für unternehmerische Strategien werden.⁶ Von einer Suffizienzorientierung im Großen ist die Wirtschaft freilich weit entfernt; angesichts der globalen Konkurrenz sind die Unternehmen aus eigenem Entschluss dazu auch kaum in der Lage, sie sind vielmehr auf für alle geltende Verpflichtungen angewiesen.

Die besprochenen Initiativen wie alle vergleichbaren Bemühungen um soziales Lernen und alle unternehmerischen Experimente sind wichtig als Anreger, Aufreger, Treiber, Verstärker, Mutmacher. Ihre Fermentierung der Gesellschaft mit neuem Denken und neuen Erfahrungen ist unverzichtbar. Aber auch das Verhältnis der Bereitwilligen zur Suffizienz bleibt gespalten. Auch bei ihnen entstehen Widersprüche zwischen Einsichten und Wünschen und zwischen Wünschen und konkurrierenden Wünschen (etwa zur CO₂-Verminderung beizutragen und doch in den Urlaub zu fliegen). Gerade bezüglich der Suffizienz zeigen dieselben Menschen hier Betroffenheit und dort Indifferenz, verändern einiges in ihrem Leben und anderes nicht, sind eifriger bei den leichten Veränderungen als bei den einschneidenden. Deshalb ist die Chance gering, dass ein energetisch verantwortlicher Lebensstil sich allein aus eigener Einsicht durchsetzen wird. Wirksame Suffizienz, also die aussagekräftige Verringerung des Bedarfes an Energie und Rohstoffen, lässt sich mit all diesen Impulsen vorbereiten – die ganze Gesellschaft wird sie aus den genannten Gründen nur erreichen, wenn sie sich politisch durchsetzen lässt.

In einem eindrücklichen Sondergutachten „Klimaschutz als Weltbürgerbewegung“ plädiert der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderung⁷ für eine Doppelstrategie zum Klimaschutz durch Zusammenspiel von staatlichem und zivilgesellschaftlichem Handeln, in dem beide sich gegenseitig verstärken und eine gemeinsame Verantwortungsarchitektur aufbauen. Angesichts der bescheidenen Ergebnisse der vergangenen Klimakonferenzen, vielleicht auch der kommenden in Paris 2015, macht diese Doppelbewegung Hoffnung auf einen Aufbruch im Klimaschutz. Eindrückliche Beispiele aus informellen Gruppen, Initiativen, Verbänden und Unternehmen zeigen eine ansteigende Dynamik. Der WBGU erkennt darin eine „zunehmende Verantwortungsaneignung der globalen Zivilgesellschaft“ und sieht eine Weltbürgerbewegung entstehen. Nur werden diese Aktionen nahezu überall von einer Avantgarde getragen, die für die Veränderungsbereiten Teile der Bevölkerungen steht, nicht jedoch für ihre Mehrheiten. So richtig es also ist, dass „zielführendes Regierungshandeln durch

4 Wittpoth 1995, 114

5 Geibler 2014

6 Schneidewind /Palzkill 2011

7 WBGU 2014, 75

entschlossenes Handeln der Zivilgesellschaft ... vorangetrieben und ermöglicht“ wird⁸, so können doch nur die politischen Instanzen dem Notwendigen Geltung bei allen verschaffen.

Ein gestaltender Staat

Das bedeutet: Ein „gestaltender Staat“⁹ wird durch Ermöglichen und Fördern wie durch Gesetze und Verordnungen den Raum abstecken, in dem Freiheit herrschen kann. Er wird erneuernde Potentiale begünstigen und den Ordnungsrahmen für sie schaffen. Er wird ein bestimmtes Verhalten mit Anreizen ermutigen und ein anderes mit Belastungen entmutigen. Steuern und Abgaben werden erhöht und schädigende Subventionen und Vergünstigungen werden beendet werden müssen. Der hier vorgelegte Katalog von konkreten Suffizienzpolitiken zeigt dazu verschiedene Möglichkeiten.

Diese Untersuchung konzentriert sich dabei auf einen Ausschnitt der Nachhaltigkeit, der besondere Dringlichkeit hat. Es ist einmal die Notwendigkeit, die Erwärmung der Erdatmosphäre bei zwei Grad über dem Stand zu Beginn der Industrialisierung (um 1850) zu beenden und darum die Emittierung von Treibhausgasen aus fossilen Energiequellen in wenigen Jahrzehnten um 80 bis 95 Prozent zu senken.¹⁰ Es sind zweitens die strategisch knappen Rohstoffe, die so sparsam wie möglich eingesetzt werden müssen, um auf lange Zeit lebensnotwendige Produktionen zu gewährleisten.¹¹

Aufbau des Kataloges

Der Katalog ist nicht nach Sachgebieten aufgebaut, sondern nach Eingriffstiefe und vermutlicher Akzeptanz der Maßnahmen. Im ersten Abschnitt stehen Politiken, die wohl die Zustimmung des größten Teils der Bevölkerung finden werden, weil sie ihr Leben erleichtern oder jedenfalls nicht beschweren werden. An einigen von ihnen kann verpflichtende Suffizienz eingeübt und auch als bereichernd erlebt werden, weil sie nicht selten die einfacheren, kostengünstigeren, weniger konfliktträchtigen Lösungen bereitstellen.¹² Ihr Ertrag für den Klimaschutz und die Ressourcenschonung ist freilich begrenzt.

Der zweite Teil enthält Politiken, die Umstellungen und neues Nachdenken erfordern, die einen spürbaren Eingriff in das Gängige und so gern Gewählte bedeuten, für die Routinen gewechselt und neue Gewohnheiten gefunden werden müssen, die aber keinen tief greifenden Wandel der Lebensweise erfordern. Ihr Beitrag zum Erhalt der Natur fällt durchaus ins Gewicht.

Im dritten Teil stehen die Politiken, die in das gewohnte Leben und Wirtschaften eingreifen, die ein gründliches Umdenken und die auch Verzicht fordern. Dafür leisten sie einen entscheidenden Beitrag zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen.

Die hier vorgestellten 30 Politiken sind keine erschöpfende Aufstellung. Es sind Beispiele, Stellvertreter, ein Strauß von Möglichkeiten sehr unterschiedlicher Reichweite.

In diesem Register werden die Suffizienzpolitiken einzeln vorgestellt. Viele von ihnen gehören in den Zusammenhang systemischer Veränderungen, am einleuchtendsten zu zeigen an den Mobilitätssystemen oder in der Agrarwissenschaft und Agrarwirtschaft.¹³

Der Text will einen Überblick geben, worüber in einem der Nachhaltigkeit verpflichteten Teil der Gesellschaft nachgedacht wird. Über die mit den jeweiligen Politiken zu erreichenden Einsparungen, über ihre ökonomischen Konsequenzen und ihre sozialen Auswirkungen kann diese Aufstellung nur grobe Angaben machen. Um ihre Wirksamkeit, also ihre Stärken wie ihre Schwächen im Einzelnen zu ermitteln, sind detaillierte Untersuchungen nötig.

8 ebendort

9 WBGU 2011, 215 f.

10 Bundesregierung 2010

11 Bardi 2014

12 Heyen 2013, 10

13 UBA 2005; Wuppertal Institut 2012; IWE 2014

Ein Bonus für die sozial Schwachen

Eine Konsequenz lässt sich freilich schon jetzt erkennen. Eine ganze Reihe von Suffizienzpolitiken ist mit Verteuerungen verbunden und wird damit einkommensschwache Bevölkerungsgruppen überproportional treffen. Einem großen und wachsenden Teil der Bevölkerung fehlt aber schon heute der finanzielle Bewegungsraum. Ein Anstieg der Lebenshaltungskosten durch Abgaben, höhere Preise usw. würde ihre Existenzgrundlage bedrohen. Die Mehrbelastungen sozial Schwacher durch politisch verpflichtende Suffizienz werden darum aufgefangen werden müssen, entweder durch Ausgleichszahlungen, durch Begünstigungen oder durch progressive Tarife. Der Katalog enthält dafür mehrere Beispiele.

Einsprüche

Während Effizienz und Konsistenz breite Zustimmung finden, weil sie Verbesserungen ohne Verzicht und sogar Wirtschaftswachstum versprechen, begegnet die Suffizienz deutlicher Reserve. Das gilt nicht, so lange sie als persönliche Lebensweise gewählt wird. Da ist Suffizienz als maßvolles Leben hoch geachtet. Eine als politische Aufgabe verstandene Suffizienz sieht sich dagegen lebhaftem Widerspruch ausgesetzt.

Es sind drei Einsprüche, die einer politisch verstandenen Suffizienz entgegen gehalten werden. Die im Folgenden geführte Auseinandersetzung mit diesen Vorbehalten kann die Notwendigkeit der Suffizienz erhärten. Die Vorbehalte lauten: Suffizienz sei (a) unzureichend, sie sei (b) undurchsetzbar, und sie verletze (c) die der Demokratie so wichtige Entscheidungsfreiheit der Menschen.

(a) Suffizienz sei mengenorientiert und möge damit einen bescheidenen Beitrag zur Nachhaltigkeit erbringen, bleibe aber weit hinter der heute zu leistenden Aufgabe zurück, für eine weiter wachsende Menschheit die Naturproduktivität zu erhöhen. Das könne nur einem ökologisch modernisierten Industriesystem gelingen. Ein Konsumverzicht werde den von ihren Anhängern vorhergesagten ökologischen Kollaps nur unwesentlich hinauszögern.

Dies auch darum, so lautet der Vorwurf, weil Suffizienz, nicht anders als Effizienz, dem Rebound-Effekt ausgesetzt sei. Rebound ist zunächst der unerwünschte Begleiter der Effizienz. Ihm zufolge zieht die Einsparung von Energie und Rohstoffen an der einen Stelle oft genug einen höheren Verbrauch an anderen Stellen nach sich. Diese Rückwirkung kann sich auch mit der Suffizienz verbinden. Sie lässt sich aber hier durch verbindliche Suffizienzpolitiken einhegen.

Auf den Vorwurf, Suffizienz sei als Strategie der Nachhaltigkeit unzureichend, ist zu entgegnen: Suffizienz versteht sich nicht als Alternative zu technologischen Innovationen sondern sieht sich mit Effizienz und vor allem mit Konsistenz zusammengehörig. Die Menschheit wird, um überleben zu können, auf naturverträgliche Technologien elementar angewiesen sein, und zwar so umfassend wie möglich. Nur: Mit Ausnahme der Sonnen- und Windenergie sind die grundlegenden Konsistenz-Technologien Vorhaben auf Zukunft. Sie existieren als Pilotprojekte oder in kleinem Maßstab und haben für ihre großtechnische Anwendung nach dem gegenwärtigen Stand des Wissens lange Planungs- und Entwicklungszeiten vor sich. Für die ökologisch entscheidenden Jahrzehnte vor uns werden sie voraussichtlich nur eine begrenzte Wirkung entfalten.

Auch weiß niemand, ob sich alle Erwartungen, die sich mit den Konsistenztechnologien verbinden, auch erfüllen werden, ob sie wirklich so frei von Nebenwirkungen und Gefahren sein werden, wie ihre Protagonisten voraussagen. Auch die industrielle Ökologie ist nicht ressourcen-neutral. Auch in ihr wird Materie aufgebraucht und werden Schadstoffe emittiert. Nicht alle Reste können zu Rohstoffen neuer Produkte werden. Es kann in der Wirtschaft wie in allen Lebensvollzügen keine vollständige Unschädlichkeit der Eingriffe in die Natur geben, und es sind auch keine vollständig geschlossenen Kreisläufe möglich. Auch innovative Technologien haben Grenzen und gefährden ohne Grenzen sich selbst. So bleibt die Konsistenz auf Suffizienz und damit auf Mengenbegrenzung angewiesen, wie umgekehrt die Suffizienz ohne Konsistenz Nachhaltigkeit nicht erreichen kann.

Vor allem aber bleibt in dem oben genannten Einspruch der wichtigste Beitrag der Suffizienz zur Nachhaltigkeit unerkannt. Nicht das Volumen der Einsparung ist ihr entscheidender Anteil, so unentbehrlich er ist, vielmehr das veränderte Denken und Verhalten: ein neues Verständnis von Werten und Wohlstand, die Einfriedung der Bedürfnisse, die Freiheit zum Genug, die Anerkennung von Grenzen der Inanspruchnahme der Natur. Auch wenn diese Erneuerung sich nicht als freiwilliger Entschluss

sondern erst als eine aus Verpflichtung entstehende Einsicht durchsetzen wird, ändert das nichts an dem fundamentalen Wandel, den sie herbeiführt.

(b) Der zweite Einspruch lautet: Suffizienz sei ohne Aussicht auf Verwirklichung. Sie sei ein idealistischer Ansatz, den Einzelne sich zu Eigen machen mögen, der aber als Tugend einer ganzen Gesellschaft nicht anschlussfähig sei. Sie plädiere für materielle Bescheidenheit, für eine andere Art von Reichtum in einer mehr geistigen Wertorientierung. Diese Umwertung der Werte habe in der Breite der Bevölkerung keine Chance – vor allem nicht im globalen Maßstab. Das sich weltweit ausbreitende Konsumstreben auf einer materialistischen Wertebasis mache Suffizienz aussichtslos. Peter Sloterdijk hat diese Einstellung kulturphilosophisch überhöht. Die Forderungen nach einer globalen Ethik widersprächen den Einsichten in die Triebkräfte der höheren Kulturen. „In der Verbindung von Selbsterhaltung und Selbststeigerung ist die Vorentscheidung zugunsten einer Kultur enthalten, in welcher der Überfluss, die Verschwendung und der Luxus das Bürgerrecht erhalten.“ Die Menschen in den reichen Nationen „werden überzeugt bleiben, es sei die Aufgabe der Evolution, durch stetiges Wachstum den materiellen Wohlstand und die expressiven Privilegien zu globalisieren, die sie selbst genießen“.¹⁴

In der Wirklichkeit des Jahres 2015 haben solche Überzeugungen keinerlei Anhalt. An zwei Feldern lässt sich die Unentbehrlichkeit der von Sloterdijk verworfenen Bescheidung der wohlhabenden Kulturen zeigen. Einmal am Klimawandel. Energie-Effizienz und Erneuerbare Energien allein können technologisch möglicherweise in Deutschland und Europa, in Japan und den USA die Emission der Treibhausgase auf ein unschädliches Maß reduzieren, nicht jedoch global, weil in weiten Teilen der Erde Kohle und Gas (zusammen mit der Atomenergie) noch auf Jahrzehnte hin die vorherrschenden Energiequellen und damit die Haupttreiber des Klimawandels bleiben werden. Auch wenn Energie-Effizienz und Erneuerbare Energien forciert werden – ohne Einschränkung des Bedarfs an Energiedienstleistungen ist die Begrenzung der globalen Emissionen in der Nähe des 2°-Limits nicht mehr zu erreichen.

Aber selbst in Europa ist die politische Durchsetzung des Verzichts auf fossile Energiequellen bis 2050 unsicher. Die Hemmnisse der Umsetzung in vielen Nationen sind offenkundig, so dass gegenwärtig die Treibhausgase wieder ansteigen, auch in Deutschland. Zudem: Wäre der vollständige Übergang zu erneuerbaren Energien gesichert, ließe sich der Rebound-Effekt der Effizienz vernachlässigen. Wenn dieser Übergang zu den erneuerbaren Energien aber infolge der Unentschlossenheit der Politik nur zum Teil gelingt, verstärkt der Rebound die Unentbehrlichkeit der Suffizienz.

Auch die Sicherung der Welternährung wird ohne Suffizienz nicht gelingen. Dass die Erde auch 9 Milliarden Menschen ernähren kann, mag richtig sein, ist aber eine rein theoretische Aussage. Faktisch stößt das System der intensiven, auf fossile Energie gestützten Landwirtschaft an seine Grenzen und verursacht schwere Schäden. Die Fruchtbarkeit der Böden schwindet, die Wasserreserven schrumpfen, Monokulturen gefährden die Sicherheit der Ernten, die industrielle Methode trägt massiv zur Klimabelastung bei, während der Klimawandel seinerseits bis zu einem Drittel die Ernten bedroht. Aus all diesen Gründen wird sich die Nahrung anhaltend verteuern und damit für immer mehr Menschen unbezahlbar werden. Der hohe Fleischverzehr und der Überkonsum an Kalorien in den wohlhabenden Schichten weltweit wie die gewaltigen Verluste in der Nahrungskette schwächen weiterhin die Nahrungsgrundlage. Der Ausweg aus der offenen Schere schwindender Erträge und steigender Nachfrage ist eine ökologische und regionalisierte Landwirtschaft, Hand in Hand mit einem Verzicht auf industrielle Agro-Energie, einem verringerten Fleischkonsum, dem Vorrang saisonaler Produkte und einem Ende der Wegwerfmentalität – allesamt erhebliche Suffizienz-Elemente, die, um wirksam zu werden, eine verbindliche Regulierung benötigen.

(c) Sobald es um verpflichtende Suffizienz geht, muss sie sich drittens dem Vorwurf stellen, sie verletze die Entscheidungsfreiheit der Menschen und sei darum in einer Demokratie unerträglich. Nun ist gemeinsame Einsicht, dass ein Zusammenleben der Menschen ohne Einschränkung der Freiheit der Einzelnen nicht gelingen kann. Erst die Begrenzung der Freiheit ist ihre Ermöglichung. Darum heißt es in Artikel 2 des Grundgesetzes: »Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt.« Wo Menschen zusammenleben, muss es für das Miteinander Regeln und damit Verpflichtungen geben, die eine mit dem Gemeinwohl unverträgliche Freiheit beschränken. Das ist jedem verständigen Menschen klar, und darum gibt es gegen das Strafgesetzbuch so wenig grundsätzlichen Widerspruch wie gegen die Straßenverkehrsordnung. Auch im alltäglichen

14 Sloterdijk 2009

Leben und schon vor jedem Suffizienzbezug sind Freiheiten eingeschränkt: das Waffenverbot, die Geschwindigkeitsbegrenzungen, und als ein frisches Beispiel das Rauchverbot in öffentlichen Räumen sind hier zu nennen.¹⁵ Immer dort wo, immer dann wenn es das gedeihliche Zusammenleben erfordert, muss das Freiheitsverlangen der Einzelnen zurück stehen.

In dieser kritischen Situation ist die Menschheit, was den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen betrifft. Weil sie hoch gefährdet sind, weil der Schutz des Klimas und damit das Wohlergehen unserer Kinder und Enkel von der Abkehr von fossilen Energiequellen abhängt, kann die Nutzung der Energie nicht der freiwilligen Einsicht der Einzelnen überlassen bleiben sondern braucht, was Art und Menge angeht, verbindliche Setzungen. Ähnliches gilt für die strategischen Rohstoffe, die sich allmählich erschöpfen, wenngleich unterschiedlich schnell¹⁶, und für die nicht vermehrbare Fläche.

Wird es denn überhaupt gehen?

Die Einbettung der Suffizienz in die Gesellschaft ist, wie aus den vorhergehenden Abschnitten erkennbar wird, kein leichtes Vorhaben. Alle Einsicht und alle Einübung verhindern nicht, dass Politiken, die sich auf die Begrenzung des Energie- und Ressourcenverbrauchs richten, in der gegenwärtigen Situation neben mancher Zustimmung auf Widerspruch und dazu auf ausgeprägte Empfindlichkeiten stoßen. Die Erfahrungen so vieler Menschen mit einem in seinen Möglichkeiten eingeschränkten und gerade in Berufswahl und Berufsausübung stark regulierten Leben haben eine Grundstimmung entstehen lassen, in der Protest leicht entzündbar ist, wenn es um den materiellen Wohlstand und seine Symbole geht. Wie sonst ist zu erklären, dass eine Partei (die Grünen) mit dem Veggie-Day vor der Bundestagswahl 2013 einen bescheidenen Vorschlag zur Suffizienz macht (dem im übrigen in Umfragen die Mehrheit der Befragten zugestimmt hat), damit auf wütenden Widerstand stieß und, wie schon mit dem früheren 5 DM-Vorschlag pro Liter Auto-Benzin, als Verbotsparterie angesehen und mit Stimmenentzug bestraft wurde?

Haben Suffizienzpolitiken dann überhaupt Aussicht auf Verwirklichung? Können für verpflichtende Suffizienz in Deutschland Mehrheiten zustande kommen? Für die leichteren durchaus, schon jetzt oder doch in naher Zukunft, weil sie erkennbare Vorteile enthalten, kaum sensible Bereiche berühren oder jedenfalls auf Einsicht hoffen können. Gleiches gilt für die Anfangsschritte der tiefer eingreifenden Suffizienzpolitiken. In ihrer vollen Ausprägung sind sie freilich gegenwärtig wohl nicht durchzusetzen. Die Klimaschäden haben bisher weder unser Territorium noch unser Bewusstsein spürbar genug erreicht. Es ist auch zu erwarten, dass es nicht zuerst die selbst erlebten Klimakatastrophen sein werden, die die Industrieländer zu einer handlungsbereiten Einsicht bringen, sondern der Rückstoß der Schäden in den warmen Erdzonen, die Bodenzerstörung dort, der Wassermangel, die Revolten gegen den Hunger, die daraus entstehen. Der zu erwartende Unfrieden in der Welt und die erfahrene Unmöglichkeit, sich gegen den organisierten Protest derer zu schützen, die ihr Elend nicht mehr hinnehmen, wird möglicherweise zu einer latenten Einsicht und Veränderungsbereitschaft in der Wahlbevölkerung der gemäßigten Zonen führen. Einer weitsichtigen Regierung oder Opposition kann dieses beginnende Verstehen neuen Bewegungsraum geben.

Und dann mag sich zeigen: Was als notwendig oder doch als unausweichlich erkannt wird, darauf stellen sich die allermeisten Menschen ohne größere Widerstände ein – aber nur unter zwei Voraussetzungen: Was ihnen abgefordert wird, muss überzeugend begründet sein; und es muss alle treffen, je nach ihrer Leistungsfähigkeit.¹⁷ Dann werden sie, so ist zu hoffen, die Konsequenzen einer die Natur erhaltenden und den Frieden ermöglichenden Politik hinnehmen, nicht wenige werden eine solche Politik annehmen oder sogar fordern. Auf diese Situation hin voraus zu denken, und die jetzt schon gegebenen Möglichkeiten zu nutzen, ist heute die Aufgabe einer politisch verstandenen Suffizienz.

15 Kopatz 2013

16 Bardi 2013

17 Das Rauchverbot in öffentlichen Räumen ist dafür ein Beispiel. Für Raucher ist es eine große Einbuße. Aber die Schädlichkeit des Rauchens ist inzwischen so unwiderleglich erwiesen, dass der Wunsch, überall rauchen zu können, zurückstehen musste. Und zwar hat nicht die Selbstschädigung den Ausschlag gegeben – die eigene Gefährdung neutralisieren die meisten Raucher. Es war die Schädigung der anderen durch Passivrauchen, die das Rauchverbot unausweichlich machte. Es war in der Gesellschaft nicht länger zu tolerieren, dass Menschen um ihre Gesundheit gebracht werden, weil sie sich den Schädigungen nicht entziehen können.

Milton Friedman hat vorausgedacht, wovon diese Studie geleitet ist. “Only a crisis – actual or perceived – produces real change. When that crisis occurs, the actions that are taken depend on the ideas that are lying around. That, I believe, is our basic function: to develop alternatives to existing policies, to keep them alive and available until the politically impossible becomes the politically inevitable.”¹⁸

Literatur

- Bardi, Ugo (2013), *Der geplünderte Planet*. München: oekom
- Bundesregierung, Die (2010), *Energiekonzept 2050. Der Weg zu einer bezahlbaren, zuverlässigen und umweltschonenden Energieversorgung*.
- Friedman, Milton (2002), *Capitalism and freedom*. Chicago
- Geibler u.a. (2014), Exploring the potential of a German living lab research infrastructure for the development of low resource products and services. In: *Resources* 2014, 3, 575–598
- Heyen, Dirk Arne u.a. (2013), *Mehr als nur weniger. Suffizienz: Notwendigkeit und Option politischer Gestaltung*. Freiburg: Öko-Institut Working Paper
- Hopkins, Rob (2014), *Einfach. Jetzt. Machen*. München: oekom
- Institut für Welternährung (IWE) (2014), *Positionspapier: Forschung für ein zukunftsfähiges Agrar- und Ernährungssystem*. Berlin
- Kopatz, Michael (2013), Die soziale-kulturelle Erneuerung. In: Huncke u.a. (Hg.), *Wege in die Nachhaltigkeit*, 155–191. Wiesbaden: Hessische Landeszentrale für politische Bildung
- Linz, Manfred (2013), Suffizienz – unentbehrlich für Nachhaltigkeit. In: *Jahrbuch Ökologie* 2014, 44–54
- Schneidewind, Uwe / Palzkill, Alexandra (2011), *Suffizienz als Business Case. Impulse für die politische Diskussion Nr. 2*. Wuppertal Institut
- Schneidewind, Uwe / Zahrnt, Angelika (2013), *Damit gutes Leben einfacher wird. Perspektiven einer Suffizienzpolitik*. München: oekom
- Sloterdijk, Peter (2009), Wie groß ist „groß“? WELT ONLINE 17.12.2009
- Vom rechten Maß (2013). *Politische Ökologie* 134. München: oekom
- Umweltbundesamt (2005), *Determinanten der Verkehrsentstehung*. Texte 26/05
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) (2011), *Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine große Transformation*. Berlin: WBGU
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderung (WBGU) (2014), *Sondergutachten Klimaschutz als Weltbürgerbewegung*. Berlin: WBGU
- Wittpoth, Jürgen (1995), Ökologische Verantwortung. Ein Lernziel der Erwachsenenbildung? In: *Bildung und Erziehung*, 48. Jg., Heft 1, 111–122
- Wuppertal Institut (2012), *Low Carbon City Wuppertal 2050. Sondierungsstudie zu Strategien einer zukunftsfähigen Stadtentwicklung in einer schrumpfenden Großstadt*.
- Zahrnt, Angelika (2012), Einfach einfacher Leben. In: *umwelt aktuell* 10/2012, 2 f.

¹⁸ Friedman, 2002, S. xiv

Katalog der
Suffizienz-
maßnahmen

Autofreie (Sonn)Tage

Mit den autofreien Erlebnistagen entwickelt sich in den letzten Jahren in einigen Regionen Deutschlands eine neue Freizeitkultur. Eine sonst viel befahrene Bundes- oder Landesstraße wird für einen Sonntag auf einer Länge zwischen 15 und 140 Kilometern für den Autoverkehr gesperrt. Zehn- bis Hunderttausende Besucher nutzen diese Gelegenheit und sind zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Inline-Skates oder mit Pferdekutschen unterwegs. So wurde die Autobahn 40 am 19. Juli 2010 zwischen Duisburg und Dortmund gesperrt für ein Volksfest mit sogar drei Millionen Teilnehmern. Eine Wiederholung ist geplant. An einem anderen Sonntag wurde die Bundesstraße 9 von Koblenz bis Bingen und die B42 von Lahnstein bis Rüdesheim gesperrt. Unmotorisierte Mobile hatten 120 km freie Fahrt durch das Rheintal.

Im Jahr 2000 begann die SlowUp-Initiative in der Schweiz mit einem ersten Autofreien Erlebnistag rund um den Murtensee. Inzwischen hat die Schweiz, pro Einwohner und pro Fläche gerechnet, alle anderen Länder an autofreien Tagen übertrumpft.

Alle diese Aktionen beginnen als Initiativen aus der Bürgerschaft und leben von ehrenamtlichem Einsatz. Sie können aber nur mit behördlicher Zustimmung gelingen. Ab einer bestimmten Größenordnung sind sie sogar ohne Mitwirkung der staatlichen Organe nicht durchführbar und darum auf sie angewiesen. Für die Kommunen und Regionalkörperschaften werden sie zu einer (willkommenen) Gelegenheit, Ansätze einer Alternativkultur zu fördern.

Und es gibt auch dauerhafte Autofreiheit. In Nürnberg sind seit 1989 Teile des Stadtzentrums zur Fußgängerzone erklärt und für private Fahrzeuge gesperrt. Wiederholt geäußerte Bedenken, dann bliebe die Kundschaft aus, und auf den umliegenden Straßen entstünden Staus, haben sich nicht bestätigt.

Im Vauban-Viertel in Freiburg sind die Straßen autofrei, in der Siedlung Floridsdorf in Wien wiederum verpflichten sich die Bewohner ohne Auto zu leben. Das Geld, das sich durch den Verzicht auf Stellplätze einsparen ließ, wurde für Gemeinschaftsräume, für die Gestaltung des Grünraums sowie für eine Solar-Anlage verwendet.

In der Hauptstadt Kolumbiens, Bogota, gibt es seit 2000 einmal im Jahr am ersten Donnerstag im Februar einen autofreien Werktag. Außerdem wurde zur Stauverminderung ein Verbot für bestimmte Fahrzeuge während der Stoßzeiten am Morgen und Abend im Stadtzentrum ausgesprochen. Die Auswahl der Fahrzeuge erfolgt über die letzte Ziffer der Nummertafel. Je Wochentag dürfen vier Ziffern nicht in Betrieb genommen werden. So hat jedes Auto zweimal pro Woche Fahrpause.



© Foto: Thinkstock

Car-Sharing

Car-Sharing ist heute eine weit verbreitete Form der Mobilität in Städten und zielt unter anderem darauf ab, die Anschaffung von privaten oder behördlichen Pkws zu ersetzen. Fraglich ist, ob Car-Sharing auch Klima schonende Effekte erzielen kann. Das kommt auf die Art des Car-Sharings an. Gemeinhin werden drei Systeme unterschieden: Stationen basiertes Car-Sharing, privates Car-Sharing und das Free Floating Car-Sharing System.

Beim Stationen basierten Car-Sharing sind die positiven ökologischen Effekte gut belegt. Dadurch können private Pkws ersetzt und die CO₂-Bilanz kann verbessert werden. Wiederum sind die ökologischen Einsparungen des privaten Car-Sharing auf jeden Fall gegeben. Gefährdet ist diese Wirkung, wenn Verkehrsteilnehmer, die bisher kein Auto besitzen, sich am Car-Sharing beteiligen, wenn Car-Sharing zusätzlich genutzt wird, oder wenn es an die Stelle des ÖPNV tritt. Dies geschieht vor allem bei den Free Floating Systemen, in denen die Pkws der Flotte nicht mehr stationsgebunden sind.

Im Koalitionsvertrag kündigt die gegenwärtige Bundesregierung an, Car-Sharing als modernen Mobilitätsansatz generell zu fördern und ausgewiesene Parkplätze für Car-Sharing-Autos in Kommunen zu schaffen. Ein viel versprechender Ansatz ist auch die Nutzung von Car-Sharing durch Unternehmen, Verwaltungen und Organisationen. Sie wird vom Umweltministerium durch die Kampagne „Car-Sharing für gewerbliche Kunden“ unterstützt. Die Kampagne regt Best Practice Beispiele wie die der Stadtverwaltung Mannheim oder des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung in Leipzig an. So können Dienstwagen-Flotten verkleinert und die Autos rein nach Bedarf genutzt werden – was ökonomische wie ökologische Vorteile erbringt.

In den Vorschlägen zum Klimaschutzplan des Landes NRW wird die Befreiung von Gemeinschaftsautos (nicht von Taxis, nicht von Mietwagen) von der Kfz-Steuer vorgeschlagen.



© Foto: Thinkstock

Energiekosten sozial verteilen

Die Belastungen durch Umweltschäden treffen die sozial Schwachen stärker als die Wohlhabenden. Das beginnt bei der Wohnsituation mit Lärmpegel und Luftverschmutzung und reicht bis zum schlechteren Zugang zu Grünflächen und Wäldern. Eine der stärksten Belastungen ist die Energiearmut. Die Kosten für Strom, Heizung und Warmwasser machen für immer mehr Bundesbürger einen immer größer werdenden Anteil ihres Monatseinkommens aus. In Deutschland gibt es bis jetzt noch keine verbindliche Definition für die Energiearmut, in Großbritannien gilt ein Haushalt als energiearm, wenn mehr als zehn Prozent des Nettoeinkommens für Wohnenergie aufgebracht werden müssen. Im Jahr 2011 traf dies auf 6,9 Millionen Haushalte in Deutschland zu.

Energiearmut entsteht durch steigende Energiepreise, durch veraltete Energiestandards von Wohngebäuden und durch fehlendes Wissen beim Energieverbrauch. Ebenso trägt schlechte Energieausnutzung in unsanierten Altbauten, in denen Familien mit geringem Einkommen wohnen, dazu bei. Auch sind Wohnungen, deren Miete von Sozialbehörden übernommen wird, oft in einem schlechten Zustand. Energiearmut trifft damit schon Menschen mit Einkommen knapp über der Armutsgrenze, erst recht solche mit geringerem oder ganz ohne Einkommen. Bund und Länder übernehmen z.B. Heizkosten von Arbeitslosen-Geld-II-Empfängern nur, so weit sie „angemessen“ sind, wobei die Angemessenheit von den Kommunen unterschiedlich bestimmt wird.

Die Überwindung der Energiearmut hat unmittelbare Bedeutung für die Betroffenen, aber ebenso für die gesellschaftliche Akzeptanz der Suffizienz. Einsehbar ist, dass die Abkehr von fossilen Energieträgern und der Übergang zu erneuerbaren Energien für die Dauer der Transformation mit erhöhten Kosten für neue Anlagen und Netze verbunden sind. Sie schlagen sich in erhöhten und einstweilen wohl steigenden Preisen für Strom und Gas nieder. Die große Mehrzahl der Haushalte wird diese Mehrkosten schultern können. Sie dürfen aber nicht zu Lasten der sozial Schwachen gehen. Wenn sie deren Lebensbasis gefährden, ist damit die soziale Anerkennung einer Politik der Suffizienz insgesamt gefährdet.

Unterschiedliche Maßnahmen zielen auf die Verringerung von Energiearmut, teils mit intensiver Beteiligung aus der Zivilgesellschaft. So gibt es Energiekostenberatungen wie das bundesweite Projekt „Stromsparcheck“. Es ist ausgelegt für Bezieher von Arbeitslosengeld II, Sozialhilfe oder Wohngeld und beinhaltet Beratung und Zuschüsse, zum Teil auch Gerätetausch. In Österreich haben die Wiener Stadtwerke Haushalten, die Mindestsicherung beziehen, die einmalige Erstattung von Energiekostenrückständen angeboten. Im Saarland werden rund 1000 Zähler in sozialen Brennpunkten auf Prepaid-Strom umgerüstet. Solche Zähler können Stromkunden auf drohende Sperren aufmerksam machen, beseitigen jedoch nicht die Stromarmut.

So wichtig Initiativen aus der Gesellschaft für die Überwindung der Energiearmut sind – das Handeln der politischen Instanzen können sie nicht ersetzen. Der inzwischen beschlossene Mindestlohn wird einen Teil der Energiearmut beheben. Progressive Stromtarife (siehe dort) sind ein wirksames Mittel ebenso wie die Anpassung des für Wohnenergie vorgeschriebenen Anteils am Arbeitslosengeld an die steigenden Energiepreise. Ein bundesweites Förderprogramm für Zuschüsse zur Anschaffung sparsamer Geräte wird ebenso helfen wie die behördliche Intensivierung der Energieberatung, die einstweilen viele Bedürftige nicht erreicht.

P.S. Das gegenwärtige Absinken der Energiepreise wird nicht von Dauer sein und erübrigt nicht die Fürsorge für bezahlbare Haushaltsenergie.

Geplanter Verschleiß verhindern

Geplanter Verschleiß (Obsoleszenz) entsteht durch Techniken, die von einem Produzenten angewendet werden, um die Haltbarkeit eines Produktes absichtlich zu verkürzen. Die französische Umweltpartei Europe Écologie Les Verts (EELV) definiert ihn so im Entwurf eines Gesetzes, das den geplanten Verschleiß von Produkten unterbinden oder zumindest einschränken soll. Der Entwurf sieht vor, dass die Garantiezeiten von den heute üblichen zwei Jahren auf fünf Jahre erhöht werden. Ersatzteile sollen für zehn Jahre lieferbar bleiben. Verbraucher sollen Informationen zum möglichen Recycling erhalten.

Häufig wird die Existenz von geplantem Verschleiß mit der Begründung bestritten, dieser geschehe nicht absichtlich. Geplanter Verschleiß ist jedoch eine lange bekannte Praxis. Ein Beispiel ist das PHOEBUS-Glühlampen-Kartell von 1924, dem unter anderem Osram, Philips und General Electric angehörten. Sie machten den Wolframdraht dünner, um damit die Leuchtdauer von 2500 auf 1000 Stunden zu verkürzen. In den 1940er Jahren machte die Firma Du Pont das Material ihrer Nylon-Strümpfe offenbar bewusst schwächer. Im Jahr 2003 wurde Apple verurteilt, da die Firma den iPod mit einem nicht austauschbaren Akku produziert hatte, so dass bei Versagen des Akkus das ganze Produkt unbrauchbar wurde. In vergleichbaren Fällen werden Gehäuse von Elektrogeräten verklebt, so dass Reparaturen unmöglich werden.

Die Partei Die Linke legte im April 2013 einen Gesetzentwurf gegen geplanten Verschleiß vor. Der Entwurf will deutschen Herstellern eine Mindesthaltbarkeit von Produkten auferlegen und den Einbau von künstlichen Sollbruchstellen verbieten. Ebenfalls sollen Produkte so gebaut sein, dass Kundige sie selbst reparieren können. Die Grünen der Bundesrepublik haben 2013 eine Studie in Auftrag gegeben, die den geplanten Verschleiß analysiert und Politiken empfiehlt etwa zur Kennzeichnungspflicht, zum Gewährleistungsrecht und zur Ersatzteilversorgung.

Häuser der Eigenarbeit

Häuser der Eigenarbeit sind Werkstätten der Eigentätigkeit und der Selbsthilfe. In ihnen lernen Menschen unter Anleitung von Fachpersonal, Dinge selbst zu bauen oder zu reparieren. Bekannt sind Selbsthilfswerkstätten, die Hilfe im Bereich von Kfz- oder Fahrradreparaturen anbieten. Häuser der Eigenarbeit umschließen einen weiteren Kreis von Tätigkeiten. Sie reichen von Holz und Metall über Textil, Keramik, Schmuck, Papier bis zum Buchbinden. Selbst herstellen statt kaufen ist das Prinzip. Gegen einen Beitrag von wenigen Euro pro Stunde erhalten die Benutzer Geräte und fachliche Anleitung zur eigenen Herstellung oder auch zur Reparatur des Gewünschten.

Inzwischen gibt es fast 90 solcher Einrichtungen. Sie sind zusammengeschlossen im „Verbund offener Werkstätten“. Die Häuser und offenen Werkstätten finanzieren sich weit überwiegend aus Mitgliedsbeiträgen, Spenden und den Zuwendungen von Sponsoren, nur zum kleinen Teil auch mit öffentlichen Geldern.

Relevanz für eine Gesellschaft des Maßhaltens haben die Häuser der Eigenarbeit vor allem darin, dass sie Menschen ermutigen, ihre eigenen handwerklichen Fähigkeiten zu entwickeln und gleichzeitig den Gebrauchsgütern ihren Wert zu erhalten und wiederzugeben. Viele dieser Einrichtungen beschäftigen sich darum mit Recycling- und Upcycling-Techniken, also der Wiederverwertung und Aufwertung von gebrauchten Stoffen. Sie bieten häufig Projekte in Schulen an und schaffen auch damit eine neue Wertschätzung sowohl der Materialien wie der Freude an selbst Gestaltetem. Nicht umsonst ist der Verbund offener Werkstätten in der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ ausgezeichnet worden. Eines der bekanntesten Häuser ist das Haus der Eigenarbeit (HEI) in München.

Die Häuser der Eigenarbeit wären ohne den ehrenamtlichen Einsatz so vieler Förderer und Fachleute nicht lebensfähig. Um ihre Wirksamkeit zu erhalten und zu erhöhen, ist die Alimentierung dieser Einrichtungen durch die öffentliche Hand dringend zu wünschen als ein Beitrag zu einer politisch ermöglichten Suffizienz.



© Foto: Haus der Eigenarbeit München

Lebensmittelverderb verringern

In dieser Suffizienzpolitik geht es nicht um Vorschreiben und Verbieten sondern um Aufklären, Anregen, Fördern.

Eine Politik der Lebensmittel-Bewahrung hat einen unmittelbaren Bezug zur Suffizienz. Einmal darin, dass der Verderb von Lebensmitteln in Produktion, Handel und Haushalten Energie und Ressourcen vergeudet, und darüber hinaus die weltweite Ernährungsgrundlage massiv schädigt.

Nach Einschätzung der Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der Vereinten Nationen (FAO) gehen weltweit rund ein Drittel der für den menschlichen Verbrauch produzierten Lebensmittel verloren oder werden weggeworfen, während rund 925 Millionen Menschen an Hunger und Unterernährung leiden. In Deutschland werden einer Studie der Universität Stuttgart zufolge in Haushalten, Handel und Lebensmittelindustrie und bei Großverbrauchern pro Jahr 11 Millionen t Lebensmittel fortgeworfen, 81 kg pro Kopf der Bevölkerung, knapp zwei Drittel davon in den Haushalten. Von diesen Verlusten wären 47 Prozent vermeidbar und weitere 18 Prozent teilweise vermeidbar. Den Hauptteil beider Kategorien machen Obst und Gemüse aus.

Inzwischen gibt es zwar eine ganze Reihe von Informationen und Handlungsanleitungen, die in einen schonenden Umgang mit Lebensmitteln einführen und Wege zu einer Reduzierung der Lebensmittelabfälle weisen. Sie haben auch Teilerfolge erzielt, sind aber bisher nicht genug in die Breite der Bevölkerung vorgedrungen.

Da der Kampf gegen den Lebensmittelverderb eine der Grundstrategien im Kampf gegen den Welt Hunger ist, bleibt die Aufklärung und Ermutigung der Produzenten, Händler und Verbraucher eine wichtige Aufgabe auch der Politik. Für Deutschland schlägt die Universität Stuttgart eine Roadmap vor, die eine Handlungs- und Forschungsagenda erarbeitet und Rahmenbedingungen schafft, um eine Halbierung des Lebensmittel-Abfalls zu erreichen. (So auch die Europäische Kommission 2011) In diese Bemühungen wären alle Beteiligten und Betroffenen einzuschließen. Auch durch Konsultationen (Runde Tische) auf nationaler wie auf regionaler Ebene lassen sich Kenntnis und Bereitschaft zum Handeln fördern, ebenso durch Einrichten bzw. Begleiten von Netzen zur Beratung und zum Austausch (Beispiel: No Waste Network) wie auch durch die Sammlung von Best Practice.



Progressive Stromtarife

Mehr als ein Viertel des deutschen Stromverbrauchs wird in den privaten Haushalten genutzt. Sie bieten damit ein erhebliches Potential für Einsparungen durch Verhaltensänderungen. Ein wirksames Mittel können progressiv steigende Stromtarife sein. Gegenwärtig wird der Vielverbraucher belohnt; denn der Durchschnittspreis der Kilowattstunde sinkt bei steigendem Verbrauch. Dieses Verhältnis wird bei progressiven Tarifen umgekehrt. Ihr Leitgedanke: Der Basisverbrauch wird finanziell nur gering belastet oder bleibt ganz frei. Der ihn übersteigende Mehrverbrauch wird in zunächst mäßig und dann stark ansteigenden Kostenstufen belastet. Damit wird ein starker Anreiz zum Stromsparen geschaffen, und zwar kurzfristig durch Veränderung der Nutzungsweisen und langfristig durch den Austausch alter Geräte. Natürlich müssen Haushaltgröße und Personenzahl berücksichtigt werden, möglicherweise auch weitere Faktoren wie regionales Klima, Heizmöglichkeiten u.a. Günstig wäre eine Verbindung mit zeitvariablen Tarifen und intelligenten Zählern. Auch ist zu überlegen, auf welche der drei Komponenten des Strompreises die Progression angewandt werden kann und soll: Stromerzeugung, Netzentgelte, Steuern. Das System dient nicht dazu, staatliche oder gewerbliche Einnahmen zu erhöhen. Modellrechnungen lassen Einsparungen von zunächst 6 bis 10 Prozent erwarten, auf Dauer bis zu 20 Prozent.

Das deutsche Recht kennt bisher keine verpflichtende Tarifstruktur. Progressive Tarife werden darum durch Gesetz verbindlich gemacht werden müssen. Das ist ein drastischer Eingriff in das liberalisierte Energiesystem dieses Landes und erfordert einen starken politischen Willen. Ein Einstieg wäre, die Versorger zu verpflichten, jedenfalls einen solchen Tarif anzubieten (so in Italien). Auch in Deutschland müssen schon heute Stromlieferanten nach dem Energiewirtschaftsgesetz einen Tarif anbieten, der einen Anreiz zur Energieeinsparung setzt. Darauf ließe sich aufbauen.

Progressive Stromtarife haben neben der ökologischen auch eine soziale Komponente. Bisher sind sie vor allem als Sozialtarife eingesetzt worden. Da sie die Kosten des Basisbedarfs absenken, können sie für sozial Schwache die Energiearmut erleichtern. (→ Energiekosten sozial verteilen) Ihre ökologische Bedeutung gewinnen sie durch den Klimawandel. Aus diesem Grund legt sich auch die Einbeziehung des Erdgases in eine progressive Tarifstruktur nahe.

Einwände: Die Energie-Ausgaben der Haushalte machen nur wenige Prozent ihres Budgets aus und werden, nicht unbezweifelten Umfragen zufolge, auch bei steigenden Preisen kaum gekürzt. – Die Umstellung erfordert einen beträchtlichen Verwaltungsaufwand. – Schwierigkeiten der Abrechnung: Die Abrechnung pro Haushalt widerspricht dem Grundsatz der Gleichheit, die Abrechnung pro Kopf schafft Ermittlungs- und Kontrollprobleme.



© Foto: Thinkstock

Regionalwährungen

Regionalwährungen fungieren als geographisch begrenzte Komplementärwährungen. Innerhalb ihres Währungsgebietes werden sie als Zahlungsmittel genutzt. Sie haben eine dreifache Aufgabe: Einmal sollen sie einen möglichst großen Teil der Kaufkraft in der Region halten und damit die regionale Wirtschaft stärken. Dadurch vermindern sie zweitens Warentransporte und schonen die Umwelt. Schließlich sollen sie das Zugehörigkeitsgefühl zu einer Region festigen und mit ihm die Verantwortung für ihr Wohlergehen. Darüber hinaus sind sie eine Anfrage an und implizit auch eine Anklage gegen das an Kapital-Akkumulation und Spekulation orientierte Finanzsystem, auch wenn sie sich als Ergänzung und nicht als Alternative zur geltenden Währung verstehen.

Regionalwährungen sind kein offizielles Zahlungsmittel. Ihre Annahme ist freiwillig. Sie sind nur im regional begrenzten Währungsgebiet einsetzbar. Sie werfen keine Zinsen ab. Sie sind für schnellen Umlauf gedacht. Ein Teil der Regionalgeld-Träger erhebt darum eine Rückhaltegebühr oder einen Negativ-Zins auf die Hortung. Kredite an Kunden werden zinsfrei vergeben und nur mit den Arbeitskosten der sie ausgebenden Banken und Sparkassen belastet (oft 1,7 Prozent). Der Umtausch in die Landeswährung ist möglich, verursacht aber eine Gebühr.

Ein Verband Regiogeld e.V. vernetzt 65 Initiativen in Deutschland. Er soll die Entwicklung und die Verbreitung des Regionalgeldes fördern.

Als Beispiel einer Regionalwährung kann der Chiemgauer dienen, die größte Regionalwährung in Deutschland. Nach Zahlen vom Juni 2014 nehmen 623 Unternehmen am Chiemgauer teil. 254 Vereine unterstützen ihn und werben für ihn. Es gibt 39 Ausgabestellen (Sparkassen, Volksbanken, teilweise auch Unternehmen), und es sind 733 000 Chiemgauer im Umlauf. Die angeschlossenen Unternehmer entrichten zwei Prozent an den Trägerverein und belohnen die Kunden für den regionalen Einkauf mit einem Bonus von drei Prozent, deren Verwendung für den Erhalt des Chiemgauer oder für einen sozialen Zweck die Käufer selbst festlegen können. Die Tätigkeit des Trägervereins lebt einstweilen zu zwei Dritteln von ehrenamtlicher Mitarbeit.

Die Kritik an Regionalwährungen richtet sich vor allem auf die Zinslosigkeit, die dem Geldverleihen mit der Rendite seinen Antrieb nehme. Ferner erfordere das Regionalgeld einigen Aufwand. Es müsse zunächst eingetauscht und dann schnell ausgegeben werden, um seine Wertminderung zu vermeiden. Auch nähmen zu wenige Geschäfte, unter ihnen viele Biomärkte, an dieser Bewegung teil. Ihre Produkte seien oft teurer als im Supermarkt und erschwerten damit die Teilnahme wirtschaftlich Benachteiligter. Schließlich ließen sich Regionalwährungen leichter in ländlichen Regionen mit ihrem überschaubaren Sozialgefüge einrichten und erhalten als in anonymen Großstädten.

Initiativen für ein Regionalgeld gibt es in mehreren Ländern, meist in bescheidenen Formaten, so in den USA, Kanada, Österreich und in Großbritannien, wo es in der Transition Town Bewegung seinen bevorzugten Ort hat. Ein ausgebautes Netzwerk für Produkte und Leistungen gibt es in der Schweiz mit dem WIR-System. Träger ist eine Genossenschaftsbank, die zugleich mit dem Handel in Schweizer Franken ihre Währung WIR auflegt und in ihr auf Einlagen keine Zinsen zahlt und Kredite ohne Zinsen (aber auf Grund von Sicherheiten) vergibt. Der Umsatz in dieser Währung hat 2013 die Milliarden-Grenze weit überschritten.

Vom Schweizer WIR-System abgesehen, sind Regionalwährungen einstweilen kleinere Unternehmungen, die von Initiativen ins Leben gerufen sind und weitgehend vom unentgeltlichen Einsatz ihrer Protagonisten leben, sich zum Teil auch um ihre Stabilität sorgen müssen. Zum Bestandsschutz wie zu ihrer Ausbreitung benötigen sie kommunale und regionale Förderung und staatliche Regulierung. Wo Kommunen das Regionalgeld gutheißen und stützen, verleiht ihm das Seriosität und das Vertrauen der Bürgerschaft. Auch ist der rechtliche Status des Regionalgeldes und die steuerliche Behandlung von in ihm erzielten Gewinnen noch zu klären. Zu reformieren ist auch die Bestimmung des Steuerrechtes, die zinsfreie Kredite als „geldwerten Vorteil“ besteuert.

Auch wenn Regionalwährungen heute noch (außer in der Schweiz) ein Nischen-Phänomen sind, sind sie Zeichen eines erneuerten Denkens, das, ohne auf Gewinn zu verzichten, in seiner Maximierung nicht den vornehmsten Geschäftszweck sieht, sondern die Einbettung der Wirtschaft in die sozialen Lebensvollzüge und eine dienende Rolle für das Zusammenleben erstrebt. Sie sind damit ein sprechendes Beispiel gesellschaftlich vermittelter Suffizienz.

Sparzähler kostenlos

Sparzähler, auch intelligente Zähler oder Smart Meter genannt, sind an der Stromleitung angebrachte Geräte, welche dem Anschlussnutzer zeitgleich den tatsächlichen Energieverbrauch anzeigen und ihm dadurch Anleitung zu einem geringeren Energieverbrauch geben. Ebenso vermitteln sie dem Energieversorger Zeitpunkt, Dauer und Intensität der Energienutzung und sollen es ihm so ermöglichen, seinen Kunden günstigere Tarife anzubieten und sie auf Stromfresser aufmerksam zu machen.

Der Einbau von Smart Metern stößt nicht nur auf Gegenliebe. Er ist mit Kosten verbunden, nicht nur für die Anbringung, sondern auch durch höheren Verbrauch für die erste Zeit des Betriebes. Diese Kosten könnten zunächst die erhoffte Einsparung übersteigen. Zweifel gibt es am Schutz der Daten vor Weitergabe und vor Hackern. Ein dritter Einwand bezieht sich auf die Nutzungsgewohnheiten. Wie viele Kunden werden ihren Stromverbrauch von Tageszeiten oder Wetter abhängig machen?

Dennoch: In Deutschland ist der Einbau von Smart Metern für alle Gebäude vorgeschrieben, die neu an das Stromnetz angeschlossen werden. Aber auch die bestehenden Anschlüsse sollen bis 2022 zu 80 Prozent umgerüstet werden. Dafür fehlt es noch an Verordnungen und Regelungen, vor allem aber sind die Kosten für Haushalte mit geringem Einkommen hoch. Eine gebührenfreie Versorgung mit Sparzählern für Einkommensschwache ist darum eine wirksame Maßnahme, die maßvolle Gewohnheiten begünstigen kann – auch über den Stromverbrauch hinaus.

Gleiches gilt für eine kostenlose Bereitstellung von Prepaid-Zählern, die bei Stromschulden das Abklemmen der ganzen Versorgung verhindern sollen und mit der Notwendigkeit der Vorauszahlung einen Anreiz zum sparsamen Strom-Verbrauch bieten.



© Foto: Thinkstock

Städtische Landwirtschaft

Im Jahr 2050, also schon in 35 Jahren, werden aller Voraussicht nach zwei Drittel der Menschen in Städten leben. Es werden Millionenstädte sein, freilich zum größten Teil nicht aus stabilen Häusern und mit gepflasterten Straßen gebaut sondern als Favelas mit Hütten aus Blech, Holz oder Plastik. Den darin lebenden Menschen eine leidlich ausreichende Ernährung zu ermöglichen, auch durch Landbau innerhalb der Städte selbst, ist eine Herkulesaufgabe, die zunehmend ins Bewusstsein rückt, und für deren Lösung es erste bescheidene Ansätze gibt.

Was hierzulande diskutiert und ausprobiert wird, hat mit der Bewältigung des Hungers in Entwicklungsländern in der Praxis wenig zu tun, durchaus aber im Grundsatz. Der gebräuchliche Begriff Urban Gardening verniedlicht die Entwicklung, weil er nur einen kleinen Teil dessen benennt, worum es geht, nämlich um eine städtische Landwirtschaft, die einen substantiellen Teil der Ernährung der Einwohner mit Frischkost, vor allem mit Obst und Gemüse, übernehmen kann. Sie ist weit mehr als die Spielwiese von urbanen Hobbygärtnern, sie kann zu einem tragenden Teil gesunder Ernährung werden. In Deutschland ist es nicht die bittere Not, die die Landwirtschaft in den Städten vorantreibt; es sind eher das Ungenügen an der konfektionierten Versorgung und der Wunsch nach einer größeren Nähe zur eigenen Ernährung wie nach gesunder Nahrung, möglichst aus der Region. Aber auch der Wunsch nach Ernährungssicherheit rät zur Vorsorge: Großstädte wie London haben nur Lebensmittelvorräte für drei Tage.

Die Bedeutung der städtischen Landwirtschaft für die Suffizienz liegt auf der Hand: Geringerer Energieverbrauch und weniger Belastung durch CO₂, durch kürzere Transportwege und geringere Kühlung für Lagerung, dafür Frischkost (vor allem Obst und Gemüse) erzeugt mit weniger mineralischem Dünger und Chemie.

Der Nachteil urbaner Landwirtschaft liegt zum Teil in ihrer Schadstoffbelastung und ihrer Nachbarschaft zum Verkehr. So sind Produkte solcher Flächen, wie in entsprechenden Schrebergärten auch, mit Schwermetallen wie Blei, Kupfer, Zink belastet. Schon bei Dachkulturen, erst recht beim Einbau von Filteranlagen verringert sich diese Beeinträchtigung.

Wie lässt sich städtische Landwirtschaft fördern? Vielfach wird sie sich aus eigenem Antrieb von Naturfreunden und Gewerbetreibenden entwickeln, bei den letzteren möglicherweise auch als vertikale Landwirtschaft, also in mehrgeschossigen Bauten. Soll diese Bewegung über Einzelparzellen, über kleine Inseln hinausreichen, soll sie einen ernsthaften Beitrag zur Stadternährung leisten, muss sie in die Stadtentwicklungsziele und die Flächennutzungspläne einbezogen werden, braucht sie Organisation und Organisatoren, Bereitstellung von städtischem Grund und Boden, Anfangsfinanzierung, Anschlag beim Marketing, und sie braucht Regeln. Das alles in die Wege zu leiten, zu koordinieren und zu fördern wird die Aufgabe der Kommunen und regionalen Körperschaften sein.



© Foto: Thinkstock

II.

City-Maut

In vielen Städten der Welt wird für Kraftfahrzeuge die Zufahrt zu einem umschriebenen innerstädtischen Bereich beschränkt. Das kann auf unterschiedliche Weise geschehen. Etwa durch absolute Fahrverbote für bestimmte Fahrzeug-Klassen oder durch Kennzeichen bzw. Plaketten, die anzeigen, dass das Fahrzeug einen bestimmten Ausstoß an Schad- und Feinstoffen nicht überschreitet. Besonders häufig geschieht die Begrenzung durch eine zumeist für Personenkraftwagen geltende Gebühr, die City-Maut, die an Ort und Stelle, durch eine Vignette oder auf elektronische Weise eingezogen werden kann. Die Maut bezweckt, dass Verkehrsteilnehmer verstärkt den öffentlichen Nahverkehr und Fahrräder nutzen oder zu Fuß gehen.

Es gibt mehrere Gründe, eine City Maut einzuführen. Der häufigste ist der Wunsch, die Straßen zu entlasten und damit Staus zu vermeiden (in London heißt sie darum Congestion Charge); auch sollen Unfälle verringert und Lärm, Abgase und Feinstaub vermindert werden. In unserem Zusammenhang geht es um den Klimaschutz und damit um die Frage, ob durch eine City Maut der Kraftwagen-Verkehr gedrosselt und damit der Verbrauch fossiler Energien verringert werden kann.

Fast alle Städte berichten von verringertem Verkehrsaufkommen (in den meisten Orten zwischen 10 und 20 Prozent) und deutlicher Verflüssigung des Verkehrs. Durch beides wird eine CO₂-Verringerung erreicht, für die freilich genaue Zahlen nicht vorliegen.

Gegner der Maut sprechen von sozialer Unverträglichkeit der Pauschalgebühr. Die Städte würden für Einkäufe unattraktiver, wodurch die Händler geschädigt würden, und die Lenkungswirkung sei fraglich. Die Verringerung der Umweltbelastung wiederum lasse sich ebenso gut durch eine Erhöhung der Mineralsteuer erreichen. Da die City-Maut sich weiter ausbreitet, scheinen diese Einwände ihre Vorzüge nicht zu entkräften.



© Foto: Fotolia

Fleischsteuer / Stickstoffsteuer

Fleisch ist ein Lebensmittel, welches in seiner Massen-Produktion die Umwelt in hohem Maße belastet: durch das Mastfutter, durch die Absonderung von Methan und Lachgas der Tiere, durch ihre Exkremente und durch den Wasserverbrauch bei der Produktion. Da drei Viertel der erwachsenen Bevölkerung Deutschlands zu den „unbekümmerten Fleischessern“ gehören, die ihren Verzehr nicht aus eigenem Entschluss verringern werden, kann erst eine Besteuerung die Nachfrage nach Fleischprodukten wirksam senken und damit die industrielle Produktion einschränken.

Die Food and Agriculture Organization der Vereinten Nationen (FAO) plädiert schon in ihrem Jahresbericht 2009 „Livestock in the Balance“ für Preisaufschläge und Subventionskürzungen, um Umweltschäden der Industrialized Lifestock Production zu verringern. Deutlicher wird die schwedische Behörde Jordbruksverket (dem Landwirtschaftsministerium unterstellt). Sie forderte Anfang 2013 mit einer Studie eine EU-weite Besteuerung von Fleisch zur Senkung des CO₂-Ausstoßes. Die Steuer soll von den Konsumenten und nicht von den Produzenten erhoben werden und betrifft damit sowohl inländisch produziertes Fleisch als auch Einfuhrware. Dadurch wird verhindert, dass Umweltschäden durch die Produktion lediglich in Drittstaaten verlagert werden. Für Rindfleisch soll die Steuer beispielsweise 1,5 € pro Kilo betragen. Die Studie rechnet bei einer EU-weit erhobenen Fleischsteuer mit Emissions-Einsparungen von sieben Prozent in der EU-Landwirtschaft. Die Behörde schlägt außerdem vor, die Besteuerung auf Milch, Eier und Fisch auszuweiten. Der schwedische Finanzminister lehnte die Steuer jedoch vehement ab und verwies auf die bereits existente Abgabe zur CO₂-Reduktion.

In Deutschland legte der Tierschutzverband Peta 2009 einen Gesetzesentwurf vor, in dem er für die Produkte der Tierzucht und der Milchwirtschaft statt des halben den vollen Mehrwertsteuer-Satz forderte. Auf den Entwurf hat bisher keine Partei reagiert.

Der Nachteil der Fleischsteuer ist, dass sie auch das Fleisch aus biologischer bäuerlicher Produktion belastet, dessen Erzeugung ohnehin kostspieliger ist. Die Alternative zur Fleischsteuer ist darum eine Steuer auf Stickstoff. Er wird für die Erzeugung von Mastfuttermitteln und mineralischem Dünger benötigt. Jedoch wird Mastfutter zum großen Teil importiert, so dass eine nationale Steuer wirkungslos bliebe. Noch ist nicht entschieden, welcher Steuer der Vorzug zu geben ist.



© Foto: Thinkstock

Dienstwagen

Dienstwagen müssen vom Arbeitnehmer pro Monat pauschal mit 1 Prozent des Listenpreises versteuert werden, vom Arbeitgeber können sie als Anschaffungs- und Betriebskosten steuerlich abgesetzt werden. Da das unabhängig von Ausstattung und Verbrauch gilt, ist damit ein Anreiz zur Anschaffung von größeren, mehr CO₂ ausstoßenden Modellen gesetzt. Weil Dienstwagen oft auch privat genutzt werden dürfen, entsteht ein weiterer Anreiz zum Vielfahren. Bei Dienstwagen im öffentlichen Sektor bekamen nur 8 von 20 geprüften Modellen eine „grüne Karte“ für „glaubwürdiges Klimabewusstsein“.

Umweltverbände fordern deshalb, die steuerliche Absetzbarkeit von Dienstwagen an die CO₂-Emissionen zu koppeln, dabei Klima schonende Fahrzeuge zu begünstigen, und, soweit das nicht schon geschieht, die private Nutzung in Rechnung zu stellen. In mehreren europäischen Ländern wird dies bereits praktiziert. So sind in Belgien die Treibstoffkosten von Dienstwagen lediglich zu 75 Prozent absetzbar, die Anrechnung der anderen Kosten richtet sich nach dem CO₂-Ausstoß. In Großbritannien, Frankreich und Irland gelten ähnliche Regelungen. Deutschland hält bisher an der pauschalen Besteuerung nach Anschaffungspreis fest. Bewegung gibt es jedoch in Bezug auf die Förderung von Elektromobilität. Seit 2012 können in Deutschland auch Dienstfahräder (Elektroäder und Pedelecs) mit 1 Prozent Versteuerung angerechnet werden. Bei der Wahl eines Elektroautos dürfen die Kosten für die Batterie vom Listenpreis abgezogen werden.



© Foto: Thinkstock

Werbung einschränken

Kommerzielle Werbung gilt in der Wirtschaftstätigkeit als unentbehrlich, um sich, seine Produkte und Dienstleistungen bekannt zu machen, um ihren Absatz zu fördern und sich gegen Konkurrenten zu behaupten. Inzwischen aber ist ein Übermaß an Werbung entstanden, das den Konsum unterschiedslos ankurbeln soll, damit aber Ressourcenverbrauch und Umweltzerstörung zur Folge hat und dem Ziel eines maßvollen Lebens und Wirtschaftens im Wege steht. Jeder Mensch in Deutschland ist jeden Tag weit mehr als 1000 Werbebotschaften ausgesetzt, die ihn zum Erwerb von Produkten und Dienstleistungen animieren wollen. Nur in der Minderzahl sind es Dinge des täglichen Bedarfs, weit mehr sind es Angebote des gehobenen Bedarfs oder des Luxus, nicht selten verbunden mit Kaufanreizen, die mit dem Produkt nichts zu tun haben (Preisausschreiben, Beigaben). Die Investitionen der deutschen Wirtschaft in die Werbung beliefen sich im Jahre 2013 auf über 30 Milliarden Euro. Allein die Briefkastenwerbung summiert sich auf ca. 30 kg Papier pro Haushalt und Jahr (Angabe für die Schweiz). Werbung zu begrenzen ist darum kein Eingriff in die Informations- und Wahlfreiheit der Menschen, wie die Werbewirtschaft nicht müde wird zu erklären, vielmehr dient sie der Befreiung von ständigen Kaufanreizen wie auch der Schonung von Energie und Ressourcen.

Begrenzungen der Werbung sind in mehreren Ländern und in einer Reihe von Städten schon eingeführt. Zum Beispiel hat der Stadtrat von Sao Paulo, Brasilien, 2007 das „Clean City Law“ eingeführt und damit ein Verbot der Außenwerbung auf allen Plakaten und Werbetafeln im Stadtkern mit immerhin 11 Millionen Einwohnern ausgerufen. Es gilt bis heute. In der kanadischen Stadt Toronto wird seit 2001 im Rahmen der „Beautiful City Alliance“ eine Steuer auf Reklametafeln erhoben, um mehr Investitionen in öffentliche Kunst- und Kultureinrichtungen stecken zu können. Werbeeinschränkungen gelten auch für Auckland und Paris.

War hier der primäre Beweggrund die Verschönerung der Stadt, ist er in anderen Fällen der Schutz der Kinder vor unerwünschten Kaufanreizen. In Schweden zum Beispiel darf Werbung nicht an Kinder unter 13 Jahren gerichtet werden. Länder wie Dänemark, Österreich oder Griechenland verbieten jegliche Werbung in und zwischen Kinderprogrammen. Einschränkungen der Werbung können in Europa nur die Nationalstaaten anordnen, da es kein einheitliches europäisches Werberecht gibt. In der EU ist die Werbefreiheit garantiert und stützt sich auf die Dienstleistungsfreiheit und die Warenverkehrsfreiheit. Das macht gemeinsame Initiativen schwierig.

In Deutschland herrscht ein drastisch ungleiches Verhältnis zwischen den Mitteln, die für kommerzielle Werbung zur Verfügung stehen, und denen für eine unabhängige Verbraucherberatung. Weit mehr Geld wird investiert, um den Menschen neue Produkte zu verkaufen als sie interessenfrei über diese Produkte aufzuklären. Hinzu kommt, dass Werbungskosten als Betriebsausgaben definiert werden können und damit steuerabzugsfähig sind.

Die Kontrolle und die Verbote in Rundfunk- und Internet-Programmen regelt in Deutschland der Jugendmedienschutz-Staatsvertrag. Er bezieht sich auf Kinder (bis 14 Jahren) und Jugendliche (14–18 Jahre) und richtet sich auf die für diese beiden Gruppen zuträglichen Inhalte der Programme und der Werbung, nicht jedoch auf den Umfang der Werbung.

Deutsche Politiken zur Werbeeingrenzung könnten an die bereits bestehenden Politiken anderer Länder anknüpfen. So lässt sich Werbung, die sich an Kinder richtet, ganz verbieten. Begrenzung oder Verbot der kommerziellen Außenwerbung wird das Erscheinungsbild der Städte verschönern. Auch kann Werbung insgesamt mit einer Abgabe belegt werden, deren Erträge sinnvoller Weise dem Verbraucherschutz und der unabhängigen Verbraucherberatung zugute kommen. Alternativ ist auch eine Begrenzung der steuerlichen Absetzbarkeit von Werbung zu erwägen. Im privaten wie im öffentlich rechtlichen Fernsehen können werbefreien Zeiten ausgedehnt werden. Alle diese Maßnahmen haben für die Betroffenen teils beträchtliche finanzielle Einbußen zur Folge und werden darum erheblichen Widerstand auslösen.

Keine intensive Tierhaltung

Dass Fleisch zu einem billigen Nahrungsmittel geworden ist und bei der Mehrheit der Bevölkerung in den Industrieländern auf dem täglichen Speisezettel steht, hängt unmittelbar mit der Weise zusammen, wie Tiere gehalten, gefüttert und geschlachtet werden. Die Intensivtierhaltung ist eine durch Technik (Automatisierung, Überwachung) ermöglichte Viehhaltung meistens nur einer Tierart auf engem Raum in Großbetrieben mit dem Ziel eines maximalen wirtschaftlichen Ertrages. Der populäre Begriff Massentierhaltung wird vom Deutschen Bauernverband als „politische Kampfparole“ abgelehnt.

Intensive Systeme benötigen im Vergleich zur Weidehaltung hohe Mengen an energiereichen Futtermitteln wie Mais und Soja, die damit den Boden der Produktion unmittelbarer menschlicher Nahrung entziehen. Zur Herstellung einer Fleisch-Kalorie werden fünf und mehr pflanzliche Kalorien verfüttert. Sie werden ihrerseits wieder unter hohem Einsatz von fossiler Energie für Stickstoffdünger und Treibstoffe hergestellt. Auch hat die Intensivhaltung selbst einen stärkeren Energie- und Wasserverbrauch als ökologische Systeme. Hinzukommen stallbedingte Krankheiten, deren Vermeidung hohe Gaben von Tierarzneimitteln wie Antibiotika erfordern.

Gegen die Schäden der intensiven Tierhaltung hilft grundlegend nur der Übergang zur ökologischen Landwirtschaft (→ Ökologische Landwirtschaft). Aber bis dahin lassen sich die von der industriellen Tierproduktion verursachten Defekte abmildern: einmal durch eine Fleisch- oder Stickstoffsteuer (→ Fleischsteuer / Stickstoffsteuer), die die Massentierhaltung weniger rentabel macht. Zum zweiten durch eine Politik zugunsten nachhaltiger Tierhaltung. Sie fällt in die Zuständigkeit der Europäischen Union, und die deutsche Regierung kann sich für sie einsetzen. Die Heinrich Böll Stiftung führt in ihrem Fleischatlas 2014 vier Maßnahmen auf: Keine Förderung für den Bau von Intensivmastanlagen; Verpflichtung der Landwirte, die Hälfte der Futtermittel auf dem eigenen Hof anzubauen; Verbot von Antibiotika in Fütterungs- und Tränkanlagen; Richtlinie zur artgerechten Haltung von Nutztieren.



© Foto: Thinkstock

Fahrradstädte

Münster, Groningen und vor allem Kopenhagen gelten als „Fahrradstädte“, da das jeweilige Verkehrskonzept stark für den Fahrradverkehr angepasst wurde, verbunden mit dem Ziel, den individuellen Autoverkehr zu verringern und so den CO₂-Ausstoß zu mindern.

Kopenhagen will bis 2025 klimaneutral sein. Es strebt außerdem an, bis 2015 die fahrradfreundlichste Stadt der Welt zu werden, in der z.B. 50 Prozent der Berufspendler mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Gelingt dies, können bis zu 80 000 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden, ca. 3,5 Prozent des gesamten jährlichen CO₂-Ausstoßes von Kopenhagen. Um dieses Ziel zu erreichen, errichtet die Stadtverwaltung Fahrradparkplätze, Stationen für Leihfahrräder, Rad-Highways, welche die Innenstadt mit den Außenbezirken verbinden, und grüne Ampelwellen für Fahrradfahrer. Jedes Taxi der Stadt verfügt zudem über einen Träger für zwei Fahrräder. In der gesamten Stadt gibt es Fahrradwege in beiden Richtungen. Lediglich Fahrradwege, die vollständig vom Autoverkehr abgetrennt sind, gibt es noch nicht ausreichend.

Diese Trennung des Rad- und Pkw-Verkehrs, die als „gefilterte Durchlässigkeit“ bezeichnet wird, ist vor allem in der niederländischen Stadt Groningen umfassend umgesetzt. Sie verschafft den Fahrradfahrern einen Vorteil in Bezug auf Schnelligkeit und kürzere Wege. Der motorisierte Verkehr wird auf den äußeren Stadtring umgeleitet und damit erschwert. Ein ähnliches System wird in Münster mit der Promenade, einer 4,5 km langen Ringstraße um die Innenstadt nur für Fahrradfahrer, angewendet. Auch ein hoher Anteil von Einbahnstraßen in der Innenstadt, Sperrungen für Pkws und ein knappes Parkplatzangebot tragen zur hohen Fahrradmobilität in Münster bei. Allerdings führt der hohe Anteil an Fahrradfahrern auch zu Problemen: In Groningen findet man kaum noch Platz sein Fahrrad abzustellen, auch die hohe Frequentierung der Radwege führt nicht selten zu Fahrradstaus und, um sie zu vermeiden, zu Umwegen.

Die deutsche Bundesregierung hat 2012 mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 ein Zeichen für die Stärkung des Radverkehrs gesetzt, strebt jedoch bescheidenere Ziele an. So soll bis zum Jahre 2020 der Fahrradverkehr 15 Prozent auf den insgesamt zurückgelegten Wegen ausmachen. Mit einer Förderfibel können sich Länder und Kommunen über Mittel für Infrastruktur, Kommunikation und Serviceleistungen informieren.



© Foto: Thinkstock

Entfernungspauschale

Mit der Entfernungspauschale werden die Fahrten zwischen Wohnung und regelmäßiger Arbeitsstätte steuer mindernd berücksichtigt. Die oft Pendlerpauschale genannte Steuerermäßigung kann von allen Arbeitnehmern und Selbständigen in Anspruch genommen werden. Sie ist unabhängig von der Höhe der tatsächlichen Aufwendungen und gilt gleich, ob der Weg zur Arbeitsstelle zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Motorrad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto angetreten wird.

Die Entfernungspauschale ist in ihrer Geschichte höchst strittig beurteilt worden, wurde in Höhe und Entfernung einmal ausgeweitet und dann wieder eingegrenzt und war wiederholt Gegenstand von Entscheidungen der obersten Gerichte in Deutschland. Auf Grund einer Grundsatzentscheidung des Bundesverfassungsgerichtes vom 9. Dezember 2008 ist der gegenwärtige Stand: Ab dem ersten Kilometer können € 0.30 pro Kilometer für die einfache Strecke ohne Entfernungsbegrenzung geltend gemacht werden, in öffentlichen Verkehrsmitteln gegen Nachweis auch höhere Ausgaben.

Das Bundesverfassungsgericht wie auch der Bundesfinanzhof sehen den steuerlichen Abzug für Fahrtkosten zur Arbeit als notwendigen Teil des Prinzips der Besteuerung nach Leistungsfähigkeit. Es besagt, dass jede und jeder entsprechend ihrer/seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit zur Finanzierung staatlicher Leistungen beitragen sollen. Ein Arbeitsverhältnis sei für die Mehrzahl der Beschäftigten nur durch Fahrten zur Arbeitsstätte aufzunehmen. Auch diene die Entfernungspauschale dem Schutz von Ehe und Familie, da vielfach nur so ein gemeinsames Wohnen zu erhalten sei.

Die Argumente gegen eine Entfernungspauschale lauten: Sie begünstige lange Arbeitswege und damit die Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte, etwa die Neigung, in der Stadt zu arbeiten und im Grünen zu wohnen, und fördere so die Zersiedelung der Landschaft. Auch führe sie zu einer Verschärfung der Verkehrsprobleme in Ballungsräumen und zur Verödung der Innenstädte. Sie begünstige Besserverdienende und benachteilige Arbeitnehmer, die bewusst in der Nähe ihres Arbeitsplatzes wohnen und hierfür höhere Mieten in Kauf nehmen, sie aber nicht steuerlich absetzen können.

Ob das Urteil des Bundesverfassungsgerichts mit seinen Begründungen eine Streichung der Entfernungspauschale grundsätzlich unmöglich macht, wird in der Fachliteratur unterschiedlich beurteilt, überwiegend jedoch bejaht. Modifikationen der Pauschale durch neue Begründungszusammenhänge sind dadurch nicht ausgeschlossen.

Unter Suffizienz-Gesichtspunkten, also im Interesse der Ressourcen-Schonung und CO₂-Minderung, ist zu erwägen, die Entfernungspauschale in voller Höhe auf Härtefälle zu beschränken und sie im Übrigen abzusenken. Auch ist zu überlegen, sie, wie es in mehreren Ländern geschieht, auf die Höhe des Benutzungsentgeltes für öffentliche Verkehrsmittel zu begrenzen, es sei denn, es gibt keine zumutbare Verbindung.

Flächenverbrauch begrenzen

Fläche (Boden) gehört zu den nicht vermehrbaren Lebensgrundlagen der Menschheit. Sie dient vielfältigen Zwecken, von denen die Ernährung von Mensch und Tier der wichtigste ist. Ebenso ist Boden grundlegend für den Stoffwechsel der Natur, konstitutiv für Wohnen und Arbeiten, zentral für die Verbindung der Menschen untereinander. Da viele seiner Funktionen in Konkurrenz zueinander stehen, sich teilweise auch ausschließen, ist der sorgsame Umgang mit dem Land die unabdingbare Voraussetzung gelingenden Zusammenlebens und damit eine zentrale politische Aufgabe.

Unter den Gefahren für den Boden ist in industrialisierten Ländern wie Deutschland der überhöhte Flächenverbrauch eine der dringendsten, umso mehr, als der Großteil für Bauten und Verkehrswege verwendet wird und dann mit der Versiegelung des Bodens verbunden ist. Darum hat die Bundesregierung in der „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ von 2002 als Ziel ausgegeben, den Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha täglich zu verringern. Der Koalitionsvertrag von 2013 hat diese Vorgabe bekräftigt. Die Europäische Kommission strebt sogar das 0-Ziel an, also den Verzicht auf weiteren Flächenverbrauch. Von all dem ist die gegenwärtige Praxis weit entfernt. Den Angaben des Statistischen Bundesamtes zufolge nimmt die Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland täglich noch immer um 74 ha zu.

Die ökologischen Folgen des Flächenverbrauchs sind vielfältig. Versiegelung von Boden, der für Ernährung und die Funktionen des Naturkreislaufes gebraucht wird; Ressourcen- und Energieverbrauch für die Erstellung und den Erhalt von Bauwerken und Straßen; Zersiedelung der Landschaft mit wachsendem Autoverkehr (→ Pendlerpauschale), erhöhtem Aufwand für Infrastruktur und Verkehrswege, die wiederum neue Fläche in Anspruch nehmen. Diese Einsichten haben auch die Politik erreicht. Landesminister Johannes Remmel von Nordrhein-Westfalen: „Unser Ziel ist, den Flächenverbrauch bis zum Jahr 2020 auf fünf Hektar pro Tag zu senken und langfristig auf Null. Einen weiteren Verlust an Flächen können wir uns angesichts der wachsenden Nutzungskonkurrenz nicht mehr leisten: die Artenvielfalt ist bedroht, Lebensräume werden zerstört und sind nicht wieder herzustellen.“

Um dem abzuweichen, ist eine Mehrzahl von Maßnahmen im Gespräch, jedoch nicht in Kraft. Ihr gemeinsames Ziel ist, durch Anreize, durch Steuern, durch Ordnungsrecht den Flächenverbrauch zu beschränken, um so die Versiegelung der Böden und die Zersiedelung des Landes aufzuhalten, um Energie einzusparen, um das Wohnen wieder zu verdichten und Städte zu Fuß und mit öffentlichem Verkehr bewohnbar und lebendig zu halten.

Die folgende Liste verweist auf die gegenwärtig diskutierten Politiken. Ihre jeweiligen Vorzüge, Grenzen und auch Nachteile können hier nicht besprochen werden, müssen jedoch sorgsam erhoben und gegeneinander abgewogen werden, wie diese Politiken auch vor Missbrauch zugunsten höheren Flächenverbrauches zu schützen sind.

Flächenkreislaufwirtschaft (Flächenrecycling) ist eine politische Strategie, durch die mit Hilfe von Planung, politischer Entscheidung, Management und Abgaben die vorhandenen Flächenpotentiale wie Brachen und Baulücken in Wert gesetzt werden, um so neuen Flächenverbrauch zu vermindern wie auch die Stadtentwicklung zu fördern.

Weiterentwicklung der Grundsteuer zu einer Flächennutzungssteuer. Die gegenwärtige Grundsteuer richtet sich nach dem Einheitswert eines Grundstücks, ohne die Umweltbelastung durch die Bodennutzung zu berücksichtigen. Eine Flächennutzungssteuer wird, um den Flächenverbrauch zu vermindern, den Steuersatz erhöhen und die Nutzungsintensität einbeziehen unter dem Gesichtspunkt: Je höher die Umweltbelastung, desto höher die Steuer. Die Flächennutzungssteuer kann so eine Lenkungswirkung entfalten. Sie kann neue und lockere Bebauung höher belasten als dichte Bebauung; auch kann sie die Wiederbebauung von städtischen Brachen begünstigen.

Umwidmung der Grunderwerbssteuer zu einer Neuversiegelungssteuer. Durch eine abgestufte Anhebung bzw. Ermäßigung der Steuer für Grünland oder Baubestand soll der Flächenverbrauch verringert werden. Gleichzeitig ist die oben beschriebene Lenkungswirkung möglich.

Handelbare Flächenausweisungsrechte. Der Grundgedanke: Ähnlich wie beim Emissionshandel (siehe dort) wird die maximale Gesamtmenge des Baulandes staatlich vorgegeben. Jede Gemeinde erhält anfangs eine kostenfreie Erstaussstattung an Baulandrechten. Benötigt eine Gemeinde weitere Rechte, so muss sie diese an der Börse erwerben. Andererseits können nicht benötigte Rechte an andere Gemeinden verkauft und dadurch kommunale Einnahmen erzielt werden. Wird dieser Handel bundesweit angelegt, können sich auch schrumpfende Kommunen durch den Verkauf von Zertifikaten entlasten.

Da alle genannten Politiken tief in das Eigentum und die Interessen der beteiligten und betroffenen Personen, Unternehmen, Kommunen und Länder eingreifen und gleichzeitig gemeinsames Handeln erfordern, wird ihre wirksame Umsetzung möglicherweise erst gelingen, wenn die Auswirkungen der Bodenknappheit empfindlicher spürbar werden.



© Foto: Thinkstock

ÖPNV kostenlos

Ein kostenloser Öffentlicher Personen Nahverkehr ist ein potentiell geeignetes Mittel, Treibhausgase zu verringern und zugleich den Verkehr sicherer zu machen. Auch wird Langzeitarbeitslosen, Geringverdienern, Flüchtlingen und Rentnern die Teilnahme am öffentlichen Leben besser ermöglicht. Die Umwelt schützende Wirkung des kostenfreien Fahrens ist jedoch noch nicht gesichert, und seine Einführung stellt die Kommunen vor teilweise gravierende Schwierigkeiten.

Die größte Hürde liegt in der Finanzierung. Während die Fahrgeld-Einnahmen fortfallen, wachsen gleichzeitig die Betriebskosten, weil die steigenden Fahrgastzahlen die Anschaffung von Fahrzeugen, Anpassungen der Infrastruktur und wohl auch neues Personal nötig machen.

Anstelle des Fahrgeldes werden erhöhte Parkgebühren, eine City-Maut (siehe dort), Umlagen in der Wirtschaft oder eine Verkehrsabgabe für alle Bürger eingesetzt oder erwogen.

Nach den bisherigen Erfahrungen wechseln vor allem Berufstätige und Auszubildende zum kostenlosen ÖPNV, was einen Zuwachs besonders zu den Hauptverkehrszeiten bedeutet. In diesen Phasen sind aber in Großstädten und Ballungsräumen noch mehr Teilnehmer am öffentlichen Nahverkehr nicht leicht zu verkraften. Schon heute ließe sich in den Hauptverkehrszeiten der Zeittakt oft nur schwer weiter verdichten.

Was die ökologische Wirkung betrifft, nimmt der Autoverkehr erkennbar ab, doch gibt es nur wenig belastbare Aussagen über das Ausmaß. Auch werden nicht nur Autofahrer zu Busfahrern, sondern ebenso kehren Radfahrer und Fußgänger zum Bus zurück.

Beispiele:

- In der estnischen Stadt Tallinn fahren die Bürgerinnen und Bürger (nur die) ab Januar 2013 kostenlos mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Entscheidung fiel per Volksentscheid mit einer klaren Mehrheit.
- Die Städte Lübben und Templin in Brandenburg haben nach einigen Jahren die Freifahrt zu hoher Kosten wegen wieder eingestellt; in beiden Städten gelten jetzt aber deutlich geringere Fahrpreise.
- In der belgischen Stadt Hasselt wurde die kostenlose Nutzung 1997 eingeführt und 2013 wegen des Fortfalls von Zuschüssen beendet. Fahrgäste, die älter als 19 Jahre sind, müssen nun wieder zahlen – allerdings nur 60 Cent pro Fahrt.
- Die Stadt Tübingen plante für 2014 einen Bürgerentscheid über die Einführung eines kostenlosen Nahverkehrs. Finanziert werden soll er durch eine Verkehrsabgabe der Bürgerinnen und Bürger, die € 100 bis 150 betragen könnte.
- Die Internetseite freepublictransport.com führt 50 Städte in aller Welt auf, die unterschiedlich in Ausmaß und Systemen kostenfreien Transport anbieten.

Heizpilze verbieten

Terrassenheizstrahler, oft auch Heizpilze genannt, sind während der kalten Jahreszeit in den Außenbereichen der Gaststätten für die Gäste angenehm und für die Wirte einträglich, aber angesichts der hohen Klimaschutzziele sind sie barer Unfug. Sie bedienen ein reines Luxusbedürfnis und belasten dabei das Klima beträchtlich. Das Umweltbundesamt hat ausgerechnet: Betreibt man einen Gas-Terrassenheizstrahler eine Stunde, so reicht die dafür notwendige Energie aus, einen gleich großen Raum etwa sechs Mal so lang zu beheizen.

In einigen Städten, so in manchen Bezirken Berlins, ist das Aufstellen von Heizpilzen bereits verboten. Aber vielfach bleibt das ohne Ergebnis. Die Bußen sind oft nur gering und werden, sofern sie überhaupt eingefordert werden, durch die Zeche der Gäste weit überboten.

Eine sinnvolle Alternative zu elektrischen oder gas-getriebenen Heizpilzen sind Solar-Heizstrahler. Sie befinden sich noch in der Entwicklung, so dass erst wenige Modelle auf dem Markt sind. Sie sind einstweilen in der Anschaffung teurer, im Betrieb aber dann kostenfrei. Ihr Nachteil ist, dass nur dann, wenn über Tag genug Sonnenenergie gesammelt werden kann, der Betrieb am Abend möglich ist.

Das Umweltbundesamt empfiehlt Gästen und Gastwirten den freiwilligen Verzicht auf durch Heizstrahler ermöglichten Außenverzehr, und Stadtverwaltungen rufen dazu auf. Sofern dieser Appell zu wenig Gehör findet, hat sich eine Verschärfung des Bußgeldes im Wiederholungsfall oder der Einzug der Geräte bewährt.



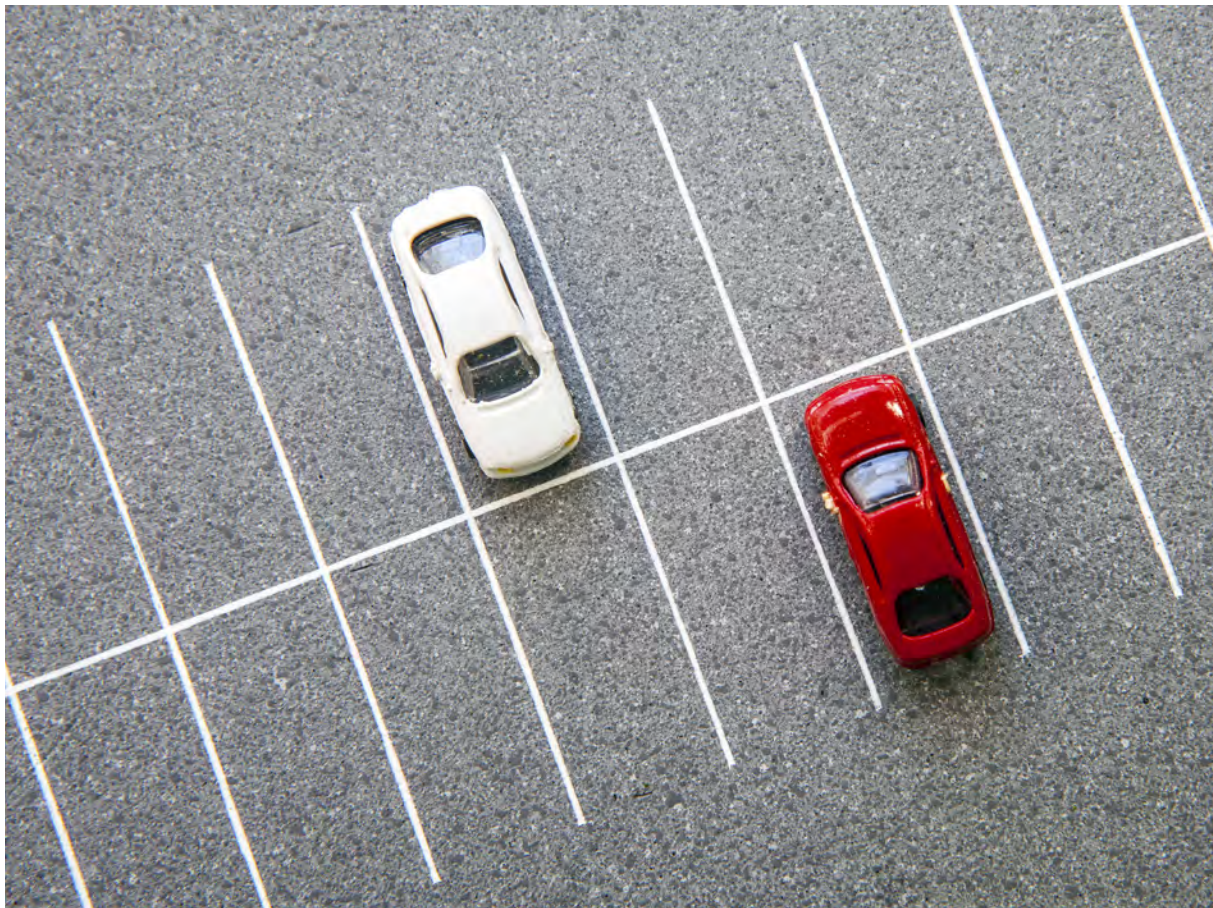
© Foto: Hermann Hammer (Creative Commons CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication)

Parkraum begrenzen

Nicht wenige Städte haben in den letzten Jahren das Angebot an öffentlichen und persönlichen Parkplätzen verringert, andere erwägen diesen Schritt. Die Motive sind unterschiedlich, die Wirkung ist gleich: eine Verringerung des Autoverkehrs und damit des CO₂-Ausstoßes. Entweder geschieht die Verminderung im Zusammenhang der Förderung des ÖPNV (siehe dort), um so den motorisierten Individualverkehr zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen (so in Tallinn) oder um den Busverkehr zu beschleunigen und der Feuerwehr freie Fahrt zu verschaffen (Hamburg). Andere Beweggründe sind, die Stadt zu begrünen (Dülmen), die Sicherheit für Fahrradfahrer zu erhöhen (Stuttgart) oder Stellplätze für Car-Sharing zu schaffen (Berlin). Auch wird die Pflicht, beim Neubau von Wohnungen Stellplätze für Autos zu errichten, durch Stellplätze für Fahrräder ersetzt. (Hamburg) Ebenso müssen für Einkaufszentren weniger Parkplätze vorgehalten werden (Berlin). Als Alternative zum Streichen von Parkplätzen wird eine kräftige Erhöhung der Parkgebühren verstanden, verbunden mit häufigen Kontrollen. (Berlin)

In den Vorschlägen zum Klimaschutzplan Nordrhein-Westfalen wird die Kostenpflicht von Parkplätzen in kommunalem Eigentum angeregt, um den Umstieg auf den ÖPNV (siehe dort) oder das Fahrrad zu befördern.

Kritiker monieren, das Ausdünnen von markierten Parkplätzen führe zum wilden Parken und damit zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. – Der ADAC Berlin-Brandenburg tritt sogar für einen starken Ausbau der Parkplätze ein. Sie gehörten zur Daseinsfürsorge und müssten aus Steuern bezahlt werden. (Der Tagesspiegel 14.6.2013)



© Foto: Thinkstock

Pfand fürs Handy

Schätzungen zufolge liegen Millionen ausgemusterter Handys in den Schubladen. Etwa 80 Prozent der in ihnen verbauten Materialien sind wieder verwertbar, darunter Kupfer, Silber und seltene Metalle.

Zwar nehmen Händler alte Mobiltelefone kostenlos zurück und geben sie zur Verarbeitung weiter; aber die Quote ist marginal. Kaum fünf Prozent der abgelegten Handys finden in den Recycling-Prozess.

Um die ungenutzten Rohstoffe zurück in den Kreislauf zu bringen, schlagen der Sachverständigenrat für Umweltfragen, die Vorsitzende des Nachhaltigkeitsrates, Marlehn Thieme, und mit ihnen weitere Fachleute ein Pfand auf Handys vor. Die Summen beginnen mit € 10 und reichen bis € 100. Auch Laptops und Computer könnten in ein solches Pfandsystem einbezogen werden.

Um eine hohe Rückgabe-Quote zu erreichen, müsste das Pfand nicht nur bei Sammelstellen sondern bei allen Fachhändlern einzulösen sein. Auch könnte beim Kauf statt eines Pfandes ein altes Mobiltelefon abgegeben werden.

Einsprüche gegen ein Pfandsystem beziehen sich auf die Kompliziertheit des Recyclings. Das Herausfiltern der Stoffe sei zu aufwendig, und der bürokratische Einsatz stehe in keinem Verhältnis zum Nutzen.



© Foto: Thinkstock

Steuer auf Fast Food

Wenn fett- und kalorienreiche Nahrungsmittel, wie sie vor allem als Fast Food auf den Markt kommen, mit Sondersteuern belegt werden, sollen damit vor allem Wohlstandskrankheiten wie Übergewicht und Diabetes bekämpft werden. Ihres Fleisch- und Milchanteils wie ihrer Produktionsbedingungen wegen haben sie aber ebenfalls einen Suffizienz-Bezug (→ Fleischsteuer/Stickstoffsteuer)

Einige Beispiele: In Mexiko wurde auf Initiative von Premier Enrique Peña Nieto eine Sondersteuer auf Fast Food eingeführt. Als Teil eines Maßnahmenbündels gegen Übergewicht (u.a. mit Erziehungsinitiativen, neuen Etikettierungsvorschriften und Sportprogrammen), wird ab 2014 auf alle Lebensmittel mit mehr als 275 Kalorien je 100 Gramm eine Steuer von acht Prozent erhoben.

Das ungarische Parlament beschloss im Juli 2011 eine «Chips-Steuer», wonach eine Sonderabgabe auf übermäßig gesalzene, süße, kohlenhydrat- oder koffeinreiche Fertigprodukte erhoben wird. Bei inländischen Produkten werden die Hersteller zur Kasse gebeten, bei Importgütern die Vertreiber.

In Peru wird seit Mai 2013 die Werbung für Fast Food eingedämmt. Dadurch sollen vor allem Minderjährige vor Fettleibigkeit geschützt werden. (→ Werbung einschränken)

Der UN-Sonderbeauftragte für Ernährung, Olivier De Schutter, fordert in seinem Right to Food and Nutrition Report vom März 2013 ebenfalls Sondersteuern auf ungesunde, sehr fettreiche Lebensmittel in reichen Staaten, da der Preis die Konsumententscheidungen beeinflusse und so eine gesunde Ernährung fördern könne.

Der Vorstoß des ehemaligen New Yorker Bürgermeisters Michael Bloomberg, den Verkauf von stark zuckerhaltigen Getränken in Riesenbechern zu verbieten, scheiterte am Urteil eines Richters, der dadurch die Freiheit der Wahl eingeschränkt sah.

In Deutschland forderte 2013 der SPD-Abgeordnete Edgar Franke in Presse und Fernsehen ebenfalls eine Strafsteuer von 9,5 Prozent auf Lebensmittel mit besonders hohem Kalorienanteil: „Ich plädiere für einen Aufschlag in Höhe des halben Mehrwertsteuersatzes auf Produkte mit umgerechnet mehr als 275 Kalorien je 100 Gramm.“ Auch MdB Jürgen Rüttel von der CDU fordert einen Risikoaufschlag auf besonders fetthaltige Lebensmittel. Das Bundesministerium für Verbraucherschutz hält eine solche Steuer jedoch für die falsche politische Maßnahme im Kampf gegen Fettleibigkeit und kritisiert diese als Bevormundung der Bürger.



© Foto: Thinkstock

Tempolimit

a) Auf Autobahnen

In Deutschland gibt es seit Jahrzehnten Streit um ein Tempolimit. Deutschland ist das einzige industrialisierte Land in der Welt, in dem es auf Autobahnen keine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt, auch wenn auf ca. 40 Prozent der Autobahnstrecken ein befristetes oder dauerhaftes Tempolimit gilt. Nahezu alle europäischen Länder haben für Schnellstraßen und Autobahnen eine generelle Höchstgeschwindigkeit festlegt. Sie beträgt für Pkws zwischen 100 km (Norwegen) und 140 km (Polen).

Die in Deutschland geltende Richtgeschwindigkeit von 130 km auf Autobahnen ist „empfohlen“, also nicht verbindlich. Bei einem Unfall mit höherer Geschwindigkeit kann die Überschreitung aber als Teilschuld gewertet werden.

Die beiden Kernargumente zugunsten einer verpflichtenden Höchstgeschwindigkeit sind: Die Unfallzahlen sinken. Der CO₂-Ausstoß wird verringert. Darüber hinaus wird angeführt: Der Verkehrsfluss wird gleichmäßiger, der Stress beim Fahren sinkt, der Flächenverbrauch wird geringer. Die Partei der Grünen hofft außerdem, ein Tempolimit werde den Bau leichter und damit Benzin sparender Autos begünstigen.

Die Gegenposition hält die Kernargumente der Befürworter für unzutreffend. Es sei nicht zu erkennen, dass auf Autobahnen ohne Tempolimit mehr Unfälle passieren. In zahlreichen Ländern mit Tempolimit gebe es eine ebenso hohe oder höhere Zahl von tödlichen Unfällen. Was den Klimaschutz betrifft: Er werde durch die Beseitigung von Staustrecken und durch die Konstruktion emissionsarmer Fahrzeuge besser geschützt als durch ein Tempolimit.

Die Prüfung beider Argumente ergibt:

- Studien des Umweltbundesamtes zufolge verringert sich bei einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km der CO₂-Ausstoß um etwa drei Prozent (etwa 0,4 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland). Bei Tempo 100 verdoppelt sich diese Reduktion.
- Die tödlichen Unfälle auf Autobahnen würden sich nach Auskunft von Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer, um etwa drei Prozent aller Getöteten im Straßenverkehr verringern (bei unsicherer Datenlage).



© Foto: Thinkstock

Die Einsparung an CO₂ durch ein Tempolimit auf Autobahnen fällt ökologisch ins Gewicht. Auch die oben beschriebenen Folgen einer Verlangsamung sind ein Gewinn. Dennoch ist in Deutschland der Widerstand gegen ein Tempolimit groß. Warum alle Nachbarländer das Tempolimit akzeptieren, während es hierzulande als ein unerträglicher Eingriff in die persönliche Freiheit empfunden wird, dafür gibt es ökonomische und mentale Gründe. Einmal verkaufen die deutschen Autokonzerne im In- und Ausland vor allem schwere, schnelle Autos und werden darin von allen bisherigen Regierungen geschützt. Und dann wünscht sich ein Großteil der Fahrer dieser Autos, viele von ihnen mit politischem Einfluss, für sich selbst die Möglichkeit einer unbegrenzten Geschwindigkeit. So entsteht mit dem Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“ ein Tabu, das dem irrationalen Drang der Amerikaner zum persönlichen Waffenbesitz nahe kommt, und gegen das Argumente bisher nicht ankommen. „Der Mythos der Freiheit auf der Autobahn zieht immer noch, auch wenn's eben ein Mythos, eine Legende ist.“ (Christoph M. Schwarzer, Stern 29.10.2007) Jedoch sind die Gründe für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen so gewichtig, dass ihre Durchsetzung wohl nur eine Frage des festen politischen Willens ist.

b) Tempo 30 innerorts

So strittig wie eine Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen ist die Begrenzung der Geschwindigkeit für den innerörtlichen Verkehr. Gegenwärtig gilt hier in nahezu allen europäischen Ländern eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km pro Stunde. Die wichtigsten Gründe der Befürworter einer Regelgeschwindigkeit von 30 km (50 km für Durchgangsstraßen):

1. Der Verkehr entspannt sich und wird sicherer, vor allem für Fußgänger, da sich mit der Absenkung der Geschwindigkeit der Bremsweg eines Autos um die Hälfte verringert. Untersuchungen zufolge verlängern sich die Fahrzeiten kaum, weil der Verkehr flüssiger wird.
2. Der Lärmpegel sinkt in vielen Straßen, und die Luftqualität verbessert sich, weil weniger Feinstaub entsteht (wenngleich mehr Stickoxide emittiert werden).
3. Der für diesen Zusammenhang besonders wichtige Gesichtspunkt ist, ob bei Tempo 30 der Kraftstoff-Verbrauch sinkt. Entsprechenden Untersuchungen zufolge ist die Einsparung nicht sonderlich hoch aber messbar und wird der homogenen Fahrweise zugeschrieben.

Die Gegner, vor allem vertreten vom ADAC, bestreiten die Geltung des zweiten und dritten Argumentes und berufen sich dafür ebenfalls auf Untersuchungen. Lärm und Schadstoff-Emissionen werden ihnen zufolge nicht verringert, der Kraftstoff-Verbrauch steigt sogar, weil die Fahrzeuge in einem niedrigeren Gang fahren. Das mit Tempo 30 verbundene Prinzip „Rechts vor links“ störe den Verkehrsfluss und behindere den öffentlichen Nahverkehr. Ein durchdachtes Tempo-30-Netz mit gleichmäßigem Verkehrsfluss und ruhiges Fahrverhalten kann die beiden ersten Einwände entkräften. Die Verkehrssicherheit spricht jedenfalls sehr für ein Tempolimit auch innerorts.

Emissionshandel in Europa

Der Grundgedanke des Emissionshandels ist ebenso einfach wie einleuchtend. Das Recht zur Emission von Treibhausgasen wird für die in ihn eingebundenen Unternehmen mit einem zu zahlenden Preis belegt. Die dafür zu erwerbenden Zertifikate sind handelbar: Fehlmengen müssen zugekauft und Überschüsse können Gewinn bringend veräußert werden. Damit werden wirtschaftliche Anreize zur Verminderung der Klimagase geschaffen, dies umso mehr, als im Grundsatz die Obergrenze zulässiger Emissionen in Europa und mit ihr die Zahl der Verschmutzungszertifikate periodisch abgesenkt wird.

Auch wenn gegenwärtig die Aussichten auf ein weltweites Abkommen zum Emissionshandel noch gering sind, kann der auf Europa bezogene Handel mit Verschmutzungsrechten einer der wirksamsten Beiträge dieses Kontinentes zum Klimaschutz werden. Freilich hat die zu Anfang erfolgte kostenlose Zuteilung der CO₂-Zertifikate an die Unternehmen zu einem Überangebot an Verschmutzungsrechten geführt und bis heute den Preis so sehr gedrückt, dass er keinen Anreiz für die Investition energiesparender Technologien und suffizienter Verhaltensweisen enthält. Auch wenn ab 2013 die Zertifikate kostenpflichtig geworden sind, wird ein erheblicher, wenngleich abnehmender Teil weiterhin kostenlos abgegeben. Erst im Jahr 2027 sollen alle Zertifikate versteigert werden, und auch dann noch mit Ausnahmen.

Der beschleunigte Abbau der Abgabe kostenfreier Verschmutzungsrechte bei Fortdauer der jährlichen Verknappung der Gesamtzahl, zusammen mit dem Abschmelzen der Ausnahmen und der Einbeziehung der Langstreckenflüge nach Europa ist darum eine der wirksamsten Klimapolitiken, bei der Ressourceneffizienz und -suffizienz Hand in Hand gehen. Dazu ist freilich ein gemeinsames Handeln der Europäischen Union erforderlich. Sich dafür einzusetzen ist wohl die wichtigste klimapolitische Aufgabe Deutschlands.

Sinnvoll ist es auch, die Landwirtschaft, auf die mehr als zehn Prozent der Treibhausgas-Emissionen zurückzuführen sind, in den Handel einzubeziehen und dabei mit der Lizenzpflicht für Massentierhaltung und dem Einsatz von Mineraldünger zu beginnen.

Einstweilen sind die politischen Widerstände der stark von fossilen Energieträgern abhängigen Nationen groß. Bis zu deren Überwindung können auf nationaler Ebene CO₂-Grenzwerte für bestehende und geplante Kraftwerke den unwirksamen Emissionshandel der EU ausgleichen. Die wachsenden und alle Länder erreichenden Klimaprobleme samt ihren Folgen werden dann, so ist zu hoffen, europaweit und global ein Einsehen bewirken.

Ökologische Steuerreform

1. Eine ökologische Steuerreform hat zum Ziel, durch die Besteuerung von Brennstoffen und elektrischer Energie die knappen Energiereserven zu schonen und die Emission von CO₂ zu senken. Die meist Ökosteuer genannte Abgabe ist eine Verbrauchssteuer, erhoben in der Erwartung, dass dadurch Energie effizienter genutzt wird.
2. In Deutschland ist die Ökosteuer 1999 als Erhöhung der Mineralölsteuer und als zusätzliche Stromsteuer eingeführt worden. Besteuert wird alle Energie mit Ausnahme von Strom aus erneuerbaren Energieträgern, wenn er aus einem ausschließlich von ihnen gespeisten Netz entnommen wird. Ausnahmen bzw. geringere Sätze gibt es für Industrien mit hohem Energieverbrauch, vor allem für solche, die im internationalen Wettbewerb stehen.
3. Die Ökosteuer war zuerst als Steuer mit periodischer (jährlicher) Erhöhung gedacht. Das ist viermal geschehen. Seit 2003 ist sie aber infolge der Einwirkung starker Lobby-Kräfte in ihrer Höhe gleich geblieben.
4. Die Ökosteuer dient in Deutschland nicht der Erhöhung der Staatsquote. Die Einnahmen werden überwiegend zur Senkung der Rentenversicherungsbeiträge von Arbeitnehmern und Arbeitgebern verwendet und sollen damit die Sicherung von Arbeitsplätzen erleichtern.
5. In ihrer *umweltpolitischen* Wirkung hat die Ökologische Steuerreform den CO₂-Ausstoß um gut zwei Prozent gesenkt, wobei einstweilen die zahlreichen Ausnahmen und Erleichterungen eine größere Wirkung verhindern. In ihrer *sozialpolitischen* Wirkung ermöglicht die Ökosteuer, den Beitragssatz zur Rentenversicherung um 1,7%-Punkte zu ermäßigen. Die dadurch mögliche Senkung der Arbeitskosten hat Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen. Im Übrigen wächst aufgrund der Ökosteuer die Nachfrage nach energiesparenden Produkten, und der öffentliche Personenverkehr nimmt zu.
6. Energiesteuern werden auch in Dänemark, den Niederlanden und Österreich erhoben, jeweils in unterschiedlicher Ausgestaltung. Die Schweiz bereitet eine allgemeine Energieabgabe auf Brenn- und Treibstoffe sowie elektrischen Strom vor, und zwar mit steigenden Abgabesätzen. Deren Einnahmen sollen an Haushalte und Unternehmen rückerstattet werden. Auch Frankreich plant eine Klimasteuer, hat sie aber schon einige Male verschoben.
7. Wieder einzuführen wäre eine mäßige jährliche Steigerung der Ökosteuer. Sie entlastet die Rentenkassen, animiert zu Energie sparenden Investitionen in Produktion und Verbrauch und bleibt relativ kostenneutral, wenn sie sich in ihrer Höhe an der jeweils im Vorjahr erreichten Energieproduktivität orientiert. Gleichzeitig verhindert sie den Rebound-Effekt*, der sonst durch Effizienzgewinne entsteht.
8. Werden in Zukunft nicht erneuerbare Rohstoffe knapper, kann die Ökosteuer von einer Energie- zu einer Ressourcensteuer fortentwickelt werden, so dass auch hier ein wirtschaftlicher Anreiz besteht, den Verbrauch Schritt für Schritt zu senken.
9. Ein Nachteil der Ökosteuer wie jeder Energiesteuer ist, dass sie die Haushalte mit geringem Einkommen stärker belastet, weil bei ihnen die Energiekosten einen größeren Teil der Einkünfte beanspruchen. Sie verlangt darum nach einem sozialen Ausgleich, etwa durch progressiv steigende Energiepreise mit niedrigem Eingangsniveau (→ Progressive Stromtarife) oder durch eine Rückerstattung, wie sie in der Schweiz geplant ist. (→ Energiekosten sozial verteilen)

* Energie-Rebound entsteht, wenn durch geringeren Energieverbrauch erzielte finanzielle Einsparungen in anderen, ebenfalls Energie verbrauchenden Tätigkeiten wieder ausgegeben werden (etwa: sparsamere Autos verleiten zu mehr Fahrten)

10. Ökosteuer und Emissionshandel stehen zueinander im Verhältnis von Alternative und Ergänzung. Dabei sind zwei Gesichtspunkte zentral:

- a) Im Idealfall ist ein funktionierender Emissionshandel (→ siehe dort) ein für die CO₂-Reduktion ausreichendes Instrument. Das trifft zu, wenn die festgelegte Obergrenze strikt genug ist, uneingeschränkt gilt und periodisch herabgesetzt wird. Dann kann auch eine Ökosteuer keine darüber hinaus gehende Reduktion erreichen, weil jede dadurch erzielte Einsparung den Preis der Verschmutzungs-Lizenzen verringert und damit einen Mehrverbrauch an anderer Stelle zur Folge haben wird. Diese Grundbedingung ist aber einstweilen nicht gegeben und auf absehbare Zeit noch nicht zu erwarten (zu viele Nicht-Verpflichtete, eine zu hohe Obergrenze, kostenlose Vergabe statt Auktion).
- b) So lange also der Emissionshandel nur teilweise greift, ist die Ökosteuer ein wirksames Instrument zum Schutz des Klimas, weil sie alle Energieverbraucher einbezieht. Sie hat darüber hinaus eine soziale Wirkung: Sie ermäßigt die Lohnnebenkosten und ermöglicht dadurch den Erhalt von Arbeitsplätzen.

Erwerbsarbeit fair teilen

In entwickelten Volkswirtschaften ist Vollbeschäftigung im bisherigen Sinne nicht mehr zu erreichen, wie sich in fast allen entsprechenden Ländern zeigt. Die relativ günstige Beschäftigungslage in Deutschland, die dennoch hinter Vollbeschäftigung deutlich zurück bleibt, hat viel mit dem hohen Exportüberschuss der deutschen Wirtschaft zu tun, der seinerseits zur Arbeitslosigkeit in den importierenden Ländern beiträgt. Auch die verbreitete Hoffnung, ein grünes Wachstum könne in einem Land wie Deutschland Vollbeschäftigung schaffen, wird sich kaum erfüllen. Denn in einer nachhaltigen Wirtschaft wird es Wachsen und Schrumpfen geben, im Produzieren wie im Konsumieren. Wachsen kann alles, was zugleich der Zukunftsfähigkeit und der Lebensqualität dient. Und Schrumpfen muss und wird, was die Ressourcen übernutzt und den sozialen Zusammenhalt beschädigt. Da der möglichst baldige Verzicht auf fossile Energien unausweichlich ist, um das 2°-Ziel zu erreichen, und da er, wie in der Einleitung begründet wird, auch verpflichtende Suffizienzpolitiken notwendig macht, wird sich die Menge kommerziell produzierter Waren und Dienstleistungen verringern. Damit wird aller Voraussicht nach auch die Zahl der Arbeitsplätze noch einmal sinken.

Arbeitslosigkeit ruiniert die von ihr Betroffenen, und hohe Arbeitslosigkeit unterminiert die Wohlfahrt der Gesellschaft im Ganzen. Aus der doppelten Erosion der Vollbeschäftigung gibt es einen Ausweg: die bezahlte Arbeit unter allen Erwerbsfähigen fair zu teilen und das durch staatliche Regulierung verbindlich einzuführen. Die Studie „Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalen Welt“ etwa schlägt vor: Für die, die nicht ohnehin in Teilzeit arbeiten möchten, können 30 Wochenstunden die Regel-Arbeitszeit werden, bezogen auf das gesamte Erwerbsleben. Im Verlauf der Biographie sind dann flexible Regelungen möglich, die etwa je nach Familienstand und Bildungswünschen einmal längere und dann wieder kürzere Arbeitszeiten ergeben und in einem Lebensarbeitszeit-Konto festgehalten werden können.

Die Katholische Arbeitnehmer-Bewegung glaubt noch, die „Kurze Vollzeit“, wie die fair geteilte Arbeit auch genannt wird, mit vollem Lohnausgleich einzuführen zu können. Der Attac-Arbeitskreis „ArbeitFairteilen“ will ihn wenigstens für die kleinen und mittleren Einkommen erhalten. Aber auch, wenn der nun fehlende Erwerbsanteil nicht oder nur teilweise durch Lohn- oder Gehaltserhöhungen auszugleichen sein wird, darf daran das solidarische Teilen der Erwerbsarbeit nicht scheitern. Freilich: Für Menschen mit geringem Einkommen, für Alleinerziehende wie für Menschen mit Unterhaltspflichten müssen finanzielle Ausgleiche geschaffen werden. Das kann etwa durch die so genannte negative Einkommensteuer geschehen. Sie bedeutet, dass eine Steuerpflicht erst oberhalb eines für alle festzusetzenden gleichen Mindesteinkommens besteht, und dass die, die weniger als dieses Mindesteinkommen verdienen, mit dem fehlenden Betrag alimentiert werden.

Die kurze Vollzeit ist, auch wenn sie mit einer finanziellen Einbuße verbunden ist, keineswegs nur ein Verlust. Kürzere Erwerbsarbeitszeiten verbessern die Balance von Arbeit und freier Zeit, schützen vor Überbelastung, verteilen die Familienarbeit gerechter zwischen Männern und Frauen, begünstigen die Sorgearbeit, ermöglichen Eigenarbeit und Gemeinwohlarbeit und kommen insgesamt dem Wunsch vieler nach verkürzter Arbeitszeit entgegen. Schon 2002 haben in einer europaweiten repräsentativen Umfrage fast die Hälfte der Befragten für sie votiert, und zwar einschließlich einer Einkommensminderung.

Für die Folgen fair geteilter Erwerbsarbeit bezüglich der sozialen Sicherungssysteme sei auf die hinten angegebene Literatur verwiesen. Nur so viel: Sicher ist, dass der Einkommens- und Vermögensabstand in diesem Land zugunsten größerer Verteilungsgerechtigkeit drastisch verringert werden muss. Und zu überwinden ist auch die Fixierung der sozialen Sicherung für Alter und Krankheit auf die Erwerbsarbeit. Wird ihrer Finanzierung zum Beispiel auch eine Energie- und Ressourcensteuer (→ Ökologische Steuerreform) zugrunde gelegt, lässt sich endlich auch die Versorgungs-, Betreuungs-, und Bürgerarbeit in sie eingliedern.

Ökologische Landwirtschaft

1. Das gegenwärtige System der intensiven, weitgehend auf der Basis fossiler Energien betriebenen Landwirtschaft mit ihren zunehmend industriellen Agrarbetrieben ist nicht zukunftsfähig. Es stößt schon heute an seine Grenzen und verursacht schwere Schäden. Die Fruchtbarkeit der Böden schwindet, die Wasserreserven schrumpfen, ebenso Mineralöl und Düngerrohstoffe, Monokulturen gefährden die Sicherheit der Ernten, die industrielle Methode der Landbewirtschaftung trägt massiv zur Klimabelastung bei, während der Klimawandel seinerseits zunehmend die Ernten bedroht. Darum muss weltweit ein ökologischer und regional betriebener Landbau an die Stelle der industriellen Agrarwirtschaft treten.

2. Ökologische Landwirtschaft orientiert sich an einer organischen Kreislaufwirtschaft, die auf vielfältige Fruchtfolge achtet und Ackerbau und Viehzucht miteinander verbindet wie aufeinander abstimmt. Sie verzichtet im Ackerbau ganz oder doch weitgehend auf chemische Pflanzenschutzmittel und Mineraldünger und vollständig auf Gentechnik. In der Viehzucht sind industrielle und gentechnisch veränderte Importfuttermittel verboten und gilt artgerechte Tierhaltung.

3. Ökologische Landwirtschaft hat mit der Erhaltung und dem Schutz des Bodens und einem sparsamen Wasserhaushalt eine hohe Bedeutung für Suffizienz. Ökologisch bearbeiteter Acker braucht keinen synthetischen Stickstoff, dessen Produktion mit hohem Einsatz von Erdöl verbunden ist. Er verhindert Bodenerosion, erhält die Vielfalt der Arten und der Landschaften und bildet als organischer Boden eine wichtige Klimasenke. Ökologische Viehzucht verursacht weniger Arzneimittlrückstände, braucht kein Importfutter und spart damit Transport. Die Ökologische Landwirtschaft wird dabei Hand in Hand gehen mit einem geringeren Fleischkonsum, dem Vorrang saisonaler Produkte und einem Ende der Wegwerfmentalität – alles ebenfalls Suffizienz-Elemente, die, um wirksam zu werden, eine verbindliche Regulierung benötigen.

4. Dennoch ist der ökologische Landbau scharfer Kritik ausgesetzt.

Der häufigste Vorwurf ist, seine Produkte seien zwar teurer aber nicht gesünder als die aus konventionellem Anbau. Dazu gibt es eine Vielzahl von Studien. Jetzt konnte die Studie von Carlo Leifert an



© Foto: Photodisc

der Newcastle University jedoch zeigen, dass Früchte, Gemüse und Obst aus organischer Produktion wesentlich mehr Antioxidantien und weniger Schwermetalle und Pestizide enthalten als konventionelle Produkte. Die Vorzüge der ökologischen Landwirtschaft liegen demnach in ihrer geringeren Belastung mit Schadstoffen und ihrem höheren Anteil an positiven Pflanzenwirkstoffen wie auch im Schutz von Klima, Boden, Wasser und Artenvielfalt.

Weitere Einwände:

- Da Ökologische Landwirtschaft nicht auf Maximalerträge abzielt: Reicht ihre Ergiebigkeit aus, die Ernährung einer weiter wachsenden Weltbevölkerung zu übernehmen, zumal in wenigen Jahrzehnten mehr als die Hälfte der Menschheit nicht auf dem Land sondern in Millionenstädten leben werden? Durchaus. Gegenwärtig verkommt etwa die Hälfte der Nahrungsmittel. Wenn dem Einhalt geboten wird, reichen auch die geringeren Erträge aus.
- Wie sind die Produkte des ökologischen Landbaus für die große Mehrheit in den armen Ländern bezahlbar, wenn sie schon hierzulande für einen Teil der Bevölkerung zu teuer sind? Auch die Produkte des industriellen Agrarsystems werden durch Dünger, fossile Treibstoffe und Wasser im Preis ständig steigen. Von all dem braucht der organische Landbau weniger oder nichts. Auf lange Sicht wird er darum sogar kostengünstiger werden.
- Gibt es weltweit genug Boden für eine extensive Landwirtschaft? Als Ergebnis mehrerer Studien wird in Entwicklungsländern die Umstellung von traditioneller auf biologische Landwirtschaft keine zusätzlichen Flächen in Anspruch nehmen, da sich durch den Wechsel die Erträge gegenüber der gegenwärtigen Landbewirtschaftung deutlich erhöhen. In Ländern mit intensiver Landwirtschaft wird die Produktivität durch den ökologischen Landbau leicht sinken. Für diese Länder wie für die Erde insgesamt sind aber der Anbau von Energiepflanzen und der steigende Fleischkonsum die entscheidende Bedrohung der Ernährungssicherheit.

5. Für den gegenwärtigen Stand der ökologischen Landwirtschaft in Deutschland sind zwei Entwicklungen wichtig:

Einmal hat die Europäische Union 1991 gesetzliche Regelungen mit verbindlichen Vorgaben für die Erzeugung, Verarbeitung und Kontrolle von Bio-Lebensmitteln erlassen (1999 für die Tierhaltung). Damit gibt es für alle zur EU gehörenden Länder verbindliche Vorgaben. Sie finden ihren Ausdruck in einem sechseckigen Logo, das auf allen biologischen Produkten verpflichtend erscheint. Ihr Nachteil gegenüber den schärferen Verpflichtungen der deutschen Bio-Verbände ist, dass sie, um die Produktionskosten zu verringern, in der Düngung und bei den Futtermitteln (zum Beispiel sind in der EU-Richtlinie Tiermehle zugelassen) geringere Anforderungen stellen. Die Qualitätssiegel der deutschen Verbände geraten damit in einen Konkurrenznachteil.

Dieser Nachteil wird verstärkt, weil biologischer Landbau ohnehin weniger Gewinn abwirft als es Energiepflanzen tun, und weil im Unterschied zu Nachbarländern wie Österreich und der Schweiz und Entwicklungen in Osteuropa wie in Indien die ökologische Landwirtschaft in Deutschland inzwischen eine abgeschwächte Förderung erhält. So sind die Fördermittel des Bundesprogramms ökologischer Landbau seit 2002 auf die Hälfte gekürzt worden. Auch die Umstellungsförderung wurde in den letzten Jahren in mehreren Bundesländern gekürzt oder gestrichen.

6. Eine Suffizienzpolitik, die dem ökologischen Landbau die ihm zukommende Bedeutung ermöglicht, kann in folgenden Maßnahmen bestehen:

- Die EU-Flächenprämie umwidmen zur Prämie für ökologische Bewirtschaftung.
(→ Schädliche Subventionen abbauen)
- Die nationale Einspeisevergütung für kommerzielle Agrogas-Anlagen streichen (sie dient weit mehr dem Anbau von Energiepflanzen als der Vergasung von Abfällen);
- grundlegende Ausrichtungen der öffentlichen Fördermittel für Agrarforschung auf ökologischen Landbau;
- Errichten einer Bundesakademie für ökologische Land- und Ernährungswirtschaft sowie interdisziplinärer Fakultäten für klimaverträgliche Landnutzung;
- öffentliche Förderung des Aufbaus regionaler Nahrungs- und Düngerkreisläufe;
- die Kriterien des Biosiegels verschärfen.

Reform des Wettbewerbs- und Kartellrechtes

Gemeingüter, namentlich die natürlichen Rohstoffe und Ökosysteme, sind die Lebensgrundlagen der menschlichen Zivilisation. Die derzeitige Wirtschaftsordnung wirkt jedoch der Nachhaltigkeit entgegen; denn sie lässt es zu, dass Regierungen, Unternehmen und private Haushalte Kosten *externalisieren*, also abwälzen, indem sie die Gemeinressourcen abnutzen, aber die Investitionen unterlassen, die zu ihrer Erhaltung bzw. Wiederherstellung notwendig wären. Dadurch werden die Produkte billiger, die Absatzmengen größer und die Gewinne höher als bei nachhaltigem Wirtschaften. Diese Externalisierung ist generell erlaubt; nur in einigen Bereichen wird sie durch spezifische Umweltschutzgesetze verhindert oder vermindert. Aber auch diese Gesetze geben dem Schutz der Gemeingüter bisher nicht den Rang eines Grundrechts, den das Privateigentum hat. Das Grundgesetz zeigt deklamatorisch, dass und wie sich das ändern soll, namentlich in den Artikeln 14.2 („Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich dem Wohle der Allgemeinheit dienen“) und 20a („Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen“). Doch ist das bisher ein Bekenntnis ohne ausreichende legislative Verwirklichung.

Das Eigentumsrecht muss darum durch eine Eigentumspflicht zur Erhaltung der natürlichen und sozialen Gemeingüter ergänzt werden. Drei Maßnahmen können dem dienen:

1. Im Wettbewerbsrecht muss die Externalisierung der Kosten verboten werden, also ihre Abschiebung auf die Allgemeinheit.
2. Ebenfalls im Wettbewerbsrecht muss der Begriff des unlauteren Wettbewerbs erweitert werden.
3. Das Kartellrecht muss für Zusammenschlüsse zum nachhaltigen Produzieren geöffnet werden.



© Foto: Thinkstock

Umweltschädliche Subventionen abbauen

Der unterschiedlich definierte Begriff Subventionen wird hier auf Umwelt belastende Steuerverschö-
nungen, Steuererleichterungen und finanzielle Fördermaßnahmen des Staates angewandt. Sie schädi-
gen, wie das Umweltbundesamt in seinem Bericht von 2010 feststellt, die Natur auf mehrfache Weise:
Zunächst einmal begünstigen sie umweltschädliche Produkte und Verhaltensweisen und tragen damit
zur Übernutzung der Naturgüter – wie Klima, Luft, Boden, Wasser – bei. Gleichzeitig ziehen sie zu-
sätzliche Ausgaben für die Schadensbeseitigung nach sich und durchkreuzen so die Anstrengungen für
den Umweltschutz, den die Gesellschaft an anderen Stellen mit großem Aufwand betreibt. Schließlich
stärken sie die Wettbewerbsfähigkeit umweltschädlicher Verfahren, indem umweltfreundliche Tech-
niken geringere Entwicklungsmöglichkeiten und schlechtere Marktchancen haben. Mit all dem sind sie
suffizienzrelevant. Das gilt gerade für die Subvention von fossilen Energieträgern wie Kohle und Gas.
Deren finanzielle Förderung muss durch die Subvention erneuerbarer Energien, die sonst nicht kon-
kurrenzfähig wären, ausgeglichen werden. Umweltschädliche Subventionen belasten somit nicht nur
den gegenwärtigen Staatshaushalt sondern beschweren ebenso die zukünftigen Budgets.

In Deutschland wurden ökologisch schädliche Finanzhilfen und Steuerbefreiungen des Bundes in
Höhe von mehr als € 50 Milliarden (Angaben für 2010) vor allem auf drei Gebieten ausgegeben: Ener-
gie, Verkehr und Landwirtschaft. Eine ausführliche Darstellung aller die Umwelt gefährdenden Finanz-
hilfen samt einer Begründung ihrer Schädlichkeit findet sich im Bericht des Umweltbundesamtes 2010.
Eine Aktualisierung ist 2014 erschienen. Sie lässt teils ein Auslaufen umweltschädlicher Subventionen,
teils die Einführung neuer Subventionen erkennen, ohne dass ein systematischer Abbau sichtbar wird.

Zu den größten Posten im Bereich Energie zählen die ermäßigten Steuersätze von Strom, Gas und
Erdöl für Unternehmen des produzierenden Gewerbes, der Spitzenausgleich bei der Ökosteuer für das
produzierende Gewerbe, und auch die Steinkohlesubventionen, die freilich bis 2018 abgebaut werden.

Im Verkehr macht die Befreiung des Flugverkehrs von der Kerosinsteuer den größten Posten aus,
gefolgt von der Steuerbefreiung für Dieselmotoren und der Entfernungspauschale (→ siehe dort).

Für die deutsche Landwirtschaft setzt die gemeinsame Agrarpolitik der Europäischen Union die
wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen. Das bedeutendste Instrument ihrer Landwirtschaftsför-
derung ist die Flächenprämie. Alle Bauern in der EU bekommen als Direktzahlung unabhängig von
Anbau und Ertrag pro Hektar und Jahr gegenwärtig um € 300. Ziel einer Suffizienzpolitik ist nicht die
Abschaffung dieser Prämie, sondern ihre Umwidmung für Ökologische Landwirtschaft (→ siehe dort).

Matrix der Suffizienzpolitiken

Was ist für die Wirkung dieser Politiken und für ihre Akzeptanz zu bedenken ratsam? Die folgenden Zuordnungen sind Vorschläge. Sie sind weder vollständig noch ausschließend. Sie mögen ergänzt und auch korrigiert werden.

1. Politische Ebenen

Kommunal orientiert sind

Häuser der Eigenarbeit, Städtische Landwirtschaft, City-Maut, Fahrradstädte, Flächenverbrauch begrenzen, ÖPNV kostenlos, Heizpilze verbieten, Parkraum begrenzen, Tempolimit

Regional/Länder bezogen sind

Autofreie (Sonn)tage, Regionalwährungen, Lebensmittelverderb verringern, Sparszähler kostenlos, Flächenverbrauch begrenzen

National ausgerichtet sind

Car-Sharing, Geplanten Verschleiß beenden, Energiekosten erleichtern, Progressive Stromtarife, Fleischsteuer, Dienstwagen, Werbung einschränken, Keine intensive Tierhaltung, Entfernungspauschale, Parkraum begrenzen, Pfand für Handys, Steuer auf Fast Food, Tempolimit, Ökologische Steuerreform, Erwerbsarbeit fair teilen, Ökologische Landwirtschaft, Reform des Wettbewerbs- und Kartellrechtes, Schädliche Subventionen abbauen

EU-weit einzuführen ist

Emissionshandel

2. Welche Politiken haben starke Hebelwirkung?

Tempolimit

Entfernungspauschale

Keine intensive Tierhaltung

Fleischsteuer

Emissionshandel in Europa

Ökologische Steuerreform

Erwerbsarbeit fair teilen

Ökologische Landwirtschaft

Reform des Wettbewerbs- und Kartellrechtes

3. Welche Politiken gewähren wem unmittelbar finanziellen Gewinn?

Den Einkommensschwachen:

Energiekosten sozial verteilen

Progressive Stromtarife

Sparszähler kostenlos

Kleinen und mittelgroßen landwirtschaftlichen Betrieben:

Keine intensive Tierhaltung

Der öffentlichen Hand:

Dienstwagen

Entfernungspauschale

Schädliche Subventionen abbauen

4. Welche Politiken gewähren wem immateriellen Gewinn?

Die Politiken der ersten Kategorie nahezu allen Beteiligten
Entlastung gewinnt die große Mehrheit der Bewohner und der Verkehrsteilnehmer durch
Tempolimit
City-Maut
Fahrradstädte
ÖPNV kostenlos

5. Welche Politiken lassen sich schlüssig und leicht einsehbar begründen?

Alle Politiken der ersten Kategorie
City-Maut
Dienstwagen
Fleischsteuer
Keine intensive Tierhaltung
Flächenverbrauch begrenzen
Heizpilze verbieten
Pfand fürs Handy
Emissionshandel in Europa
Schädliche Subventionen abbauen

6. Für welche Politiken lassen sich gut Allianzen bilden?

Dienstwagen
Lebensmittelverderb verringern
Flächenverbrauch begrenzen
Tempolimit
Emissionshandel in Europa
Schädliche Subventionen abbauen

7. Welche Politiken haben in sich Ausbreitungs- und Ansteckungspotential?

Städtische Landwirtschaft
Tempolimit
Progressive Stromtarife
Keine intensive Tierhaltung
Flächenverbrauch begrenzen

8. Welche Politiken eignen sich für Kampagnen?

Schädliche Subventionen abbauen
Tempolimit
Städtische Landwirtschaft
Flächenverbrauch begrenzen
Dienstwagen
Keine intensive Tierhaltung

9. Welche Politiken haben hohe Symbolkraft?

Emissionshandel in Europa
Ökologische Steuerreform
Erwerbsarbeit fair teilen
Ökologische Landwirtschaft
Progressive Stromtarife

Städtische Landwirtschaft
Fleischsteuer
Tempolimit

10. Welche Politiken belasten sozial Schwache?

Mehrere Politiken verteuern mittelbar den Lebensunterhalt, z.B.

Fleischsteuer
Ökologische Steuerreform
Ökologische Landwirtschaft
Steuer auf Fast Food

In ihrer Kumulation belasten sie Einkommensschwache unter Umständen erheblich und benötigen dann finanzielle Absicherung für die Betroffenen.

11. Welche Politiken greifen in das gewohnte und gewählte Leben spürbar ein?

Fahrradstädte
Fleischsteuer
Entfernungspauschale
Erwerbsarbeit fair teilen
Ökologische Landwirtschaft

12. Welche Politiken rufen starken emotionalen Widerstand hervor?

Fleischsteuer
Dienstwagen
Werbung einschränken
Entfernungspauschale
Tempolimit
Erwerbsarbeit fair teilen
Ökologische Landwirtschaft
Ökologische Steuerreform

13. Welche Politiken machen für wen in ihrer Einführung beträchtliche Kosten?

Für Unternehmen:

Werbung einschränken
Keine intensive Tierhaltung
Ökologische Landwirtschaft
Steuer auf Fast Food
Reform des Wettbewerbs- und Kartellrechtes

Für die öffentlichen Hände:

Fahrradstädte
ÖPNV kostenlos

Für die Konsumenten:

Entfernungspauschale

14. Welche Politiken sind beunruhigend für Parteien, Konzerne, Verbände?

Parteien:

Fleischsteuer
Werbung einschränken
Entfernungspauschale
Steuer auf Fast Food
Ökologische Steuerreform
Erwerbsarbeit fair teilen
Ökologische Landwirtschaft
Reform des Wettbewerbs- und Kartellrechtes
Schädliche Subventionen abbauen

Konzerne, Verbände:

Fleischsteuer
Dienstwagen
Werbung einschränken
Tempolimit
Keine intensive Tierhaltung
Reform des Wettbewerbs- und Kartellrechtes
Erwerbsarbeit fair teilen
Ökologische Landwirtschaft
Schädliche Subventionen abbauen

Belege zu den einzelnen Beiträgen

Autofreie (Sonn)Tage

Kaufmann, Theresia (2012), Bogotá in Bewegung LIT Verlag Münster
<http://www.upi-institut.de/upi37.htm> (2012)
<http://www.derwesten.de/kultur/still-leben-auf-der-a40-tanz-die-autobahn-id3255567.html> (2010)
http://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf (2004)
http://wohnbauforschung.at/Downloads/Autofreies_Wohnen_LF.pdf (2008)
<http://www.autofrei.org/unsere-siedlung/konzept/> (2014)
<http://www.autofrei-verein.de/verkehrskonzept.php>
http://www.nytimes.com/2009/05/12/science/earth/12suburb.html?_r=0

Car-Sharing

<http://www.carsharing.de/business-carsharing.pdf> (2010)
<http://www.carsharing-blog.de/ist-free-floating-kein-richtiges-carsharing/> (2013)
Wilke, Georg (2009), Ressourcenschonung durch Car-Sharing – Aussichten veränderlich. In: Jahrbuch Ökologie 2009, 112–118
Cacilo, Andrej (2013): Suffizienz im Verkehr – noch längst nicht in Sicht. In: Verein für ökologische Kommunikation (Hg.), Vom rechten Maß, S. 71–77. München: oekom
Klimaschutzplan NRW (2013), AG 6 Maßnahmenvorschlag Nr. 4.6.1

Energiekosten sozial verteilen

Kopatz, Michael u.a. (2013): Energiewende. Aber fair! Wie sich die Energiezukunft sozial tragfähig gestalten lässt.
<http://www.spiegel.de/wirtschaft/service/gruenen-anfrage-energiearmut-in-deutschland-nimmt-drastisch-zu-a-954688.html>
http://www.wienerstadtwerke.at/media/files/2012/24h_fuer_wien_229_87335.pdf
<http://www.stromspar-check.de/stromspar-check/im-detail/>

Geplanten Verschleiß beenden

<http://jeanvincentplace.eelv.fr/une-loi-contre-lobsolescence-programmee> (2013)
<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/rechtliche-instrumente-zur-foerderung> (2012)
<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/130/1713096.pdf> (2013)
<http://www.geo.de/GEO/natur/oekologie/obsoleszenz-produzieren-fuer-die-tonne-72167.html> (2012)
<http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/defekte-elektrogeraete-zufaellig-geplant> (2013)
<http://www.murks-nein-danke.de/blog/studie/2013>

Häuser der Eigenarbeit

<http://www.offene-werkstaetten.org/seite/bne>
<http://www.hei-muenchen.de/was-ist-das-hei/verbund-offener-werkstaetten>
<http://www.offene-werkstaetten.org/seite/mitmachen>

Lebensmittelverderb verringern

www.bmelv.de/SharedDocs/Downloads/Ernaehrung/WvL/Studie_Lebensmittelabfaelle_Kurzfassung (2012)
<http://www.nowastenetwork.nl/>. (2014)
<http://www.food-scp.eu/> (2009)
www.zugutfuerdietonne.de/

Progressive Stromtarife

Dehmel, Christian/ Gumbert, Tobias (2011), Der Einfluss von progressiven Tarifen auf den Stromkonsum in privaten Haushalten in Italien und Kalifornien. Münster: Universität
<http://www.energiezukunft.eu/umwelt/politik/gruene-fordern-progressive-stromtarife> (2013)
Tews, Kerstin (2011), Progressive Stromtarife für Verbraucher in Deutschland? In: Energiewirtschaftliche Tagesfragen 10/2011, 47–51

Wuppertal Institut (2008), Kurzgutachten für das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur Bewertung einer möglichen Veränderung der Stromtarifstruktur für Haushaltskunden („Stromspartarif“).

Regionalwährungen

Kennedy/ Lietaer (2004), Regionalwährungen. Neue Wege zu nachhaltigem Wohlstand. München: Riemann
Kennedy, Margrit (2012), Occupy Money: Damit wir zukünftig ALLE Gewinner sind
http://edoc.vifapol.de/opus/volltexte/2013/4636/pdf/dp13_1.pdf (2013)
http://www.flexibles.ch/Projekte/Masterarbeit_Komplementaerwaehrungen (2011)
<http://www.alt.regiogeld.de/verband.html>
http://www.chiemgauer.info/fileadmin/user_upload/Basisinfo/Chiemgauer_praktisch.pdf
<http://www.chiemgauer.info/ueber-uns/partner/>
http://www.wir.ch/fileadmin/user_upload/geschaeftsberichte/wir-bank-gb-2013-de.pdf

Sparzähler kostenlos

<http://www.faz.net/aktuell/politik/energiepolitik> (2013)
<http://www.zeit.de/digital> (2013)
<http://www.bmw.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/> (2013)
Müller, Klaus J. (2010): Gewinnung von Verhaltensprofilen am intelligenten Stromzähler. In: Datenschutz und Datensicherheit Ausgabe 34 (6), S. 359–364

Städtische Landwirtschaft

http://www.andernach.de/de/leben_in_andernach/es_startseite.html
[http://www.zfarm.de/\(2014\)](http://www.zfarm.de/(2014))
<http://www.br.de/themen/wissen/skyfarming-vertikaler-reisanbau100.html> (2012)
www.iclei.org/resilient-cities (2013)
<http://www.iclei.org/details/article/can-cities-become-more-self-reliant-in-food.html> (2013)
Bommert, Wilfried (2014), Brot und Backstein. Wer ernährt die Städte der Zukunft? Wien: Ueberreuter
Müller, Christa (Hg.) (2011), Urban Gardening. Die Rückkehr der Gärten in die Stadt. München: oekom

City Maut

http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.55793.de/07-9-2.pdf (2007) <http://library.fes.de/pdf-files/stabsabteilung/05057.pdf> (2007)
<http://www.dihk.de/branchen/verkehr/verkehrstraeger/strassengueterverkehr/city-maut-keine-alternative-fuer-ueberlastete-innenstaedte>
Tscharaktschiew, Stefan / Hirte, Georg (2010), The drawbacks and opportunities of carbon charges in metropolitan areas – a spatial general equilibrium approach. In: Ecological Economics 70, 339–357
Schäfer, Ulrich (2014), Der Preis der Straße. Süddeutsche Zeitung 26./27.4.14

Fleischsteuer / Stickstoffsteuer

Fleischsteuer Schweden <http://www.taz.de/!109794/> (2013)
<http://www.peta.de/fleischsteuer> (2013)
Cordts, Anette u.a. (2013), Imageprobleme beeinflussen den Konsum. In: FleischWirtschaft 7/2013, 59–62
Heinrich-Böll Stiftung (2013 und 2014), Fleischatlas. Daten und Fakten zur Tiernahrung
<http://www.fao.org/docrep/012/i0680e/i0680e.pdf> (2009)

Dienstwagen

<http://www.foes.de/pdf/2012-10-Themenpapier-Dienstwagenbesteuerung.pdf>
http://www.die-klima-allianz.de/wp-content/uploads/2011/06/Positionspapier-Firmenwagen_062011.pdf
http://www.duh.de/uploads/tx_duhdownloads/Tabellen_CO2_Ausstoß_Dienstwagen_oeffUntern_2013.pdf

Werbung einschränken

<http://www.foes.de/pdf/2012-10-Themenpapier-Dienstwagenbesteuerung.pdf>
http://www.die-klima-allianz.de/wp-content/uploads/2011/06/Positionspapier-Firmenwagen_062011.pdf
http://www.duh.de/uploads/tx_duhdownloads/Tabellen_CO2_Ausstoß_Dienstwagen_oeffUntern_2013.pdf

Werbung einschränken

<http://www.economist.com/node/9963268> (2007)
BDSI, Position zur Diskussion zur Reglementierung der Werbung (2014)
<http://de.statista.com/statistik/faktenbuch/73/a/werbebranche/werbeindustrie/> (2014)
<http://beautifulcity.ca/bcbf.asp?id=22> (2014)
<http://www.ernaehrungsdenkwerkstatt.de/>
<http://www.bmfsfj.de/RedaktionBMFSFJ/>
http://www.herzfonds.at/files/druckvorlage_endbericht_deutsch.pdf

Keine intensive Tierhaltung

Schlatzer, Martin (2011), Tierproduktion und Klimawandel. Berlin: Lit
http://www.boell.de/sites/default/files/fleischatlas_2013.pdf
https://www.boell.de/sites/default/files/fleischatlas2014_kommentierbar.pdf
<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/fleischproduktion-in-deutschland-was-sie-ueber-massentierhaltung>
(2014)
<http://www.deutsches-gefluegel.de/erzeugung/unsere-balance?gclid=CKPG6-vzwb0CFXMPtAod4nAAAsA>
(2014)

Fahrradstädte

Kopenhagen: http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/823_Bg65v7UH2t.pdf (2012)
http://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/copenhagen.pdf
Groningen <http://www.zukunft-mobilitaet.net/urbane-mobilitaet/groningen/> (2013)
<http://www.zukunft-mobilitaet.net/34091/urbane-mobilitaet/groningen-niederlande-radverkehr-dokumentation/>
Münster: http://de.wikipedia.org/wiki/Fahrradstadt_Münster
National: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020/> (2013)

Entfernungspauschale

Neuregelung der Pendlerpauschale (2008), Bundesverfassungsgericht E 122, 210, 230
Bundesfinanzhof, Beschluss VIR17/07 und VIR27/07 vom 10. Januar 2008
Pendlerpauschale kürzen: <https://www.econstor.eu/dspace/bitstream/10419/58130/1/715493302.pdf> (2012),
Pendlerpauschale abschaffen: <https://www.econstor.eu/dspace/bitstream/10419/52565/1/666559449.pdf> (2008),
Berufsbedingte Mobilität: <https://www.econstor.eu/dspace/bitstream/10419/68697/1/615983154.pdf> (2009)

Flächenverbrauch begrenzen

Jörissen, J. / Coenen, R. (2007), Sparsame und schonende Flächennutzung. Berlin: edition sigma
http://www.nachhaltigkeitsrat.de/uploads/media/Broschuere_Evaluation_30_ha_02.pdf (2007)
http://www.foes.de/pdf/FOES_Flaechenverbrauch.pdf (2010)
<http://www.ufz.de/index.php?de=3938> (2005) (Helmholtz)
http://www.sia.ch/fileadmin/TEC21_2010_29-30_Marktkraefte_Denzler.pdf
https://www.umwelt.nrw.de/ministerium/presse/presse_aktuell/presse140213.ph (2014)
<http://www.bmub.bund.de/themen/strategien-bilanzen-gesetze/nachhaltige-entwicklung/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs/> (2013)
<http://www.iwkoeln.de/de/infodienste/immobilien-monitor/beitrag/leerstand-staedteboom-land-flucht-127489?relatedarticles.p=2> (2013)
<http://www.difu.de/publikationen/difu-berichte-42006/was-ist-eigentlich-flaechenkreislaufwirtschaft.html>
(2006)

ÖPNV kostenlos

Kistner, Anna (2012), Schokolade für alle. In: Der Spiegel, Nr. 16/2012, 32f.
Randelhoff, Martin (2013), Welche Vor- und Nachteile hat ein kostenloser ÖPNV?
<http://www.zukunft-mobilitaet.net>
Stobbe, Wolfgang (2009), Preispolitik und Nachfragestrukturen im großstädtischen ÖPNV. Dissertation
Universität Kiel
<http://www.zukunft-mobilitaet.net/45387/analyse/tallinn> (2014)

[http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure\(2012\)](http://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/redakteure(2012))
<http://bund-hamburg.bund.net/fileadmin/bundgruppen> (2010)

Heizpilze verbieten

<http://www.berliner-zeitung.de/archiv/heizpilze> (2010)
<http://www.hna.de/lokales/goettingen/artenschutz-heizpilze-3437415.html> (2014)
UBA <http://opus.kobv.de/zlb/volltexte/2009/7420/pdf/3735.pdf> (2009)

Parkraum begrenzen

<http://www.zukunft-mobilitaet.net/45387/analyse/tallinn>
<http://www.hamburg.de/luftguetepartnerschaft/3900810/parkraumbewirtschaftung.html>
<http://erfurt.tlz.de/web/lokal/leben/detail/-/specific/Bald-noch-weniger-Parkplaetze>(2013)
<http://www.tagesspiegel.de/berlin/kritik-an-carsharing> (2013)
<http://www.stuttgart.de/fahrrad>
Klimaschutzplan NRW, AG 3, Vorschlag 1.2.5

Pfand für Handys

Sachverständigenrat für Umweltfragen (2012), Umweltgutachten 2012, 88 f.
<http://www.3sat.de/page/?source=/nano/technik/162577/index.html> (2014)
<http://www.focus.de/finanzen/news/rohstoffe-wiederverwenden-nachhaltigkeitsrat-fordert-> (2014)
http://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2012_Umweltgutachten_2012_KFE
http://www.bitkom.org/de/presse/74532_71458.aspx (2012)

Steuer auf Fast Food

Mexiko: <http://www.wz-newsline.de/home/ratgeber/gesundheit-ernaehrung/mexiko-erhebt-straftsteuer-auf-fast-food-1.1467426> (2013)
Ungarn: http://www.focus.de/gesundheit/ernaehrung/abnehmen/junkfood-abgabe-abnehmen-mit-der-chips-steuer_aid_660468.html (2011)
Peru: <http://www.derwesten.de/panorama/peru-streitet-ueber-das-recht-auf-fast-food-id7962200.html> (2013),
UN-Vorschlag: <http://www.srfood.org/en/five-ways-to-tackle-disastrous-diets-un-food-expert> (2012)
http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_R17-en.pdf (2004)
New York: <http://www.bloomberg.com/news/2013-07-30/ruling-striking-new-york-large-soda-limits-upheld.html> (2013)
Deutschland: <http://www.n24.de/n24/Nachrichten/Politik/d/3802626/politiker-fordern-straftsteuer-fuer-kalorienbomben.html> (2013)
http://www.welt.de/print/welt_kompakt/print_wirtschaft/article114925323/Fett-Steuer-ist-weltweit-unbeliebt.html (2013)

Tempolimit

<http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3136.pdf> (1999)
<http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/3773.pdf> (2010)
<http://www.zukunft-mobilitaet.net/9934/analyse/30-stundenkilometer-kmh-pro-contra> (2012)
<http://tempo30.vcd.org/>
http://www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/Tempolimit_City.aspx

Emissionshandel in Europa

Daria Gerner: <http://www.uni-kassel.de/upress/online/frei/978-3-86219-294-6.volltext.frei.pdf> (2012)
<http://www.zeit.de/wirtschaft/2013-02/EU-Emissionshandel-Reform-Kritik>
<http://de.wikipedia.org/wiki/EU-Emissionshandel> (2014)
www.uba.de/uba-info-medien/4397.html (2013)
http://www.iass-potsdam.de/sites/default/files/files/working_paper_emissionsgrenzwerte.pdf (2014)

Ökologische Steuerreform

Bach, Stefan (2009), Ökologische Steuerreform in Deutschland. In: Rudolph, S./ Schmidt, S. (Hg.), Der Markt im Klimaschutz, S. 19–47. Marburg: Metropolis

Schlegelmilch, Kai / Bunse, Maike (2008), Wird die Ökologische Steuerreform durch den Emissionshandel überflüssig? In: Schüle, R. (Hg.) Grenzenlos handeln? S. 74–102. München: oekom

Von Weizsäcker, Ernst Ulrich (2010), Faktor Fünf, S. 313 ff. München: Droemer

<http://www.efd.admin.ch/themen/steuern/02342/?lang=de> (2014)

http://www.ecologic.eu/sites/files/project/2013/1880_oekosteuer_de.pdf

<http://library.fes.de/pdf-files/iez/global/10464.pdf> (2014)

Erwerbsarbeit fair teilen

BUND u.a. (2008), Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalen Welt. Frankfurt/Main: Fischer

Seidl, I. / Zahrnt, A. (Hg) (2010), Postwachstumsgesellschaft. Marburg: Metropolis

Brontrup, H.-J. u.a. (2014), Arbeit fair teilen. Hamburg: VSA

http://www.kab.de/uploads/media/BA_Beschluss_30Stunden_Woche.pdf (2014)

<http://www.attac-netzwerk.de/ag-arbeitfairteilen/was-wir-wollen/> (2014)

<http://www.brandeins.de/archiv/2006/komplexitaet/was-ist-eigentlich-negative-einkommensteuer>

Ökologische Landwirtschaft

www.kritischer-agrarbericht.de/fileadmin/Daten-KAB/KAB-2008/Niggli.pdf

Bundeszentrale für politische Bildung (2009), Ökologische Landwirtschaft. www.bpb.de/gesellschaft/umwelt/dossier-umwelt/61263/bio-landbau?p=all

<http://med.stanford.edu/ism/2012/september/organic.html>

<http://www.weltagrarbericht.de/fileadmin/files/weltagrarbericht/Neuaufgabe> (2013)

<http://www.thejournal.co.uk/news/newcastle-university-study-proves-organic-7411542> (2014)

Reform des Wettbewerbs- und Kartellrechtes

Vorschlag der Initiative „Nehmen und Geben“:

<http://www.ethisch-oekologisches-rating.org>

Umweltschädliche Subventionen abbauen

<http://www.foes.de/pdf/2011-05-FOES-Finanzierung-Energiewende.pdf> (2011)

<http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel> (2013)

<http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/4048.pdf> (2010)

<http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/umweltschaedliche-subventionen> (2014)

Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt, Energie
GmbH

Postfach 10 04 80
42004 Wuppertal

www.wupperinst.org

ISBN 978-3-929944-96-9