



Diskussion

## Umweltschutz und Kapitalismus

# Das heillose Geschwätz von Wachstum und Konsumverzicht

**Wirtschaftswachstum und Konsumverzicht ins Zentrum der Umweltdebatte zu rücken ist Gift für die Umweltbewegung. Damit wird die Problemlage vernebelt statt erhellt. Das Problem ist die kapitalistische Konkurrenzwirtschaft, nicht ein abstrakter Wachstumszwang. Das Geschwätz von Wirtschaftswachstum und Konsumverzicht fördert einen Umweltdiskurs, mit dem die breite Bevölkerung zum Sündenbock gestempelt wird. Der entscheidende Hebel liegt nicht beim Konsum, sondern bei der Produktion. Es braucht klare Gebote und Verbote, und die Wirtschaft muss der Demokratie untergeordnet werden<sup>1</sup>.**

von Beat Ringger

Im Februar 2007 erschien der vierte Bericht des Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC. Er warnte vor einer beträchtlichen Verschärfung und Beschleunigung des Klimawandels (zur kritischen Würdigung dieses Berichts siehe u.a. Hänggi, 2008). Wenige Monate nach der Veröffentlichung des IPCC-Berichts schob die Schweizer Regierung die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe erneut auf die lange Bank, obwohl die Gesetzeslage dies eigentlich gar nicht mehr zugelassen hätte. Eine solche Praxis hätte ernsthafte Proteste auslösen und eine Radikalisierung der Grünen Partei erwarten lassen. Doch das Gegenteil war der Fall: Abgesehen von verbalen Protesten kam zu keinerlei Reaktionen. insgesamt bewegten sich die institutionellen Grünen Parteien zu dieser Zeit nach rechts. In Hamburg kam es 2007 zur ersten grün-schwarzen Regierungskoalition Deutschlands. In der Schweiz erzielten die Grünliberalen, eine Rechtsabspaltung der Grünen Partei, an regionalen Wahlen markante Erfolge. Dies führte auch innerhalb der Grünen Stammpartei zu einem Rechtsruck: Man müsse die eigene Politik vermehrt "auf die Mittelschichten" ausrichten und den „Modernitätsbonus“ verteidigen, hiess es.

---

<sup>1</sup> Der hier abgedruckte Text entstammt dem Buch *Masst Euch an!* und wird vom Denknetz mit freundlicher Genehmigung des Verlags publiziert. Beat Ringger, *Masst Euch an!*. Verlag Westfälisches Dampfboot. Münster 2011.

Diese Konstellation wirkt gespenstisch nicht nur wegen der globalen Bedrohungslage durch die Klimaerwärmung, durch hohe Umweltbelastungen, durch die Verknappung der Rohstoffe und des Süsswassers. Gespenstisch wirkt dies vor allem, weil Erkennen und Handeln vollkommen auseinander klaffen. Obwohl die Problemlage auch in ihrem Ausmass längst erkannt ist, zeigt sich das Bürgertum weltweit unfähig, auch nur halbwegs adäquate Politikkonzepte zu entwickeln und durchzusetzen. Aber auch grüne und sozialdemokratische Parteien sind nicht in der Lage oder nicht Willens, wirkungsvoll zu opponieren. Die breite Bevölkerung wiederum schwankt zwischen Desinteresse, Resignation und Zynismus. Man lässt sich gleichzeitig von Umweltthrillern wie "The day after tomorrow" unterhalten, während die Verkaufszahlen der Offroader boomen.

### **Die neoliberale Vereinnahmung der Umweltbewegung: Ein Lehrstück**

In Deutschland gibt es gegenwärtig erhebliche Anzeichen dafür, dass sich eine neue Umweltbewegung formiert. Die Opposition gegen das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 und das Wiederaufkeimen einer Anti-AKW-Bewegung deuten darauf hin, dass Umweltthemen die Leute wieder auf die Strasse bringen. Jedenfalls wäre genau dies erforderlich: Umweltschutz und nachhaltiges Wirtschaften werden nur dann vorankommen, wenn sie von unten wieder mit Vehemenz eingefordert werden. Denn obwohl Umweltthemen an der gesellschaftlichen Oberfläche und in den Medien in den letzten zehn Jahren nach wie vor prominent vertreten waren, wurden die gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse davon kaum noch beeinflusst. Die grossen Umweltbewegungen der 70er bis 90er Jahre hatten aufgehört zu existieren, das Geflecht von Mobilisierungen, Debatten, Lebensstilfragen, Bioläden und Alternativbetrieben war weit gehend zerfallen. Gerade im Hinblick auf ein mögliches Keimen einer neuen Welle von umweltbezogenen Mobilisierungen lohnt es sich, die Entwicklungen der letzten dreissig Jahre kritisch aufzuarbeiten.

Die weltumfassende Umweltbewegung der letzten Jahrzehnte setzte bereits in den 1960er Jahren ein. Ihre erste breite Kraft entwickelte sie im Kampf gegen Atomkraftwerke. Noch Ende der 70er Jahre galt sie dem bürgerlichen Mainstream jedoch als sektiererisch, rückwärtsgewandt und kommunistisch unterwandert. Doch dann drangen Umweltprobleme in die Zentralbereiche der institutionellen Politik ein. Eine Serie von Katastrophen in Harrisburg (1979), Bhopal (1984), Tschernobyl (1986) und Schweizerhalle (1986) sowie ein Krankheitsschub in den Wäldern (1984 erschien in Deutschland der erste Waldschadensbericht) verlieh der Umweltthematik enormen Auftrieb. Mitte der 80er Jahre sah sich das Bürgertum gezwungen, umfassend zu reagieren. Es galt zu verhindern, dass sich die Umweltbewegung zu einer ernsthaften Bedrohung für die Macht der Konzerne und für die neoliberale Deregulierungspolitik entwickeln würde. Nach anfänglichen Orientierungsschwierigkeiten bildete der bürgerliche Mainstream schliesslich ein erstaunlich kohärentes Set von Massnahmen und Ideologien aus, um die Umweltbewegung in kapitalismusverträgliche Bahnen zu lenken. Dabei kam ihm zweifellos der damalige Aufschwung des Neoliberalismus zustatten, in dessen Sogwirkung es einfacher war, den Umweltdiskurs auf Marktkonformität zu trimmen. Die neoliberalen TheoretikerInnen nahmen sich des neuen Themas mit dem Elan einer Denkschule an, die sich eben gerade zur vorherrschenden Strömung in den Machteliten emporgearbeitet hatte. Im Ergebnis fand eine eigentliche Neoliberalisierung der Umweltthematik statt.

In diesem Prozess lassen sich zwei Phasen unterscheiden: Die Phase der Eindämmung und die Phase der Rückeroberung des Terrains. In der Phase der Eindämmung ging es darum, den Schwung der Umweltbewegung aufzufangen. In den meisten Ländern wurde der Ausbau der AKW gestoppt, es kam zum Verzicht auf geplante oder sogar zur Stilllegung gebauter Anlagen. Damit wurden der Umweltbewegung wichtige Erfolge zugestanden; gleichzeitig verlor diese aber auch den vereinheitlichenden Kristallisationspunkt. Im Hinblick auf Luftschadstoffe und sauren Regen wurden technische Lösungen vorangetrieben, um die Lage zu entschärfen. Die obligatorische Einführung des Katalysators für Automobile, die vollständige Entschwefelung des Heizöls sowie die Durchsetzung von Qualitätsvorschriften für Heizanlagen führten zu raschen Verbesserungen der Luftreinhaltewerte. Dank klarer, harter und zeitlich ehrgeiziger Vorschriften und Verbote konnten die Stickoxid-Werte in der Schweiz im Zeitraum von 1985 bis 1995 halbiert werden, und sie sanken danach weiter ab. Die akuten Ursachen des Waldsterbens und der Luftverschmutzung in Ballungsgebieten wurden effizient zurückgedrängt und der saure Regen eliminiert. Der bürgerliche Diskurs begleitete diese Politik mit der These, technische Lösungen seien ausreichend, um die Probleme in den Griff zu bekommen. Weiter gehende Massnahmen, etwa der teilweise Ersatz des motorisierten Privatverkehrs durch ÖV und Langsamverkehr, ein breit angelegter Rückgang des Ressourcenverbrauchs und die konsequent nachhaltige Regulierung der Produkte und Produktionsabläufe, seien unnötig und würden die Wirtschaft über Gebühr schädigen. Im Nachhinein kann man mit Verwunderung feststellen, wie damals Verbote und Vorschriften als „technische Lösung“ durchgingen. In der Rückschau ist die gesellschaftspolitische Dimension solcher "technischer" Massnahmen leicht erkennbar: Verbote und Gebote müssen politisch ausgehandelt und anschliessend auch durchgesetzt werden. Doch damals wurden sie in der öffentlichen Diskussion erfolgreich als "technische Massnahmen" platziert.

Damit war die Lage zunächst einmal entschärft. Nun ging es für die neoliberal-bürgerlichen Kräfte in einer zweiten Phase darum, das Terrain zurückzuerobern und die Umweltbewegungen ihrer autonomen Inhalte zu berauben. Zu diesem Zweck wurde der Diskurs verschoben. Die zentrale Gegenüberstellung lautete nun nicht mehr „Technik“ gegen „Strukturänderung“, sondern „marktwirtschaftliche Instrumente“ gegen „Verbote und Zwang“. Letztere wurden – obwohl eben gerade noch äusserst erfolgreich angewandt - als freiheitsfeindlich diffamiert. Diese Ausrichtung auf Marktmechanismen sollte nicht nur der Abwehr von weiteren Regulierungen dienen. Sie erlaubte es auch, von der zentralen Rolle der Produzenten abzulenken die Verantwortung auf die KonsumentInnen abzuschieben. Damit jedoch wurde Umweltpolitik weitgehend zur Wirkungslosigkeit verurteilt. Denn Veränderungen, die auf der Basis von Millionen individueller Konsumententscheidungen erfolgen sollen, sind ungleich schwieriger in Gang zu setzen, als wenn der Hebel bei der Produktion angesetzt wird. Hätte man es Ende der 80er Jahre weiterhin den KonsumentInnen überlassen, ob sie sich für ein Auto mit Katalysator entscheiden, dann wäre dieser auch heute noch eine Zusatzvorrichtung für umweltbewusste KonsumentInnen - gegen Aufpreis selbstverständlich. So aber ist er zum allseits akzeptierten Standard geworden, und niemand käme heute noch auf die Idee, im Namen der Freiheit ein katalysatorfreies Auto zu fordern. Genau dasselbe wäre möglich gewesen, hätte man damals den Treibstoffverbrauch von Neuwagen auf vier Liter pro 100 km begrenzt, zwingende Vorschriften zur Wärmedämmung von Gebäuden erlassen, die biologische Produktion von Nahrungsmitteln und nachwachsenden Rohstoffen verbindlich erklärt - und noch einiges mehr.

Die Ausrichtung auf Marktkonformität ging einher mit wachsenden Märkten für umweltbewusste KonsumentInnen. Viele UmweltaktivistInnen verlegten ihre Energien darauf, sich als Anbieter

umweltfreundlicher Produkte zu engagieren. Dies machte und macht im Einzelnen Sinn, etwa durch die Förderung neuer Technologien und Verfahren der Energiegewinnung oder durch die Einführung von giftfreien Produkten und Nahrungsmitteln. Im damaligen Kontext trug dies jedoch auch zu einer Entpolitisierung der Umweltbewegung bei. Weitaus schlimmer war jedoch, dass es gelang, umweltschonende Produkte als Nischenmärkte zu positionieren, in denen die KonsumentInnen für ihre gesellschafts- und umwelterhaltende Gesinnung deutliche Aufpreise zu zahlen hatten (und haben).

Damit war aus Sicht des Bürgertums die Hauptarbeit getan. Ein wachsender Teil der Grünen setzte nun ebenfalls auf die Marktkräfte, die alles richten würden, sobald die „externen Umwelteffekte internalisiert“ seien. Negative Effekte auf die Umwelt sollten dabei in monetären Grössen erfasst und auf die Marktpreise aufgeschlagen werden. Dies wurde als systemkonformer neuer Königsweg des Umweltschutzes gepriesen. In der praktischen Umsetzung begann der Streit allerdings schon damit, wie die Kosten solcher Effekte zu berechnen seien. Das grosse Scheitern dieses Ansatzes erfolgte schliesslich jeweils spätestens dann, wenn deutlich wurde, dass die von den Preisaufschlägen betroffene Industrie mit Nachteilen im internationalen Konkurrenzkampf zu rechnen hätte. Damit konnte die Sicherung von Arbeitsplätzen gegen die Umwelthanliegen in Stellung gebracht werden. Die Bemühungen um die Internalisierung der Umweltkosten verliefen im Sande - heute spricht niemand mehr davon. Ansätze für eine kontinental oder global koordinierte Einführung von Umweltabgaben wiederum scheiterten ohne Ausnahme. Besonders deutlich ist die Blockade globaler Umweltpolitik beim Flugverkehr. Die Treibstoffe für den terrestrischen Verkehr (Diesel, Benzin) werden seit Jahrzehnten mit beträchtlichen Steuerzuschlägen belastet. Der Flugtreibstoff Kerosen hingegen wird praktisch in keinem Land besteuert, obwohl die EU dies ihren Mitgliedstaaten mit einer Richtlinie im Oktober 2003 nahelegte.

Die Einordnung der Umweltpolitik in das Paradigma der Marktkonformität hat zu einer Lähmung der Umweltpolitik geführt. Die Durchsetzung technischer Neuerungen blieb weit unter dem möglichen und erforderlichen Niveau. Der in den 90er Jahren viel zitierte Faktor Vier, d.h. die Idee, dank konsequenter technischer und organisatorischer Innovationen den Naturverbrauch zu halbieren und gleichzeitig den Wohlstand zu verdoppeln (Weizsäcker et al. 1996), ist aus den Debatten ebenso sang- und klanglos verschwunden wie so viele andere marktorientierte Ansätze und Konzepte.

Insgesamt verlief die neoliberale Diskurs- und Praxisverschiebung aus bürgerlicher Sicht äusserst erfolgreich. Wie erfolgreich lässt sich etwa daran ablesen, dass die Politik der Umwelt- und Bio-Nischenmärkte kaum mehr hinterfragt wird. Dabei kommt dies einer eigentlichen Perversion dessen gleich, was mit der Internalisierung der Umweltkosten beabsichtigt war. Die Umweltkosten hätten auf die Preise zugeschlagen werden sollen. Statt dessen muss Zusatzpreise zahlen, wer die Umwelt schonen will. Wer sie einer stärkeren Belastung aussetzt, spart hingegen Geld. Der Erfolg der neoliberalen Vereinnahmung der Umweltbewegung ist auch deshalb so verblüffend, weil er so augenfällig mit den Erfolgen kontrastiert, die zum Beispiel mit der erzwungenen Durchsetzung des Katalysators erzielt worden waren. Dieser Kontrast wird nicht einmal wahrgenommen - so sehr hat das neoliberale Denken von den öffentlichen (und veröffentlichten) Umweltdiskursen Besitz ergriffen.

## Die Debatte um das Wirtschaftswachstum

1972 erschien das Buch "Grenzen des Wachstums", eine vom Club of Rome in Auftrag gegebene Studie (Meadows et al, 1972). Die Studie basierte auf Computersimulationen und untersuchte fünf globale Tendenzen: Industrialisierung, Bevölkerungswachstum, Unterernährung, Ausbeutung von Rohstoffreserven und Zerstörung von Lebensraum. Sie kam zu eindeutigen Schlüssen: bei gleichbleibendem Wachstum stösst die Welt innerhalb von hundert Jahren an absolute Wachstumsgrenzen. Seither ist die Auseinandersetzung um die Rolle des Wirtschaftswachstums für den Umweltschutz nie mehr abgerissen und hat sich in viele Verästelungen fortgesetzt. Mit dem Begriff des ökologischen Fussabdrucks etwa wird versucht, das zulässige Höchstmass an Ressourcenverbrauch und Umweltbelastung pro Kopf der Bevölkerung zu berechnen, das gerade noch eine nachhaltige Bewirtschaftung der Ökosphäre erlaubt. Ausgedrückt wird dies in der Inanspruchnahme von Land: Wie viel Erdoberfläche wird für die Produktion von Gütern und Energie benötigt, wie viel für die Entsorgung von Abfällen und für das Binden von Schadstoffemissionen? Gemäss den Berechnungen des Global Footprint Network beträgt dieser Verbrauch gegenwärtig auf globaler Ebene 2.6 Hektaren pro Person (Zahlen für das Jahr 2006; [www.footprintnetwork.org](http://www.footprintnetwork.org)). Die Ökosphäre weist jedoch nur eine Kapazität von 1.8 Hektaren pro Person auf. Wird diese Kapazität überschritten, dann kommt es zu einer Übernutzung der Ökosphäre. Die Differenzierung nach Ländern bringt enorme Ungleichheiten ans Licht: Obenauf schwingen die USA mit einer pro-Kopf- Beanspruchung von 9 Hektaren, die Schweiz (5.6 ha) und Deutschland (4 ha) bewegen sich in der Spitzengruppe, China liegt bereits an der globalen Kapazitätsschwelle (1.8. ha) und holt rasch auf.

Kein Zweifel: Die Endlichkeit des Planeten Erde auferlegt der Menschheit auf stofflicher Ebene eine Vielzahl von Begrenzungen. Der Ökologische Fussabdruck vermittelt einen Eindruck davon, wo wir im Umgang mit diesen Begrenzungen stehen. Leider wird jedoch die Debatte um diese Begrenzungen durch die Ausrichtung auf das Wirtschaftswachstum auf eine falsche Abstraktionsebene gezogen, auf der mehr verschleiert als erhellt wird. Denn zum einen stützt man sich dabei auf die monetären Messgrössen der Mainstream-Ökonomie, die als solche nichts über die Umweltbelastung aussagen. Zum andern wird die spezifische Wirtschaftsweise des Kapitalismus aus dem Visier genommen; die Unerbittlichkeit, mit der Kapital sich verwerten (d.h. sich mehren) muss, der damit verbundene spezifische Zwang zu einem kapitalistisch verorteten Wirtschaftswachstum, die globale Konkurrenzwirtschaft, in der es so schwierig ist, Normen und Gebote durchzusetzen – all dies wird verdrängt durch eine abstrakte Debatte über Wirtschaftswachstum. Die übliche Messgrösse, in der Wirtschaftsleistungen ausgedrückt werden, ist das Bruttoinlandprodukt BIP. Es bezeichnet den monetären (geldmässigen) Umfang aller innerhalb eines Jahres erbrachten Wirtschaftsleistungen. Diese Grösse allein vermag aber weder auszudrücken, ob es sich dabei um stoffliche Vorgänge oder um Dienstleistungen handelt. Noch sind die Preise ein brauchbares Mass für die Gütermengen, die von der Produktion umgewälzt werden. Angenommen, das Volumen der weltweiten Produktion von Personal Computern steigt innerhalb von fünf Jahren auf das Doppelte. Im gleichen Zeitraum halbiert sich jedoch der Preis der PC, weil die Fertigung stark automatisiert und standardisiert wurde. Gemessen in Geld entspricht dies einem Nullwachstum, obwohl sich der stoffliche und energetische Umsatz verdoppelt hat. Das Ausmass der damit verbundenen Umweltbelastung kommt überhaupt nicht zum Ausdruck. Umgekehrt: Werden im gleichen Zeitraum die Schulklassengrössen in der Volksschule um einen

Viertel gesenkt, steigt die notwendige Lohnsumme der Lehrerschaft (bei gleich bleibenden Löhnen und SchülerInnenzahlen) um einen Drittel. Die monetäre Leistung hat sich markant erhöht, obwohl der stoffliche Umsatz gleich geblieben ist. Monetäre Grössen drücken also die Umweltbelastung nicht angemessen aus. Dafür, müssen die Stoffflüsse direkt erfasst werden: Der Verbrauch an Rohstoffen und an Energie, die Belastung der Lebensräume mit Schadstoffen, Lärm, der Platzverbrauch, die Belastung der landwirtschaftlichen Böden durch Verdichtung, der Raubbau an den Regenwäldern und so weiter. Und um Umweltbelastungen wirksam zu senken, müssen eben diese Grössen angegangen werden – nicht ein abstraktes Wirtschaftswachstum.

Die Diskussion um dieses Wirtschaftswachstum führt überdies zu neuerlichen Verwirrspielen, beispielsweise in der Debatte um das qualitative Wachstum. Als qualitatives Wachstum wird ein Wachstum bezeichnet, durch welches die Ökosysteme nicht weiter belastet beziehungsweise sogar entlastet werden. Die Entwicklung von Computerprogrammen oder der Ausbau des Bildungswesens gehören ebenso dazu wie der Ersatz von Kohlekraftwerken durch Solarenergie. Von den Anhängern eines qualitativen Wachstums wird meist auch noch geltend gemacht, dass dies einem grundlegenden Trend weg von der Industrie-, hin zur Informationsgesellschaft entspreche. Doch auch hier wird unterschlagen, dass der relative Rückgang der Industrieproduktion am BIP eine monetäre Grösse ist und nichts über die immer noch beträchtlich steigenden stofflichen Umsätze und Belastungen aussagt. Das sogenannte qualitative Wachstum verdrängt nämlich das quantitativ-stoffliche Wachstum nicht, sondern tritt ergänzend dazu. Ohne planende Steuerung, ohne klare Verbote und Gebote ist ein dauerhaft wirksamer Umweltschutz nicht zu haben. Es geht nicht um den Ausstieg aus einem abstrakt-monetären Wachstum, sondern um eine grundlegende Neugestaltung der Stoff- und Energieflüsse und um klare Begrenzungen des Ressourcenverbrauchs. Es geht darum, der gegenwärtigen Verschleuderung von Materie und Energie Einhalt zu gebieten. Dafür muss tatsächlich ein Wachstumszwang überwunden werden, nämlich derjenige des Kapitalismus. Die (Umwelt-)Politik muss das Primat über die Wirtschaft durchsetzen. Damit muss auch die konkurrierende Aufstellung der massgebenden Wirtschaftsakteure angegangen werden, weil diese Konkurrenz eines der hartnäckigsten Hindernisse für wirksamen Umweltschutz darstellt.

### **Falle Konsumverzicht: Das Beispiel Automobilität**

Der Hinweis auf die Grenzen des Wachstums wird häufig verbunden mit der Forderung nach einem nachhaltigen Lebensstil und nach individuellem Konsumverzicht. Tatsächlich können Individuelle Verhaltensänderungen Angelpunkt einer erfolgreichen Umweltpolitik sein. Etwa im Bereich Recycling: Sind Sammelprozesse erst einmal etabliert, dann summieren sich individuelle Entscheidungen zu einem Gesamteffekt, der sich sukzessive steigern lässt. Recycling-Raten erreichen denn auch „Traumwerte“ von 90%.

Die *systematische* Verlagerung der Auseinandersetzung auf die Ebene der individuellen Lebensstil- und Konsumentenscheide hingegen weist die typischen Merkmale einer neoliberalen Konzeption von Umweltschutz auf: Die Entscheide werden damit maximal liberalisiert und maximal atomisiert. Dabei ist in quantitativer Sicht jeder einzelne Individuelle Kaufentscheid vollkommen irrelevant. Was beim Recycling noch einigermaßen funktioniert, weil es sich um eine Tätigkeit am Ende der Konsumkette handelt, ist am Anfang

dieser Kette wirkungslos. Der Konsumverzicht oder die Konsumverlagerung (z.B. auf Bioprodukte) der einen KonsumentInnen wird durch einen erhöhten Verzehr anderer KonsumentInnen sofort überspielt. Deshalb ist es auch nicht möglich, Konsumverzicht sukzessive zu "steigern" - im Gegensatz zu den Recyclingraten, die schrittweise angehoben werden können. Und deshalb sind all die unzähligen Kampagnen von Umweltorganisationen, die sich an die KonsumentInnen wenden, nicht nur unnützlich. Sie sind vielmehr kontraproduktiv, weil sie wegen ihrer Wirkungslosigkeit zur Verstärkung des vorherrschenden Fatalismus beitragen: "Umweltschutz? Schön wärs. Da lässt sich eh nichts machen, die Leute sind eben nicht bereit, auf ihren Wohlstand zu verzichten....".

Doch es kann noch schlimmer kommen: Im Fall der Automobilität führen Konsumverzicht und Konsumverlagerungen paradoxerweise sogar zu einer Mehrbelastung der Umwelt. Warum ist das so? Angenommen, 20% der Autofahrenden steigen auf den Öffentlichen Verkehr um. Dies dürfte in etwa der Grössenordnung dessen liegen, was sich in der zweiten Hälfte der 80er Jahre in der Schweiz tatsächlich abgespielt hat. Diese UmsteigerInnen entlasten demnach die Strassen, und in der Folge verläuft der verbleibende Strassenverkehr flüssiger. Dies veranlasst die verbleibenden 80% Autofahrenden dazu, mehr Kilometer zurückzulegen. Der dadurch entstehende Mehrverkehr macht die Verzichtsbemühungen der 20% UmsteigerInnen zunichte. Tatsächlich hat das Volumen des motorisierten Strassenverkehrs trotz einer beträchtlichen Umsteigewelle in der Schweiz nie abgenommen, auch nicht in den umweltpolitisch bewegtesten Jahren 1985 bis 1990.

Wegen der Umsteigeeffekte muss nun allerdings der Öffentliche Verkehr ausgebaut werden, um die Mobilitätsbedürfnisse der UmsteigerInnen abzudecken. Im Ergebnis nimmt deshalb die Gesamtmobilität zu: Die Strassenkapazitäten bleiben erhalten, die ÖV-Kapazitäten werden ausgebaut. Dieser Effekt wird verstärkt und verstetigt. Ein gut ausgebautes S-Bahn-Netz beispielsweise erzeugt neue Siedlungsräume und Gewerbebezonen. Je besser die Verkehrsnetze ausgebaut sind, umso mehr werden Arbeit, Einkauf, Vergnügung und Erholung räumlich auseinandergezogen, und umso stärker steigt die Gesamtmobilität. Gleichzeitig tritt ein demotivierender Effekt ein: Wer aus Umweltgründen auf Autofahrten verzichtet, aber nun realisiert, dass die Automobilität gar nicht abnimmt, fühlt sich um die Wirkung seines Verzichts geprellt. Er erhält den Eindruck, nur eine völlig unbedeutende Minderheit sei zu einer umweltgerechten Verhaltensänderung bereit - auch dann, wenn in Wirklichkeit beträchtliche Bevölkerungsteile ihre Mobilität umgestellt haben. Eine Politik, die auf individuellen Verhaltensänderungen abzielt und diese nicht mit strukturellen Massnahmen begleitet, kann also konträre Wirkungen zeitigen.

Ganz anders ist die Wirkung, wenn der Hebel bei den Mobilitätsstrukturen angesetzt wird, insbesondere beim verfügbaren Strassennetz. Werden dessen Kapazitäten nämlich zurückgefahren, kommen beträchtliche und teilweise auch überraschende Effekte zustande. Dazu gibt es eine Reihe von Untersuchungen, etwa im Zusammenhang mit Brückensperrungen, Tunnelsanierungen oder mit der Schaffung autofreier Innenstadtzonen. Die VerkehrsplanerInnen erwarten in solchen Fällen jeweils eine markante Zunahme von Verkehr und Staus im Umfahrungsraum der Sperrungen. Gerade dies tritt jedoch zum allgemeinen Erstaunen in aller Regel nicht ein. Der Rückbau von Strassenkapazitäten löst nämlich kollektiv koordinierte Verhaltensänderungen aus, beispielsweise Umsteigeeffekte oder die Bildung von Mitfahrergemeinschaften. Als einer der ersten hat der Wiener Verkehrsexperte Hermann Knoflacher solche Prozesse beobachtet und beschrieben. Dasselbe Phänomen konnte etwa in Zürich anlässlich der Sanierung des Schöneichtunnels

(ein wichtiger Tunnel, der den Norden der Stadt mit dem Zentrum verbindet) in den Jahren 2001 und 2002 festgestellt werden (Tages-Anzeiger, 10.März 2001). Eine solch hohe Elastizität der Verkehrsnachfrage bezüglich des Platzangebotes deutet darauf hin, dass vielen BenutzerInnen des Motorisierten Individualverkehrs Mobilitäts-Alternativen zur Verfügung stehen.

### **Nachhaltige Mobilität**

Die Mobilität gehört im Bezug auf die Umweltproblematik zu einem der Hauptschauplätze, und die hier beschriebenen Effekte spielen im Bezug auf die Gesamtbelastung der Umwelt eine beträchtliche Rolle. Ich führe im Folgenden exemplarisch aus, wie eine wirksame Umweltpolitik im Mobilitätsbereich verwirklicht werden könnte. Ich tue dies vor dem Hintergrund der Schweizer Situation. Ich war in den Jahren 1996 bis 2002 Präsident einer BürgerInneninitiative mit dem Namen umverkehR, die mit einer Volksinitiative eine Halbierung des motorisierten Individualverkehrs erreichen wollte, und habe mich in dieser Funktion ausführlich mit Mobilitätsfragen auseinandergesetzt.

Im Jahr 2008 war der Verkehr in der Schweiz für 34% des gesamten Energieverbrauchs verantwortlich. Dieser Verbrauch geht zu einem überwiegenden Teil auf das Konto des MIV. Um die 1.6 Personen zu bewegen, die sich im Schnitt in der Schweiz in einem fahrenden Auto befinden, werden 1.5 Tonnen Material mitbewegt (so viel wiegt ein durchschnittlicher PW). Das Gesamtgewicht aller in der Schweiz zugelassenen 3.9 Mio PW beträgt 5.84 Milliarden Tonnen. Dieses Gewicht wird jeden Tag während durchschnittlich rund einer Stunde durch die Gegend befördert; die Ausnutzungsziffer der individuellen Mobilitätsflotte ist also überaus tief, die meisten Autos stehen 23 von 24 Stunden ungenutzt herum. Trotz aller Effizienzsteigerungen ist der Automotor immer noch eine Verschwendungsmaschine sondergleichen und kommt über einen durchschnittlichen Wirkungsgrad von 15% nicht hinaus. Der MIV geht insgesamt also mit einer gigantischen Energie- und Materialschlacht einher und ist in seiner Mobilitätsleistung überaus ineffizient. Ebenso wie der automobile Personenverkehr hat auch der Güterverkehr die Gesellschaften revolutioniert. Warentransporte sind derart billig geworden, dass sie die globale Arbeitsteilung massiv begünstigen. Beispiele wie das deutsche Joghurt, das mit deutscher Milch in Griechenland hergestellt und dann für den Verzehr wieder zurück nach Deutschland gekarrt wird illustrieren einen ökologischen Wahnsinn, der leider längst zur Normalität geworden ist.

Rund 100 Jahre nach der Entwicklung des ersten Personenwagens, der in hohen Stückzahlen verkauft werden konnte (der Ford T), dominiert das Automobil nach wie vor das konkrete, stoffliche Gesicht des Kapitalismus. Gemäss der Global-500-Liste des US-amerikanischen Wirtschaftsmagazins Fortune waren im Jahr 2007 neun der zehn umsatzstärksten Weltkonzerne (ohne Finanzbranche) im Auto- oder Erdölgeschäft tätig. Auf der Liste des deutschen Handelsblattes tauchen unter den 50 weltweit umsatzstärksten Konzernen 13 Erdöl- und 10 Autofirmen auf (ebenfalls ohne Finanzbranche). Im Zuge der ökonomischen Aufholjagd der Schwellenländer verschärft sich gegenwärtig die Problemlage erheblich. Hätten die entwickelten Länder des Nordens in den letzten 20 Jahren eine konsequent nachhaltige Verkehrspolitik betrieben, dann sähen sich Indien und China heute mit dem Vorbild einer umweltverträglichen Mobilität konfrontiert. So wie sich die Sachlage aber darstellt, drängen beide Länder mit Wucht in Richtung eines ebenso autophilen Mobilitätswahns, wie er in den entwickelten Ländern immer noch vorherrscht.

Jede ernsthaft konzipierte Umweltpolitik muss deshalb eine radikale Mobilitätswende beinhalten. Schadstoffausstoss und Ressourcenverbrauch müssen drastisch gesenkt werden. Eine solche Wende kann nur mit einem Mix von Massnahmen gelingen. Genau dies war – im Bezug auf den motorisierten Strassenverkehr - die Kernidee der Verkehrshalbierungs-Initiative. Die umverkehR-Volksinitiative<sup>2</sup> wurde 1994 lanciert und kam im März 2000 zur Abstimmung. Sie forderte, dass das Volumen des individuellen motorisierten Strassenverkehrs innerhalb von zehn Jahren auf die Hälfte reduziert wird. umverkehR war (und ist immer noch, siehe [www.umverkehr.ch](http://www.umverkehr.ch)) eine BürgerInnenbewegung, unabhängig von Parteien und etablierten Umweltverbänden. Die Organisation stützt sich einzig auf das Engagement ihrer AktivistInnen. Zur Überraschung der etablierten Umweltorganisationen gelang es der Gruppierung, aus eigenen Kräften 120'000 Unterschriften<sup>3</sup> für das radikale Anliegen zu sammeln.

Die umverkehR-InitiantInnen schlugen für die Umsetzung der Initiative ein Paket von zwölf aufeinander abgestimmten Massnahmen vor. Selbst die Bundesverwaltung, die der Initiative deutlich ablehnend gegenüberstand, räumte in einer Studie ein, das vorgeschlagene Massnahmenpaket müsse als „kohärentes Konzept“ beurteilt werden, das „grundsätzlich flexibel dosiert und stufenweise und modular umgesetzt werden“ könne und „zweckmässig“ sei (Reduktionspotentiale im motorisierten Strassenverkehr, 1997). An wichtiger Stelle des Konzeptes stand die Einführung des Ökobonus. Das Verkehrsaufkommen ist nämlich sehr ungleich verteilt: 60% der AutobesitzerInnen in der Schweiz verursachen lediglich 20% der gefahrenen Kilometer, während die 17%, die am meisten fahren, die Hälfte des Verkehrsvolumens für sich in Anspruch nehmen. Diese Zahlen stammen aus einer von umverkehR 1999 in Auftrag gegebenen Expertise, die zudem nachwies, dass der Grossteil der VielfahrerInnen ihre hohen Kilometerzahlen im Freizeitverkehr und nicht im Berufsverkehr generieren (Landert et al, 2000). Die Verhältnisse dürften in anderen Ländern ähnlich sein. Hier greift der Ökobonus ein: Der Benzinpreis wird deutlich erhöht, die Mehreinnahmen werden der Bevölkerung pro Kopf zurückerstattet. Wer viel fährt wird per Saldo zur Kasse gebeten, wer wenig fährt erhält eine finanzielle Entschädigung.

Doch der auf das Konsumverhalten zielende Ökobonus sollte eben nicht isoliert umgesetzt werden. Zu den weiteren vorgeschlagenen Massnahmen gehörten die Rückbindung der Strassenkapazitäten in Städten und Erholungsgebieten. Ein Teil der städtischen Verkehrsflächen, die heute dem MIV zur Verfügung stehen, sollte für FussgängerInnen, Langsamverkehr und ÖV ausgeschieden werden. Zum umverkehR-Massnahmenpaket gehörten zudem ein massvoller Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Einführung eines deutlich vergünstigten ÖV-Generalabonnements (Bahn, Bus, städtische Verkehrsbetriebe), die konsequente Förderung von Fahrradverkehr, von ökologischen Leichtmobilen und von Car-Sharing, sowie vier autofreie Sonntage. Mit technischen Vorschriften bei der verbleibenden Autoflotte sollten Schadstoffausstoss und Energieverbrauch zusätzlich vermindert werden. Gemäss der erwähnten Studie der

---

<sup>2</sup> Die Volksinitiative gehört zum Instrumentarium der sogenannten direkten Demokratie in der Schweiz. Wer innerhalb von 18 Monaten 100'000 Unterschriften von Schweizer StimmbürgerInnen unter einen Vorschlag zur Änderung der Verfassung beibringt, erwirkt damit eine obligatorische Volksabstimmung.

<sup>3</sup> Diese Zahl mag in nichtschweizerischen Augen als klein erscheinen. Man muss sich jedoch vor Augen halten, dass der Grossteil der Unterschriften bei PassantInnen auf der Strasse gesammelt werden muss, und dass dabei für ein ungewöhnliches, erklärungsbedürftiges Anliegen mit nicht mehr als zehn bis zwölf Unterschriften pro Sammelstunde gerechnet werden darf. Für das Zusammentragen der Unterschriften mussten also die umverkehR-AktivistInnen insgesamt rund 10'000 Arbeitstunden aufwenden.

Bundesverwaltung hätten die von umverkehR vorgeschlagenen Massnahmen innerhalb von zehn Jahren eine Senkung der motorisierten Strassenverkehrs um 16% bis 40% erlaubt; dies wäre zweifellos der von der Initiative angestrebten Wende gleichgekommen.

Es war den umverkehR-AktivistInnen jedoch nicht nur wichtig, soziotechnisch schlüssige Massnahmen vorzuschlagen. Von ebenso grosser Bedeutung wäre gewesen, dass der nachhaltige Umbau der Mobilität zu einer kollektiven politischen Erfahrung geworden wäre. Individuelle Verhaltensänderungen hätten im Rahmen eines gesellschaftlichem Umbaus als Teilhabe an einem zielgerichteten und wirksamen kollektiven Prozess erlebt werden können. Damit wäre die gängige neoliberale Isolierung der politischen Subjekte durchbrochen worden.

Die Initiative kam im März 2000 zur Abstimmung. Die Grünen, die Sozialdemokratische Partei und eine kleine bürgerliche Mittepartei beschlossen die Ja-Parole. Es gelang der Initiativgruppe, 1.2 Mio Fr. Spendengelder für die Abstimmungskampagne zusammen zu bringen. Dutzende von prominenten WissenschaftlerInnen und Kulturschaffenden unterstützten das Anliegen, etwa Denis Meadows, Mitbegründer des Club of Rome, Harmut Grassl, einer der damals führenden Klimaforscher, und Kulturschaffende wie Pipilotti Rist oder Jehudi Menuhin. Doch es gelang nicht, den Diskurs über die Initiative in breite Bevölkerungsschichten hineinzutragen. Die Initiative erhielt schliesslich lediglich 21.5 % Zustimmung. Das Abstimmungsergebnis machte deutlich, was die umverkehR-AktivistInnen damals schon spürten, aber mit ihrem Engagement zu überwinden versuchten: Die Umweltbewegung war erschöpft, die breiten Bevölkerungsschichten durch die endlos kontroversen Debatten abgestumpft. Um dies ändern zu können, muss der Umweltschutz aus der ideologischen Vereinnahmung durch den Neoliberalismus befreit und durch breite Bewegungen wiederbelebt werden.

## Schluss

Der Handel mit Treibhausgas-Emissionen ist ein beredtes Beispiel für die Wirkungslosigkeit von marktwirtschaftlichen Mechanismen (Hänggi, 2008). Ebenso ins Reich der Illusionen gehören die Ansätze, über die Finanzmärkte ernsthafte Wirkungen erzielen zu wollen, etwa mit der Schaffung ökologischer Investitionsfonds. Solange Kapital im Überfluss vorhanden ist – und ein solcher Überfluss gehört zu den Grundcharakteristika der gegenwärtigen Periode – lässt sich mit solchen Instrumenten keine nennenswerte Wirkung erzielen. Denn die Märkte werden ökonomische Vorhaben mit genügend Kapital ausstatten, sofern es gewinnversprechend ist, sei es ökologisch noch so bedenklich.

Es ist unumgänglich, die Produzenten direkt in die Pflicht zu nehmen. Es gibt keinen vernünftigen Grund, weshalb die Produktion von energieverwendenden, umweltbelastenden Gütern zulässig sein soll, wenn Alternativen bereit stehen. Entsprechende Vorschriften und Verbote müssen rehabilitiert werden. Es ist irreführend, Umweltschutz als eine Frage des Lebensstils zu diskutieren. Die Diversität von Lebensstilen darf nicht davon abhängen, dass umweltzerstörerische Varianten zur Wahl stehen. Vielfalt lässt sich auch unter Bedingungen erreichen, die die Erhaltung der Lebensräume sichern. Priorität hat die gemeinsame Abwehr katastrophaler Fehlentwicklungen. Dass sich dabei das Alltagsverhalten ändern muss ist klar; das ist aber nicht eine Frage des Lebensstils. Es geht eben gerade nicht um eine voneinander isolierte Änderung individueller Lebensgewohnheiten, sondern um die kollektiv organisierte, auf Nachhaltigkeit zielende

Transformation der Gesellschaft. Dies geht einher mit der Notwendigkeit, die neoliberalen Sicht auf das Leben, auf die Welt zu verabschieden. Margret Thatcher brachte diese Sicht auf den Punkt, als sie sagte, so etwas wie eine "Gesellschaft" gäbe es nicht, real seien nur die Individuen. Darin besteht ein Kernpunkt neoliberaler Programmatik: Kollektive Verantwortung und kollektive Handlungsmacht werden eliminiert, die Menschen auf ihren Privathorizont eingeschmolzen. In der Umweltthematik sind die Wirkungen dieses Programms fatal. Der permanente Apell an das Umweltbewusstsein der KonsumentInnen muss als das erkannt und benannt werden, was er ist: Eine Alibipolitik, die sich im Kontext fehlender struktureller Massnahmen in ihr Gegenteil kehrt und zur Resignation und Teilnahmslosigkeit führt. Das Gegenprogramm lautet: In allen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bereichen wird das Prinzip der besten Praxis verwirklicht. Das bedeutet, dass in jedem einzelnen Problemfeld diejenigen Verfahren und Normen etabliert werden, die die besten ökologischen und sozialen Werte aufweisen - und zwar in der jeweils kürzest möglichen Zeit. Der Einschränkung nachhaltiger und ökologischer Produkte auf Nischenmärkte muss ein Ende bereitet werden. Umweltbelastende Güter müssen durchgängig durch verträgliche Güter ersetzt werden, und dies muss mit entsprechenden Vorschriften und Geboten durchgesetzt werden.

Die Hausse der Lebensmittel- und Rohstoffpreise der Jahre 2006 bis 2008 kann sich jederzeit wiederholen. Dadurch wird ein unmittelbares Junktim zwischen der sozialen und der ökologischen Frage geschaffen. Die zunehmende Nutzung von Landwirtschaftsflächen zur Produktion von Agrotreibstoffen und die ungebrochene Abholzung von Regenwäldern zur Gewinnung neuer Anbaugelände für dieselben Agrotreibstoffe sind aus sowohl aus sozialer wie auch aus ökologischer Sicht inakzeptabel. Wir dürfen uns nicht damit abfinden, dass hunderte von Millionen Menschen hungern, während das Agrobusiness und die Finanzmärkte ihre Gewinne optimieren und damit Formen der Mobilität erhalten, die in keinerlei Hinsicht nachhaltig sind. Solche Politiken zersetzen auch die Menschenrechte und fördern einen mörderischen Zynismus.

#### Literatur

Dienst für Gesamtverkehrsfragen GS EVED: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr. Grundlagenbericht zur Verkehrshalbierungsinitiative. Bern 1997

Landert, Fargo, Davath und Partner, 2000. Expertise zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung, Zürich

Hanspeter Guggenbühl, der mobile Leerlauf, WOZ vom 26.7.07

Maccel Hänggi, 2008. Wir Schwätzer im Treibhaus. Warum die Klimapolitik versagt. Zürich

Hermann Knoflacher, 2001. Stehzeuge - Fahrzeuge : der Stau ist kein Verkehrsproblem, Wien/Köln

Dennis Meadows et al, 1972. Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit. Stuttgart

umverkehR, 1997. Schlank, sanft, nachhaltig Zwölf Massnahmen zur Verkehrshalbierung, Zürich

Ernst U. von Weizsäcker, Amory B. Lovins, L. H. Lovins, 1996. Faktor vier. Doppelter Wohlstand - halbiertes Naturverbrauch, München

Winfred Wolf, 2007. Verkehr – Umwelt – Klima. Die Globalisierung des Tempowahns, Wien

13'000 Autos weniger, Tages-Anzeiger 10.3.2001, S.14