

Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V. (Hrsg.)

Ökologische Modernisierung

Dokumentation einer Serie in der
Frankfurter Rundschau



Berlin 2001

ISBN 3-9807749-0-2

Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.

Potsdamer Str. 105

D-10785 Berlin

Tel. 030 88 51 800

Fax 030 88 25 439

info@voew.de

www.voew.de

Vorwort des Herausgebers

Die vorliegenden Beiträge sind ein Ergebnis der Arbeitsgruppe Ökologischer Strukturwandel der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V. Die AG gründete sich Anfang 2000 in Fortführung der Diskussion zum VÖW-Diskussionspapier zur Ökologischen Steuerreform. Die Beteiligten waren sich einig, dass die Ökosteuer zwar ein Instrument des ökologischen Strukturwandels ist, dass aber zusätzlich eine stärkere Betrachtung der breiten Palette von Handlungsfeldern sowie eine Untersuchung der Akteure, deren Konstellationen und Handlungsmöglichkeiten notwendig ist, um den ökologischen Strukturwandel voranzubringen. Einfluss auf diese Überlegungen hatte auch das im rot-grünen Koalitionsvertrag vereinbarte Ziel, die ökologische Modernisierung der Gesellschaft voranzutreiben.

Im Anschluss an den VÖW/IÖW-Workshop "Handlungsspielräume nachhaltigen Wirtschaftens im 21. Jahrhundert" im Mai 2000 entstand die Idee, das in der AG vorhandene Potenzial zu nutzen und die Vorstellungen der Gruppe in Form von Zeitungsartikeln einer möglichst breiten Öffentlichkeit zukommen zu lassen. Die Frankfurter Rundschau nahm das Projekt "Ökologische Modernisierung" der AG auf und veröffentlichte zwischen September und Dezember 2000 eine zwölfteilige Artikelserie, aus der der vorliegende Band hervorging. Den Startpunkt der Veröffentlichung auf den Umweltseiten der Frankfurter Rundschau bildete der 12. September 2000, der vom Bundeswirtschaftsminister Müller zum "Tag der ökologisch-sozialen Marktwirtschaft" erklärt worden war.

Beteiligt an der Serie waren nicht nur die genannten Autoren und Autorinnen. Vielmehr wirkte ein Großteil der inzwischen gut 40, über einen eigenen Mailverteiler verbundenen, "Strukturwandler" an Kommentierung und Diskussion der vorgelegten Beiträge aktiv mit und trug so zum Gelingen bei. Die AG Ökologischer Strukturwandel ist ein Zusammenschluss von vorwiegend jungen Hochschulabsolventen und Berufstätigen aus Unternehmen und gesellschaftlichen Organisationen, Ministerien und Parlamenten, Universitäten und freien Forschungsinstituten.

Die Beiträge der Serie erscheinen hier, soweit aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen und Sachlage notwendig oder von den Autoren und Autorinnen gewünscht, gegenüber der FR-Fassung aktualisiert oder verändert. Wir möchten an dieser Stelle noch einmal allen Beitragenden danken. Unser besonderer Dank gilt Herrn Joachim Wille, Umweltredakteur der Frankfurter Rundschau, für sein Interesse, die fachkundige Begleitung der Serie sowie die Zustimmung zu dieser Veröffentlichung.

Dem Leser und der Leserin obliegt es nun, sich ein eigenes Bild darüber zu erstellen, inwieweit die rot-grüne Koalition ihrem Ziel nahe gekommen ist, an welchen Punkten erhöhter Handlungsbedarf zu erkennen ist und welche Felder im letzten Jahr dieser und in der nächsten Legislaturperiode unbedingt angegangen werden müssen.

Berlin, Juli 2001

Für die Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung
Annette Volkens & Jan Nill, AG Ökologischer Strukturwandel

Inhaltsverzeichnis

Vorwort der Herausgeber.....	I
1. <i>Annette Volkens / Jan Nill</i> Wenn der Aktionär endlich zum Umweltschützer wird	1
2. <i>Bettina Schrader / Kai Schlegelmilch</i> Die Ökosteuer ist besser als ihr Ruf, aber sie kann noch besser werden	4
3. <i>Matthias Koch / Stefan Schaltegger</i> Deutschland muss ein Vorreiter beim Kampf gegen die Treibhausgase sein	7
4. <i>Annette Volkens / Uwe Büsgen</i> Beendigung der isolierten Umweltpolitik durch Umweltintegration.....	10
5. <i>Jan Nill / Guido Bünstorf</i> Alternativen zur "Politik der kleinen Schritte"?	14
6. <i>Sonja Endlweber / Bettina Schrader</i> Unternehmen sollten nicht auf die eigene "Brent Spar" warten	17
7. <i>Hans Hagedorn / Kathrin Klaffke / Dietrich Weber</i> Ein kleineres Auto ist ja gut und schön, aber	19
8. <i>Uwe Büsgen / Patrick Graichen</i> Zwischen Konflikt und Kooperation: die Strategie der Umweltverbände.....	22
9. <i>Kathrin Klaffke</i> Rendite fürs eigene Portemonnaie und für die Umwelt	25
10. <i>Cornelia Heintze / Stephan Breuer</i> Auf der Suche nach Allianzen für eine zukunftsfähige Mobilität	27
11. <i>Uwe Schneidewind</i> Die Uni muss mehr tun, als nur Umwelt-Reparateure ausbilden	30
12. <i>Annette Volkens für die AG Ökologischer Strukturwandel</i> Die rot-grünen Modernisierer haben gerade erst die Bremsen gelockert.....	33
Autorenverzeichnis	36

1. Wenn der Aktionär endlich zum Umweltschützer wird

Die dringend angezeigte ökologische Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft ist nicht nur eine Aufgabe der Politik

Von Annette Volkens und Jan Nill

Die "ökologische Modernisierung" von Wirtschaft und Gesellschaft voranbringen - das hat sich die rot-grüne Koalition bei ihrem Regierungsantritt 1998 als einen Arbeitsschwerpunkt auf die Fahnen geschrieben. In Anbetracht der weiterhin bestehenden Umweltprobleme ist ein solcher grundlegender Umbau dringend notwendig. Denn es sind in den vergangenen Jahren zwar bei einigen direkt wahrnehmbaren Beeinträchtigungen erhebliche Fortschritte erzielt worden, zum Beispiel bei der Luft- und Gewässerreinigung. Viele andere Probleme jedoch - wie Klimaveränderungen, Flächenverbrauch oder Artensterben - sind weniger sichtbar, und hier verschärft sich die Situation schleichend. Nur eine breit angelegte umweltorientierte Modernisierung kann dem entgegenwirken.

Ökologische Modernisierung heißt zunächst, den Faktor Umwelt bewusst in das Handlungskalkül aller Akteure aufzunehmen, die nicht gedeckten Umweltkosten sichtbar zu machen und dabei auch alle wirtschaftlichen Potenziale, Arbeitsplatz- und Innovationschancen des Umweltschutzes zu nutzen. Es geht darum, dem Markt verlässliche ökologische Rahmenbedingungen zu setzen und so die oft beschworene ökologisch-soziale Marktwirtschaft konkret werden zu lassen.

Ökonomische und kommunikative Instrumente statt nur Ge- und Verbote sowie integrierte Technologien statt End-of-Pipe-Lösungen lauten die bekannten, aber immer noch aktuellen Schlagworte. Doch ökologische Modernisierung bedeutet mehr. Es geht auch darum, dem Querschnittscharakter von Umweltproblemen auch im politischen Alltag gerecht zu werden und alle gesellschaftlichen Akteure, insbesondere auch Unternehmen, Nichtregierungsorganisationen und Verbraucher einzubeziehen. Stichworte sind hier Politikintegration, Öko-Effizienz und Veränderungen des Konsumverhaltens. Umweltschutz bedeutet dabei nicht zwingend Verzicht auf individuelle Freiheiten: Wird die Umweltsituation verbessert, steigert dies die Lebensqualität. Sind zum Beispiel weniger Schadstoffe in der Luft, sinkt die Zahl der Erkrankungen der Atemwege. Reduziert man die Müllberge durch Recycling, führt dies zur Bewahrung knapper Rohstoffe. Dies erhöht die Lebensqualität der zukünftigen Generationen.

Die rot-grüne Bundesregierung hat auf dem Weg zu einer ökologischen Modernisierung bisher vor allem im Energiebereich angesetzt. Aus Sicht der ökologischen Wirtschaftsforschung ist die Förderung erneuerbarer Energien sowie die potenziell alle Wirtschaftsbereiche und die Verbraucher betreffende Ökosteuer ein begrüßenswerter erster Schritt. Mit ihrer Hilfe sollen der Energieverbrauch und die damit zusammenhängende Nutzung begrenzter Ressourcen sowie der Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid eingedämmt werden.

Gleichzeitig werden die Arbeitnehmer und Arbeitgeber durch eine Verringerung der Beiträge zur Rentenversicherung entlastet. Die ökologische Steuerreform stößt allerdings auf erhebliche Widerstände in der Bevölkerung, bei der Opposition wie auch der Wirtschaft, obwohl letztere bis 2003 netto um sieben Milliarden Mark jährlich entlastet wird. Die öffentliche Kritik ist ein Grund dafür, dass sie bisher als Baustein einer ökologischen Modernisierung eher zaghaft ausfällt. Sie

lässt insbesondere hinsichtlich der ökologischen Wirksamkeit noch einige Wünsche offen.

Ein weiteres Handlungsfeld ist der Klimaschutz. Um 25 Prozent wollte schon 1990 die Regierung Kohl den Ausstoß des Treibhausgases Kohlendioxid bis zum Jahr 2005 verringern, Kanzler Gerhard Schröder hat dieses Ziel übernommen. Angesichts lange fehlender Umsetzungsschritte wird dies ohne weitreichende politische Maßnahmen und Verhaltensänderungen auch im Verkehr und bei den Haushalten nicht eingelöst werden können.

Wie kann vor diesem Hintergrund eine wirkliche und wirksame ökologische Modernisierung erreicht werden? Welche Akteure können Initiativen ergreifen und diese in die Praxis umsetzen? Mit Beginn der zweiten Hälfte der Legislaturperiode von Rot-Grün, erhielten diese Fragen auch politisch starke Bedeutung. In den folgenden Beiträgen sollen einige Antworten gegeben werden.

Es geht zunächst um die Rolle der Politik bei der ökologischen Modernisierung. Als rahmensetzender Akteur spielt sie weiterhin eine bedeutende Rolle, denn der freie Markt allein kann die Umweltprobleme nicht lösen. Ein zentrales Instrument bleibt die Ökologische Steuerreform, weil sie langfristig alle Sektoren und Handlungsfelder beeinflusst. Auch bei den wichtiger werdenden globalen Umweltproblemen wie Klimaschutz ist ein nationaler Beitrag unerlässlich.

Doch neben geeigneten Instrumenten geht es vor allem um eine Veränderung der politischen Herangehensweise. Der Faktor Umwelt muss in die Entscheidungsfindung aller Bereiche integriert werden. Beispielsweise müssen Umwelt- und Verkehrspolitik in die gleiche Richtung wirken und sich nicht, wie heute Alltag, widersprechen. Außerdem sind neue Ansätze der Innovationsförderung gefragt, die einen Ausweg aus dem Dilemma bieten, dass politische Maßnahmen oft entweder ökologisch nicht wirksam oder aber nicht durchsetzbar erscheinen.

Aber auch die Eigeninitiative anderer Akteure ist gefordert. Nachdem die Wirtschaft bei der Verringerung des Ressourcenverbrauchs und der Energieeinsparung in der Produktion erhebliche Erfolge erzielt hat, ist sie in Zukunft bei Produktinnovationen sowie als aktive Gestalterin der Modernisierung gefordert. Dies betrifft vor allem ihren Einfluss auf das Konsumverhalten der Bürger. Von den Verbrauchern allein ist nämlich nur ein begrenzter Beitrag zur ökologischen Modernisierung zu erwarten. Eine Rolle spielt hier wiederum, dass die Umweltprobleme nicht mehr direkt sicht- und spürbar sind - und folglich auch die Umweltschutz-Anstrengungen des Einzelnen im allgemeinen anti-ökologischen Trend "untergehen". Wenn nur wenige Menschen aktiv werden, haben Vorreiter bei ökologisch verträglicheren Konsumstilen nur eine Chance, Vorbild zu sein, wenn das Umfeld dies akzeptiert.

Um zukunftsfähige Innovationen und Verhaltensänderungen zu erreichen, ist ein Zusammenwirken der Politik, der Unternehmen sowie weiterer Akteure wie Kapitalanleger unabdingbar. Eine wichtige Rolle spielen Umweltverbände und Bürgerinitiativen. Konfliktstrategien wie bei den klassischen Greenpeace-Kampagnen sind oft medienwirksam und heben Umweltprobleme deutlich hervor. Immer wichtiger werden jedoch Kooperationen mit Unternehmen oder die Beratung politischer Entscheidungsträger, um Umweltaspekte stärker einzubringen. Dies gilt gerade in Problemfeldern wie Verkehr und Mobilität.

Insgesamt zeigen die Beiträge dieser Veröffentlichung, dass eine ökologische Modernisierung nur gelingen kann, wenn die bei den verschiedenen Akteuren vorhandenen Potenziale genutzt und Synergien entwickelt werden. Mit dieser gleichsam zwischen Vision und Pragmatismus angesiedelten Konkretisierung, was ökologisch-soziale Marktwirtschaft in der Praxis heißen müsste, wird zugleich auch die immer wieder hervorgehobene Zielvorstellung einer nachhaltigen Entwicklung in wichtigen Bereichen mit Leben gefüllt.

Dieser Beitrag ist in ähnlicher Form in der Frankfurter Rundschau vom 12.09.2000, S. 8, erschienen und für die vorliegende Publikation aktualisiert worden.

2. Die Ökosteuer ist besser als ihr Ruf, aber sie kann noch besser werden

Umwelt-Abgaben sind das Mittel, um die ökologische Modernisierung voranzubringen - CO₂-Handel als Ergänzung ?

Von Bettina Schrader und Kai Schlegelmilch

Die derzeit nicht gerade beliebte Ökologische Steuerreform soll dazu beitragen, umweltverträglicheres Verhalten wirtschaftlich attraktiver werden zu lassen. Hierzu müssen die Preise, was gleichwohl ein gesamtgesellschaftlicher Konsens ist, "die ökologische Wahrheit sagen". Auch Maßnahmen wie Ge- und Verbote sowie Umweltvereinbarungen sind wichtige Instrumente. Doch erst durch die Ökologische Steuerreform werden auch die notwendigen wirtschaftlichen Anreize gesetzt, um den Prozess der ökologischen Modernisierung voranzutreiben. Offenbar ist vielen, wie die teilweise durchaus verständlichen Proteste deutlich machen, das derzeitige Tempo der Umsetzung zu hoch. Dass die Ökosteuer nur einen kleinen Anteil an der Preissteigerung hat, wird oft nicht beachtet. Festzuhalten bleibt: Die Reform zeitigt bereits erste Erfolge.

Die bisherige Umweltpolitik wird durch das Ordnungsrecht in Form von Geboten und Verboten dominiert. Die Einführung des Katalysators, das Verbot schädlicher Stoffe wie Asbest und die Entschwefelung der Kohlekraftwerke werden dem Ordnungsrecht als Erfolge zugeschrieben. Für akute Gefahrenabwehr und Einzelprobleme sind Ge- und Verbote deshalb auch unverzichtbar. Eine ökologische Modernisierung kann allerdings nicht nur durch die Politik vorangetrieben werden, sondern wird auch durch die Eigeninteressen der Unternehmen und Haushalte bestimmt.

Umweltsteuern und -abgaben gelten als wesentliche Ergänzung des Ordnungsrechts mit breit ansetzender Wirkung und konsequenter Anwendung des Verursacherprinzips. Sie besteuern - unabhängig von Grenzwerten - den gesamten Verbrauch oder Schadstoffausstoß. Eine Ökologische Steuerreform ist dabei die Fortführung der Debatte um eine Erhebung von Umweltabgaben. Im Mittelpunkt der Betrachtung steht eine Energiesteuer, da der Verbrauch von Energie als wesentliches Element wirtschaftlichen Handelns, des Ressourcenverbrauchs und der Umweltinanspruchnahme gilt. Die Einführung der Ökosteuer im April 1999 und ihre Fortführung bis mindestens 2003 tragen dazu bei, das deutsche Klimaschutzziel zu erfüllen, nämlich den CO₂-Ausstoß bis 2005 um 25 Prozent (Basis 1990) zu senken. Die Verteuerung des Energieverbrauchs regt zum Energiesparen an und fördert umweltverträgliche Technologien. Des Weiteren soll die Senkung der Rentenbeiträge einen positiven Beitrag auf dem Arbeitsmarkt leisten, indem der "Produktionsfaktor" Arbeit entlastet wird. Mit im Jahr 2000 300 Millionen Mark werden erneuerbare Energien gefördert.

Die Ökosteuer besteht aus einer neuen Stromsteuer und der Erhöhung der Mineralölsteuersätze. Effiziente Kraftwerke, die sowohl Strom als auch Wärme produzieren, sind von der Besteuerung ausgenommen; für den öffentlichen Personennahverkehr und die Bahn gelten verringerte Steuersätze. Zeitgleich werden die Rentenversicherungsbeiträge für Arbeitgeber und Arbeitnehmer gesenkt.

Die Ökosteuer ruft aber auch Kritiker auf den Plan, die für eine Abschaffung oder zumindest Aussetzung plädieren. So sei durch die momentane Ausgestaltung eine soziale Schieflage entstanden, da Rentner und Personen mit niedrigem Einkommen von der Kompensation durch die gesenkten Rentenbeiträge nicht profitieren. Unberücksichtigt bleibt dabei, dass jeder die Möglichkeit hat, durch simples Energiesparen seine Steuerlast teils selbst zu begrenzen. Zudem muss die Öko-Steuerreform zusammen mit weiteren Elementen der Finanzpolitik wie Wohngeld- und Bafög-Reform, Kindergelderhöhungen, Senkung der Einkommensteuersätze und Erhöhung der Freibetragsgrenzen betrachtet werden. Dies führt unter dem Strich zu einer deutlichen Nettoentlastung. Weiterhin kann nach Aussagen des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung in Essen mit rund 75.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen gerechnet werden. Nach einer neueren und detaillierteren Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) können sogar bis zu 250.000 Arbeitsplätze bis 2003 entstehen.

Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die ökologische Lenkungswirkung. So müssen auch die Betreiber von Bussen und Bahnen Ökosteuer zahlen. Da der Verkehr aber insgesamt effizienter werden muss, soll auch im öffentlichen Personennahverkehr das Einsparpotenzial ausgeschöpft werden. Erste Indizien für Umweltwirkungen im Verkehrsbereich werden bereits sichtbar: Der Absatz von Benzin ist im Jahr 2000 gegenüber 1999 um 3 Prozent gesunken. Zugleich ist die Zahl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr 2 Prozent gestiegen. Die Mitfahrzentralen verbuchten im ersten Halbjahr 2000 ein Plus von 25 Prozent. Die Deutsche Bahn AG legte mit dem Abschluss für das Jahr 2000 das beste Ergebnis seit der Bahnreform vor. Hauptursachen sind sicher der hohe Rohölpreis und der Dollarkurs, ein Teil des Erfolgs muss aber auch der Ökosteuer zugerechnet werden. Die oben genannte DIW-Studie geht von einer Reduktion der CO₂-Emissionen um 2 Prozent bis 2005 aus.

Weiterhin stoßen Ausnahmeregelungen sowie die reduzierten Steuersätze für das produzierende Gewerbe auf Kritik, weil damit der Energiespar-Anreiz stark reduziert wird. Eingeführt wurden sie jedoch, um die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie zu wahren. Als eine Art Gegenleistung gilt die "freiwillige" Klimaschutzvereinbarung zwischen Industrie und Regierung. Sinnvoll ist ein solches Instrument aber nur, wenn es auch mit Sanktionsmöglichkeiten des Staates - etwa Steuern, Ge- und Verboten - verbunden ist. Ansonsten werden die technischen und wirtschaftlichen Einsparpotenziale nicht voll ausgeschöpft. Erfreulich ist, dass bereits jetzt einige Branchen ihre Klimaziele für 2005 übererfüllt haben. Offenbar waren die zumeist pro Produktionseinheit definierten Ziele nicht anspruchsvoll genug gesteckt und es müssen verstärkt absolute Ziele, die alle wesentlichen Treibhausgase umfassen, gesetzt werden.

Die Klimaschutzerklärung der Industrie sollte daher so weiterentwickelt werden, dass sie auch tatsächlich auf Ebene der Unternehmen verbindlich wird. Ziel führend könnte dabei die Einführung eines Energie-Audits und -Managementsystems als konkrete Gegenleistung für niedrige Ökosteuersätze sein. So müssten klare Zuständigkeiten für Energiebelange festgelegt, der Energieverbrauch differenziert erfasst und Einsparmaßnahmen definiert und umgesetzt werden. Auch die weltweit größte Rückversicherung Münchener Rück fordert eine längerfristige Weiterentwicklung der Ökosteuer, um Klimaschutzvorsorge zu betreiben. Grund dafür ist die katastrophale Steigerung der Schadensbilanzen in den letzten Jahren.

Doch gibt es Alternativen zur Öko-Steuerreform, wenn die Klimaschutzziele erreicht werden und weiter eine anspruchsvolle Umweltpolitik betrieben werden soll? Das Instrument der handelbaren Eigentumsrechte (Zertifikate) könnte eine Alternative für Sektoren sein, in denen die Ökosteuer ihre Wirkung nicht voll entfaltet. Der Staat legt dabei eine maximale CO₂-Emissionsmenge fest, die dann in kleine Zertifikate aufgeteilt an die Emittenten (meist Unternehmen) vergeben werden wird. Ihr Besitz erlaubt, eine bestimmte Menge an Treibhausgasen auszustoßen. Sofern mehr oder weniger verbraucht wird, könnte der Kauf oder Verkauf an einer "Börse" erfolgen. Die Glaubwürdigkeit mancher Befürworter eines solchen Systems leidet jedoch darunter, dass sie noch immer kein konkret umsetzbares Konzept vorgestellt haben. Im Rahmen eines Zertifikatehandels könnte die Industrie auch aufgrund der umfangreichen Ausnahmen bei der ökologischen Steuerreform (Nettoentlastung bis zum Jahr 2003: Rund sieben Milliarden Mark p.a.) stärker in die Pflicht genommen werden. Insgesamt muss künftig noch viel stärker über eine sinnvolle Verknüpfung sämtlicher Instrumente wie der Öko-Steuerreform, der Klimaschutzvereinbarung, des Zertifikatehandels und eines Energie-Audits nachgedacht werden.

Fazit: Die Verteuerung des Faktors Energie durch die Ökosteuer ist - trotz Kritik im Detail - ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, um Investitionen in effiziente Technologien zu lenken und Verhaltensänderungen herbeizuführen. Entscheidend ist dabei weniger die Höhe der Steuersätze als vielmehr die Signalwirkung von langfristig ansteigenden Preisen für umweltschädliche Produkte und Aktivitäten. Daher ist das Festhalten von Rot-Grün an der Reform zwecks langfristiger Kalkulierbarkeit wichtig. Gleichzeitig muss sie für Unternehmen mit wirksameren Anreizen versehen werden. Die bereits sichtbaren Anzeichen für positive Umweltwirkungen erhöhen die Akzeptanz und fördern die ökologische Modernisierung.

Dieser Beitrag ist in der Frankfurter Rundschau vom 26.09.2000, S. 6, erschienen und für die vorliegende Publikation leicht aktualisiert worden.

3. Deutschland muss ein Vorreiter beim Kampf gegen die Treibhausgase sein

Plädoyer für eine international ausgewogene Klimapolitik - Maßnahmen zu Hause und in den Entwicklungsländern finanzieren

Von Matthias Koch und Stefan Schaltegger

Energie ist der wichtigste Grundstoff für die Wirtschaft. Bis in die 80er Jahre hinein stand die Endlichkeit von Öl, Gas und Kohle im Vordergrund der Debatten, insbesondere, nachdem der Club of Rome auf Die Grenzen des Wachstums hingewiesen hatte. Heute weiß man, dass die Grenzen der Nutzung der fossilen Energien (abgesehen von den aktuellen Turbulenzen auf dem Ölmarkt) von den Folgen des Treibhausgasausstoßes bestimmt werden.

Öl, Gas und Kohle werden verbrannt, gelangen als CO₂ in die Atmosphäre und verändern dabei den Strahlungshaushalt der Erde. Klimaveränderungen, ein Anstieg des Meeresspiegels und andere weitreichende Konsequenzen für Mensch und Natur drohen. Im Rahmen der ökologischen Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft sind daher die Reduktion des Einsatzes fossiler Brennstoffe, die Energieeinsparung und der Ausbau regenerativer Energien ein wichtiger Baustein. Da es sich um ein globales Problem handelt, sind neben den nationalen auch international koordinierte Maßnahmen erforderlich.

Ende Juli 2000 hat das Bundeskabinett ein neues Klimaschutzprogramm vorgelegt. Dieses beinhaltet erstmals eine Konkretisierung des CO₂-Minderungsziels von 25 Prozent bis 2005 gegenüber 1990 mit Vorgaben für die Bereiche Energiewirtschaft und Industrie, Privathaushalte und Gebäude sowie Verkehr. Auch wenn ungewiss bleibt, ob mit den vorgesehenen Maßnahmen die CO₂-Reduktion zum Beispiel beim stetig anwachsenden Verkehr erreicht werden kann, ist dies ein wichtiger Schritt, die Verpflichtungen in konkrete Maßnahmen umzusetzen - und die langfristig notwendigen, viel weitergehenden Minderungsziele voranzubringen. Die von der alten Bundesregierung beschlossenen und durchgeführten Maßnahmen reichten nicht aus. Ein großer Teil der bisherigen CO₂-Einsparung beruht außerdem darauf, dass die ostdeutsche Industrie nach der Vereinigung wegbrach.

Auf europäischer Ebene wird mit dem Europäischen Programm zur Klimaänderung (ECCP) an der Umsetzung der Kyoto-Beschlüsse gearbeitet. Die EU hatte sich 1997 bei der Weltklima-Konferenz in Kyoto verpflichtet, den Ausstoß von Treibhausgasen bis zu den Jahren 2008-2012 um acht Prozent (Basisjahr 1990) zu senken. Es wird geschätzt, dass dafür pro Jahr sechs bis neun Milliarden Euro aufgewandt werden müssen; dies entspricht 30 bis 50 Mark pro EU-Bürger. Die EU-Kommission schlägt dabei für die Energiewirtschaft und industrielle Großanlagen einen EU-weiten Handel mit CO₂-Lizenzen vor.

Obwohl die Umsetzung der beschlossenen Klimaschutzmaßnahmen inzwischen meist im Vordergrund steht, wird in der Öffentlichkeit immer noch debattiert, ob, wann und wie viel Klimaschutz sinnvoll und notwendig ist. Während Rückversicherer (wie die Münchner Rück) zu den Befürwortern umfangreicher Maßnahmen zählen und etwa die Ölkonzerne BP und Shell den Strukturwandel der Energiewirtschaft in Richtung regenerative Energien als Chance begreifen, zählen international insbesondere die Kohleproduzenten zu den Blockierern. Sie beto-

nen, dass es bei den Klima-Prognosen Unsicherheiten gibt, und stützen sich auf ökonomische Studien, nach denen Klimaänderungen die wirtschaftliche Entwicklung angeblich nur marginal beeinflussen. Selbst geringfügige Klimaschutzmaßnahmen gelten hier als Fehlinvestitionen. Ethische Fragestellungen und der Eigenwert der Natur spielen keine Rolle.

Das Hauptaugenmerk der Ökonomen gilt der Frage, bis zu welchen Kosten Klimaschutzmaßnahmen durchgeführt werden sollen. Hier hängt das Ergebnis etwa davon ab, wie stark die Zunahme von Naturkatastrophen (zum Beispiel Hurrikane) berücksichtigt wird, wie zukünftige Klimaschäden finanziell bewertet werden und wie die Schäden in Ländern des Südens im Vergleich zu denen im Norden zu berücksichtigen sind. Bezieht man diese Faktoren angemessen ein, erscheinen selbst ehrgeizige Maßnahmen sinnvoll. Einhellig wird die Umsetzung so genannter "No-Regret-Politiken" gefordert. Dies sind Maßnahmen, die sowohl ökonomisch als auch ökologisch sinnvoll sind. Hier geht es zum Beispiel um den Abbau klimaschädigender Subventionen wie die für den (unrentablen) Kohleabbau.

Um langfristig eine Stabilisierung der globalen CO₂-Konzentrationen zu erreichen, wird eine weitergehende deutliche Senkung des CO₂-Ausstoßes in Deutschland und in anderen Ländern des Nordens notwendig sein, weil den Entwicklungsländer eine Erhöhung ihres derzeit niedrigen Niveaus zugestanden werden muss. Angesichts der damit verbundenen Kosten wird von einigen Industriestaaten zunehmend gefordert, zuerst die kostengünstigeren Maßnahmen in andere Ländern durchzuführen - mit dem gleichen Effekt für die globale CO₂-Bilanz. Finanziert würden sie durch die reichen Länder, die sich damit die teuren Maßnahmen zu Hause ersparen - und sich die erreichte Emissionsminderung auf ihre eigenen Minderungspflichten anrechnen lassen können.

Auf Unternehmensebene gibt es entsprechende Überlegungen. Einige multinationale Firmen haben einen unternehmensinternen Handel mit Emissionszertifikaten eingerichtet, um ein selbstgesetztes CO₂-Minderungsziel möglichst preiswert erreichen zu können. Der Ölkonzern BP Amoco zum Beispiel hat sich verpflichtet, den Treibhausgasausstoß bis 2010 um zehn Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu reduzieren. Da es unerheblich ist, ob ein Werk die Emissionsreduktion bei sich selbst oder bei einem anderen Werk bezahlt, können einzelne Werke, die sehr teure Maßnahmen in Angriff nehmen müssten, die kostengünstigere, aber ebenso effektive CO₂-Minderung bei anderen Unternehmensteilen finanzieren. Wesentlich ist, dass jedes Werk nachweisen kann, dass es seinen Beitrag zu Emissionsreduktion geleistet hat und die erwünschte Umweltwirkung tatsächlich eingetroffen ist.

In der europäischen und internationalen Politik werden im Rahmen des Kyoto-Protokolls drei Ansätze zur "flexiblen" Umsetzung der Klimaschutzziele verfolgt: Joint Implementation (JI, gemeinsame Umsetzung), Clean Development Mechanism (CDM, Mechanismus saubere Entwicklung) und ein internationales Zertifikatssystem für Emissionen. Während sich JI auf Maßnahmen in Industrieländern - insbesondere Osteuropa - bezieht, zielt der CDM nur auf die Länder des Südens, die bisher nicht zur CO₂-Minderung verpflichtet sind. All diese Ansätze bieten große Potentiale, die Klimaschutzkosten zu mindern. Damit sie tatsächlich wirksam und wirtschaftlich sind, muss allerdings ein Konsens über zentrale Fragen der Ausgestaltung hergestellt werden. Davon hängt es ab, ob es tatsächlich zu einem Transfer von Geld und technologischem Know-how in

Länder des Südens und des Ostens kommt und die Hauptverursacher des Klimaproblems aus dem Norden einen wesentlichen Beitrag zur Problemlösung leisten.

Es gilt, eine Balance zwischen ökonomisch Sinnvollem und politisch Vertretbarem zu finden. Die Verlagerung der gesamten CO₂-Einsparverpflichtungen in andere Länder würde eine Abwälzung der eigenen Verantwortung bedeuten. Stattdessen sollten Industrieländer wie Deutschland eine Vorreiterrolle trotz der erheblichen Kosten als Chance begreifen, innovative Technologien für sich und andere zu entwickeln und so eine internationale Vorbildfunktion zu übernehmen. Diese Rolle sollte auch ein wichtiges Ziel innerhalb der ökologischen Modernisierung darstellen.

Um eine international ausgewogene Klimapolitik zu erreichen, werden wir deshalb das eine tun müssen, ohne das andere zu lassen: Klimaschutz zuhause voranzutreiben und ihn in den Ländern des Südens und des Ostens mit finanzieren. Auch ohne die USA müssen das Kyoto-Protokoll umgesetzt werden und in Zukunft stärkere Klimagasreduktionen folgen.

Dieser Beitrag ist in ähnlicher Form in der Frankfurter Rundschau vom 19.09.2000, S. 8, erschienen und für die vorliegende Publikation leicht aktualisiert worden.

4. Beendigung der isolierten Umweltpolitik durch Umweltintegration

Nur durch ein alle Bereiche umfassendes Konzept kann Politik die gewünschten Erfolge für die Umwelt erreichen

von Annette Volkens und Uwe Büsgen

In den letzten Jahrzehnten hat die deutsche Umweltpolitik erhebliche Erfolge bei der Bekämpfung vieler Umweltprobleme erzielt. So wurde das Waldsterben eingedämmt und das Fischsterben in deutschen Flüssen unterbunden. Grundlage war das 1970 initiierte erste Sofortprogramm für den Umweltschutz sowie die Einrichtung des Bundesumweltministeriums im Jahre 1986. In beiden Fällen wurde der in der Öffentlichkeit entstandene Druck zur Lösung der Probleme wahrgenommen und in Handlungsmaßnahmen umgesetzt. Zur Gründung des Bundesumweltministeriums (BMU) führte insbesondere die Furcht der Bevölkerung vor langfristigen gesundheitlichen Schäden durch negative Umwelteinflüsse. Diese Furcht forderte von der Politik ein schnelles und entschiedenes Handeln.

Die Probleme der Vergangenheit zeichneten sich dadurch aus, dass relativ wenige Verursacher lokal deutlich sicht-, riech- und spürbare Schäden bewirkten. Ein Beispiel stellt die Chemieindustrie dar, die giftige und stinkende Abwässer in die Flüsse leitete. Die Schädigung der Gewässer durch Verfärbung und Fischsterben war von den Bürgern unverkennbar wahrzunehmen. Entsprechend waren die Erfolge der Umweltpolitik kurzfristig und klar festzustellen. Die gesetzten rechtlichen Rahmenbedingungen beschränkten sich in der Regel auf den Einsatz von Ge- und Verboten, wobei die Formulierung von Grenzwerten die größte Rolle spielte. Die Probleme wurden in der Regel mit technischen Mitteln, meist durch so genannte "end-of-pipe"-Maßnahmen bewältigt, ohne dass deren tieferliegende Ursachen beseitigt wurden - die Politik der verantwortlichen Fachministerien veränderte sich nicht.

Die aktuellen Herausforderungen unterscheiden sich fundamental von den alten, größtenteils erfolgreich bekämpften, Problemen. Beim Klimawandel ist der Schaden für den einzelnen nicht unmittelbar erkenn- und spürbar. Auch liegen die erwarteten deutlich spürbaren Folgen zurzeit noch in der Zukunft oder werden in anderen Teilen der Welt erwartet. In der Regel werden die Änderungen des globalen Klimas bisher nur durch wissenschaftlich gestützte Simulationen ermittelt. Die wenigen erkennbaren Folgen der beginnenden Klimaveränderung, wie verstärkte Stürme und extremere Wetterlagen, fallen bisher vor allem bei den Versicherern ins Gewicht. Als Verursacher sind alle Verbraucher von Öl, Gas oder Kohle verantwortlich. Die Schäden, die der Einzelne verursacht, sind ihm nicht zuzuordnen. Die durch den Energieverbrauch erzeugten Emissionen von Kohlendioxid können zudem - im Gegensatz etwa zu Schwefeloxiden, einem Auslöser des Waldsterbens - nicht durch Filter reduziert werden.

Ein weiteres Beispiel für die heutigen Probleme stellt die Zersiedelung der Fläche und die Zerstörung der Artenvielfalt dar: Jeden Tag wird natürlicher Lebensraum durch den Bau von Straßen und Gebäuden zerstört. Da dies überall auf der Welt geschieht, sterben weltweit täglich etwa 130 Tier- und Pflanzenarten aus. Der verursachte Schaden und dessen Auswirkungen sind nicht direkt erkennbar.

Für die Bekämpfung dieser globalen und weniger sichtbaren sowie drohenden bzw. bereits existierenden Umweltprobleme reicht der Handlungs- und Gestaltungsspielraum des Umweltministeriums in seiner derzeitigen Form nicht mehr aus. Vielmehr muss sich die Politik der einzelnen Fachministerien ändern.

Zur Umsetzung stehen mehrere Möglichkeiten zur Verfügung: Neben einem Vetorecht des Umweltministers oder der Zusammenlegung umweltrelevanter Politikfelder ist insbesondere die konsequente Integration von Umwelanforderungen in alle Politikbereiche erforderlich. Denn eine umweltverträgliche Politik der einzelnen Fachministerien kann nur durch diese Umweltintegration erreicht werden. Umwelanforderungen müssen verpflichtender Bestandteil der Entscheidungsfindung in allen Politikbereichen werden, womit dem Umweltschutz ein höherer Stellenwert eingeräumt wird. Dieser Stellenwert sollte mittel- bis langfristige dem in der Regel bereits existierenden Stellenwert von ökonomischen Folgen von Entscheidungen und Handlungen entsprechen. Jedes Ressort sollte ökologisch orientierte Zieldefinitionen und Zeithorizonte für den eigenen Verantwortungsbereich festlegen. Der Zustand der Umwelt und deren Veränderungen, das heißt die Ergebnisse und Folgen der Politik bzw. der Grad der Zielerreichung, muss beständig durch regelmäßige Monitoringverfahren überprüft werden. Dafür sind jeweils geeignete Indikatoren zu bestimmen. Basierend auf den Ergebnissen sind die Maßnahmen entsprechend der Zieldefinition anzupassen.

Ohne institutionelle Änderungen wird eine solche Umweltintegration von den einzelnen Ministerien jedoch nicht geleistet werden können. Denn auf europäischer Ebene, wo seit einigen Jahren offiziell die Umweltintegration auf dem Programm steht, ist ersichtlich, dass viele Politikbereiche offensichtlich nicht in der Lage sind, ihre Handlungsfelder umfassend zu erkennen und konsistente Strategien zur Umweltintegration zu entwickeln. Auch in Deutschland existiert die beschriebene Umweltintegration bisher kaum. Noch immer ist die Umweltpolitik als Ganzes nicht konsistent, so dass sich viele Bereiche aufzählen lassen, in die Umweltbelange offensichtlich nicht integriert wurden bzw. werden.

Einerseits wird mit der Ökologischen Steuerreform endlich ein modernes und volkswirtschaftlich außerordentlich effektives umweltpolitisches Instrument eingeführt: Energie wird mit zusätzlichen Kosten belegt, um Anreize für Sparmaßnahmen zu bieten, die Lohnnebenkosten werden gesenkt. Begleitend werden regenerative Energien gefördert. Der Effekt dieser Maßnahmen wird jedoch reduziert, indem weiterhin Subventionen in den Kohlebergbau fließen. Hinzu kommt, dass die beschlossenen Schritte der Reform bisher nur bis zum Jahr 2003 reichen. Über eine Fortführung wird, trotz der durch eine DIW-Studie im April 2001 nachgewiesenen Effizienz der existierenden Ökosteuerreform und des Wissens um die Notwendigkeit langfristig angelegter Maßnahmen, bisher nur verdeckt nachgedacht: Bundeskanzler Schröder hat, offensichtlich mit Blick auf die Wählerschaft, Proteste über von der Ökosteuer nicht zu verantwortende gestiegene Kraftstoffpreise und den anstehenden Wahlkampf, einer Fortführung der Reform ab 2004 eine klare Absage erteilt.

Auch wird dem Straßenverkehr in der Verkehrsplanung weiterhin Vorrang vor der Schiene eingeräumt, obgleich klar ist, dass ein weiter steigendes Straßenverkehrsaufkommen den Klimaschutzziele wie der ökologischen Tragfähigkeit in jeder Hinsicht zuwider läuft. Mit den im Verkehrsbericht 2000 prognostizierten Zuwächsen bis 2020 auf Basis 1997 von etwa 20 Prozent im Personenverkehr und 64 Prozent im Güterverkehr wird deutlich: Ein umfassendes Verkehrskonzept,

dessen Bestandteile auch von anderen Ministerien in die Entscheidungsfindung einbezogen werden, ist zwingend erforderlich. An der Besserstellung der Straße ändert auch die erstmalige Gleichstellung der Investitionsmittel für beide Verkehrsträger im Jahr 2000 nichts, bezieht man die Entwicklung der letzten 50 Jahre oder beispielsweise die geplante Verwendung der Mittel im Anti-Stau-Programm ein, von denen der Großteil in die Straßeninfrastruktur fließen soll.

Die Bundesregierung hat zwar durch Einführung einer Entfernungspauschale die steuerliche Benachteiligung derjenigen abgeschafft, die umweltfreundlich ohne Auto zur Arbeit fahren. Jedoch hat sie gleichzeitig die Pauschale erhöht, und subventioniert damit – wie auch mit der Förderung des Eigenheimbaus außerhalb von Städten – die Zersiedelung der Landschaft. Die Umweltpolitik unterliegt hier offenbar der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik, regionalen Interessen sowie der Strukturförderung. Somit gelingt es zurzeit nicht, Umweltaspekte ausreichend in diese Bereiche zu integrieren. Umweltpolitik wird also noch nicht in den Verursacherministerien durchgeführt sondern fast ausschließlich im Bundesumweltministerium.

Durch eine Umweltpolitik aber, die nicht an den Ursachen, die von den einzelnen Fachministerien zu verantworten sind, ansetzt, lässt sich weder der Klimaschutz voranbringen noch der Flächenverbrauch und die Zerstörung von natürlichem Lebensraum eindämmen. Hier ist, als weiteres Beispiel, neben der Verkehrs- u.a. auch die Baupolitik gefordert. Im Jahreswirtschaftsbericht 2000 der Bundesregierung wurde als Ziel die Senkung des Flächenverbrauchs von 121 Hektar (1998) auf 30 Hektar pro Tag im Jahr 2020 genannt. Um dies zu erreichen, müssen alle beteiligten Ressorts Umwelanforderungen integrieren und zeitlich festgelegte Vorgaben für jedes Politikfeld festschreiben.

Die Vorteile einer erfolgreichen Umweltintegration sind zahlreich. Fördert etwa die Entwicklungspolitik nur Projekte, die auch ökologisch sinnvoll sind, würde die ökologische Modernisierung in den geförderten Ländern von Beginn an vorangetrieben, spätere teure "Reparaturen" von Umweltschäden könnten vermieden werden. Gleichzeitig würden für die deutsche Wirtschaft Anreize entstehen, sich stärker mit der Entwicklung umweltverträglicher Produkte zu beschäftigen und auf diesem zukunftssträchtigen internationalen Markt frühzeitig einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen.

Im Gegensatz zu Deutschland ist die Umweltintegration in anderen Staaten bereits weit fortgeschritten. Als hervorzuhebende Beispiele seien hier die Niederlande und Großbritannien genannt. In den Niederlanden liegt seit 1989 eine nationale Umweltplanung mit Zielen und Maßnahmen vor, an deren Erstellung unter Federführung des Umweltministeriums weitere Ressorts direkt oder indirekt beteiligt waren. Sie wird seither konsequent umgesetzt und in regelmäßigen Abständen überarbeitet. In Großbritannien wurden in jedem Ministerium "Green Ministers" eingeführt, die für die Beachtung ökologischer Aspekte in alle Entscheidungen einzubeziehen sind. Wie erwähnt wird auch auf EU-Ebene seit dem Gipfel von Cardiff im Juni 1998 intensiv an der Institutionalisierung der Umweltintegration gearbeitet – wenn auch die tatsächliche Umsetzung noch zu wünschen übrig lässt.

In Deutschland wurde vom rot-grünen Bundeskabinett am 26. Juli 2000 beschlossen, mit der Entwicklung einer Nachhaltigkeitsstrategie eine erste Basis für die Umweltintegration zu schaffen. Diese Strategie soll nun vom Rat für Nach-

haltige Entwicklung erarbeitet werden. Auch soll der Rat durch seine Besetzung die gesellschaftlichen Interessengruppen einbinden und seine Vorstellungen rückkoppeln. So soll die Einbindung der gesellschaftlichen Gruppen in den Entwicklungs- und Umsetzungsprozess erreicht werden.

Nachdem sich die Konstituierung des Nachhaltigkeitsrates bis zur Mitte der Legislaturperiode hingezogen hat, soll er nun bis zur "Rio+10"-Konferenz im Jahr 2002 in Johannesburg ein Strategiepapier vorlegen. Dafür steht dem Rat eine Geschäftsstelle zur Verfügung, die neben dem Geschäftsführer und einer Sekretärin aus 2,5 Wissenschaftlichen Mitarbeiterstellen besteht. Auf diese kleine Gruppe kommt viel Arbeit zu, wenn in Johannesburg ein schlüssiges, wirksames und durchführbares Konzept auf dem Tisch liegen soll. Zunächst hat sich der Rat die Bereiche Klimaschutz, Mobilität und Landwirtschaft als Arbeitsschwerpunkte gesetzt.

Die konkreten Maßnahmen zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie sollen durch einen mit Staatssekretären aus fast allen Ministerien besetzten Ausschuss ("Umwelt-Kabinetts") festgelegt werden. Mit der Einrichtung dieses Umwelt-Kabinetts geht die Regierung einen Weg, der die Integration ökologischer Aspekte in alle Ressorts ermöglicht. Der Weg ist also richtig, jetzt muss er nur noch zielstrebig und konsequent beschritten werden.

Noch immer ist allerdings nicht abzusehen, welchen Handlungs- und Gestaltungsspielraum das Umwelt-Kabinetts tatsächlich besitzen und welchen Einfluss es auf die Entscheidungen in den einzelnen Ministerien haben wird. Für eine effektive Umsetzung der Umweltintegration ist es zwingend notwendig, dass die Mitglieder des Ausschusses umfangreichen Einfluss auf die Entscheidungen der Ministerien ausüben und so für die Erfüllung ökologischer Anforderungen sorgen können. Die notwendigen institutionellen Änderungen, die zur Durchführung der Umweltintegration notwendig sind, werden idealerweise durch Kanzler Schröder vorangetrieben. Hierdurch wird es möglich sein, auch mächtige Ressorts wie das Wirtschafts- und Verkehrsressort dazu zu verpflichten, Ziele zur Umsetzung einer umweltfreundlichen Politik zu setzen und zu erreichen. Als Schritt in diese Richtung kann das Klimaschutzprogramm genannt werden, das für einzelne Sektoren spezifische CO₂-Reduktionsziele festlegt, für deren Erreichung die zuständigen Fachministerien zuständig sind.

Entscheidend für eine erfolgreiche Umweltintegration ist, dass dem Umwelt-Kabinetts eine deutlich festgelegte tragende und nicht allein beratende Rolle zukommt.

5. Alternativen zur "Politik der kleinen Schritte"?

Ökologische Modernisierung im Wechselspiel zwischen Staat und Marktdynamik

Von Guido Bünstorf und Jan Nill

Der Umwelt zu nutzen mit möglichst geringen "störenden" Nebenwirkungen auf die allgemeine Wirtschaftsentwicklung. Das ist das erklärte Ziel vieler umweltpolitischer Maßnahmen. Es steht beispielsweise auch hinter der schrittweisen Einführung der Ökosteuer. Eine solche Politik der kleinen Schritte hat den Vorteil, kurzfristig starke Belastungen betroffener Gruppen zu verhindern und dadurch die Durchsetzung umweltpolitischer Maßnahmen zu erleichtern. Für eine grundlegende ökologische Modernisierung reichen kleine Schritte jedoch oft nicht aus. Sie geben keinen ausreichenden Anstoß für tiefgreifende Verhaltensänderungen, und häufig werden die erreichten Fortschritte durch Wachstumseffekte wieder zunichte gemacht. So wird im Straßenverkehr die kontinuierlich steigende Effizienz von Otto- und Dieselmotoren immer wieder durch zunehmende Kilometerleistungen und schwerere Fahrzeuge aufgehoben.

Offenkundig sind aber auch die Gefahren der gegenteiligen Strategie, nämlich des schnellen und spürbaren Einsatzes von Steuer- und Zwangsmaßnahmen. Und dies nicht erst seit der Debatte um den 5-Mark-Benzinpreisbeschluss von Bündnis 90/Die Grünen. Derart drastische Maßnahmen lassen sich politisch kaum durchsetzen. Sie laufen Gefahr, selbst diejenigen gesellschaftlichen Gruppen vor den Kopf zu stoßen, die der Umweltpolitik grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Den vehementen Widerstand von negativ betroffenen Interessengruppen fordern sie ohnehin heraus.

Sind also mangelnde Wirksamkeit oder mangelnde Durchsetzbarkeit die beiden (traurigen) Alternativen, vor denen die Umweltpolitik steht? Dieser Eindruck drängt sich auf, zumindest solange man konstante technische Möglichkeiten und gleich bleibende Einstellungen wirtschaftlicher Akteure unterstellt. In der umweltökonomischen Debatte gewinnt jedoch eine Sichtweise an Einfluss, die stärker auf Veränderungsprozesse abhebt. Hier spielen Umweltinnovationen, also umweltschonende neue Produkte, Verfahren und Verhaltensweisen, eine zentrale Rolle. Umweltinnovationen verbinden mehrere Vorteile: Sie entlasten die Umwelt, eröffnen innovativen Unternehmen neue Absatzchancen und erhöhen für die Verbraucher die Vielfalt der angebotenen Güter und Leistungen. Diese Verbindung von Vorteilen verringert das Konfliktpotenzial umweltpolitischer Maßnahmen - selbst wenn sie über kleine Schritte hinaus gehen.

Umweltinnovationen steht jedoch eine Reihe von Hindernissen im Weg; insbesondere dann, wenn sie als "radikale Innovationen" gänzlich neue Produkte und Verfahren betreffen. Zum Teil sind diese Hindernisse technisch bedingt: Bei vielen Technologien bewirken ökonomische Größenvorteile und kostensenkende Lerneffekte, dass Innovationen gegenüber bereits etablierten Technologien auch dann im Nachteil sind, wenn sie ein größeres technisches Potenzial haben. Zusätzlich erschweren sogenannte Netzwerkeffekte, also die Abhängigkeit des Vorteils einer Technologie von der Zahl ihrer Nutzer, die Durchsetzung neuer Produkte und Verfahren überall dort, wo eine ergänzende Infrastruktur erforderlich ist. Zum Beispiel müsste für eine mögliche Nutzung von Wasserstoff als

potenziell umweltverträglicherer Alternative zum Benzin erst einmal ein flächendeckendes Tankstellennetz aufgebaut werden.

Weitere Hindernisse bei der Realisierung radikaler Umweltinnovationen ergeben sich durch die Eigenschaften des Innovationsprozesses selbst. Innovationen haben die Tendenz, aufeinander aufzubauen und sich in relativ geordneten Bahnen zu entwickeln. In Anlehnung an die Wissenschaftstheorie spricht man in der Innovationsökonomik deshalb auch von "technologischen Paradigmen", innerhalb derer die technische Entwicklung verläuft. Solche Paradigmen beeinflussen die Suche nach neuen technischen Problemlösungen. Sie lenken die Aufmerksamkeit von Forschern und Entwicklern auf bestimmte Entwicklungsziele, Verfahren und Werkstoffe, während Alternativen ausgeblendet werden. Im Gegenzug werden Paradigmen stabilisiert durch Eigenschaften der individuellen menschlichen Wahrnehmung, aber auch durch Kommunikationsprozesse in sozialen Netzwerken und durch die Strukturen wissenschaftlicher und technischer Institutionen. Menschen wie Institutionen tun sich schwer mit grundlegendem Wandel und tragen dazu bei, Beharrungstendenzen in der technischen Entwicklung zu konservieren. Und auch bei den potenziellen Nachfragern lassen sich ganz ähnliche Trägheiten identifizieren, weshalb es für radikal neuartige Produkte oft schwer ist, sich gegenüber altbekannten Konkurrenten auf dem Markt zu behaupten. Der kommerzielle Misserfolg aller Sparautos, die von ihren Käufern Änderungen ihrer Fahrweise verlangen (wie etwa der Golf Ecomatic oder auch Elektroautos), ist dafür ein deutlicher Hinweis.

Was kann Umweltpolitik angesichts solcher Beharrungstendenzen konkret tun, um Umweltinnovationen zu fördern, ohne den Raum für kreative Problemlösungen unnötig einzuschränken? Wie können individuelle und institutionelle Barrieren überwunden werden, die einer grundlegenden ökologischen Modernisierung durch Umweltinnovationen im Wege stehen? Die Antworten auf diese Fragen führen weitgehend in umweltpolitisches Neuland. Drei mögliche, sich durchaus ergänzende Pfade bieten sich an:

Ein erster möglicher Ansatzpunkt zur Überwindung von Trägheiten ist die Verstärkung von Innovationsdynamiken, die im Marktprozess selbst entstehen. In Umbruchphasen, wenn bestehende Paradigmen ohnehin durch radikale Innovationen oder auch internationale Impulse ins Wanken geraten sind, können politische Maßnahmen die Dynamik entscheidend beeinflussen oder beschleunigen. In einer solchen Situation hat die Umweltpolitik die Chance, mit einem relativ kleinen Schritt nachhaltige Wirkungen zu erzielen. Ein Beispiel dafür ist die Entwicklung mobiler Brennstoffzellen für den Straßenverkehr. Durch Aktivitäten in Kalifornien ist bei neuen Antrieben eine Innovationsdynamik entstanden, die perspektivisch auch hierzulande Ansatzpunkte für eine ökologisch verträglichere Verkehrspolitik eröffnet.

Ein zweiter Ansatz, der auf langfristige Spielräume setzt, ist die Forcierung konsistenter und zwischen den Politikfeldern abgestimmter umweltpolitischer Ziele und Leitbilder. Sie sollen bewirken, dass sich Anstöße für ökologische Modernisierung in verschiedenen Politikfeldern gegenseitig verstärken können (siehe auch den vorangegangenen Beitrag zur Politikintegration). Zugleich werden damit die Erwartungen der wirtschaftlichen Akteure beeinflusst. Eher als isolierte Maßnahmen ist eine solche Strategie in der Lage, herrschende Denkgewohnheiten und Interessenkonstellationen aufzubrechen.

Als eine weitere Möglichkeit zur Förderung radikaler Umweltinnovationen wird schließlich das strategische Management ökologischer Marktnischen vorgeschlagen, um den Startnachteil neuer Technologien aufgrund fehlender Größe und fehlender Netzwerkeffekte auszugleichen. Dabei sollen umweltschonende neue Technologien und Produkte für eine begrenzte Zeit in ein Umfeld unterstützender Maßnahmen eingebettet werden, in dem sie technische Dynamik, aber auch neue Vermarktungswege und Nachfragestrukturen entwickeln können. Das Nischenmanagement versucht, eine selbsttragende Entwicklung anzustoßen, sodass die geförderten Technologien mittelfristig auch ohne Unterstützung und in einem breiteren Markt konkurrenzfähig werden. Als ein Beispiel für ein solches Nischenmanagement kann das Erneuerbare Energien Gesetz genannt werden. Während für Solarenergie hierdurch die anfängliche Marktnische bereitgestellt wird, findet bei Wind bereits eine Ausweitung des Marktes, verbunden mit abnehmender Förderung, statt.

Alle drei genannten Strategien haben gemeinsam, dass sie hohe Ansprüche an den umweltpolitischen Gestaltungswillen und die Durchsetzungskraft der politischen Akteure stellen. Einen einfachen Ausweg aus dem Dilemma der Umweltpolitik zwischen mangelnder Wirksamkeit und mangelnder Durchsetzbarkeit gibt es nicht.

Dieser Beitrag ist in gekürzter Form in der Frankfurter Rundschau vom 17.10.2000, S. 6, erschienen.

6. Unternehmen sollten nicht auf die eigene "Brent Spar" warten

Wenn die Wirtschaft für die Ökologie aktiv wird, hilft sie auch sich selbst - Die Politik muss den Rahmen setzen

Von Sonja Endlweber und Bettina Schrader

Eine ökologische Modernisierung von Wirtschaft und Gesellschaft kommt nicht von selbst. Die Frage, wie Ökologie und Wettbewerbsfähigkeit oder Innovationen und Nachhaltigkeit in Einklang gebracht werden können, hat aber große Bedeutung. Eine Neugestaltung unseres Wirtschaftens kann nicht einfach von den Politikern vorgeschrieben werden. Die Unternehmen selbst müssen aktiv werden.

Unternehmen tragen in vielfacher Hinsicht zu Umweltbelastungen bei. Sie verbrauchen natürliche Ressourcen, wandeln diese unter Einsatz von Energie in Produkte um, die nach dem Gebrauch als Abfall wieder der Umwelt zugeführt werden. Indirekt beeinflussen sie etwa durch die Gestaltung des Angebots und die Werbung Art und Ausmaß der Umweltbelastung mit. Deswegen sind die Unternehmen ein Schlüsselfaktor beim ökologischen Umbau - und natürlich auch, weil sie eine starke Machtposition in der Gesellschaft haben.

Das heißt natürlich nicht, dass sie ohne Rücksicht auf die Öffentlichkeit agieren können. Unternehmen stehen zunehmend unter deren kritischer Beobachtung. Wird das Handeln einer Firma oder eines Konzerns zum Gegenstand öffentlicher Auseinandersetzung, kann der Druck auf das betroffene Unternehmen zu einer äußerst harten und machtvollen Instanz werden, wie Shell mit der Ölplattform Brent Spar erfahren musste. Der Erfolg von Unternehmen hängt somit nicht länger ausschließlich von Kunden, Wettbewerbern und staatlichen Rahmenbedingungen ab. Vielmehr spielen neue Kräfte wie Umweltschutz- und andere Nichtregierungsorganisationen, internationale Anleger und die Medien eine immer stärkere Rolle im globalisierten Wettbewerb. Sie alle fordern Unternehmen auf, neue Wege zu bestreiten.

Unternehmen unterschätzen jedoch oft den Handlungsspielraum in Sachen Ökologie, der sich ihnen bietet. Zu oft sehen sie sich falschen Zwängen ausgeliefert. Erst ein Infragestellen der traditionellen Ziele wie schnelle Gewinnmaximierung und hohes Wachstum ermöglichen den Blick auf andere Möglichkeiten. Es bedarf kreativer, unkonventioneller Entscheidungen, um die Barrieren zu überwinden.

Unternehmen, die die ökologische Modernisierung als Chance nutzen wollen, müssen über den derzeitigen Horizont hinaus blicken und den Mut haben, Akzente zu setzen und neue Ideen zu verwirklichen. Der ökologische Strukturwandel kann daher aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht nur eine Bedrohung, sondern auch eine Herausforderung darstellen. Dort, wo viele Umweltprobleme entstehen, ist auch viel Wissen vorhanden und somit ein enormes Potenzial zur Entwicklung von Lösungen denkbar. Der Einfluss von Unternehmen ergibt sich in erster Linie aus dem wirtschaftlichen Machtpotenzial, dem Wissensvorsprung und insbesondere aus der Fähigkeit, neuartige Produkte, Produktionsweisen und Dienstleistungen zu entwickeln.

Solche Innovationen zu fördern, ist die wichtigste Strategie bei der ökologischen Modernisierung. Viele Unternehmen haben bewiesen, dass eine umweltorientierte Umstellung der Betriebsabläufe, neue Produktionsprozesse und der Aufbau eines Umwelt-Managements (wie beim EU-Öko-Audit) gleichzeitig die Kosten senken kann. Wird Energie effizienter eingesetzt und Abfall reduziert, spart das Unternehmen auch Geld. Oft können so teure Umweltschutzaufgaben vermieden werden.

Die Unternehmen können aber noch viel mehr tun. Der Umbau im Betrieb selbst muss durch Produkt-Innovationen ergänzt werden. Oft werden erst durch umweltverträglichere Alternativen die ökologischen Belastungen deutlich, die die herkömmlichen Produkte mit sich bringen. Erst als es phosphatfreie Waschmittel am Markt gab, wurde auch jedem Konsumenten klar, dass Phosphate im Abwasser die Flüsse überdüngen. Durch die Entwicklung neuer Produkte prägen Unternehmen auch Bedürfnisse und Konsumstile. Sie haben somit einen Einfluss darauf, wie ökologisch diese Bedürfnisse sind und wie umweltverträglich der Bedarf am Markt gedeckt werden kann.

Weiterhin haben Unternehmen die Möglichkeit, durch die Entwicklung neuer Produktionsweisen und neuer Produkte Öko-Standards festzulegen, die oftmals dann vom Gesetzgeber allgemein verbindlich gemacht werden. Halten sie beim Bau von Produktionsanlagen in Entwicklungs- und Schwellenländern die hiesigen Standards ein, wird nicht nur das Know-how "globalisiert". Auch der Druck auf die dortigen Regierungen wächst, die Standards zu übernehmen. Mehrere deutsche Multis haben sich freiwillig dazu verpflichtet, kein Umwelt-Dumping im Ausland zu betreiben.

Ökologisch verträglichere Konsum- und Lebensstile müssen den Bürgern aber auch vermittelt werden. Die innovativen Unternehmen müssen offensiv "Umweltkommunikation" betreiben, um die Märkte zu öffnen und auch hier ihren Standard durchzusetzen. Weiterhin wird das Einwirken auf Vorlieferanten oder Abnehmer wichtiger, denn damit vergrößert sich die Marktmacht der umweltorientierten Unternehmen. Viele Beispiele (Entwicklung chlorfrei gebleichten Papiers, Lebensmittel und Textilien aus biologischem Anbau oder die Herstellung alternativer Treibstoffe wie Biodiesel) beweisen, dass mit konsequentem Festhalten an der Idee auch wirtschaftlicher Erfolg möglich ist.

Konsumstile und Bedürfnisse von Verbrauchern wirken prägend auf die Wirtschaftsstruktur. Insofern sind Bürger und Medien aufgefordert, durch Geltendmachung ökologischer Ansprüche Unternehmen auf ihre wichtige Rolle aufmerksam zu machen. Die Politik ist ihrerseits gefordert, aktive Unternehmer zu fördern, indem sie umweltorientiertes Handeln durch entsprechende Rahmenbedingungen fördert. Die ökologische Steuerreform, so umstritten sie wegen mangelhafter Vermittlung des Konzepts in der Öffentlichkeit ist, gibt ein Beispiel dafür.

Wer meint, Unternehmen sollten sich nur aus einer moralischen Verantwortung heraus mit dem Prozess der ökologischen Modernisierung auseinandersetzen, liegt falsch. Umweltschutz ist die Basis dafür, dass die Funktionsfähigkeit unserer Wirtschaft und die jedes Unternehmens mittel- und langfristig gesichert ist. Dabei gilt: In einer Marktwirtschaft gibt es keine nachhaltige Ökologisierung ohne die Eigeninitiative der Unternehmen - nicht ohne sie, nicht gegen sie, nur mit ihr.

7. Ein kleineres Auto ist ja gut und schön, aber . . .

Es gibt nicht den einen ökologisch "richtigen" Konsumstil - Mehr Freiräume und gute Vorbilder nötig

Von Hans Hagedorn, Kathrin Klaffke und Dietrich Weber

Wünsche haben keine Grenzen. Wer eine Dusche im Badezimmer hat, wünscht sich manchmal eine Badewanne - und wer erst einmal in der Badewanne liegt, dem ist auch die Idee eines Whirlpools nicht mehr fremd. Aber was ist ein Whirlpool ohne Sauna? Jeder hat genügend Vorstellungskraft sich auszumalen, wie es wäre, noch ein oder zwei Dinge mehr zu haben, als einem gerade zur Verfügung stehen.

Die Unendlichkeit der Wünsche wird zunächst von der Endlichkeit des Geldbeutels begrenzt. Doch in unserer hochproduktiven Marktwirtschaft fehlt es oft weniger am Geld, sondern an der Zeit, all diese schönen Dinge auch zu konsumieren. Wenn die gut bezahlte Arbeitszeit 40 oder mehr Stunden pro Woche in Anspruch nimmt, kann die Konsumzeit sehr knapp werden. Daher ist es nur folgerichtig, wenn Menschen bereit sind, viel Geld in kurzer Zeit auszugeben, um möglichst viel zu erleben. Statt des Freibadbesuches für vier Mark steht dann White-Water-Rafting auf dem Sambesi für 4000 Mark auf dem Programm.

Dass ein solcher Konsumstil bald an Grenzen stößt, liegt auf der Hand: Letztlich dient alles, was auf diesem Globus bewegt und produziert wird, der Erfüllung von Konsum- und Lebensbedürfnissen. Bei Fortschreibung der jetzigen Trends ist das globale Ökosystem jedoch nicht in der Lage, die dafür benötigten Ressourcen anhaltend zu erneuern und die Masse der entstehenden Schadstoffe und Abfälle wie zum Beispiel Kohlendioxid ohne weitere Folgen aufzunehmen. Klimaveränderungen werden schneller eintreten, als Natur und Mensch sich anpassen können - die lebenswerten Plätze auf dem Planeten Erde werden knapp. Menschenunwürdige Verteilungskämpfe können die Folge sein.

Nun fehlt es nicht an Mahnern, die auf diese Probleme hinweisen oder an Versuchen, andere Arten von Konsum zu etablieren. In vielen Reisebüros gibt es Angebote für sanften Tourismus, in vielen Supermärkten gibt es Naturkost und in vielen Zeitungen stehen Kolumnen mit Appellen an eine maßvolle Lebensgestaltung. Doch die dadurch erzeugte tatsächliche Änderung des allgemeinen Trends bleibt hinter den Zielen zurück.

Gegen die Realisierung von ökologisch orientierten Angeboten im persönlichen Bereich sprechen so manche Kosten- und Nutzengründe, doch ein Grund scheint besonders bedeutsam zu sein: Öko-Produkte passen nicht ins eigene Lebensumfeld. Ein kleineres Auto ist ja schön und gut, aber bei vielen kratzt es am Selbstwertgefühl. Ein Öko-Produkt zu kaufen bedeutet auch, dass man selbst als engstirniger und ideologischer "Öko" betrachtet wird. Für viele Menschen ist öko einfach out.

Warum sollte man sich auch den Kopf über umweltverträgliche Verhaltensweisen zerbrechen, wenn das zu vermeidende Problem kaum wahrnehmbar ist? Die Wirkungskette zwischen dem eigenen Handeln und dessen Auswirkungen auf die schleichend wachsenden globalen Umweltprobleme ist so schwer durchschaubar, dass Öko-Ethik allein nicht mehr ausreicht, um umweltverträglicheres Verhalten wirklich fördern zu können. Die Verbindung zwischen der Rolle Alufolie im

Supermarkt und einer El Niño-Wetterkatastrophe ist kaum vermittelbar. Wer heute eine ökologische Modernisierung durch verändertes Konsumverhalten erreichen will, muss daher zusätzlich auch andere Motivationen ansprechen. Langfristiger ökologischer Nutzen muss mit direkt spürbarem Nutzen gekoppelt werden. Qualität, Spaß, Status, Bequemlichkeit, Gesundheit, Preis - dies sind Argumente für Produkte, die ganz nebenbei auch noch öko sein können. Zwar hat die Umweltbewegung bewirkt, dass ökologische Produktqualitäten teilweise als Standard akzeptiert werden - wenn diese Qualitäten jedoch bei möglichst vielen Konsumenten ankommen sollen, kann das Öko-Argument nicht mehr als Leitmotiv für alle Kaufentscheidungen herhalten.

Menschen haben unterschiedliche Vorstellungen von umwelt-angepassten Verhaltensweisen: Manche Qualitätsbewusste möchten sich vielleicht ungern in einen Zug setzen, aber gerne ihr Haus auf einen guten Energiestandard bringen oder mit Erdwärme beheizen. Viele Wertkonservative würden gerne mehr Lebensmittel aus der Region kaufen, aber ungern weniger Fleisch essen. Die Bequemen wiederum möchten sich gar keine Gedanken über die Ökobilanzen ihres Konsums machen, hätten aber nichts dagegen, wenn alle Produkte vorschriftsmäßig einen guten Ökostandard einhielten. Die vielzitierte "neue Pluralität der Lebensstile" wirkt sich auch auf die Vielfalt der Konsumstile aus.

Neue Ansätze zur ökologischen Modernisierung versuchen daher nicht, den vermeintlich einzig richtigen ökologischen Konsumstil zu verkünden. Stattdessen versuchen sie Freiräume zu schaffen, in denen andere Verhaltensmöglichkeiten kennen gelernt, ausprobiert und weitervermittelt werden können. Die Zielrichtung ist es, neue Lebens- und Konsummöglichkeiten zu entwickeln, die gut in das jeweilige Lebensumfeld passen und nicht "falsche" Verhaltensweisen zu verbieten.

So startet zum Beispiel die Arbeiterwohlfahrt das Projekt "Viel Umwelt für wenig Geld", in dem Haushalte mit knappen Einkommen angesprochen werden, um Maßnahmen auszuprobieren, die die Umwelt entlasten, mehr Lebensqualität bringen und gleichzeitig auch den Geldbeutel schonen. Auf privat veranstalteten Parties sollen diese Ideen dann Freunden und Bekannten am konkreten Beispiel vorgestellt und weitergegeben werden.

Dahinter steckt der Gedanke, dass Verhaltensweisen immer auf Vorbildern im eigenen Lebensumfeld beruhen und die Anerkennung von Freunden und Bekannten eine wichtige Rolle bei der Umsetzung spielt. Nach den ersten drei Jahren, in denen das Projekt mit Mitteln der Deutschen Bundesstiftung Umwelt gefördert wird, soll das Schneeballsystem eine Eigendynamik entwickelt haben, so dass es mit geringem Aufwand von freien Organisationen weitergeführt werden kann.

Eine Veränderung von Konsum- und Lebensstilen ist darauf angewiesen, dass zum Beispiel Bekannte und Arbeitskollegen andere Lebensmodelle und neue Lösungen anerkennen sowie Vorurteile abbauen. Solange es als unnormal gilt, auf Haus und Auto zu verzichten, weil man lieber einen 30-Stunden-Job ausübt um mehr Zeit für nicht-materielle Interessen zu haben, wird dieser Gruppendruck die Umsetzung von innovativen Konsumideen auf wenige Außenseiter reduzieren. Erst wenn neue ökologisch tragfähige Konsummöglichkeiten ganz selbstverständlich ausprobiert und von der persönlichen Umgebung anerkannt werden, entsteht eine Kultur der Veränderung und der Neuorientierung von Handlungsweisen.

Ausrichtung auf verschiedenartige Lebensstile hin oder her - wichtige Impulse für eine ökologische Modernisierung liegen auch weiterhin in den Bereichen Information und Preis. Hier kann und muss der Staat Lösungshilfen und Unterstützung anbieten. So ist es notwendig, mit Kennzeichnungspflichten klar und verständlich über die ökologischen Vor- und Nachteile aller Produkte zu informieren. Auch der Preis sollte einen ökologischen Vergleich ermöglichen - dafür muss er jedoch die wahren Kosten des Umweltverbrauchs beinhalten. In diesem Bereich sind erste begrüßenswerte Schritte mit der ökologischen Steuerreform gemacht. Weitere Schritte - insbesondere eine ökologische Subventionsreform - sollten bald folgen.

Eine Veränderung von Konsumstilen erfordert also zweierlei Rahmenbedingungen: Kalkulierbare staatliche Instrumente und eine Offenheit für Verhaltensweisen, die ökologisch sinnvoll, aber gesellschaftlich noch nicht anerkannt sind.

Dieser Beitrag ist in der Frankfurter Rundschau vom 31.10.2000, S. 7, erschienen.

8. Zwischen Konflikt und Kooperation: die Strategie der Umweltverbände

von Uwe Büsgen und Patrick Graichen

Nur noch selten – vielleicht zu selten – merkt man es: Ein Teil der Umweltbewegung, beziehungsweise die aus der Umweltbewegung entstandene grüne Partei, ist seit fast drei Jahren an der Macht. Als Anfang der 80er Jahre die Umweltinitiativen u.a. in Brockdorf und an der Startbahn West ihre Ohnmacht gegenüber “dem System” erlebten, träumten viele Demonstranten davon, selbst Politik zu machen. Jetzt sind einige etwa als grüne Minister bis oben durchgedrungen und die Szene stellt ernüchtert fest: Nicht nur, dass die ökologische Modernisierung der Gesellschaft äußerst schleppend voran kommt. Hinzu kommt, dass die Umweltbewegung die Meinungsführerschaft, die sie in den 80er Jahren noch inne hatte, in beängstigendem Maße verloren hat und aus der öffentlichen Debatte weitgehend verschwunden ist.

Wo liegen nun, nach etwa 30 Jahren in vielen Bereichen außerordentlich erfolgreicher Wirkungsgeschichte und einer neuen politischen Konstellation, die Einflussmöglichkeiten von Umweltverbänden wie etwa BUND, NABU, WWF, Greenpeace und den vielen kleinen Bürgerinitiativen? Als wichtiger Teil und treibende Kraft der Umweltbewegung sind sie unverzichtbar, z.B. bei der Bewusstseinsbildung bzw. der alltäglichen Informations- und Bildungsarbeit. Zusätzlich wandern sie gegenüber Wirtschaft und Politik immer auf dem schmalen Grad zwischen den zwei wesentlichen Strategien *Konflikt* und *Kooperation*.

Die Alternativen könnten kaum unterschiedlicher sein. Die Konfliktstrategie zielt auf die harte Konfrontation mit dem Umweltverschmutzer oder der Regierung und versucht, den Gegner durch öffentlichen Druck zum Einlenken zu bringen. Dies beherrschte Greenpeace jahrelang perfekt. Für Greenpeace ist vor allem die erfolgreiche massenmediale Inszenierung wichtig: Angekettete Taucher vor Abwasserkanälen; Schlauchboote Seite an Seite mit den Walfang-Flotten; Journalisten auf Greenpeace-eigenen Beibooten, die alles ins Bild setzen. Wenn dazu noch die Möglichkeit der Verbraucher kommt, schnell und ohne großen Aufwand den “bösen Goliath” zu bestrafen, hat der “gute David” aussichtsreiche Chancen. Das immer noch prominenteste Beispiel hierfür ist die Auseinandersetzung im Sommer 1996 um die Ölplattform “Brent Spar”, die Shell in der Nordsee versenken lassen wollte. Aufgrund der gelungenen Inszenierung dieses Kampfes, in dessen Gefolge selbst die CSU Shell-Tankstellen boykottierte, musste die Firma Shell massive finanzielle Einbussen hinnehmen. Damit wurde der Goliath zum Aufgeben gezwungen und Greenpeace hatte seinen auch heute noch prominentesten großen Erfolg.

Ähnlich, wenn auch auf lokaler Ebene, hat eine Anti-Atom-Initiative in Schönau im Schwarzwald den regionalen Energieversorger in die Knie gezwungen. Mit einer brillanten Kommunikationsstrategie hat die Initiative den Energieversorger an den Pranger gestellt - als Atomstromproduzent, der es aus Machtarroganz heraus der örtlichen Bevölkerung verwehrte, in die ökologische Energieversorgung einzusteigen. Nach zwei lokalen Volksentscheiden, in denen die Umweltinitiative bis weit in konservative Kreise hinein integrieren konnte, hat 1996 der “David” den “Goliath” besiegt. Heute betreiben die Schönauer ein eigenes Energieversorgungsunternehmen und bieten bundesweit ihren Ökostrom an. In beiden Beispielen, Brent Spar und Schönau, wird deutlich, dass der Erfolg vor

allem dann möglich ist, wenn eine breite Mehrheit der Bevölkerung die Forderungen der Umweltverbände unterstützt.

Auf die Konfliktstrategie kann die Umweltbewegung auch in Zukunft nicht verzichten. Denn selbst wenn es vielen nicht passt: Gegen weitere Straßenbauten, besonders wenn sie durch geschützte oder schützenswerte Gebiete gehen sollen, oder den Braunkohletagebau, der tote Landschaften produziert und ganze Dörfer verschwinden lässt, muss es weiterhin entschiedenen Widerstand geben.

Im Gegensatz dazu setzt die Kooperationsstrategie eher auf Beratung und Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen in Ministerien, Behörden und Unternehmen. Paradebeispiel ist der WWF: Seine Initiativen greifen nicht an, sondern sind auf Hintergrundgespräche mit Politikern einerseits und Öffentlichkeitsarbeit mit Vorzeige-Unternehmen andererseits angelegt. So gab es etwa eine Kooperation des WWF mit der Deutschen Bahn zur Förderung des Umstiegs auf die Bahn oder auch des BUND mit Hertie und Kaiser's, um für den Kauf ökologischer Produkte zu werben.

Kooperationsstrategien können große Wirkung entfalten. So wurde gerade durch die intensive Mitarbeit von etlichen "Umwelt-Lobbyisten" an einzelnen Förderparagrafen aus dem am 1. April 2000 in Kraft getretene Erneuerbaren Energien Gesetz (EEG) ein enormer Erfolg – die Wind- und Solarindustrie erlebt derzeit in Deutschland einen nie da gewesenen Boom und nachdem auch die Biomasseverordnung inzwischen verabschiedet wurde, ist gleiches für die Stromerzeugung aus Biomasse zu erwarten. Mittelfristig sind auch für die Geothermie nennenswerte Anteile am Strommarkt zu erwarten. Durch das EEG stehen somit die Chancen nicht schlecht, dass die überfällige Energiewende gelingt und der Anteil der regenerativen Energien an der Stromversorgung bis zum Jahr 2010 tatsächlich verdoppelt wird.

Das EEG ist aber leider ein seltenes Beispiel. Obwohl auf Bundesebene das parlamentarische Kind der Umweltbewegung mitregiert, krankt es an der Kooperation. Vor allem die Ökologische Steuerreform, das wohl wichtigste rot-grüne Reformprojekt im Umweltbereich, wurde von den Umweltverbänden zunächst fast ausschließlich kritisiert – obwohl (oder gerade weil) sie seit vielen Jahren eine ihrer politischen Hauptforderungen ist. Damit aber ist keinem geholfen. Denn nur durch die Bündelung aller Kräfte kann die Ökologische Steuerreform zu einem andauernden und wirksamen Instrument gemacht werden. Hier sollten, neben Bundesregierung und Umweltverbänden, noch die vielen anderen Unterstützer dieses volkswirtschaftlich besonders effizienten Instruments ins Boot geholt werden: Internationale Regierungsorganisationen wie die OECD und das Umweltprogramm der UN (UNEP) mit ihrem Exekutivdirektor und Ex-Umweltminister der Kohl-Regierung, Prof. Klaus Töpfer; die Münchener Rückversicherung; der größte Teil der Wissenschaft, u.a. die sechs führenden deutschen Wirtschaftsinstitute, die in ihrem Herbstgutachten gerade die Ökologische Steuerreform grundsätzlich unterstützt haben; Teile der Gewerkschaften; Unternehmen, die von der Ökosteuer profitieren; usw. Erst seitdem die inner- und außerparlamentarische Opposition gegen die Ökologische Steuerreform erfolgreich zu werden droht, kommt von verschiedenen Umweltorganisationen Unterstützung.

Aber selbst wenn sich in den letzten Monaten scheinbar eine leichte Verbesserung im "Zusammenspiel" zwischen den Umweltorganisationen und der Bundesregierung ergeben hat, nutzt die Umweltbewegung ihre neue, durch die

Regierungsbeteiligung der Grünen erlangte, strukturelle Stärke leider nicht aus. Ein Grund dafür liegt sicherlich in den enttäuschten - und teils naiven - Vorstellungen über die tatsächlichen Möglichkeiten einer rot-grünen Bundesregierung. Gerade angesichts der Schwierigkeiten bei der Durchsetzung von Reformen im Umweltbereich erscheint aber die Bündelung aller Kräfte unverzichtbar. Dies schließt alle Umweltverbände *und* zumindest Teile der Regierung bzw. der Regierungsparteien ein. Das gilt auch im Bereich des Verkehrs für die geplante leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Europaweit konnte man im Sommer 2000 beobachten, wie erboste Brummi-Fahrer mobilisieren und damit Medien und Bevölkerung mit in ihre Aktionen einbeziehen können. Dabei haben sie in einigen Ländern viel für "ihre Sache" erreicht – was jeweils einem Rückschritt in Sachen Umweltpolitik gleichkam. In Deutschland führten die verschiedensten Aktionen der durch die kurzfristig gestiegenen Benzinpreise vermeintlich so stark belasteten Gott sei Dank "nur" zur Erhöhung der Kilometerpauschale und deren Umwandlung in eine Entfernungspauschale. Auch wenn ersteres aus Umweltgründen abzulehnen ist, hat sich die deutsche Regierung damit immerhin im Gegensatz zu vielen anderen europäischen Regierungen relativ standhaft gezeigt. Fest steht jedenfalls, dass auch zukünftig wirksame – und damit einschneidende - Maßnahmen, wie beispielsweise die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, ohne eine kräftige Lobby- und PR-Arbeit der Umweltorganisationen kaum durchsetzbar sein werden.

Denn Umweltthemen sind derzeit nur bedingt en vogue. Entsprechend müssen die Umweltverbände mit ihren eigenen Ressourcen sorgsam haushalten und beim Einsatz ihrer Mittel prüfen, wie die ökologische Modernisierung am effektivsten vorangetrieben werden kann. Auch wenn unter der Regierung Schröder aus ökologischer Sicht alles viel zu langsam geht: Es gilt jetzt, die richtigen Reformansätze öffentlich zu unterstützen und voranzutreiben, anstatt sich in den Chor der (berufenen und unberufenen) Kritiker einzureihen. Denn nur wenn deutlich wird, dass die Richtung stimmt, kann eine Mehrheit der Bevölkerung davon überzeugt werden, in diese Richtung – eventuell sogar etwas schneller - weiterzugehen. Umweltschädigendes Business as usual dagegen sollte auch weiterhin deutlich kritisiert werden.

9. Rendite fürs eigene Portemonnaie und für die Umwelt

Großes Interesse an Öko-Investmentfonds, aber noch geringer Marktanteil

von Kathrin Klaffke

Ethisch-ökologische Geldanlagen unterscheiden sich von anderen Finanzprodukten dadurch, dass die Mittel aus dem Aktiengeschäft für ganz bestimmte Zwecke im ökologischen und sozialen Bereich verwendet werden. Zu solchen Finanzprodukten zählen beispielsweise grüne Sparbücher, Öko-Investmentfonds oder Direktbeteiligungen. Grüne Sparbücher waren die ersten grünen Finanzprodukte, die in Deutschland von Banken angeboten wurden. Öko-Investmentfonds (Publikumsfonds) sind Geldanlageprodukte, die anhand von Kriterienlisten angelegte Gelder in Aktien und Rentenpapiere investieren. Direktbeteiligungen werden als Kommanditanteile, stille Beteiligungen oder als neu emittierte Aktien angeboten. In diesem Fall steht das investierte Kapital abzüglich Provision dem Unternehmen voll zur Verfügung. Beteiligungen an Windkraftanlagen sind ein Beispiel für solche Direktbeteiligungen.

Diese Formen der Geldanlage werden immer beliebter. Insbesondere Investmentfonds erfreuen sich einer wachsenden Beliebtheit. Ihr Umfang hat sich seit 1997 verdreifacht. Insgesamt gibt es zur Zeit 175 solcher Fonds in Europa, die meisten davon in Großbritannien. Auf dem deutschen Markt gibt es zur Zeit etwas mehr als 20 sozial-ökologische Fonds in denen ca. 0,4 Prozent des gesamten in Investmentfonds verwalteten Vermögens angelegt sind (rund 3 Mrd. DM). Darüber hinaus hat eine repräsentative Befragung von imug bei Privatanlegern ergeben, dass über 44 Prozent der Bevölkerung diese Form der ethisch-ökologischen Kapitalanlage für attraktiv oder sehr attraktiv halten. Trotz dieser ermutigenden Zahlen ist der Marktanteil solcher Fonds noch gering. Er liegt, verglichen mit dem Gesamtvolumen, immer noch unter einem Prozent. Hohe Renditeerwartungen und eine starke Shareholder-Value-Orientierung stehen dem entgegen, wenn auch inzwischen Fonds angeboten werden, die eine gute Performance aufweisen können. Auch wissen viele Anleger nicht, wo man Informationen über solche Fonds bekommt und dass vielfach Banken, die solche Produkte im Angebot haben, nicht offensiv damit werben.

Welchen Beitrag können gerade Investmentfonds zur ökologischen Modernisierung leisten? Um diese Frage beantworten zu können, muss zunächst zwischen den verschiedenen Fondstypen unterschieden werden. Die Kriterien und Bewertungsverfahren, nach denen bestimmte Investitionsobjekte und Unternehmen beispielsweise für einen Investmentfonds ausgewählt werden, sind sehr unterschiedlich. So zählen zu Ethisch-ökologischen Investmentfonds auch Fonds, die nur mit sozialen Kriterien, nicht aber mit ökologischen Kriterien arbeiten. Gerade in den USA, aber auch in Großbritannien und in Frankreich findet man unter der Bezeichnung Ethisches Investment oder socially responsible Investment solche Fonds. Darüber hinaus gibt es Fonds, die lediglich mit sogenannten Negativkriterien arbeiten, d.h. es werden lediglich bestimmte Branchen oder Unternehmen ausgeschlossen. Hierzu zählen beispielsweise Rüstungsfirmen, Tabakproduzenten oder Atomkraftwerksbetreiber. Damit zeigt sich, dass nicht alle Fonds, die unter der Bezeichnung Ethisch-ökologische Geldanlage oder Ethisches Investment angeboten werden, überhaupt mit ökologischen Kriterien arbeiten.

Andere Fonds dagegen arbeiten auch mit positiven Kriterien und bewerten die ökologische und soziale Performance der Unternehmen, die in die Fonds aufgenommen werden sollen. Dazu zählen die ethisch-ökologischen Fonds. Diese haben für ihre Anlagepolitik unterschiedliche Kriterien entwickelt (z.B. keine Rüstungsgüter, ein gutes Umweltmanagementsystem etc.) nach denen eine Selektion der Unternehmen erfolgt, die in das Portfolio aufgenommen werden sollen. Bei der dritten Gruppe der Fonds handelt es sich um Ökoeffizienz- bzw. Nachhaltigkeitsfonds. Hierbei tauchen die Unternehmen einer Branche im Fondsportfolio auf, die in einer bestimmten Branche nach den vom Fondsmanagement entwickelten sozialen, ökologischen und ökonomischen Kriterien am Besten abschneiden ("Best-in-Class-Konzept"). Das bedeutet, dass das Unternehmen im Vergleich zu den direkten Mitbewerbern besser abschneidet. Aber auch bei dieser Gruppe von Fonds fallen die Kriterien und die Bewertung höchst unterschiedlich aus, je nachdem wie streng die Maßstäbe für die Auswahl der Unternehmen angelegt werden und welche Bedeutung der ökonomischen Performance zukommt.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass von vielen Aktienanlagen und Fonds zunächst einmal keine direkte Wirkung ausgeht, solange sie nur durch Portfolioumschichtungen entstehen und nicht neues Kapital für Unternehmen bereitstellen.

Allerdings sind die indirekten Wirkungen dieser Fonds hier nicht zu unterschätzen. Steigende Nachfrage und damit steigende Aktienkurse haben positive Auswirkungen auf die Kapitalbeschaffung und bestätigen dem Unternehmen den eingeschlagenen Kurs. Darüber hinaus trägt das wachsende Interesse von Investoren dazu bei, dass der Druck auf Unternehmen, ihre sozialen und ökologischen Leistungen zu erbringen und darzustellen, wächst. Bei einer wachsenden Zahl von solchen Anlageprodukten könnte dies ein neuer Motor für ökologische Innovationen sein. Voraussetzung dafür ist, dass die Kriterien und Bewertungsverfahren offen gelegt werden. Das Beispiel Holland zeigt, dass für eine weitere Marktentwicklung auch der Staat gefragt ist: Zinserträge von bestimmten Fonds (Green Fonds) für regenerative Energien und ökologischen Landbau, die bestimmte Kriterien erfüllen müssen, sind dort von der Steuer befreit. Dies hat dazu geführt, dass sowohl Zahl als auch Volumen dieser Fonds in den letzten Jahren stark gestiegen sind.

Insgesamt ist der Einfluss solcher Fondsprodukte für private Anleger auf den ökologischen Strukturwandel damit als noch gering einzustufen. Ein größerer Einfluss könnte von institutionellen Investoren wie Stiftungen, Gewerkschaften und Kirchen ausgehen - sollten diese in größerem Umfang als bisher ihr Geld nach ökologischen und sozialen Kriterien anlegen. Dies kann bald der Fall sein, denn der Gesetzgeber hat im Zuge der Rentenreform Regelungen zur Gestaltung von Produkten für die private und betriebliche Altersvorsorge geschaffen: Demnach muss "der Anbieter auch darüber schriftlich informieren, ob und wie er ethische, soziale und ökologische Belange bei der Verwendung der eingezahlten Beiträge berücksichtigt" (Zertifizierungsgesetz). Ob und inwieweit das Gesetz zu einem verstärkten Engagement der Großbanken in diesem Bereich führt, bleibt abzuwarten. Optimistisch stimmt die Entwicklung in Großbritannien: Dort wurde im letzten Jahr eine ähnliche Regelung eingeführt. Dies hat das Interesse von Pensionskassen an diesem Thema erheblich erhöht und dazu geführt, dass inzwischen solche Produkte verstärkt angeboten werden.

10. Auf der Suche nach Allianzen für eine zukunftsfähige Mobilität

von Cornelia Heintze und Stephan Breuer

Die Liebe zum Auto, das ist eine Art *Amour fou*. Nüchtern betrachtet ist der Pkw zunächst nur ein Fortbewegungsmittel. Im Gegensatz zu öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV), eigenen Füßen, auch dem Fahrrad ist er aber eben auch Hobby, Statussymbol und Bestandteil der Persönlichkeitsentfaltung. Wie der Pkw im Privaten zum Symbol persönlicher Freiheit wurde, verwandelten Lkw und "just in time" Deutschlands Straßen zum rollenden Lager der Wirtschaft. Doch vielleicht sind lückenlose Lkw-Schlangen unausweichlich - denn nach allgemeiner Überzeugung geht Wirtschaftswachstum immer mit Verkehrszunahme einher. Ein europaweites Phänomen.

Wo Geld oder Liebe im Spiel ist oder wo vielleicht auch nur Verhaltensroutinen fest eingebrannt sind, haben übergeordnete Vernunft und Gemeinwohl einen schweren Stand. Das Ziel "Nachhaltige Mobilität", also unnötige Verkehre zu vermeiden und nötige Transporte möglichst umweltfreundlich zu leisten, findet allgemeine Unterstützung. Meist allerdings nach dem Motto "Fein, ich wäre dabei, wenn nur die anderen endlich für die Zielerreichung sorgen würden". Wer die Verkehrswende wirklich will, sollte sich auch mit der Psychologie der automobilen Gesellschaft auseinandersetzen.

Viele Menschen befinden sich in dem Fundamentalirrtum, es gäbe ein Grundrecht auf billigen Sprit oder unbegrenztes Verkehrswachstum. Dabei ist gerade im Bereich "Verkehr" der ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Problemdruck seit Jahren groß: hohe Unfallzahlen und Emissionen, Gesundheitsschäden, Verlust an Lebensqualität durch Verkehrslärm sowie wachsende Finanzlücken bei der Infrastrukturerhaltung sind nur ein Ausschnitt der vielfältig verwobenen Problemlage. Um eine gesellschaftlich verträgliche Entwicklung im Verkehrsbereich zu ermöglichen, braucht es tiefgreifender Veränderungen der heutigen Strukturen. Diese Erkenntnis ist nicht neu. Nach wie vor unbeantwortet ist allerdings die Frage, *wer* diesen ökologischen Strukturwandel voranbringen soll: der Staat, die Bürger als "Verkehrskonsumenten" oder Fahrzeughersteller und Wirtschaft?

Akteur Staat

In den 80er Jahren gab es ein strategisches Fenster für den Akteur Staat. In der Phase der Nachdenklichkeit, auch des schlechten Gewissens im Lichte der visuell wahrnehmbaren Erfahrung "Waldsterben" wurde das bestehende Konzept "Verkehr" hinterfragt. Handeln war angesagt. Statt Innenstädte von Stau und Abgasen zerfressen zu lassen, ersetzte die Politik das Credo der "autofreundlichen Innenstadt" durch das Konzept "Fußgängerzone". Auch die flächendeckende Durchsetzung des Abgas-Katalysator kann als ökologische Erfolgsgeschichte gelten. Immerhin brachte der KAT bei einer Reihe von Schadstoffen - von Stick- bis Kohlenmonoxiden - erhebliche spezifische Reduktionen.

Doch trotz positiver Beispiele blieb die politisch proklamierte Verlagerung relevanter Verkehrsanteile von Pkw und Lkw auf den Umweltverbund (Bahn, Bus, Rad, Schiff und eigene Füße) ein uneingelöstes Versprechen. Zwar belegt eine Reihe positiver Beispiele von der Usedomer Bäderbahn über die Karlsruher Regional-Straßenbahn bis hin zur erfolgreichen Einführung von Stadtbussyste-

men, dass eine gewisse Renaissance des ÖPNV möglich ist. Fakt aber ist: Die flächendeckende Trendwende in Richtung Umweltverbund blieb aus.

Fehlt es also den verkehrspolitischen Akteure von der Bundesebene bis hinunter zu den Kommunen an der Bereitschaft, deutliche Anreize in Richtung Umweltverbund zu setzen? Die Frage verkennt einen grundlegenden Zusammenhang: Politiker müssen wiedergewählt werden. Im von starken Emotionen geprägten Bereich der Verkehrspolitik kann deshalb von der Politik nur das erwartet werden, was in der Gesellschaft, bei den Wählern und auch in der Presse breite Unterstützung findet. Ein Beispiel ist die Fußgängerzone: Sie sichert Einzelhändlern und Straßencafes notwendigen Umsatz und ist bei der Bevölkerung als Inbegriff der lebenswerten Stadt beliebt.

In anderen Bereichen fehlte diese Allianz der Gewinner. So vor allem beim oft beschworenen Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Im Personen- wie Güterverkehr wären hier zu viele Besitzstände, Verhaltensmuster und Wirtschaftspositionen berührt worden. Und beim Tempolimit, wo zeitweise eine realistische Chance bestand mit den anderen EU-Ländern gleichzuziehen, scheiterte die knappe Mehrheit "Pro Tempolimit" an von der Straßenlobby geschickt geschürter Angst vor Freiheitsverlust.

Es fehlt ein zukunftsfähiger Mobilitätsrahmen. Gefragt sind Staat und Politik, denn immer noch liegt hier die primäre Verantwortung für das Allgemeinwohl und die Sicherung der Zukunft. Es ist viel zu tun. Verkehr ist die offene Flanke der Klimaschutzpolitik. 25 Prozent Einsparung beim Kohlendioxid beschloss die Kohl-Regierung für den Zeitraum 1990 bis 2005. Aktueller Zwischenstand dagegen: Von 1990 bis 1998 plus 11 Prozent. Im Juli 2000 hat das Berliner Kabinett in einem Zwischenbericht zur Klimaschutzpolitik nun sektorale Reduktionsziele festgelegt - auch für den Verkehrsbereich. 15 bis 20 Mio. t CO₂ - dies entspricht einer Reduktion um 8 Prozent bis 11 Prozent - sollen eingespart werden. Allein mit welchen konkreten Maßnahmen ist auch nach Verabschiedung eines Klimaschutzprogramms Mitte Oktober 2000 nicht klar erkennbar. Der Verkehrsteil ist die Schwachstelle des Programms, denn konkret geplant ist bislang nur eine streckenbezogene Schwerverkehrsabgabe ab 2003. Die geplante Abgabenhöhe von 25 Pf. je Lkw-km ist hier jedoch zu niedrig angesetzt, um auch nur im Güterverkehr einen beachtlichen Umweltentlastungsbeitrag zu erzielen. Solange das gute Beispiel der Schweizer Verkehrspolitiker, die sich eine LSVA-Höhe von 1,30 DM je Lkw-km nebst einer 70-prozentigen Mittelverwendung für die Zukunft der Schiene zutrauen, keine Schule macht, droht die deutsche LSVA den Einstieg in ein schlüssiges Verkehrskonzept zu verpassen.

Akteur Wirtschaft

Gerade im Güterverkehr ist die Wirtschaft ein unentbehrlicher Partner für notwendige Allianzen. Solange das Warenlager "Straße" betriebswirtschaftlich das Gebot der Stunde bleibt, muss die Verkehrspolitik ins Leere laufen. Ähnliches gilt im Personenverkehr: Wenn das Marketing den Schuhmacher-Fahrstil zum automobilen Leitbild erklärt, droht dem Drei-Liter-Auto auch weiterhin ein Schattendasein. Dies umso mehr, wenn Sprintspar-Autos nur als grünes Feigenblatt für PS-Wahn und Hubraumwettbewerb der sonstigen Modellpolitik herhalten sollen. Auch bei den Hoffnungsträgern "Wasserstoff" und "Brennstoffzelle" sind die Konzerne gefragt. Die technische Machbarkeit zu demonstrieren, reicht nicht. Notwendig sind Modelle, die auch preislich für den Massenabsatz geeignet sind - trotz

aktueller Euphorie dürfte dies noch ein weiter Weg sein. Ihn entschlossen zu gehen, auch mit staatlicher Unterstützung, ist gleichwohl angesagt.

Zugegeben: Auch der Akteur Wirtschaft kann nicht im Alleingang auf "öko" schalten. Die ökologische Verantwortung der Wirtschaft endet an den Grenzen der Marktwirtschaft - also an den Preisen des Wettbewerbers und den Wünschen der Konsumenten. Und doch: Es gibt Spielräume für eine ökologische orientierte Modellpolitik und auch für entsprechende Unternehmensallianzen. Firmenkooperationen zur Entwicklung von Drei-, Zwei- und Ein-Liter-Autos wären ein denkbare Beispiel. Und auch durch Selbstverpflichtungen zur Reduktion des Flottenverbrauchs ließe sich einiges bewirken.

Akteur Konsument

Dritter Umweltpartner muss der Nutzer sein. Diese Allianz muss sich jeden Tag an der Supermarktkasse (regionale Produkte oder Sonderangebot) und der Haustüre (Auto oder ÖV) beweisen. Denn technische Verbrauchsreduktion je Kilometer nutzt nichts, wenn sie durch Mehrfahren verhaltensseitig wieder zunichte gemacht wird. Was für die Umwelt zählt, ist der Gesamtverbrauch. Und der Gesamt-Kraftstoffverbrauch Deutschlands ist sogar gestiegen: Von 62,1 Mrd. Litern im Jahr 1991 auf 68,4 Mrd. Liter 1999. In der Garage steht zumeist eher "Fahrspaß" als ökologische Vernunft: Von den am 1. Juli 2000 in Flensburg gemeldeten 42,8 Mio. Pkws sind nur 0,23 Prozent verbrauchsreduziert (3 bis 5 Liter je 100 km).

Der persönliche Strukturwandel Richtung ökologischer Verkehr beginnt im Alltag. Allein durch den Fahrstil lassen sich bis zu 25 Prozent Sprit sparen. Dennoch ist der sogenannte Vollastfahrstil Minderheitswissen. Über den "Benzinpreis-Wahnsinn" zu schimpfen ist eben viel einfacher als den eigenen Fahrstil zu ändern.

Allianzen suchen

Fazit: Im Verkehrsbereich hat der ökologische Strukturwandel nur mit strategischen Allianzen eine Chance: alle drei Hauptakteure - Politik, Wirtschaft und die Mehrheit der Bürger - müssen ihrer Verantwortung für eine zukunftsgerechte Mobilitätskultur nachkommen. Nur so wird sich der Verkehr in Richtung Nachhaltigkeit umsteuern lassen. Es bedarf dabei eines Dreiklangs aus preislichen Anreizen, ordnungspolitischen Rahmen und der gemeinsamen Entwicklung eines neuen Mobilitätsverhaltens. Da ist das jüngste Beispiel, die von der Bundesregierung geplante Umwandlung der Kilometer- in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale, ein leider widersprüchliches Signal. Die Gleichbehandlung aller Verkehrsmittel ist absolut lobenswert, aber auch überfällig.

Die Anhebung von heute 70 Pf auf 80 Pf./km setzt jedoch das ökologisch falsche Signal. Nun wird es im nächsten Schritt darum gehen, erst die 10 Pf mehr an Pendlersubvention, danach die verkehrserzeugende "Zersiedelungsprämie" insgesamt zurückzufahren. Ein verkehrspolitisch sinnvoller Beitrag zum Subventionsabbau wäre dies allemal.

Dieser Beitrag ist in gekürzter Form in der Frankfurter Rundschau vom 28.11.2000, S. 6, erschienen.

11. Die Uni muss mehr tun, als nur Umwelt-Reparateure ausbilden

Hochschulen in einer Zeit, in der der Fortschritt eher an fehlendem Umsetzungswillen als am Wissen scheitert

Von Uwe Schneidewind

Hochschulen leisten auf mehreren Ebenen einen Beitrag zur ökologischen Modernisierung in Wirtschaft und Gesellschaft: In der Forschung schaffen sie Wissen über Ökosysteme und deren Bedrohung, über technische Alternativen zur ökologischen Entlastung, über Strategien umweltgerechten Wirtschaftens oder über erfolgreiche Formen einer Umweltpolitik. In der Lehre bilden sie Entscheidungsträger in Wirtschaft, Politik Verwaltung und Medien von morgen aus und vermitteln hier Wissen über die ökologischen und sozialen Nebenfolgen unseres Tuns sowie Leitbilder einer "nachhaltigen" Gesellschaft. Im Hochschulbetrieb können sie durch die gelebte Umsetzung von Umweltmanagement Impulsgeber für ökologischen Fortschritt sein und eine Vorbildfunktion für andere Sektoren erfüllen.

In den 90er Jahren hat sich in all diesen Feldern viel getan. Wurde zum Beispiel vom Wissenschaftsrat noch 1994 kritisiert, dass die Hochschulen die Umweltfrage nur schleppend aufnehmen, so hat sich die Situation seit Mitte der 90er Jahre gewandelt. Triebfeder waren dabei häufig studentische Initiativen an den Hochschulen sowie der Stachel außeruniversitärer Forschung, die sich der Umweltthemen schon viel früher angenommen hatte.

Es wurden ab Mitte der 90er Jahre an zahlreichen Hochschulen neue Lehrstühle und Forschungsschwerpunkte geschaffen, die Zusammenarbeit der verschiedenen Disziplinen gefördert. Heute ist die Umweltforschung an vielen Fachbereichen fest etabliert. Man kann guten Gewissens behaupten, dass wir nie vorher so viel wussten über Umweltschäden, ihre Ursachen und Ansätze zur Lösung der Probleme. Dennoch scheinen wir von der Beherrschung der ökologischen Frage so weit weg wie noch nie - die Beiträge zur Verkehrswende oder dem Klimaschutz in dieser FR-Serie haben das mehr als verdeutlicht. Was sind die Gründe?

Ein Schwerpunkt der Forschung lag im natur- und ingenieurwissenschaftlichen Bereich. Erst hierdurch konnten die Ursachen vieler Umweltprobleme gefunden und technische Lösungen erarbeitet werden. Doch technische Neuerungen führen nicht automatisch zur Anwendung. Diese scheitert häufig an zu hohen Kosten - oder dem notwendigen Bruch mit liebgewonnenen Gewohnheiten, so zum Beispiel beim Einkaufsverhalten oder bei der Nutzung des Autos.

Kurzum: Ökologische Modernisierung vollzieht sich in einem sehr komplexen ökonomischen, psychologischen, politischen und sozialen Geflecht. Die Existenz von technischen Alternativen ist zwar eine notwendige Bedingung für die ökologische Modernisierung, alleine aber bei weitem nicht ausreichend.

Die Forschungspolitik hat seit dem Regierungswechsel darauf reagiert. Es wurden verstärkt Programme aufgelegt, die sich den sozial-ökologischen und wirtschaftlichen Aspekten einer ökologischen Modernisierung widmen. Zudem wurde der anwendungsorientierten Forschung im Umweltbereich, das heißt Partnerprojekten zwischen Wissenschaft und Praxis, stärkere Aufmerksamkeit geschenkt.

Auch in der Umwelt-Forscher-Gemeinschaft setzt sich die Erkenntnis immer mehr durch, dass nur Disziplinen übergreifende Ansätze der Umweltforschung, die natur-, ingenieur-, wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Perspektiven zusammenführen, für einen weiteren Umweltfortschritt notwendig sind. Entsprechende Konzepte zum Beispiel des Wissenschaftlichen Beirats Globale Umweltveränderungen der Bundesregierung liegen heute vor.

In der Hochschul-Lehre lassen sich parallele Entwicklungen beobachten. In den 90er Jahren entstanden überall neue Umweltstudiengänge: Vom Umweltbiologen über den Umweltökonom bis zum umfassenden "Umweltwissenschaftler". Ökologie war "in", und so mussten sich die entsprechenden Studiengänge in den ersten Jahren auch nicht um eine ausreichende Zahl an Studierenden sorgen. Doch mit dem Abschluss der ersten Absolventengenerationen in der zweiten Hälfte der 90er Jahre erfolgte die Ernüchterung - in zweierlei Hinsicht: Erstens: Das Thema Umweltschutz war zunehmend von der gesellschaftlichen Agenda verschwunden, und so blieben auch die Studierenden für die entsprechenden Studiengänge häufig aus. Sie wendeten sich wieder den "Kernfächern" zu. Zweitens zeigte sich, dass die ausgebildeten "Umweltspezialisten" es am Arbeitsmarkt teilweise schwer haben. Viele Arbeitgeber in Behörden und Unternehmen zogen den "richtigen" Ingenieur oder Wirtschaftswissenschaftler mit Umweltzusatzausbildung dem breit, aber dafür in keiner Spezialdisziplin tief, ausgebildeten Umweltwissenschaftler vor.

Um auch in der Lehre wieder zum Motor für ökologische Modernisierung zu werden, müssen die Hochschulen hierauf reagieren. Drei Perspektiven öffnen sich: Erstens: Professionalisierung in den Umwelt-Spezialgebieten, zweitens: Vermittlung von Orientierungswissen, drittens: Koppelung der Umwelt-Frage mit Zukunftsthemen.

Umweltschutz ist heute in Wirtschaft und Politik ein fest etabliertes und professionalisiertes Arbeitsfeld geworden. Dafür werden gut ausgebildete Spezialisten gebraucht: Umweltanalytiker, -ingenieure, -ökonom, -politiker. Die Fokussierung bestehender Ausbildungsgänge auf diese Anwendungsfelder fördert kompetente Entscheidungen und bildet für bestehende Arbeitsmärkte aus.

Die Vermittlung von Umwelt-Zusammenhängen und insbesondere die Sensibilisierung für die ökologischen und sozialen Nebenfolgen unseres wirtschaftlichen und technischen Handelns, muss Teil des Basiswissens zukünftiger Akademiker und Entscheidungsträger werden. Dies geschieht nicht über eigene Umweltstudiengänge, sondern über die Integration von ökologischen Aspekten in die Standardausbildung der wichtigsten Studiengänge. Einzelne Fächer und Hochschulen sind diesen Weg mit Erfolg gegangen.

Mit der Weiterentwicklung der Umweltdiskussion zur Debatte über "nachhaltige" oder "zukunftsfähige Entwicklung" kann die Öko-Bewegung ihr Reparatur-Image ablegen: Die Suche nach gerechten Zukunftsentwürfen für Wirtschaft und Politik ist eine spannende Herausforderung für kommende Generationen von Politikern, Wirtschafts- und Gewerkschaftsführern. Für die Hochschulausbildung bedeutet dies aber, dass Fragen von Ökologie und nachhaltiger Entwicklung verknüpft werden müssen mit den Schlüsselfragen des 21. Jahrhunderts: Globalisierung, Informationsgesellschaft, Bio- und Gentechnik. Solche Verknüpfungen werden kaum in klassischen Studiengängen Platz finden. Sie benötigen vielmehr interdisziplinäre Gefäße wie ein fachübergreifendes Projektstudium oder die Bildung von

Zentren auf Gesamthochschulebene, in denen sich Studierende und Forscher unterschiedlicher Disziplinen bei solchen Zukunftsfragen zusammenfinden.

Ökologische Modernisierung benötigt Wissen über natur- und sozialwissenschaftliche Zusammenhänge, insbesondere aber Menschen, die dieses Wissen als Entscheidungsträger verantwortungsvoll zur Wirkung bringen. Für beides legen Hochschulen durch ihre Forschung, Lehre und ökologische Praxis wichtige Grundsteine. Um dieses Potenzial zu entfalten, spielen nicht nur die oben genannten inhaltlichen Orientierungen eine wichtige Rolle. Genau so wichtig ist es, dass im Zuge der anstehenden Hochschulreformen Raum für interdisziplinäre und problemorientierte Forschung geschaffen wird.

Dieser Beitrag ist in der Frankfurter Rundschau vom 05.12.2000, S. 6, erschienen.

12. Die rot-grünen Modernisierer haben gerade erst die Bremsen gelockert

Um den ökologischen Umbau in Schwung zu bringen, bleibt viel zu tun - Hoffnungen ruhen auf dem neuen Rat für Nachhaltigkeit

Von Annette Volkens für die AG Ökologischer Strukturwandel

Die rot-grüne Bundesregierung hat inzwischen über die Hälfte der Legislaturperiode hinter sich. Der ökologische Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft ist eines der Hauptziele im rot-grünen Koalitionsvertrag. Doch er wurde erst ansatzweise auf den Weg gebracht; besonders der Verkehr und die Konsumstile müssen noch "nachhaltig" gestaltet werden.

Die ökologische Modernisierung betrifft keineswegs Politik oder Staat allein, sie muss alle Akteure in Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen einbinden. In den vorangegangenen Beiträgen wurde dies beispielsweise für die Handlungsfelder Konsum, Mobilität und ökologische Geldanlage aufgezeigt. Aufgabe der Politik ist es jedoch, mit Hilfe einer "Nachhaltigkeitsstrategie" den Umbau zu koordinieren und durch das Setzen entsprechender Rahmenbedingungen zu unterstützen. Dabei geht es nicht nur um Ge- und Verbote, sondern auch um Anreize, die die Betroffenen dazu bringen, sich aus eigenem Antrieb aktiv an dem Projekt zu beteiligen.

Bisher ist der ökologische Umbau jedoch nicht als wirkliches Leitmotiv der Politik von Rot-Grün erkennbar. Die Bundesregierung hat zwar einige Schritte unternommen, Beispiele sind die Ökosteuer sowie die Förderung regenerativer Energien. Vieles scheint jedoch unkoordiniert, und die Ministerien arbeiten oft scheinbar eher gegeneinander als miteinander. Dies wird etwa an den Subventionen und Steuererleichterungen für die Wirtschaft, den Kohlebergbau und die Landwirtschaft deutlich, die den Zielen der Ökosteuer zuwiderlaufen. Ein anderes Beispiel: Die geplante Entfernungspauschale steht im Widerspruch zur ökologisch wichtigen Verringerung des Flächenverbrauchs, denn sie subventioniert das Wohnen im Grünen und den damit verbundenen Pendlerstrom, während höhere Mieten und die oft geringere Lebensqualität der Städter nicht kompensiert werden.

Dass aber auch ein erfolgreiches Zusammenspiel der Ressorts möglich ist, zeigt das im Oktober 2000 verabschiedete Klimaschutzprogramm. Es legt für unterschiedliche Bereiche, etwa Verkehr oder Bauen und Wohnen, spezifische Ziele zur CO₂-Minderung fest. Dies ist dringend nötig, wenn das Reduktionsziel von 25 Prozent bis 2005 (Basisjahr 1990) noch erreicht werden soll. Während sich die Emissionen der Industrie - auch durch den Zusammenbruch von Betrieben im Osten nach der Wiedervereinigung - deutlich verringert haben, zeigt der Trend bei Haushalten und vor allem beim Verkehr nach oben.

Akzente hat Rot-Grün bisher vor allem bei der Energieversorgung gesetzt, eine echte "Energiewende" indes wird damit noch nicht erreicht. Diese Wende ist aber notwendig, damit die Reduktion der Treibhausgase auch nach 2005 weitergeht. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung wäre eine bereits in dieser Legislaturperiode beschlossene Weiterführung der ökologischen Steuerreform über 2003 hinaus, die mit einem Abbau kontraproduktiver Subventionen und Ausnahmeregelungen - vor allem bei der Industrie - gekoppelt wird.

Erhebliche Anstrengungen sind auch beim Verkehr nötig. Die Motoren der Pkw und Lkw werden zwar sparsamer, die somit möglichen Umweltgewinne werden aber durch die weiter anwachsende Kilometerleistung konterkariert. Auch hat der erwünschte Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel nicht stattgefunden; nach wie vor wird der eigene Pkw meist als bequemer erachtet - trotz des wachsenden Zeitverlustes im Stau. Bei der individuellen Kostenberechnung werden die Belastungen durch Steuern, Versicherung oder Wertverlust übersehen. Ausgeblendet sind auch die Zerstörung der Landschaft durch Straßen und Parkplätze, die Verringerung der Lebensqualität oder die Gefährdung der Gesundheit.

Die Verkehrswende muss neben der Energiewende also zentraler Bestandteil einer Nachhaltigkeitsstrategie sein. Dazu gehört neben Anreizen für sparsame Autos und neue Antriebe die Förderung von Bussen und Bahnen ebenso wie ein Umdenken in der Siedlungspolitik. Um den Verkehr auf die Schiene umzulenken, ist eine übergreifende Infrastrukturpolitik nötig. Erhaltung und der Ausbau des Schienennetzes müssen Schwerpunkt sein, während Investitionen in den Straßenverkehr vorwiegend auf die Instandhaltung abzielen sollten. Die geplante Einführung der Schwerverkehrsabgabe im Güterverkehr ab 1. Januar 2003 führt hier zu mehr Kostenwahrheit, allerdings müsste sie stufenweise ansteigen.

Wie schwierig es für Rot-Grün ist, Projekte für die ökologische Modernisierung zu vermitteln, zeigt die Benzinpreis-Debatte: Der rasante Anstieg im Herbst 2000, der auf den hohen Rohölpreis und die Euroschwäche zurückging, löste heftige Proteste aus - und wurde von der CDU für eine polemische Kampagne missbraucht. Immerhin ist Rot-Grün bei der Ökosteuer auf Kurs geblieben - anders als andere EU-Regierungen, die die Benzinsteuern senkten oder geplante Erhöhungen aussetzten.

Das macht deutlich: Die Ziele und Maßnahmen der ökologischen Modernisierung müssen von den Betroffenen auch wahrgenommen und akzeptiert werden. Dass es hier ein Manko gibt, hat die Regierung erkannt. Abhilfe soll unter anderem der "Rat für nachhaltige Entwicklung" bringen, in dem von Industrie bis Umweltverband, von Gewerkschaften bis Kirche alle gesellschaftlich wichtigen Gruppen vertreten sein werden. Die siebzehn Mitglieder des Rates sind zeitverzögert im Frühjahr 2001 endlich von Kanzler Schröder berufen worden. Nun kommt es darauf an, dass der Rat schnell arbeitsfähig wird und sich intern auf einen Konsens einigt. Zudem muss seine Bedeutung der Öffentlichkeit angemessen dargestellt werden. Hätte es den Rat schon früher in der Legislaturperiode gegeben, hätte er beispielsweise die Debatte um die gestiegenen Kraftstoffpreise entschärfen können. Durch eine Rückkoppelung seiner Vertreter im Rat an ihre Gruppen hätte der Grund für das Kurshalten der Regierung - der volkswirtschaftliche Nutzen der Ökosteuer - besser vermittelt werden können.

Ein umweltgerechter Umbau funktioniert aber nur, wenn auch altgewohnte Verhaltensweisen in Frage gestellt werden. Beispiel Verbraucher: Meist steht der Besitz von Waren gegenüber der Nutzungsmöglichkeit im Vordergrund; Auto, Computer oder Videorecorder dienen oft auch als Statussymbol. Der Gerätepark einer modernen Küche gleicht oftmals der gesamten Abteilung eines Kaufhauses, obgleich viele dieser Gegenstände selten genutzt werden oder vieles, wie das Auspressen von Zitrusfrüchten, auch per Hand erledigt werden könnte. Möbel oder Bekleidung werden der Mode entsprechend oft gewechselt. Dieser Trend führt zu Ressourcenverbrauch und Abfallmengen, die weit über dem verträglichen Maß liegen. Eine Umkehr muss die Politik durch entsprechende

Rahmenbedingungen mittragen, damit umweltgerechter Konsum nicht die Sache weniger Bürger bleibt.

Fazit: Rot-Grün muss das Projekt der ökologischen Modernisierung auch im letzten Jahr dieser Legislaturperiode mit neuem Elan vorantreiben und so verankern, dass dieses Gesellschaftsprojekt auch nach der nächsten Bundestagswahl fortgeführt werden muss. Ganz unabhängig davon, wer dann die nächste Regierung stellt.

Dieser Beitrag ist in der Frankfurter Rundschau vom 19.12.2000, S. 6, erschienen und ist für die vorliegende Publikation leicht aktualisiert worden.

Die Autoren:

Stephan Breuer ist Leiter "Verkehrspolitik" im Generalsekretariat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB); Kontakt: SBB Hochschulstrasse 6 CH-3000 Bern 65, stephan.breuer@sbb.ch

Guido Bünstorf arbeitet am Max-Planck-Institut zur Erforschung von Wirtschaftssystemen, Jena; Kontakt: buenstorf@mpiew-jena.mpg.de

Uwe Büsgen arbeitete als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Ecologic, Institut für Internationale und Europäische Umweltpolitik; Kontakt: Uwe.Buesgen@gmx.de

Sonja Endlweber ist arbeitet als Beraterin bei Accenture in Wien; Kontakt: Accenture Schottenring 16 1010 Wien Tel.: 0043/1/20502 33457, Sonja.Endlweber@accenture.com

Patrick Graichen ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Umweltökonomie der Universität Heidelberg; Kontakt: patrick.graichen@gmx.de

Hans Hagedorn arbeitet für die Beratungsgesellschaft Hammerbacher in Osnabrück; Kontakt: Fax 01805/28130035492, hh@hammerbacher.de, <http://hans-hagedorn.de>

Cornelia Heintze war von September 1993 bis September 1999 als Stadtkämmerin in Delmenhorst u.a. für den ÖPNV-Bereich als Dezerntin zuständig. Gegenwärtig arbeitet sie freiberuflich im Fortbildungs- und Beratungsbereich; Kontakt: Tel. 04221/150473 Dr.Cornelia.Heintze@t-online.de

Kathrin Klaffke ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Institut für Markt Umwelt Gesellschaft (imug) Hannover und Vorsitzende der Vereinigung für Ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.; Kontakt: klaffke@imug.de

Matthias Koch ist Projektleiter im Bereich Energie und Umwelt bei Ecofys in Köln; Kontakt: Tel. 0221/485/2300 m.koch@ecofys.de

Jan Nill ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für ökologische Wirtschaftsforschung in Berlin und Vorstandsmitglied der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.; Kontakt: Jan.Nill@ioew.de

Stefan Schaltegger ist Inhaber des Lehrstuhls für Betriebswirtschaftslehre an der Universität Lüneburg und Vorstandsmitglied der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.

Kai Schlegelmilch arbeitet im Bundesumweltministerium als Referent Ökologische Steuerreform; Kontakt: schlegelmilch.kai@bmu.de

Uwe Schneidewind ist Professor für Produktionswirtschaft und Umwelt an der Universität Oldenburg und Vorstandsmitglied der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.

Bettina Schrader ist wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Universität Bremen und Vorstandsmitglied der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.; Kontakt: bettina.schrader@voew.de

Annette Volkens ist Pressesprecherin der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.; Kontakt: annette.volkens@voew.de

Dietrich Weber lebt in Bonn und ist im Bereich Arbeitsschutz tätig

Die Serie "Ökologische Modernisierung" wurde in Zusammenarbeit der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung mit der Frankfurter Rundschau konzipiert und erschien zwischen dem 12. September und 19. Dezember 2000.

Kontakt:

Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.
- AG Ökologischer Strukturwandel -
Potsdamer Str. 105
10785 Berlin
Tel. 030/8851800, Fax 030/8825439
Email annette.volkens@voew.de,
Jan.Nill@ioew.de
Internetauftritt www.voew.de

Weitere Veröffentlichungen der Vereinigung für Ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.

Reader: "Studentische Initiativen der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften",
Dezember 1991 (vergriffen)

Reader: "Möglichkeiten und Perspektiven studentischer Initiativen zur
Ökologisierung der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften"
Dokumentation des dritten Treffens des Studierendenkreises der VÖW vom
9.-10. Mai 1992 in Hannover Mai 1992; DM 10,-

Reader: Herbstakademie `92
Dokumentation des vierten Treffens des Studierendenkreises der VÖW vom
29. Oktober bis 1. November 1992 in der ökologischen Außenstation Wallenfels
der Universität Bayreuth; DM 10,-

Reader: Frühjahrsakademie Tübingen 1993 von der Wirtschaftsethik zur
Mobilitätskarte
Dokumentation des Fünften Treffens des Studierendenkreises der VÖW vom
20.-23. Mai 1993 in Erpfingen bei Tübingen; DM 10,-

Reader: Dokumentation des Intensiv Workshops auf Wangerooze 1994. Inhalt
u.a.: Wangerooger Erklärung, konkrete Vorschläge und Forderungen zur
Verwirklichung einer ökologischen BWL und VWL; Neuauflage Herbst 2001,
ca. DM 15,-

Reader: Sustainable Germany - How to do it?
Dokumentation des 10. Treffens des Studierendenkreises der VÖW vom 9.-12.
November 1995 in Berlin; DM 10,-

Reader: *Werkstatt* Tagung "Wege zu einer Ökologisierung der
wirtschaftswissenschaftlichen Lehre"
Dokumentation der Tagung des Studierendenkreises der VÖW e.V vom
2.-4. Februar 1996 in Bielefeld; DM 15,-

Reader: Die Entdeckung der Nachhaltigkeit "Für ein vernünftiges Maß"
Dokumentation der Tagung des Studierendenkreises der VÖW e.V. vom
16.-19. Mai 1996 in Lüneburg; DM 15,-

Reader: "machtökologiearbeit" unter der Schirmherrschaft von Ernst Ulrich von
Weizsäcker
Dokumentation der Tagung des Studierendenkreises der VÖW e.V. vom
14.11-17.11.1996 in Oldenburg; DM 15,-

Reader: Nachhaltige Globalisierung - Ein Ding der Unmöglichkeit?
Frühjahrsakademie des Studierendenkreises der VÖW e.V. vom
20.-22. Juni 1997 in Berlin; DM 10,-

Reader: IPU/VÖW-Workshop "Ökoaudit-MitarbeiterInnenbeteiligung" 1997;
zurzeit vergriffen; DM 15,-

Diskussionspapier zur Ökologischen Steuerreform – Für eine zukunftsfähige
umweltorientierte Finanzpolitik; DM 3,-

Zu beziehen über die Geschäftsstelle der
Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung (VÖW) e.V.
Potsdamer Str. 105, 10785 Berlin
Tel. 030/8851800, Fax 030/8825439
Email info@voew.de, Internetauftritt www.voew.de

Ökologisches Wirtschaften 1/98: "Transdisziplinäre Wirtschaftsforschung"

Ökologisches Wirtschaften 1/99: "Umweltschutz und Unternehmen im globalen
Wettbewerb"

Ökologisches Wirtschaften 3-4/00: "Greening the Universities"

Zu beziehen über
ökom, Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH
Waltherstraße 29, 8337 München
Tel.: 089/5441840, Fax.: 089/54418499
Internetauftritt www.oekom.de/verlag/german/periodika/oekowirt