

BÜRGER & STAAT



Nachhaltigkeit

Ressourcen gerecht und zukunftsorientiert gedacht

»Bürger & Staat« wird von der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg herausgegeben.

Direktion der Landeszentrale

Lothar Frick
Sibylle Thelen

Redaktion

Dr. Maïke Hausen,
maïke.hausen@lpb.bwl.de

Redaktionsassistentz

Barbara Bollinger,
barbara.bollinger@lpb.bwl.de

Anschrift der Redaktion

Lautenschlagerstraße 20, 70173 Stuttgart
Telefon: 07 11/16 40 99–44
Fax: 07 11/16 40 99–77

Gestaltung Titel

VH-7 Medienküche GmbH, Stuttgart

Gestaltung Innenteil/Druckvorbereitung

Neue Süddeutsche Verlagsdruckerei GmbH
Nicolaus-Otto-Straße 14, 89079 Ulm
Telefon: 07 31/94 57–0, Fax: 07 31/94 57–2
www.suedvg.de

Druck

Druckhaus Waiblingen
Remstal-Bote GmbH
Albrecht-Villinger-Straße 10
71332 Waiblingen
Tel: 0 71 51/5 66–0, Fax: 0 71 51/5 66–330

Versand

Braun Direktwerbung GmbH
Postweg 7
89155 Erbach
Tel: 0 73 05/9 66–130, Fax: 0 73 05/9 66–136

»Bürger & Staat« erhalten Sie über den Online-Shop der LpB: www.lpb-bw.de/shop

Schulen und andere Bildungseinrichtungen können auf Anfrage in den kostenfreien Erstverteiler der Zeitschrift aufgenommen werden. Anfragen dazu bitte an: barbara.bollinger@lpb.bwl.de

Die veröffentlichten Beiträge in »Bürger & Staat« sind keine Meinungsäußerungen der Landeszentrale für politische Bildung. Für die inhaltlichen Aussagen tragen die Autorinnen und Autoren die Verantwortung.

Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keine Haftung.

Nachdruck oder Vervielfältigung auf elektronischen Datenträgern sowie Einspeisung in Datennetze nur mit Genehmigung der Redaktion.

Titelfoto: Adobe Stock | malp

Auflage dieses Heftes: 12.000 Exemplare

Redaktionsschluss: 05.12.2022

ISSN 0007–3121



»Bürger & Staat« wird auf FSC-zertifiziertem Papier aus nachhaltiger Forstwirtschaft und klimaneutral gedruckt.

Inhaltsverzeichnis

Frank Uekötter Die große Sprachlosigkeit: Fossile Ressourcen in Geschichte und Gegenwart	162
Michael Böcher Nachhaltigkeit als Politikfeld in Deutschland	169
Markus Lederer Nachhaltigkeit in globaler Perspektive	178
Michael von Hauff Der Weg zu einem nachhaltigen Wachstum	185
Lisa Ruhrort Der lange Weg zu nachhaltiger Mobilität: Herausforderungen einer ökologisch tragfähigen Verkehrspolitik	193
Jörg Tremmel Generationengerechtigkeit und Nachhaltigkeit	203
Johanna Weselek Nachhaltigkeit als Thema der (politischen) Bildung	210
Fritz Reusswig Nicht-Nachhaltigkeit als politisches Projekt: Rechtspopulistische Diskurse und Akteure in der Energiewende	218
Kurzinterviews: 3 Fragen zur Nachhaltigkeit an... Claudia Kemfert, Philipp Lepenies, Janpeter Schilling, Claus Leggewie, Sabine Schlacke, Philipp Gassert	227



Das komplette Heft finden Sie zum Downloaden als PDF-Datei unter www.buergerundstaat.de

Nachhaltigkeit

Ressourcen gerecht und zukunftsorientiert gedacht

„Auch der objektivrechtliche Schutzauftrag des Art. 20a GG schließt die Notwendigkeit ein, mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltensamkeit weiter bewahren könnten.“

(Auszug aus dem Beschluss des Bundesverfassungsgerichts zum 24. März 2021)

Im Superwahljahr 2021 hätte ein Thema die Wahlkämpfe dominieren sollen, zumindest wenn es nach Umfragen unter der deutschen Bevölkerung ging: das Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Nicht erst seit den Flutkatastrophen in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz scheint das Thema dringlicher denn je. Bereits im März 2021 hatte das Bundesverfassungsgericht entschieden, dass die Bundesregierung bei dem Thema nachbessern muss. Immer mehr wird Nachhaltigkeit zur Leitlinie generationengerechter Politik, eben weil zukünftige Generationen nicht die Konsequenzen derzeitiger Umweltausbeutung und -verschmutzung tragen sollen. Spätestens mit der *Fridays for Future*-Bewegung ist dieser Aspekt der Nachhaltigkeit verstärkt in Politik und Gesellschaft getragen worden.

Andere Aspekte, etwa die Frage uneingeschränkten Wirtschaftswachstums und Ausbeutung bzw. Endlichkeit von Ressourcen, sind schon länger Teil der Nachhaltigkeitsfrage. Daneben betrifft das Thema Nachhaltigkeit auch die Abwägungen zwischen staatlicher Regulationspraxis gegenüber eigenverantwortlichem Handeln: Muss Ressourcenverbrauch stärker reglementiert werden, oder lassen sich durch Subventionen Anreize zum nachhaltigeren Wirtschaften und Leben schaffen? Wie weit geht die Verantwortung des Einzelnen, wie weit ist das Privatleben vom Thema Nachhaltigkeit betroffen? Aufgrund dieser Fragestellung wird Nachhaltigkeit in vielen Bereichen auch ein emotionsgeladenes, polarisierendes Thema, etwa wenn es um Investitionen in erneuerbare Energien, städtisches Wohnen oder Fleischkonsum geht.

Gleichzeitig ist es ein globales Thema, bei dem auch die Frage internationaler Absprachen und Regulationen eine Rolle spielt. Die verschiedenen Klimaprotokolle oder auch die 2015 von den Vereinten Nationen verabschiedeten 17 Ziele zur nachhaltigen Entwicklung (*Sustainable Development Goals, SDGs*) sind Bemühungen um eine gemeinsame globale Zielsetzung. Allerdings werfen sie auch Fragen der Aufgabenteilung und Verantwortlichkeit nicht nur zwischen den verschiedenen Ländern, sondern auch zwischen unterschiedlichsten Akteuren wie Regierungen, Konzernen, Fachgremien und Privatpersonen auf. Die jüngsten, aus unterschiedlichen Lagern geführten Proteste gegen die Energie- und Klimapolitik der Bundesregierung machen zudem deutlich, dass die Debatte um Nachhaltigkeit auch demokratische Prinzipien auf die Probe stellt.

Maïke Hausen

Die große Sprachlosigkeit

Fossile Ressourcen in Geschichte und Gegenwart

Frank Uekötter

Wie sind Politik und Gesellschaft im Zeitalter der Industriemoderne mit fossilen Ressourcen umgegangen? Frank Uekötter setzt sich in seinem Beitrag mit großen energiepolitischen Entscheidungen auf nationaler, europäischer und globaler Ebene und den gesellschaftlichen Reaktionen darauf auseinander: Über die autofreien Sonntage 1973, das Aufstreben und die scheinbare Wiedergeburt der Atomenergie, den Aufstieg und Niedergang der Kohle bis hin zur Diskussionen um das Gasgeschäft mit Russland – im Umgang mit fossilen Ressourcen und ihrer Endlichkeit zeigen sich Grundmuster, die nur selten Thema tagespolitischer Debatten werden. Immer wieder gab es eine folgenreiche Kluft zwischen ikonischen Bildern und institutionellen Regelwerken, die im Verborgenen wirken. Frank Uekötter macht deutlich, wie sehr aktuelle Debatten weiterhin im Schatten der gedankenlosen Verschwendung im Konsumrausch der Boomjahre stehen.

„Ölkind“ heißt der Film, der die Besucherinnen und Besucher des Erdölmuseums im norwegischen Stavanger empfängt. Er geht um Thomas, geboren 1969, dem Jahr, in dem das erste Öl vor der Küste Norwegens gefunden wurde. Thomas wächst als Kind eines Ölarbeiters auf, der Vater ist oft weg, aber das Land wird reich und auch die Familie. Thomas bekommt zur Volljährigkeit von seinem Vater den Ford Mustang geschenkt, den er sich als Belohnung für den gefährlichen Job auf See gegönnt hatte. Es ist ein Geschenk von Herzen, aber genau das Falsche, um einen Generationenkonflikt zu entschärfen. Immer wieder streiten sich Vater und Sohn, und immer wieder geht es um das Öl und das, was es mit dem Planeten macht. Der Zwist endet in einem Schweigen, das 20 Jahre andauert. Dann setzt sich das Ölkind, von seiner Mutter bedrängt, in sein elektrisches Auto und macht sich auf den Weg zu seinem pensionierten Vater. Es bleibt nicht mehr viel Zeit für ein Gespräch.

Ein melodramatischer Kurzfilm ist nicht unbedingt das, was man in einem Erdölmuseum erwartet. Aber in Stavanger steht kein Bergbaumuseum des klassischen Typs, das von der nostalgisch-verklärten Erinnerung an harte Arbeit und harte Männer lebt. Der Bau des Museums wurde 1991 beschlossen und 1999 eingeweiht, und da war längst alles gesagt über den Preis des Erdöls: Das „Exkrement des Teufels“, wie der venezolanische Ölminister Juan Pablo Pérez Alfonso in einer berühmten Formulierung erklärte. Es fällt im 21. Jahrhundert nicht mehr schwer, Öl und andere fossile Brennstoffe zu fördern. Schwer fällt ein ehrliches Gespräch, das nicht gleich in ein moralingesäuertes Lamento verfällt.

Es gibt eine Menge Gründe für die Sprachlosigkeit, die das Zeitalter der fossilen Energien umgibt: Verdrängung, Bequemlichkeit und nicht zuletzt eine toxische Männlichkeit, die den Gedanken an die Folgen der eigenen Konsumgewohnheiten als Thema für Weicheier hinstellt. Es gibt aber auch Gründe, die in die Geschichte führen. Es gibt eine globale Geschichte des Raffens und Raubens und den Stolz auf technologische Meisterleistungen, wie er auf alten Werbefilmen der Ölkonzerne („Esso: Packen wir's an!“) zu bewundern ist. Dazu gibt es eine Menge Literatur, aber die lesen vor allem Spezialisten und Insider. Wer nach Wegen aus dem fossilen Zeitalter sucht, findet im kollektiven Gedächtnis westlicher Wohlstandsbürger vor allem eine gigantische Leerstelle. Es gibt ikonische Bilder, aber sie führen in die

Irre, und umgekehrt gibt es für wichtige Weichenstellungen keine einprägsamen Bilder.

Die große Freiheit

Es sollte eigentlich nicht schwerfallen, aus der Geschichte Erfahrungen über den Umgang mit Ressourcenknappheit abzuleiten. Das Leben mit dem Mangel gehört zur Geschichte der Menschheit, einfach deshalb, weil Ressourcen in aller Regel kostbar und knapp waren: Die heutige Situation, in der Ressourcen billig und Arbeit teuer sind, ist welt-historisch die Ausnahme. Aber zwischen diese Erfahrungen und die Gegenwart schieben sich die Boomjahre der Wirtschaftswunderzeit, in der den Bürgerinnen und Bürgern westlicher Wohlstandsgesellschaften suggeriert wurde, dass sie sich um die materielle Rohstoffbasis des Massenkonsums keine Gedanken machen mussten. Der Höhepunkt kam Ende der sechziger Jahre, als die deutsche Verpackungsindustrie die Einwegflasche völlig ironiefrei mit dem Slogan „ex und hopp!“ bewarb. Verschwendung machte einfach Spaß.¹

Wenig später herrschte Katerstimmung, und die siebziger Jahre standen dann auch bei den Ressourcen im Zeichen der Krise. Zum Symbolbild wurden die leeren Autobahnen im Herbst 1973, und das war ein ikonographisches Debakel erster Güte.

Die Aufnahmen waren authentisch, aber das war es dann auch schon. Es gab bei den Fahrverboten eine Menge Ausnahmeregelungen und auf dem Lande jede Menge Privatleute, die schwarz über Feldwege bretterten. Die Bilder suggerierten einen Mangel, den es nie gab: Eine wirkliche Knappheit gab es lediglich an den Tankstellen und dort auch nur aufgrund von Hamsterkäufen, und die „Ölkrise“ heißt im Jargon des Universitätsseminars längst Ölpreisschock, weil sich die wahre Krise um die Preisexplosion beim Erdöl drehte. Außerdem sparte das Sonntagsfahrverbot weniger Kraftstoff als die ebenfalls als Sparmaßnahme verfügten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen und Landstraßen.

Die Bilder der leeren Autobahnen waren also eine willkommene Ablenkung von den eigentlichen Problemen. Sie blieben zudem eine Episode, und so mischte sich in die Erinne-



Die leere Autobahn am 25. November 1973. An diesem Sonntag galt wie an drei weiteren darauffolgenden Sonntagen ein bundesweites Auto-
fahrverbot. © picture-alliance / dpa | Hannes Hemann

Die beruhigende Einsicht, dass es dann ja doch nicht ganz so dick gekommen ist. Die große Freiheit war eine große Illusion, aber den Preis bezahlten vor allem Menschen jenseits der westlichen Wohlstandssphäre: Die Verbitterung, die westlichen Ländern im Globalen Süden entgegenschlägt, hat viel mit den Kosten des industrialistischen Rohstoffhungers zu tun.² In der Bundesrepublik bestand das langlebige politische Erbe der Ereignisse vom Herbst 1973 ausgerechnet darin, die Diskussion über ein Tempolimit auf Jahrzehnte zu vergiften. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden 1974 wieder aufgehoben, nachdem Unionsparteien und ADAC mit einer Kampagne unter dem Motto „Freie Fahrt für freie Bürger“ Stimmung gemacht hatten.³

Vollgas als Freiheit? Einem Spezialisten für politische Ideengeschichte wurde da leicht schwindelig, aber Ressourcen waren nie ein Thema für intellektuelle Puristen. Rohstoffe wurden nicht genutzt, weil man eine gute Begründung hatte. Man nutzte sie, weil man konnte. Die Freiheit des Automobils war auch eine Freiheit von lästigen Gedanken.

Institutionen bauen

Die billigen Rohstoffe der Boomjahre wirkten aus Sicht des Konsumbürgers wie eine Naturgewalt. In Wirklichkeit waren sie ein Produkt politischer Entscheidungen. Es waren die Institutionen, die den Strom der Ressourcen fließen ließen: Regierungen und Verbände, Gerichte und Konzerne, Experten und Mediatoren – hinter dem großen Geschäft stand ein dichtes Netz von ineinandergreifenden Autoritäten, das jedoch nur selten einprägsame Bilder produzierte. Die Verhandlungsrunden der OPEC wurden in den siebziger Jahren eifrig fotografiert, aber sie gaben visuell einfach nicht

viel her, jedenfalls nichts, was der Dramatik der Beschlüsse entsprochen hätte.

Im Mittelpunkt des Institutionengeflechts standen die Imperative der Technik und der Ökonomie. Billige Energie war das Produkt großtechnischer Systeme, die dem Wünschen und Wollen der Menschen enge Grenzen setzten. Es musste eine Menge zusammenkommen, um beispielsweise die niederrheinische Braunkohle in elektrischen Strom zu verwandeln: Es brauchte riesige Bagger für das mehrere hundert Meter dicke Deckgebirge, mächtige Pumpen für das Grundwasser und kanalisierte Flüsse, kilometerlange Förderbänder und ein eigenes Bahnnetz für den Transport, große Kraftwerke und nicht zuletzt Regierungen, die dem Wühlen in einer dicht besiedelten Region ihren Segen gaben. Ganz unterschiedliche Aufgaben mussten von unterschiedlichen Menschen und Instanzen erledigt werden, denn nur wenn alles wie in einem Räderwerk ineinandergriff, gab es den günstigen Strom aus Braunkohle.

Behördliche Genehmigungen waren im Wirtschaftswunderland noch ein nachrangiges Thema. Es brauchte Männer der Tat, um das Land nach der Katastrophe von 1945 wiederaufzubauen, und wenn da ein Verwaltungsakt auf sich warten ließ, galt das Recht des Tüchtigen. Als 1955 das Genehmigungsverfahren für die Halde Glessen bei Frechen stockte, war das für das Oberbergamt Bonn kein Anlass, die ausgewiesene Fläche ungenutzt zu lassen. Die riesigen Löcher der Braunkohletagebaue produzierten eine Menge Abraum, und irgendwann würde der Papierkram schon in Ordnung kommen. Das brachte die Landesregierung in eine gewisse Verlegenheit, als sich das Verfahren vier Jahre hinzog und schließlich 45 Millionen Kubikmeter Abraum ohne Genehmigung in der rheinischen Landschaft lagen – vermutlich

der größte Schwarzbau der bundesdeutschen Geschichte. Zähneknirschend legalisierte der Ministerpräsident von Nordrhein-Westfalen die Deponie.⁴

Seit den sechziger Jahren wurden Genehmigungen etwas ernster genommen. Das lag vor allem an einer Zivilgesellschaft, die sich vermehrt für solche Verfahren interessierte und Entscheidungen auch mal von Verwaltungsgerichten überprüfen ließ. Es war allem voran der Konflikt um die Kernenergie, der Managern und Beamten dazu anhielt, die entsprechenden Verfahren ernstzunehmen. Seit den siebziger Jahren wurde der Streit um die nukleare Stromerzeugung wesentlich in Gerichtssälen ausgetragen, und wenn man sich in die juristischen Details der Genehmigungsverfahren vertiefte, kamen mitunter peinliche Jugendsünden ans Tageslicht. Das Atomkraftwerk Obrigheim entging zum Beispiel nur um Haaresbreite einer zwangsweisen Stilllegung, weil es mehr als 20 Jahre mit einer Genehmigung für den Anfahr- und Probetrieb am Netz war.⁵

In den Gerichtsverfahren kämpften empörte Bürgerinnen und Bürger gegen die Institutionen der Atomwirtschaft, aber so übersichtlich war es im Geschäft mit den Ressourcen nur selten. Bei Atomkraftwerken ging es gleichermaßen um Sicherheit und Kontrolle, um fixe Kosten und Standortpolitik, um konkurrierende Reaktortypen und Hersteller, um den prognostizierten Strombedarf und nicht zuletzt um die Versorgung mit spaltbarem Uran, das für die Brennelemente benötigt wurde. Die Bundesrepublik hatte zunächst auf die USA gesetzt, aber die westliche Supermacht erwies sich als unsicherer Lieferant, als Präsident Jimmy Carter eine Neuausrichtung der amerikanischen Atomwirtschaft initiierte. Die Stromkonzerne orientierten sich neu und fanden einen

zuverlässigen Lieferanten, und das war die Sowjetunion. Die fünfzigprozentige Abhängigkeit von Energieimporten aus dem Osten, die heute beim Gas lebhaft beklagt wird, erreichte die bundesdeutsche Atomwirtschaft bereits 1982. Beim Erdgas wurde seit den siebziger Jahren über die Lieferungen aus Russland gestritten, aber das war ressourcengeschichtlich die Ausnahme. Im Allgemeinen garantierten institutionelle Netzwerke mit der ihnen eigenen Diskretion, dass die Versorgung gesichert war.

Es ging bei den Krisen der siebziger Jahre nicht nur um spezifische Probleme der jeweiligen Branchen, sondern auch um das große Ganze. Auf dem Energiemarkt hing stets alles mit allem zusammen, und das verlangte nach einem entsprechenden Krisenmanagement. Zu einem Eckpfeiler der bundesdeutschen Energiepolitik wurde der sogenannte Jahrhundertvertrag von 1977, mit dem Bundeskanzler Helmut Schmidt ein Bündnis von Kohle und Atom besiegelte. Er sicherte die Verstromung der defizitären Steinkohle in Kohlekraftwerken und verpflichtete die mächtige Industriergewerkschaft Bergbau und Energie im Gegenzug, für die umstrittene Kernenergie einzutreten. Das Ergebnis war eine Demonstration für Kernkraft und Kohle, die am 10. November 1977 das Dortmunder Westfalenstadion füllte, aber heute weithin vergessen ist. Die Großdemonstrationen von Wuhl, Brokdorf und Kalkar gingen in das kollektive Gedächtnis der Republik ein, während die Fotos aus dem Dortmunder Westfalenstadion nur in den Datenbanken der Bildagenturen dokumentiert sind.

Dabei war Dortmund eine Manifestation der realen Machtverhältnisse. Die Gewerkschaften standen hinter der Atomkraft, und deshalb hielt es die SPD trotz hörbaren Zähneknir-



Am 10. November 1977 demonstrierten etwa 40.000 Menschen im Dortmunder Westfalenstadion für das Bündnis von Kernkraft und Kohle.

© picture-alliance / dpa | Hannes Hemann



Am 21. Dezember 2018 schloss mit Prosper-Haniel in Bottrop die letzte Steinkohlenzeche im Ruhrgebiet. Mit Bergbauchor, Kumpels und Lore verabschiedeten Fußballfans in der Veltins Arena in Gelsenkirchen zwei Tage vorher dieses Stück gemeinsamer Geschichte.

© picture alliance / dpa | Guido Kirchner

schens ebenso, bis 1982 die sozialliberale Koalition im Bund zerbrach.

Von der Sache her konnte die bundesdeutsche Atomwirtschaft Anfang der achtziger Jahre eine positive Bilanz ziehen. Das Uran ging den Kernkraftwerken nicht aus, das Sicherheitsniveau war im internationalen Vergleich hoch, und aus den Verzögerungen und Kostenexplosionen beim Bau von Kernkraftwerken haben Hersteller und Genehmigungsbehörden gelernt. Die drei letzten Kernkraftwerke, die bundesdeutsche Stromkonzerne 1982 in Auftrag gaben, blieben im Zeit- und Kostenplan und liefen danach wie eine Eins. Die Atomwirtschaft hatte ihre Erfolge, aber letztlich waren es Pyrrhussiege. Nichts hat das Vertrauen in das Institutionengeflecht der deutschen Energiewirtschaft nachhaltiger untergraben als die nukleare Kontroverse. Auf die Angst vor Strahlung und kritische Fragen nach dem Atommüll fanden die Experten nie eine überzeugende Antwort, und dann waren da noch die Energieprognosen, die Anfang der siebziger Jahre eine rasant steigende Nachfrage erwarten ließen und danach beständig nach unten korrigiert wurden. Das nährte auch bei jenen Zweifel, die der Atomenergie grundsätzlich positiv gegenüberstanden. Selbst Bundeswirtschaftsminister Otto Graf Lambsdorff, sonst eher nicht für emotionale Ausbrüche bekannt, zeigte bei dem Thema Nerven und erklärte im November 1978 auf dem Bundesparteitag der FDP: „Wir wissen, daß diese Zahlen alle nicht stimmen und daß wir uns und anderen mit dem Versuch, so etwas veranstalten und vorhersagen zu wollen, nur etwas vorgaukeln und sie täuschen.“ Das Protokoll verzeichnete „Beifall“.⁶

Die Zeiten, in denen mächtige Experten in Hinterzimmern die Eckpfeiler der Energiepolitik festzurren konnten, waren seit den siebziger Jahren vorüber. Das hieß freilich nicht, dass das Ganze der Rohstoffwirtschaft nun im Fokus einer

kritischen Öffentlichkeit gestanden hätte. Selbst bei der Kernenergie, die wie kein zweiter Industriezweig im Scheinwerferlicht stand, gab es Blindstellen, die viel mit der Macht des Visuellen zu tun hatten: Mit dem Aufschwung der elektronischen Medien hing Aufmerksamkeit immer mehr an der Verfügbarkeit attraktiver Bilder. Lebendiger Protest war in dieser Hinsicht im Vorteil, jeder Castor-Transport nach Gorleben wurde zu einem Festival des Bildjournalismus, und damit wirkte der zivilgesellschaftliche Widerstand viel mächtiger, als er in Wirklichkeit war. Zugleich liefen im Hintergrund die Meiler, und dort merkte man von den Gefühlsaufwallungen der Konsumenten nicht viel. Es gab Regeln für Arbeit und Betrieb, unbefristete Genehmigungen und eine Nachfrage nach Atomstrom, und das reichte doch eigentlich für ein geruhiges Wirtschaften. Es gab auch für die Insider Probleme, aber sie sahen ganz anders aus als die Sorgen der Demonstranten. Kaum jemand weiß, dass der Niedergang der bundesdeutschen Atomwirtschaft von einer EU-Richtlinie besiegelt wurde.

Wettbewerbspolitik

Bekanntlich schaute Helmut Schmidt nicht ins Grundgesetz, als er 1962 die Bundeswehr für den Kampf gegen die Hamburger Sturmflut mobilisierte. Ob das anders war, als er mit der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie über den Jahrhundertvertrag verhandelte? Im Vorjahr hatte die von der sozialliberalen Bundesregierung eingesetzte Monopolkommission mehr Wettbewerb im Energiemarkt angemahnt, und da erschien ein regierungsamlich sanktioniertes Bündnis zweier konkurrierender Energieträger durchaus bedenklich. Trotzdem zahlten bundesdeutsche Konsumenten zwei Jahrzehnte lang mit der Stromrechnung den Kohlepfennig, einen Preisaufschlag auf die Strompreise,

bis ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 11. Oktober 1994 für Klarheit sorgte: Der Kohlepfeffennig war eine verfassungswidrige Sonderausgabe.

Die Bundesrepublik war eine Marktwirtschaft, aber das freie Spiel der Kräfte war schon arg nervenaufreibend, wenn man Milliarden in energetische Infrastrukturen verbauen wollte. Seit dem Energiewirtschaftsgesetz von 1935 verfügten die Stromkonzerne deshalb über Gebietsmonopole, die für Planungssicherheit sorgten. Kritiker sprachen lieber von Verfilzung, was letztlich eher eine Frage der politischen Bewertungskriterien als der realen Machtverhältnisse war, aber solche Anwürfe mussten die Großkonzerne nicht kümmern, solange bundesdeutsche Politiker kein Interesse an einer Gesetzesänderung zeigten. In dieser Hinsicht zeigte die Regierung Kohl jedoch keine Neigung zu Konflikten, und so wurde die Lustlosigkeit zum Markenzeichen der christdemokratischen Energiepolitik: Man beschränkte sich auf die Verwaltung des Bestehenden, und die Dinge liefen so, wie sie halt liefen. Wenn Eckpfeiler der Energiepolitik wegbrachen wie etwa der Kohlepfeffennig, dann war das keine Chance zur Kurskorrektur, sondern lediglich eine Aufforderung, nach anderen Wegen der Kohlesubventionierung zu suchen. Als Kumpel von Ruhr und Saar 1997 demonstrierten, äußerten selbst CDU-Politiker aus Nordrhein-Westfalen Zweifel an der kostspieligen Stützung der Kohle und sprachen über einen „Auslaufbergbau“, aber da legte sich Kohl quer: „Solange ich Kanzler bin, ist das mit mir nicht zu machen.“⁷ So dauerte es noch zwei Jahrzehnte, bis zum Jahresende 2018 die letzte Zeche im Ruhrgebiet dicht machte.

Die Marktwirtschaft kam über Brüssel in den Energiesektor. In den achtziger Jahren verscrieb sich die Europäische Gemeinschaft der Schaffung eines Binnenmarkts, und da konnte es keine Ausnahme für den Strom geben: „Die Verwirklichung eines wettbewerbsorientierten Elektrizitätsmarkts ist ein wichtiger Schritt zur Vollendung des Energiebinnenmarkts“, hieß es in der Richtlinie 96/92/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Dezember 1996.⁸ So fielen die Gebietsmonopole, seit 1999 konnten Privatkunden ihren Stromversorger wechseln, der Preis fiel, und damit wurde die Atomenergie toxisch. Kernkraftwerke sind im Vergleich mit Kohle und Gas teuer im Bau, billig im Betrieb und dann wieder teuer im Abriss, und es war utopisch, dass Stromkonzerne im harschen Wind des Wettbewerbs milliardenschwere Investitionen in Erwägung ziehen würden, die sich erst nach Jahrzehnten rentierten. Die bundesdeutschen Stromkonzerne verzichteten mit dem rot-grünen Atomkonsens von 2000 auch förmlich auf den Bau neuer Reaktoren, und im übrigen Europa gab es seither nur drei neue Bauprojekte: Olkiluoto in Finnland, Flamanville in Frankreich und Hinkley Point C in Großbritannien. Alle drei Projekte machen vor allem durch Verzögerungen und Kostensteigerungen von sich reden.

Die Kartellpolitik ist ein Aushängeschild der Europäischen Union. Mächtige Konzernlenker fürchten die Brüsseler Regeln, und der Wind des Wettbewerbs sorgt für günstige Preise und eine gewisse Nüchternheit bei den Planungen. Die nuklearen Ausbaupläne der 1970er Jahre wären heute undenkbar: Die Zeiten sind vorbei, in denen ein Stromkonzern wie einst der französische Branchenriese EDF Atomkraftwerke in Serie bauen konnte, weil es die Regierung so wollte. Ein funktionierender Markt braucht Instanzen, die über die Regeln wachen, aber seit dem 24. Februar 2022 erscheint der freie Markt für Energie in einem anderen Licht. Was macht man, wenn ein Land nicht nur billiges Erdgas verkaufen möchte, sondern womöglich noch andere Interessen verfolgt?

Seit dem russischen Angriff auf die Ukraine gehört die Frage nach Nord Stream 2 zu den Lieblingsthemen der Publizistik. Das beschränkte sich nicht auf Gerhard Schröder, der ziemlich nahtlos aus dem Kanzleramt in den Aufsichtsrat des kontroversen Pipeline-Projekts wechselte und damit einen Absturz in der öffentlichen Meinung einläutete, der für einen bundesdeutschen Altkanzler beispiellos ist. Die Äußerungen aller Politiker von Rang wurden rückblickend mit germanischer Gründlichkeit durchforstet, und seither unterteilt sich die politische Klasse der Republik in „Nord Stream-Skeptiker“ und „Nord Stream-Befürworter“. Aber wenn sich eines Tages die Historiker über die einschlägigen Akten beugen, werden sie womöglich zu der Ansicht kommen, dass die publikumswirksamen Stellungnahmen für und gegen die Ostsee-Pipeline lediglich ein Hintergrundrauschen waren. Die gewichtigen Stimmen waren vermutlich die Juristen mit Spezialgebiet Wettbewerbsrecht, und die konnten amtierenden Ministern und Regierungschefs eigentlich nur einen Rat geben: um Gottes Willen keine politischen Interventionen!

Im September 2011 hatte die Generaldirektion der Europäischen Kommission für Wettbewerb in einer koordinierten Aktion Büros von Gazprom und verbundenen Unternehmen in zehn europäischen Ländern durchsuchen lassen. Danach durchforstete die Generaldirektion das beschlagnahmte Material dreieinhalb Jahre lang auf der Suche nach wettbewerbswidrigem Verhalten. Es folgten drei weitere Jahre intensiver Verhandlungen zwischen der EU-Kommission und Gazprom, die schließlich im Frühjahr 2018 mit einem Vergleich endete, in dem der russische Energiekonzern schmerzhaft Konzessionen machen musste. Gazprom gelobte, sich fortan auch in Osteuropa an die marktwirtschaftlichen Regeln zu halten, und das Ergebnis „markiert den Sieg der neoliberalen Welle“ – so das Urteil von Thane Gustafson, der 2020 ein Buch über das europäische Gasgeschäft seit dem Ende des Kalten Kriegs veröffentlichte.⁹

In den hitzigen Debatten des Jahres 2022 blieb Gustafsons Buch seltsam unbeachtet. Das mag an einem Titel liegen, dessen Haltbarkeitsdatum mit dem russischen Angriff abließ. Mit durchaus positivem Tenor sprach Gustafson von *The Bridge*, und inzwischen weiß jeder in der Bundesrepublik, dass diese Brücke in eine fatale Abhängigkeit von russischen Erdgasimporten geführt hat. Aber Machtpolitik ist kein Thema in einer Generaldirektion, die sich ganz der reinen Wettbewerbslehre verpflichtet fühlt, und man kann sich unschwer vorstellen, wie in den Regierungszentralen die juristischen Memos zirkulierten. Wenn jemand aus politischen Gründen Nord Stream 2 blockierte, untergrub das die Verhandlungsposition der Europäischen Union im Ringen mit Gazprom.

Kleine Fluchten

Wettbewerbspolitik ist schon in Friedenszeiten eher ein Thema für Nerds. Im Krieg interessiert sie erst recht niemanden mehr, weil sie weder moralische Eindeutigkeit noch prägnante Bilder liefert und erst recht keine Lösungen für die Zeit nach einem Waffenstillstand. Auf absehbare Zeit wird niemand in Gazprom etwas anderes sehen als den verlängerten Arm Putins. Die Länder des Westens hatten sich zuvor über zuverlässige Erdgaslieferungen zu billigen Preisen gefreut und nicht viel darüber nachgedacht, dass ihre Zufriedenheit östlich des ehemaligen Eisernen Vorhangs auf Verständnisprobleme stieß. Das Wettbewerbsverfahren der Europäischen Kommission ging auf eine Initiative Litauens zurück, und dahinter stand eine Tradition ungleicher



Das Ölmuseum im norwegischen Stavanger ist in Teilen wie eine Ölbohrinsel gestaltet. © picture alliance / imageBROKER | Hans Lippert

Behandlung der Gaskonsumenten in Ost und West, die schon zu einer Zeit begann, als die osteuropäischen Kunden noch offiziell als Bruderländer firmierten. Die Sowjetunion war in den siebziger und achtziger Jahren penibel auf Vertragserfüllung bei westlichen Abnehmern erpicht, und es ist Ansichtssache, ob dahinter die Gier nach harten Devisen stand oder der sklerotische Spätsozialismus, dem frierende Genossen ebenso egal waren wie vieles andere.¹⁰

Unter dem Eindruck des russischen Angriffskriegs dachte nicht nur der Altbundespräsident Joachim Gauck darüber nach, ob man nun für die Freiheit frieren müsse. Das ist seit den siebziger Jahren das Muster, wenn Energie in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses gerät. Für einige Zeit wirkt es, als sei moralische Empörung eine unerschöpfliche Ressource. „Kein Blut für Öl“ hieß es 1991 und 2003, als Amerika in den Krieg gegen den Irak zog, nach Tschernobyl und Fukushima war die Ablehnung der „Risikotechnologie“ in aller Munde, und zwischendurch gab es immer mal wieder eine Ölpest als eine Art *two minute hate* des fossilen Zeitalters. Die Wut war authentisch und auch der Wunsch nach Veränderung, aber regelmäßig zeigte sich, dass solche kurzfristigen Aufwallungen an festgefügt technischen und institutionellen Netzwerken ziemlich folgenlos abprallten. Wer von guten Wünschen zu guten Entscheidungen kommen will, der muss den Moment nutzen, um die richtigen Fragen zu stellen.

Nach dem 24. Februar 2022 diskutierten bundesdeutsche Politiker mit Leidenschaft über die Atomkraft. Sollten die verbliebenen drei Reaktoren, deren Stilllegung zum Jahresende nach Fukushima beschlossen worden war, noch etwas länger laufen? Die Debatte ging auch dann munter weiter, als Modellrechnungen ergaben, dass sich der Beitrag der Meiler zur Senkung des bundesdeutschen Gasverbrauchs in der

Größenordnung von einem Prozent bewegte. CDU-Chef Friedrich Merz ließ sich zusammen mit dem bayerischen Ministerpräsidenten Markus Söder vor dem Atomkraftwerk Isar 2 ablichten, Leitartikler geißelten die Haltung der Grünen, die angeblich noch immer den Beißreflexen aus fernen Gründungszeiten folgten, und dabei ging es offenbar nicht um Lösungen, sondern um das wohlige Gefühl des Vertrauten. Niemand hatte eine zündende Idee, wie Deutschland durch den Winter kommt, wenn Russland den Gashahn zudreht. Aber nach Jahrzehnten der nuklearen Kontroverse hatte jeder Bundesbürger eine Meinung über Atomkraft, und es war seltsam beruhigend, die alten Gewissheiten in Zeiten der Unsicherheit noch einmal aufzuwärmen.

Jenseits der Worte

Am Ende von „Ölkind“ sitzen Vater und Sohn am Lagerfeuer. Sie wechseln ein paar Worte, und das ist nach Jahrzehnten des Schweigens ja schon ein Erfolg, aber es ist kein echtes Gespräch und schon gar kein ehrliches. Dann blendet die Kamera aus, es läuft der Abspann, und der Besucher des norwegischen Ölmuseums läuft durch eine Ausstellung, die eher ein Gemischtwarenladen ist. Am einen Ende stehen ganz klassisch die Bohrköpfe, damit der Ölarbeiter seinen Angehörigen zeigen kann, wie man durch Gestein unterschiedlicher Härte kommt. Am anderen Ende stehen Dinosaurier aus Plastik, weil das Erdöl ja irgendwann in geologischer Urzeit entstand. Dazwischen stehen Modelle von Ölplattformen und Serviceschiffen, ein verbogenes Metallstück erinnert an den Untergang der Bohrinsel *Alexander Kielland* 1980. Dann führt der Weg über eine Brücke, die einen Hubschrauberflug simuliert, zu drei Ausstellungsräumen auf Stelzen, die wie eine kleine Bohrinsel im Wasser stehen.

Man sieht eine Kontrollstation und Bohrausrüstung aus den siebziger Jahren, draußen toben Kinder durch einen Rettungsstrumpf, und wussten Sie eigentlich, dass die Trollplattform, eine norwegische Bohrinsel, höher ist als der Eiffelturm? Aber dann kommt ein Raum voller bunter Animationen über die Erwärmung unseres Planeten, und auf den Bildschirmen steht, dass die Menschheit aus den fossilen Energien aussteigen muss. Norwegen kann keine Ausnahme sein.

Es gäbe eine Menge zu bereden, auch und gerade zwischen den Generationen. Aber nur zu leicht verbleibt der westliche Wohlstandsbürger dabei in einem Kokon von Erfahrungs- und Bilderwelten, der vor allem die Wärme mora-

lischer Gewissheiten vermittelt. Das echte Gespräch beginnt jenseits der Komfortzone. Die Welt der Ressourcen hängt an Institutionen und großtechnischen Systemen, an politischer Macht und jeder Menge Geld, und es gibt kaum Bilder, die wirklich etwas aussagen, aber jede Menge Zahlen. Darüber kann man auch am Lagerfeuer reden. Man kann aber auch einfach ins Feuer starren.

Der Vater des Ölkindes ist übrigens authentisch. Er war einer der Männer, die in den siebziger Jahren die norwegische Ölindustrie aufbauten. Das Ölkind selbst ist der norwegische Schauspieler Kristoffer Joner. Vielleicht ist das ja die eigentliche Aussage.

Frank Uekötter

KURZVITA

ist Professor für Geschichtswissenschaft an der Universität Birmingham in Großbritannien. Er ist Autor zahlreicher Veröffentlichungen zu technik- und umwelthistorischen Themen. Zuletzt erschien 2022 sein Buch **„Atomare Demokratie: Eine Geschichte der Kernenergie in Deutschland“** im Franz Steiner Verlag.

Anmerkungen

- 1 Arne Andersen: Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute. Frankfurt am Main 1997, S. 72.
- 2 Dazu umfassend Frank Uekötter: Im Strudel. Eine Umweltgeschichte der modernen Welt. Frankfurt 2020.
- 3 Kurt Möser: Was macht eigentlich das Geschwindigkeitslimit? In: Patrick Masius/Ole Sparenberg/Jana Sprenger (Hrsg.): Umweltgeschichte und Umweltzukunft. Zur gesellschaftlichen Relevanz einer jungen Disziplin. Göttingen 2009, S. 229–239.
- 4 Frank Uekötter: Naturschutz im Aufbruch. Eine Geschichte des Naturschutzes in Nordrhein-Westfalen 1945–1980. Frankfurt 2004, S. 58–61.
- 5 Umfassend zum Thema Frank Uekötter: Atomare Demokratie. Eine Geschichte der Kernenergie in Deutschland. Stuttgart 2022.
- 6 Archiv des Liberalismus Gummersbach A1–675 Bl. 27.
- 7 „Die Machtfrage stellen“. In: Der Spiegel Nr. 12 (16. März 1997), S. 22–26; S. 25.
- 8 Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 27 vom 30. Januar 1997, S. 20.
- 9 Thane Gustafson: The Bridge. Natural Gas in a Redivided Europe, Cambridge, Mass. 2020, S. 391.
- 10 Per Högselius: Red Gas. Russia and the Origins of European Energy Dependence, New York 2013.



BaWü 1952–2022

Menschen. Geschichten. Ereignisse
Baden-Württemberg in Bildern

70 Jahre Baden-Württemberg! Dieser 248 Seiten starke Band präsentiert anhand von 350 Fotos eine Alltagsgeschichte des Landes. Als visueller Zugang zur jüngsten Landesgeschichte legt er die großen Entwicklungen seit Gründung des Südweststaats am 25. April 1952 offen: gesellschaftliche Modernisierung und Liberalisierung, kulturellen Wandel, technischen Fortschritt und grundlegende Demokratisierung.

Ergänzt wird der multimediale Fotoband um QR-Codes, die direkt zu Filmschätzen aus der Landesgeschichte führen. Tauchen Sie ein in sieben Jahrzehnte baden-württembergischer Geschichte!

Autorinnen und Autoren: Philipp Gassert, Maike Hausen, Sabine Holtz, Verena Schweizer und Reinhold Weber.

18 Euro zzgl. Versand, Bestellung ausschließlich im Webshop der Landeszentrale für politische Bildung: www.lpb-bw.de/shop

lpb
BW

Nachhaltigkeit als Politikfeld in Deutschland

Michael Böcher

Wie hat sich Nachhaltigkeit als eigenes Politikfeld in Deutschland etabliert und entwickelt? Um diese Frage zu beantworten, gibt Michael Böcher in seinem Beitrag eine kurze Einführung in die Grundkoordinaten von Politikfeldern und ihren Akteuren. Die in ihrer Frühphase durch globale Entwicklungen überhaupt erst angestoßene Nachhaltigkeitspolitik zeichnet er dabei nach, um im Anschluss nicht nur die deutsche Nachhaltigkeitspolitik kritisch zu hinterfragen, sondern das Thema auch unter Einbeziehung internationaler Einflüsse, wie der Agenda 2030 oder auch den Rio+5-Konsultationen, zu bearbeiten. Auch nach ihrer Institutionalisierung benötigte es in der deutschen Gestaltung von Nachhaltigkeitspolitik immer wieder Impulse von außen, um die verschiedenen Akteure in diesem Feld zu Handlungen und Entscheidungen zu bewegen. Dabei ist die Gestaltung von Nachhaltigkeit als Politikfeld nicht nur dem Einfluss und der Konkurrenz anderer Politikfelder ausgesetzt, sondern auch inneren Aushandlungsprozessen von teils konfligierenden Nachhaltigkeitszielen unterworfen.

Was ist ein Politikfeld? Was ist Nachhaltigkeit?

Nachhaltigkeit soll nach der berühmten Definition der Brundtland-Kommission eine Entwicklung sein, „die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können“ (World Commission on Environment and Development 1987). Nachhaltigkeit wird dabei als Prozess verstanden, der ökonomische, soziale und ökologische Aspekte in Einklang bringt und integrativ verwirklicht (Pufé 2012: 112).

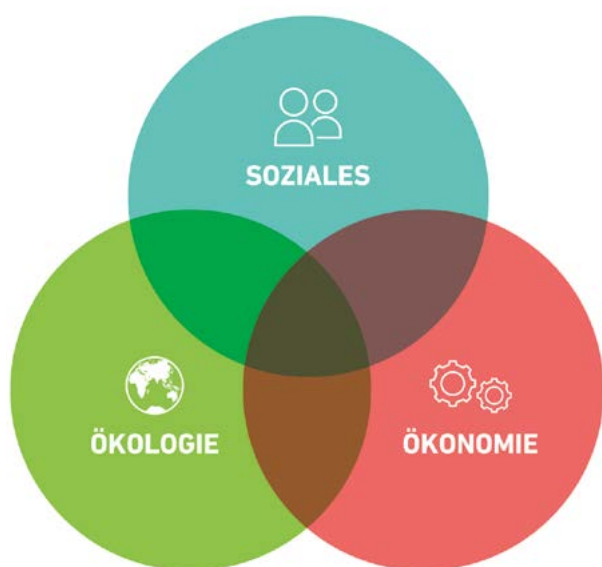
Dieses Konzept bedingt, dass zum Beispiel wirtschaftliche Aspekte nicht zu einer Übernutzung ökologischer Ressourcen führen. Zugleich sollen bei einem Wandel hin zu mehr Nachhaltigkeit, etwa beim Klimaschutz, auch soziale As-

pekte (wie beispielsweise Arbeitsplatzverluste durch industrielle Strukturwandel oder höhere Energiepreise, die sozial Schwache stärker belasten können) betrachtet werden (Böcher 2021: 4). Schon der Anspruch, wirtschaftliche, ökonomische und soziale Belange gleichberechtigt zu verzahnen, macht deutlich, dass Nachhaltigkeit als Prozess verstanden werden muss, der auch zu gesellschaftlichen Interessenkonflikten und Auseinandersetzungen führen kann. Nachhaltigkeit ist ein normatives Konzept, über das und über dessen Umsetzung in unserer Demokratie die Bürgerinnen und Bürger, politische Parteien, Industrie- und Umweltverbände und weitere Akteure streiten und Lösungen aushandeln. Zum Erreichen sind aber politische Entscheidungen nötig. Denn zur Integration der drei Nachhaltigkeitsdimensionen sind viele Aspekte abzuwägen: So ist z. B. überhaupt nicht klar, ob alle Bürgerinnen und Bürger Einschränkungen ihrer Lebensweise akzeptieren, wenn es etwa um Maßnahmen zum Klimaschutz geht (Böcher 2020).

In demokratischen Gesellschaften wie der Bundesrepublik ist es Aufgabe der Politik, bei unterschiedlichen gesellschaftlichen Interessen diese auszubalancieren und am Ende kollektiv verbindliche, allgemein akzeptierte Lösungen zu erzeugen. Denn Nachhaltigkeit verwirklicht sich nicht von selbst, sie kann weder durch eine zentrale Instanz noch durch Wissenschaft „verordnet“ werden (Böcher 2020). Nachhaltigkeit ist aufgrund ihres normativen Gehalts und der damit einhergehenden unterschiedlichen Lösungsmöglichkeiten ein politisches Konzept, das zur Aushandlung und Umsetzung politischer Prozesse bedarf (Böcher 2020).

Da die Verwirklichbarkeit von Nachhaltigkeitszielen das Ergebnis politischer Prozesse ist, stellt dieser Beitrag die Frage, inwieweit Nachhaltigkeit ein eigenständiges Politikfeld darstellt und wie die Entwicklung der Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland verlief.

In der Politikwissenschaft hat sich der Begriff des „Politikfeldes“ etabliert. Doch was ist ein Politikfeld? Eine frühe Definition bezeichnet ein Politikfeld pragmatisch entlang der Logik politischer Ressorts, für die spezifische Ministerien existieren. Danach ist ein Politikfeld „ein inhaltlich abgegrenzter Bereich von Regelungen und Programmen, also von



Nachhaltigkeit wird als Konzept verstanden, in dem ökonomische, soziale und ökologische Aspekte in Einklang gebracht und integrativ verwirklicht werden. © LpB

policies, wie sie normalerweise organisatorisch im Zuständigkeitsbereich von Ministerien oder Parlamentsausschüssen zusammengefasst sind“ (Pappi/König 1995: 111). Der Autor dieses Beitrags hat gemeinsam mit Annette E. Töller eine spezifischere Definition vorgelegt, die sich weniger am Vorhandensein von Ministerien und anderen politischen Organisationsformen orientiert, sondern, inwieweit „eine spezifische auf Dauer angelegte Konstellation sich aufeinander beziehender (politischer, M. B.) Probleme, Akteure, Institutionen und Maßnahmen“ identifizierbar ist (Böcher/Töller 2012: 4). Betrachtet man diese Definitionen, springt sofort ins Auge, dass es in Deutschland kein eigenständiges „Nachhaltigkeitsministerium“ gibt. Geprüft werden kann jedoch, ob es für das politische Ziel „Nachhaltigkeit“ eine auf Dauer angelegte Konstellation von Problemen, Akteuren, Institutionen und Maßnahmen gibt. Dies soll im folgenden Abschnitt, der die Entwicklung der Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland beschreibt, im Auge behalten werden.

Entwicklung der Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland

Die Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland ist eng mit der Entwicklung der Umweltpolitik, die mit dem ersten Umweltprogramm der bundesdeutschen Regierung 1971 begann, verbunden. Innerhalb der deutschen Umweltpolitik, unter Verantwortung des 1986 eingerichteten Bundesumweltministeriums, begannen in Folge des bereits erwähnten Berichtes der Brundtland-Kommission und des sogenannten „Erdgipfels“, der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung in Rio de Janeiro 1992, Aktivitäten, eine erste deutsche Nachhaltigkeitsstrategie zu formulieren (Böcher 2021: 3). Dieses Ansinnen scheiterte in den 1990er Jahren zunächst innerhalb der Koalition aus CDU und FDP, als das Bundesumweltministerium 1996 unter der späteren Bundeskanzlerin Angela Merkel in Vorbereitung auf die Rio+5-Konsultationen in New York einen Anlauf zur Formulierung einer deutschen Nachhaltigkeitsstrategie initiierte. Dieser sog. „Schritte“-Prozess lief bis 1997 und wurde mit der öffentlichen Vorstellung eines gemeinsamen Zwischenberichtes aller Arbeitskreise beendet (Böcher 2003).

Aufgrund politischer Konflikte und unterschiedlicher Interessen der verschiedenen Ministerien konnte daraus keine abgestimmte Nachhaltigkeitsstrategie entstehen. Diese wurde erst 2002, nach dem Regierungswechsel 1998 unter der rot-grünen Bundesregierung verabschiedet (Bundesregierung 2002). Damit reihte sich Deutschland in eine internationale Entwicklung ein, da zu dieser Zeit viele Staaten ähnliche Strategien auf den Weg brachten, die vor allem das Ziel hatten, die stark aus der Umweltpolitik stammende Nachhaltigkeitsdiskussion mit den anderen Nachhaltigkeitsaspekten Ökonomie und Soziales zu verbinden und zu integrativen Programmen fortzuentwickeln (Jacob/Volkery 2007). Die 2002 verabschiedete deutsche Nachhaltigkeitsstrategie ist im Zusammenhang mit der Präsentation eigener umwelt- und nachhaltigkeitspolitischer Ziele im Rahmen der Weltkonferenz für Umwelt und Entwicklung in Johannesburg zu sehen und enthielt einige ambitionierte Ziele, etwa zum Klimaschutz oder zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme (Ebd.: 436). Sie wird dabei allerdings auch kritisch gesehen, insbesondere, weil sie nur wenig konkrete Maßnahmen enthielt und zudem den Anspruch an Nachhaltigkeit, verschiedene Bereiche aus Sozial-, Wirtschafts- und Umweltpolitik zu integrieren, nicht einlöste. So wurde die Nachhaltigkeitsstrategie beispielsweise nicht mit dem damals zentralen Regierungsprojekt, der Agenda 2010, verbunden (Ebd.: 437), und „manche Ressorts waren [...]



Anlässlich des am folgenden Tag in Berlin eröffneten UN-Klimagipfels veranstaltete am 27. März 1995 das *Climate Action Network* (CAN), ein Zusammenschluss verschiedener Nichtregierungsorganisationen, ein Forum unter dem Motto „Rio is not enough“. Eröffnet wurde es von der damaligen Bundesumweltministerin Angela Merkel.
© picture alliance | Peter Kneffel

in der Lage, sich einer Ausrichtung nach Nachhaltigkeitsgesichtspunkten weitgehend zu entziehen“ (Ebd.: 438).

Akteure der Nachhaltigkeitspolitik

Um von einem Politikfeld zu sprechen, ist vor allem wichtig, ob es konkrete Akteure und Institutionen gibt, die sich auf Dauer in Bezug auf konkrete politische Probleme bilden und ob es spezifische Maßnahmen gibt, die versuchen, gemeinsam identifizierte politische Probleme zu lösen. So wurde in dieser ersten Phase der deutschen Nachhaltigkeitspolitik im Zuge internationaler Konferenzen zunächst einmal das Problembewusstsein für die Notwendigkeit einer nachhaltigeren Politik geschärft, die ganz im Sinne des Nachhaltigkeitsdreiecks mehr umfassen muss als die klassische, schon länger bestehende Umweltpolitik, aus der in Deutschland vor allem die Nachhaltigkeitspolitik entsprang. Im Zuge der Nachhaltigkeitsstrategie 2002 entstanden auch neue Akteure, die zum ersten Male spezifisch „Nachhaltigkeit“ in den Blick nehmen sollten. So wurde 2001 mit dem „Rat für Nachhaltige Entwicklung“ seitens der Bundesregierung ein Beratungsgremium geschaffen, das seitdem die Bundesregierung zur Nachhaltigkeitspolitik berät. 15 Mitglieder aus Wirtschaft, Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Politik, die alle drei Jahre neu berufen werden, bilden seitdem den Rat, der 2021 sein zwanzigjähriges Jubiläum feierte (Rat für Nachhaltige Entwicklung 2022). Laut Selbstdar-

stellung hat der Rat folgende Aufgaben: „Entwicklung von Beiträgen für die Umsetzung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie“, „Benennung von konkreten Handlungsfeldern und Projekten“ und „Nachhaltigkeit zu einem wichtigen öffentlichen Anliegen zu machen“ (Rat für Nachhaltige Entwicklung 2022).

Ein weiterer Akteur ist seit 2004 der „Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung“, der im Deutschen Bundestag laut Selbstdarstellung eine „Wachhund-Funktion“ einnimmt und Alarm schlägt, wenn ein parlamentarisches Vorhaben die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie ignoriert, und der zudem Anhörungen veranstalten kann sowie Positionspapiere veröffentlicht (Deutscher Bundestag 2022). Ebenfalls im Zuge der ersten deutschen Nachhaltigkeitsstrategie wurde neu der „Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung“ eingerichtet (Böcher 2021: 12). Ziel dieses interministeriellen Gremiums ist es, die Umsetzung der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zu steuern. Im Gegensatz zur früher sehr stark umweltpolitisch getriebenen Nachhaltigkeitspolitik hat dieses Gremium im Sinne eines *Green Cabinet* die Aufgabe, interministeriell, also ressortübergreifend nachhaltigkeitspolitische Fragen zu erörtern und die entsprechende Strategie des Bundes und dessen Umsetzung voranzutreiben (Bundesregierung 2022a). Das *Green Cabinet* kann auch als Schritt verstanden werden, den politikfeldübergreifenden Charakter von Nachhaltigkeit zu repräsentieren.

Nichtsdestotrotz wurde es in den 2000er Jahren im Zuge der Verabschiedung der ersten deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zunehmend stiller um eine deutsche spezifische Nachhaltigkeitspolitik: In der Umweltpolitik wurden Klimapolitik, Atomausstieg und der Ausbau erneuerbarer Energien zu Top-Themen. Diese stellen zwar wichtige Teilbereiche von Nachhaltigkeit dar, wurden jedoch weniger im Kontext von Nachhaltigkeit oder der existierenden Nachhaltigkeitsstrategie politisch diskutiert (Böcher/Töller 2019: 36).

Agenda 2030 und nachhaltigkeitspolitischer Aufschwung

Neuer Wind in der deutschen Nachhaltigkeitspolitik wehte erst wieder seit 2015: Im Rahmen des UN-Gipfeltreffens in New York wurden 17 Nachhaltigkeitsziele (*Sustainable Development Goals*, SDGs) im Rahmen der Agenda 2030 verabschiedet, zu deren Erreichung bis 2030 sich 193 Staaten verpflichteten (Böcher 2021: 10). Auch Deutschland will seitdem Anstrengungen unternehmen, bis 2030 die SDGs zu verwirklichen. Daher wurde zunächst die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie neu aufgelegt, denn diese sollte ab 2016 den nationalen Rahmen darstellen, um die Agenda 2030 der Vereinten Nationen umzusetzen. Zur Umsetzung der Agenda 2030 wurde das institutionelle Fundament der deutschen Nachhaltigkeitspolitik weiter ausgebaut. 2014 wurde das *Sustainable Development Solutions Network*

Abbildung 1

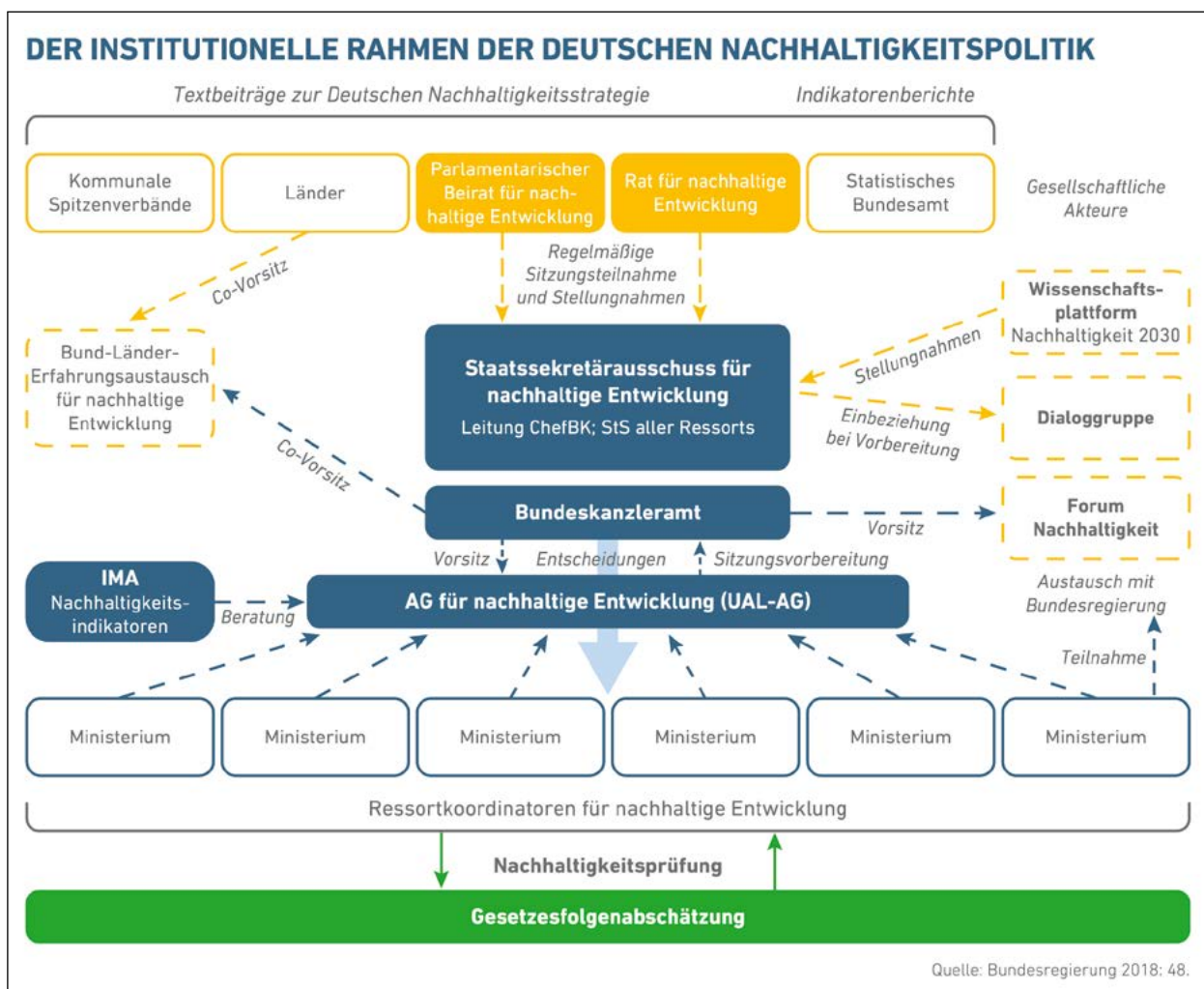


Abbildung 2



© United Nations, gemeinfrei.

(SDSN Germany) als Ableger des bereits 2012 eingeführten globalen SDSN gegründet, welches Wissen aus Wissenschaft, privater Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammenbringen soll, um Lösungen für eine nachhaltige Entwicklung voranzubringen (SDSN Germany n. d.). Zudem gibt es seitdem „Ressortkoordinatoren für nachhaltige Entwicklung in allen Ministerien, das Forum Nachhaltigkeit als regelmäßiges Dialogformat der Bundesregierung mit gesellschaftlichen Akteuren, ein beratendes Gremium gesellschaftlicher Akteure zur Vor- und Nachbereitung der Sitzungen des Staatssekretärsausschusses (Dialoggruppe), sowie eine Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030“ (Global Policy Forum 2020: 29). Abbildung 1 zeigt den institutionellen Zuschnitt der deutschen Nachhaltigkeitspolitik.

Die aktuelle Nachhaltigkeitspolitik Deutschlands ist also in den internationalen Umsetzungsprozess der Agenda 2030 eingebunden. Dabei reflektieren 16 SDGs das klassische Nachhaltigkeitsverständnis mit den drei Säulen Ökonomie, Ökologie und Soziales, während das 17. Ziel „eher den Prozess der Umsetzung in den Blick nimmt und dabei partnerschaftliche Prinzipien im Sinne einer Kooperation zwischen Staaten, aber auch innerhalb von Staaten zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen und Politik und Verwaltung meint“ (Böcher 2021: 9).

Die SDGs verstehen Nachhaltigkeit sehr umfangreich und formulieren ambitionierte Ziele (Abb. 2). Dabei werden auch Industriestaaten wie Deutschland als Länder betrachtet, die sich hinsichtlich Nachhaltigkeit weiterentwickeln müssen (Böcher 2021: 10). Zudem erkennen die Staaten mit der Agenda 2030 planetare Grenzen sowie die Menschenrechte an. Das Nachhaltigkeitsverständnis der Agenda 2030 geht davon aus, dass die Endlichkeit natürlicher Ressourcen den wirtschaftlichen Handlungen der Menschen unverrückbare

Grenzen setzt (Böcher 2021: 10). Ein weiterer Vorteil stellt die Definition von Zielen dar: Hieran anschließend können konkrete Indikatoren erstellt werden, die dann regelmäßig dazu dienen, die Zielerreichung zu überprüfen. So wurde auch in Deutschland ein kontinuierliches Monitoring von Erfolgen und Misserfolgen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung etabliert (Biermann/Kanie/Kim 2017). Problematisch auch für die deutsche Nachhaltigkeitspolitik ist, dass die tatsächliche Umsetzung der Agenda 2030 nicht verpflichtend ist. In den Staaten müssen freiwillige Maßnahmen ergriffen werden, um die SDGs zu erfüllen (Biermann et al. 2017; Bowen et al. 2017). Angesichts aktueller Krisen wie dem russischen Angriffskrieg in der Ukraine erscheinen manche Ziele wie SDG 16 „Frieden und Gerechtigkeit“ in weite Ferne gerückt – natürlich hat auch Russland die Agenda 2030 ratifiziert (Sustainable Development Knowledge Platform n. d.). Auch stehen manche Ziele im Widerspruch zueinander: SDG 8 „Gute Arbeitsplätze und wirtschaftliches Wachstum“ wird oft als wenig vereinbar mit Zielen wie SDG 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ gesehen – insbesondere, dass nach wie vor auf wirtschaftliches Wachstum gesetzt wird, stößt dabei angesichts aktueller Debatten um „Postwachstum“ (Paech 2012) und ein Ende des Wachstums durch Schrumpfung (Herrmann 2022) auf Kritik.

Letztlich spiegeln die Ziele der Agenda 2030 und ihre 17 SDGs die aktuellen Nachhaltigkeitsdebatten wider – wie bereits oben dargelegt, verwirklicht sich Nachhaltigkeit nicht automatisch, nur weil sie von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern gefordert oder von den Vereinten Nationen propagiert wird. Vielmehr müssen Nachhaltigkeitsaspekte politisch verwirklicht werden, unter Umständen in Abwägung mit anderen politischen Zielen – der Ausgang, das heißt, das, was am Ende als Nachhaltigkeits(miss)erfolg herauskommt, ist oft ungewiss.

Auf jeden Fall ist die Agenda 2030 ein wichtiger Schrittmacher zur Wiederbelebung der deutschen Nachhaltigkeitspolitik gewesen: Nachdem Deutschland seine Nachhaltigkeitsstrategie 2016 novelliert hat, wurde diese 2018 und 2021 jeweils aktualisiert und fortgeschrieben (Bundesregierung 2018; Bundesregierung 2021). Auch auf den unteren staatlichen Ebenen haben beachtenswerte Prozesse stattgefunden: So haben alle deutschen Bundesländer außer den Stadtstaaten, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein eigene Nachhaltigkeitsstrategien entwickelt und zum Teil auch regelmäßig fortgeschrieben. Baden-Württemberg hat beispielsweise bereits 2007 eine Nachhaltigkeitsstrategie formuliert und 2011 fortentwickelt (Statistisches Bundesamt 2022). Im Zuge der Agenda 2030 haben in Deutschland 160 Städte und Gemeinden eine „Musterresolution“ unterzeichnet und viele bereits kommunale Nachhaltigkeitsstrategien verabschiedet (Global Policy Forum 2020: 7).

Probleme und Herausforderungen der deutschen Nachhaltigkeitspolitik

Die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie beinhaltet Beiträge Deutschlands zur Erreichung der SDGs und deren Ausgestaltung. Dass es in Deutschland dabei noch viel zu tun gibt und hier insbesondere die Politik gefragt ist, betont die Bundesregierung ebenfalls: „der Weg zu einer wirklich nachhaltigen Welt ist noch weit. Wir wollen und müssen [...] sowohl schnell als auch weit gehen. [...] Insgesamt gilt: Der Einsatz für Nachhaltigkeit ist eine Daueraufgabe, die über Wahlperioden hinausgeht und die Politik auch nach der nächsten Bundestagswahl weiter fordern wird“ (Bundesregierung 2021: 364).

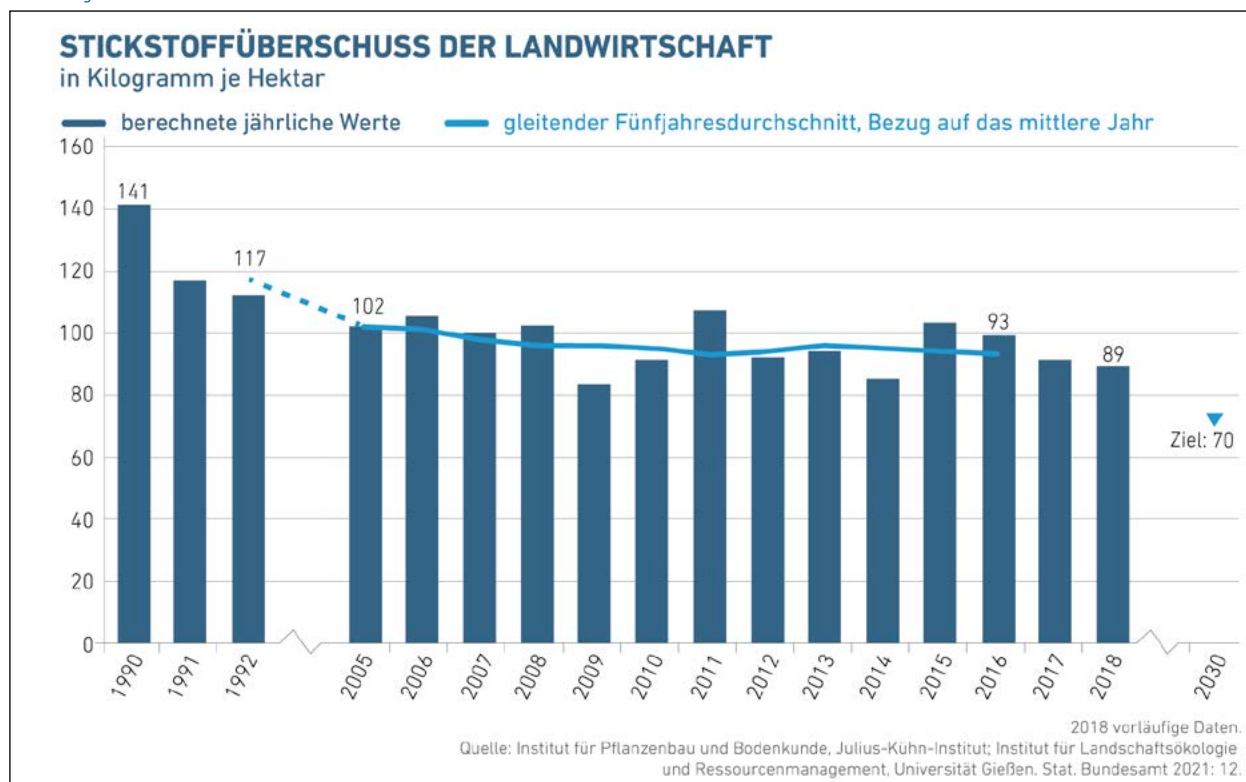
Um Politik und Öffentlichkeit zu informieren und Hinweise für entsprechende Maßnahmen ableiten zu können, werden

regelmäßig Berichte über den Grad der Zielerreichung in Bezug auf einzelne Nachhaltigkeitsziele erstellt. Für diese „Indikatorenberichte“ ist das Statistische Bundesamt zuständig (jüngst: Statistisches Bundesamt 2021). Die Indikatorenberichte präsentieren aktuelle Daten zur Umsetzung der einzelnen SDGs vor dem Hintergrund der jeweiligen deutschen Ziele und bewerten deren Zielerreichung mit Wittersymbolen wie strahlender Sonnenschein oder Gewitter (Böcher 2021: 12).

Folgendes Beispiel (Abb. 3) zeigt einen Indikator zu einem Unterziel innerhalb des SDG 2 „Kein Hunger“: Bis 2030 soll der Stickstoffüberschuss in der Landwirtschaft 70 Kilogramm pro Hektar betragen (Statistisches Bundesamt 2021: 12). Mit einer grauen Gewitterwolke weist das Statistische Bundesamt diesen als sich nicht in eine gewünschte Richtung entwickelnden Indikator aus (Statistisches Bundesamt 2021: 136). Das bedeutet, dass bei der zu erwartenden Entwicklung das Ziel nicht erreicht werden wird. Stickstoffüberschuss entsteht vor allem durch Düngemittel, die in der Landwirtschaft eingesetzt werden. Dies kann negative Folgen für Grundwasser, Natur, Klima und Landschaften haben (Statistisches Bundesamt 2021: 12).

Doch warum läuft ein Nachhaltigkeitsbereich (neben anderen) offensichtlich in die falsche Richtung, obwohl es die deutsche Nachhaltigkeitsstrategie mit ihren Zielen gibt? Hier kommen wir zurück zur Ausgangsfrage des Beitrages, inwieweit Nachhaltigkeit ein eigenständiges Politikfeld ist: Allein schon wegen der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit berührt die Transformation zu mehr Nachhaltigkeit so gut wie alle Politikbereiche. Es geht natürlich um Umweltpolitik, um Wirtschaftspolitik, aber auch um Sozialpolitik und viele weitere Politikfelder. So werden Entscheidungen zur Regulierung von Düngemitteln vor allem in der Agrarpolitik und Umweltpolitik getroffen. Hier herrschen oft Auseinandersetzungen zwischen Produzenten (Landwirtschaft)

Abbildung 3



und beispielsweise Vertreterinnen und Vertretern des Natur- und Umweltschutzes, infolge derer bislang einschneidende Maßnahmen wie eine früher einmal angedachte Düngemittelsteuer noch nicht verwirklicht werden konnten (Schweppe-Kraft/Schlegelmilch/Berger 2019: 38–39). Wenn es um Klima- und Energiepolitik als wichtige Kernbereiche geht, spielen auch sozialpolitische Aspekte eine Rolle: So wurde in Folge der Energiekrise nach dem Angriff Russlands auf die Ukraine die existierende Ökosteuer auf Benzin drei Monate lang ausgesetzt („Benzinpreispbremse“), obwohl diese Maßnahme unter rein nachhaltigkeits- bzw. umweltpolitischen Gesichtspunkten kontraproduktiv war, denn steigende Preise sollen ja gerade den Konsumentinnen und Konsumenten Anreize setzen, weniger oft das Auto zu nutzen und Benzin einzusparen (DUH 2022). Ebenso werden bei steigenden Gaspreisen für den kommenden Winter 2022/2023 soziale Abfederungen diskutiert, weil befürchtet wird, dass sozial Schwache sich dann keine Heizenergie mehr leisten können (BMF 2022). Bei diesen Beispielen spielt dann der kurzfristige soziale Nachhaltigkeitsaspekt eine größere Rolle als die mittel- und langfristigen ökologischen Erfordernisse.

Deutlich wird, dass die Politik hier oft Abwägungen vornimmt und Prioritäten setzt, selbst, wenn die Nachhaltigkeitsstrategie etwas Anderes aussagt. Zudem wiegt schwer, dass eine Strategie nicht verbindlich ist; sie ist eher als politischer Handlungsrahmen anzusehen, den Politikerinnen und Politiker mal mehr, mal weniger wichtig nehmen können. Entscheidend aus politikwissenschaftlicher Sicht ist daher weniger, was die freiwillig umzusetzende Agenda 2030 in Verbindung mit der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie aussagt, sondern welche konkreten politischen Maßnahmen beschlossen werden, die mit einem Anspruch auf Verbindlichkeit nachhaltigkeitspolitische Ziele anvisieren. Hier hat es in Bezug auf das SDG 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ in den letzten Jahren Fortschritte gegeben. Vor allem das 2019 verabschiedete und 2021 aufgrund eines Bundesverfassungsgerichtsurteils noch einmal verschärfte Bundesklimaschutzgesetz ist hier zu nennen. In dessen Folge wurden klimapolitische Maßnahmen wie die Einführung eines CO₂-Preises (Nationaler Emissionshandel) durchgesetzt (Böcher et al. 2022) – allerdings wurde hier eine Verschiebung der Erhöhung des CO₂-Preises vom 1. Januar 2023 auf den 1. Januar 2024 beschlossen.

Generell lässt sich festhalten, dass es vor allem die Klimapolitik ist, die den deutschen Nachhaltigkeitsdiskurs aus ökologischer Sicht prägt – andere Ziele wie der klassische Naturschutz oder der Schutz der Biodiversität innerhalb der Umsetzung der internationalen Biodiversitätskonvention geraten in die Defensive, etwa wenn aufgrund der völlig veränderten energiepolitischen Situation massiv erneuerbare Energien in der Fläche ausgebaut werden sollen (Bölk-basi 2021).

Das weist auf einen wichtigen – politikwissenschaftlich aktuell stark diskutierten – Aspekt hin: die Notwendigkeit einer stärkeren Integration verschiedener Politikfelder unter dem gemeinsamen Dach „Nachhaltigkeit“. Die Beispiele zeigen, dass nach wie vor Politik vor allem sektoral funktioniert. So folgten agrarpolitische Entscheidungen in der Vergangenheit vor allem einer Produktions- und Wirtschaftslogik, die bislang zu wenig ökologische oder nachhaltige Aspekte einbezog: Der Indikator „Stickstoffüberschuss“ ist nur ein Beleg dafür. In der Energiepolitik wurde zu lange auf den Import vermeintlich billigen (fossilen) Erdgases gesetzt – mit allen aktuell zu beobachtbaren Konsequenzen – während der Ausbau erneuerbarer Energien zu langsam

vonstattenging und nun enorm beschleunigt werden soll. Verkehrspolitik wurde ebenfalls viel zu lange unter Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs betrieben – weniger unter einem übergreifenden, durch Nachhaltigkeitsaspekte geleiteten Konzept (Bandelow et al. 2016).

Die knappen Beispiele zeigen, dass Entscheidungen mit nachhaltigkeitspolitischer Konsequenz in ganz unterschiedlichen Politikfeldern getroffen werden, ohne dabei immer miteinander abgestimmt oder hinsichtlich ihrer Konsequenzen, was das Erreichen der deutschen Nachhaltigkeitsziele angeht, bewertet zu werden. Eine konsequente Politikintegration hinsichtlich einer übergeordneten, abgestimmten Nachhaltigkeitspolitik scheint noch in weiter Ferne zu liegen.

Ist Nachhaltigkeit ein Politikfeld?

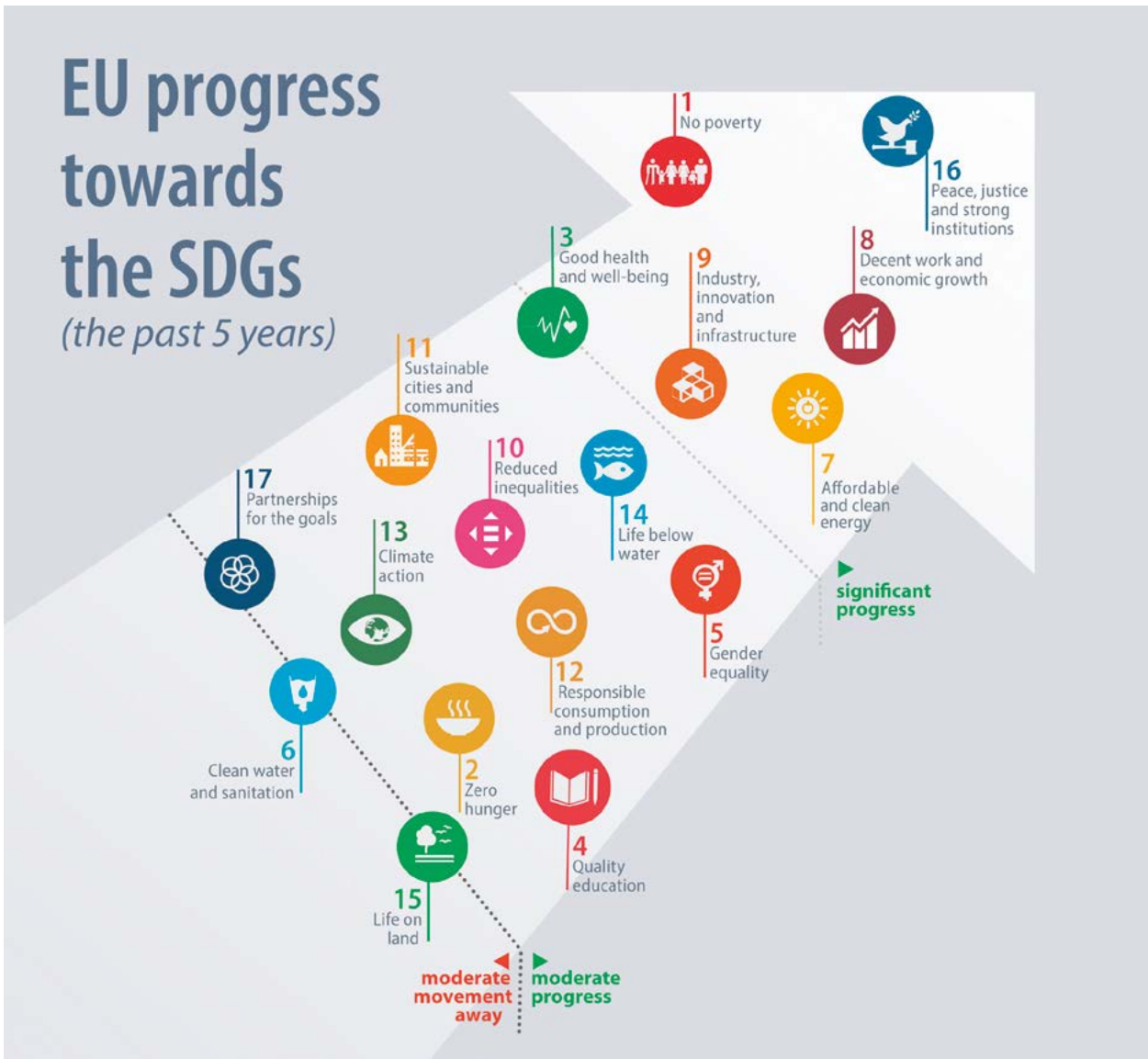
Abschließend soll die Frage beantwortet werden, ob Nachhaltigkeit nun ein eigenständiges Politikfeld in Deutschland darstellt. Nimmt man dafür die einfache Definition des Vorhandenseins konkreter politischer Ressorts als Maßstab, fällt die Antwort leicht: Bislang gibt es kein spezifisches Nachhaltigkeitsministerium, vielmehr werden nachhaltigkeitspolitische Entscheidungen, beispielsweise zum Umwelt- und Klimaschutz oder zur Energieversorgung, in vielen verschiedenen Ministerien vorbereitet und vollzogen. Nichtsdestotrotz scheint sich im Laufe der letzten 30 Jahre durchaus zu Nachhaltigkeitsfragen eine „auf Dauer angelegte Konstellation sich aufeinander beziehender (politischer, M. B.) Probleme, Akteure, Institutionen und Maßnahmen“ (Böcher/Töller 2012: 4) gebildet zu haben: Wie aufgezeigt, gibt es Nachhaltigkeitsprobleme (auch wenn diese nach wie vor oft vor allem sektoral bearbeitet werden); es gibt Akteure, die sich mit Nachhaltigkeitsfragen beschäftigen, wie etwa den Staatssekretärsausschuss oder den parlamentarischen Beirat nachhaltige Entwicklung. Relevante Institutionen, welche politikwissenschaftlich als „Regeln“ betrachtet werden, stellen die Agenda 2030 der Vereinten Nationen oder auch die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung mit ihren Fortschreibungen dar. Obwohl ohne Verbindlichkeit, beeinflussen die SDGs durchaus die Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland. Als „Maßnahmen“ könnte das regelmäßige Monitoring zu den verschiedenen Nachhaltigkeitszielen verstanden werden, aber natürlich auch viele Politikinstrumente aus anderen Politikfeldern, wie etwa der CO₂-Preis.

So interpretiert, weist Nachhaltigkeitspolitik durchaus Eigenschaften eines Politikfeldes auf, wenn es sich auch noch in der Entwicklung befindet. Die Politikwissenschaftlerinnen Kathrin Loer, Renate Reiter und Annette Elisabeth Töller sprechen hier von „politikfeldverdächtigen Konstellationen“ (Loer/Reiter/Töller 2015). Im Falle von Nachhaltigkeit ist die Definition als ein bislang politikfeldübergreifender Politikbereich sinnvoll, der sich in Richtung eines eigenständigen Politikfeldes entwickeln kann, aber nicht muss.

Ausblick: Zukunft der Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland

Der Blick auf die Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland hat gezeigt, dass sich Nachhaltigkeit als Politikbereich in Deutschland vor allem im Zuge der Weltkonferenz von Rio de Janeiro 1992 entwickelte und Stück für Stück ein eigenständiger Politikbereich, jedoch noch kein spezifisches Politikfeld wurde. Wichtig ist, dass es im Zuge dieses Prozes-

EU progress towards the SDGs (the past 5 years)



Die Europäische Union veröffentlicht regelmäßige Bestandsaufnahmen ihrer Fortschritte zu den SDGs, hier mit erhobenen Daten von 2015–2020 bzw. 2016–2021. © European Union, 1995-2022, CC BY 4.0 (ec.europa.eu/eurostat).

ses zu einer Kapazitätsbildung (Jänicke 1997) kam, das heißt mit der Einrichtung von Beratungsgremien wie dem Nachhaltigkeitsrat oder konkreten Zuständigkeiten wie dem *Green Cabinet* bildete sich Stück für Stück so etwas wie eine nachhaltigkeitspolitische Infrastruktur. Diese Entwicklung ist jedoch noch lange nicht am Ende. Vor dem Hintergrund, dass es bis zum Zieljahr 2030 der SDGs nur noch wenige Jahre sind, ist es sicher nicht vermessen zu prophezeien, dass die Erreichung von Nachhaltigkeitszielen auch nach 2030 auf der politischen Agenda stehen wird, insbesondere wenn Zwischenbilanzen wie die des *Global Policy Forum* der Umsetzung der Agenda 2030 weltweit ein „ambivalentes Bild“ bescheinigen, das durch die Folgen der Corona-Pandemie noch verschärft wird (Global Policy Forum 2020: 6). In Deutschland besteht zum Beispiel hinsichtlich des SDG 13 „Maßnahmen zum Klimaschutz“ ohnehin ein weiter in die Zukunft reichendes Ziel deutscher Klimaneutralität bis 2045.

Doch nach wie vor werden nachhaltigkeitsrelevante politische Entscheidungen in vielen Ressorts getroffen, und diese sind nicht immer kohärent oder aufeinander abgestimmt. Vielfach werden auch politische Entscheidungen entgegen nachhaltigkeits- oder klimapolitischer Notwendigkeit getroffen. Die wichtigste Herausforderung für die weitere Entwicklung der Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland sind daher die ernsthafte Verwirklichung stärkerer Politikintegration und eine stärker verbindliche Ausgestaltung der deutschen Nachhaltigkeitspolitik mit ihren bislang noch zu sektoral umzusetzenden Teilzielen. Um dies zu erreichen, können Bürgerinnen und Bürger sowie die Zivilgesellschaft wichtige Treiber sein, wenn sie durch ihr Nachhaltigkeitsengagement „der Politik auf die Sprünge helfen“. Der klimapolitische Aufschwung der vergangenen Jahre in Folge der *Fridays for Future*-Aktivitäten kann dabei als Beispiel dienen.

Dr. Michael Böcher

KURZVITA

ist Professor für Politikwissenschaft mit Schwerpunkt Nachhaltige Entwicklung an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg. Seine Forschungsgebiete sind Umwelt-, Klima- und Naturschutzpolitik sowie wissenschaftliche Politikberatung. Er ist Mitglied im Bioökonomierat der Bundesregierung.

LITERATUR

- 1 Bandelow, Nils C./Lindloff, Kirstin/Sikatzki, Sven (2016): Governance im Politikfeld Verkehr: Steuerungsmuster und Handlungsmodi in der Verkehrspolitik. In: Schwedes, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. Wiesbaden, S. 165–187.
- 2 Biermann, Frank/Kanie, Norichika/Kim, Rakhyun E. (2017): Global Governance by Goal-Setting: The Novel Approach of the UN Sustainable Development Goals. In: Current Opinion in Environmental Sustainability 26–27, Juni 2017, S. 26–31.
- 3 Böcher, Michael (2003): Kooperative Umweltpolitik aus politikwissenschaftlicher Sicht – das Beispiel Konsensverhandlungen. In: Hansjürgens, Bernd/Köck, Wolfgang/Kneer, Georg (Hrsg.): Kooperative Umweltpolitik. Baden-Baden, S. 161–177.
- 4 Böcher, Michael (2020): Politikwissenschaftliche Nachhaltigkeitslehre an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg. In: Körner, Franziska/Haase, Hartwig (Hrsg.): Bildung für Nachhaltige Entwicklung in der universitären Lehre – Best Practice Beispiele der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg. Magdeburg, S. 88–99.
- 5 Böcher, Michael (2021): Einführung. In: Becker, Sara et al. (Hrsg.): Interdisziplinäre Einführung in die Umweltwissenschaften. KE 1: Vorstellung der beteiligten Disziplinen. Hagen/Oberhausen, S. 1–25.
- 6 Böcher, Michael/Töller, Annette E. (2012): Reifung als taugliches Konzept zur Konzeptualisierung langfristigen Wandels von Politikfeldern? Überlegungen anhand des Politikfeldes Umweltpolitik. Paper für das Panel „Genese, Grenze(n) und Dynamik von Politikfeldern“ der Sektion Policy-Analyse und Verwaltungswissenschaft, DVPW-Kongress, September 2012. Tübingen.
- 7 Böcher, Michael/Töller, Annette E. (2019): Umweltpolitik in Deutschland. Eine politikfeldanalytische Einführung. 2. Aufl. Hagen.
- 8 Böcher, Michael/Zeigermann, Ulrike/Berker, Lars E./Jabra, Djamilia (2022): Climate Policy Expertise in Times of Populism – Knowledge Strategies of the AfD Regarding Germany's Climate Package. In: Environmental Politics 31, Heft 5/2022, S. 820–840. DOI: 10.1080/09644016.2022.2090537.
- 9 Bölükbası, Bedrettin (2021): Habeck will Naturschutz zugunsten erneuerbarer Energien lockern – Verbände kritisieren Vorhaben stark. In: Merkur, 21.12.2021. URL: <https://www.merkur.de/politik/habeck-ampel-koalition-gruene-naturschutz-erneuerbare-energien-naturschutzverband-91193947.html> [27.09.2022].
- 10 Bowen, Kathrin J./Cradock-Henry, Nicholas A./Koch, Florian/Patterson, James/Häyhä, Tiina/Vogt, Jess/Barbi, Fabiana (2017): Implementing the “Sustainable Development Goals”: towards Addressing Three Key Governance Challenges – Collective Action, Trade-Offs, and Accountability. In: Current Opinion in Environmental Sustainability 26–27, Juni 2017, S. 90–96.
- 11 Bundesministerium der Finanzen (BMF 2022): Schnelle und spürbare Entlastungen in Milliardenhöhe. URL: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Entlastungen/schnelle-spuerbare-entlastungen.html> [27.09.2022].
- 12 Bundesregierung (2002): Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. Berlin.
- 13 Bundesregierung (2018): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Aktualisierung 2018. Berlin.
- 14 Bundesregierung (2021): Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie. Weiterentwicklung 2021. Berlin.
- 15 Bundesregierung (2022a): Nachhaltigkeitspolitik. Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung, Presse- und Informationsamt der Bundesregierung. URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/nachhaltigkeitspolitik/staatssekretarsausschuss-nachhaltigkeit/staatssekretarsausschuss-426412> [27.09.2022].
- 16 Bundesregierung (2022b): Drittes Entlastungspaket. „Deutschland steht in einer schwierigen Zeit zusammen“. URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/drittes-entlastungspaket-2082584> [27.09.2022].
- 17 Deutsche Umwelthilfe (DUH 2022): Anstatt Klimakiller-Tankrabatt: Deutsche Umwelthilfe fordert Energiegeld für Geringverdiener und Tempolimit für wirksame Reduktion des Ölverbrauchs, Pressemitteilung v. 18.3.2022. URL: <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/anstatt-klimakiller-tankrabatt-deutsche-umwelthilfe-fordert-energiegeld-fuer-geringverdiener-und-tem/> [27.09.2022].
- 18 Deutscher Bundestag Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung (2022): Entwicklung des Parlamentarischen Beirates für nachhaltige Entwicklung. 20. Wahlperiode, Deutscher Bundestag v. 20.04.2022. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/890698/282f8f338932b30ffa3228ff251675e4/chronik-data.pdf> [27.09.2022].
- 19 Global Policy Forum (2020): Agenda 2030: Wo steht die Welt? 5 Jahre SDGs – eine Zwischenbilanz. Bonn.
- 20 Herrmann, Ulrike (2022): Das Ende des Kapitalismus: Warum Wachstum und Klimaschutz nicht vereinbar sind – und wie wir in Zukunft leben werden. Köln.
- 21 Jacob, Klaus/Volkery, Axel (2007): Nichts Neues unter der Sonne? Zwischen Ideensuche und Entscheidungsblockade – die Umweltpolitik der Bundesregierung Schröder 2002–2005. In: Egle, Christoph/Zohlnhöfer, Reimut (Hrsg.): Ende des rot-grünen Projekts. Eine Bilanz der Regierung Schröder 2002–2005. Wiesbaden, S. 431–452.
- 22 Jänicke, Martin (1997): The Political System's Capacity for Environmental Policy. In: Jänicke, Martin/Weidner, Helmut (Hrsg.): National Environmental Policies. A Comparative Study of Capacity-Building. Berlin/Heidelberg, S. 1–14.
- 23 Loer, Kathrin/Reiter, Renate/Töller, Annette E. (2015): Was ist ein Politikfeld und warum entsteht es? In: dms – der moderne staat, Schwerpunkt: Entwicklung und Wandel von Politikfeldern 8, Heft 1/2015, S. 7–28.

- ▶ Paech, Nico (2012): *Befreiung vom Überfluss: Auf dem Weg in die Postwachstumsökonomie*. München.
- ▶ Pappi, Franz Urban/König, Thomas (1995): *Informationstausch in politischen Netzwerken*. In: Jansen, Dorothea/Schubert, Klaus (Hrsg.): *Netzwerke und Politikproduktion. Konzepte, Methoden, Perspektiven*. Marburg.
- ▶ Pufé, Iris (2012): *Nachhaltigkeit*. Konstanz/München.
- ▶ Schweppe-Kraft, Burkhard/Schlegelmilch, K./Berger, L. (Bearb.) (2019): *Abbau naturschädigender Subventionen und Kompensationszahlungen auf stoffliche Belastungen. Ökonomische Instrumente zum Schutz der biologischen Vielfalt*. Bonn: Bundesamt für Naturschutz.
- ▶ SDSN Germany (n. d.): *Sustainable Development Solutions Network (SDSN) Germany. Über SDSN Germany*. URL: <https://www.sdsngermany.de/> [27.09.2022].
- ▶ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021): *Nachhaltige Entwicklung in Deutschland. Indikatorenbericht 2021*. Wiesbaden.
- ▶ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2022): *Nachhaltigkeitsindikatoren. Nachhaltigkeitsstrategien der Bundesländer*. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Nachhaltigkeitsindikatoren/Deutsche-Nachhaltigkeit/nachhaltigkeit-laender.html> [27.09.2022].
- ▶ Sustainable Development Knowledge Platform (n. d.): *States Members of the United Nations and States Members of Specialized Agencies, United Nations Department of Economic and Social Affairs*. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/memberstates.html> [27.09.2022].
- ▶ World Commission on Environment and Development (1987): *Our Common Future. The World Commission on Environment and Development, United Nations*.

Angela Borgstedt

Orte des Widerstehens

Aktionsräume gegen den Nationalsozialismus im Südwesten 1933–1945



lpb

Orte des Widerstehens

Aktionsräume gegen den Nationalsozialismus im Südwesten 1933–1945

Angela Borgstedt

Mit diesem Buch betritt Prof. Dr. Angela Borgstedt historiographisches Neuland für das heutige Baden-Württemberg. Sie zeigt, wie geographische und soziale Räume widerständiges Handeln ermöglicht und geprägt haben: im öffentlichen Raum, in der privaten Wohnung, im halböffentlichen Wirtshaus, im kirchlichen Raum, am Arbeitsplatz, sogar in Anstalten, Gefängnissen und Lagern – und nicht zuletzt an den Landesgrenzen, die gerade für den Südwesten mit seiner Nachbarschaft zu Österreich, Frankreich und der Schweiz besondere Möglichkeiten des Widerstehens boten. Das Ergebnis ist eine Neuvermessung des Widerstands gegen das NS-Regime im deutschen Südwesten, die durch einzelne Tiefenbohrungen beeindruckt und zugleich die Vielfalt der Akteure und ihres Handelns verdeutlicht.

6.50 Euro zzgl. Versand, Bestellung ausschließlich im Webshop der Landeszentrale für politische Bildung: www.lpb-bw.de/shop
E-Book (kostenlos) unter www.lpb-bw.de/e-books.html

lpb
BW

Impressum

Die Zeitschrift »Bürger & Staat« wird herausgegeben von der LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG Baden-Württemberg.
Direktion der Landeszentrale: Lothar Frick, Sibylle Thelen
Redaktion: Dr. Maike Hausen, Lautenschlagerstraße 20, 70173 Stuttgart, Fax (07 11) 16 40 99-77
Druckvorbereitung: Neue Süddeutsche Verlagsdruckerei GmbH, Nicolaus-Otto-Straße 14, 89079 Ulm,
Tel.: 07 31/94 57-0, Fax: 07 31/94 57-2, www.suedvg.de
Druck: Druckhaus Waiblingen, Remstal-Bote GmbH, Albrecht-Villinger-Straße 10, 71332 Waiblingen,
Tel.: 0 71 51/5 66-0, Fax: 0 71 51/5 66-330
Versand: Braun Direktwerbung GmbH, Postweg 7, 89155 Erbach, Tel.: 0 73 05/9 66-130, Fax: 0 73 05/9 66-136
»Bürger & Staat« erhalten Sie über den Online-Shop der LpB: www.lpb-bw.de/shop
Schulen und andere Bildungseinrichtungen können auf Anfrage in den kostenfreien Erstverteiler der Zeitschrift aufgenommen werden.
Anfragen dazu bitte an: barbara.bollinger@lpb.bwl.de
Für die inhaltlichen Aussagen der Beiträge tragen die Autorinnen und Autoren die Verantwortung.

Nachhaltigkeit in globaler Perspektive

Markus Lederer

Der Beitrag diskutiert die historische Entwicklung, die aktuelle Situation sowie mögliche zukünftige Pfade globaler Nachhaltigkeitspolitik. Seit gut fünfzig Jahren ist globale Nachhaltigkeit ein immer wichtiger werdendes Thema internationaler Politik. Jedoch fällt die Gesamtbilanz der verschiedenen Konferenzen und Abkommen bestenfalls gemischt aus. Aus unterschiedlichen Gründen, welche mit unserem Streben und Verständnis von Wohlfahrt, aber auch mit Machtstrukturen auf nationaler und globaler Ebene zusammenhängen, verletzen wir die planetaren Grenzen unserer Erde in immer stärkerem Ausmaß. Der Artikel von Markus Lederer argumentiert, dass die Debatte um Nachhaltigkeit politischer werden muss und entwickelt vier abschließende Thesen, wie dies erfolgen könnte. Globale Nachhaltigkeit müsse stärker von einer begrenzten Anzahl von Staaten vorangebracht werden, neben dem gesellschaftlichen Druck brauche es vor allem einen Umbau staatlicher Institutionen, Technik muss radikalisiert und politisch betrachtet werden und auch wenn Verhaltensänderungen von Einzelnen helfen, so sind es doch institutionelle Strukturen, die umgebaut werden müssen.

Die Idee der Nachhaltigkeit gibt es schon seit dem Mittelalter, sie wurde jedoch nicht global gedacht oder gestaltet, denn lange Zeit ging es um die Erhaltung von Ökosystemen für lokale oder bestenfalls regionale Gemeinschaften. Ziel des Nachhaltigkeitsgedankens war, dass kommende Generationen den lokalen Wald, den angrenzenden See oder die in einem Dorf vorhandene Weide auch in Zukunft nutzen können. So säte die Stadt Nürnberg bereits im 14. Jahrhundert Nadelhölzer und schaffte somit den Nürnberger Reichswald, welcher die Stadt über Jahrhunderte mit Holz versorgte. Nachhaltigkeitspolitik hat also eine lange Geschichte, die globalen Aspekte sind aber neueren Datums und für viele ist globale Nachhaltigkeitspolitik zum wichtigsten Thema des 21. Jahrhunderts geworden (beispielhaft Biermann 2020). Doch wie entwickelte sich globale Nachhaltigkeitspolitik? Und warum ist – bei allen positiven Entwicklungen – globale Nachhaltigkeit so schwer durchzusetzen? Was muss letztendlich passieren, damit die Idee doch verwirklicht werden kann? Diese Fragen nach der Vergangenheit, der Gegenwart und einer möglichen Zukunft globaler Nachhaltigkeit werden im Folgenden diskutiert.

Die Entwicklung globaler Nachhaltigkeitspolitik

Globale Nachhaltigkeitspolitik beginnt Anfang der 1970er Jahre, vor also gerade mal 50 Jahren (einen guten Überblick über die allgemeine historische Entwicklung bieten u. a. Haedrick 2021; Kupper 2021).¹ In den 1960er Jahren hatten Umweltbewegungen in verschiedenen Teilen der Welt, vor allem aber in den USA, die Aufmerksamkeit der nationalen Regierungen auf die Ausbeutung der natürlichen Ressourcen und die damit einhergehende Umweltverschmutzung gelenkt. Auch wissenschaftliche Erkenntnisse spielten eine große Rolle. Zum Beispiel sprach der 1972 vom *Club of Rome* veröffentlichte Bericht von den „Grenzen des Wachstums“ und argumentierte, dass die industrielle Ausbeutung der Natur nicht nachhaltig wäre (Meadows et al. 1972). Die konkreten Vorhersagen trafen so nicht ein, aber die Debatte, dass Nachhaltigkeit ein Thema für die Zukunft der gesamten Menschheit sei, war in der Welt.

Der Druck der Zivilgesellschaft und der Wissenschaft wurde von den Regierungen aufgegriffen und 1972 fand in Stockholm die *Konferenz der Vereinten Nationen über die Umwelt des Menschen* statt, an welcher 113 Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen (VN) teilnahmen. Sowohl die Vorbereitung der Konferenz als auch der eigentliche Ablauf wurde von einem starken Nord-Süd-Konflikt geprägt. Die Staaten des Globalen Südens befürchteten – ähnlich wie heute –, dass die Gesellschaften des Globalen Nordens Nachhaltigkeit zu Lasten des wirtschaftlichen Aufschwungs der Entwicklungsländer einführen wollten. Die in Stockholm diskutierte Idee, eine umfassende umweltpolitische Weltordnung zu initialisieren, schlug somit erst mal fehl und der Erfolg der Konferenz fiel bescheiden aus, bestand er doch vornehmlich aus der Gründung des – auch heute noch bestehenden – Umweltprogramms UNEP (*United Nations Environment Programme*).

Verschiedene Umweltkatastrophen in den 1980er Jahren (Bhopal in Indien 1984, Tschernobyl 1986, Havarie der Exxon Valdez 1989) heizten die Debatte um die Notwendigkeit aktiver, die nationalen Grenzen überschreitender Umweltpolitik weiter an. Immer mehr wurde deutlich, dass die nun auch global stattfindende Industrialisierung nicht nachhaltig sein würde. Regierungen initiierten erste regionale Umweltschutzabkommen, wie zum Beispiel das *Abkommen zum Schutz der Nordsee* aus dem Jahr 1972 oder das *Barcelona Abkommen zum Schutz des Mittelmeers* von 1976. Ab den späten 1970er Jahren wurden dann auch globale Probleme stärker international reguliert und Verträge zur *Vermeidung von weiträumiger und grenzüberschreitender Luftverschmutzung* von 1979, zum *Schutz der Antarktis* von 1991 sowie das *Montrealer Abkommen zum Schutz der Ozonschicht* aus dem Jahr 1987 auf den Weg gebracht. Insbesondere das Ozonregime gilt allgemein als *Die Erfolgsstory*. In diesem Vertrag wurden zum einen sukzessive strengere Regeln erlassen, welche ozonschädigende Stoffe nicht mehr genutzt werden dürfen; zum anderen wurde der Kreis der Adressaten ausgeweitet, so dass heute 198 Vertragsstaaten das Abkommen ratifiziert haben und dafür sorgen, dass die Ozonschicht sich langsam wieder regeneriert. Globale Nachhaltigkeitspolitik konnte also erste Erfolge aufweisen; eine starke Institutionalisierung auf internationaler Ebene, welche eine Durchsetzung der Abkommen beschleunigen könnte, fand jedoch nicht statt.



Er gilt als der bis dahin schlimmste Industrieunfall: Am 3. Dezember 1984 entwichen aus einer Pestizidfabrik im indischen Bhopal 42 Tonnen Methylisocyanat. Durch das Gas starben tausende Menschen innerhalb kurzer Zeit, bis heute leiden Hunderttausende unter den Spätfolgen. Kurz nach der Katastrophe versuchten Sicherheitskräfte mit einem Zaun, der ständig gewässert wurde, das weitere Ausströmen des Gases zu verhindern.

© picture alliance | EPA

Mit dem Ende des Kalten Krieges kam die Hoffnung auf, dass globale Nachhaltigkeit ein zentrales Thema der internationalen Politik werden würde. Dies zeigt sich zum Beispiel bei der Konferenz der Vereinten Nationen über Umwelt und Entwicklung, welche 1992 in Rio de Janeiro stattfand und als sogenannter „Erdgipfel“ aus mehreren Gründen bedeutsam wurde: Erstens markiert die Konferenz einen ersten Höhepunkt gesellschaftlicher und staatlicher Wahrnehmung für globale Nachhaltigkeitspolitik. Nie zuvor wurde das Thema von mehr Menschen wahrgenommen und bis zu diesem Zeitpunkt waren nie so viele Regierungen auf höchster Ebene mit Nachhaltigkeitsthemen beschäftigt. Zweitens repräsentiert die Konferenz den Versuch, Nachhaltigkeit mit wirtschaftlicher Entwicklung zu versöhnen, welches im Prinzip der „Nachhaltigen Entwicklung“ seinen Ausdruck fand. Bereits 1987 prägte die Brundtland-Kommission den Begriff (WCED 1987), aber erst mit dem Erdgipfel von Rio hatte das Prinzip offiziell Einzug in die internationale Politik gehalten und konnte zumindest vorübergehend den Nord-Süd-Konflikt überbrücken. Drittens war Rio ein Symbol für eine neue Form der Kooperation mit nichtstaatlichen Akteuren, da dies die erste UN-Konferenz war, bei welcher über 25.000 Vertreter und Vertreterinnen von Nichtregierungsorganisationen (NGOs), der Wirtschaft und der Medien zugegen waren. Schließlich kam es zu Abkommen wie der Agenda 21, einem relativ vagen und ohne Zeitpläne versehenen Aktionsplan für nachhaltige Entwicklung. Aber auch die heute noch gültige Klimarahmenkonvention, die Konvention zum Schutz der Biodiversität, die sogenannte Wüstenkonvention, sowie ein *legally non-binding statement*

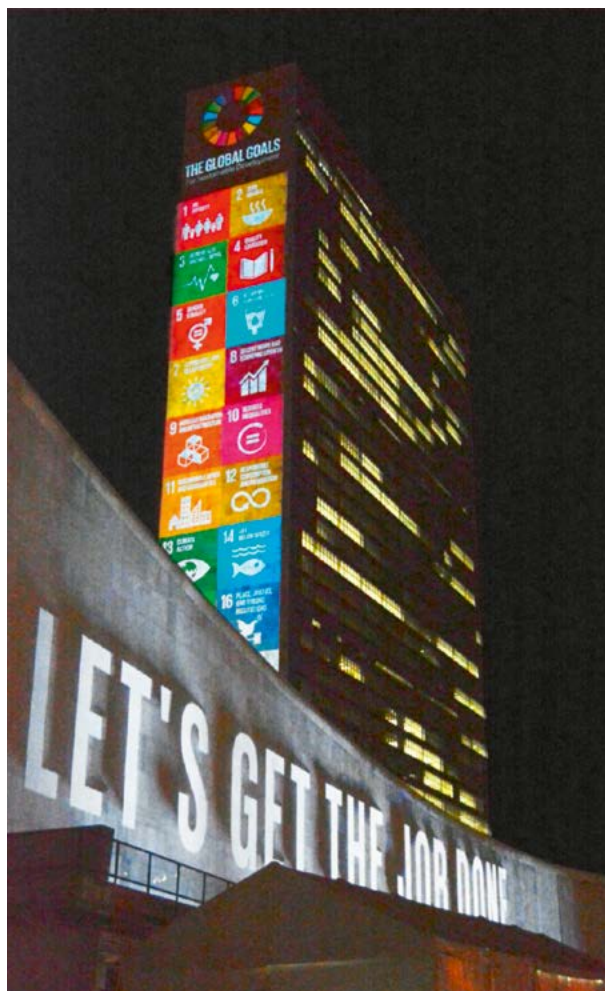
zum Schutz der Tropenwälder wurden in Rio auf den Weg gebracht. Kritikerinnen und Kritiker hinterfragten jedoch bereits damals, ob den vielen Verträgen und Abkommen auch Taten folgen würden.

Die Folgekonferenzen von Johannesburg 2002 und Rio+20 in 2012 gaben den Skeptikern recht, denn weder substantiell noch von ihrer öffentlichen Wahrnehmung konnten diese Megaevents an den Erdgipfel von Rio anschließen. In Johannesburg dominierte vor allem die Frage nach der Einbeziehung des Privatsektors und inwieweit Partnerschaften von nichtstaatlichen und staatlichen Akteuren nachhaltigen Umweltschutz gemeinsam gestalten könnten. Auch wenn hier viele Initiativen zu einzelnen positiven Veränderungen führten, so zeigte sich doch, dass globale Umweltprobleme durch solch primär technisch ausgerichtete Partnerschaften nicht gelöst werden können. Auf der Rio+20 Konferenz in 2012 wurden die Themen *Green Economy* (Grüne Wirtschaft) sowie der Umbau von UNEP zu einer Weltumweltorganisation debattiert, was der globalen Nachhaltigkeitspolitik ein stärkeres institutionelles Zuhause gegeben hätte. Gemessen an den an sie gesetzten Erwartungen waren die Ergebnisse auch dieser Konferenz jedoch eher enttäuschend. Globale Politik wurde von dem „Krieg gegen den Terror“ oder dem Aufstieg Chinas beherrscht; globale Nachhaltigkeit wurde gepredigt, aber nicht gelebt.

In den letzten zehn Jahren schlug das Pendel wieder ein wenig Richtung Hoffnung und die globale Nachhaltigkeitspolitik zeigte Dynamiken, welche so am Anfang des 21. Jahr-

hunderts nicht erwartet worden wären. Die erfolgreiche Organisation globaler Umweltkonferenzen, insbesondere der Pariser Klimakonferenz von 2015, bewies, dass die Staatengemeinschaft neue und kreative Wege zur Lösung gehen kann. Das Pariser Abkommen verpflichtet *alle* Staaten dazu, einen Beitrag zum Schutz des Klimas zu leisten und könnte der Einstieg in eine dekarbonisierte Welt werden. Die Regeln des Pariser Abkommens sind so gefasst, dass viele wichtige Entscheidungen auf Ebene des Nationalstaates getroffen werden müssen (Falkner 2016). Es steht damit für die Einsicht, dass effektive Zusammenarbeit nur über eine Stärkung der nationalstaatlichen Ebene erreicht werden kann. Dies führt unweigerlich zu einer Politisierung von Nachhaltigkeit und zu lebhaften, teilweise auch populistischen Ansätzen wie der Ausstieg der USA aus dem Pariser Abkommen unter US-Präsident Donald Trump.

Ebenfalls im Jahr 2015 verabschiedete die Weltgemeinschaft die 17 Nachhaltigen Entwicklungsziele (meist als *Sustainable Development Goals*, SDGs, bezeichnet). Die SDGs verpflichten die Staaten, nachhaltige Politik einzuführen. Und während es im Pariser Klimaabkommens eher darum ging, dass der Globale Süden überzeugt werden musste, verbindliche Emissionsreduzierungen zu akzeptieren, so sind die SDGs auch für die Gesellschaften des Nordens verbindlich festgeschrieben und stellen Regierungen in unseren Breiten graden vor große Herausforderungen. Darüber hinaus



Im September 2015 warben die Vereinten Nationen an ihrem Sitz in New York für die 17 Sustainable Development Goals (SDGs), die im April des Jahres offiziell vorgestellt wurden.

© picture alliance / dpa

sind die Ziele mit einer Vielzahl von Indikatoren versehen und damit sind Erfolge oder eben Misserfolge in der globalen Nachhaltigkeitspolitik messbar und überprüfbar geworden (so zum Beispiel in United Nations 2022). Die bisherige Bilanz fällt gemischt aus, denn während einige Ziele, wie zum Beispiel die Bereitstellung hochwertiger Bildung (Ziel 4) oder – zumindest bis zum Ausbruch der Corona-Pandemie – auch die Verringerung von Armut (Ziel 1), große Fortschritte aufzeigten, so blieben insbesondere die Ziele, welche ökologische Komponenten enthalten, weit hinter den Ansprüchen zurück und die Indikatoren haben sich oftmals sogar verschlechtert (so bei den Zielen 13, 14 und 15 zu Klima, Wasser und Land).

Schließlich beobachten wir in den letzten Jahren ein lautstarkes Auftreten der Zivilgesellschaft, insbesondere im Kontext der *Fridays for Future*-Bewegung (Marquardt 2020). Aber auch viele andere Organisationen von Firmen zu Genossenschaften hin zu Städten oder Regionen fördern globale Nachhaltigkeit und fordern eine aktivere Politik. Diese Akteursvielfalt zeigt, dass das Thema kein Nischendasein mehr fristet und in vielen Weltteilen verschiedenste Gruppen sich aktiv in die Gestaltung einbringen möchten. Deutlich wird hierbei aber auch, dass die offizielle Politik als unzureichend bewertet wird.

Die Bilanz der globalen Nachhaltigkeitspolitik kann also bestenfalls als gemischt beschrieben werden: Auf der Habenseite konnten die beschriebenen Entwicklungen dazu beitragen, dass verschiedene lokale oder nationale Nachhaltigkeitsprobleme, insbesondere in den Industriestaaten, gelöst wurden. Beispielhaft gilt dies für den über die Jahrzehnte stark verbesserten Zustand vieler Flüsse in Deutschland oder dem wachsenden Anteil von Waldflächen in Skandinavien. Mit dem sich wieder schließenden Ozonloch wurde sogar ein globales Problem erfolgreich und nachhaltig entschärft. Ferner haben wir mit dem Paris Abkommen, aber auch mit der Unterzeichnung des Nagoya-Protokolls und der Verabschiedung der sogenannten Aichi-Biodiversitäts-Ziele² politische Willensbekundungen, dass globale Probleme wie der Klimawandel und das Artensterben kooperativ angegangen werden sollen. Mit den SDGs haben wir schließlich einen verbindlichen Katalog, wie die globale Gemeinschaft, aber auch jede und jeder von uns, Nachhaltigkeit leben sollte. Es gibt somit ein sehr hohes Bewusstsein für Nachhaltigkeit, verschiedenste Akteure artikulieren ihre Positionen und materielle sowie ideelle Konflikte werden deutlich.

Wirkung im Sinne einer effektiven Problemlösung ist insgesamt jedoch nur in Ansätzen vorhanden und für die meisten Beobachterinnen und Beobachter dominieren die Schattenseiten. Der Zustand des Klimas und der globalen Biodiversität verschlechtern sich rapide und in immer mehr Bereichen zeigt die Wissenschaft, dass wir die planetaren Grenzen des Planeten überschreiten.³ Beispielhaft kann dies auch an dem immer früher stattfindende *Earth Overshoot Day* festgemacht werden. Dieser bezeichnet den Zeitpunkt, an welchem wir alle in einem Jahr nachwachsenden biologischen Ressourcen verbraucht haben. Während Anfang der 1970er Jahre der *Earth Overshoot Day* für den Gesamtplaneten noch im Dezember lag, so war er zu Anfang des Millenniums schon im September und im Jahr 2022 war es der 28. Juli – wobei die Differenzen zwischen den einzelnen Staaten teils enorm sind (spannende Details auf <https://www.overshootday.org/>). Global gesehen verbrauchen wir aktuell 1,75 Erden pro Jahr und es stellt sich die Frage, warum die globale Nachhaltigkeitspolitik nicht erfolgreicher war bzw. ist?

Die Schwierigkeiten globaler Nachhaltigkeitspolitik

In der öffentlichen Diskussion werden immer wieder Patentrezepte gegen das Artensterben oder den Klimawandel vorgebracht und Klimapolitik wird immer stärker ein Spielfeld rechter, aber auch linker Populisten (Marquardt/Lederer 2022). Die fünf Jahrzehnte globaler Nachhaltigkeitspolitik haben uns jedoch gezeigt, dass es verschiedene Gründe gibt, warum die entstandenen Probleme hochkomplex sind und aller Voraussicht nach nicht einfach zu lösen sein werden. In diesem Abschnitt werden die wichtigsten kurz beleuchtet.

Relativ banal, aber nicht zu unterschätzen ist, dass die immensen Schäden, welche wir den verschiedenen Ökosystemen zugefügt haben, die Folge einer äußerst erfolgreichen ökonomischen Entwicklung sind. Insbesondere seit dem Ende des zweiten Weltkrieges können wir von einer *great acceleration* des Ressourcenverbrauchs sprechen (Steffen et al. 2015). Diese materielle Beschleunigung führte zu einem hohen Wohlstand, erst in den Industriestaaten und nun auch in den meisten Schwellen- und einigen Entwicklungsländern. Nie ging es mehr Menschen in absoluten Zahlen – oder relativ gesehen einem größeren Anteil der Menschheit – ökonomisch, aber auch gesundheitlich besser als am Anfang des 21. Jahrhunderts (Maddison 2007). Wachstum alleine schafft zwar keine Gerechtigkeit oder gar Freiheit, aber ohne Wachstum ist es sehr viel schwieriger, eine freiere und gerechtere Gesellschaft zu entwickeln oder zu erhalten. Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen, aber auch viele Menschen aus der Praxis, ringen darum, wie nun entweder Wachstum von Ressourcenverbrauch entkoppelt

werden könnte, und wir zumindest in weiten Teilen eine Art Kreislaufwirtschaft mit geringen negativen Auswirkungen schaffen, oder eben, ob nicht doch das Wachstumsparadigma in Frage gestellt werden muss (s. dazu den Beitrag von Michael von Hauff in diesem Heft). Globale Nachhaltigkeitsprobleme sind daher nicht einfach nur Umweltprobleme, welche irgendwie technisch gelöst werden können. Vielmehr erfordert globale Nachhaltigkeit eine Neukonzeption unseres Wohlstands und damit auch unserer gesellschaftlichen Grundlagen.

Nachhaltigkeit ist ein politisches Projekt, welches zu Konflikten führt und in diesen Konflikten spielen die Macht und die Interessen Einzelner oder organisierter Gruppen eine dominierende Rolle. Individuell, aber auch kollektiv, profitieren zum Beispiel die Menschen des Globalen Nordens überproportional vom Wachstum der Weltwirtschaft und der damit einhergehenden Umweltzerstörung. Die Politologen Ulrich Brandt und Markus Wissen sprechen daher zu Recht von einer „imperialen Lebensweise“, welche der Globale Norden auf Kosten der Menschen des Globalen Südens lebe (Brand/Wissen 2017). Immer mehr gehören zu dieser Konsumelite, aber auch die Mittel- und Oberschichten in den Schwellenländern: So ist der CO₂-Abdruck einer durchschnittlichen Chinesin inzwischen höher als derjenige eines Durchschnittseuropäers und die Welt lässt sich nicht mehr so einfach in Süd und Nord aufteilen (Fuhr 2021). Deutlich wird die Vermachtung von Nachhaltigkeit auch dann, wenn Unternehmen und Lobbygruppen ins Blickfeld geraten. Einzelne Firmen des fossilen Zeitalters – Exxon Mobil, ein Mineralölkonzern, als Paradebeispiel – haben alles in ihrer Macht Stehende getan und tun es teils noch, dass Probleme wie der Klimawandel und das globale Artensterben



Im Herbst 2019 führte die Staatsanwaltschaft New York einen Prozess gegen Exxon Mobil. Sie warf dem Konzern vor, Investoren bewusst über die Folgen des Klimawandels getäuscht zu haben. Während des Prozesses protestierten Klimaschützer vor dem Gerichtsgebäude. Exxon Mobil gewann den Prozess; in seinem Urteilsspruch betonte der zuständige Richter jedoch, dass er allein im Sinne des Wertpapiergesetzes entschieden habe, er den Konzern damit aber nicht von der Mitverantwortung für klimaschädliche Emissionen freispricht.

© picture alliance/EPA-EFE | JUSTIN LANE

entweder gelehnt oder progressive Änderungen zumindest verschleppt werden. Mit gesellschaftlichen Gruppierungen wie *Fridays for Future*, *Ende Gelände*, *Letzte Generation* oder *Extinction Rebellion* entsteht jedoch eine Gegenmacht, wobei es offen ist, welche Perspektive sich auf Dauer durchsetzt. Globale Nachhaltigkeit ist somit ein Thema, um welches unterschiedliche gesellschaftliche und politische Kräfte immer vehementer ringen, denn klar ist, dass es nicht zu einfachen win-win-Situationen kommen wird.

Internationale Politik ist zu einem großen Teil immer noch die Politik zwischen Staaten. Auch in der Umwelt- und Klimapolitik zeigen sich die hier auftretenden Machtunterschiede deutlich und führen dazu, dass globale Nachhaltigkeitspolitik nicht erfolgreich umgesetzt wird. Interessanterweise haben sich die Positionen über Zeit gewandelt. Während die USA in den 1970er Jahren noch eine progressive Kraft darstellten und ohne sie in den 1980er Jahren das Ozonabkommen nicht zu Stande gekommen wäre, so wurden verschiedene US-Regierungen seit den 1990er Jahren immer mehr zu einer obstruktiven Kraft mit einem traurigen Höhepunkt unter US-Präsident Donald Trump. Die Bundesrepublik oder auch die EU haben den umgekehrten Weg eingeschlagen und können heute zumindest in Ansätzen als Vorreiter bezeichnet werden. Schwellenländer wie China und Indien haben eine ambivalente Rolle, denn zum einen nehmen beide Länder die Probleme globaler Nachhaltigkeitspolitik wahr und tätigen hohe Investitionen, zum Beispiel in erneuerbare Energien. Zum anderen zeigen sich beide Staaten auch immer wieder als Bremser internationaler Abkommen und schieben alle Verantwortung von sich – was gerade im Fall Chinas immer unglaubwürdiger wird. Eindeutig ist jedoch, dass globale Nachhaltigkeit heute nur im Zusammenspiel mit den wichtigsten Akteuren des Globalen Südens erfolgreich sein kann.

Lange Zeit ging man davon aus, dass internationale Nachhaltigkeit die Charakteristika eines Kollektivguts habe. Dies heißt positive Wirkungen können nur gemeinsam erbracht werden, jedoch haben alle Akteure einen hohen Anreiz, einen möglichst geringen Anteil zur Zielerreichung beizutragen (klassisch Hardin 1968). Anders ausgedrückt, (globale) Nachhaltigkeit hat ein Trittbrettfahrerproblem. Interessanterweise zeigen neuere Studien, dass die Metapher des Trittbrettfahrers möglicherweise überzogen ist, denn da Nachhaltigkeitspolitik auch viele positive Effekte generiert, kann es gerade im Bereich des Klimaschutzes durchaus hohe ökonomische Anreize geben, den ersten Schritt zu gehen. Zum Beispiel hat der Ausbau erneuerbarer Energien und die damit gewünschte Dekarbonisierung der Energieversorgung so viele Vorteile – man denke an den Export von Technologien – dass es sich für einen Staat lohnt, hier hohe Investitionskosten zu tragen und internationale Zusammenarbeit in diesem Bereich zu forcieren. Thomas Hale spricht von einer katalytischen Form der Kooperation, welche zu einer immer stärkeren Nachhaltigkeitspolitik führen könnte (Hale 2020). Globale Nachhaltigkeitspolitik darf daher gerade auf globaler Ebene nicht als Nullsummenspiel gedacht werden, sondern wir müssen kreativ darüber nachdenken, wie effektive Lösungen bereitgestellt werden können.

Wege aus der Krise?

Was folgt aus der Beobachtung, dass globale Nachhaltigkeit politisch zu denken ist, Machtfragen inkludiert werden sollten und wir nach neuen kreativen Lösungen suchen müssen? Die folgenden vier Thesen bieten eine erste Antwort

und können hoffentlich als Grundlage zur weiteren Diskussion dienen:

Erstens, globale Nachhaltigkeit braucht internationale Kooperation, aber globale Zusammenarbeit darf kein Selbstzweck sein. Das noch vorherrschende Paradigma der globalen Nachhaltigkeitspolitik ist, dass die Staaten nur gemeinsam und kooperativ einen Weg aus der Krise finden. Gerade deutsche Regierungen betonen immer wieder die Wichtigkeit multilateraler Foren und zeigen sich als aktive Spieler auf internationalen Umwelt- und Klimakonferenzen. Angesichts des oben beschriebenen Status quo ist dieses Festhalten an globaler Zusammenarbeit gleichzeitig wünschenswert, aber auch gefährlich. Wünschenswert ist es, da nur so Ressourcen und Kapazitäten in den vor allem schwächeren Staaten dieser Welt zur Verfügung gestellt werden und da internationale Konferenzen die Aufmerksamkeit für bestimmte Themen bündeln. Gefährlich kann es werden, da die Fokussierung auf internationale Abkommen und Verträge davon ablenkt, dass deren Umsetzung in viel zu vielen Fällen scheitert oder zumindest nicht die wirklichen Probleme löst. Nicht umsonst werden gerade in der Klimapolitik daher immer mehr sogenannte Clublösungen diskutiert, welche die wichtigsten, aber eben nicht alle Spieler zusammenbringen und damit Probleme effektiver angehen könnten.

Zweitens, gesellschaftlicher Druck ist wichtig, aber ohne staatliches Handeln wird es keine erfolgreiche globale Nachhaltigkeitspolitik geben. Während lange Zeit Regierungen als Problemverursacher oder bestenfalls als Adressat zivilgesellschaftlicher Forderungen galten, so wird heute immer stärker anerkannt, dass staatliche Institutionen eine immense Gestaltungskraft haben und diese für globale Nachhaltigkeitspolitik mobilisiert werden muss. So wie sich im 19. und 20. Jahrhundert in vielen Teilen der Welt Wohlfahrtsstaaten herausbildeten, welche zumindest in Ansätzen die schlimmsten Auswirkungen kapitalistischer Dynamiken einhegten, so müssten diese nun durch eine ökologische Komponente ergänzt und Staaten nachhaltige Akteure werden. Die Einführung von Preisen auf ökologische Kosten, insbesondere CO₂-Steuern oder nationale Emissionshandelssysteme, werden immer wieder als eine solche Tendenz beschrieben, denn die Steuerung durch marktwirtschaftliche Instrumente braucht einen starken Staat. Nur durch staatliches Eingreifen können die negativen Externalitäten unseres Wirtschaftens in die Preise ökonomischen Handels eingespeist werden und dies kann zu mehr Effizienz und weniger Ressourcenverbrauch führen. Dies wird nicht alle Probleme globaler Nachhaltigkeit lösen, aber der „Weg durch die (staatlichen) Institutionen“ und der Einsatz marktwirtschaftlicher Instrumente funktioniert nicht nur relativ schnell, sondern ist meist auch umfassend und politisch durchsetzbar.

Drittens, technologischer Wandel muss radikalisiert und politisiert werden. Weitgehend unbestritten ist, dass globale Nachhaltigkeit nicht nur durch Verhaltensänderung Einzelner, sondern auch durch neue Techniken ermöglicht werden muss. Zum Beispiel sollten wir alle, wo auch immer möglich, stromsparen, aber eben auch massiv den Ausbau erneuerbarer Energien vorantreiben. Ebenso können viele Technologien im Bereich der Luftreinhaltung oder der Wasserbewirtschaftung zu einer Stabilisierung von Ökosystemen beigetragen. Große Hoffnungen werden aktuell in die Möglichkeiten der Digitalisierung oder von Künstlicher Intelligenz (KI) gesetzt (WBGU 2019). Mehr Technik und bessere Information lösen aber per se kein Problem und zum Teil werden auch neue negative Folgen kreiert. Erneuerbare



Neue Technologien, gerade auch im Bereich erneuerbare Energien, können die Ermöglichung von Nachhaltigkeit weiter vorantreiben.

© Adobe Stock | ImagESine

Energien führen zum Beispiel zu neuen geopolitischen Abhängigkeiten im Bereich kritischer Mineralien, digitale Infrastrukturen erhöhen den Energiebedarf und so manch technologisch mögliche Einsparung wird durch mehr Konsum zunichtegemacht (Stichwort *rebound effect*). Ebenso sollten großtechnische Lösungen wie zum Beispiel die Einführung von Techniken des *Climate Engineering* aufmerksam, aber auch mit einer gewissen Skepsis betrachtet werden. Globale Nachhaltigkeit braucht neue Techniken, aber ebenso die Diskussion über ihre Vor- und Nachteile.

Viertens, individuelle Verhaltensänderungen sind wichtig, aber Strukturwandel ist der Schlüssel für eine erfolgreiche Gestaltung globaler Nachhaltigkeit. Viele Nichtregierungsorganisationen, aber auch Nachhaltigkeitsforscher und -forscherinnen plädieren für einen gesellschaftlichen Wandel und setzen Hoffnung auf ein Umdenken insbesondere der jungen Generation. So argumentiert zum Beispiel der Sieger Umweltökonom Niko Paech für eine neue Bescheidenheit bzw. eine Suffizienzwirtschaft (so zum Beispiel in Folkers/Paech 2020). Zivilgesellschaftliche Gruppen nutzen oftmals die Technik des *namings-and-shaming*, um Verhal-

tensänderungen im Konsum, aber auch bei Fragen der Mobilität zu initiieren. Kirchliche Führer – voran Papst Franziskus 2015 in seiner Schrift *Laudato Si* – fordern eine innere Umkehr und eine geistige Wende. Indigene Gruppen argumentieren, dass ihre Kosmologien Nachhaltigkeitsgedanken schon lange inkorporiert hätten und ihr Verständnis von Natur Nachhaltigkeit auch global befördern würde. All diese Vorschläge haben gemeinsam, dass sie zwar für Individuen oder einzelne Gruppen sehr gut funktionieren können, es jedoch aktuell wenig Hoffnung gibt, dass sie sich in ganzen Gesellschaften oder auf globaler Ebene durchsetzen. Und selbst wenn sie es täten – die Reduktion des individuellen Fleischkonsums könnte ein solcher Trend sein –, so werden sie alleine nur begrenzt Wirkung entfalten und dies auch nur langfristig.

Veränderungen, welche in der gebotenen Zeit und auf Dauer globale Nachhaltigkeit verankern, also eine grüne Transformation hervorbringen, müssen daher die Institutionen von Politik, Wirtschaft und Gesellschaft verändern und neue nachhaltige Strukturen schaffen. Globale Nachhaltigkeit wird damit zu dem politischen Projekt unserer Zeit.

Markus Lederer

KURZVITA

ist Professor für Politikwissenschaft mit Schwerpunkt Internationale Politik an der Technischen Universität Darmstadt. Er forscht zu institutionellen und geopolitischen Fragen globaler Klima- und Energiepolitik mit einem besonderen Fokus auf Entwicklungen in Schwellenländern.

Anmerkungen

- 1 Die folgenden Ausführungen folgen Lederer (2022).
- 2 Benannt wurden die Biodiversitäts-Ziele (*Aichi Biodiversity Targets*) nach der japanischen Präfektur Aichi, in der in Nagoya im Jahr 2010 die 10. UN-Biodiversitätskonferenz tagte.
- 3 <https://www.stockholmresilience.org/research/planetary-boundaries.html>.

LITERATUR

- Biermann, Frank (2020): *The Future of 'Environmental' Policy in the Anthropocene: Time for a Paradigm Shift*. In: *Environmental Politics* 30, Heft 1–2/2020, S. 1–20.
- Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. München.
- Falkner, Robert (2016): *The Paris Agreement and the New Logic of International Climate Politics*. In: *International Affairs* 92, Heft 5/2016, S. 1107–1125.
- Folkers, Manfred/Paech, Niko (2020): *All you need is less: Eine Kultur des Genug aus ökonomischer und buddhistischer Sicht*. München.
- Fuhr, Harald (2021): *The Rise of the Global South and the Rise in Carbon Emissions*. In: *Third World Quarterly* 42, Heft 11/2021, S. 2724–2746.
- Haedrick, Daniel R. (2021): *Macht euch die Erde untertan. Die Umweltgeschichte des Anthropozäns*. Darmstadt.
- Hale, Thomas (2020): *Catalytic Cooperation*. In: *Global Environmental Politics* 20, Heft 4/2020, S. 73–98.
- Hardin, Garrett (1968): *Tragedy of the Commons*. In: *Science* 162, Heft 3859/1968, S. 1243–1248.
- Kupper, Patrick (2021): *Umweltgeschichte*. Göttingen.
- Lederer, Markus (2022): *Umwelt und internationale Politik*. In: Sauer, Frank/von Hauff, Luba/Masala, Carlo (Hrsg.): *Handbuch Internationale Beziehungen*. Wiesbaden, S. 1–24.
- Maddison, Angus (2007): *The World Economy. A Millennial Perspective*. New Dehli.
- Marquardt, Jens (2020): *Fridays for Future's Disruptive Potential: An Inconvenient Youth Between Moderate and Radical Ideas*. In: *Frontiers in Communication* 48, Heft 5/2020, S. 1–18.
- Marquardt, Jens/Lederer, Markus (2022): *Politicizing Climate Change in Times of Populism: an Introduction*. In: *Environmental Politics* 31, Heft 5/2022, S. 1–20.
- Meadows, Donella H./Meadows, Dennis L./Randers, Jorgen/Behrens, William W. I. (1972): *The Limits to Growth*. New York, NY.
- Steffen, Will/Broadgate, Wendy/Deutsch, Lisa/Gaffney, Owen/Ludwig, Cornelia (2015): *The Trajectory of the Anthropocene: The Great Acceleration*. In: *The Anthropocene Review* 2, Heft 1/2015, S. 81–98.
- United Nations (2022). *The Sustainable Development Goals Report 2022*. New York, NY, United Nations.
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) (2019): *Unsere gemeinsame digitale Zukunft*. Berlin.
- World Commission on Environment and Development (WECD) (1987): *Our Common Future*. New York. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> [04.10.2022].



mach's klar! ist eine Publikation der Landeszentrale für politische Bildung Baden-Württemberg.

Die vierseitige Unterrichtshilfe erklärt politisches Basiswissen und bearbeitet aktuelle politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Themen. „mach's klar!“ erklärt Politik in einfacher Sprache, vereinfacht politische Themen und verdeutlicht sie mit vielen Bildern. Online gibt es zu den Heften Zusatzmaterialien, Links, Erklär-Filme und Lern-Apps.

Bestellung oder Download als PDF, kostenlos (ab 500 g zzgl. Versand)
 Bestellung ausschließlich im Webshop der Landeszentrale für politische Bildung:
www.lpb-bw.de/machs-klar.html



Der Weg zu einem nachhaltigen Wachstum

Michael von Hauff

Wirtschaftliches Wachstum (und sein vermeintlicher Gegensatz zu nachhaltiger Entwicklung) befindet sich seit Jahren in einer Kontroverse. Wie Michael von Hauff in seinem Beitrag aufzeigt, dominieren dabei in den Wirtschaftswissenschaften weiterhin die Wachstumsbefürworter. Danach ist Wirtschaftswachstum für den Wohlstand der Bevölkerung, aber auch für die Erhaltung der Arbeitsplätze und für die Stabilität der sozialen Sicherungssysteme unverzichtbar. Die Kritiker bzw. Gegner führen an, dass durch wirtschaftliches Wachstum die Belastung der Natur ständig voranschreitet und bei einigen Ökosystemen schon die kritische Grenze überschritten sei. Hier werden besonders der fortschreitende Klimawandel und die Abnahme der Artenvielfalt, aber auch die zunehmende Wasserknappheit in vielen Regionen der Welt genannt. Im Kontext nachhaltiger Entwicklung gab es verschiedene Ansätze, diese Kontroverse durch ein nachhaltiges Wachstum zu überwinden.

Die vielseitige Betrachtung wirtschaftlichen Wachstums

Gibt es einen Widerspruch zwischen Wirtschaftswachstum und nachhaltiger Entwicklung? Dazu muss man wissen, dass bei der Beschäftigung mit Wachstumsfragen Themen wie Umwelt oder Nachhaltigkeit lange Zeit keine oder eine untergeordnete Rolle spielten. Wachstum galt bis in die 1970er Jahre als Elixier, das für die Stabilität marktwirtschaftlicher Systeme unverzichtbar ist. Die Wachstumstheorie, mit der sich vor allem die Wirtschaftswissenschaften beschäftigen, zielte primär auf die Begründung ab, wie Wachstum z. B. durch technischen Fortschritt bzw. Human-

kapital, also qualifizierte Arbeit, erhöht werden kann. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in einigen Wachstumsmodellen Umweltkomponenten, wie nicht erneuerbare Ressourcen oder Umweltschutzausgaben, miteinbezogen wurden. Dies geschah jedoch nicht in dem Maße, wie notwendig wäre, um die Natur ausreichend zu schützen. Einige Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler haben sich in der neueren Wachstumstheorie (auch „endogene Wachstumstheorie“ genannt) dann stärker bestimmten Umweltproblemen zugewandt, wobei auch hier nur partielle Determinanten wie knappe Ressourcen und Emissionen berücksichtigt wurden (v. Hauff/Jörg 2017: 88 ff.). Daraus erklärt sich das Aufkommen von Gegenpositionen, wie beispielsweise der



Ist ein Wachstum unter den Bedingungen einer nachhaltigen Entwicklung möglich? Erst mit der Einführung verschiedener Wachstumstheorien konnte auch diese Frage in den Wirtschaftswissenschaften gestellt werden.

© Adobe Stock | Ake Studio

erste Bericht an den Club of Rome unter dem Titel *Grenzen des Wachstums* (Meadows et al. 1972). Dieser Bericht gilt als fundamentale Kritik an der dominierenden Wachstumslehre. Er war im Prinzip Auslöser einer Kontroverse, die bis heute anhält. Zu einer weiteren Gegenposition kam es durch die „Ökologische Ökonomie“, die in der Mitte der 1980er Jahre von den USA ausging und deren Vertreter wie Herman Daly Wachstum ablehnten (Daly 1977).

Weitere Vorläufer zu der Diskussion um ein nachhaltiges Wachstum gab es bereits in den 1970er Jahren. In diesem Kontext entstanden Begriffe wie „qualitatives“ oder auch „selektives Wachstum“. Der Begriff „qualitatives Wachstum“ als Gegensatz zum quantitativen oder exponentiellen Wachstum wurde durch den Schweizer Wirtschaftswissenschaftler Hans Christoph Binswanger geprägt, der darunter ein Wachstum pro Kopf versteht, bei dem eine steigende Lebensqualität bei dauerhaft gleichbleibender bzw. steigender Umweltqualität erreicht wird (Binswanger 1978). Qualitatives Wachstum fordert somit die Zunahme der Lebensqualität, der Wirtschaftlichkeit sowie der Umwelt- und Sozialverträglichkeit. In verschiedenen Publikationen wurde bereits schon früher eine Korrektur des Wachstumsindikators Bruttoinlandsprodukt (BIP) gefordert, da dieser unter anderem die Umweltschäden nicht abbildet. So stellten die US-amerikanischen Wirtschaftswissenschaftler William Nordhaus und James Tobin 1973 eine revidierte Sozialproduktberechnung vor, die sie mit *Measure of Economic Welfare* bezeichneten. Entsprechend sollte das Sozialprodukt um Komponenten wie Umweltschäden, Freizeit, und nicht erwerbswirtschaftliche produktive Tätigkeit erweitert werden (Nordhaus/Tobin 1973). Im Mittelpunkt dieser Diskussionsbeiträge steht somit die Erhöhung der Lebensqualität, die nicht nur durch Geldeinheiten, sondern auch durch nicht-materielle Güter wie Gesundheit und persönliches Glück geprägt wird. Die Lebensqualität findet später auch in Beiträgen zum nachhaltigen Wachstum eine große Bedeutung.

Die übliche Messung des Wachstums durch die Steigerung der Wachstumsrate weist auch ein weitgehend vernachlässigtes Problem auf. Sowohl die Wachstumsbefürworter als auch die -gegner beziehen sich auf das BIP als Indikator. Bei steigendem BIP geht man davon aus, dass die gesamte Wirtschaft wächst. Das trifft in dieser Allgemeinheit jedoch nicht zu und führt zu unzureichenden Schlussfolgerungen. Es gibt immer einige Branchen die wachsen, während andere stagnieren oder sogar schrumpfen. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die wachsenden Branchen sehr unterschiedliche Umweltbelastungen erzeugen. So sind der Energiesektor und die Mobilität stark umweltbelastend, während

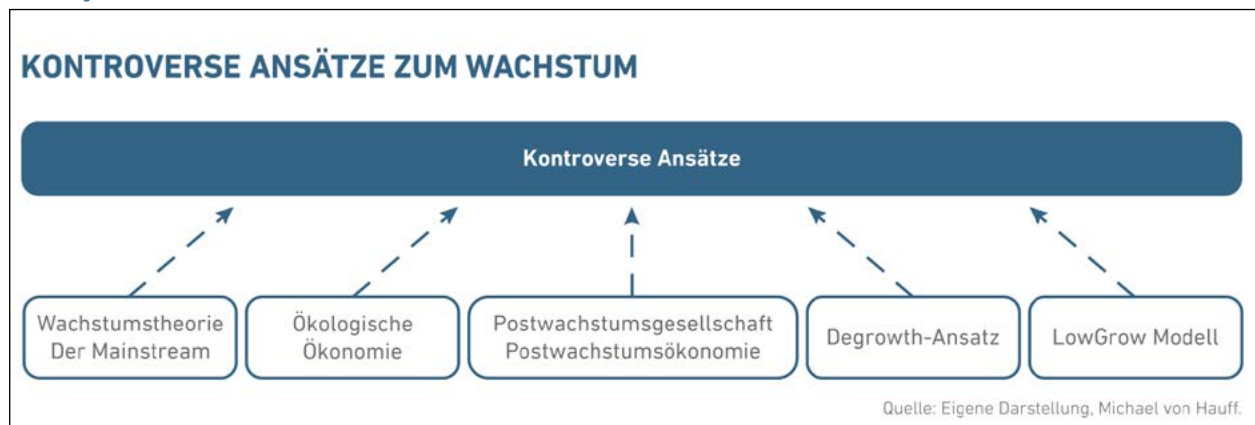
beispielsweise der wachsende Pflegebereich, einer der bedeutenden Wirtschaftssektoren unserer Gesellschaft, eine relativ geringe Umweltbelastung aufweist. Aber auch das Wachstum regenerativer Energie, umweltfreundlicher Technologien und vieler anderer umweltfreundlicher Produkte führen zu einem gesellschaftlich wünschenswerten Wachstum.

Dagegen wurde der wachsende Konsum als Belastung der Natur lange vernachlässigt. Daher sollten die negativen ökologischen Folgen des Konsums stärker berücksichtigt werden. Zu nennen sind etwa der hohe Fleischkonsum und anderer tierischer Produkte und der zunehmende Automobilverkehr besonders von solchen Automobilen, die einen hohen CO₂-Ausstoß aufweisen. Bestimmte Formen des Konsums wurden jedoch schon früh kritisch hinterfragt. So hat beispielsweise der US-amerikanische Soziologe Thorstein Veblen schon 1899 den Statuskonsum als überzogen kritisiert (Veblen 2009). Die negativen Folgen für die Umwelt hat er jedoch noch nicht berücksichtigt. In neuerer Zeit haben einige Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler den wachsenden „Konsumismus“ oder „Konsumerismus“ kritisch hinterfragt. Eine populäre Kritik hat beispielsweise der Autor John de Graaf gemeinsam mit anderen vorgetragen. Sie sprechen von „Affluenza“, der „Überflusskrankheit“ oder der „Zeitkrankheit Konsum“ (de Graaf et al. 2002), die sich auf die Natur negativ auswirkt. Diese Ausführungen zeigen, dass die Kontroverse um wirtschaftliches Wachstum – mehr oder weniger Wachstum – sehr differenziert geführt werden muss.

Die Wachstumskontroverse – Grundlage für ein nachhaltiges Wachstum

Verschiedene Theorien bzw. Ansätze haben zu der Wachstumskontroverse beigetragen (S. Abb. 1). Sie hat Rückwirkungen auf die Interpretation eines nachhaltigen Wachstums. Im Mainstream der Wachstumstheorie und in der Weiterentwicklung im Rahmen der neuen bzw. endogenen Wachstumstheorie steht die Begründung, Erhaltung und Stärkung wirtschaftlichen Wachstums im Mittelpunkt. Es ist jedoch festzustellen, dass in einigen Beiträgen zur endogenen Wachstumstheorie die Umwelt durchaus Berücksichtigung fand. Hier wurde besonders Wachstum mit nicht erneuerbaren Ressourcen analysiert. Dabei ging es jedoch nicht primär um die Erhaltung der Umwelt, sondern um die optimale Nutzung von Ressourcen und damit um die Nutzung der Umwelt. In einigen Modellen wurde dann auch die Umweltverschmutzung miteinbezogen. So präsentierte der

Abbildung 1



Ökonom Bruce Forster eines der ersten Modelle, in dem er Wirtschaftswachstum unter Berücksichtigung der Umweltverschmutzung untersuchte (Forster 1973). Dabei beklagt er, dass bei vielen Wachstumsmodellen der Eindruck entsteht, dass durch die Produktion keine Abfälle anfallen oder Abfälle kostenlos entsorgt werden können. Die Emissionen, die während der Produktion in seinem Modell berücksichtigt werden, lassen sich durch Kontrollen senken, wobei Kosten entstehen, die an die Konsumenten weitergegeben werden.

Die anderen Ansätze von der Ökologischen Ökonomie bis zum LowGrow-Modell sind eindeutig wachstumskritisch ausgerichtet. Die Ökologische Ökonomie und die Postwachstumsgesellschaft bzw. -ökonomie lehnen Wirtschaftswachstum ab oder stellen es zumindest in Frage. Dagegen fordern die Vertreterinnen und Vertreter des Degrowth-Ansatzes, der auf den französischen Ökonomen und Philosophen Serge Latouche (2009) zurückgeht, dass Wachstum zumindest in Industrieländern verringert werden sollte. Die Vertreterinnen und Vertreter dieses Ansatzes streben eine „grundlegende Transformation“ der weltweit dominierenden Wachstumsökonomie an.

Die grundlegende Ablehnung von Wirtschaftswachstum wurde jedoch von dem kanadischen Ökonom Peter Victor kritisiert. Er hielt 2008 in seinem Buch *Managing without Growth: Slower by Design, not Disaster* denjenigen, die eine Wirtschaft ohne Wachstum oder ein schrumpfendes Wachstum fordern, vor, dass sie ihre Positionen ohne eine ausreichende theoretische Fundierung und ohne empirische Methoden der modernen Ökonomie begründen. Diese würden sich auf qualitative Informationen beschränken, mit denen sie ihre Argumente illustrieren, diese jedoch nicht ausreichend belegen. Victor's Ansatz basiert auf einem computer-gestützten Simulationsmodell. Auf der Grundlage ausgewählter Indikatoren kommt er für den Zeitraum von 2005–2035 zu drei alternativen Szenarien (ausführlich in v. Hauff/Jörg 2017: 137 ff.):

- **Szenario 1** (*business as usual*): In diesem Szenario geht er davon aus, dass sich das Bruttoinlandsprodukt ähnlich wie in den vergangenen 25 Jahren weiterentwickelt und sich die Wirtschaftspolitik nicht wesentlich verändert. Die gesellschaftlichen Probleme wie etwa die Arbeitslosenquote würden auf etwa dem gleichen Niveau bleiben, während die Armut und öffentliche Verschuldung ansteigen und die Treibhausgasemissionen um 80 Prozent zunehmen.
- **Szenario 2** (*no and low growth*): In diesem Szenario verlangsamt sich das Wachstum stark bzw. kommt ganz zum Erliegen. Es kommt zu keinen kompensierenden politischen Maßnahmen. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung wäre verheerend. Das Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt würde stagnieren, die Armut, die Arbeitslosigkeit und die Verschuldung würden stark ansteigen. Diesen Zustand bezeichnet er als „no grow disaster“.
- **Szenario 3** (*low growth*): Das Szenario zeigt, dass gesellschaftlicher Wohlstand auch ohne Wachstum zu erreichen ist. Er geht von der Annahme aus, dass das Pro-Kopf-Bruttoinlandsprodukt zunächst sehr viel langsamer wächst und dann ab dem Jahr 2028 völlig stagniert. Es kommt zu begleitenden staatlichen Maßnahmen wie einer Einkommensumverteilung und anderer Regierungsprogramme sowie der Verringerung der wöchentlichen Arbeitszeit. Zunächst würde die Arbeitslosen- und Armutsquote noch ansteigen und dann bis 2035 deutlich unter das Ausgangsniveau sinken. Die Verschuldung und

die Treibhausgasemissionen verringerten sich im Vergleich zu 2005 um jeweils 30 Prozent und stagnierten ab 2018 auf einem geringen Niveau.

Victor plädiert daher für Szenario 3, das jedoch nur durch eine Reihe grundlegender politischer Maßnahmen umzusetzen ist. Dabei gibt er zu bedenken, dass sich diese Maßnahmen nicht in vollem Maße durchsetzen lassen, da Widerstände in der Bevölkerung und bei Interessenverbänden zu erwarten sind. In den letzten Jahren hat sich Peter Victor gemeinsam mit seinem Kollegen Tim Jackson weiter mit spezifischen Fragestellungen des LowGrow-Ansatzes und hier besonders mit dem Konfliktpotenzial der notwendigen Umverteilung bei sinkenden Wachstumsraten beschäftigt (Jackson/Victor 2016: 215).

Ein erstes Fazit zu der Kontroverse lautet somit: Obwohl zwischen den Wachstumsbefürwortern und den Wachstumsgegnern teilweise eine gewisse Annäherung stattfindet, indem die Wachstumsbefürworter negative Umweltauswirkungen des Wachstums wahrnehmen und unter den Wachstumsgegnern nicht mehr alle Wachstum grundsätzlich ablehnen, ist es bisher nicht gelungen, die Wachstumskontroverse zu überwinden. Daher wurde in den vergangenen drei Jahrzehnten zunehmend eine Diskussion über die Anforderungen eines nachhaltigen Wachstums besonders durch internationale Organisationen geführt.

Die Diskussion um ein nachhaltiges Wachstum

Die *World Commission on Environment and Development* (WCED) setzte 1983 die Brundtland-Kommission ein. Sie erhielt den Auftrag, Handlungsempfehlungen zur Erreichung einer dauerhaften Entwicklung zu erarbeiten und führte dabei den Begriff „Nachhaltige Entwicklung“ erstmals als globales Leitbild ein. Der Brundtland-Report erschien 1987 in einer Zeit vielfältiger Probleme: die wachsende Trockenheit besonders in Afrika, die Vernichtung tropischer Regenwälder, nationale Finanzkrisen, Verschuldungsprobleme vieler Länder und der Klimawandel. In dem Report ging es darum, Wirtschafts- und Umweltprobleme nicht als getrennte Politikbereiche zu betrachten, sondern diese in einem holistischen Verständnis zusammenzuführen. In dem Bericht *Our Common Future* ging es entsprechend um eine Entwicklungsperspektive für die Weltgemeinschaft als Ganzes.

Ein wichtiger Aspekt war, die verschiedenen Einschätzungen zur Bedeutung des Wirtschaftswachstums aufzuzeigen. Daraus entwickelte sich eine insgesamt optimistische Sichtweise zu einem *sustainable growth*, bei dem der technische Fortschritt zum wirtschaftlichen Wachstum und zur Erhaltung der Umwelt beitragen kann (v. Hauff 2021: 11). Die Forderung in der Präambel lautet: „What is needed now is a new era of economic growth – growth that is forceful and at the same time socially and environmentally sustainable“ (WCED 1987).

Diese Einschätzung löste eine intensive Diskussion über ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum aus und beeinflusste auch den sogenannten Rio-Prozess, der mit der United Nations Conference on Environment and Development (UNCSD) in Rio de Janeiro 1992 begann. Im Abstand von zehn Jahren folgten weitere UNCSD-Konferenzen. Im Kontext nachhaltigen Wachstums verdient die Konferenz Rio+20, die 2012 stattfand, besondere Beachtung. An ihr nahmen Vertreter aus 190 Staaten teil. Der Bericht dieser Konferenz hatte den Titel *The Future we want*. Der thematische



Die norwegische Premierministerin Gro Harlem Brundtland stellte als Vorsitzende der World Commission on Environment and Development (WCED) im April 1987 den Bericht *Our Common Future* vor. Sowohl die WCED als auch der Bericht werden daher bis heute oft auch als Brundtland-Kommission bzw. Brundtland-Bericht bezeichnet. © picture alliance / AP | Gill Allen

Schwerpunkt war *Green Economy* im Kontext nachhaltiger Entwicklung und Armutsbekämpfung. In der Vorbereitung der Konferenz kam es zu einer Kontroverse zwischen Entwicklungs- und Industrieländern. Die Entwicklungsländer befürchteten, dass die Industrieländer ökologische Forderungen durchsetzen wollten, die sie wirtschaftlich beeinträchtigen.

Das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (*United Nations Environment Programme*, UNEP) brachte den Vorschlag ein, dass für die Transformation zu einer kohlenstoffarmen und ressourceneffizienten Wirtschaft dauerhaft ein Betrag in Höhe von zwei Prozent der globalen Wirtschaftsleistung in die folgenden zehn Schlüsselsektoren investiert werden sollten: Landwirtschaft, Gebäude, Energie, Fischerei, Wälder, Industrie, Tourismus, Verkehr, Wasser und Abfallmanagement. Der sich daraus begründete *Green Economy*-Ansatz würde für die nächsten fünf bis zehn Jahre ein höheres Wirtschaftswachstum mit sich bringen als ein „business-as-usual“-Pfad (Dröge/Simon 2012: 20). Auch die Europäische Kommission forderte für den Umbau der Wirtschaft Investitionen in Höhe von 1,5 Prozent des EU-Bruttosozialproduktes. Neben 1,5 Millionen zusätzlicher Arbeitsplätze käme es dadurch zu erheblichen Wachstumsimpulsen.

Damit war der Rahmen für ein grünes Wachstum umrissen, das von vielen internationalen Organisationen vertreten

bzw. gefordert wurde. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung eines grünen Wachstums schieden sich jedoch die Geister. Bisher ist es noch nicht gelungen, sich international auf eine gemeinsame Definition zu verständigen. (v. Hauff/Jörg 2017: 141 ff.) Eine relativ breite Zustimmung fand die Definition der OECD: „Grünes Wachstum bedeutet die Förderung des Wirtschaftswachstums bei gleichzeitiger Verringerung von Umweltverschmutzung und Treibhausgasemissionen, Minimierung von Abfällen und ineffizienter Nutzung natürlicher Ressourcen sowie Erhaltung der biologischen Vielfalt. Grünes Wachstum bedeutet, die Gesundheit der Bevölkerung zu verbessern und die Energiesicherheit durch eine geringere Abhängigkeit von importierten fossilen Brennstoffen zu stärken. Es bedeutet auch, Investitionen in die Umwelt zu einer Triebkraft für das Wirtschaftswachstum zu machen [...]“ (OECD 2012). Bei diesem Verständnis von Wachstum kann *Green Growth* zum Wachstumstreiber werden. Auf diese Weise soll der bestehende Zielkonflikt zwischen einem ressourcen- und emissionsintensiven Wachstum und dem Umweltschutz verringert werden.

Auch die Wachstumstheorie hat sich der Frage eines grünen Wachstums zugewandt. So wird nach einer Untersuchung unter der Leitung von Sjak Smulders ein *Green Growth* gestärkt, wenn die Produktion auf nicht erneuerbare Ressourcen angewiesen ist (Smulders/Toman/Withagen 2014: 8). Hier besteht der Anreiz einer Substitution von Naturkapital durch Sachkapital. Weiterhin besteht die Möglichkeit einer effizienteren Nutzung von Ressourcen, etwa im Rahmen einer *Circular Economy*. Eine Ökonomie kann dann die Nutzung von Ressourcen beschränken, um die Umweltqualität zu erhalten. Eine weitere Möglichkeit besteht darin, den ressourcenintensiven Konsum zu begrenzen. Entsprechend sind umweltpolitische Maßnahmen nach Smulders et al. ein Schlüsselement für ein *Green Growth*.

Nachhaltige Entwicklung geht jedoch über ein *Green Growth* hinaus, indem die soziale Dimension berücksichtigt werden muss. Daher wurde der Ansatz *Inclusive Growth* entwickelt. Obwohl der Ansatz zunächst im Kontext von Entwicklungsländern entstand, ist er auch für Industrieländer von hoher Relevanz. *Inclusive Growth* oder *Inclusive Growth Policy* ist darauf ausgerichtet, die Lebenssituation der gesamten Bevölkerung zu stabilisieren bzw. zu verbessern: Jede und jeder soll an dem erwirtschafteten Wachstum adäquat partizipieren. Das gilt besonders für arme oder armutsgefährdete Personen bzw. Haushalte. Der US-amerikanische Ökonom Joseph Stiglitz beklagt in diesem Kontext nicht nur die Armut bestimmter Bevölkerungsgruppen, sondern warnte schon vor Jahren vor der Gefahr, dass in den USA die gesamte Mittelschicht bei wachsender Einkommensdisparität erodieren könnte (Stiglitz 2012). Daher zielt eine *Inclusive Growth Policy* in einem weiteren Sinne darauf ab, die Spaltung einer Gesellschaft zu verringern oder sogar zu vermeiden, wie sie in verschiedenen Ländern bereits eingetreten ist. Das Konzept von *Inclusive Growth* geht auf neuere Arbeiten zur sozialen Gerechtigkeit zurück (Gupta/Vegetin 2016: 104).

Schließlich kam es dann zu der Einbeziehung der ökologischen Dimension. Das führte in der Literatur zu den Begriffen *equitable green economy* (deutsch: „gerechte grüne Wirtschaft“) beziehungsweise *inclusive green growth*. Diese Begrifflichkeiten entsprechen eher dem holistischen Ansatz nachhaltiger Entwicklung als *green economy* oder *green growth* (Allen/Clouth 2012: 61) Die Relevanz begründet sich daraus, dass *green growth* nicht automatisch *inclusive* ist und *inclusive growth* nicht automatisch *green* ist. Daher



Während 2012 die Rio+20-Konferenz in Brasilien tagte, protestierten in Manila (Philippinen) Umweltschützer. Sie kritisierten vor allem den von der Konferenz verfolgten Ansatz der *Green Economy*, den sie als Einfallstor für Marktinteressen großer Unternehmen sahen. Aus der Kritik, dass *Green Economy* soziale Gesichtspunkte der Nachhaltigkeit vernachlässigen könnte, wurde das Konzept *Inclusive Growth* entwickelt. © picture alliance / dpa | Francis R. Malasig

stellt sich die Frage, ob beziehungsweise in welchem Maße die beiden Kategorien zusammengefügt werden können.

Geht man von der Definition nachhaltiger Entwicklung des Brundtland-Berichts aus, so kann festgestellt werden, dass intragenerationelle Gerechtigkeit (intra = „innerhalb“) darauf abzielt, einen gerechten Ausgleich der Interessen der Menschen zwischen Industrie- und Entwicklungsländern, aber auch der Menschen in jedem einzelnen Land herzustellen. Dagegen fordert intergenerationelle Gerechtigkeit (inter = „zwischen“), dass zukünftige Generationen bei ihrer Bedürfnisbefriedigung nicht durch die Lebensweise der gegenwärtig lebenden Generationen beeinträchtigt werden. Daher kann *inclusive growth* der intragenerationellen Gerechtigkeit und *green growth* der intergenerationellen Gerechtigkeit zugeordnet werden. So kann das Wohlergehen künftiger Generationen eine Begrenzung des Wachstums der heutigen Generationen erfordern, was sich jedoch ohne staatliche Begleitmaßnahmen besonders für die arme Bevölkerung negativ auswirken würde.

Aber auch Wachstum und Inklusivität passen nicht unbedingt zusammen, da Verteilungsgerechtigkeit und effiziente Ressourcennutzung in Konflikt stehen können. Daher sind staatliche Maßnahmen notwendig, um Konflikte zwischen *green growth* und *inclusiveness* abzufedern bzw. zu vermeiden. (Bouma/Berkhout 2015: 11) Betrachtet man die weltweite Entwicklung, so gilt bei der Konzipierung einer *Inclusive Green Growth Strategy* zu berücksichtigen, dass bei der Zusammenführung eines *inclusive growth* und eines *green growth* eine konträre Zielrichtung festzustellen ist. Einkommensdisparitäten und Umweltbelastungen lassen sich zumindest global nicht gleichzeitig verringern: Die Verringerung der Einkommensdisparitäten führt dazu, dass die Armuts-

bevölkerung mehr Kaufkraft hat. Ein steigendes Einkommen der Armutsbevölkerung wird ganz wesentlich für mehr Konsum genutzt, wodurch die Umweltbelastung steigt. Das gilt zumindest unter der Prämisse, dass die reichere Bevölkerung ihr Konsumverhalten bzw. ihr Konsumniveau nicht ändert und die angebotenen Produkte nicht deutlich umweltfreundlicher werden.

Der Auftrag der Agenda 2030

Vom 25. bis 27. April 2015 fand in New York der UN-Sondergipfel unter dem Titel *Transforming our World: the 2030 Agenda for Sustainable Development* statt. Auf diesem Gipfel wurde die Agenda 2030 mit den 17 *Sustainable Development Goals* (SDGs) von der Völkergemeinschaft verabschiedet. Auf der Grundlage der Agenda 2030 und den SDGs haben sich alle Länder verpflichtet, eine nationale Nachhaltigkeitsstrategie zu entwickeln. Die folgenden Ausführungen konzentrieren sich primär auf das SDG 8, da es unter anderem auf Wirtschaftswachstum ausgerichtet ist. Es wird gefordert: „Dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern“ (Bundesregierung 2016).

Widersprüchlich ist, dass dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum mit dem Indikator Bruttoinlandsprodukt (BIP) je Einwohner gemessen wird. Bei dem BIP geht es grundsätzlich nur um die Messung des materiellen Wohlstandes. Alle anderen Anforderungen an einen Nachhaltigkeitsindikator wie die Lebensqualität, die Umweltbelastungen und die Verteilung von Einkommen bleiben unberücksichtigt. So besteht auch in der Literatur ein breiter Konsens, dass das BIP als Nachhaltigkeitsindikator

ungeeignet ist. Aus diesem Grund wurde vielfach gefordert, das BIP durch einen Nachhaltigkeitsindikator zu ersetzen oder zumindest zu ergänzen. Das wurde in Deutschland bisher unter anderem von Wirtschaftsverbänden abgelehnt. Daher ist die Formulierung „inklusive und nachhaltiges Wirtschaftswachstum“, wie es in der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie gefordert wird, nicht nur widersprüchlich, sondern auch irreführend bzw. interessengeleitet. Es geht gezielt darum, Umweltschäden und die Verteilung der Einkommen durch den Indikator BIP auszuschließen. In der Nachhaltigkeitsstrategie von 2016 wird auf diese Unzulänglichkeit hingewiesen, wobei bewusst offengelassen wird, ob und wann ein Nachhaltigkeitsindikator wie etwa der Nationale Wohlstandsindikator (NWI) zu dem BIP hinzugefügt wird (Held/Rodenhäuser/Diefenbacher 2020). Bei den Bemühungen, den NWI miteinzufügen, wurde dies durch Widerstände verhindert. Sehr vage bzw. unbefriedigend ist auch die Zielformulierung, indem nur ein stetiges und angemessenes Wirtschaftswachstum gefordert wird.

Exkurs: Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021

Es besteht die Gefahr – oder besser: Es zeichnet sich ab –, dass einige Zielvorgaben der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie nicht erreicht werden. Hinzu kommt, dass einige Zielvorgaben hinsichtlich der Dringlichkeit nicht in ausreichendem Maße ambitioniert sind, um die großen Herausforderungen zu lösen (v. Hauff 2021: 226). Das betrifft besonders den Klimawandel, den Verlust an Biodiversität, die nicht ausreichende Verfügbarkeit von Wasser in allen Regionen, aber auch stagnierende oder wachsende Einkommensdisparitäten. Daher stellte die ehemalige Bundeskanzlerin Angela Merkel im Vorwort der Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021 fest: „Um die Ziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie und der Agenda 2030 zu erreichen,

müssen wir den Weg einer wirklich anspruchsvollen Transformation gehen, der wichtige Bereiche wie Energie, Kreislaufwirtschaft, Wohnen, Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft umfasst. In Deutschland wollen wir mit der Weiterentwicklung unserer Nachhaltigkeitsstrategie und insbesondere mit Bildung, Forschung und Innovationen den Transformationsprozess voranbringen“ (Bundesregierung 2021: 1).

Daraus ergibt sich für die Bundesregierung die Schlussfolgerung: „Das bisherige Handeln reicht bei weitem nicht aus, um einen nachhaltigen Entwicklungspfad einzuschlagen.“ Wichtig hierbei ist, einzelne Ziele wie beispielsweise wirtschaftliches Wachstum nicht mehr getrennt von anderen Zielen zu betrachten und anzustreben, sondern – wie in der Weiterentwicklung angeregt wird – Transformationsbereiche mit mehreren Zielen anzustreben, bei denen die Wechselwirkungen deutlich werden. Exemplarisch lässt sich das aufzeigen, indem eine Entkopplung des Ressourcenverbrauchs vom Wirtschaftswachstum, aber auch die Entkopplung des Abfalls vom Wirtschaftswachstum angestrebt wird. Es ist aber festzustellen, dass sich auch in der Weiterentwicklung 2021 der Wachstumsindikator nicht geändert hat und die vage Formulierung „stetiges und angemessenes Wachstum“ erhalten blieb.

Resümee

In diesem Beitrag wurde der Weg zu einem nachhaltigen Wachstum aufgezeigt. Dabei lassen sich verschiedene Etappen unterscheiden. Die Diskussion begann im Prinzip mit der Unverträglichkeit von Wachstum und Natur durch die Umweltbelastungen. Ein weiterer Konflikt wurde besonders von Meadows et al. auf der Grundlage der Endlichkeit eines exponentiellen Wachstums, bedingt durch die begrenzten nichtregenerativen Ressourcen, aufgezeigt. Daraus begründete sich schon relativ früh die Forderung eines Null-



In einer *Circular Economy* wird darauf geachtet, Produkte, Materialien und Ressourcen – wie beispielsweise altes, aber noch verwendbares Baumaterial – am Ende ihrer Nutzung wieder zurück in den Produktionskreislauf zu überführen, um sowohl Produktions- als auch Abfallkosten zu sparen.

© picture alliance / Zoonar | Hilda Weges

Wachstums, ohne dass hier immer die Folgen wissenschaftlich analysiert wurden.

So ergab sich schließlich die Forderung eines nachhaltigen Wachstums, die besonders durch den Brundtland-Bericht ausgelöst wurde. Die Diskussion um ein nachhaltiges Wachstum konzentrierte sich zunächst auf ein grünes Wachstum, das heißt auf ein umweltverträgliches Wachstum, bei dem sowohl die Produzenten als auch die Konsumenten ihren Beitrag leisten sollten. Die Forderung nach einem grünen Wachstum wurde dann im Kontext eines *inclusive green growth* zu einem nachhaltigen Wachstum, bei dem alle drei Dimensionen eingehen, erweitert. Bei der Umsetzung sind jedoch viele interessengeleitete Hemmnisse zu erwarten. Es wurde aber auch deutlich, dass es bei der Zusammenführung eines *inclusive growth* und eines *green growth* in der Regel zu Konflikten kommen kann. Diese müssen durch Maßnahmen des Staates im Rahmen von Kompromissen verringert werden.

Nachhaltiges Wirtschaftswachstum hat in Deutschland noch viele bisher nicht genutzte Potenziale (acatech 2021:

33 ff.). So bietet beispielsweise die *Circular Economy*, die auf EU-Ebene und in Deutschland an Bedeutung gewinnt und als einer der wichtigsten Bereiche für die Umsetzung nachhaltiger Entwicklung gilt, noch große Chancen.¹ Neben einer Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und der Förderung neuer Arbeitsplätze ist ein hoher Zuwachs nachhaltigen Wachstums möglich. Kreislaufwirtschaftliche Aktivitäten können bis 2030 zu einer Reduktion von 23 Milliarden Tonnen CO₂-Emissionen und 3,75 Trillionen Euro zusätzlichen Wachstums führen (Rheinbay et al. 2021: 8). Dies könnte maßgeblich zur Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und menschlichem Wohlbefinden vom Ressourcenverbrauch als einem der wesentlichen Ziele nachhaltiger Entwicklung beitragen.

Abschließend kann festgestellt werden: Es können in Deutschland eine Reihe positiver Effekte bzw. Entwicklungen wie die Verringerung des Verbrauchs an Ressourcen z. B. durch höhere Recyclingquoten und die Verringerung von Emissionen aufgezeigt werden. Es mangelt jedoch auf politischer Ebene noch an einer konsistenten Konzeption bzw. Strategie, die zu einem nachhaltigen Wachstum führen.

Prof. Dr. Michael von Hauff

KURZVITA

war bis 2020 Hochschullehrer an der Universität Kaiserslautern. 1995 war er Gastprofessor an der University of Delhi. In den folgenden Jahren hielt er Gastvorlesungen an der Nanyang Technological University Singapur, an der Jawaharlal Nehru University Delhi und dem Institute of Economics/ Yangon Myanmar. Seine wichtigsten Forschungsgebiete sind die Nachhaltigkeitsökonomie und Entwicklungsländer wie Indien und Vietnam.

Anmerkungen

- 1 Die EU hat die *Circular Economy* als eine Wirtschaft definiert, die darauf abzielt, den Wert von Produkten, Materialien und Ressourcen so lange wie möglich zu erhalten, indem sie am Ende ihrer Nutzung in den Produktkreislauf zurückgeführt werden, während gleichzeitig die Entstehung von Abfällen minimiert wird.

LITERATUR

- acatech – Deutsche Akademie für Technikwissenschaften (2021): *Circular Economy Roadmap für Deutschland*. München.
- Binswanger, Hans Christoph (1978): *Der NAWU-Report: Wege aus der Wohlstandsfalle. Strategien gegen Arbeitslosigkeit und Umweltkrise*. Frankfurt am Main.
- Bouma, Jetske/Berkhout, Ezra (2015): *Inclusive Green Growth. A Reflection on the Meaning and Implications for the Policy Agenda of the Dutch Directorate-General of Foreign Trade and Development Cooperation*. Netherlands Environmental Assessment Academy, 13.5.2015. URL: https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2015-inclusive-green-growth_1708.pdf [04.10.2022].
- Bundesregierung (2016): *Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Neuauflage 2016*. Berlin. URL: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975292/730844/3d30c6c2875a9a-08d364620ab7916af6/deutsche-nachhaltigkeitsstrategie-neuauflage-2016-download-bpa-data.pdf> [04.10.2022].
- Bundesregierung (2021): *Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021*. Berlin. URL: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/998194/1875176/3d3b15cd92d0261e7a0bc8f43b7839/deutsche-nachhaltigkeitsstrategie-2021-langfassung-download-bpa-data.pdf> [04.10.2022].
- Daly, Herman E. (1977): *The Steady-State Economics*. San Francisco.
- Dröge, Susanne/Simon, Nils (2012): *Green Economy: Ein Wirtschaftskonzept für alle?* In: Beisheim, Marianne/Dröge, Susanne (Hrsg.): *UNCSD Rio 2012. Zwanzig Jahre Nachhaltigkeitspolitik – und jetzt ran an die Umsetzung*, SWP Studie. Berlin, S. 18–32.
- Forster, Bruce A. (1973): *Optimal Capital Accumulation in a Polluted Environment*. In: *Southern Economic Journal* 39, S. 544–547.
- De Graaf, John/Wann, David/ Naylor, Thomas H. (2002): *Affluenza. Zeitkrankheit Konsum*. München.
- Gupta, Joyeeta/Vegelin, Courtney (2016): *Sustainable Development Goals and Inclusive Development*. In: *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics* 16, Heft 3/2016, S. 433–448. URL: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/s10784-016-9323-z.pdf> [04.10.2022].
- Hauff, Michael von/Jörg, Andrea (2017): *Nachhaltiges Wirtschaftswachstum*. 2. Aufl. München.
- Hauff, Michael von (2021): *Nachhaltige Entwicklung – Grundlagen und Umsetzung*, 3. Aufl. München.
- Held, Benjamin/Rodenhäuser, Dorothee/Diefenbacher, Hans (2020): *NWI 2020 – Auswirkungen der Pandemie auf die Wohlfahrt*. IMK Policy Brief 96. August 2020. URL:

https://www.imk-boeckler.de/fpdf/HBS-007828/p_imk_pb_96_2020.pdf [04.10.2022].

- Jackson, Tim/Victor, Peter A. (2016): Does Slow Growth Lead to a Rising Inequality? Some Theoretical Reflections and Numerical Simulations. In: *Ecological Economics* 121, January 2016, S. 206–219.
- Latouche, Serge (1984): *Le procès de la science sociale. Introduction à une théorie critique de la connaissance*. Paris.
- Meadows, Donella/Meadows, Dennis/Randers, Jørgen/Behrens III, William W. (1972): *Die Grenzen des Wachstums – Der Bericht des Club of Rome zur Lage der Menschheit*. Stuttgart.
- Nordhaus, William D./Tobin, James (1973): Is Growth Obsolete? In: Moss, Milton (Hrsg.): *The Measurement of Economic and Social Performance*. New York, S. 509–532.
- Rheinbay, Laura et al. (2021): *Germany's Transition to a Circular Economy. How to Unlock the Potential of Cross-Industry Collaboration*, Berlin. URL: https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7785/file/7785_Circular_Economy.pdf [04.10.2022].
- Smulders, Sjak/Toman, Michael/Withagen. Cees (2014): *Growth Theory and "Green Growth"*. Oxford Centre for the Analysis of Resource Rich Economies, OxCarre Research Paper 135. Oxford.
- Stiglitz, Joseph (2012): *Der Preis für Ungleichheit*. München.
- Veblen, Thorstein (2009) [1899]: *The Theory of the Leisure Class*. Oxford.
- Victor, Peter (2008): *Managing without Growth: Slower by Design not Disaster*. Cheltenham.
- World Commission on Environment and Development (WECD) (1987): *Our Common Future*. New York. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/5987our-common-future.pdf> [04.10.2022].



PLANSPIELE

Ein Angebot der Landeszentrale für politische Bildung

Die Planspielhefte der LpB werden zu verschiedenen politischen Themenfeldern erstellt und

- vermitteln, wie Politik funktioniert,
- zielen auf die Aktivierung der Teilnehmer/-innen ab,
- ermöglichen offene Lernprozesse,
- haben einen hohen Alltagsbezug,
- verschaffen ein nachhaltiges Verständnis von Demokratie,
- sind in den Schulunterricht integrierbar,
- modellieren einen Ausschnitt aus einer komplexen Realität
- und simulieren kompetenzorientiert politische Prozesse.

2,- Euro (zzgl. Versand) oder als PDF-Download bei vergriffenen Heften.
Bestellung ausschließlich im Webshop der Landeszentrale für politische Bildung:
www.lpb-bw.de/planspiele-lpb

lpb
BW

Der lange Weg zu nachhaltiger Mobilität

Herausforderungen einer ökologisch tragfähigen Verkehrspolitik

Lisa Ruhrort

Der Verkehr gilt als das Sorgenkind in Bezug auf Klima- und Ressourcenschutz. Seit Jahrzehnten legen wir Jahr für Jahr mehr Kilometer zurück. Die Zahl der Autos wächst beständig. Zugleich erleben wir angesichts der Klimakrise eine intensiviertere gesellschaftliche Debatte über die Rolle von Mobilität und Autoverkehr und über mögliche alternative Mobilitätsoptionen. Es stellt sich die Frage, unter welchen Bedingungen eine Transformation in Richtung einer ökologisch und sozial tragfähigen Mobilität gesellschaftlich möglich werden kann. Um diese Frage zu beantworten, gibt der Beitrag von Lisa Ruhrort zunächst einen Überblick über wichtige Trends der Verkehrsentwicklung und zeigt die Veränderungen auf, die für eine ökologisch und sozial nachhaltige Mobilität nötig wären. Anschließend diskutiert der Beitrag, welche Hürden auf wirtschaftlicher, kultureller und räumlicher Ebene einer solchen Transformation entgegenstehen. Im Anschluss daran wird angesichts dieser hohen Hürden diskutiert, welche Handlungsspielräume Verkehrspolitik auf verschiedenen föderalen Ebenen dennoch hat, um einen solchen Wandel erfolgreich zu gestalten.

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil unserer Alltagserfahrung. Fast alle Menschen in unserer Gesellschaft sind täglich mobil. Verschiedene Verkehrsmittel prägen unsere individuelle Biografie und bilden manchmal sogar wichtige Bestandteile unserer Identität. Auch unsere Wirtschaftsweise ist kaum denkbar ohne die tägliche Mobilität von Millionen Tonnen unterschiedlichster Waren und Rohstoffe im globalen Maßstab. Zugleich lassen sich anhand unserer Mobilität die grundlegenden ökologischen und sozialen Probleme unserer Gegenwart aufzeigen. Der Verkehrssektor ist in Deutschland seit Jahren das Sorgenkind der Umwelt- und Klimapolitik. Die Form von Mobilität, an die wir uns gewöhnt haben, basiert auf einem hohen Ressourcenverbrauch und geht mit einem hohen CO₂-Ausstoß einher: So entfallen etwa 20 Prozent des CO₂-Ausstoßes in Deutschland auf den Verkehrssektor, ohne dass die Emissionen seit 1990 substantiell gesenkt werden konnten.¹ Zugleich ist gerade Deutschland wirtschaftlich stark abhängig von einer Industrie, deren Geschäftsmodell auf dem Verkauf immer größerer, schwererer und leistungsfähigerer Autos basiert. Die Ressourcen für deren Herstellung, seien es elektrisch betriebene Fahrzeuge oder solche mit Verbrennungsmotor, werden zu großen Teilen aus weit entfernten Ländern des Globalen Südens importiert. Zuletzt hat uns der Krieg in der Ukraine unsere Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen vor Augen geführt, die auch durch den hohen Energiebedarf unseres Verkehrssystems inklusive des Flugverkehrs bedingt ist.

Unser Verkehrssystem steht damit prototypisch für die auf fossile Energieverbrauch basierenden technischen Infrastrukturen unserer Gesellschaft, die weitgehend im vergangenen Jahrhundert entstanden und die die Basis für unseren gewohnten Lebensstil bilden – ohne die ökologischen Folgeschäden zu berücksichtigen. Angesichts der zunehmenden Krisenerscheinungen in Bezug auf den Klimawandel und die weltweite Ressourcenverfügbarkeit stellt sich immer dringender die Frage, wie wir diese Systeme so umbauen können, dass sie ökologisch nachhaltig sind. Um diese Frage zu beantworten, wird im Folgenden zunächst betrachtet, wie sich unsere Mobilität in den vergangenen 20 Jahren entwickelt hat. Der Fokus liegt dabei auf der Per-

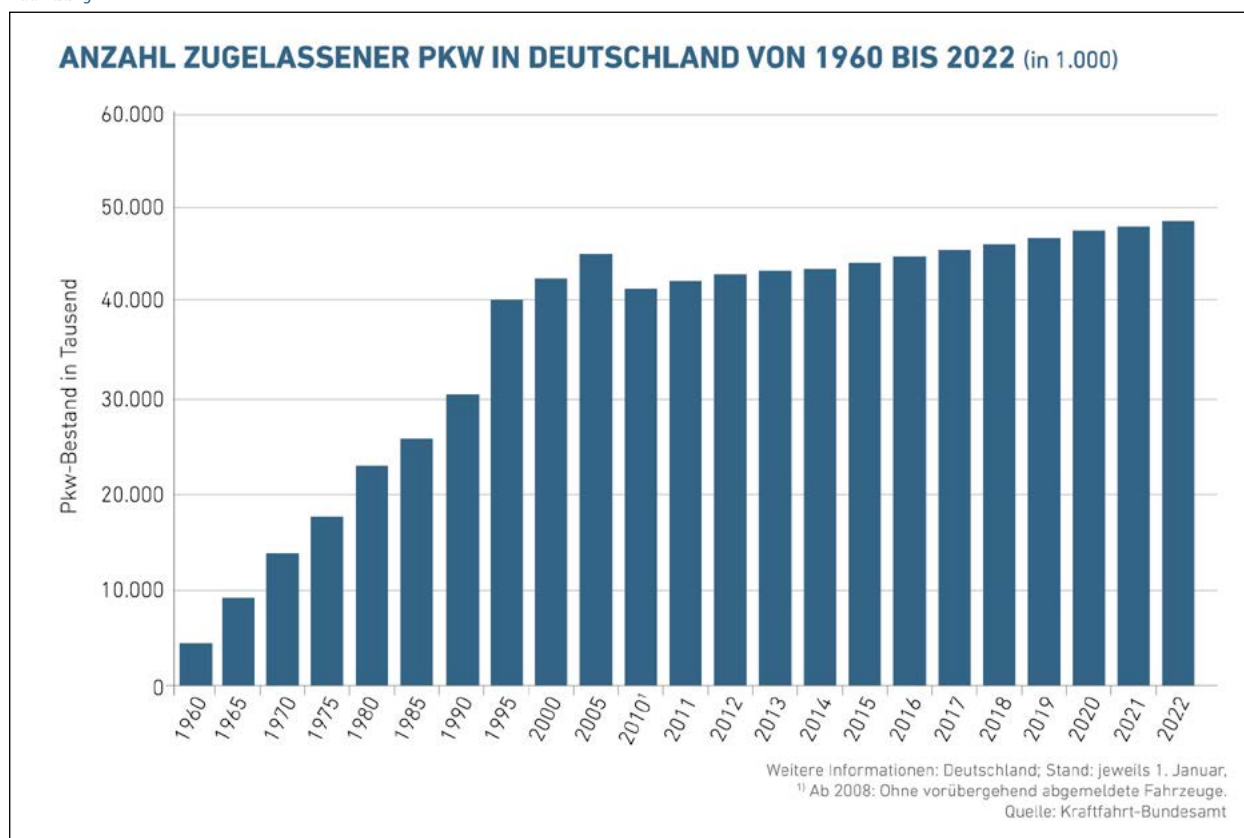
sonenmobilität, wobei viele der grundlegenden Trends auch für den Güterverkehr gelten. Im nächsten Schritt wird auf Grundlage einschlägiger Szenarien und Handlungsempfehlungen analysiert, wie sich unsere Mobilität verändern müsste, um eine Transformation zu einem ökologisch und sozial nachhaltigen Mobilitätssystem zu erreichen und natürliche Ressourcen global zu schonen. Anschließend wird diskutiert, warum ein solcher Umbau eine immense Herausforderung darstellt – sowohl auf individueller als auch auf politischer Ebene. Angesichts dieser hohen Hürden wird im letzten Teil beleuchtet, welche Handlungsspielräume Verkehrspolitik auf verschiedenen föderalen Ebenen dennoch hat, um einen solchen Wandel zu gestalten.

Wie sind wir unterwegs? Aktuelle Entwicklungen und Trends der Mobilität

Zwar wird das Thema Mobilität in jüngster Zeit gesellschaftlich intensiv diskutiert. Wesentliche Trends der Verkehrsentwicklung sind jedoch in den vergangenen fünfzehn bis zwanzig Jahren weitgehend konstant geblieben. Mit Ausnahme der Zäsur der Corona-Pandemie war unsere Mobilität durch ein beständiges Wachstum der zurückgelegten Entfernungen und der Motorisierung gekennzeichnet. Die Zahl der Autos in Deutschland steigt jedes Jahr um rund eine halbe Million Fahrzeuge an, sodass diese nun bei über 48,5 Millionen liegt (s. Abb. 1).

Ökologische Verbesserungen an Antrieben und im Fahrzeugdesign wurden bisher beständig durch das zunehmende Gewicht der Autos und deren wachsende Zahl kompensiert, was erklärt, warum sich der CO₂-Ausstoß der Gesamtflotte trotz technischer Verbesserungen seit 1990 kaum verändert hat (Umweltbundesamt 2022b). Dabei blieb der Anteil des Autoverkehrs an den Wegen von 2002 bis 2017 weitgehend stabil, es gab aber ein absolutes Wachstum der mit dem Auto, und auch mit dem öffentlichen Verkehr, zurückgelegten Kilometer (Nobis et al. 2019). Dies zeugt von unserem immer entfernungsintensiveren Lebensstil. Ein differenzierterer Blick auf die Entwicklung zeigt allerdings, dass insbesondere in vielen Städten das Verhältnis der

Abbildung 1



Verkehrsmittel untereinander durchaus Veränderungen unterworfen ist. So konnte vielerorts der jahrzehntelange Niedergang des ÖPNV aufgehalten und dessen Anteil am Verkehrsaufkommen stabilisiert werden, während der Fahrradverkehr in vielen Städten ein bemerkenswertes Wachstum erzielen konnte (Gerike et al. 2020). Zugleich wuchs jedoch der Flugverkehr als der mit Abstand umwelt- und klimaschädlichste Verkehrsträger in dieser Zeit massiv an.

In jüngster Zeit war die Entwicklung der Verkehrsnachfrage stark von der Zäsur der Corona-Pandemie geprägt. Die Gesamtverkehrsleistung sank während der Lockdowns zeitweise um bis zu 50 Prozent (Karlsruher Institut für Technologie 2022). Nach starken Einbrüchen durch wiederholte Lockdowns nähert sich jedoch im Jahr 2022 die Verkehrsnachfrage insbesondere im Straßenverkehr wieder dem Vor-Corona-Niveau an (Zehl et al. 2021). Aus Sicht einer ökologisch nachhaltigen Mobilitätsentwicklung war die Pandemie mit ambivalenten Effekten verbunden. Auf der einen Seite gab es starke Emissionseinsparungen, weil insgesamt weniger und weniger weit gefahren wurde. Homeoffice und Telemetings konnten sich erstmals als massentaugliche Alternativen zu Pendelwegen und Dienstreisen bewähren. Durch die stärkere Orientierung vieler Menschen auf ihr näheres Wohnumfeld wurde der schon zuvor bestehende Trend zum Fahrradfahren während der Pandemie deutlich verstärkt, und auch der Fußverkehr erwies sich als Gewinner (ebd.). Zugleich stieg allerdings der Anteil des Autoverkehrs zeitweise stark an, insbesondere auf Kosten des ÖPNV, welcher von vielen Kundinnen und Kunden aus hygienischen Gründen gemieden wurde. Die längerfristigen Auswirkungen dieser Entwicklung sind schwer abzuschätzen. Zwischenzeitlich konnte die Nachfrage im Bereich des ÖPNV durch die Einführung eines deutschlandweit gültigen 9-Euro-Tickets wieder in die Nähe des Vor-Corona-Niveaus

gehoben werden (Nobis et al. 2022). Hinweise auf eine Trendwende in Richtung weniger Autoverkehr gibt es bisher jedoch nicht.

Wie könnte ein nachhaltiges Mobilitätssystem aussehen?

Eine der größten ökologischen Herausforderungen für den Verkehr ist zweifellos der Klimaschutz. Im Kontext des im Jahr 2021 novellierten Klimaschutzgesetzes hat sich die Bundesregierung durchaus ehrgeizige Ziele gesetzt. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs soll demnach bis 2030 um fast 50 Prozent gesenkt werden (Umweltbundesamt 2022a). Bisher ist allerdings nicht klar, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Die meisten Szenarien gehen davon aus, dass dies nur mit einer starken Veränderung unseres gesamten Mobilitätssystems möglich sein wird. Ein zentraler politischer Streitpunkt liegt jedoch darin, inwieweit sich Verkehrspolitik auf eine Veränderung des Fahrzeugantriebs fokussieren sollte, oder aber grundlegendere Veränderungen unseres Mobilitätsverhaltens nötig sind.

In Hinblick auf den ersten Punkt wurde in den vergangenen Jahren bereits in Ansätzen eine Transformation des Automobilsystems in Gang gesetzt: der Umbau vom Verbrennungsmotor zu (lokal) emissionsfreien elektrischen Antrieben. Dabei spielten Regulierungen auf EU-Ebene eine entscheidende Rolle: Strengere Flottengrenzwerte für Neuwagen, also die Festlegung eines Grenzwertes für den durchschnittlichen Verbrauch aller in einem Jahr neu zugelassenen Fahrzeuge, erzeugten Druck auf Fahrzeughersteller auch in Deutschland, Nullemissionsfahrzeuge zunächst zur Marktreife zu bringen und schließlich auch offensiv zu vermarkten. Zentral in dieser Entwicklung waren

zudem schärfere Regulierungen insbesondere in dem für die deutschen Hersteller zentralen Markt China sowie die Konkurrenz durch neue Anbieter wie Tesla, die als erste erfolgreich einen Markt für batterieelektrische PKW im großen Maßstab adressierten. Die sogenannte „Antriebswende“, also die Umstellung auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge, hat in den vergangenen Jahren durchaus Fortschritte gemacht. Zwischen 2019 und 2021 stieg der Anteil von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Hybrid-Antrieb an den Neuzulassungen von 3 Prozent auf 26 Prozent.

Aus ökologischer Sicht wird dieser Ansatz aber als unzureichend kritisiert (Manderscheid 2020). Zum einen erscheint fraglich, ob eine Umstellung der gesamten PKW-Flotte auf elektrische Antriebe schnell genug gelingen kann, um die in den Klimaschutzziele vorgegebenen Reduktionspfade einzuhalten (Meyer 2022). Zum anderen ist unklar, wie eine Vollversorgung mit Erneuerbaren Energien schnell genug erreicht werden soll, wenn eine Gesamtflotte von heute schon über 48 Millionen Fahrzeugen als zusätzliche Verbraucher das Stromnetz beanspruchen. Hinzu kommt, dass bei einer reinen Antriebswende die anderen ökologischen und sozialen Probleme des Verkehrssystems nicht gelöst würden. Vor allem würde damit ein System perpetuiert, das mit natürlichen Ressourcen extrem verschwenderisch umgeht.

Vor diesem Hintergrund fordern viele Akteure eine deutlich weitreichendere „Mobilitätswende“ (vgl. z. B. Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2021). In einem solchen Szenario, wie es vor Kurzem beispielsweise für Baden-Württemberg entwickelt wurde, gibt es eine deutliche Veränderung unserer Alltagsmobilität (2017). Der Autoverkehr geht stark zurück und verliert seine heutige Dominanz – sowohl relativ als auch absolut. Der öffentliche Verkehr erlebt eine Renaissance und wird zugleich zu einem vielfältigen Mobilitätsangebot weiterentwickelt: ergänzt durch eine Vielzahl

von zusätzlichen Optionen wie Bike- und Carsharing sowie flexible Mitnahmedienste. Daneben wird das Fahrrad, auch in elektrisch unterstützter Form, in solchen Szenarien wieder zu einem genuinen Massenverkehrsmittel vor allem in den Städten. Vorbilder hierfür sind Städte in den Niederlanden oder Dänemark. In Kopenhagen etwa werden fast 40 Prozent der Arbeits- und Ausbildungswege, die in der Stadt beginnen oder enden, mit dem Fahrrad gemacht (Henderson/Gulsrud 2019). Erreicht wird dies durch einen konsequenten Aufbau einer flächendeckenden Fahrradinfrastruktur, die das Fahrrad zum schnellsten, bequemsten und auch sicheren Verkehrsmittel für den Alltag macht. Auch der Fußverkehr wird deutlich gestärkt, vor allem, indem alltägliche Ziele wieder näher zusammenrücken und unwirtschaftliche autozentrierte Räume aufgewertet werden. Insgesamt geht der motorisierte Verkehrsaufwand in diesen Szenarien teils deutlich zurück. Eine wichtige Rolle spielt dabei, dass weite Strecken, wie insbesondere Pendelwege und Dienstreisen zunehmend durch Homeoffice und Telemeetings ersetzt werden. Die Corona-Pandemie hat verdeutlicht, dass hier große Potentiale bestehen und diese auch realistisch gehoben werden könnten. Auch weite Urlaubsreisen und insbesondere Fernreisen mit dem Flugzeug würden im Zuge einer solchen „Mobilitätswende“ deutlich zurückgehen und durch näherliegende Ziele ersetzt.

Wo liegen die Hürden auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität?

Eine „Mobilitätswende“ in diesem Sinne geht also weit darüber hinaus, die Antriebsform des privaten Autos zu ersetzen. Doch wie realistisch ist es, dass ein solches Szenario innerhalb der kommenden zehn bis zwanzig Jahre realisiert oder zumindest auf den Weg gebracht werden kann? Technisch und organisatorisch erscheinen die beschriebenen Lösungen durchaus bereits jetzt umsetzbar. Umso mehr wird



Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 2014 wurde dieser Lastkraftwagen vom Hersteller als Nullemissionsfahrzeug beworben. Auch bedingt durch neue Regulierungen und Marktkonkurrenz hat die sogenannte „Antriebswende“, also die Umstellung auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge, in den vergangenen Jahren Fortschritte gemacht.

© picture alliance / dpa | Julian Stratenschulte

deutlich, dass es hier vor allem um eine gesellschaftliche Herausforderung geht. Hürden auf dem Weg liegen vor allem in drei Problemfeldern: zum Ersten in wirtschaftlichen Strukturen, die mit dem bisher dominanten Verkehrssystem verbunden sind; zum Zweiten in der kulturellen Bedeutung, die Mobilitätspraktiken in unserem gewohnten Lebensstil und unseren Wertvorstellungen zukommen; und zum dritten in den raum-zeitlichen Strukturen, die unseren Alltag prägen und die sich im Kontext der Verbreitung bestimmter Mobilitätsformen entwickelt haben.

Wirtschaftsmotor Automobilproduktion

In Bezug auf das erste Problemfeld ist vor allem die überragende wirtschaftliche Bedeutung der Mobilitätswirtschaft und, bezogen auf Deutschland, insbesondere der Automobilwirtschaft zu nennen. Die deutschen Automobilhersteller gehören zu den bedeutendsten Unternehmen weltweit. Mit dem Bau und Verkauf von Autos werden Jahr für Jahr Milliardengewinne erwirtschaftet. Dieses Geschäftsmodell ist in seinem Kern auf ständiges Wachstum und sinkende Produktionskosten ausgelegt (Mattioli et al. 2020). Die Zahl der verkauften Autos muss steigen, damit der „Motor“ der deutschen Wirtschaft weiter zuverlässig läuft. Die ökologischen Kosten, etwa die oftmals zerstörerische Gewinnung wertvoller Rohstoffe, werden aus diesem Geschäftsmodell bisher weitgehend ausgeklammert, ebenso wie die Folgeschäden durch den Klimawandel, der durch die Nutzung der Fahrzeuge weiter angeheizt wird. Die Automobilproduktion steht prototypisch für einen globalisierten Wirtschaftssektor in einer durch starke ökonomische Ungleichheiten geprägten Welt (Brunnengräber/Haas 2020). Die vergleichsweise billige Ausbeutung von Rohstoffen, wie etwa Bauxit oder Kobalt, in Ländern des Globalen Südens ermöglichen eine profitable Automobilproduktion in Deutschland, in der hunderttausende Menschen vergleichsweise attraktive Beschäftigungsmöglichkeiten finden. Zugleich werden durch Automatisierung, innovative Produktionsverfahren und Effizienzsteigerungen in der auf globale Märkte skalierten Produktion Preise ermöglicht, die den Besitz eines Autos für breite Teile der Bevölkerung in Deutschland und vergleich-

baren Ländern ermöglichen. Die Politikwissenschaftler Ulrich Brand und Markus Wissen (2017) sprechen dabei von einer „imperialen Lebensweise“, die durch das Automobil verkörpert wird.

Die wirtschaftliche Bedeutung geht zugleich mit einem hohen Einfluss der Automobilindustrie auf die Politik in Deutschland einher. Mit Verweis auf die wichtigen Arbeitsplätze agierte etwa die Bundesregierung in den vergangenen Jahren immer wieder im Sinne eines „nationalen Wettbewerbsstaats“ (Hirsch 1998), der seine zentrale Aufgabe darin sieht, die Position der heimischen Industrie gegen Wettbewerber auf dem globalen Markt zu stärken. So zeigte sich Deutschland lange als Bremser bei der Durchsetzung schärferer CO₂-Standards für Neuwagen auf EU-Ebene, wodurch eine klare Rahmensetzung in Richtung Nullemissionsfahrzeuge verlangsamt wurde (Hass/Sander 2020). Auch jüngst blockierte die Bundesregierung, vor allem in der Person des FDP-Verkehrsministers Volker Wissing, einen umfassenden Neuzulassungsstopp für Verbrennerfahrzeuge ab 2035 und setzte stattdessen Ausnahmen durch. In den vergangenen Jahrzehnten war die Verkehrspolitik auf Bundesebene trotz der Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens insofern weit von einem klaren ökologischen Kurs entfernt. Vielmehr ist die Bundesverkehrspolitik traditionell von einer Strategie der „Doppelförderung“ (Haefeli 2008) geprägt, bei der sowohl der Autoverkehr als auch, in gewissem Umfang, die Alternativen dazu gefördert wurden.

Auch die Bahn und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) (sowie natürlich auch der Flugverkehr) sind wirtschaftlich bedeutsam. So sind etwa über 300.000 Menschen allein im Bereich des ÖPNV beschäftigt. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen und nicht zuletzt, um das Automobilsystem zu entlasten, gilt eine Steigerung der ÖPNV-Nachfrage seit Jahrzehnten als verkehrspolitisches Ziel – gerade auch bei der aktuellen Bundesregierung, die eine Verdopplung der Nachfrage im Schienenfernverkehr bis 2030 anstrebt. Entgegen dieser Ziele wurden jedoch letzt-



Automobilproduktion hat in Deutschland einen besonderen Stellenwert. Seine wirtschaftliche Bedeutung geht oftmals mit einem hohen Einfluss auf die Politik einher.

© picture alliance / Jochen Eckel

lich bisher kaum in großem Maßstab wirksame Maßnahmen beschlossen, um die Nutzung des privaten Autos weniger attraktiv zu machen. Im Gegenteil: Schon aus wirtschaftspolitischen Erwägungen war eine Reduktion der Zahl der Autos bisher kein ernsthaftes verkehrspolitisches Ziel. ÖPNV und Autoverkehr werden somit bisher parallel gefördert, was insgesamt dazu beiträgt, dass sich die Zahl der mit motorisierten Fahrzeugen zurückgelegten Kilometer und die Zahl der Autos Jahr für Jahr weiter erhöht.

Mobilität als Statussymbol

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung spielt Mobilität und insbesondere Automobilität eine zentrale Rolle in gesellschaftlich dominanten Vorstellungen eines „guten Lebens“. Seit der Nachkriegszeit galt das private Auto als wichtiges Symbol für den Aufstieg der Massen auf ein bisher nie da gewesenes Konsumniveau. Das Auto entwickelte sich vom Luxusgut zur neuen Normalität. Ab den 1970er Jahren besaß die Mehrheit der bundesdeutschen Haushalte ein Auto – heute liegt dieser Wert bei über 75 Prozent. Ermöglicht wurde diese rasante Verbreitung von einer Verkehrspolitik, die keinen Aufwand scheute, um der wachsenden Flut von Autos Raum zu verschaffen (Haefeli 2008).

Eine wichtige Rolle bei der Legitimation dieser Verkehrspolitik spielte dabei die symbolische Bedeutung des Autos als Ausdruck individueller Freiheit und Selbstbestimmung, die sich am Vorbild des amerikanischen Lebensstils anlehnte. Hohe Geschwindigkeit wurde als Ausdruck von Überlegenheit und Wohlstand interpretiert. In unzähligen Filmen und Serien finden wir diese kulturelle Überhöhung des Autos und des Autofahrens repräsentiert. Dabei wird oftmals übersehen, dass die scheinbare Überlegenheit des privaten Fahrzeugs erst durch kollektive Kraftanstrengungen ermöglicht wurde: Nur durch immense staatliche Aufwendungen für die Infrastrukturen und den Umbau ganzer Städte konnte das Auto in Deutschland (fast) flächendeckend zu einem so schnellen und bequemen Verkehrsmittel werden. Nur weil große Teile des öffentlichen Raums weitgehend kostenlos für das Abstellen der Fahrzeuge bereitgestellt werden, kann das Auto praktisch nutzbar und vergleichsweise günstig sein. Auch heute noch wird das Autofahren durch großzügige finanzielle Unterstützung etwa in Form der sogenannten Pendlerpauschale und der Steuervergünstigungen für privat genutzte Dienstwagen staatlich gefördert.

Indessen verändern sich gesellschaftliche Strukturen und Lebensformen, und es stellt sich die Frage, ob sich das private Auto auch in Zukunft noch als dominantes Vehikel für gesellschaftliche Teilhabe erweist. Das fordistische Wohlstandsmodell, in dem über Jahrzehnte eine wachsende industrielle Produktion und ein für breite Schichten ständig steigendes Konsumniveau für sozialen Ausgleich sorgten, zeigt spätestens seit den 1970er Jahren Auflösungs- und Transformationstendenzen. In den vergangenen Jahrzehnten mehrten sich Hinweise auf eine gesellschaftliche Polarisierung der Wohlstandsentwicklung (Nachtwey 2018). Die oberen Mittelschichten und die Reichen konnten ihren Wohlstand mehrten, während Teile der Mitte und der unteren Schichten sich mit Abstiegsängsten konfrontiert sehen. Der Soziologe Andreas Reckwitz (2020) konstatiert parallel dazu eine verstärkte Polarisierung auf einer kulturellen Ebene. Ein tiefgreifender Wertewandel hat seit den 1970er Jahren für eine Pluralisierung von Lebensformen und sozialen Milieus geführt. Mit der Transformation hin zu einer globalisierten Wissens- und Dienstleistungswirtschaft hat laut Reckwitz der Bildungsgrad eine zunehmende Bedeutung für den sozialen Status erlangt. Gesellschaftlich dominant sei heute eine „neue“ Mittelklasse der formal höher

Gebildeten, die urbane Lebensstile präferiert und die sich durch eine Kultur des „Singulären“ und Besonderen von anderen sozialen Schichten zu distinguieren versucht.

Es stellt sich die Frage, wie sich diese gesellschaftlichen Wandlungsprozesse auf unsere Mobilität auswirken, und was sie für Konsequenzen für die Umsetzung einer ökologisch ausgerichteten Verkehrspolitik haben könnten. Ähnlich wie mit anderen Konsumpraktiken können wir mit unserer Mobilität ausdrücken, wer wir sind, sein wollen und zu welcher sozialen Gruppe wir uns zugehörig fühlen. Besonders deutlich wird das traditionell beim Auto: Gerade die Premiummarken der deutschen Hersteller, aber auch relativ neue Marken wie beispielsweise Tesla sind mit einem bestimmten Image verbunden und sollen etwas über den sozialen Status der Besitzer:innen aussagen. Um diesen symbolischen Vorsprung auch in einer zunehmend pluralen, vielfältigen Gesellschaft zu bewahren, wird von den Herstellern das Markenimage ihrer Fahrzeuge mithilfe von millionenschweren Werbekampagnen global gepflegt.

Der symbolische Wert von Mobilität ist jedoch heute weniger als zuvor auf das Auto beschränkt. Auch als Vielfahrer in der Bahn kann man mit der BahnCard 100 sozialen Status signalisieren. Und noch mehr gehört man als Vielflieger zur sogenannten „kinetischen Elite“ (Sheller/Urry 2006), die ihre Arbeits- und Lebensweise global ausrichtet. Noch immer gilt: Angehörige höherer sozialer Schichten fahren mehr und weiter als andere. Das Reisen wurde zwar seit der Nachkriegszeit zunehmend demokratisiert, dennoch leisten sich Wohlhabendere noch immer deutlich mehr Autos, Kurztrips und Urlaubsreisen in weit entfernte Länder. Aufgrund ihrer oftmals höheren Qualifikation suchen sie sich zudem oft weiter entfernte Jobs, die zu ihrem speziellen Profil passen. Der Zugang zu Mobilität ist also weiterhin sozial ungleich verteilt – und somit eigenen sich bestimmte Mobilitätspraktiken auch weiterhin dazu, einen bestimmten sozialen Status nach außen hin zu signalisieren.

Allerdings sind die kulturellen Muster und Zuschreibungen, die mit Verkehrsmitteln verbunden werden, in den vergangenen rund zwanzig Jahren vielfältiger geworden. Unter Rückgriff auf die von Reckwitz beschriebene Logik des Besonderen, Kreativen und Individuellen, die zu einem dominanten kulturellen Muster der Spätmoderne geworden ist, lässt sich unter anderem die bemerkenswerte Renaissance des Fahrrads kultursoziologisch einordnen. Im Zuge einer ausgeprägten Reurbanisierung und einer Aufwertung urbaner Lebensstile entwickelte sich das Fahrrad von einer günstigen Mobilitätsoption vor allem für Studierende und jüngere Menschen zu einem Trendobjekt der „neuen“, urban orientierten Mittelschicht. Studien zeigen, dass die Fahrradnutzung vor allem bei den höher gebildeten Menschen in den Städten zugenommen hat (Hudde 2022).

In jüngerer Zeit entfaltet dieser Trend auch Wirkungen auf die (urbane) Verkehrspolitik. So sammelte in Berlin im Jahr 2016 eine Fahrradinitiative erfolgreich über 100.000 Unterschriften, um eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur zu erwirken (Becker et al. 2020). Die Bewegung wurde seitdem zum Vorbild für viele andere Städte und markierte zugleich den Beginn einer insgesamt intensivierten gesellschaftlichen Debatte über verkehrspolitische Fragen. Im Jahr 2021 konstatierte der Deutsche Städtetag eine deutlich gestiegene gesellschaftliche Unterstützung für Maßnahmen, die öffentliche Räume in den Städten neu verteilen und vormals autozentrierte Räume zugunsten von Fahrrad- und Fußverkehr, aber auch zum Spielen und Verweilen, neugestalten (Deutscher Städtetag 2021). Das grundlegende Ziel



Gerade in den letzten Jahren, auch unter dem Eindruck veränderter Mobilitätsverhaltens während der Corona-Pandemie, sind immer mehr Städte dazu übergegangen, durch Maßnahmen wie z. B. Pop-up-Radwege städtische Bereiche für die Fahrradnutzung attraktiver zu gestalten. © picture alliance / Flashpic | Jens Krick

einer „Wende“ im Verkehr ist inzwischen im gesellschaftlichen Mainstream angekommen – nicht zuletzt, weil immer wieder Extremwetterereignisse wie Hitzewellen und Überschwemmungen in den vergangenen Jahren das gesellschaftliche Problembewusstsein in Bezug auf den Klimaschutz erhöht haben. Angelehnt an Vorbilder wie Barcelona oder Amsterdam sind inzwischen viele deutsche Städte wie beispielsweise Berlin, Hamburg oder Hannover mutiger geworden, auch Maßnahmen zulasten des Autoverkehrs umzusetzen – etwa Parkplätze zugunsten von Radschnellwegen abzubauen oder die Durchfahrt mit dem Auto in Wohnvierteln zu erschweren. Nicht mehr nur der Klimaschutz, sondern immer mehr auch die Klimaanpassung liefern hierfür wichtige Argumente.

Die beschriebene Renaissance des Fahrrads und die relativen Fortschritte im Bereich einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Verkehrspolitik liefern wichtige Hinweise auf die grundlegenden Chancen und Herausforderungen einer ökologischen Mobilitätswende: Zum einen verdeutlicht die Aufwertung des Fahrradfahrens, dass die kulturelle Bedeutung von Verkehrsmitteln prinzipiell veränderbar ist. In einer pluralisierten Gesellschaft können unterschiedliche Wertvorstellungen und Statussymbole nebeneinanderstehen und miteinander in Konkurrenz treten. Neue Bewertungsmuster und Mobilitätspraktiken können sich aus einer Nische heraus zu einem neuen dominanten Muster entwickeln. Dies verweist auf die Möglichkeit, dass perspektivisch eine ökologisch verträgliche Mobilität das bisher dominante Ideal des privaten Autos ablösen könnte.

Zum anderen zeigt das Beispiel des Fahrrads, wie unter diesen Bedingungen schlagkräftige politische Unterstützung für eine weniger autoorientierte Verkehrspolitik organisiert werden kann. Letztendlich kann eine umfassende Transformation des Mobilitätssystems nur mit entsprechend tiefgreifenden verkehrspolitischen Maßnahmen erreicht werden. Diese werden dann umsetzbar, wenn sich diejenigen zu Wort melden, die von weniger Autoverkehr profitieren: Seien es Fahrradfahrende, Fußgänger:innen oder Familien mit Kindern, die sich mehr Platz für sicheres Spielen wünschen.

Gerade dies verweist aber auch auf grundsätzliche Herausforderungen in dem anstehenden gesellschaftlichen Aus-

handlungsprozess einer Mobilitätswende. Aus soziologischer Perspektive erscheint problematisch, dass der Fahrradtrend bisher vor allem von höher Gebildeten getragen wird, die den ökologischen Vorteil im Alltag oftmals durch weite Urlaubs- und berufliche Reisen wieder kompensieren (Holz-Rau/Sicks 2013). Aus ökologischer Sicht wird zudem kritisiert, dass das Fahrrad zwar eine geeignete Alternative für relativ kurze Wege innerhalb der Städte bietet, es jedoch bisher kaum die ökologisch besonders problematischen langen Pendelwege ersetzen kann (Regling et al. 2020).

Mobilität zwischen Freiheit und Abhängigkeit

Dieser Einwand führt zu einem dritten Punkt, der einer ökologischen Wende im Verkehr bisher entgegensteht. Mit dem Durchbruch des privaten Autos wurden nicht nur mächtige wirtschaftliche Interessen aufgebaut und kulturelle Leitbilder eines auf Geschwindigkeit und Komfort ausgerichteten Lebensstils etabliert. Die Massenmotorisierung, und später auch die Verfügbarkeit kostengünstiger Flugreisen, hatten auch tiefgreifende Auswirkungen auf die räumlichen und zeitlichen Strukturen, in denen Gesellschaft sich abbildet. Die weitgehende Angleichung der Lebensverhältnisse zwischen städtischen und ländlichen Räumen wäre ohne das private Auto als Massenverkehrsmittel kaum denkbar gewesen (Canzler et al. 2018). Die umfassende Suburbanisierung und Zersiedelung, in der sich der kollektive Traum vom Leben im eigenen Häuschen mit Garten für Millionen Menschen realisierte, wurde erst durch das private Auto (und später den Zweit- und Drittwagen) ermöglicht (Manderscheid 2014). Umgekehrt profitierte die gesamtwirtschaftliche Entwicklung davon, dass die Beschäftigten insgesamt um ein Vielfaches mobiler wurden. Das private Auto ermöglichte es, immer komplexere Alltagsstrukturen über lange Distanzen zu organisieren. Dies nutzten nicht zuletzt die Frauen, die mithilfe des Autos Berufstätigkeit und familienbezogene Care-Arbeit leichter vereinbaren konnten.

Die Soziologin Katharina Manderscheid (2012) spricht dabei von einer Dialektik von Freiheit und Zwang, die mit der Motorisierung einherging: Mit der Normalisierung des Autos wurde auch die Erwartung institutionalisiert, sich über lange Distanzen zu bewegen. Der Verkehrsplaner Todd Litman (2004) sieht hierin einen „Kreislauf der Autoabhängigkeit“: Die steigende Motorisierung führte zwar zu einer enorm gesteigerten individuellen Beweglichkeit. Sie führte aber zugleich dazu, dass weit vom Zentrum entfernte Wohn- und Gewerbestandorte attraktiv wurden. Die zersiedelten Räume machten es wiederum schwer, ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot aufrecht zu erhalten. Fahrrad- und Fußverkehr wurden zunehmend aus den autozentrierten Räumen verdrängt, wodurch das private Auto schließlich alternativlos erschien, und eine Mobilität ohne eigenes Auto stark eingeschränkt wurde. Gerade in ländlichen Räumen wurden Versorgungsstrukturen wie Schulen, Kindergärten und Einkaufs- wie medizinische Versorgungsmöglichkeiten zunehmend ausgedünnt, was wiederum gerade für die mit der Care-Arbeit zusätzlich beschäftigten Frauen oftmals zu weiteren Wegen führt. Auch dadurch wurden das Auto und schließlich auch der Zweitwagen in diesen Räumen mehr und mehr zur Notwendigkeit, um überhaupt am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können – eine Entwicklung, die heute besonders für ältere Menschen zu einem Problem wird.

Durch die Schaffung zunehmend autoabhängiger Raumstrukturen wurde das Auto so zu einer „Mobilitätsmaschine“ (Projektgruppe Mobilität 2004), die ständig zu steigendem Verkehrsaufwänden beitrug. In Bezug auf einen ökologischen Umbau des Mobilitätssystems bedeutet dies, dass es

vor allem jenseits der Großstädte herausfordernd ist, Alternativen zum privaten Auto zu etablieren. Man denke etwa an Dörfer, die nur über Landstraßen ohne Fahrradwege miteinander verbunden sind; oder an suburbane Räume, in denen die Nutzung des ÖPNV bisher häufig mit langen Fußwegen und vielen Umsteigevorgängen verbunden ist. Man denke auch an die komplexen Alltagsarrangements, an die wir uns als Normalität gewöhnt haben: Auf dem Weg zur Arbeit werden die Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Nach der Arbeit werden noch schnell Geschenke besorgt, um nachmittags ein Kind zum Kindergeburtstag und das andere zum Fußballverein zu bringen. In ihrer räumlichen und zeitlichen Ausdehnung sind diese sozialen Praktiken häufig auf Basis des Autos geschaffen. Sie mit anderen Verkehrsmitteln zu bewältigen wäre zum Teil kaum möglich: Es bräuchte dafür eine tiefgreifende Veränderung unserer kollektiven Gewohnheiten.

Die Frage ist nun, unter welchen Bedingungen eine solch tiefgreifende Transformation unserer sozialen Praktiken und unserer technischen Systeme der Mobilität trotz der beschriebenen Herausforderungen dennoch möglich werden kann. Die Erfahrungen der Corona-Pandemie sind in dieser Hinsicht relevant. Im Lockdown erlebten viele Menschen eine bisher ungekannte Umstellung ihrer gewohnten raumzeitlichen Arrangements: Vor allem das Arbeiten von zu Hause veränderte in starkem Maße die gewohnten Muster. Neue technologische Möglichkeiten wie Telemeetings wurden über Nacht von einer Nischenanwendung zu einer kollektiven Routine. Es stellt sich die Frage, inwieweit eine gezielte Politik dazu beitragen kann, ähnlich tiefgreifende Veränderungen auch ohne den Anlass einer verheerenden Pandemie zu stimulieren.

Handlungsspielräume und Strategien einer ökologisch nachhaltigen Verkehrspolitik

Wie würde also eine Verkehrspolitik aussehen, die angesichts der beschriebenen Herausforderungen alle Spielräume nutzt, um den Verkehr in Richtung ökologischer und

zugleich sozialer Nachhaltigkeit zu verändern? Dazu liegt eine Vielzahl von konkreten Vorschlägen vor (vgl. z. B. Agora Verkehrswende 2018; Umweltbundesamt 2019; Sachverständigenrat für Umweltfragen 2020). Auf der einen Seite gilt es, die Alternativen zu Auto und Flugzeug konsequenter zu fördern und attraktiver zu machen. Im Fall des öffentlichen Verkehrs werden zum Beispiel verbindliche Mindestbedienstandards für eine flächendeckende Bedienung in allen Städten und Landkreisen angemahnt, sodass der ÖPNV zu einer verlässlichen Alternative werden kann. Außerhalb von Hauptachsen sollte dieser zunehmend flexibel auf Bestellung fahren, um Umwege und Umsteigezwänge zu verringern. Im Schienenverkehr gilt es, einen einheitlichen Taktfahrplan umzusetzen und die Kapazitäten vor allem im Regionalverkehr zu erhöhen. Zugleich muss es kostengünstiger werden, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Das 9-Euro-Ticket, das in den Sommermonaten 2022 temporär eingeführt wurde, hat gezeigt, dass ein einheitliches deutschlandweites Ticket jenseits des Tarifdschungels der einzelnen Verkehrsverbünde möglich ist. Durch das Experiment wurde eine politische Diskussion entfacht, die sich nun vor allem um die Kosten eines vergünstigten Tickets dreht. Dies ist insofern ein bedeutender Schritt, als dass nun transparent darüber diskutiert werden kann, in welches System wie viele Mittel aus der öffentlichen Hand fließen sollen: zum Beispiel in eine vergünstigte Dienstwagenbesteuerung oder in einen einfach nutzbaren und kostengünstigen öffentlichen Verkehr. Dabei wird auch der Blick darauf gelenkt, welche Bevölkerungsgruppen jeweils von einer solchen Förderung besonders profitieren.

Entscheidend ist jedoch in jedem Fall, dass eine ökologisch ausgerichtete Verkehrspolitik nicht dabei stehen bleiben kann, Alternativen zum Auto attraktiver zu machen. Auch das hat das 9-Euro-Ticket jüngst demonstriert: Attraktive Alternativen führen immer auch zu mehr Verkehr, sie führen aber ohne weitere Maßnahmen nicht zu wesentlich weniger Autonutzung (Nobis et al. 2022). Ein substantieller Wandel wird dann erreicht, wenn die ökologischen und sozialen Kosten des Autoverkehrs zunehmend eingepreist werden – wenn also Autofahren teurer wird, und die Alter-



Innovative Mobilitätsangebote, beispielsweise kleinere und leichte E-Wagen wie dieses Modell (aufgenommen in Kopenhagen), können die nachhaltige Mobilität weiter voranbringen.

© picture alliance / Zoonar | Elizaveta Tomashevskaja



Städte wie Paris machen es vor: Mit der Einführung eines flächendeckenden Tempolimits von 30 km/h und dem Ausbau von Fahrradwegen und -angeboten gestaltet die Stadt den öffentlichen Raum und damit das Mobilitätsverhalten um. © picture alliance / abaca | Derajinski Daniel

nativen zugleich günstiger werden. Die bestehende CO₂-Bepreisung ist ein Schritt in diese Richtung, jedoch führen erst deutlich höhere Preise zu Verhaltensänderungen (Umweltbundesamt 2019).

Entscheidend ist auch ein umfassender Umbau städtischer Räume. Historisch wurde die Massenmotorisierung dadurch ermöglicht, dass im großen Stil autogerechte Infrastrukturen aufgebaut wurden. Ein ähnlicher Prozess muss nun stattfinden, um den Aufbau eines neuen Mobilitätssystems zu ermöglichen. Vor allem in den Städten müssen Flächen umgewidmet werden, um Platz für Fuß- und Radverkehr zu schaffen. Verringerte Geschwindigkeiten helfen dabei, dass diese Alternativen konkurrenzfähig und sicher werden. Die bisher geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen im Verkehr sind primär auf die Optimierung eines möglichst reibungslosen „Verkehrsflusses“ ausgerichtet – was in der Regel vor allem auf einen ungehinderten Autoverkehr abzielt (Regling et al. 2020). Der Bund ist hier konkret dafür verantwortlich, die rechtlichen Rahmenbedingungen des Verkehrs anzupassen, um bisher geltende Barrieren für eine nachhaltige Mobilitätspolitik auf kommunaler Ebene abzubauen – indem zum Beispiel flächendeckend Tempo-30 als Regelgeschwindigkeit in den Städten ermöglicht wird.

Neben einer Förderung eines Umstiegs vom Auto muss auch das Autosystem selbst in Richtung ökologischer Nachhaltigkeit umgebaut werden. Gerade im ländlichen Raum wird das private Auto wichtig bleiben. Eine ökologische Wende muss aber über die reine Elektrifizierung der Antriebe hinausgehen. So könnten wir uns zukünftig statt in gepanzerten Kokons mit kleineren und leichteren Elektrofahrzeugen fortbewegen, die, wann immer möglich, auch geteilt werden. Eine entsprechende Förderung könnte gezielt den Kauf von solchen Fahrzeugen unterstützen. Ein Vorbild bilden so

genannte „Bonus-Malus-Systeme“ in Ländern wie Schweden und den Niederlanden, bei denen beim Kauf emissionsintensiver Autos eine Zusatzabgabe fällig wird, und zugleich beim Kauf emissionsarmer Fahrzeuge ein Bonus gezahlt wird (Umweltbundesamt 2021). Dies würde allerdings in starkem Widerspruch zum bisherigen Produktportfolio der meisten deutschen Autohersteller stehen. Nicht zuletzt könnte Deutschland auf EU-Ebene von einem Bremsen zu einem Treiber strengerer CO₂-Grenzwerte werden.

Es bestehen also durchaus beträchtliche Handlungsmöglichkeiten für eine ökologische Verkehrspolitik. Um diese umzusetzen ist aber zweierlei zu bedenken: Erstens ist eine ökologisch zukunftsfähige Mobilität nur mit weniger Autos denkbar – und damit letztlich nur mit einer grundlegenden Änderung des Geschäftsmodells der (deutschen) Automobilindustrie. Es stellt sich hier auch die Frage, inwieweit alternative Mobilitätssysteme, etwa auf Basis automatisierter geteilter Fahrzeuge, den Ressourcenverbrauch tatsächlich nachhaltig senken könnten. Möglicherweise muss hier nicht nur das System Automobilität, sondern auch das Modell eines wachstumszentrierten Wirtschaftssystems insgesamt hinterfragt werden (Göpel 2016).

Eng damit verbunden ist der zweite Aspekt: Eine ökologisch tragfähige Entwicklung des Mobilitätssystems ist zwingend auch damit verbunden, dass wir als Gesellschaft andere Konsummuster und alternative Vorstellungen von einem „guten Leben“ etablieren. Gerade auch die zumeist hochgebildeten urbanorientierten Mittelschichten, die das Fahrrad gerne als attraktives Lifestylegefährt annehmen, müssen ihre Mobilität in Bezug auf Urlaubsreisen und Pendelwege verändern. Umso mehr gilt dies für die Reichsten der Gesellschaft, die mit Abstand am meisten fliegen und mit dem Auto fahren (Gössling 2019).

Schließlich müssen auch die Städte als Lebensräume neu gedacht werden, in denen nicht mehr die maximale Durchlässigkeit für den motorisierten Verkehr im Vordergrund steht. Dabei ist nicht nur die Planung gefragt, sondern auch die Bürgerinnen und Bürger selbst, die sich den Raum vor ihrer Haustür neu aneignen können. Insgesamt darf unser Verkehrsaufwand nicht mehr weiter steigen. Dies ist eine große

Herausforderung für eine Gesellschaft, die bisher auf beständiges Wachstum und gesteigerte „Weltreichweite“ (Rosa 2016) ausgerichtet war. Zugleich ist mit dieser Transformation eine Chance verbunden: An der Entwicklung und praktischen Realisierung einer alternativen Vision von einem guten Leben mit weniger Verkehr kann jeder und jede auch durch ihre Alltagspraxis mitwirken.

Lisa Ruhrort

KURZVITA

ist Professorin für Innovations- und Changemanagement an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen. Zuvor war sie am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, an der Technischen Universität Berlin und am Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) tätig. Sie forscht und lehrt zu den Bedingungen für eine gesellschaftliche Transformation zu nachhaltigen Produktions- und Konsumptionsweisen mit dem Fokus auf nachhaltige Mobilität.

Anmerkungen

- 1 Eine Ausnahme bildete das Jahr 2020, in dem durch massive Einschränkungen des Verkehrs die Emissionen erstmals um rund zehn Prozent sanken (Umweltbundesamt 2022b).

LITERATUR

- ✎ Agora Verkehrswende (2018): Klimaschutz im Verkehr: Maßnahmen zur Erreichung des Sektorziels 2030. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Klimaschutz_im_Verkehr_Massnahmen_zur_Erreichung_des_Sektorziels_2030.pdf [09.02.2021].
- ✎ Becker, Sophia/Bögel, Paula/Upham, Paul (2020): The Role of Social Identity in Institutional Work for Sociotechnical Transitions: The Case of Transport Infrastructure in Berlin. In: *Technological Forecasting and Social Change* 162, January 2021. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2020.120385>.
- ✎ Blanck, Ruth/Hacker, Florian/Heyen, Dirk Arne et al. (2017): *Mobiles Baden-Württemberg. Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität*. Stuttgart: Bildung 87.
- ✎ Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus*. München.
- ✎ Brunnengräber, Achim/Haas, Tobias (Hrsg.) (2020): *Baustelle Elektromobilität*. Bielefeld.
- ✎ Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): *Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können*. URL: https://www.nabu.de/imperia/md/nabu/images/umwelt/verkehr/broschuere_buendnis_sozialvertr_gliche_mobilit_tswende.pdf [20.11.2022].
- ✎ Canzler, Weert/Knie, Andreas/Ruhrort, Lisa/Scherf, Christian (2018): *Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen*. Bielefeld.
- ✎ Deutscher Städtetag (2021). *Bericht zur Zielerreichung: Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle – Bausteine für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“ von 2018*. URL: https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Dezernat-5/2021/RS_HGF_Anlage_Verkehrswende_Monitoring_fin.pdf [21.01.2022].
- ✎ Gerike, Regine/Hubrich, Stefan/Ließeke, Frank/Wittig, Sebastian/Wittwer, Rico (2020): *Was sich zeigt. Präsentation und Diskussion der Ergebnisse des SrV 2018*. Dresden, Germany. Erhebungsjahrgang, *Mobilität in Städten – SrV2018*. URL: https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Ergebnispraesentation.pdf?lang=de [04.10.2022].
- ✎ Göpel, Maja (2016): *The Great Mindshift. How a New Economic Paradigm and Sustainability Transformations go Hand in Hand*. Wiesbaden.
- ✎ Gössling, Stefan (2019): *Celebrities, Air Travel, and Social Norms*. In: *Annals of Tourism Research* 79, Heft 11/2019. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.annals.2019.102775>.
- ✎ Haefeli, Ueli (2008): *Verkehrspolitik und urbane Mobilität. Deutsche und Schweizer Städte im Vergleich 1950–1990*. Zugl.: Universität Bern, *Habil.-Schrift* 2006. Stuttgart.
- ✎ Haas, Tobias/Sander, Hendrik (2020): *Decarbonizing Transport in the European Union: Emission Performance Standards and the Perspectives for a European Green Deal*. In: *Sustainability* 12, Heft 20/2020, 8381. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12208381>.
- ✎ Henderson, Jason/Gulsrud, Natalie Marie (2019): *Street Fights in Copenhagen. Bicycle and Car Politics in a Green Mobility City*. Abingdon/New York.
- ✎ Hirsch, Joachim (1998): *Vom Sicherheits- zum nationalen Wettbewerbsstaat*. Berlin.
- ✎ Holz-Rau, Christian/Sicks, Kathrin (2013): *Stadt der kurzen Wege und der weiten Reisen*. In: *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning* 71, Heft 1/2013. DOI: <https://doi.org/10.1007/s13147-012-0205-8>.
- ✎ Hudde, Ansgar (2022): *Educational Differences in Cycling: Evidence from German Cities*. In: *Sociology*, S. 1–21. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/00380385211063366> [04.10.2022].
- ✎ *Karlsruher Institut für Technologie* (2022): *Corona-Beschränkungen: Verkehrswende angeschoben, Mobilität ausgebremst*. *Karlsruher Institut für Technologie. Karlsruhe, Pressemitteilung vom 2022*. URL: https://www.kit.edu/kit/pi_2022_003_corona-beschränkungen-verkehrswende-angeschoben-mobilitat-ausgebremst.php [14.09.2022].
- ✎ Manderscheid, Katharina (2012): *Automobilität als raumkonstituierendes Dispositiv der Moderne*. In: *Füller, Hen-*

- ning/Michel, Boris (Hrsg.). *Die Ordnung der Räume. Geographische Forschung im Anschluss an Michel Foucault*. Münster, S. 145–178.
- Manderscheid, Katharina (2014): *Formierung und Wandel hegemonialer Mobilitätsdispositive*. In: *Zeitschrift für Diskursforschung* 1, Heft 4/2014, S. 5–32.
 - Manderscheid, Katharina (2020): *Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende?* In: *Brunnengräber*, Achim/Haas, Tobias (Hrsg.): *Baustelle Elektromobilität*. Bielefeld, S. 37–68.
 - Mattioli, Giulio/Roberts, Cameron/Steinberger, Julia K./Brown, Andrew (2020): *The Political Economy of Car Dependence: A Systems of Provision Approach*. In: *Energy Research & Social Science* 66. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>.
 - Meyer, Kerstin (2022): *Marktentwicklung von E-Autos. Agora Verkehrswende*. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/marktentwicklung-von-e-autos/> [14.09.2022].
 - Nachtwey, Oliver (2018): *Die Abstiegsgesellschaft. Über das Aufbegehren in der regressiven Moderne*. 8. Aufl. Berlin.
 - Nobis, Claudia/Kolarova, Viktoriya/Nägele, Sophie (2022): *Sechste DLR-Erhebung: Wie verändert Corona unsere Mobilität?* Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt. URL: <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/sechste-dlr-erhebung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet> [14.09.2022].
 - Nobis, Claudia/Kuhnimhof, Tobias/Follmer, Robert/Bäumer, Marcus (2019): *Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002–2008–2017*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn.
 - Prognos/Öko-Institut/Wuppertal-Institut (2020): *Klimaneutrales Deutschland. Studie im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität*. Berlin. URL: https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/KNDE2050/A-EW_195_KNDE_Langfassung_DE_WEB.pdf [06.12.2020].
 - Projektgruppe Mobilität (Hrsg.) (2004): *Die Mobilitätsmaschine. Versuche zur Umdeutung des Autos*. Berlin.
 - Reckwitz, Andreas (2020): *Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne*. 2. Aufl. Berlin.
 - Regling, Lea/Stein, Axel/Werner, Jan/Karl, Astrid (2020): *Grundlagen für ein umweltorientiertes Recht der Personenbeförderung*. Dessau-Roßlau. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2020_11_19_texte_213_2020_personenbefoerderung_tb_2_0.pdf [04.10.2022].
 - Rosa, Hartmut (2016): *Resonanz. Eine Soziologie der Weltbeziehung*. Berlin.
 - Sachverständigenrat für Umweltfragen (2020): *Umweltgutachten 2020. Für eine entschlossene Umweltpolitik in Deutschland und Europa*. URL: https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/01_Umweltgutachten/2016_2020/2020_Umweltgutachten_Entschlossene_Umweltpolitik.html [01.09.2020].
 - Sheller, Mimi/Urry, John (2006): *The New Mobilities Paradigm*. In: *Environment and Planning A: Economy and Space* 38, Heft 2/2006, S. 207–226.
 - Umweltbundesamt (2019): *Kein Grund zur Lücke. So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030*. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/19-12-03_uba_pos_kein_grund_zur_luecke_bf_0.pdf [16.09.2022].
 - Umweltbundesamt (2021): *Klimaschutzinstrumente im Verkehr Umgestaltung der Kfz-Steuer: Bonus-Malus-System*. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/dokumente/uba-kurzpapier_bonus-malus-system_kliv.pdf [16.09.2022].
 - Umweltbundesamt (2022a): *Klimaschutz im Verkehr*. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#ziele> [14.09.2022].
 - Umweltbundesamt (2022b): *Spezifische Emissionen des Straßenverkehrs*. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher> [16.09.2022].
 - Zehl, Franziska/Knie, Andreas/Schelewsky, Marc (2021): *Bleibt alles anders? Alltagsmobilität im zweiten Corona-Jahr*. URL: https://www.infas.de/fileadmin/user_upload/PDF/infas_Mobilit%C3%A4tsreport_05_WZB_7331_20210824.pdf [14.09.2022].

Generationengerechtigkeit und Nachhaltigkeit

Jörg Tremmel

Inwieweit lässt sich Nachhaltigkeit als ein Thema der Generationengerechtigkeit betrachten? Jörg Tremmel analysiert in seinem Beitrag die verschiedenen Methoden, wie sich Erfahrungen und Lebenswege zwischen und innerhalb von verschiedenen Generationen in Bezug auf den Klimawandel vergleichen lassen. Anhand der zunehmenden Erderwärmung lässt sich so zeigen, dass die zukünftigen Generationen deutlich stärker von deren Folgeerscheinungen betroffen sein werden. Daher sind die Forderungen der jungen Generation nach wirksameren Klimaschutzmaßnahmen nachvollziehbar und berechtigt. Institutionellen Rückhalt bekamen sie zuletzt im März 2021 mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG), dessen langfristige Wirkung allerdings offen ist.

„Nachhaltigkeit“ oder „Generationengerechtigkeit“?

Die Begriffe „Nachhaltigkeit“ beziehungsweise „nachhaltige Entwicklung“ machten in Rekordzeit weltweit Karriere: Die großen Weltkonferenzen der letzten Dekaden beschworen sie, völkerrechtliche Abkommen nahmen sie auf, Koalitionsvereinbarungen in Bund und Ländern erklärten sie zum Leitbild der deutschen Regierungspolitik, zahlreiche Länder verankerten sie in ihren Verfassungen. Trotz – oder gerade wegen – dieser rasanten Karriere konnte keine Einigkeit über die Bedeutung des Begriffspaares erzielt werden. Es scheint, als ob nichts so beliebt wäre wie das Reden und Schreiben über Nachhaltigkeit und gleichzeitig nichts so aussichtslos wie der Versuch, den Begriff konsensfähig und allgemeinverbindlich zu definieren (vgl. Jüdes 1997: 1).

„Dass dieses Konzept“, schreibt der Umweltsoziologe Karl-Werner Brand, „innerhalb kurzer Zeit zu einem zentralen Leitbild der internationalen Debatte avancierte, liegt wesentlich daran, dass es diffus genug ist, um einen breiten normativen Konsens bei sehr unterschiedlichen Vorstellungen über die Art [...] seiner Umsetzung sicherzustellen. Begriffliche Präzision hätte dem Konzept sein Leitbildpotenzial gerade entzogen“ (Brand 2004: 37). Je nach Nachhaltigkeitsverständnis lassen sich ganz unterschiedliche Handlungsimperative für Einzelpersonen und Gesellschaften ableiten (vgl. für Beispiele Tremmel 2004; Tremmel 2015).

Für diesen Artikel soll daher vorrangig das Konzept der Generationengerechtigkeit (Krznaric 2020; McKerlie 2013; Tremmel 2012; Gosseries/Meyer 2009; Heubach 2008) verwendet werden. Sowohl „Generation“ als auch „Gerechtigkeit“ sind Begriffe, die sich kriteriengeleitet definieren lassen. Die problematische umgangssprachliche Verwendung

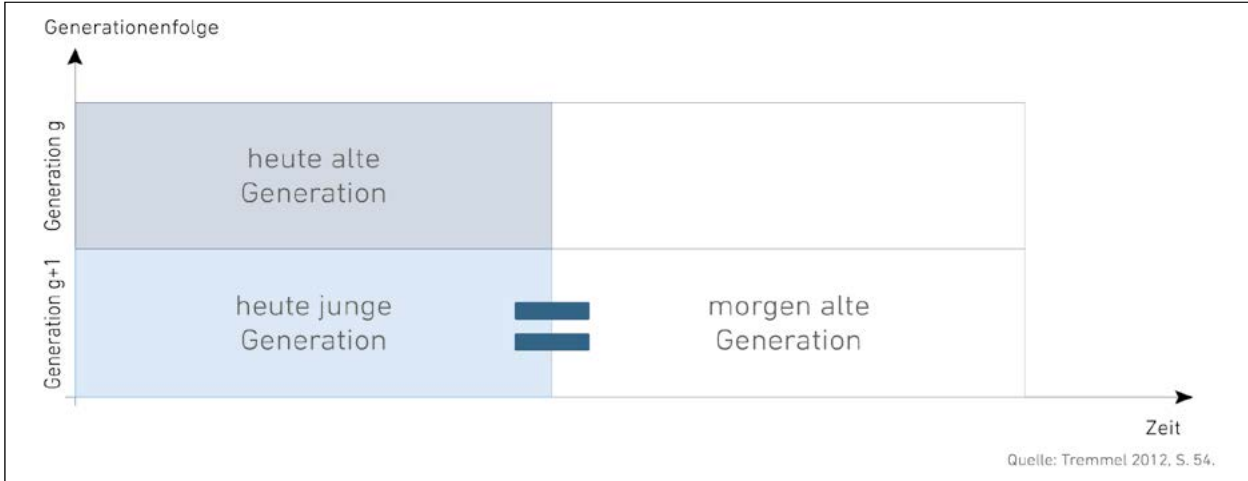


Zum „Globalen Klimastreik“ hat die Bewegung *Fridays for Future* am 24. September 2021 aufgerufen. Vornehmlich junge Menschen forderten bessere Klimaschutzmaßnahmen. © picture alliance | Winfried Rothermel

stimmen Altersgruppen (z.B. den 30-Jährigen) möglich. Diese wichtige Unterscheidung soll in den Abbildungen 2 und 3 anhand eines Zwei-Generationen-Modells vertieft werden. Im direkten (in Abb. 2: vertikalen) Vergleich werden heutige „Junge“ und „Alte“ zeitpunktbezogen (z.B. im Jahr

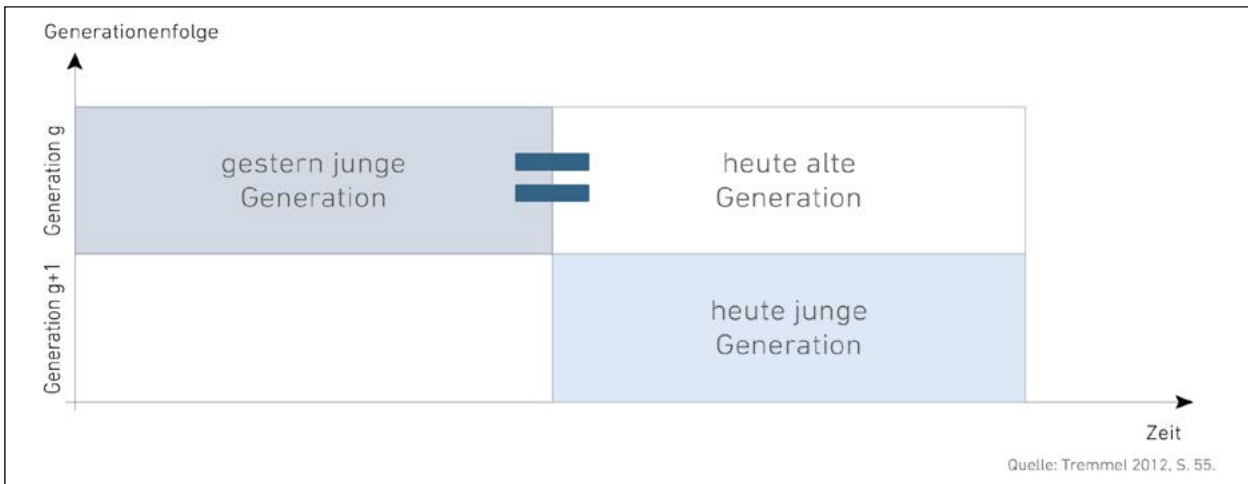
2023) verglichen. Dies entspricht dem Vorgehen bei einer Querschnittsuntersuchung. Bei einem indirekten Vergleich (in Abb. 3a und 3b: diagonal) wird dagegen Jugend mit Jugend oder Alter mit Alter verglichen.

Abbildung 2



Direkte Vergleiche zwischen Generationen

Abbildung 3a



Indirekte Vergleiche zwischen Generationen (jung/jung)

Abbildung 3b



Indirekte Vergleiche zwischen Generationen (alt/alt)

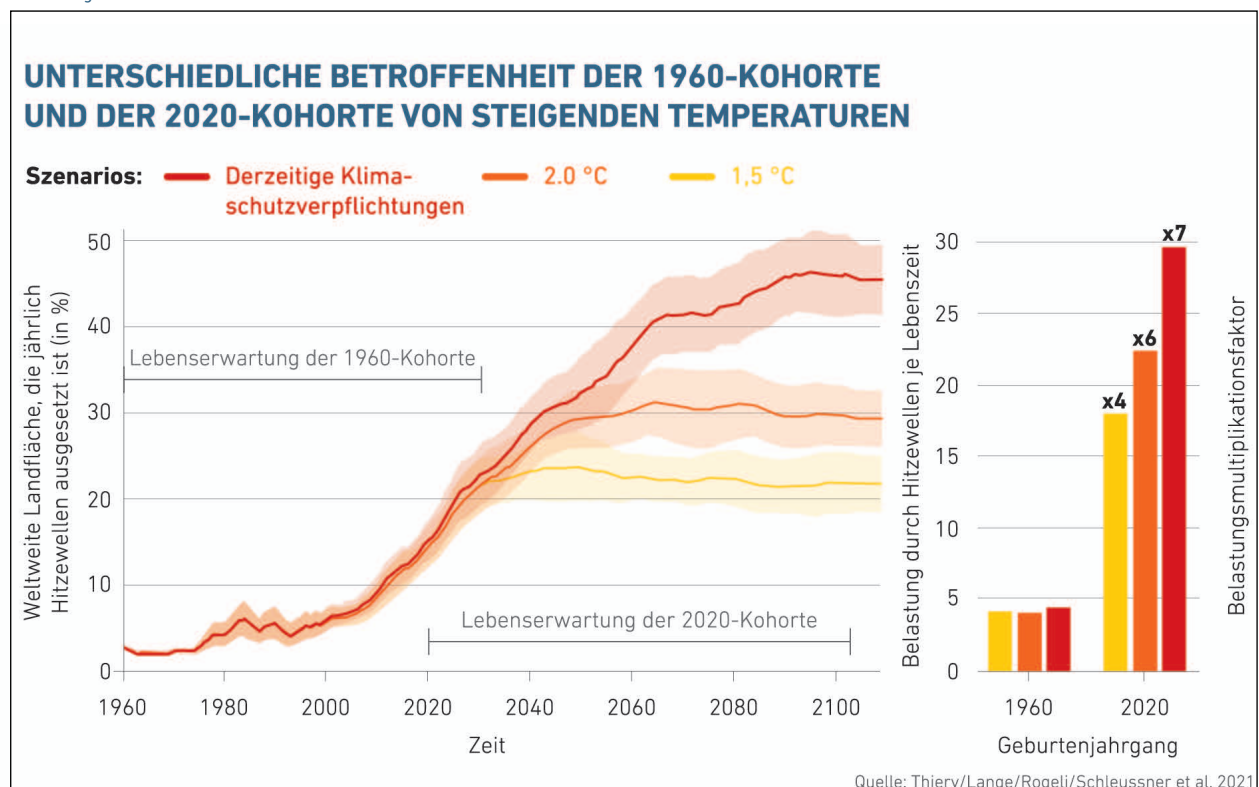
Eine einzelne Gesamtlebensverlaufsanalyse, wie sie das Lexis-Diagramm zeigt, ist zunächst einmal eine Längsschnittbetrachtung und ergibt für sich genommen noch keine Aussagen über die Besser- oder Schlechterstellung einer Generation. Werden aber nun im Rahmen eines indirekten Vergleichs zwei oder mehrere Gesamtlebensverläufe verglichen, so lassen sich daraus entsprechende Aussagen ableiten. In der philosophischen Diskussion über Generationengerechtigkeit werden Gesamtlebensvergleiche oft als der „Goldstandard“ beschrieben: „Wir nehmen an, dass dies sehr klar wird, wenn man – kontrafaktisch – annimmt, dass das Leben jeder Person exakt die gleiche Zahl von Jahren umfasst. In diesem Fall gehört jede Person reihum allen Altersgruppen an. Wer jetzt jung ist, wird später alt sein; und wer heute alt ist, war früher jung. Wenn wir Ressourcenanteile oder das Ausmaß an Glück über das ganze Leben berücksichtigen, dann wird die Verteilung zwischen verschiedenen Personen in diesem Fall gleich sein. Und die meisten egalitaristischen Moraltheorien sagen, dass wir Gesamtlebensverläufe berücksichtigen sollen, wenn wir auf Gleichheit testen“ (McKerlie 1992: 276).

In der Klimadebatte wurden lange Zeit nur direkte Vergleiche zwischen Generationen angestellt. Eine typische Aussage war: Im Jahr 2100 wird die weltweite Durchschnittstemperatur auf Landflächen um 6 Grad Celsius zugenommen haben. Die dann lebende Generation (gemeint ist hier: die dann lebenden Menschen) werden also deutlich mehr unter der Hitze leiden als die heute lebende Generation. Eine solche zeitpunktbezogene Betrachtung – 2023 wird mit 2100 verglichen – verunklart aber, wie unterschiedlich Generationen in ihrem Gesamtlebensverlauf unter der Klimakrise leiden werden. Dies haben Wim Thiery und Mitautoren erst kürzlich in ihrem Science-Artikel herausgearbeitet. „From a period to a cohort perspective on extreme event exposure“, so nennen sie ihren wegweisenden Perspektivwechsel (Thiery et al. 2021).

Abbildung 4 (unten) vergleicht die Gesamtlebensdauer der 1960 Geborenen und der 2020 Geborenen in Bezug auf die Belastung durch Hitzewellen. Wie die Abbildung zeigt, „startet“ (wie beim Lexis-Diagramm) die später geborene Generation ihren Lebensweg weiter rechts auf der Zeitachse. Da sich nun die klimatischen Lebensbedingungen aufgrund des menschengemachten Treibhauseffektes verschlechtern – wie sehr hängt vom weiteren klimatischen Fußabdruck der Menschheit ab – ist die später geborene Generation deutlich schlechter dran. Mit einer Erwärmung von 1,5–2 Grad Celsius mehr wäre die 2020 geborene Generation bis zu mehr als 30 Prozent von den Folgen der Erderwärmung betroffen als die 1960-Kohorte; bei einer Beibehaltung derzeitiger Klimaziele könnten es sogar bis zu 50 Prozent mehr sein. Damit wäre die Belastung der 2020-Kohorte durch die Klimakrise bis zu 7 Mal höher als die der 1960-Kohorte.

Die zunehmenden Hitzewellen werden späteren Generationen stark zusetzen. Über den Zusammenhang von extremer Hitze, Luftfeuchtigkeit und Erschöpfung schreibt der Klimaforscher Stefan Rahmstorf: „Das Kühlsystem des menschlichen Körpers funktioniert durch Schwitzen, also durch die Verdunstung von Wasser an der Hautoberfläche (...), je feuchter die Luft bereits ist, desto geringer ist ihre Fähigkeit, weiteren Wasserdampf aufzunehmen und desto schlechter läuft die Verdunstungskühlung. Die relevante Maßzahl für Hitzestress ist die Kühlgrenztemperatur: die tiefste Temperatur, die sich durch direkte Verdunstungskühlung erreichen lässt. (...) Schon unterhalb von 30 Grad wird es gefährlich, denn wir müssen unsere Körpertemperatur bei circa 37 Grad halten und zudem noch die durch Stoffwechsel und Bewegung im Körper erzeugte Wärme abführen können. (...) Bei einer Luftfeuchte von 70 Prozent (typisch für Deutschland im Sommer) wird die selbst für gesunde Menschen nach einigen Stunden tödliche Kühlgrenztemperatur von 35 Grad bei einer Lufttemperatur von 40 Grad Celsius erreicht. Heute wird diese Kühlgrenztemperatur nur sel-

Abbildung 4



ten irgendwo auf der Erde kurzzeitig überschritten, und wenn, dann vor allem am Persischen Golf oder an der mexikanischen Küste. (...) Bei einer globalen Erwärmung [von] Landgebieten um 6 oder mehr Grad (...) werden sich die während Hitzewellen tödlich heißen Gebiete massiv ausweiten, den Aufenthalt im Freien zunehmend gefährlich machen (...)" (Rahmstorf 2022: 16).

Die junge Generation – Opfer und Akteur

„Klimawandel beinhaltet Risiken, die probabilistisch, multipl, indirekt, oft unsichtbar und unbegrenzt in Ort und Zeit sind. Klimawandel muss gedacht statt gefühlt werden, und wir sind nicht besonders gut im Denken. Selbst wenn es uns gelingt zu denken, dass etwas eine Bedrohung ist, sind wir weniger reaktiv als wenn wir die Bedrohung fühlen. Wissenschaftler sagen uns, dass sich die Erde erwärmt, aber wir spüren es nicht und also handeln wir nicht. Das ist das am schwersten zu überwindende Problem“ (Jamieson 2014: 61). So beschreibt der US-amerikanische Umweltforscher Dale Jamieson die Schwierigkeit, die schleichende Bedrohung der Klimakrise in unserem heutigen Leben bewusst zu machen und politische Antworten zu entwickeln. Gerade weil die extremeren, fühlbaren Auswirkungen mehrheitlich in der Zukunft liegen, können Kritiker von umfassenderen Klimaschutzmaßnahmen diese mit dem Verweis auf eine fehlende akute Bedrohung abtun.

Die unzähligen Berichte und Berechnungen zur Klimakrise belegen aber, dass der globale Süden und die heute jungen Menschen, ebenso wie unzählige noch gar nicht geborene Menschen, die Leidtragenden sein werden. Die *Fridays for Future*-Bewegung lässt sich davon nicht entmutigen, sondern dringt mit ihrem Engagement darauf, dass schon heute stärker und weitreichender durch Maßnahmen in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft die Lebensgrundlage zukünftiger Generationen geschützt und erhalten wird. Angesichts der drohenden Katastrophe sind auch die Hungerstreiks der Gruppe *Letzte Generation* nicht unangemessen, anders sieht es mit Gewalt gegen Sachen oder Personen aus. Es sind diese jungen Menschen, die in Deutschland vorangehen und die älteren Generationen antreiben.

In gewisser Weise ist die junge Generation aber auch stärker als bisher in der Lage, selbst an der Energiewende mitzuwirken. Vor allem für die Wärme- und Stromwende fehlen Fachkräfte in Solar-, Elektrik-, und Sanitärberufen, die vor Ort die notwendigen Arbeiten verrichten. Um diesen Engpassfaktor zu beseitigen, würde es helfen, wenn junge Leute einen der genannten Handwerkerberufe ergreifen würden (Nida-Rümelin/Schnell 2015). Und zuletzt können sich junge Menschen auch juristisch Gehör verschaffen, wie dies aufsehenerregend im Frühjahr 2021 vor dem Bundesverfassungsgericht geschehen ist.

Das Bundesverfassungsgericht – Beschützer künftiger Generationen

In der deutschen Verfassung gibt es mit Artikel 20a ein Staatsziel, in dem zukünftige Generationen erwähnt werden: „Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen (...)“. Staatszielbestimmungen unterscheiden sich von Grundrechten dadurch, dass sie kein subjektives Recht begründen und somit nicht einklagbar sind. Das war zumindest weitgehender Konsens bis zum überraschenden Klima-Urteil des Bundesverfassungsgerichtes.



Im März 2021 demonstrierten Aktivist:innen der Gruppe *Fridays for Future* vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe. Dabei forderten sie die Umsetzung des wenige Tage zuvor gefällten Bundesverfassungsgerichtsurteils zum Klimaschutz.

© picture alliance / dpa | Uli Deck

Die Verfassungsrichter argumentierten am 24. März 2021 (BVerfG 2021) jedoch, dass die Klimaschutzziele, die Deutschland sich bis zum Jahr 2030 im Klimaschutzgesetz 2019 setzte, dazu führen würden, dass das restliche Treibhausgasbudget, das den deutschen Bürger:innen zwischen 2030 und 2050 dann noch zur Verfügung steht, zu gering sei. Folglich müssten, wenn man das 1,5-Grad-Celsius-Ziel noch erreichen wollen würde, nach 2030 radikale Freiheitsbeschnidungen eingeführt werden. Zentral für den erfolgreichen Teil der Verfassungsbeschwerden gegen das unzureichende Klimaschutzgesetz von 2019 ist die „eingriffsähnliche Vorwirkung auf die durch das Grundgesetz geschützte Freiheit der Beschwerdeführenden“ (BVerfG 2021: Rn. 184, vgl. auch Rn. 96 und 116). Hier wird also auf zukünftige Lebensabschnitte bereits lebender (heute junger) Menschen abgestellt. Das ist nichts anderes als eine Gesamtlebensverlaufsanalyse. Das Grundgesetz verpflichtete jedoch „unter bestimmten Voraussetzungen zur Sicherung grundrechtsgeschützter Freiheit über die Zeit und zur verhältnismäßigen Verteilung von Freiheitschancen über die Generationen“ (Leitsatz 4).

Die zu geringen Ambitionen des Klimaschutzgesetzes 2019 wurden daher vom BVerfG als Verletzung der Freiheitsrechte der teilweise noch sehr jungen Beschwerdeführenden eingestuft. Der Mitkläger und Klimajurist Felix Ekardt erklärt die Wirkung: „[Der Gesetzgeber] muss das verbleibende Treibhausgas-Budget fair zwischen den Generationen verteilen. Letzteres zwingt zu deutlich ambitionierteren Klimazielen – und vor allem Maßnahmen – schon vor 2030“ (Ekardt 2021). Dies sei die vermutlich weitestgehende Entscheidung, die bislang ein oberstes Gericht weltweit zum Klimaschutz gefällt habe (Ekardt/Heß 2021).

Das Bundesverfassungsgericht habe damit ein Grundrecht auf Klimaschutz geschaffen, wobei es nicht allein darauf ankomme, ob heutige Grundrechte der Beschwerdeführer bereits verletzt seien. Vielmehr seien auch erst in der Zukunft liegende Grundrechtsbeeinträchtigungen bei hinreichend wahrscheinlichen gravierenden Schäden justiziabel. Das alles sei ein Bruch mit der bisherigen Logik des deutschen Rechts. Dies betont auch der Verfassungsrechtler Christian Callies, wenn er schreibt, dass „das BVerfG seine bislang restriktive Rechtsprechung hinsichtlich des Zugangs zum Gericht [überwindet] und das Umweltstaatziel des Art. 20a GG nach mehr als einem Vierteljahrhundert sowie den Klimaschutz aus seinem verfassungsrechtlichen Schattendasein [erlöst]“ (Callies 2021).

Zweifellos ist dieser Beschluss ein großer Sprung in Richtung generationengerechter Klimapolitik. Dennoch sind Zweifel angebracht, ob das Bundesverfassungsgericht nun grundsätzlich als Beschützer künftiger Generationen vor

den Folgen kurzfristiger Politik anzusehen ist. Zum einen sind Folgeklagen im Bereich Klima nicht mehr vom Bundesverfassungsgericht angenommen worden. Zum anderen ist die primäre Aufgabe eines Verfassungsgerichts die Prüfung, ob Gesetze mit der aktuellen Verfassung vereinbar sind – es kann also eigentlich immer nur so fortschrittlich sein wie die Verfassung selbst. Und die deutsche Verfassung ist im Bereich Umwelt- und Klimaschutz nicht so fortschrittlich, wie sie sein müsste, weshalb vor dem überraschenden Urteil diverse Vorschläge für eine Reform von Artikel 20a zirkulierten (Tremmel/Laukemann/Lux 1999). Warten wir ab, wie sich das Verfassungsgericht zukünftig positioniert. Zum systematischen Schutz kommender Generationen ist aber wahrscheinlich weltweit eine neue Kategorie von Institutionen nötig, die in der Literatur als *Future Councils*, *Guardians for the Future* oder *Ombudsman for Future Generations* bezeichnet werden (Tremmel 2021; Santos Campos 2020).

Dr. Dr. Jörg Tremmel

KURZVITA

ist außerplanmäßiger Professor an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Tübingen. Nach Studien der Betriebswirtschaftslehre (Dipl.-Kfm. 1998), der Politikwissenschaft (Dipl.-Politologe 2003) und der Philosophie (Promotionsstudium) promovierte Tremmel zwei Mal: an der Universität Stuttgart (Dr. rer. pol. 2003) sowie dann in Philosophie an der Universität Düsseldorf (Dr. phil. 2008). Im Anschluss war er von 2009 bis 2010 Research Fellow an der London School of Economics and Political Science. Von 2010 bis 2016 bekleidete er eine Juniorprofessur für Generationengerechte Politik an der Universität Tübingen. Nach seiner Habilitation („Normative Politische Theorie“) wurde er 2019 von der Universität Tübingen zum außerplanmäßigen Professor ernannt. Tremmel ist Herausgeber der Zeitschrift *Intergenerational Justice Review* (igjr.org) und engagiert sich bei der Stiftung für die Rechte zukünftiger Generationen (generationengerechtigkeit.info).

Anmerkungen

- 1 Zur Verdeutlichung, was *parts per million* (oder ppm) bedeutet, kann man sich die Erdatmosphäre wie einen Raum vorstellen, der mit einer Million Kugeln gefüllt ist, die allermeisten davon hell- und dunkelgraue Sauerstoff- und Stickstoffmoleküle. In diesem Raum wabern nun auch einige rote CO₂-Moleküle herum, früher 280, jetzt 421.

LITERATUR

- Brand, Karl-Werner (2004): Strohhalme bieten keinen Halt. Kommentar 1 zu Jörg Tremmels Beitrag. In: *GAIA* 13, Heft 1/2004, S. 35–37.
- Bundesverfassungsgericht (BVerfG) (2021): Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021. 1 BvR 2656/18 –, Rn. 1–270, URL: http://www.bverfg.de/e/rs20210324_1bvr265618.html [24.10.2022].
- Callies, Christian (2021): Das „Klimaurteil“ des Bundesverfassungsgerichts: „Versubjektivierung“ des Art. 20a GG? In: *Zeitschrift für Umweltrecht*, Heft 6/2021, S. 355–357.
- Ekardt, Felix (2021): Bundesverfassungsgericht: Klimarevolution mit Schwächen. URL: <https://www.sonnenseite.com/de/politik/bundesverfassungsgericht-klimarevolution-mit-schwachen/> [23.5.2021].
- Ekardt, Felix/Heß, Franziska (2021): Intertemporaler Freiheitsschutz, Existenzminimum und Gewaltenteilung nach dem BVerfG-Klima-Beschluss – Freiheitsgefährdung durch Klimawandel oder durch Klimapolitik? In: *Zeitschrift für Umweltrecht*, Heft 11/2021, S. 579–585.
- Heubach, Andrea (2008): *Generationengerechtigkeit – Herausforderung für die zeitgenössische Ethik*. Göttingen.
- Gosseries, Axel/Meyer, Lukas H. (Hrsg.) (2009): *Intergenerational Justice*. Oxford.
- Jüdes, Ulrich (1997): Sprachverwirrung. Auf der Suche nach einer Theorie des Sustainable Development. In: *Politische Ökologie* 52, Heft 15/1997, S. 1–12.
- Krznaric, Roman (2020): *The Good Ancestor. How to Think Long Term in a Short-Term World*. London.
- Latif, Mojib (2020): *Heißzeit: Mit Vollgas in die Klimakatastrophe – und wie wir auf die Bremse treten*. München.

- Jamieson, Dale (2014): *Reason in a Dark Time. Why the Struggle against Climate Change Failed, and What It Means for Our Future.* Oxford.
- McKerlie, Dennis (2013): *Justice between the Young and the Old.* Oxford.
- Nida-Rümelin, Julian/Schnell, Birgit (2014): *Je mehr Akademiker, desto besser?* In: Tremmel, Jörg (Hrsg.): *Generationengerechte und nachhaltige Bildungspolitik.* Wiesbaden, S. 27–46.
- Rahmstorf, Stefan (2022): *Klima und Wetter bei drei Grad mehr.* In: Wiegandt, Klaus (Hrsg.): *Drei Grad mehr. Ein Blick in die drohende Hitzezeit und wie uns die Natur helfen kann, sie zu verhindern.* München, S. 13–17.
- Santos Campos, Andre (2020): *The British Academy Brian Barry Prize Essay: Representing the Future: The Interests of Future Persons in Representative Democracy.* In: *British Journal of Political Science* 51, Heft 1/2020, S. 1–15.
- Thiery, Wim/Lange, Stefan/Rogelj, Joeri/Schleussner, Carl-Friedrich et al. (2021): *Intergenerational Inequities in Exposure to Climate Extremes.* In: *Science* 374, Heft 6564/2021. URL: <https://www.science.org/doi/10.1126/science.abi7339> [27.09.2022].
- Tremmel, Jörg (2021): *The Four-Branches Model of Government: Representing Future Generations.* In: Cordonier Segger, Marie-Claire/Szabó, Marcel/Harrington, Alexandra R. (Hg.): *Intergenerational Justice in Sustainable Development Treaty Implementation. Advancing Future Generations Rights through National Institutions.* Cambridge, S. 754–780.
- Tremmel, Jörg (2015): *Nachhaltigkeit.* In: Sturma, Dieter/Heinrichs, Bert (Hrsg.): *Handbuch Bioethik.* Stuttgart, S. 109–114.
- Tremmel, Jörg (2012): *Eine Theorie der Generationengerechtigkeit.* Münster.
- Tremmel, Jörg (2004): *„Nachhaltigkeit“ – definiert nach einem kriteriengebundenen Verfahren.* In: *GAIA* 13, Heft 1/2004, S. 26–34.
- Tremmel, Jörg (2003): *Nachhaltigkeit als politische und analytische Kategorie. Der deutsche Diskurs um nachhaltige Entwicklung im Spiegel der Interessen der Akteure.* München.
- Tremmel, Jörg/Laukemann, Marc/Lux, Christina (1999): *Die Verankerung von Generationengerechtigkeit im Grundgesetz – Vorschlag für einen erneuerten Art. 20a GG.* In: *Zeitschrift für Rechtspolitik* 32, Heft 10/1999, S. 432–438.



Für alle, die mehr wissen wollen – die Zeitschriften der Landeszentrale für politische Bildung BW

- **BÜRGER & STAAT** – Zeitschrift für Multiplikatoren politischer Bildung, www.buergerundstaat.de
- **DEUTSCHLAND & EUROPA** – Zeitschrift für Politik, Geschichte, Deutsch, Geografie und Kunst, www.deutschlandundeuropa.de
- **POLITIK & UNTERRICHT** – Zeitschrift für die Praxis der politischen Bildung, www.politikundunterricht.de

Bestellung oder Download als PDF, kostenlos (ab 500 g zzgl. Versand). Bestellung ausschließlich im Webshop der Landeszentrale: www.lpb-bw.de/zeitschriften.html



Nachhaltigkeit als Thema der (politischen) Bildung

Johanna Weselek

Der Beitrag gibt einen kurzen Einblick in die Genese des Leitbilds einer nachhaltigen Entwicklung und des Bildungskonzepts Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE). Nachhaltigkeit wird als gesellschaftlicher Aushandlungsprozess beschrieben und darauf aufbauend die Notwendigkeit einer politischen und sozialwissenschaftlichen Bildung für die Umsetzung einer nachhaltigeren Zukunft thematisiert. In dem Beitrag wird die aktuelle Umsetzung von einer BNE beschrieben und dafür plädiert, dass politische Bildung stärker konzeptionell in dem Bildungskonzept verankert werden sollte, um die derzeit bestehenden nicht-nachhaltigen Verhältnisse und gesellschaftlichen Strukturen hinterfragen zu können. Wie eine politische Bildung für nachhaltige Entwicklung umgesetzt werden kann, wird anhand der Gestaltung von Partizipationserfahrungen sowie weiterer Beispiele aufgezeigt.

Genese nachhaltige Entwicklung und Bildung für nachhaltige Entwicklung

Das Thema Nachhaltigkeit hat seit den 1970er Jahren den Weg in das gesellschaftliche Bewusstsein gefunden. Die zentralen Themen sind das Wissen um die Grenzen des Wachstums (Meadows et al. 1972), der zu hohe Ressourcenverbrauch, die globale Erderwärmung in Folge des anthropogenen Klimawandels sowie die globale Ungerechtigkeit bezüglich der Wohlstandsverteilung. Der Begriff einer nachhaltigen Entwicklung als Reflexions- und Lösungsbegriff für diesen Krisendiskurs wird im sogenannten Brundtland-Report (1987)¹ folgendermaßen definiert: Nachhaltigkeit ist eine Entwicklung, „die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen“ (Hauff 1987: 46).

Im Fokus der Definition steht die Umsetzung einer inter- und intragenerationellen Gerechtigkeit, verbunden mit einer anthropozentrischen Perspektive, in der die Befriedigung der menschlichen Bedürfnisse zentral sind. Der Erhalt der Natur und der Biodiversität, der Schutz ökologischer Systeme oder der Tierschutz erscheinen nur dahingehend relevant, inwiefern sie für eine gesellschaftliche Entwicklung notwendig sind (Brand 1997: 13). Trotz der Unschärfe der Definition kann positiv hervorgehoben werden, dass durch den Brundtland-Bericht der Begriff einer breiten globalen Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Ein weiterer wichtiger Meilenstein hinsichtlich der internationalen politischen Auseinandersetzung mit einer nachhaltigen Entwicklung ist die Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (UNCED) im Juni 1992, die gemeinhin als *Rio-Konferenz* bekannt ist. Dort wurde die Agenda 21 verabschiedet, die der Bildung erstmals einen hohen Stellenwert für eine nachhaltige Entwicklung beigemessen hat. Im Rahmen der Rio-Konferenz entstand das Konzept einer Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) und die Verankerung des Konzepts wird seitdem international vorangetrieben, z. B. durch die weltweite UNESCO-Dekade BNE (2005–2014), das anschließende Weltaktionsprogramm (WAP 2015–2019) sowie durch die nationale Etablierung des Bildungskonzepts (z. B. Transfer 21) in den deutschen Bundesländern. Welche Ziele mit dem Bildungs-

konzept verbunden sind, wird in der folgenden Definition sichtbar: „Bildung für nachhaltige Entwicklung zielt darauf ab, Menschen zu befähigen, sich an den gesellschaftlichen Lern-, Verständigungs- und Gestaltungsprozessen für eine nachhaltige Entwicklung zu beteiligen. Dafür sind die Entwicklung von Nachhaltigkeitskompetenzen sowie die Auseinandersetzung mit nachhaltigkeitsrelevanten Werten von zentraler Bedeutung“ (Rieckmann 2021: 10).

Mittlerweile ist BNE in den Nachhaltigkeitsstrategien fast aller Bundesländer programmatisch verankert (Brock et al. 2018: 300) und in bildungsrelevanten Dokumenten, beispielsweise in Bildungs- oder Lehrplänen, präsent (de Haan 2018: 310). Trotzdem erfolgt die Umsetzung von BNE in den verschiedenen Bildungsbereichen noch nicht flächendeckend (Grundmann 2017; Singer-Brodowski et al. 2019).

BNE ist auch eines der Unterziele der Agenda 2030, die mit ihren 17 Nachhaltigkeitszielen von den Vereinten Nationen 2015 verabschiedet wurde (UN 2015). Die 17 globalen Nachhaltigkeitsziele stehen für eine Transformation der globalen Gemeinschaft bis zum Jahr 2030 und dienen als wichtige politische Orientierung für die Bearbeitung globaler Herausforderungen. Die Bedeutung von BNE für die Nachhaltigkeitsagenda und die Realisierung der Nachhaltigkeitsziele wird in dem aktuellen UNESCO-Programm *ESD for 2030* (UNESCO 2020) noch stärker thematisiert. Die Agenda 2030 hat dazu beigetragen, dass entwicklungs- und umweltpolitische Herausforderungen und Problematiken noch stärker zusammengedacht werden. Trotzdem hat die inhaltliche Gestaltung der Agenda 2030 zu unterschiedlichen Kritikpunkten geführt, da die Agenda die Beendigung der imperialen Lebens- und Produktionsweise des Globalen Nordens nicht thematisiert und auch kein *Lernen vom Globalen Süden* hinsichtlich anderer Wissens- und Gesellschaftsformen oder Naturverhältnisse anstrebt (Ziai 2018: 208). Cordula Kropp und Marco Sonnberger beschreiben in diesem Zusammenhang die Nachhaltigkeitsziele als eine „anthropozentrische Wunschliste des Erhaltenswerten, ohne die industrie-kapitalistische Perspektive der Naturaneignung und -beherrschung oder ihre kognitiven Grundlagen auch nur im Ansatz zu revidieren“ (Kropp/Sonnberger 2021: 44). Viele der 17 Nachhaltigkeitsziele benötigen für ihre Realisierung erhebliches wirtschaftliches Wachstum, zudem enthält die



Die UN-Konferenz über Umwelt und Entwicklung (UNCED), die im Juni 1992 in Rio de Janeiro zusammenkam, gilt als Meilenstein in der globalen Klimaschutzpolitik. Im Rahmen der Konferenz entstand auch das Konzept zur Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE).

© picture alliance / Associated Press | Eduardo Dibaia

Agenda 2030 verschiedene Widersprüche, die zu Zielkonflikten führen können (Blühdorn 2020: 86).

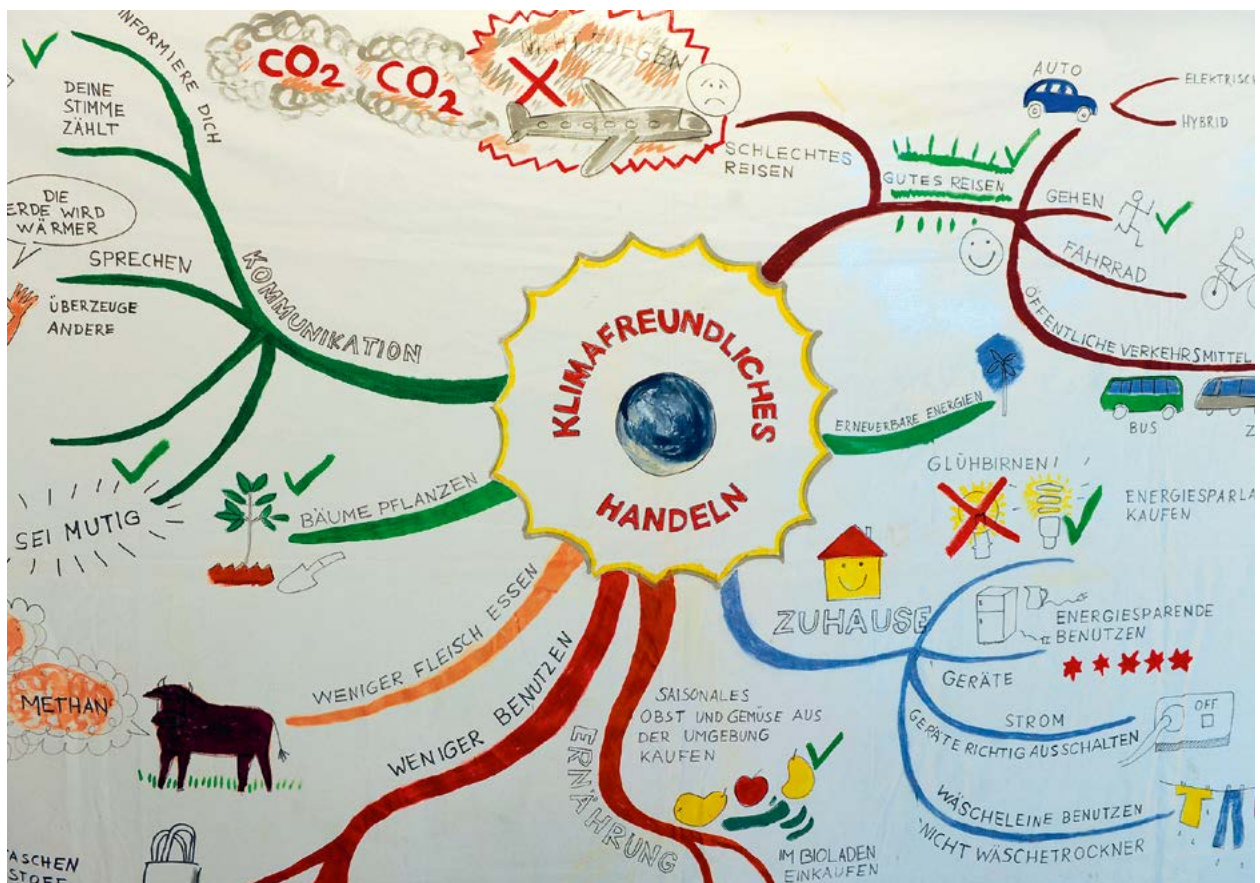
Wird BNE als emanzipatorisches Bildungskonzept verstanden, sollten die Grundlagen einer nachhaltigen Entwicklung stetig hinterfragt und weiterentwickelt werden. Nachhaltige Entwicklung kann dadurch selbst zu einem Lernprozess werden, in dem beispielsweise eine kritische Reflexion der bestehenden inhärenten Widersprüche und Zielkonflikte der Nachhaltigkeitsziele angeregt bzw. angeleitet wird (Rieckmann 2019: 91). Für die Auseinandersetzung und Anwendung einer BNE ist es wichtig, zwischen der politischen und pädagogischen Ebene zu unterscheiden. BNE bietet die Möglichkeit, komplexe Entwicklungen aus verschiedenen Perspektiven zu analysieren und zu beurteilen sowie Zielkonflikte zu erkennen und auszuhalten (Schreiber 2012: 29). Cornelia Gräsel zeigt treffend, welche Möglichkeiten BNE hingegen nicht bietet bzw. was *nicht* ihre Aufgabe ist: „Gerade in pädagogischen Feldern – in wissenschaftlichen ebenso wie in praktischen – besteht ein übergroßer Optimismus in Hinblick auf die Veränderungsmöglichkeiten alleine durch Bildung. Damit verbunden lässt sich häufig eine Art Verschiebung finden: Gesellschaftliche Probleme, die politisches Handeln erfordern würden, werden gleichsam in den Bereich der Bildung verlagert – in der Hoffnung sie würden in diesem Feld gelöst werden. Wenn die CO₂-Ziele von Ländern nicht erreicht werden, dann ist dies aber keine Schwäche des Bildungssystems, die noch mehr BNE in allen Bereichen erfordert, sondern fehlender politischer Wille. Selbstverständlich sind Bildungsmaßnahmen auch im Bereich nachhaltige Entwicklung von großer Bedeutung: Sie können Problembewusstsein wecken, komplexes Denken fördern, Wissen vermitteln und auch politische oder gesell-

schaftliche Einstellungen verändern. Aber sie ersetzen oder korrigieren keine politischen (Fehl-)Entscheidungen“ (Gräsel 2020: 29 f.).

Das Thema Nachhaltigkeit ist demnach nicht nur für den pädagogischen Kontext relevant, sondern als gesamtgesellschaftliche Herausforderung und Aufgabe zu verstehen. Dieser Aspekt wird im folgenden Abschnitt näher ausgeführt.

Nachhaltigkeit als gesellschaftlicher Aushandlungsprozess

Das Thema Nachhaltigkeit ist mit vielfältigen Herausforderungen verbunden, denn auf die Frage, was nachhaltig ist, gibt es keine einfache Antwort. Normative Diskussionen und Entscheidungen, was erhalten werden soll, wer es erhalten soll und für wen es erhalten werden soll (Delanty 2020: 59), schließen sich als gesellschaftlicher Aushandlungsprozess und gegebenenfalls Konflikt an (Brand/Wissen 2017: 128). Das übergeordnete Ziel, die Erde als Lebensgrundlage zu erhalten, ist eingängig und unstrittig, der Weg dorthin hingegen schwierig. Bei einer tiefergehenden Analyse des Nachhaltigkeitsdiskurses werden potenzielle Konfliktherde ersichtlich, etwa die bereits genannten Inkompatibilitäten der Nachhaltigkeitsziele oder die unhinterfragte Fortführung der kapitalistischen Wachstumslogik und der damit verbundenen globalen Ungleichheitsstrukturen. Die gesellschaftliche Debatte um Nachhaltigkeit beinhaltet komplexe Zusammenhänge, in deren Rahmen „unterschiedliche Akteure mit ihren Problemdeutungen, Zielhorizonten und Strategien der Umsetzung miteinander konkurrieren“ (Wendt/Görgen 2018: 50).



Mit Schaubildern können bereits in der Grundschule erste Zusammenhänge von Nachhaltigkeit erarbeitet werden.

© picture alliance / Sueddeutsche Zeitung Photo | Stephan Rumpf

Für die Auseinandersetzung mit den und Bearbeitung der Fragen, Herausforderungen, notwendigen Bewertungen und möglichen Konflikten spielt Bildung eine wichtige Rolle. Bildung kann allein keine neue Realität schaffen, da sie von den gesellschaftlichen Bedingungen abhängig ist (Mannheim 1928), aber durch die Förderung von selbstkritischem Denken und Mündigkeit (Adorno 1971) können Heranwachsenden dazu befähigt werden, die aktuell bestehenden nicht-nachhaltigen Verhältnisse zu hinterfragen und zu kritisieren. Die Schule befindet sich in dem Spannungsfeld, gleichzeitig Kontinuität zu garantieren und Wandel zu ermöglichen; die nachkommenden Generationen sollen in die bestehende gesellschaftliche Ordnung integriert werden und gleichzeitig sind die gesellschaftspolitischen Wünsche groß, dass sich die zukünftigen Generationen besser, das heißt nachhaltiger verhalten.² Für die Möglichkeit, mündig werden zu können, ist für Adorno das *angemessene* Maß an Anpassung entscheidend, es geht um mehr als die Affirmation der gesellschaftlichen Verhältnisse. Dieses Spannungsverhältnis wahrzunehmen und diesem nicht auszuweichen ist zentral für Adornos Mündigkeitsbegriff (Adorno 1971: 109). Mündigkeit erfordert offene Bildungsprozesse, damit die Heranwachsenden Haltungen oder Sichtweisen nicht nur affirmativ, das heißt ohne eigene Stellungnahme und Auseinandersetzung übernehmen, sondern damit unabhängiges Denken möglich und erfahrbar wird (Gessner 2021: 75). Dafür benötigen Jugendliche entsprechende Räume, in denen sie eigene Positionen in der Gesellschaft erproben können. (Politik-)Unterricht kann ein solcher Raum sein (Gessner 2021: 76). Vor dem Hintergrund dieser theoretischen Perspektiven wird im folgenden Abschnitt die Relevanz von politischer und sozialwissenschaftlicher Bildung für das Bildungskonzept BNE aufgezeigt.

Die Relevanz politischer Bildung für eine BNE

BNE hat vielfältige Schnittmengen zur politischen Bildung. Durch das Zusammendenken von Ökologie, Ökonomie und Sozialem beinhaltet das Bildungskonzept Spannungsfelder und Kontroversen, die politisch zu bearbeiten sind (Overwien 2014: 375). Vor dem Hintergrund einer demokratischen Gesellschaftsordnung, die den Werte- und Handlungsrahmen setzt, zielt politische Bildung auf die Förderung eines kritischen Bewusstseins, auf die Fähigkeit, ein selbstständiges Urteil zu fällen, und die Bereitschaft, sich politisch zu engagieren, ab. Zur Festigung der demokratischen Grundordnung und zum Erhalt der bestehenden politischen Kultur soll schulischer politischer Unterricht beitragen, indem Schüler:innen demokratieadäquates Verhalten habitualisieren. Die Heranwachsenden werden dazu befähigt, eigenes politisches Handeln zu erlernen, demokratische Handlungsformen als Werte anzuerkennen sowie demokratischen Beteiligungsformen auszuüben (Gagel 2000: 22 ff.). Das Zusammenspiel von politischer und sozialwissenschaftlicher Bildung ist für das Erlangen eines politischen Bewusstseins essenziell. Sozialwissenschaftliche Erkenntnisfähigkeit ist für politisches Engagement notwendig, um die politischen, sozialen und wirtschaftlichen Prozesse sowie die eigene Involviertheit in diese gesellschaftlichen Strukturen verstehen und bewerten zu können (Gagel 2000: 28). Daher ist BNE eng mit politischen Bildungsprozessen verwoben. Die konzeptionellen Vorgänger von BNE bzw. ihre zentralen inhaltlichen Säulen, das Globale Lernen und die Umweltbildung³, haben ebenso wie die politische Bildung im Allgemeinen einen normativen Kern. BNE ist sowohl ein politisches als auch ein pädagogisches Konzept (Rolle 2018).

Nachhaltigkeitsthemen verweisen als „public issues“ auf demokratische Praktiken und erfordern daher Partizipationsmöglichkeiten für Individuen (Van Poeck/Vandenabele 2012: 541). Sowohl für die politische Bildung als auch für BNE ist Partizipation ein zentraler Aspekt und Bildungsauftrag. Im *Nationalen Aktionsplan BNE*⁴ wird die Partizipationsmöglichkeit aller gesellschaftlichen Gruppen für eine aktive Zukunftsgestaltung als wesentlicher Bestandteil einer BNE hervorgehoben und die Partizipation von Schüler:innen als wichtiger Baustein für eine schulische BNE benannt (NAP 2017: 37 f.). Um nicht nur ein Lernen über, sondern ein Lernen durch Partizipation zu ermöglichen, sind praktische Partizipationserfahrungen im Schulkontext notwendig (Liening-Konietzko 2017: 14). Aus subjektbildungs- und emanzipatorischer Perspektive sind den Schüler:innen die Fähigkeiten zu demokratischer Teilhabe und Teilnahme nicht zwangsläufig gegeben, sondern Mündigkeit muss als Selbst- und Mitbestimmungsfähigkeit aktiv erlangt werden (von Schwanenflügel 2015: 61). Für die Ermöglichung von Schüler:innen-Partizipation kommt den Lehrkräften eine zentrale Rolle zu (Liening-Konietzko 2017: 14); ihre positive Einstellung demgegenüber ist die wesentliche Bedingung für die Realisierung von Partizipationserfahrungen (Wenzel 2001: 15). Politische Partizipationsprojekte befinden sich zwischen pädagogisch zugestanderener Beteiligung seitens der Lehrenden und Selbstbestimmung der Lernenden. Für den Umgang mit diesem Spannungsfeld ist eine angemessene Reflexion notwendig, um etwa Formen der Scheinpartizipation zu vermeiden (Wagner/Brüggen 2012: 30).

Die klimapolitische Bewegung *Fridays for Future* (FFF) hat gezeigt, dass großes Interesse bei Jugendlichen besteht, sich zum Thema Klimawandel zu engagieren. Die Demonstrationen können als „gelebte“ bzw. angewandte BNE betrachtet werden. 2019 und 2020 erfährt die Bewegung in Deutschland eine außergewöhnliche Beachtung, und eine rege Beteiligung an den Protesten für politische Maßnahmen gegen den

Klimawandel und für politische Verantwortungsübernahme lässt sich beobachten. Verschiedene Umfragestudien zu der Zusammensetzung und den Einstellungen der Demonstrierenden (z. B. Sommer et al. 2019) haben gezeigt, dass unter den Befragten eine hohe Zuversicht besteht, dass die Auswirkungen des Klimawandels durch politische Entscheidungen eingedämmt werden können. Die Demonstrierenden versuchen, durch ihren Protest Druck auf Politiker:innen auszuüben, damit diese sich an das vereinbarte Pariser Klimaabkommen von 2015 halten (Sommer et al. 2019: 26). An den FFF-Demonstrationen haben überdurchschnittlich viele Erstdemonstrierende teilgenommen, insbesondere Schüler:innen waren vertreten. Die Teilnahme am Protest ist immer auch eine Ausdrucksform politischen Interesses und politischen Handelns und kann durch die intensivere Auseinandersetzung zu einer vermehrten Diskussionsbereitschaft über Politik und politischen Selbstwirksamkeitserfahrungen führen. „Nicht nur, aber besonders für Schüler:innen bedeutet das: Die Teilnahme am Protest ist ein Akt des politischen Lernens“ (Sommer et al. 2019: 22). Für Jugendliche kann im Rahmen der FFF-Demonstrationen Partizipationserleben im Sinne einer BNE ermöglicht werden. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Protestbewegung unter den erschwerten Bedingungen aufgrund der Corona-Pandemie wieder konsolidiert.

Trotz der beschriebenen starken politischen Bezüge der Nachhaltigkeitsthematik wurden in den 1990er Jahren globale und Umweltfragen in der schulischen politischen Bildung wenig thematisiert. Die Erziehungswissenschaftlerin Annabell Brosi setzt sich mit dem Verhältnis von politischer Bildung und BNE auseinander und plädiert für eine stärkere konzeptionelle Verankerung von politischer Bildung als Teil einer BNE, da politische Bildung in den meisten (schulischen) BNE-Konzepten bisher deutlich zu kurz kommt (Brosi 2021: 7). Die Pädagogin Yvonne Kehren beschreibt den bisherigen BNE-Diskurs vor dem Hintergrund des Ausblen-



Die Protestbewegung *Fridays for Future* stößt gerade bei Kindern und Jugendlichen auf großes Interesse. Viele von Ihnen sammeln hier ihre ersten Protest- und damit auch Partizipationserfahrungen im demokratischen Raum. © picture alliance | HMB Media/Oliver Mueller

dens struktureller Widersprüche und systemischer Zusammenhänge als „positiv appellativ“ (Kehren 2016: 197); die individuelle Beteiligung an den und auch das individuelle Profitieren, von den globalen Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten werden dadurch verdeckt und stabilisiert. Gleichzeitig wird an den/die Einzelne(n) zu viel Verantwortung für Nachhaltigkeit übertragen (Ebd.: 132), indem individuelle Konsumhandlungen ins Zentrum gerückt werden (Marchand 2015: 304). Für eine gesellschaftliche Transformation in Richtung einer nachhaltigeren Zukunft, die strukturelle und institutionelle Veränderungen beinhaltet, reicht der Fokus auf die individuelle Ebene nicht aus. Stattdessen sollte das Bildungskonzept BNE zur (politischen) Bildung von Nachhaltigkeitsbürger:innen beitragen und dazu befähigen, bestehende Strukturen zu hinterfragen und neu bzw. anders zu denken (Rieckmann 2021: 12).

Eine systematischere politikdidaktische Aufarbeitung von BNE könnte die Tendenz zur Entpolitisierung relevanter Themengebiete verhindern, indem Nachhaltigkeitsaspekte in Verbindung mit globalen Machtverteilungen und Ungleichheitsverhältnissen diskutiert werden (Ohlmeier/Brunold 2015: 109). Der wichtige kritische Impetus einer BNE, die eine sozialökologische Transformation unterstützen soll, kommt bislang häufig zu kurz, was zu einer unkritischen und wenig kontroversen Auseinandersetzung mit bzw. Umsetzung von Nachhaltigkeitsthemen führt (Weselek/Wohnig 2021: 9). Politische Bildung sollte demnach konzeptionell stärker innerhalb des BNE-Konzepts sichtbar werden – wie das aussehen könnte, wird im folgenden Abschnitt expliziert.

Perspektiven für eine politische Bildung für nachhaltige Entwicklung

Resümierend zeigt sich, dass BNE für eine sozialökologische Transformation im Sinne einer nachhaltigeren Zukunft relevant und die Etablierung des Bildungskonzepts zu befürworten ist. Entscheidend ist aber eine adäquate Umsetzung.

Dies führt zu der Frage, ob BNE durch ihre politischen Institutionaliserungsbestrebungen Konformität hinsichtlich der aktuell gelebten Nicht-Nachhaltigkeit fördert oder ob sie durch ihre inhaltlichen Themen und didaktische Ausgestaltung zu Gesellschaftskritik und einer reflexiven Auseinandersetzung mit den bestehenden nicht-nachhaltigen Verhältnissen führen kann. Das politische Bestreben, Nachhaltigkeitsthemen programmatisch im Bildungssystem zu verankern, zeigt deren grundsätzlich Anerkennung und die Bestrebungen einer Institutionalisierung. Die gesellschaftspolitische Relevanz wird als hoch eingestuft und dementsprechend mit Bildungsinhalten und Wissensbeständen verbunden. Gleichzeitig besteht das Risiko der Entpolitisierung von Nachhaltigkeitsthemen im Rahmen des Bildungskonzepts, wenn Gesellschaftskritik an den nicht-nachhaltigen Verhältnissen durch den Etablierungsprozess zu kurz kommt oder die Verantwortung für die Lösung der Nachhaltigkeitsproblematiken durch die pädagogische Verortung zu sehr auf das Individuum übertragen wird (Brosi 2021: 6).

Das Ziel einer BNE, zu einer *nachhaltigeren Zukunft* zu befähigen, kann hingegen nur durch individuelle *und* kollektive Partizipation erreicht werden. Es muss anerkannt werden, dass eine politische BNE nicht dazu dient, reflexhaft durch Wissensaneignung auf gesellschaftspolitische Krisen zu reagieren. Für die globalen Nachhaltigkeits Herausforderungen wird es keine schnellen Lösungen geben (Gesser 2021: 82).

Wie muss eine BNE nun gestaltet sein, damit sie die nachfolgenden Generationen für eine nachhaltigere Zukunft befähigen kann und das Bildungskonzept nicht lediglich als normative Anpassungsstrategie dient? Verschiedene internationale Studien (Sauvé et al. 2007; Huckle/Wals 2015; Selby/Kagawa 2010) veranschaulichen, dass eine kritische und partizipative BNE (siehe dazu auch Hamburg 2017) stärker gefördert werden sollte, die sich weniger auf individuelle Konsumhandlungen (Ideland/Malmberg 2015) bezieht, sondern strukturelle Widersprüche thematisiert. Kritische Auseinandersetzungen mit BNE-Themen können dazu bei-



BNE im Unterricht muss so gestaltet sein, dass durch partizipative Gestaltung und partizipatives Erleben auch komplexe Themenaspekte von Nachhaltigkeit nachvollziehbar werden.

© Adobe Stock | Gorodenkoff

tragen, dass das Konzept seinen normativen Kern nicht verliert und die bestehenden (welt-)gesellschaftlichen Verhältnisse reflektiert werden können, indem strukturelle Ursachen für nationale und globale Ungleichheits-, Macht- und Herrschaftsverhältnisse problematisiert und hinterfragt werden (Van Poeck/Vandenabeele 2012; Ohlmeier/Brunold 2015; Kehren 2016; Brosi 2021; Weselek/Wohnig 2021). Wie beschrieben, sind eine partizipative Gestaltung und ein partizipatives Erleben dafür zentral. Ein solches Vorgehen schließt Erfahrungen von komplizierten Lösungssuchen, Scheitern und gegebenenfalls Ohnmachtserfahrungen mit ein. Ein solches Krisenerleben findet bisher im schulischen Raum noch zu wenig Platz (Rieckmann/Stoltenberg 2011: 129). Indem eine Ursachenanalyse der bestehenden Nicht-Nachhaltigkeit stärker in das Zentrum rückt und die dahinterliegenden Machtstrukturen dezidiert analysiert und kritisiert werden, kann BNE auch dem Moralisierungsvorwurf entgegenwirken, der im Kontext des Bildungskonzepts geäußert wird (Holfelder 2018: 107).

Für die Umsetzung können Methoden zur Entwicklung von Zukunftsszenarien⁵ wie utopische oder dystopische Erzäh-

lungen, Szenarioanalysen oder Zukunftswerkstätten genutzt werden (Rieckmann 2021: 13). Die Analyse von komplexen Systemen ist etwa durch die Walt-Disney-Methode⁶ möglich. Fish-Bowl-Diskussionen können die Förderung von kritischem und reflektiertem Denken unterstützen. Perspektivwechsel können durch Praxisprojekte, zum Beispiel virtuelle Austausch- und Kooperationsmöglichkeiten mit Ländern des Globalen Südens⁷, angeregt werden (Rieckmann 2021: 13). Die genannten Methodenbeispiele veranschaulichen, dass auch die Lehrenden über Nachhaltigkeitskompetenzen und ein kritisches Verständnis von einer nachhaltigen Entwicklung verfügen sollten, um die Lernenden adäquat anleiten können. Der Kompetenzrahmen *A Rounder Sense of Purpose* liefert einen guten Überblick über Anforderungen an Lehrende und stellt weitere Umsetzungsideen zur Verfügung⁸ (Rieckmann 2021: 14).

Abschließend kann festgehalten werden, dass die vielfältigen ökologischen, ökonomischen und sozialen Herausforderungen einer nachhaltigen Entwicklung eine kritische politische und sozialwissenschaftliche Bildung benötigen.

Dr. Johanna Weselek

KURZVITA

hat Soziologie und Politikwissenschaften an der Justus-Liebig-Universität in Gießen und der Ruprecht-Karls-Universität in Heidelberg studiert und an der Pädagogischen Hochschule Heidelberg im Fach Soziologie zu dem Thema *Bildung für nachhaltige Entwicklung im Schulalltag promoviert*. Dort ist sie aktuell als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Projekt „Future.N!“ tätig.

Anmerkungen

- 1 1983 wurde die UN-Kommission für Umwelt und Entwicklung (*World Commission on Environment and Development*, [WCED] sogenannte Brundtland-Kommission) unter dem Vorsitz der norwegischen Ministerpräsidentin Gro Harlem Brundtland gegründet, um im Lichte der zunehmenden ökologischen, sozialen und ökonomischen Probleme Handlungsempfehlungen für eine nachhaltigere Entwicklung zu erarbeiten. Der eigentliche Titel des Brundtland-Reports ist *Our Common Future*.

- 2 Diese Dialektik von Bildung ist nicht BNE-spezifisch, aber kann Herausforderungen in Bezug auf die Umsetzung des Bildungskonzepts bedeuten.
- 3 Es gibt verschiedene Lesarten und Kontroversen hinsichtlich des Verhältnisses zwischen einer BNE und den beiden Konzepten. Ich verstehe Globales Lernen und Umweltbildung als gleichwertige und tragende Säulen einer Bildung für nachhaltigen Entwicklung.
- 4 Der Nationale Aktionsplan BNE wurde 2017 durch die Nationale Plattform BNE – ein Gremium unter dem Dach des Bundesministeriums für Bildung und Forschung – verabschiedet.
- 5 Sowi-online gibt umfangreiche Hinweise für die Umsetzung einer Zukunftswerkstatt: <https://www.sowi-online.de/praxis/methode/zukunftswerkstatt.html> 2.
- 6 Nähere Informationen zu dieser Methode erhalten Sie zum Beispiel hier: <https://kreativitätstechniken.info/ideen-generieren/walt-disney-methode/>.
- 7 *Engagement Global* bietet mit dem „Chat der Welten“ einen virtuellen Austausch für Globales Lernen an: <https://www.engagement-global.de/chat-der-welten.html>.
- 8 Die 12 *A Rounder Sense of Purpose* (RSP)-Kompetenzen wurden für alle pädagogischen Fachkräfte entwickelt, die eine Bildung für nachhaltige Entwicklung anbieten wollen. Unter <https://aroundsenseofpurpose.eu/de/framework/table/> werden die verschiedenen Kompetenzen näher beschrieben und für jede der Kompetenzen Beispielaktivitäten für die Umsetzung vorgestellt, hier beispielsweise für die Ermöglichung von Partizipation: <https://aroundsenseofpurpose.eu/de/framework/at-int/>.

LITERATUR

- Adorno, Theodor W. (1971) [1966]: *Erziehung wozu?* In: Adorno, Theodor W.: *Erziehung zur Mündigkeit. Vorträge und Gespräche mit Hellmut Becker 1959–1969*. Herausgegeben von Gerd Kadelbach. Frankfurt, S. 105–119.
- Blühdorn, Ingolfur (2020): *Die Gesellschaft der Nicht-Nachhaltigkeit. Skizze einer umweltsoziologischen Gegenwartsdiagnose*. In: Blühdorn, Ingolfur/Butzlaff, Felix/Deflorian, Michael/Hausknost, Daniel/Mock, Mirjam (2020): *Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit. Warum die ökologische Transformation der Gesellschaft nicht stattfindet*. Bielefeld, S. 65–142.
- Brand, Karl-Werner (1997): *Probleme und Potentiale einer Neubestimmung des Projekts der Moderne unter dem Leitbild „Nachhaltige Entwicklung“*. Zur Einführung. In: Brand,

Karl-Werner (Hrsg.): *Nachhaltige Entwicklung. Eine Herausforderung an die Soziologie*. Opladen, S. 9–32.

- Brand, Ulrich/Wissen, Markus (2017): *Imperiale Lebensweise. Zur Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus*. 4. Aufl. München.
- Brock, Antje/Etzkorn, Nadine/Singer-Brodowski, Mandy (2018): *Verankerung von Bildung für nachhaltige Entwicklung in den Nachhaltigkeitsstrategien der Bundesländer*. In: Brock, Antje/de Haan, Gerhard/Etzkorn, Nadine/Singer-Brodowski, Mandy (Hrsg.): *Wegmarken zur Transformation. Nationales Monitoring von BNE in Deutschland*. Opladen/Berlin/Toronto, S. 267–303.
- Brosi, Annabell (2021): *Politische Bildung und Bildung für nachhaltige Entwicklung (BNE) – Stand der Beziehung. Fachstelle politische Bildung, S. 1–12*. URL: https://transfermaterial-bildung.de/fileadmin/user_upload/Fotos/Transfermaterial/Brosi_2021_Polbil-und-BNE-Stand-der-Beziehung.pdf [06.10.2022].

- ▶ Delanty, Gerard (2020): Wann beginnt die Zukunft? Überlegungen zu Temporalität, Nachhaltigkeit und Zukunftsszenarien. In: Adloff, Frank/Fladvad, Benno/Hasenfratz, Martina/Neckel, Sighard (Hrsg.): *Imaginationen von Nachhaltigkeit. Katastrophe. Krise. Normalisierung*. Frankfurt am Main/New York, S. 49–70.
- ▶ Gagel, Walter (2000): *Einführung in die Didaktik des politischen Unterrichts*. 2. Aufl. Opladen.
- ▶ Gessner, Susann (2021): Bildungspotenziale politischer Bildung im Kontext gesellschaftlicher Erwartungen. In: Deichmann, Carl/Partetzke, Marc (Hrsg.): *Demokratie im Stresstest: Redaktionen von Politikdidaktik und politischer Bildung*. Wiesbaden, S. 71–85.
- ▶ Gräsel, Cornelia (2020): „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ – Wie implementiert man dieses Konzept in die Lehrerbildung? In: Keil, Andreas/Kuckuck, Miriam/Faßbender, Mira (Hrsg.): *BNE-Strukturen gemeinsam gestalten. Fachdidaktische Perspektiven und Forschungen zu Bildung für nachhaltige Entwicklung in der Lehrkräftebildung*. Münster/New York, S. 23–31.
- ▶ Grundmann, Diana (2017): *Bildung für nachhaltige Entwicklung in Schulen verankern. Handlungsfelder, Strategien und Rahmenbedingungen der Schulentwicklung*. Wiesbaden.
- ▶ Haan de, Gerhard (2018): Übergreifende Bewertung der Ergebnisse. In: Brock, Antje/de Haan, Gerhard/Etzkorn, Nadine (Hrsg.): *Wegmarken zur Transformation. Nationales Monitoring von Bildung für nachhaltige Entwicklung in Deutschland*. Opladen/Berlin/Toronto, S. 305–310.
- ▶ Hamborg, Steffen (2017): ‚Wo Licht ist, ist auch Schatten‘ – Kritische Perspektiven auf Bildung für nachhaltige Entwicklung und die BNE-Forschung im deutschsprachigen Raum. In: Brodowski, Michael (Hrsg.): *Bildung für Nachhaltige Entwicklung. Interdisziplinäre Perspektiven*. Berlin, S. 15–31.
- ▶ Hauff, Volker (Hrsg.) (1987): *Unsere gemeinsame Zukunft. Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung*. Greven.
- ▶ Holfelder, Anne-Katrin (2018): Orientierungen von Jugendlichen zu Nachhaltigkeitsthemen: Zur didaktischen Bedeutung von implizitem Wissen im Kontext BNE. Wiesbaden.
- ▶ Huckle, John/Wals, Arjen E. J. (2015): The UN Decade of Education for Sustainable Development. Business as Usual in the End. In: *Environmental Education Research* 21, Heft 3/2015, S. 491–505.
- ▶ Ideland, Malin/Malmberg, Claes (2015): Governing 'Eco-Certified Children' through Pastoral Power: Critical Perspectives on Education for Sustainable Development. In: *Environmental Education Research* 21, Heft 2/2015, S. 173–182.
- ▶ Kehren, Yvonne (2016): *Bildung für nachhaltige Entwicklung. Zur Kritik eines pädagogischen Programms*. Baltmannsweiler.
- ▶ Kropp, Cordula/Sonnberger, Marco (2021): *Umweltsoziologie*. Baden-Baden.
- ▶ Lienen-Konietzko, Antje (2017): *Schülerpartizipation ermöglichen. Erfahrungen von Lehrerinnen und Lehrern an Gemeinschaftsschulen*. Opladen/Berlin/Toronto.
- ▶ Mannheim, Karl (1928): Das Problem der Generationen. In: *Kölner Vierteljahreshefte für Soziologie* 7 (1928/29), S. 157–184.
- ▶ Marchand, Silke (2015): *Nachhaltig entscheiden lernen. Urteils Kompetenzen für nachhaltigeren Konsum bei Jugendlichen*. Bad Heilbrunn.
- ▶ Meadows, Donna H./Meadows, Dennis L./Randers, Jorgen/Behrens III, William W. (1972): *The Limits to Growth. A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind*. New York.
- ▶ Nationale Plattform Bildung für nachhaltige Entwicklung (Hrsg.) (2017): *Nationaler Aktionsplan Bildung für nachhaltige Entwicklung*. URL: <https://www.bne-portal.de/bne/de/nationaler-aktionsplan/nationaler-aktionsplan.html> [04.07.2022].
- ▶ Ohlmeier, Bernhard/Brunold, Andreas (2015): *Politische Bildung für nachhaltige Entwicklung. Eine Evaluationsstudie*. Wiesbaden.
- ▶ Overwien, Bernd (2014): *Umweltbildung und Bildung für nachhaltige Entwicklung*. In: Sander, Wolfgang (Hrsg.): *Handbuch politische Bildung*. 4., völlig überarb. Aufl. Schwalbach/Ts., S. 375–382.
- ▶ Rieckmann, Marco/Stoltenberg, Ute (2011): Partizipation als zentrales Element von Bildung für eine nachhaltige Entwicklung. In: Heinrich, Harald/Kuhn, Katia/Newig, Jens (Hrsg.): *Nachhaltige Gesellschaft. Welche Rolle für Partizipation und Kooperation?* Wiesbaden, S. 117–131.
- ▶ Rieckmann, Marco (2019): Beiträge einer Bildung für nachhaltige Entwicklung zum Erreichen der Sustainable Development Goals – Perspektiven, Lernziele und Forschungsbedarfe. In: Clemens, Iris/Hornberg, Sabine/Rieckmann, Marco (Hrsg.): *Bildung und Erziehung im Kontext globaler Transformationen*. Opladen/Berlin/Toronto, S. 79–94.
- ▶ Rieckmann, Marco (2021): Bildung für nachhaltige Entwicklung. Ziele, didaktische Prinzipien und Methoden. In: *merz – Zeitschrift für Medienpädagogik* 65, Heft 4/2021, S. 10–17.
- ▶ Rolle, Marion (2018): *Mit Bildungsarbeit globalen Wandel gestalten? Gedanken zur Wirksamkeit Globalen Lernens*. VEN: Verband Entwicklungspolitik Niedersachsen e. V. URL: https://www.globaleslernen.de/sites/default/files/files/link-elements/bildungsarbeit-globaler_wandel-mariorolle-2018.pdf [02.06.2020].
- ▶ Rucht, Dieter (2019): *Fazinosum Fridays for Future*. In: *APuZ: Aus Politik und Zeitgeschichte* 69, Heft 47–48/2019, S. 4–9.
- ▶ Sauvé, Lucie/Berryman, Tom/Brunelle, Renée (2007): Three Decades of International Guidelines for Environment-Related Education: A Critical Hermeneutic of the United Nations Discourse. In: *Canadian Journal of Environmental Education* 12, Heft 1/2007, S. 33–54.
- ▶ Schreiber, Jörg-Robert (2012): *Bildung für nachhaltige Entwicklung*. In: Lang-Wojtasik, Gregor/Klemm, Ulrich (Hrsg.): *Handlexikon Globales Lernen*. Münster/Ulm, S. 26–30.
- ▶ Schwanenfl gel von, Larissa (2015): *Partizipationsbiographien Jugendlicher. Zur subjektiven Bedeutung von Partizipation im Kontext sozialer Ungleichheit*. Wiesbaden.
- ▶ Selby, David/Kagawa, Fumiyo (2010): *Runaway Climate Change as Challenge to the 'Closing Circle' of Education for Sustainable Development*. In: *Journal of Education for Sustainable Development* 4, Heft 1/2010, S. 37–50.
- ▶ Simon, Toni (2019): *Partizipation als Ziel und Voraussetzung von BNE. Viel gefordert aber auch gewollt?* In: *Transfer Forschung – Schule* 5, Heft 5/2019, S. 71–83.
- ▶ Singer Brodowski, Mandy/Brock, Antje/Etzkorn, Nadine/Otte, Insa (2019): *Monitoring of Education for Sustainable Development in Germany – Insights from Early Childhood Education, School and Higher Education*. In: *Environmental Education Research* 25, Heft 4/2019, S. 492–507.
- ▶ Sommer, Moritz/Rucht, Dieter/Haunss, Sebastian/Zajak, Sabrina (2019): *Fridays for Future. Profil, Entstehung und Perspektiven der Protestbewegung in Deutschland*. Ipb working paper series, 2/2019. Berlin. URL: https://protestinstitut.eu/wp-content/uploads/2019/08/ipb-working-paper_FFF_final_online.pdf [29.06.2020].
- ▶ UN (2015): *Transforming Our World. The 2030 Agenda for Sustainable Development*. URL: http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E [15.07.2020].
- ▶ UNESCO (2020): *Education for Sustainable Development. A Roadmap*. URL: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000374802.locale=en> [24.04.2021].

- ▶ Van Poeck, Katrien/Vandenabeele, Joke (2012): *Learning from Sustainable Development: Education in the Light of Public Issues*. In: *Environmental Education Research* 18, Heft 4/2012, S. 541–552.
- ▶ Wagner, Ulrike/Brüggen, Niels (2012): *Von Alibi-Veranstaltungen und „Everyday Makers“*. Ansätze von Partizipation im Netz. In: Lutz, Klaus/Rösch, Eike/Seitz, Daniel (Hrsg.): *Partizipation und Engagement im Netz. Neue Chancen für Demokratie und Medienpädagogik*. München, S. 21–42.
- ▶ Wendt, Björn/Görgen, Benjamin (2018): *Macht und soziale Ungleichheit als vernachlässigte Dimensionen der Nachhaltigkeitsforschung. Überlegungen zum Verhältnis von Nachhaltigkeit und Verantwortung*. In: Henkel, Anna/Lüdtke, Nico/Buschmann, Nikolaus/Hochmann, Lars (Hrsg.): *Reflexive Responsibilisierung. Verantwortung für nachhaltige Entwicklung*. Bielefeld, S. 49–66.
- ▶ Wenzel, Hartmut (2001): *Lehrereinstellungen und Partizipationsmöglichkeiten – Voraussetzungen für die pädagogische Schulentwicklung in den Schulen der neuen Bundesländer*. In: Böhme, Jeanette/Kramer, Rolf-Torsten (Hrsg.): *Partizipation in der Schule*. Opladen, S. 15–26.
- ▶ Weselek, Johanna/Wohnig, Alexander (2021): *Befähigung zu gesellschaftlicher und politischer Verantwortungsübernahme als Teil Globalen Lernens – was heißt hier Neutralität?* In: *ZEP: Zeitschrift für internationale Bildungsforschung und Entwicklungspädagogik* 44, S. 4–10.
- ▶ Ziai, Aram (2018): *Die SDGs – Eine postkoloniale Weinprobe*. In: Debiel, Tobias (Hrsg.): *Entwicklungspolitik in Zeiten der SDGs. Essays zum 80. Geburtstag von Franz Nuscheler*. Duisburg: Institut für Entwicklung und Frieden. S. 205–209.

Marco Brenneisen

Schlussstriche und lokale Erinnerungskulturen

Die „zweite Geschichte“ der südwestdeutschen Außenlager des KZ Natzweiler seit 1945



lpb

Schlussstriche und lokale Erinnerungskulturen

Die „zweite Geschichte“ der südwestdeutschen Außenlager des KZ Natzweiler seit 1945

Marco Brenneisen

Marco Brenneisen legt eine umfassende Darstellung der „zweiten Geschichte“ der südwestdeutschen Natzweiler-Außenlager vor, in der er den gesellschaftlichen, politischen, administrativen und historiographischen Umgang mit diesen Orten des Terrors seit der Besatzungszeit analysiert. Er zeichnet Phasen und Zäsuren der Aufarbeitung und des Gedenkens nach und nimmt geschichts- und erinnerungspolitische Auseinandersetzungen auf lokaler und regionaler Ebene in den Blick. Aus der Zusammenschau dieser spezifisch lokalen Erinnerungskulturen entsteht ein differenziertes Bild, das zum besseren Verständnis der heutigen Gedenkstättenlandschaft Baden-Württembergs beiträgt.

6.50 Euro zzgl. Versand, Bestellung ausschließlich im Webshop der Landeszentrale für politische Bildung: www.lpb-bw.de/shop
E-Book (kostenlos) unter www.lpb-bw.de/e-books.html

lpb
BW

Nicht-Nachhaltigkeit als politisches Projekt

Rechtspopulistische Diskurse und Akteure in der Energiewende

Fritz Reusswig

In diesem Beitrag wird die Position rechtspopulistischer Akteure zum Thema Nachhaltigkeit vorgestellt und am Beispiel der Energiewende konkretisiert. Wie Fritz Reusswig anhand verschiedener Narrative und Gruppen deutlich macht, wird dabei eine Doppelstrategie ausgemacht, die eine elitenkritische Abwehr mit einer aneignenden Umdeutung verbindet. Gründe für Abwehr und Aneignung werden dazu identifiziert. Die Umdeutungsstrategie wird als letztlich unvereinbar mit dem Ansatz einer Nachhaltigen Entwicklung bewertet. Gleichzeitig wird die These verfolgt, dass die populistische Doppelstrategie wider Willen tatsächliche Defizite des Nachhaltigkeitsdiskurses aufzudecken, allerdings nicht konstruktiv einzulösen vermag.

Populismus auf dem Vormarsch – Nachhaltigkeit in Gefahr?

Trump, Brexit, Ungarn, Polen, Bolsonaro, Putin: Wohin man auch blickt, die Ausbreitung des Populismus ist ein globales Phänomen (Moffitt 2016; Rodrik 2018). In verschiedenen Nuancen und Kontexten erzählt das populistische Narrativ überall eine ähnliche Geschichte: Die Welt ist aus den Fugen, die politische Klasse hat sich von den Menschen entfernt und verfolgt rücksichtslos eigene, meist egoistische Ziele, mit den Interessen der Mehrheit wurde das Gemeinwohl aus dem Blick verloren. Es ist an der Zeit, die Interessen der Mehrheit gegen die Eliten wieder ins Recht zu setzen, notfalls auch gegen den Widerstand der „Lückenpresse“, internationaler Organisationen oder rechtsstaatlicher Hürden.

Was heißt das für die Zukunft des Nachhaltigkeitsgedankens? Auf den ersten Blick nichts Gutes: Wichtige Impulse für das Konzept der Nachhaltigen Entwicklung gingen und gehen von internationalen Organisationen aus, allen voran den Vereinten Nationen. Populisten sehen darin ein Zeichen der Überfremdung, aus der es sich zu befreien gilt. Nachhaltigkeit hat sich – zumindest rhetorisch – zu einer fast schon formelhaften positiven Referenzfigur für Regierungen auf allen Ebenen entwickelt. Populisten sehen darin ein ideologisches Elitenprojekt, dessen scheinbare Alternativlosigkeit es zu bekämpfen gilt. Und Nachhaltigkeit als normatives Konzept verlangt von uns allen Einstellungs- und Lebensstilveränderungen. Aus populistischer Sicht ein illegitimer Angriff auf das „normale“ Leben der Mehrheit im Namen einer selbsternannten Öko-Elite, den es entschieden abzuwehren gilt.

Gibt es einen zweiten Blick? Ja, wenn man sich nicht damit begnügt, einem intuitiven Impuls zu folgen, der da lautet: „Wir müssen die Idee der Nachhaltigkeit unbedingt gegen die populistischen Angriffe verteidigen!“ Dieser Impuls ist naheliegend, aber er basiert auf einem Kurzschluss: Nur weil der Populismus etwas angreift und man (aus welchen Gründen auch immer) antipopulistisch eingestellt ist, muss dieses angegriffene Etwas ja noch nicht positiv sein und blind verteidigt werden. Vielleicht deckt der populistische Angriff

ja auch Blind- und Schwachstellen des Konzepts der nachhaltigen Entwicklung auf, die angegangen werden müssen, auch wenn man das populistische Weltbild *nicht* teilt. Dieser Beitrag versucht die These zu entfalten, dass genau das der Fall ist: Das populistische Weltbild und die Praxis populistischer Akteure sind zwar in letzter Instanz demokratiegefährdend und ihre Angriffe auf den Nachhaltigkeitsgedanken sind auf dessen Abschaffung und nicht auf seine Verbesserung gerichtet, aber dieser Angriff bietet für alle, die sich dem Konzept verpflichtet fühlen, dennoch einen notwendigen Anlass zur Reflexion und zur (Selbst-)Kritik des Konzepts. Populismus kann also ein kritisch-hermeneutischer Katalysator des Nachhaltigkeitsdiskurses und damit – wider Willen – ein Ferment seiner Weiterentwicklung werden. In der Folge werde ich diese These unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Energiewende etwas näher entwickeln.

In Deutschland hat sich der populistische Diskurs bisher primär an zwei Themen entzündet: der Europäischen Union (bzw. Aktionen wie dem Euro-Rettungsschirm) und der Migrationspolitik. Mit der im Jahre 2013 gegründeten Partei *Alternative für Deutschland* (AfD) ist auch im lange als „Populismus-immun“ geltenden Deutschland 2017 eine rechtspopulistische Partei in den Bundestag eingezogen, die vor allem von der „Flüchtlingskrise“ des Jahres 2015 politisch profitieren konnte (Korte 2019). Zwar kritisierte die AfD damals auch schon die Klima- und Energiepolitik der Bundesregierung, aber lange Zeit spielten klima- und energiepolitische Fragen keine zentrale Rolle für die Partei.

Das hat sich im Laufe des Jahres 2019 geändert. Mit dem Erstarren der Klimadebatte nicht nur in Deutschland – stark angefeuert durch die *Fridays for Future*-Bewegung – rückte der Klimawandel als drittes Kernthema ins Visier des deutschen Rechtspopulismus (Kamann 2019). Seitdem spielen energie- und klimapolitische Themen eine wichtige Rolle. Im nächsten Abschnitt sollen die Positionen näher charakterisiert und das Akteursfeld etwas ausgeleuchtet werden. Im Anschluss geht der Beitrag auf die Haltung rechtspopulistischer Akteure zur Nachhaltigkeit näher ein, die durch das Zusammenspiel elitenkritischer Abwehr und aneignender Umdeutung gekennzeichnet ist. Abschließend soll skiz-



Seit der Zunahme klimapolitischer Themen, aber auch über den Bedeutungszuwachs energiepolitischer Fragen durch den russischen Angriffskrieg auf die Ukraine, sind diese Themen auch durch die AfD und ihre Anhängerschaft aufgegriffen worden. So spricht sich die Partei für eine Weiterführung von Atomkraftwerken aus. © picture alliance/dpa | Fabian Sommer

ziert werden, was wir daraus für das Konzept der nachhaltigen Entwicklung lernen können.

Energiewende-Populismus

Lange Zeit war das Thema Populismus ein politikwissenschaftliches Randthema. Historische Frühformen aus den USA (*Farmer's Alliance, People's Party*) oder Frankreich (*Poujadismus*) gab es schon seit dem 19. Jahrhundert, die moderne Geschichte des Populismus beginnt aber erst in den 1980er Jahren (Dubiel 1986). Seitdem hat es einen massiven Aufschwung gegeben; die Literatur dazu ist unübersichtlich geworden. Als populistisch bezeichnen wir Parteien und Bewegungen, aber auch Ideologien, Diskurse, Strategien des Machterwerbs oder Einstellungen von Personen.

Bei allen Unterschieden konvergieren viele Definitionsversuche des Populismus doch darin, dass es zwei Kerndimensionen sind, die ihn ausmachen: Elitenkritik und Antipluralismus (vgl. Lewandowsky 2017; Mudde 2004; Mudde/Kaltwasser 2017; Müller 2016; Priester 2012; 2017; Rucht 2017). Das populistische Narrativ sieht das „gute“ oder „moralisch reine“ Volk von einer „korrupten Elite“ um das betrogen, was ihm vermeintlich zusteht. Sie stellt also einer (normativ, nicht empirisch) behaupteten „Mehrheit“ des Volkes eine (politische, ökonomische, wissenschaftliche und mediale) Elite gegenüber, die sich angeblich von dieser Mehrheit entfremdet und abgewandt hat, weil sie rein egoistisch nur noch ihre eigenen Interessen bzw. die einer (ebenfalls normativ, nicht empirisch definierten) gesellschaftlichen „Minderheit“ vertritt. Heilung verspricht die Forderung der Wiedereinsetzung der Macht des Volkes, für die sich der populistische Akteur selbst empfiehlt, in der Regel als Restaurierung der Volkssouveränität verpackt (z. B. durch mehr direkt plebiszitäre Elemente). Zur Verbreitung arbeitet der Populismus

mit Mitteln der Vereinfachung, Personalisierung, Emotionalisierung, mit Skandalen und Tabubrüchen – was für mediale Aufmerksamkeit sorgt. Unterfüttert wird das populistische Weltbild durch einen manichäischen Dualismus von Gut und Böse. Vermittelnde Instanzen, etwa repräsentative Vertretungen, Verfassungsgerichte oder öffentlich-rechtliche Medien, werden abgelehnt.

Im Kontext von Energie- und Klimapolitik werden diese Grunddimensionen von rechtspopulistischen Akteuren themenspezifisch ausbuchstabiert. Die AfD ist der politische Kristallisationskern des deutschen Rechtspopulismus – mit personellen und programmatischen Überschneidungen zum Rechtsextremismus (Häusler 2016; Pfahl-Traughber 2019). Wie sich rechtspopulistische Parteien in diesem Politikfeld verorten, ist nicht *a priori* ausgemacht. Die verschiedenen Spielarten des (Rechts-)Populismus lassen auch hier unterschiedliche Positionen zu, die unter anderem durch die spezifische energiepolitische Situation eines Landes oder auch die Position der populistischen Partei im politischen System beziehungsweise im Politikzyklus (Opposition – Regierungsbeteiligung – Alleinregierung) moderiert wird (Huber/Fesenfeld/Bernauer 2020; Huber et al. 2021). Die deutsche AfD und die österreichische FPÖ etwa – in vielen Punkten von der politischen Programmatik her durchaus vergleichbar – weisen sehr unterschiedliche Einstellungen bezüglich des Ausbaus erneuerbarer Energien auf: Während die FPÖ vehement dafür ist und dies als nationale Autarkie rahmt, ist die AfD klar dagegen und betont die angeblich hohen Kosten (Schaller/Carius 2019).

Die nachfolgende Darstellung kann also nicht für „den“ Populismus allgemein sprechen, sondern bezieht sich allein auf den deutschen Rechtspopulismus und dessen besondere Haltung zu Klimapolitik und Energiewende (vgl. Radtke et al. 2019; Reusswig/Lass/Bock 2020; Sommer/Schad et al.

2022; Sturm 2020). Neben der AfD sind noch weitere Akteure im Feld, die gegen die Energiewende auftreten und sich dabei des Narrativs der von den Eliten betrogenen Mehrheit bedienen.

Die im Jahr 2013 gegründete Bundesinitiative *Vernunftkraft* e. V. sieht sich als Dachverband der Anti-Windkraft-Bewegung in Deutschland; eigenen Angaben zufolge sind dort über 600 Bürgerinitiativen engagiert – wobei nicht alle die Vernunftkraft-Fundamentalkritik an der Energiewende teilen, sondern einfache NIMBY-Organisationen sind.² Ziel ist vor allem der Stopp des Ausbaus von Windkraft, von der Organisation als „Zufallsstrom“ bezeichnet. Die weitere Nutzung von Kohlekraft- und Kernkraftwerken wird trotz vorgeblicher „Technologieoffenheit“ als unerlässlich betrachtet – seit dem Ukraine-Krieg noch vehementer. Die Energiewende wird als Projekt einer politischen Elite geschildert, die Gesetze nur im Interesse einer rein profitorientierten Windkraftlobby mache und damit die Interessen der Mehrheit des Volkes (sowie des Natur- und Landschaftschutzes) verriete. Es ist nicht nur die „Naturzerstörung“, es ist vor allem die angebliche Alternativlosigkeit der Energiewende, die *Vernunftkraft* anprangert (Ziegler 2016). Den Argumenten der Befürworter:innen wird – dem selbstgewählten Namen entsprechend – in vielen Beiträgen die Rationalität abgesprochen. *Vernunftkraft* stellt vorgefertigte Argumentationshilfen für lokale Protestinitiativen bereit und vermittelt Referenten, was zur Professionalisierung, aber auch Standardisierung des Protests führt.

Das *Europäische Institut für Energie & Klima* (EIKE) operiert in dem Feld als Thinktank und legt großen Wert auf seine Wissenschaftlichkeit. Von den zehn Mitgliedern des Fachbeirats tragen sechs einen Professorentitel, die sich allerdings sämtlich im Ruhestand befinden. Die meisten sind keine Klimaexperten, stilisieren sich aber als eine Art Gegen-IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*, der

Weltklimarat) und organisieren „Kongresse“, die jedoch eher Klassentreffen der Klimaskeptiker ähneln als wissenschaftlichen Veranstaltungen. EIKE leugnet den menschengemachten Klimawandel und lehnt Klimapolitik und die deutsche Energiewende als unsinnig und hysterisch ab. Die Organisation feiert *Vernunftkraft* als gut organisierte Wutbürger, die sich ihr „Kernland“ zurückholen (Demmig 2019).

Zwischen diesen Organisationen bestehen vielfältige personelle und programmatische Überschneidungen. Nicht alle ihre Repräsentant:innen teilen ein geschlossen rechtspopulistisches Weltbild. Aber der Grundtenor der Verlautbarungen ist ähnlich und fügt sich der rechtspopulistischen Basiserzählung. Wenn lokale Protestgruppen diese übernehmen, dann wandeln sie sich von NIMBY- zu NIABY-Organisationen: *Not In Anybody's Back Yard!* – Als sachlich nicht durchdachtes, sondern rein ideologisch motiviertes Projekt ist die Energiewende insgesamt abzulehnen, nicht nur der Standort dieser Windkraftanlage hier. Außerdem gewinnt der lokale Protest an Radikalität, da populistisch eingestellte Menschen einen (moralisch bösen) Feind zu bekämpfen glauben, nicht einen politischen Gegner, dem man legitime (andere) Interessen konzidiert (Reusswig et al. 2020).

Lässt sich diese fundamentalkritische Einstellung der Energiewende gegenüber auch auf das Konzept der Nachhaltigkeit übertragen?

Rechtspopulismus und Nachhaltigkeit

Das Verhältnis zwischen Rechtspopulismus und Nachhaltigkeit ist kompliziert und – zumindest auf der ideologischen Ebene – ambivalent. Es sind zwei Kernstrategien zu beobachten: Als dominante Strategie kann eine elitenkriti-



Bürgerinitiativen, die unter dem Dach von Vernunftkraft e. V. organisiert sind, rufen regelmäßig zu Protesten gegen Windkraftanlagen, wie hier im Odenwald, auf.

© picture alliance/dpa | Uwe Anspach



Das Engagement junger Menschen für eine nachhaltigere Politik wird von rechtspopulistischen Bewegungen als „Klimahysterie“ diffamiert (wie hier am Rande eines Wahlkampfauftritts von Annalena Baerbock im Sommer 2021) und eine Verantwortlichkeit für eine solche Politik so abgewiesen. © picture alliance/dpa/dpa-Zentralbild | Bodo Schackow

sche Abwehr gelten, als Nebenstrategie die aneignende Umdeutung.

Elitenkritische Abwehr

Die Profilierung „Wir gegen alle Anderen/den Mainstream“ gehört zum Kernbestand populistischer Strategie, setzt sie doch diskursiv und praktisch die Kritik an der korrupten Elite um und zahlt auf die These ein, dass das politische System sich insgesamt vom Volkswillen entfernt habe. Diese Grundsatzhaltung übersetzt sich in spezifische Abwehrgründe gegenüber dem als herrschend stilisierten Nachhaltigkeitsdiskurs:

- **Stärkung/Rückgewinnung nationaler Souveränität:** Das Konzept der Nachhaltigen Entwicklung und der Diskurs darüber sind stark international und insbesondere durch Institutionen der Vereinten Nationen (UN) geprägt. Das gilt für den ersten Bericht der Brundtland-Kommission von 1987 über die Rio-Konferenz von 1992 bis hin zu den *Sustainable Development Goals* (SDGs) Mitte der 2010er Jahre. Die rechtspopulistische Ideologie tritt demgegenüber für eine Schwächung internationaler Einbindungen ein – in erster Linie betrifft das die EU, aber auch die UN – und fordert stattdessen die Stärkung nationaler Interessen und eine Rückgewinnung politischer Souveränität für den Nationalstaat. Ein Deutschland, das sich an globalen Nachhaltigkeitszielen orientiert oder von der EU zu einem *Green Deal* verpflichtet wird, lehnt der rechtspopulistische Diskurs daher als Fremdbestimmung strikt ab.

- **Verteidigung des „normalen“ Lebensstils:** Der rechtspopulistische Mythos vom „guten Volk“ oder der „moralischen Mehrheit“ ist politisch konzipiert, wird aber auch alltagsweltlich/lebensstilförmig ausbuchstabiert. Dabei wird mit einer normativ aufgeladenen Konzeption von „Normalität“ gearbeitet, die ökologisch motivierte Ansprüche an eine Änderung dieses Lebensstils als moralisch verwerfliche und noch dazu undemokratische Bevormundung der Mehrheit durch eine Minderheit (urba-

ner) grüner Eliten interpretiert. Dadurch übersetzt sich der (exklusive) politische Repräsentationsanspruch des Populismus in die Verteidigung eines fossilen Lebensstils und des darunterliegenden Wirtschafts- und Gesellschaftsmodells (Eversberg 2017). Die Konfliktlinie, die hier zum Ausdruck kommt, ist ebenso ökonomisch wie kulturell und politisch zu lesen und wird häufig als hegemonialer Stadt-Land-Konflikt codiert.

- **Schuldabwehr der älteren Generation:** Die *Fridays for Future*-Bewegung hat das Thema Klimaschutz in den Jahren 2018/19 wieder nach vorne gebracht – und aufgrund ihrer massenmedialen Präsenz und der politischen Resonanz auch Wut und Hämne bei der AfD hervorgerufen (vgl. Kamann 2020). Der Grund dafür: *Fridays for Future* ist eine Jugendbewegung, und einer ihrer medial häufig geäußerten Kritikpunkte an die Eltern- und Großelterngeneration lautet: „Ihr habt das Klima erwärmt, wir müssen das jetzt ausbaden!“ Diese Kritik ist zwar überspitzt – nicht zuletzt auch angesichts der vielen älteren Aktivist:innen und Sympathisant:innen –, aber angesichts der dramatischen Dynamik des Klimawandels nicht ganz falsch (Knappe/Renn 2022). Die AfD fungiert hier als Sprachrohr der älteren Generation. Sie kehrt das Thema Generationengerechtigkeit um: Indem die jungen Klimaaktivist:innen einer ideologischen „Klimahysterie“ verfallen sind, steigen sie aus dem Projekt des generationenübergreifend gedachten und als zukunftsfähig gesetzten „normalen“ Lebensstils aus und untergraben damit letztlich die Nachhaltigkeit.

Diese Abwehrhaltung entspringt einer tiefen Überzeugungsschicht populistischer Protagonisten und ihrer Wählerschaft.⁹ Sie kann Ausdruck von ehrlicher (und nicht selten wütender) Überzeugung sein, insbesondere dann, wenn den wissenschaftlichen Befunden zum anthropogenen Klimawandel nicht geglaubt wird – und die Wissenschaftsskepsis ist bei AfD-Anhängerinnen und -Anhängern überdurchschnittlich stark ausgeprägt (Wissenschaft im Dialog 2021). Bei den Funktionären gehört sie quasi zur DNA (vgl.

Kraft 2021); für sie gilt: der Klimawandel ist „kein relevantes Problem für die Menschheit“ (Hilse et al. 2020: 6). Kritik am angeblichen Katastrophismus der Wissenschaft wurzelt in der Leugnung der Folgen des eigenen Handelns, das einen katastrophischen Kern birgt (vgl. IPCC 2022, McKay et al. 2022) – ein Phänomen, das Günther Anders schon 1956 als „Apokalypse-Blindheit“ diagnostizierte (Anders 1985/86).

Aneignende Umdeutung

Der rechtspopulistische Diskurs tritt nicht einfach offen als Verteidigung von Nicht-Nachhaltigkeit auf, frei nach dem Motto „Was kümmert uns die Zukunft des Planeten?“. Vielmehr verknüpft sich die Abwehrhaltung mit einer spezifischen Umdeutung des Nachhaltigkeitsparadigmas, das auf die These hinausläuft „Wir – und nur wir – sind die eigentlichen Anwälte der Nachhaltigkeit“. Ein gutes Beispiel dieser Umdeutung kann der AfD-Kampagne „Grüne stoppen – Umwelt schützen“ entnommen werden:

„Das Erscheinungsbild Deutschlands ist die Folge von Jahrhunderten menschlicher Arbeit. Unsere Vorfahren haben uns Kulturlandschaften hinterlassen, die uns ernähren und erfreuen sowie einer vielseitigen Flora und Fauna ebenso Heimat bieten wie uns Menschen. Gleichzeitig haben menschlicher Pionier- und Erfindergeist zu einem Wohlstand geführt, der es uns ermöglicht, dieses reichhaltige Erbe mit Sorgfalt auch für nachkommende Generationen zu bewahren. Doch Wohlstand und Natur sind heute massiv gefährdet durch eine Grüne Politik, der sich alle etablierten Parteien unterschiedslos verschrieben haben. Auf Grundlage der nicht bewiesenen Hypothese eines allein menschengemachten Klimawandels wird unsere Industrie planwirtschaftlich umgebaut, gewachsene Kultur- und Naturlandschaften werden rücksichtslos zerstört sowie unsere Freiheiten beschnitten. Dieser radikale Umbau unserer Heimat wird das Klima der Welt nicht ändern, aber unsere sowie die Zukunft unserer Kinder massiv beeinflussen“ (AfD o. J.).

Dem Narrativ einer nicht-nachhaltigen Entwicklung, die es im Sinne der Nachhaltigkeit umzukehren oder zu transformieren gilt, wird hier das Narrativ einer harmonischen Kulturentwicklung entgegengesetzt, die Wohlstand, Schönheit und ökologische Integrität gebracht habe. Unsere Vorfahren haben eine schöne und prosperierende Welt aufgebaut, für die wir dankbar sein sollen und die wir in die Zukunft weitertragen müssen. Das greift die Kernvorstellung der Generationengerechtigkeit auf, aber deutet sie radikal um: Nicht „wir“ müssen unseren Natur- und Ressourcenverbrauch überdenken und einschränken, damit für künftige Generationen noch etwas „übrigbleibt“. Sondern die ökologisch argumentierenden Kritiker:innen unseres Naturumgangs – summarisch und plakativ als „Grüne Politik“ tituliert – müssen ihren Umgang mit „uns“ überdenken, sind sie es doch, die eine richtig verstandene Nachhaltigkeit gefährden. Ihre Zukunfts- und Politikvorstellungen stellen eine massive Gefährdung von „Wohlstand und Natur“ dar.

Auch für die AfD gehören wirtschaftliche Entwicklung und Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen zusammen – nur eben in Umkehrung der üblichen Abhängigkeitsrichtung: „ohne materielle Wohlfahrt ist kein Umwelt- und Naturschutz denkbar“ (Hilse et al. 2020: 1). Der Begriff der Kulturlandschaft fungiert dabei als ideologische Klammer, in der Natur und Gesellschaft vorab versöhnt sind. Der Mensch ist kein „Fremdkörper und Störenfried“ (AfD 2016: 86), sondern Teil, ja Verbesserer der Natur. Kennzeichen unserer heutigen Kulturlandschaft ist die Artenvielfalt, nicht der Artenverlust. Indem diese Kulturlandschaft die gleichzeitige

Grundlage für die „Schönheit und Eigenart der Natur“ (Bundesnaturschutzgesetz) und die Prosperität in Deutschland ist, wird selbst die industrielle Landwirtschaft mit all ihren negativen Folgen für Umwelt, Biodiversität und menschliche Gesundheit zum integralen Teil des Projekts Nachhaltigkeit erklärt.

Greifbar dagegen wird Natur- und Zukunftszerstörung beim Ausbau der erneuerbaren Energien, die unsere Kulturlandschaften und damit unsere Heimat zerstört. Die Metapher der „zerstörten Landschaften“ (Etscheid 2016) bildet den Hintergrund vieler lokaler und bundesweiter Energiewende-Proteste, vor allem gegen den Ausbau der Windkraft in Deutschland (Reusswig et al. 2016) – und zugleich die metaphorische Klammer, die den normalen NIMBY-Protest mit seiner rechtspopulistischen Aufladung verbindet. Wie immer man zur Windkraft im Landschaftsbild stehen mag: Spezifisch rechtspopulistisch ist das Argument erst dann, wenn der Vorwurf der Zerstörung mit dem Narrativ des von den Eliten betrogenen Volkes verknüpft wird. Die AfD spricht von „Wohlstandsvernichtung und Naturzerstörung durch ‚erneuerbare‘ Energien“ (Hilse et al. 2020: 2), der man sich entgegenstellen müsse, um Deutschlands „einzigartige, in Naturräume eingebettete und natürlich intakte Kulturlandschaften“ und deren „Artenvielfalt und Regulationsfähigkeit“ (ebd.) zu erhalten.

Auffällig ist, dass im rechtspopulistischen Diskurs so getan wird, als seien Windräder die einzigen technischen Objekte, die unsere Landschaft „rücksichtslos zerstören“. Keine Rede ist vom ökologischen wie ästhetischen Zerstörungspotenzial konventioneller Intensivlandwirtschaft, keine Rede vom Landschaftsverbrauch durch Straßenverkehrsinfrastruktur. Im Gegenteil: Mit Kampagnen wie „Rettet den Diesel“ macht sich die AfD nicht nur zur Anwältin der auf ihr Auto angewiesenen Menschen im ländlichen Raum, sondern codiert alle Einschränkungen des privaten Autoverkehrs als Ausdruck des Versuchs grüner urbaner Minderheiten, der außerfreundlichen Mehrheit des Landes ein Ökodiktat aufzuzwingen (Mackenroth 2021).

Als Ausdruck einer aneignenden Umdeutung kann auch das Argument gelten, die „Grünen“ (generell für: ökologisch eingestellte Menschen) seien in Wirklichkeit gar nicht so grün, wie sie tun. Sie wollen uns ihren Lebensstil aufzwingen, aber heimlich fliegen sie in die große weite Welt, fahren teure Autos (wahlweise: Dienstwagen) und leben insgesamt, da häufig zu den Besserverdienenden zählend, auf großem CO₂-Fussabdruck. Natürlich ist dieses Argument – ganz unabhängig von der Frage nach seinem Wahrheitsgehalt – vorderhand unverträglich mit allen Impulsen, die der Abwehrstrategie zugrunde liegen. Schließlich würden die „Grünen“, wenn sie denn tatsächlich so lebten, nur das praktizieren, was die AfD so vehement verteidigt – Diesel, Steak, Flugreise. Es handelt sich also zunächst lediglich um einen argumentativen Schachzug, der vordergründig der Logik immanenter Kritik folgt: Es werden keine äußeren Maßstäbe angelegt, sondern man misst einen Gegenstand (eine Praxis) lediglich daran, was er (sie) selbst zu sein beansprucht oder von sich behauptet. Die Diskrepanz zwischen Sein und Sollen wird gegen das verkündete Sollen gewendet. Ob man diesen Anspruch teilt oder nicht, ist zunächst gleichgültig.

Dass Menschen mit einem geringeren Einkommen auch meistens einen geringeren CO₂-Fussabdruck hinterlassen, ist zwar richtig (Kleinhückelkotten et al. 2016). Aber die AfD verteidigt ja gar nicht den „Zwangs-Klimaschutz“ von unten oder gar den Lebensstil einer freiwilligen Suffizienz. Arbeiter:innen und Arbeitslose sind unter den AfD-Wähler:innen



Während eines Protestes gegen Dieserverbote in München im Februar 2019 wird die Vereinnahmung des Themas durch rechtspopulistische Bewegungen erst auf den zweiten Blick erkennbar: Die Hinweise, dass es sich bei „Diesel ist super!“ um ein Plakat der AfD handelt, sind nur dürtig überklebt.
 © picture alliance / ZUMAPRESS.com | Sachelle Babbar

zwar überdurchschnittlich vertreten, machen aber nur ein Viertel der AfD-Gesamtwählerschaft aus, während die übrigen drei Viertel auf Angestellte, Beamte und Selbständige entfallen. Auch bei den formalen Bildungsabschlüssen dominieren die mittleren Ränge (Manow 2021; Niedermayer/Hofrichter 2016).

Rechtspopulistische Abwehr- und Umdeutungsstrategien als kritischer Anstoß wider Willen

Es gehört nicht zu den Absichten des rechtspopulistischen Diskurses, zur Erhellung und Verbesserung des Nachhaltigkeitskonzepts beizutragen. Das wird in der Abwehr aller Nachhaltigkeitsansprüche deutlich und manifestiert sich auch in der radikalen Fundamentalkritik populistisch beeinflusster Energiewende-Proteste. Selbst die bisweilen gezeigte aneignende Umdeutung verfolgt nicht den Zweck, die Nachhaltigkeit unserer Gesellschaft zu verbessern. Es geht vielmehr darum, unter weitgehend rhetorischer positiver Bezugnahme auf das Konzept der Nachhaltigkeit den Status quo fossiler, weitgehend nicht-nachhaltiger Lebensstile (und deren politische Ermöglichung) gegen alle Transformationsimpulse zu verteidigen.

Und doch kann uns die populistische Abwehr- und Umdeutungsstrategie helfen, Defizite im Konzept der Nachhaltigen Entwicklung und seiner Umsetzung aufzudecken. Das gilt in verschiedenen Hinsichten, die hier schlagwortartig kurz benannt werden:

Differenzierung

Die fast schon parodistische Umdeutung („Wir sind nachhaltig – ‚grüne‘ Politik ist es nicht“) weist uns darauf hin, dass wir uns von dualistischen Konzeptionen in der Nachhaltigkeitsdebatte verabschieden sollten, wo immer sie noch in den Köpfen stecken. Wir bewegen uns in einer Welt komplexer Interdependenzen und Abwägungen, und dies

gilt auch für die „nachhaltigen Lösungen“. Auch sie kommen mit sozialen, ökologischen und ökonomischen Kosten daher. Wenn wir uns für sie entscheiden, dann nicht, weil sie „gut“ sind und ihre Vorgängerinnen „böse“ oder „schlecht“, sondern deshalb, weil sie sich unterm Strich in manchmal schwierigen Abwägungsprozessen als „besser“ in angebbaren Hinsichten (Ökobilanz, Sozialbilanz ...) erwiesen haben. Den Populismus abzulehnen heißt eben auch, sein manichäisches Weltbild („gut“ steht gegen „böse“) abzulehnen, nicht einfach umzudrehen (Zorn 2017). Nachhaltigkeit wird – gerade von regierungsamtlichen Stellen – allzu oft schöngeredet und hochgehalten, aber selten kritisch, differenziert und reflektiert genug betrachtet.⁴

Integration

Die rechtspopulistische Umkehrung der Prioritäten („Wirtschaftswachstum ist die Voraussetzung für Ökologie“) weist auf ein Defizit der Nachhaltigkeitsdebatte seit ihren Anfängen hin. Als Kompromiss zwischen Entwicklungs- und Industrieländern gestartet, etablierte sich rasch das sog. „Drei-Säulen-Modell“, wonach Nachhaltigkeit eben im Zusammenklang oder der Kombination ökonomischer, ökologischer und sozialer Belange/Ziele bestehen sollte. Durch diese unklare Formulierung des „Zusammen“ oder „Auch“ der drei Säulen wurde der Fortsetzung herkömmlicher wirtschaftlicher Wachstums- und Strukturmodelle Tür und Tor geöffnet. Man konnte in einer Nachhaltigkeitsdiskussion immer sagen: „Aber man darf es mit dem Umweltschutz nicht übertreiben, denn es geht ja auch darum, die wirtschaftlichen Belange auf Dauer zu stellen“. Hier handelt es sich aber um ein Fehlverständnis, das Nachhaltigkeit als Addition unterschiedlicher und unabhängig voneinander definierter Teilziele auffasst, statt die wechselseitigen Bedingungs-, Abhängigkeits- und Begrenzungsbezüge offenzulegen. Eine von ihren ökologischen Grundlagen und Folgen abgekoppelte Wirtschaft kann nicht als Grundlage oder Säule einer tragfähigen Entwicklung dienen. Vielmehr gehört die Berücksichtigung dieser Grundlagen und Folgen



Anstatt auf die ideologischen Untertöne der Frage nach der Herausforderung von Nachhaltigkeit für den „kleinen Mann“ einzugehen, kann diese uns zum Nachdenken über spezifische soziale Hürden oder Widerstände anregen. Wie können sich Geringverdiener etwa nachhaltiges Wohnen, zum Beispiel mit Solarstrom oder Passivhäusern, leisten?
 © picture alliance / Daniel Kubirski | Daniel Kubirski

von vornherein in die Definition dessen, was zukunftsfähiges Wirtschaften heißen kann (Club of Rome 2022).

Konsistenz und Transformation

Der – oft nur diffamierend verwendete – Hinweis der Populisten auf die Diskrepanz zwischen ökologischem Bewusstsein und nicht ganz ökologischem Verhalten der „urban-grünen Elite“ trifft ein reales Problem – weit über die adressierten Milieus hinaus. Seit Jahrzehnten befasst sich die sozialwissenschaftliche Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung damit (Kuckartz 1998; SONA 2021). Aber anders als im populistischen Freund-Feind-Denken, das auf Diskreditierung und Diffamierung angelegt ist, werden hier die strukturellen und politischen Ursachen dieser Diskrepanz – sie gibt es übrigens auch in prekären Milieus (Kraemer 2014) – offengelegt. Eine wirklich kritische Aneignung der Nachhaltigkeitsdebatte hat sich mit diesen Hindernissen auseinanderzusetzen und muss nach Wegen suchen, sie zu überwinden. Die rechtspopulistische Strategie dagegen erklärt dort, wo sie Nachhaltigkeit nicht offen für Humbug erklärt, sondern sich undeutend zu eigen macht, den Status quo für nachhaltig. Sie nimmt damit spiegelbildlich die Gegenposition zur Deutung einiger kritischer Sozialwissenschaftler:innen ein, die von einer strukturellen Nicht-Nachhaltigkeit moderner Gesellschaften ausgehen (Blühdorn et al. 2020). Die optimistische Schönfärberei der AfD ist aber ebenso unangebracht wie der kategorische Abgesang auf die Transformationsfähigkeit moderner Gesellschaften. Was es stattdessen braucht, sind konzise Analysen von Blockaden und Lernverweigerungen – auch und gerade auf der Ebene von Strukturen und Machtverhältnissen (Berg 2020). Und, aus sozialwissenschaftlicher Sicht ganz entscheidend, ein klarere und auch theoretisch besser unterfütterte Vorstellung von soziotechnischen Transformationsprozessen zu mehr Nachhaltigkeit (Brand 2021; Brandt 2022).

Soziale Resonanz

Die notorische Klage über die Kosten von Klimaschutz und Nachhaltigkeit für den berühmten „kleinen Mann“, die von

rechtspopulistischen Akteuren erhoben wird, fungiert als Standardargument ohne tatsächliche Untersetzung und soziale Differenzierung. Aber entkleidet man das Argument seiner ideologischen Grobschlächtigkeit, dann bekommt es eine aufklärerische Funktion: Wir müssen uns mehr um die Frage kümmern, welche Bevölkerungsgruppen aufgrund welcher sozialer Lagen und Mentalitäten sich wie zu Nachhaltigkeitsthemen stellen. Wo liegen die Potenziale für Resonanz, wo für Widerstand und Blockade – und vor allem: warum? Denn nur so lässt sich ermitteln, welche Nachhaltigkeitsziele (und -politiken) für wen attraktiv oder eben bedrohlich sind, und was das fürs Politikdesign der Nachhaltigkeit bedeutet (Reusswig/Schleer 2021).

Der populistische Abwehr- und Umdeutungsdiskurs kann helfen, Defizite des Konzepts der Nachhaltigkeit und seiner (Nicht-)Umsetzung aufzudecken und nach neuen, besseren Lösungen zu suchen. Aber dieser Diskurs kann selber nichts zu diesen Lösungen beitragen. Die plakativen Vereinfachungen des populistischen Weltbildes verhindern, dass es zu der geforderten differenzierten Betrachtung kommt. Die Besitzstandswahrer-Mentalität der populistischen Haltungen und Forderungen verhindert, dass es zu einer Integration der verschiedenen Nachhaltigkeitsdimensionen kommt. Die Apokalypse-blinde Schönfärberei des Status quo verhindert, dass es zu einer konsistenten Transformationsauffassung kommt. Und die soziologische Unschärfe des populistischen Diskurses verhindert, dass wir konstruktiv über Barrieren und Politikänderungen diskutieren können.

Von daher können die im populistischen Diskurs durchaus angelegten Momente einer kritischen Hermeneutik der Nicht-Nachhaltigkeit nur gegen die Absichten und das gedankliche Rüstzeug des Populismus fruchtbar gemacht werden. Dafür brauchen wir mehr, nicht weniger demokratische Debattenkultur – auch wenn man über die Langsamkeit des Fortschritts in Sachen Nachhaltigkeit mit Recht klagen kann.

Dr. Fritz Reusswig

KURZVITA

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK). Studium der Soziologie und Philosophie an der J. W. Goethe-Universität Frankfurt am Main. Promotion 1992 in Frankfurt, Habilitation 2008 an der Universität Potsdam. Lehrbeauftragter für Umweltsoziologie an der Humboldt-Universität zu Berlin.

Anmerkungen

1 Der Begriff „Lückenpresse“ wurde u. a. von Ulrich Teusch in Abgrenzung zu dem Begriff „Lügenpresse“ eingebracht. Befürworter des Begriffs „Lückenpresse“ möchten damit eine legitime Kritik an Missständen und blinden Flecken in der Berichterstattung etablierter Medien

zum Ausdruck bringen, der sich von dem diffamierenden Charakter des von Rechtspopulisten genutzten Begriffs „Lügenpresse“ unterscheiden soll. Kritiker des Begriffs sehen die Nähe zu der unter dem Begriff „Lügenpresse“ vertretenen Ideologie weiterhin gegeben.

- 2 NIMBY = *Not In My Back-Yard*. Dieser Ausdruck soll eine Haltung kennzeichnen, die ein Projekt oder dessen Folgen grundsätzlich bejaht, aber die konkreten Folgelasten in unmittelbarer Nähe nicht dulden will. Alle wollen ein flächendeckendes Handy-Netz in ganz Deutschland, aber der Sendemast in direkter Nähe wird abgelehnt. Diese teilweise auch diffamierend gemeinte Beschreibungs- und Erklärungsfigur wird häufig bemüht, um lokale Energiewendeprotekte zu verstehen, taugt aber nicht für alle Initiativen und Motive (Hoef/Messinger-Zimmer/Zilles 2017).
- 3 2020/21 teilten 13,2 % der erwachsenen deutschen Bevölkerung klar rechtspopulistische Einstellungen, 2018/19 waren es noch 18,4 % gewesen. Von den Wähler:innen der AfD konnten 2020/21 64,6 % dem Rechtspopulismus zugeordnet werden, bei den FDP-Wähler:innen waren es immerhin noch 18,7 %, bei den Nichtwähler:innen 25,4 %. Selbst bei Grünen-Wähler:innen teilen 7,9 % rechtspopulistische Einstellungen – der kleinste Prozentsatz unter allen im Bundestag vertretenen Parteien (Küpper et al. 2021). Nicht alle Wähler:innen der AfD teilen also deren rechtspopulistisches Weltbild, während dieses auch bei Wähler:innen anderer Parteien auf Resonanz stößt.
- 4 Ähnliches gilt für die Energiewende (vgl. Amri-Henkel 2021).

LITERATUR

- AfD (o. J.): Kampagne „Grüne stoppen – Umwelt schützen“. URL: <https://www.afd.de/umwelt/> [12.02.2022].
- AfD (2016): Programm für Deutschland. Das Grundsatzprogramm der Alternative für Deutschland. URL: https://www.afd.de/wp-content/uploads/sites/111/2018/01/Programm_AfD_Online-PDF_150616.pdf. [22.02.2022].
- Amri-Henkel, Andrea (2021): Die Energiewende im Bundestag: ein politisches Transformationsprojekt? Eine Diskursanalyse aus feministischer und sozial-ökologischer Perspektive. Bielefeld.
- Anders, Günther (1985/86): Die Antiquiertheit des Menschen. Band I: Über die Seele im Zeitalter der zweiten industriellen Revolution; Band II: Über die Zerstörung des Lebens im Zeitalter der dritten industriellen Revolution. München.
- Berg, Christian (2020): Ist Nachhaltigkeit utopisch? Wie wir Barrieren überwinden und zukunftsfähig handeln. München.
- Blühdorn, Ingolfur/Butzlaff, Felix/Deflorian, Michael/Hausknost, Daniel/Mock, Mirjam (Hrsg.) (2020): Nachhaltige Nicht-Nachhaltigkeit. Warum die ökologische Transformation der Gesellschaft nicht stattfindet. Bielefeld.
- Brand, Karl-Werner (2021): Das schwarze Loch der „Nicht-Nachhaltigkeit“. Eine kritische Auseinandersetzung mit Ingolfur Blühdorns Forschungsansatz. In: Berliner Journal für Soziologie 31, S. 279–307.
- Brand, Karl-Werner (2022): Nachhaltigkeitstransformationen im Schatten multipler Katastrophen. Desiderate eines adäquaten Verständnisses sozial-ökologischer Transformationsdynamiken. In: Leviathan 50, Heft 2/2022, S. 263–278.
- Club of Rome (Hrsg.) (2022): Earth for All. Ein Survivalguide für unseren Planeten. Der neue Bericht an den Club of Rome, 50 Jahre nach „Die Grenzen des Wachstums“. München.
- Demmig, Andreas (2019): „Menschen aller Berufsschichten im Kampf gegen die Windenergie vereint: Vernunftkraft“. URL: <https://www.eike-klima-energie.eu/2019/01/24/menschen-aller-berufsschichten-im-kampf-gegen-die-windenergie-vereint-vernunftkraft/> [12.02.2020].
- Dubiel, Helmut (Hrsg.) (1986): Populismus und Aufklärung. Frankfurt am Main.
- Etscheid, Georg (Hrsg.) (2016): Geopferte Landschaften. Wie die Energiewende unsere Umwelt zerstört. München.
- Eversberg, Dennis (2017): Innerimperiale Kämpfe: Der autoritäre Nationalismus der AfD und die imperiale Lebensweise. Jena: Working Paper 7/2017 der DFG-Kollegforscher_innengruppe Postwachstumsgesellschaften.
- Häusler, Alexander (Hrsg.) (2016): Die Alternative für Deutschland. Programmatik, Entwicklung und politische Verortung. Wiesbaden.
- Hilde, Karsten et al. (2020): Wohlstand und Natur dauerhaft bewahren und ausbauen – Kostengünstige Energie als Grundpfeiler für fortwährendes Wachstum und nachhaltigen Umweltschutz. Antrag der AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag. 15.09.2020. Drucksache 19/22449. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/19/224/1922449.pdf> [22.02.2022].
- Hoef, Christoph/Messinger-Zimmer, Sören/Zilles, Julia (Hrsg.) (2017): Bürgerproteste in Zeiten der Energiewende. Lokale Konflikte um Windkraft, Stromtrassen und Fracking. Bielefeld.
- Huber, Robert A./Fesenfeld, Lukas/Bernauer, Thomas (2020): Political Populism, Responsiveness, and Public Support for Climate Mitigation. In: Climate Policy 20, Heft 3/2020, S. 373–386.
- Huber, Robert A. et al. (2021): Is Populism a Challenge to European Energy and Climate Policy? Empirical Evidence across Varieties of Populism. In: Journal of European Public Policy 28, Heft 7/2021, S. 998–1017.
- IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) (2022): Climate Change 2022: Impacts, Adaptation and Vulnerability. URL: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2/> [07.08.2022].
- Kamann, Matthias (2020): AfD-Film verhöhnt Greta – und gerät beim Klimawandel in Widersprüche. In: Die Welt, 30.1.2020. URL: <https://www.welt.de/politik/deutschland/article205453287/AfD-Film-verhoeht-Greta-Thunberg-und-geraet-beim-Klimawandel-in-Widersprueche.html>. [07/08/2020]
- Kleinhüchelkotten, Silke/Neitzke, H.-Peter/Moser, Stephanie (2016): Repräsentative Erhebung von Pro-Kopf-Verbräuchen natürlicher Ressourcen in Deutschland (nach Bevölkerungsgruppen). Umweltbundesamt, Texte 29/2016. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/texte_39_2016_repraesentative_erhebung_von_pro-kopf-verbraeuchen_naturlicher_ressourcen_korr.pdf. [09/08/2020]
- Knappe, Henrike/Renn, Ortwin (2022): Politicization of Intergenerational Justice: How Youth Actors Translate Sustainable Futures. In: European Journal of Futures Research 10, Heft 6/2022, S. 37–45.

- Korte, Karl-Rudolf (2019): Die Bundestagswahl 2017: Ein Plebiszit über die Flüchtlingspolitik. In: Korte, Karl-Rudolf/Schoofs, Jan (Hrsg.): Die Bundestagswahl 2017. Wiesbaden, S. 1–19.
- Kraemer, Klaus (2014): Ist Prekarität nachhaltig? Nachhaltiger Konsum und die Transformation des wohlfahrtsstaatlichen Kapitalismus. In: Bösch, Stefan/Gill, Bernhard/Kropp, Cordula/Vogel, Katrin (Hrsg.): Klima von unten. Regionale Governance und gesellschaftlicher Wandel. Frankfurt a. M./New York, S. 173–189.
- Kraft, Rainer (2021): Frage im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Parlamentarischen Beirats für Nachhaltige Entwicklung. Wortprotokoll der 67. Sitzung, 21. Februar 2021. URL: <https://www.bundestag.de/resource/blob/846860/fe44612644a4e0c2ed200c6e4d404e63/Protokoll-data.pdf> [02.03.2022].
- Kuckartz, Udo (1998): Umweltbewusstsein und Umweltverhalten. Berlin/Heidelberg et al.
- Küpper, Beate/Berghan, Wilhelm/Zick, Andreas/Rump, Maike (2021): Volkes Stimme – antidemokratische und populistische Einstellungen. In: Zick, Andreas/Küpper, Beate (Hrsg.): Die geforderte Mitte. Rechtsextreme und demokratiegefährdende Einstellungen in Deutschland 2020/21. Bonn, S. 43–74.
- Lewandowsky, Marcel (2017): Was ist und wie wirkt Rechtspopulismus? In: Bürger & Staat 67, Heft 1/2017, S. 4–11.
- Mackenroth, Gisela (2021): „Rettet den Diesel!“ Wie Stadt-Land-Disparitäten zu politischen Spaltungen gewendet werden. In: Blättel-Mink, Birgit (Hrsg.) (2021): Gesellschaft unter Spannung. Verhandlungen des 40. Kongresses der Deutschen Gesellschaft für Soziologie 2020. URL: https://publikationen.sozioogie.de/index.php/kongressband_2020/article/view/1347/1613 [26.02.2022].
- Manow, Philip (2021): Populismus – in Ost und West. Eine Datenanalyse. In: BpB Deutschland Archiv, 22.09.2021. URL: www.bpb.de/340579 [24.02.2022].
- McKay, David I. A. et al. (2022): Exceeding 1.5°C Global Warming Could Trigger Multiple Climate Tipping Points. In: Science 377, Heft 6611/2022, S. 1216–1222.
- Moffitt, Benjamin (2016): The Global Rise of Populism: Performance, Political Style and Representation. Stanford.
- Mudde, Cas (2004): The Populist Zeitgeist. In: Government and Opposition 39, Heft 4/2004, S. 541–563.
- Mudde, Cas/Kaltwasser, Cristóbal Rovira (2017): Populism: A Very Short Introduction. Oxford.
- Müller, Jan-Werner (2016): Was ist Populismus? Ein Essay. Berlin.
- Niedermayer, Oskar/Hofrichter, Jürgen (2016): Die Wählerschaft der AfD: Wer ist sie, woher kommt sie und wie weit rechts steht sie? In: Zeitschrift für Parlamentsfragen 47, Heft 2/2016, S. 267–284.
- Pfahl-Traughber, Armin (2019): Die AfD und der Rechtsextremismus. Eine Analyse aus politikwissenschaftlicher Perspektive. Wiesbaden.
- Priester, Karin (2012): Rechter und linker Populismus. Annäherungen an ein Chamäleon. Frankfurt a. M./New York.
- Radtke, Jörg/Canzler, Weert/Schreurs, Miranda A./Wurster, Stefan (Hrsg.) (2019): Energiewende in Zeiten des Populismus. Wiesbaden.
- Reusswig, Fritz/Braun, Florian/Heger, Ines/Ludewig, Thomas/Eichenauer, Eva/Lass, Wiebke (2016): Against the Wind: Local Opposition against the German 'Energiewende'. In: Utilities Policy 41, August 2016, S. 214–227.
- Reusswig, Fritz/Lass, Wiebke/Bock, Seraja (2020): Abschied vom NIMBY. Transformationen des Energiewende-Protests und populistischer Diskurs. In: Forschungsjournal soziale Bewegungen 33, Heft 1/2020, S. 140–160.
- Reusswig, Fritz/Schleer, Christoph (2021): Auswirkungen von Klimaschutzmaßnahmen auf Akteursgruppen im Hinblick auf Veto- und Aneignungspositionen. Literaturstudie zur gesellschaftlichen Resonanzfähigkeit von Klimapolitik im Auftrag der Wissenschaftsplattform Klimaschutz. URL: <https://www.wissenschaftsplattform-klimaschutz.de/de/Studie-Resonanz.html> [24.02.2022].
- Rodrik, Dani (2018): Populism and the Economics of Globalization. In: Journal of International Business Policy, Heft 1/2018, S. 12–32.
- Rucht, Dieter (2017): Rechtspopulismus als soziale Bewegung. In: Forschungsjournal Soziale Bewegungen, Heft 2/2017, S. 34–50.
- Schaller, Stella/Carius, Alexander (2019): Convenient Truths: Mapping Climate Agendas of Right-Wing Populist Parties in Europe. Berlin.
- Sommer, Bernd/Schad, Miriam/Kadelke, Philipp/Humpert, Franziska/Möstl, Christian (2022): Rechtspopulismus vs. Klimaschutz? Positionen, Einstellungen, Erklärungsansätze. München.
- SONA – Netzwerk Soziologie der Nachhaltigkeit (Hrsg.) (2021): Soziologie der Nachhaltigkeit. Bielefeld.
- Sturm, Georg (2020): Populismus und Klimaschutz. Der AfD-Klimadiskurs. In: Soziologiemagazin, Heft 2/2020, S. 69–92.
- Wissenschaft im Dialog (2021): Wissenschaftsbarometer 2021. Detaillierte Ergebnisse des Wissenschaftsbarometers 2021 nach Subgruppen. URL: https://www.wissenschaft-im-dialog.de/fileadmin/user_upload/Projekte/Wissenschaftsbarometer/Dokumente_21/WiD_Wissenschaftsbarometer2021_Tabellenband_final.pdf [22.02.2022].
- Zick, Andreas/Küpper, Beate (Hrsg.) (2021): Die geforderte Mitte. Rechtsextreme und demokratiegefährdende Einstellungen in Deutschland 2020/21. Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn.
- Ziegler, Nikolai (2016): Lastesel, Faultiere und Junk Science. In: Etscheid, Georg (Hrsg.) Geopferte Landschaften. Wie die Energiewende unsere Umwelt zerstört. München, S. 51–89.
- Zorn, Daniel-Pascal (2017): Logik für Demokraten. Eine Anleitung. Stuttgart.

3 Fragen zur Nachhaltigkeit an ...

...Claudia Kemfert

1. Wie kann unser demokratisches System auf aktuelle Fragen von steigenden Energiepreisen und Generationengerechtigkeit reagieren?

Eine kluge Energiewende und Klimaschutz schaffen soziale Gerechtigkeit. Derzeit verschulden wir zukünftige Generationen über horrenden fossilen Energiekosten und Klimaschäden. Die Energiewende mit mehr erneuerbaren Energien und Energiesparen schafft Frieden, Freiheit, Gerechtigkeit und Wohlstand. Wie das? Erneuerbare Energien sind deutlich preiswerter als konventionelle. Damit ermöglichen sie es auch einkommensschwachen Haushalten mit preiswerter Energie versorgt zu werden. Klima- und Umweltschutz sorgen für leise und saubere Städte, somit für alle Menschen. Auch von partizipativen und preiswerten Mobilitätsdienstleistungen können ärmere Haushalte am meisten profitieren. Und: Mit mehr heimischen erneuerbaren Energien müssen wir keine fossilen Energien aus autokratischen und kriegstreibenden Regionen mehr importieren. Wir vermeiden geostrategische Konflikte und fossile Energiekriege. Zudem schaffen erneuerbare Energien mehr Partizipation und Akzeptanz. Zugleich werden Treibhausgase gesenkt, was die Generationengerechtigkeit erhöht. Nur mit einer klugen Energiewende werden fossile Energie- und Klimaschäden vermieden. So schaffen wir Generationengerechtigkeit.

2. Klimaaktivismus, privater Verzicht, öffentliche Regulierung – wie müssen wir in der Demokratie Nachhaltigkeitsziele zwischen öffentlichem und privatem Bereich verhandeln?

In einer wirkungsvollen und lebendigen Demokratie geht alles miteinander. Richtige und kluge politische Rahmenbedingungen über eine öffentliche Regulierung schaffen Anreize und Möglichkeiten für effektiven Klimaschutz. Je mehr und effektiver gehandelt wird, desto mehr Möglichkeiten gibt es,

Belange miteinander zu verzahnen. Nicht Klimaschutz ist Verzicht, sondern kein Klimaschutz, wie man aktuell an den horrenden Auswirkungen des Klimawandels und fossilen Energiepreisen sieht. Klimaschutz schafft Freiheit, aber auch Veränderung. Veränderung ist aber kein Verzicht, sondern ein Gewinn. Gewinn von Freiheit, Wohlstand, sauberer Luft und leisen Städten. Die wichtigste Stellschraube ist richtiger und kluger Klimaschutz, welcher die Treibhausgase senkt, eine partizipative Energiewende vor Ort umsetzt, und Demokratie auf diese Weise stärkt. Eine kluge Energiewende stärkt die Demokratie und damit Partizipationsmöglichkeiten und Wohlstand. So lassen sich all die Ambitionen miteinander vereinen.

3. Demokratie oder Ökodiktatur – ist unser politisches System dazu fähig, die Klimakrise einzudämmen und die natürlichen Ressourcen unseres Planeten zu erhalten (oder braucht es ein autoritäres Element)?

Oftmals wird statt über konkrete Klimaschutzmaßnahmen zweifelnd über Demokratie geredet. Wer glaubt, dass Demokratie angesichts der Klimakrise vernachlässigbar sei, irrt. Globaler Klimaschutz ist so komplex, dass er nicht von einer einzelnen Person, noch nicht einmal von einer Personengruppe gelenkt werden kann. Wirkungsvoller weltweiter Klimaschutz ist gegen den Willen der Menschen nicht durchsetzbar. Er braucht die Akzeptanz, die Unterstützung und vor allem die aktive Mitwirkung der regionalen Bevölkerung. Deswegen müssen wir für wirkungsvollen Klimaschutz nicht die Demokratie abschaffen, sondern im Gegenteil: Wir müssen die vielfältigen Instrumente der Demokratie ergreifen und die Musik einer nachhaltigen und sozialen Zukunft zum Klingen bringen.



© Reiner Zensen

Prof. Dr. Claudia Kemfert

ist Leiterin der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt am Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin und ist Professorin für Energieökonomie und Energiepolitik an der Leuphana Universität. Sie ist Kovorsitzende des Sachverständigenrats für Umweltfragen (SRU), Mitglied im Präsidium der deutschen Gesellschaft des Club of Rome (DGCOR) sowie im Klimabeirat der Stadt Hamburg und Dresden.

3 Fragen zur Nachhaltigkeit an ...

...Philipp Lепенies

1. Wie kann unser demokratisches System auf aktuelle Fragen von steigenden Energiepreisen und Generationengerechtigkeit reagieren?

Die Frage ist vielmehr, ist die Politik, also sind Politiker:innen gewillt, wirklich gestaltend tätig zu werden. Der Druck, aus Erwägungen des sozialen Friedens etwas gegen hohe Energiepreise zu tun, ist immens groß. Niemand kann sich momentan erlauben, keine konkreten Vorschläge zu machen, wie Menschen geholfen werden kann, die von den Energiekosten finanziell erdrückt werden. Bei der Frage der Generationengerechtigkeit, die ja eher die Frage beinhaltet, wie wir uns vor dem Hintergrund der Klimakatastrophe verändern müssen um unsere Lebensgrundlagen zu sichern, sieht es anders aus. Da scheint eine breite Bereitschaft zu eingreifendem Wandel nicht wirklich Bestandteil der Politik zu sein. Politik basiert bei uns in Deutschland und in vielen anderen Ländern seit Jahrzehnten schon auf einem „Geist des Unterlassens“. Eine Politik, die sich wenig in die Leben der Bürger:innen einmischt, ja eine Politik, die sich fast nicht bemerkbar macht, ist in dieser Vorstellung eine gute, eine tugendhafte, eine richtige Politik. Auch viele Bürger:innen erwarten eigentlich einen Minimalstaat, der sie möglichst in Ruhe lässt. Das ist ein großes Problem.

2. Klimaaktivismus, privater Verzicht, öffentliche Regulierung – wie müssen wir in der Demokratie Nachhaltigkeitsziele zwischen öffentlichem und privatem Bereich verhandeln?

Ich halte es für unrealistisch davon auszugehen, dass wir unsere privaten Konsumgewohnheiten nicht anpassen müssen, wenn wir eine Nachhaltigkeitstransformation wirklich ernst nehmen. Natürlich ist unser Konsum nicht das einzige Problem. Die Produktionsseite ist genauso relevant und auch hier ist eine Transformation unabdinglich und wird, vor allem was die Dekarbonisierung angeht, ja auch sichtbar in Angriff genommen. Interessant ist aber zu überlegen, inwiefern unser privater Konsum, in den ja der Staat eigentlich nicht reinreden sollte, doch Gegenstand öffentlicher Debatten wird und damit seine Privatheit ein Stück weit verliert. Wie das geschieht, ist dabei zweitrangig. Entscheidend ist ja, dass wir in der

Demokratie zulassen, dass wir das Für und Wider unseres Konsumverhaltens diskutieren. Oft hört man, dass Fragen der Moral in der Demokratie und im Bereich des Konsums nichts zu suchen hätten. Das ist natürlich Unfug. Gerade in der Demokratie muss man öffentlich die Fragen nach richtig oder falsch debattieren können. Das lehnen komischerweise viele Menschen ab. Was für ein Mangel an Vertrauen in urdemokratische Prozesse!

3. Demokratie oder Ökodiktatur – ist unser politisches System dazu fähig, die Klimakrise einzudämmen und die natürlichen Ressourcen unseres Planeten zu erhalten (oder braucht es ein autoritäres Element)?

Die Demokratie ist unser höchstes Gut. Sie sollte auch in der Klimakrise nie in Frage gestellt werden. Was aber in Frage gestellt werden muss ist, ob wir als Gemeinwesen genug dafür tun, dass die Menschen nicht nur Demokratie verstehen, sondern unser System auch als fair und schlagkräftig anerkennen und vor allem erleben. Wenn man sieht, wie wenig Menschen der Demokratie vertrauen, zeigt das die vielleicht größte politische und gesellschaftliche Baustelle: Vertrauen in und Wissen um die Demokratie zu fördern und zu erhalten. Auch hier muss man sich fragen, ob eine Politik im Geiste des Unterlassens nicht maßgeblich dazu beigetragen hat, dass Vertrauen verspielt wurde. Unter anderem auch deswegen, weil lange Zeit zwei Themenbereiche besonders von politischem Unterlassen gekennzeichnet waren: die soziale Frage und die Klimapolitik. Genau die beiden Bereiche, in der die Handlungsnotwendigkeit jetzt so deutlich wird. Aber deswegen auf Demokratie verzichten und andere autoritäre Strukturen herbeisehnen? Dass es nicht dazu kommt, dazu bedarf es tatkräftiger Arbeit auf vielen Ebenen. Beginnen müsste man dann auch damit klarzumachen, dass eine Anpassung unserer Lebensgewohnheiten nicht eine „Ökodiktatur“ bedeuten würde. Dieser Begriff ist brandgefährlich. Er wertet demokratische Entscheidungen ab und suggeriert, dass alles so bleiben darf, wie es ist. Einfach nicht zeitgemäß.



Prof. Philipp Lепенies

ist Ökonom und Professor für Politik mit Schwerpunkt Nachhaltigkeit an der Freien Universität Berlin. Zuletzt erschien von ihm das Buch „Verbot und Verzicht: Politik im Geiste des Unterlassens“ (Suhrkamp).

...Janpeter Schilling

1. Wie kann unser demokratisches System auf aktuelle Fragen von steigenden Energiepreisen und Generationengerechtigkeit reagieren?

Steigende Energiepreise, der Klimawandel und der Krieg in der Ukraine stellen die deutsche Politik vor massive Herausforderungen und setzen unser demokratisches System einem erheblichen Stresstest aus. Damit es diesen besteht, müssen Gruppen mit geringerem Einkommen gezielt entlastet werden. Die Gießkanne sollte im Schrank bleiben. Personen mit höherem Einkommen und Vermögen können die Preissteigerungen der Lebenshaltungskosten verkraften. Sinnvolle konkrete Maßnahmen sind unter anderem die Aufstockung von Direktzahlungen an bestehende Leistungsempfänger:innen, einkommensabhängige Zuschüsse für Energiekosten und ein attraktives Nahverkehrsangebot. Um dies zu finanzieren, ohne den nachfolgenden Generationen eine übermäßige Schuldenlast aufzubürden, müssen Übergewinne, insbesondere der Mineralölkonzerne, zeitlich befristet abgeschöpft werden. Aber auch Steuererhöhungen für Gruppen mit sehr hohem Einkommen müssen diskutiert werden.

2. Klimaaktivismus, privater Verzicht, öffentliche Regulierung – wie müssen wir in der Demokratie Nachhaltigkeitsziele zwischen öffentlichem und privatem Bereich verhandeln?

Die EU zeigt seit Beginn des Russland-Ukraine-Kriegs ein bisher kaum gekanntes Maß an Einigkeit und Handlungsfähigkeit. Ohne starke öffentliche Regulierung wird die multiple Krise, ausgelöst durch die starke Abhängigkeit von russischem Gas und Energiepreissteigerungen, nicht zu bewältigen sein. Jedoch darf dies nicht dazu

führen, dass wir wieder auf Energieträger wie Kohle, Schiefergas oder Nuklearkraft setzen. Damit könnten wir den Anspruch auf Nachhaltigkeit begraben. Der Klimabewegung kommt daher eine tragende Rolle zu. Sie muss die Regierung daran erinnern, dass ein beschleunigter Ausbau der erneuerbaren Energien der einzige Weg aus der Krise ist. Allerdings werden mehr Windräder auch zu mehr lokalem Widerstand führen. Um die Akzeptanz von Windparks zu erhöhen, muss die lokale Bevölkerung stärker einbezogen werden und auch finanziell von den Projekten profitieren.

3. Demokratie oder Ökodiktatur – ist unser politisches System dazu fähig, die Klimakrise einzudämmen und die natürlichen Ressourcen unseres Planeten zu erhalten (oder braucht es ein autoritäres Element)?

Die jüngsten Berichte des Weltklimarats und des Club of Rome haben gezeigt, in welchem schlechtem Zustand sich unser Planet befindet und wie weit wir von einem nachhaltigen Entwicklungspfad entfernt sind. Mit dem bisherigen Modell, welches rein auf Wirtschaftswachstum ausgelegt ist, werden wir Klimawandel, Artensterben und Vermüllung der Meere nicht stoppen. Allerdings brauchen wir keine „Ökodiktatur“. Wir brauchen Demokratien, die ihre Wirtschaft und Energieversorgung konsequent auf Nachhaltigkeit ausrichten. Wenn dieses Ziel von der Regierung klar kommuniziert wird und den Bürger:innen die Möglichkeit zur Teilhabe und Mitgestaltung gegeben wird, kann die Demokratie ihre Stärken ausspielen und die multiplen Krisen unserer Zeit bewältigen.



© Hiller

Dr. Janpeter Schilling

ist Klaus-Töpfer-Junior-Professor für Landnutzungskonflikte am Institut für Umweltwissenschaften der Universität Koblenz-Landau und Wissenschaftlicher Leiter der Friedensakademie Rheinland-Pfalz.

3 Fragen zur Nachhaltigkeit an ...

... Claus Leggewie

1. Wie kann unser demokratisches System auf aktuelle Fragen von steigenden Energiepreisen und Generationengerechtigkeit reagieren?

Mit entschlossener und transparenter politischer Führung, mit beschleunigter Regulierung, mit verantwortlicher, deliberativer Bürgerbeteiligung. Das Thema Generationengerechtigkeit muss dabei effektiv in den Mittelpunkt rücken; die Sorgen der „letzten Generation“ sind berechtigt und ernstzunehmen.

2. Klimaaktivismus, privater Verzicht, öffentliche Regulierung – wie müssen wir in der Demokratie Nachhaltigkeitsziele zwischen öffentlichem und privatem Bereich verhandeln?

Die drei Stränge schließen sich nicht aus und stehen in keiner Hierarchie: Kleinteiliger privater Verzicht ist notwendig, verpufft aber ohne Ansetzen der „großen Hebel“, die wiederum nicht ohne forcierten Aktivismus und Druck der Straße angesetzt würden.

3. Demokratie oder Ökodiktatur – ist unser politisches System dazu fähig, die Klimakrise einzudämmen und die natürlichen Ressourcen unseres Planeten zu erhalten (oder braucht es ein autoritäres Element)?

Die Alternative ist fatal: Kein autokratisches System ist bisher besser mit dem Klima- und Artenschutz vorangekommen. Der Klimanotstand wird nicht ohne Eingriffe in private Freiheiten auskommen, die weit über die aus der Pandemiebekämpfung bekannten hinausgehen werden, aber ebenso wie diese einer legislativen Legitimation bedürfen. Zu einem wahrhaft planetaren Denken, das die menschliche Existenz und Handlungskapazität im Bezug auf nicht-menschliche Aktanten relativiert und relationiert, sind wir noch gar nicht vorgedrungen.



© Georg Lukas Essen

Claus Leggewie

ist Ludwig Börne-Professor an der Universität Gießen und Initiator des dortigen Panel on Planetary Thinking.



Bewegungen wie *Letzte Generation* oder *Extinction Rebellion* fordern von der Politik konkrete Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit, wie etwa hier auf einer gemeinsamen Demonstration im November 2022 mit der Einführung eines 100-km/h-Tempolimits und einem 9-Euro-Ticket.

© picture alliance / ZUMAPRESS.com | Sachelle Babbar

...Sabine Schlacke

1. Wie kann unser demokratisches System auf aktuelle Fragen von steigenden Energiepreisen und Generationengerechtigkeit reagieren?

Auf derartige Fragen reagiert in unserem demokratischen System in erster Linie die Legislative, also der Bundes- oder/und Landesgesetzgeber, regelmäßig durch Gesetze. So ist beispielsweise die Einführung einer Gaspreisbremse, um Verbraucher:innen und Unternehmen vor explodierenden Energiepreisen zu schützen, Aufgabe des Bundesgesetzgebers. Solche punktuellen, auf die aktuelle Energiekrise reagierenden Maßnahmen sind möglicherweise geeignet, die kalte Jahreszeit ohne Mangelversorgung zu überwinden. Sie stellen allerdings weder einen Baustein zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2045 noch einen profunden Beitrag zur Herstellung von Generationengerechtigkeit dar. Diese hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Klimaschutzbeschluss vom 24.3.2021 insbesondere für die Klimapolitik und -gesetzgebung betont. Abgeleitet aus dem Staatsziel Umweltschutz (Art. 20a GG) bedeutet Generationengerechtigkeit verkürzt formuliert, dass gegenwärtig Lebende nicht auf Kosten zukünftig Lebender ökologische Ressourcen aufbrauchen oder zu stark minimieren dürfen. Ist dies jedoch der Fall, haben die gegenwärtig Lebenden ein Abwehrrecht gegenüber dem Staat im Hinblick auf Maßnahmen, die nicht ausreichend effektiv sind, um zukünftige massive Freiheitsbeschränkungen wegen weitgehenden Aufzehrens von etwa Treibhausgasbudgets zu verhindern.

2. Klimaaktivismus, privater Verzicht, öffentliche Regulierung – wie müssen wir in der Demokratie Nachhaltigkeitsziele zwischen öffentlichem und privatem Bereich verhandeln?

Die Verantwortung für die Einhaltung von etwa gesetzlich festgelegten Nachhaltigkeitszielen wie den Klimaschutzzielen liegt

grundsätzlich bei der Regierung bzw. beim Staat. Der Gesetzgeber kann auch Private zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen in die Pflicht nehmen, ein Beispiel ist das Verbot des Einbaus von Ölheizungen in Neubauten ab dem Jahr 2026. Allerdings setzen politische Entscheidungsträger:innen vorrangig auf eine Kooperation zwischen staatlichen und privaten Akteuren, auch um Umgehungshandlungen wie Trittbrettfahrertum zu vermeiden. Hierzu werden verschiedene Instrumente eingesetzt, um privaten Akteuren Anreize zur nachhaltigen Transformation zu setzen. Ein Beispiel ist etwa der Emissionshandel, bei dem Unternehmen Zertifikate für ausgestoßene Emissionen erwerben (müssen).

3. Demokratie oder Ökodiktatur – ist unser politisches System dazu fähig, die Klimakrise einzudämmen und die natürlichen Ressourcen unseres Planeten zu erhalten (oder braucht es ein autoritäres Element)?

Das demokratische System setzt die geeigneten Voraussetzungen für die Eindämmung der Klimakrise und den Erhalt natürlicher Ressourcen. Durch die Partizipation des gesamten Volkes kann auf einen weitreichenden Ideenpool zurückgegriffen werden, der deutlich kleiner ausfällt, wenn nur wenige Akteure entscheiden. Zudem fördert die Demokratie die Bereitschaft zum gemeinsamen Handeln, zumal die ökologischen, insbesondere klimapolitischen Herausforderungen nur gemeinsam gemeistert werden können. Dazu ist es auch erforderlich, Ge- und Verbote zu formulieren. Dieses Ordnungsrecht stellt keine „Ökodiktatur“ dar, sondern ist ein Element des Instrumentenmixes, das häufig sehr viel besser und schneller umgesetzt werden kann als etwa finanzielle Förderinstrumente.



© Universität Greifswald

Prof. Dr. Sabine Schlacke

ist Professorin für Öffentliches Recht, insb. Verwaltungs- und Umweltrecht an der Universität Greifswald und geschäftsführende Direktorin des universitären Instituts für Energie-, Umwelt- und Seerecht (IfEUS). Sie ist Co-Vorsitzende des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) und des Lenkungsbeirats der Wissenschaftsplattform Klimaschutz. Ferner ist sie Vizepräsidentin des Staatsgerichtshofs der Freien Hansestadt Bremen. Ihre Forschungsschwerpunkte liegen im Umwelt-, Klima-, Energie-, Planungs- und Seerecht, dabei arbeitet sie insbesondere an rechtswissenschaftlichen Fragen der Großen Transformation zur Nachhaltigkeit, vornehmlich der Energiewende hin zur Klimaneutralität.

3 Fragen zur Nachhaltigkeit an ...

...Philipp Gassert

1. Wie kann unser demokratisches System auf aktuelle Fragen von steigenden Energiepreisen und Generationengerechtigkeit reagieren?

Wir müssen unsere Demokratie nicht neu erfinden. Wir können und sollten aktuelle Energiefragen nicht anders als auf den etablierten, eingespielten demokratischen Wegen klären: Das meint freie und kontroverse Debatte in demokratisch legitimierten Gremien mit Mehrheitsentscheidungen sowie im Licht der Öffentlichkeit. Dazu braucht es selbstverständlich demokratische Führung: Das meint die Bereitschaft, in Kontroversen auch unangenehme Wahrheiten zu sagen und alte und junge Menschen auf schwierige Wege mitzunehmen. An dieser Offenheit mangelt es öfter. Um Politik Beine zu machen, sind zivilgesellschaftliche Akteure massiv gefordert. Auch sie leisten in der Debatte um klimagerechte Zukunft Überzeugungsarbeit. Da Menschen aller Altersgruppen vom Klimawandel wie von steigenden Energiepreisen betroffen sind, ist es keine Frage von Generationszugehörigkeit.

2. Klimaaktivismus, privater Verzicht, öffentliche Regulierung – wie müssen wir in der Demokratie Nachhaltigkeitsziele zwischen öffentlichem und privatem Bereich verhandeln?

Zivilgesellschaftliches Engagement und Klimaprotest sind für das Ringen um nachhaltige Lösungen unverzichtbar. Sie schaffen Aufmerksamkeit. Doch sie reichen nicht aus. Auch privater Verzicht ist wünschenswert, funktioniert in Einzelfällen – aber ist angesichts der Größe der Herausforderung der Appell an individuelle Sparsamkeit angemessen? Greift das nicht viel zu kurz? Die Rückführung des CO₂-Ausstoßes braucht massenhafte Partizipation im globalen Rahmen und gigantische Investitionen. Das

geht nicht ohne Regulierung, im Sinne staatlich gesetzter, demokratisch beschlossener Regeln, die alle gleichermaßen treffen und die europaweit und idealerweise global durchgesetzt werden sollten. So fehlt die CO₂-Bepreisung des bisher ausgesparten Straßenverkehrs. Nur mittels materieller Anreize wird sich der Verzicht und der Ausstieg aus fossilen Energien für die Mehrheit rechnen. Trotz der Rekordpreise für Öl und Gas haben wir uns bei deren Klimakosten noch längst nicht ehrlich gemacht.

3. Demokratie oder Ökodiktatur – ist unser politisches System dazu fähig, die Klimakrise einzudämmen und die natürlichen Ressourcen unseres Planeten zu erhalten (oder braucht es ein autoritäres Element)?

Das ist eine falsche Alternative: Was sollen wir mit einer Ökodiktatur? Sie kann die Demokratie nicht ersetzen. Im Gegenteil, der Wunsch nach autoritären Lösungen ist kontraproduktiv und gefährlich: Populistische Rufe nach starken Männern oder Frauen führen auf Irrwege. Denn „Durchregieren“ ist leichter gefordert als getan. Das löst die Klimakrise nicht. Diktaturen wie die Volksrepublik China und Russland sowie autoritäre Staaten wie Ungarn sind bei der Eindämmung der Klimakrise weniger erfolgreich als die liberalen Demokratien. Im Durchschnitt erzielen die demokratischen Länder Europas schon jetzt bessere Ergebnisse bei der Begrenzung des CO₂-Ausstoßes als die meisten Diktaturen der Welt. Global mehr Demokratie zu wagen ist die beste Hoffnung für den Planeten. Autoritarismus ist gefährlicher Unsinn, simplistisch und wird die Klimakrise nicht eindämmen können.



© Universität Mannheim

Prof. Dr. Philipp Gassert

ist seit Februar 2014 Inhaber des Lehrstuhls für Zeitgeschichte an der Universität Mannheim. Er ist Mitglied im Vorstand der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg sowie 2022/23 Senior Fellow des Historischen Kollegs in München. 2018 erschien die Monographie „Bewegte Gesellschaft: Deutsche Protestgeschichte seit 1945“; 2021 der Band „11. September – 100 Seiten“.

LpB-Shops/ Publikationsausgaben

Stuttgart

Lautenschlagerstraße 20
70173 Stuttgart

Telefon: 07 11/16 40 99-0

Öffnungszeiten:

Mo-Do 9 bis 12 Uhr

13 bis 15.30 Uhr

Fr 9 bis 12 Uhr

Außenstelle Freiburg

Bertoldstraße 55

79098 Freiburg

Telefon: 07 61/207 73-0

Öffnungszeiten:

Di/Do 9 bis 17 Uhr

Außenstelle Heidelberg

Plöck 22

69117 Heidelberg

Telefon: 0 62 21/60 78-0

Öffnungszeiten:

Di/Do 10 bis 17 Uhr

Mi 13 bis 17 Uhr

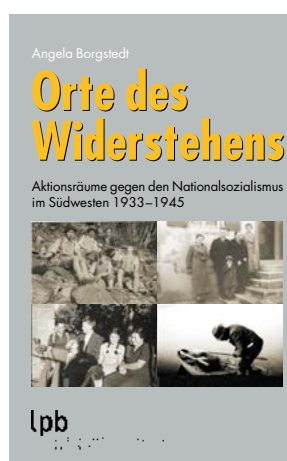


Für alle, die mehr wissen wollen – die Zeitschriften der Landeszentrale für politische Bildung BW

- BÜRGER & STAAT – Zeitschrift für Multiplikatoren politischer Bildung, www.buergerundstaat.de
- DEUTSCHLAND & EUROPA – Zeitschrift für Politik, Geschichte, Deutsch, Geografie und Kunst, www.deutschlandundeuropa.de
- POLITIK & UNTERRICHT – Zeitschrift für die Praxis der politischen Bildung, www.politikundunterricht.de

Bestellung oder Download als PDF, kostenlos (ab 500 g zzgl. Versand). Bestellung ausschließlich im Webshop der Landeszentrale: www.lpb-bw.de/zeitschriften.html

lpb
BW



Orte des Widerstehens

Aktionenräume gegen den Nationalsozialismus
im Südwesten 1933–1945

Angela Borgstedt

Mit diesem Buch betritt Prof. Dr. Angela Borgstedt historiographisches Neuland für das heutige Baden-Württemberg. Sie zeigt, wie geographische und soziale Räume widerständiges Handeln ermöglicht und geprägt haben: im öffentlichen Raum, in der privaten Wohnung, im halböffentlichen Wirtshaus, im kirchlichen Raum, am Arbeitsplatz, sogar in Anstalten, Gefängnissen und Lagern – und nicht zuletzt an den Landesgrenzen, die gerade für den Südwesten mit seiner Nachbarschaft zu Österreich, Frankreich und der Schweiz besondere Möglichkeiten des Widerstehens boten. Das Ergebnis ist eine Neuvermessung des Widerstands gegen das NS-Regime im deutschen Südwesten, die durch einzelne Tiefenbohrungen beeindruckt und zugleich die Vielfalt der Akteure und ihres Handelns verdeutlicht.

6.50 Euro zzgl. Versand, Bestellung ausschließlich im Webshop der Landeszentrale für politische Bildung: www.lpb-bw.de/shop
E-Book (kostenlos) unter www.lpb-bw.de/e-books.html

lpb
BW

lpb

Landeszentrale
für politische Bildung
Baden-Württemberg

Druckausgaben neuerer Hefte können Sie (auch im Klassensatz) im Webshop der Landeszentrale www.lpb-bw.de/shop bestellen. Die Hefte sind kostenlos. Ab einem Sendungsgewicht von 500g wird eine Versandkostenpauschale berechnet. Bestellungen sind nur über unseren Webshop möglich.



Die Ausgaben der Zeitschrift finden Sie im Internet zum kostenlosen Download auf der Seite www.buergerundstaat.de