

# Wie Suffizienzpolitiken gelingen



## Eine Handreichung

---

*Von Manfred Linz*

Der Text dieses Werks steht unter der Lizenz Creative Commons Namensnennung – nicht-kommerziell – keine Bearbeitung Lizenz 4.0 International <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



# Inhalt

<b>1. Einführung</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Leitgedanken</b> .....	<b>6</b>
<b>3. Beispiele</b> .....	<b>10</b>
3.1 Anschnallpflicht im Pkw .....	10
3.2 Rauchverbot in öffentlichen Räumen .....	12
3.3 Ökologische Steuerreform .....	15
3.4 Tempolimit auf Autobahnen .....	18
3.5 Fahrradstädte .....	23
3.6 5 DM pro Liter Benzin .....	24
3.7 Der Veggie Day der Grünen .....	26
3.8 Lebensmittelampel .....	29
<b>4. Erkenntnisse</b> .....	<b>31</b>
4.1 Merkmale, die das Gelingen von Suffizienzpolitiken befördern .....	31
4.1.1 Leicht einsehbare Ziele aufstellen .....	31
4.1.2 Gewinn im Verzicht erkennbar machen .....	31
4.1.3 Abgestufter Verlauf erleichtert Zustimmung .....	32
4.1.4 Gemeinwohl entscheidet .....	32
4.1.5 Zustimmung mobilisieren .....	32
4.2 Merkmale, die das Gelingen von Suffizienzpolitiken erschweren .....	33
4.2.1 Konkurrierende Ziele vermeiden .....	33
4.2.2 Umstrittene Sachverhalte schaffen Unsicherheit .....	33
4.2.3 Unmittelbare Kosten bei erst langfristigem Nutzen erschweren Einsicht .....	33
4.2.4 Der Staat als Vormund ist unerwünscht .....	33
4.2.5 Überforderung vermeiden .....	33
4.2.6 Freiheitswünsche bedenken .....	34
4.2.7 Wirtschaftliche Interessen einbeziehen .....	34
4.2.8 Hindernis Wachstumsglaube .....	34
<b>5. Folgerungen</b> .....	<b>35</b>
5.1 Gemeingüter und Gemeinwohl sind der ausschließliche Bezugspunkt aller Suffizienzpolitiken .....	35
5.2 Lokal und regional gelingen Suffizienzpolitiken leichter als national und europaweit .....	35
5.3 So viel Verpflichtung wie nötig, so viel Wahlfreiheit wie möglich .....	36
5.4 Ein Ausgleich für die sozial Schwachen ist unentbehrlich .....	36
5.5 Neue Gewohnheiten stützen die Suffizienz .....	36
5.6 Von den leicht zugänglichen zu den herausfordernden Politiken .....	36
5.7 Vom Wunsch nach Gewinn und von der Abwehr von Verlust .....	37
5.8 Was die Bereitschaft zur Suffizienz befördern wird .....	38
<b>Literatur</b> .....	<b>40</b>

## Dank

Wilfried Bommert hat diese Arbeit seit ihren Anfängen mit seinem Rat begleitet. Sie verdankt ihm wichtige Impulse. Sarah Breitenbach und Jana Züge haben sie durch sorgfältige Recherche und Mitdenken gefördert.

# 1. Einführung

**Der hier vorgelegte Text nimmt eine frühere Arbeit auf und führt sie weiter. In der Broschüre „Suffizienz als politische Praxis. Ein Katalog“ sind 30 Suffizienzpolitiken, mit denen der Bedarf an Energie vor allem fossiler Herkunft und an Rohstoffen verringert werden kann, kartiert und begründet worden.<sup>1</sup>**

Jetzt ist zu überlegen, auf welche Weise staatliche Maßnahmen dieser Art mit ihren Anreizen, aber eben auch mit ihren Grenzsetzungen und Verboten in der Wahlbevölkerung annehmbar werden können. Auch wenn Anordnungen des Staates verpflichtend sind, sind sie für ihre Wirksamkeit doch auf eine möglichst große Bereitschaft angewiesen, sie hinzunehmen und möglichst auch gutzuheißen und zu unterstützen. Schon darum, weil sonst Wege gesucht werden, diese Politiken zu umgehen, oder weil den Urhebern dieser Politiken bei den nächsten Wahlen das Vertrauen entzogen wird. Wie also sind Suffizienzpolitiken überzeugend zu begründen? Wie sind sie möglichst wirksam vorzustellen? Welche Widerstände sind zu erwarten? Wie werden sie begründet? Wie tief sitzen sie? Was wiederum lässt sich tun, um die Abwehr zu überwinden?

Untersucht werden im Folgenden acht Politiken, um aus ihnen Merkmale für die Akzeptanz von Suffizienzpolitiken zu gewinnen. Die Beispiele sind in sich sehr unterschiedlich. Einige gehören in das Feld der Suffizienz, andere nicht. Mit allen jedoch, ob gelungen, beabsichtigt oder bisher verworfen, greift der Staat in das persönliche Leben der Bürgerinnen und Bürger ein und mutet den Betroffenen eine Abkehr von ihrem

bisherigen Verhalten und ihren lange geübten Gewohnheiten zu. Alle lassen sich auf Auskünfte zum Thema dieser Arbeit hin befragen. Mit drei von ihnen haben deutsche Bundes- und Landesregierungen teils in die Wirtschaft, teils in das persönliche Leben der Bürger und Bürgerinnen bereits eingegriffen, so dass hier aus Erfahrungen zu lernen ist. (Anschnallpflicht im Pkw, Rauchverbot in öffentlichen Räumen, Ökologische Steuerreform) Über eine bis heute nicht durchsetzbare Politik wird heftig diskutiert. Hier sind Erkenntnisse aus dem öffentlichen Streit zu gewinnen. (Tempolimit auf Autobahnen) Die fünfte ist in Nachbarländern schon vollzogen und wird in Teilen auch in Deutschland praktiziert oder doch erwogen. (Fahrradstädte) Zwei Beispiele sind Politikvorschläge, mit denen ihre Initiatoren heftig eingebrochen sind. (Veggie Day, 5 DM pro Liter Benzin). Im achten Beispiel schließlich geht es um bisher gescheiterte Bemühungen aus der Zivilgesellschaft, mittels einer Lebensmittelampel auf ungesunde Produkte aufmerksam zu machen. Noch einmal: Nicht alle acht sind im strikten Sinne Suffizienzpolitiken; aber alle sind der Suffizienz wenigstens verwandt, und alle sind von kleiner bis mittlerer Eingriffstiefe in das persönliche Leben.

Was waren die Beweggründe für Annahme beziehungsweise Abwehr? Was ist aus ihnen zu lernen für die Akzeptanz und die politische Durchsetzung von Suffizienzpolitiken, vor allem der gewichtigeren, die beträchtlich in Leben und Wirtschaften unserer Gesellschaft eingreifen? Welche Antworten die Herausforderungen der kommenden Jahrzehnte verlangen werden, bleibt in



vielen ungewiss. Aber es gibt Erfahrungen, positive wie negative, aus denen sich für zukünftige Handlungen lernen lässt. Dem dient das Folgende.

Dieser Einführung folgt die Darstellung der acht genannten Politiken. Ein Schlusskapitel wertet sie aus und hält fest, was aus ihnen an Einsicht für die vor unserer Generation liegenden Aufgaben zu gewinnen ist. Das Ganze ist als eine Handreichung gedacht für politische Entscheiderinnen und Entscheider wie für aktive Bürger und Bürgerinnen.

<sup>1</sup> Wo im vorliegenden Text auf sie verwiesen wird, geschieht das unter dem Stichwort „Katalog“. Die Arbeit ist als Wuppertal Spezial 49 erschienen und kostenfrei zu laden vom Publikationsserver des Wuppertal Institutes.

# 2. Leitgedanken

**Zu Anfang sei an die Leitgedanken erinnert, auf denen das Nachdenken über Suffizienzpolitiken aufbaut, und die damit auch dieser Studie zugrunde liegen. Sie werden in sieben Punkten dargestellt.**

1. Nach weithin akzeptiertem Verständnis ruht Nachhaltigkeit, und mit ihr die Überlebensfähigkeit der menschlichen Zivilisation, auf den drei Säulen Effizienz, Konsistenz und Suffizienz. Effizienz richtet sich auf die ergiebige Nutzung von Materie und Energie. Konsistenz sucht naturverträgliche Technologien, die die Ökosysteme nutzen ohne sie zu zerstören. Suffizienz erstrebt einen geringeren Verbrauch von Ressourcen durch eine verringerte Nachfrage nach Gütern und nach Dienstleistungen, so weit die letzteren Material und Energie verbrauchen. Während Effizienz und Konsistenz breite Zustimmung finden, weil sie Verbesserungen ohne Verzicht versprechen, begegnet Suffizienz deutlichen Vorbehalten.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Mit den Einwänden gegen die Notwendigkeit und das Gelingen der Suffizienz habe ich mich ausführlich in dem zu Anfang genannten Katalog auseinandergesetzt. S. 8–10.

2. Zukunftsfähiges Leben und Wirtschaften wird ohne Suffizienz nicht gelingen. Das sei an zwei Feldern gezeigt, dem von Menschen bewirkten Klimawandel und der weltweiten Ernährungskrise. Energie-Effizienz und Erneuerbare Energien allein können technologisch möglicherweise in Deutschland und Europa, in Japan und den USA die Emission der Treibhausgase auf ein unschädliches Maß reduzieren, nicht jedoch global, weil in weiten Teilen der Erde Kohle und Gas (zusammen mit der Atomenergie) noch auf Jahrzehnte hin die vorherrschenden Energiequellen und damit die Haupttreiber des Klimawandels bleiben werden. Auch wenn Energie-Effizienz und Erneuerbare Energien forciert werden – ohne Einschränkung des Bedarfs an Energiedienstleistungen wird die in Paris Ende 2015 vereinbarte Begrenzung der globalen Emissionen in der Nähe des 2° C-Limits nicht mehr zu erreichen sein.

Aber selbst in Europa ist die politische Durchsetzung des Verzichts auf fossile Energiequellen bis 2050 unsicher. Die Hemmnisse der Umsetzung in vielen Nationen, nicht zuletzt auch in Deutschland, sind offenkundig. Hinzu kommt: Wäre der vollständige Übergang zu erneuerbaren Energien gesichert, ließe sich der Rebound-Effekt der Effizienz vernachlässigen, demzufolge die Einsparung von Energie an der einen Stelle einen höheren Energieverbrauch an anderen Stellen nach sich zieht. Wenn der Übergang zu erneuerbaren Energien aber infolge der Unentschlossenheit der Politik nur zum Teil gelingt, verstärkt der Rebound die Unentbehrlichkeit der Suffizienz.





Auch die Sicherung der Welternährung wird ohne Suffizienz nicht gelingen. Dass die Erde auch 10 Milliarden Menschen ernähren kann, mag richtig sein, ist aber eine rein theoretische Aussage. Faktisch stößt das System der intensiven, fossil-basierten Landwirtschaft an seine Grenzen und verursacht schwere Schäden. Die Fruchtbarkeit der Böden schwindet, die Wasserreserven schrumpfen, Monokulturen gefährden die Sicherheit der Ernten, die industrielle Methode trägt massiv zur Klimabelastung bei, während der Klimawandel seinerseits bis zu einem Drittel der Ernten bedroht. Aus all diesen Gründen wird ausreichende Nahrung für viele unzugänglich bzw. sich anhaltend verteuern und dann für immer mehr Menschen unbezahlbar werden. Der hohe Fleischverzehr und der Überkonsum an Kalorien in den wohlhabenden Schichten weltweit wie die gewaltigen Verluste in der Nahrungskette vom Acker zum Teller schwächen weiterhin

die Nahrungsgrundlage. Der Ausweg aus der offenen Schere schwindender Erträge und steigender Nachfrage ist eine ökologische und regionalisierte Landwirtschaft, Hand in Hand mit einem Verzicht auf industrielle Agro-Energie, einem verringerten Fleischkonsum, dem Vorrang saisonaler Produkte und einem Ende der Wegwerfmentalität – allesamt erhebliche Suffizienzelemente.

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

4. Den Befürwortern der Suffizienz wird vorgehalten, auch die Suffizienz, nicht anders als die Effizienz, schaffe einen Rebound-Effekt, d.h. die hier durch

Konsumverzicht erzielten Einsparungen führten zu neuem Konsum an anderer Stelle. (Alfredsson 2004, Alcott 2008)

Das mag bei persönlich gelebter Suffizienz zu einem Teil so sein. Einmal kann es durch die suffizient Lebenden selbst geschehen; denn durch den Konsumverzicht wird Geld frei, das möglicherweise in andere ressourcen- und energiehaltige Produkte, Dienstleistungen oder Unternehmungen fließen mag. Zu berücksichtigen ist freilich, dass der Entschluss zu einem Leben des Maßes und der Selbstbegrenzung sich in aller Regel auch mit der Einsicht in die ökologische Notwendigkeit der Ressourcenschonung verbindet, so dass bei vielen zur Suffizienz bereiten Menschen eine Zurückhaltung gegenüber neuen Verbräuchen zu erwarten ist. Rebound kann aber auch dadurch entstehen, dass durch die geringere Nachfrage die Preise von Produkten sinken und damit anderen Menschen einen höheren Konsum ermöglichen. (Alcott 2008)





Auch das mag teilweise zutreffen, wenn- gleich die Zahl der freiwillig suffizient Lebenden jedenfalls in Deutschland einstweilen nicht so groß ist, dass sie das Marktgeschehen erheblich beeinflussen. Immerhin – ausschließen lässt sich der Rebound bei selbst gewählter Suffizienz nicht.

Das gerade Gesagte gilt aber nicht für die verpflichtende Suffizienz, also für Suffizienzpolitiken. Wohl gibt es einige Suffizienzpolitiken, die mit finanziellen Einsparungen verbunden sein können, wie zum Beispiel Car-Sharing, Häuser der Eigenarbeit, Sparzähler oder Lebens- mittelverderb verringern. Diese sind jedoch nur leicht eingreifende Politiken, und mit ihnen lassen sich lediglich klei- ne Summen einsparen, die den finanzi- ellen Bewegungsraum der Betroffenen kaum oder nur gering erhöhen.

Alle gewichtigen Suffizienzpolitiken sind entweder kostenneutral (Beispiele sind Tempolimit, Fahrradstädte, Parkraum begrenzen), oder aber sie enthalten höhere Entstehungskosten (Ökologi- sche Landwirtschaft) beziehungsweise werden zur Schonung der Ressourcen bzw. zur Minderung des Verbrauchs mit finanziellen Auflagen belegt. Das gilt etwa für Progressive Stromtarife, City-Maut, Fleischsteuer, Dienstwagen- privilegien abbauen, Ökosteuer, Um- weltschädliche Subventionen beenden. (Siehe Katalog)

Das heißt: Suffizienzpolitiken setzen im Großen und Ganzen keine Mittel zu anderweitigem umweltschädigendem Verbrauch frei. Verpflichtende Suffizienz hat also keinen ernsthaften Rebound- Effekt. Vielmehr: Um ihr Leben nicht noch stärker zu beschweren, müssen sozial Schwache, wie noch zu bespre- chen ist, einen Ausgleich für die ihnen durch Suffizienzpolitiken entstehenden Mehrkosten erhalten.



5. Lange Zeit bestand die Hoffnung, Suffizienz und mit ihr Bescheidenheit und Maß werde sich als ein allgemeiner Kulturwandel einstellen. Etwa dadurch, dass die immateriellen Werte des Lebens besser verstanden und höher geschätzt werden, dass Bedacht und Langsamkeit einkehren, dass Selbstbeschränkung als Gewinn erkennbar wird. Und die Erwartung war, dass sich dieser Wandel mehr und mehr in der Gesellschaft durchsetzt. Etwa so: Da ist eine Avantgarde, die

erkennt, was nötig ist und tut es. Einige beginnen damit, zukunftsfähig zu produzieren und zu leben, andere schließen sich an, die Zahlen werden größer, eine Bewegung entsteht und schließlich wird die kritische Masse erreicht, die eine dauerhafte Veränderung in Gang setzt.

6. Diese Erwartung hat sich bisher nicht erfüllt, hierzulande nicht und ebenso wenig in anderen Regionen der Welt. Sie wird auch weder von der eigenen Erfahrung noch von den empirischen Befunden der Sozialforschung gestützt. Die Nachhaltigkeitsforschung, vor allem die Umweltpsychologie, hat zwar viele Möglichkeiten ermittelt, mit denen umweltschonendes, auch suffizientes Handeln gefördert werden kann, und sie ist dabei nicht ohne Erfolge geblieben. Nur hat sie bis heute den garstigen Graben zwischen Umweltbewusstsein und tatsächlichem Umwelthandeln, der sich in nahezu allen Menschen auftut, zwar ein wenig abflachen aber nicht schließen können. Und es ist auch nicht erkennbar, wie in den wenigen Jahrzehnten vor uns, in der die Zukunftsfähigkeit unserer Zivilisation erreicht werden muss, der erforderliche Wandel auf der Basis freiwilliger Veränderungen des Lebensstiles gelingen kann.

Wohl gibt es eine Fülle von Initiativen, von Pilotprojekten, die die Transformation dieser Gesellschaft in ein nachhaltiges Gemeinwesen befördern. Alle diese Unternehmungen sind wichtig als Anreger, Treiber, Mutmacher. Ihre Fermentierung der Gesellschaft mit neuem Denken und neuen Erfahrungen ist unentbehrlich. Nur ist ihre Reichweite begrenzt, und sie breiten sich nur in diesem begrenzten Rahmen selbstverstärkend aus. Die freiwillig Veränderungsbereiten bilden in einer Gesellschaft wie der unsrigen eine Minderheit von zehn oder auch fünfzehn Prozent, und sie finden sich vor allem in der sozialen Mittelschicht. Die große Mehrheit der Bevölkerung ist viel fester eingebunden in ihre soziale Lebenswelt, viel stärker



durch Milieu und Gewohnheiten festgelegt, also weit weniger beweglich. Diese Mehrheit lässt sich nicht einfach als Person anrufen, anders besser zu leben. Die wichtigen Entscheidungen zur Suffizienz können in dieser Gesellschaft darum von unten vorbereitet werden – die ganze Gesellschaft werden sie erst erreichen, wenn sie sich politisch durchsetzen lassen.

7. Suffizienzpolitiken haben freilich ihre spezifischen Schwierigkeiten. Politiken, die Effizienz und Konsistenz befördern, die also Ressourcen ergiebiger machen oder die Ökosysteme nutzen und dabei nur gering belasten, erregen selten Widerspruch, können vielmehr auf breite Zustimmung bauen. Suffizienzpolitiken dagegen müssen mit Widerständen rechnen. So lange in dieser Gesellschaft gutes Leben so sehr am materiellen Wohlstand gemessen wird, an dem, was ich mir an Gütern und Wohlleben leisten kann, so lange die Vermehrung des geldwerten Nutzens das persönliche und öffentliche Handeln so sehr bestimmt, so lange werden staatliche Verpflichtungen zum Maßhalten und zu ökologisch motivierter Beschränkung, also zur Suffizienz, als eine Beeinträchtigung, ja eine Beschädigung dessen erlebt, was den allermeisten als gutes Leben gilt. Zwar gibt es einige leichte Suffizienz-

politiken, für die das nicht oder doch kaum zutrifft. Maßnahmen, die geplanten Verschleiß verhindern oder Lebensmittelverderb vermindern, werden in der Bevölkerung keine Gegner haben; auch für progressive Stromtarife oder für Sparzähler ist das zu erwarten.<sup>3</sup> Sobald jedoch Suffizienzpolitiken spürbar in das persönliche Leben eingreifen, erregen sie bei vielen Unmut und Widerstand. Das gilt schon für das Verbot von Heizpilzen in der Freiluft-Gastronomie oder die Verringerung von Parkplätzen, erst recht aber, wenn es um den Zugriff auf das Dienstwagenprivileg oder die Entfernungspauschale geht, um das Tempolimit auf Autobahnen, um eine Fleischsteuer oder um den Abbau schädlicher Subventionen.<sup>4</sup>

Mit jeder dieser Politiken werden liebgewordene Gewohnheiten, Privilegien, finanzielle Vorteile, für manche Menschen auch ein ausreichender Erwerb angetastet, und als wohlverworbene Rechte eingeschätzte Möglichkeiten werden gekürzt oder gar fortgenommen. Der Schlussteil dieser Arbeit wird behandeln, wie auf diese Hemmungen und Widerstände zu antworten ist.

<sup>3</sup> siehe Katalog

<sup>4</sup> siehe Katalog

# 3. Beispiele



Zunächst die acht Beispiele. Die ersten fünf gehören in den Bereich des Ordnungsrechts (das fünfte zum Teil), sind also Verpflichtungen, die befolgt werden müssen, die drei weiteren wiederum sind Marktinstrumente, die den Betroffenen in ihrem Handeln Wahlmöglichkeiten lassen.

## 3.1 Anschnallpflicht im Pkw

### 3.1.1 Das Vorhaben

Sicherheitsgurte wurden etwa ab 1960 serienmäßig in Personenwagen angebracht. Ihre Benutzung war zunächst freiwillig. Ab 1974 wurde ihr Einbau in Deutschland Pflicht, ab dem 1. Januar 1976 auch ihr Anlegen während der Fahrt. Das Nicht-Anlegen blieb aber zunächst ohne Sanktion.

Auch die Akzeptanz war in sich widersprüchlich. Bereits bei einer Umfrage Ende 1974 hielten 90 Prozent den Sicherheitsgurt für „ein notwendiges, da sinnvolles aktives Rückhaltesystem“. Immerhin 56 Prozent plädierten schon damals für die gesetzliche Anschnallpflicht. Beides bedeutete aber keineswegs, dass die Befürworter selbst den Gurt anlegten. Die Anschnallpflicht brachte die Autofahrer in einen merkwürdigen Zwiespalt. In einem schon vor der Einführung erstellten psychologischen Gutachten hieß es, dass der Sicherheitsgurt primär mit den Gefahren eines Unfalls und seinen Folgen



assoziiert wird und erst sekundär mit seiner eigentlichen Funktion, vor diesen Gefahren zu schützen. „Einerseits sehen die Fahrer ein, dass sie mit Gurten sicherer fahren, andererseits aktualisiert der Sicherheitsgurt bei ihnen Angst, die sie vermeiden wollen.“ Die Schlussfolgerung hieß: „Eine Gewöhnung an das freiwillige Gurtanlegen im Sinne eines konflikt- und störungsfreien automatischen Ablaufes kann bei der Masse der Kraftfahrer nicht erwartet werden.“<sup>5</sup>

Tatsächlich legten die Autofahrer den Gurt zunächst nur in einstelligen Prozentzahlen an. Im Laufe der Zeit wuchs der Anteil der Gurtanleger auf 60 Prozent, einmal durch intensive und fortgesetzte Aufklärung, aber auch durch das Bekanntwerden zivilgerichtlicher Urteile, die im Nichtanlegen eine Schuld erkannten, die Ansprüche auf Entschädigung aufhebt oder doch mindert. Auch diese Quote werteten die Verkehrspolitiker als unzureichend. Die zunehmende Motorisierung hatte zu einem starken Anstieg der Unfälle mit Toten und Schwerverletzten geführt. 1970 gab es in Deutschland nahezu 20 000 Verkehrstote und 530 000 Verletzte. Damit wurden auch die Kosten der Verkehrsunfälle immer höher. Die Versicherungswirtschaft, der ADAC, viele Medien, große Firmen, auch mehrere mit erheblichem Finanzaufwand betriebene staatliche Kampagnen warben für das Anlegen der Lebensretter, freilich nur mit begrenztem Erfolg.

1980 gab immer noch mehr als 13 000 Verkehrstote. So entschloss sich die Bundesregierung 1984, inzwischen acht Jahre nach der verpflichtenden Anordnung, das Nicht-Anlegen des Sicherheitsgurtes mit einem Bußgeld von 40 DM zu belegen. Erst dann stieg die tatsächliche Nutzung des Gurtes auf über 90 Prozent.



### 3.1.2 Widerstand

Begründet wurde die Anschnallpflicht mit ihrer Leben rettenden und Verletzungen verhütenden Wirkung. Tödliche Unfälle und schwere Verletzungen, wie sie schon bei niedrigen Geschwindigkeiten von 20 km entstehen, werden vielen Untersuchungen zufolge wenigstens um die Hälfte verringert. Aber auch die Gegner einer Anschnallpflicht brachten gewichtige Gründe vor. Es gab und gibt Unfälle, bei denen eine angeschnallte Person verbrennt oder ertrinkt, weil sich der Gurt nicht lösen lässt. Und es sind Fälle bekannt, in denen das Herausgeschleudertwerden die Rettung war. Immer handelt es sich freilich um kleine bis sehr kleine Zahlen, denen weit höhere Zahlen der durch den Gurt Geretteten gegenüberstehen.

Immerhin entstand die Frage: Wenn das Risiko eines durch das Anlegen des Sicherheitsgurtes verursachten Unfalls nicht auszuschließen ist, und wenn, wie der Bundesgerichtshof schon 1970 urteilte, die Zahl dieser Unfälle „nicht so gering (ist), daß sie nicht ins Gewicht fielen“, darf dann der Staat in die persönliche Freiheit seiner Bürgerinnen und Bürger so weit eingreifen, dass er ihnen die Wahl des Risikos nimmt und ihnen seine Sicht des Selbstschutzes auferlegt? Hat der Staat überhaupt das Recht, den Bürgerinnen und Bürger den Selbstschutz im Auto vorzuschreiben und mit Strafandrohung zu erzwingen? Und, so lautete ein Argument auf dem Verkehrsgerichtstag 1974 in Goslar, wenn auch der Gurt Unfälle verursacht, ist dann ein Gurtzwang nicht zugleich auch ein Zwang zur Selbstgefährdung? Wäre es angesichts dieses zwiespältigen Risikos nicht Aufgabe des Staates, wie der Verkehrsstrafrichter Hans Kindermann gefordert hat, die Bevölkerung aufzuklären, und dann jeden selber entscheiden zu lassen, ob er sich anschnallen will oder nicht?

Der Einwand dagegen hieß: Der durch Nichtanlegen Geschädigte trägt die Auswirkungen eines Unfalls nicht allein. Die ihm folgenden Krankenhauskosten, Pflegekosten und Renten gehen auch zu Lasten der Gemeinschaft. Diese Lasten durch Einforderung umsichtigen Verhaltens zu vermindern, ist das Recht und die Aufgabe des Staates. Es ist die Seltenheit einer Rettung durch Nichtanschnallen und die ungleich größere Zahl vermiedener Tode und Schwerverletzungen durch den Gurt, die für das Handeln des Staates den Ausschlag gab. Das Bundesverfassungsgericht verwarf darum Verfassungsbeschwerden gegen die bußgeldbewehrte Gurtanlegepflicht – beispielsweise mit Beschluss vom 24. Juli 1986.<sup>6</sup>

Anschnallpflicht und Bußgeld gelten bis heute. Das Bußgeld ist 2015 noch einmal differenziert und dabei in Teilen auch erhöht worden. Protest dagegen ist ausgeblieben.

### 3.1.3 Überlegungen

Die Gurtspflicht ist in einem allmählichen und lange Jahre in Anspruch nehmenden Prozess entstanden. Die Einsicht der Verkehrspolitik in das Ausmaß der Selbstschädigung der Fahrerinnen und Fahrer und in die sozialen und finanziellen Folgen so vieler schwerer Unfälle hat sie sich über Gefühle und Bedenken hinwegsetzen lassen. Sie hat zu einer verpflichtenden Regulierung geführt – freilich zögerlich und mit erheblichem Zeitverzug. Mitgewirkt hat dabei die Einsicht, dass die Folgen schwerer Autounfälle keineswegs nur den Verursacher allein treffen sondern mit ihm die schuldlos Betroffenen und darüber hinaus finanziell auch die Gesellschaft

im Ganzen. Wenn Sicherheitsgurte diese Folgen deutlich mindern, ist auch die Fürsorgepflicht des Staates hier aufgerufen.

Die hitzige Diskussion zu Anfang war weder der Ausdruck eines mehrheitlichen noch eines dauerhaften Widerstandes. Obwohl die Vorstellung des Gurtes als Autofessel furchterregende Bilder und Schreckensvisionen hervorrief, obwohl die Gurtspflicht einen starken Zwiespalt der Gefühle hervorrief, obwohl Angst wie auch Bequemlichkeit dem Anlegen widerstanden, war ihr Sinn und ihre Unfälle verhütende Wirkung doch so evident, dass die Abwehr nach und nach in sich zusammenfiel. Die Gurtspflicht ist in einem langsamen, fast schleichenden Prozess akzeptiert worden. Am Ende bedurfte es eines Bußgeldes als dem „Zwang zur Vernunft“,<sup>7</sup> um das Gurtanlegen zu einem festen Bestandteil des Autofahrens zu machen. Die finanziellen Folgen der Nichtbeachtung haben den Widerstand aufgelöst und damit wohl auch die Ängste. Wer weiterhin unzufrieden blieb, entzog sich dem Gurtanlegen individuell und in der Hoffnung, nicht ertrappt zu werden.

Heute stellt niemand mehr die Gurtspflicht infrage. Über 90 Prozent der Autofahrenden legen den Gurt an, jedenfalls auf den Vordersitzen. Für sie ist der Sicherheitsgurt zur Gewohnheit geworden. Eine solche Erfüllungsquote ist das, was für eine solche Anordnung in einer Demokratie erreichbar ist.

<sup>6</sup> Az. 1 BvR 331/85

<sup>7</sup> Bergmann



## 3.2 Rauchverbot in öffentlichen Räumen

### 3.2.1 Einführung

Partielle Rauchverbote gibt es in Deutschland seit langem, so etwa im Jugendschutz, für Museen und Theater, in Wäldern. Die Motive sind der Schutz vor Brand, vor Verschmutzung, vor Belästigung Nichtraucherer wie auch vor gesundheitlichen Schäden Heranwachsender. Dann wuchs in den 80er- und 90er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts die Einsicht in die Gefährlichkeit des Passivrauchens. Es wurde erkennbar, dass das unfreiwillige Inhalieren des Tabakrauches schwere und oft lebensbedrohliche Gesundheitsschäden erzeugt, dass zum Beispiel schon kleine Belastungen durch Passivrauchen die Entstehung von Krebs begünstigen können. Nach einer Studie des Deutschen Krebsforschungszentrums sterben jährlich fast 3300 Nichtraucher an den Folgen unfreiwilliger Nikotinaufnahme.<sup>8</sup>

### 3.2.2 Das Vorhaben

Angesichts dieser Erkenntnisse bemühte sich die Bundesregierung zunächst um eine freiwillige Zielvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Gesundheit und dem Deutschen Hotel- und Gaststättenverband. Diese im März 2005 geschlossene Übereinkunft scheiterte an mangelnder Befolgung durch die Betriebe. Daraufhin trat der Gesetzgeber auf den Plan und verabschiedete ein gesetzliches Rauchverbot.

Die Gesetzgebungskompetenz zum Nichtraucherschutz ist in Deutschland geteilt. Am 1.9.2007 ist das „Gesetz zur Einführung eines Rauchverbotes in Einrichtungen des Bundes und in öffentlichen Verkehrsmitteln“ in Kraft getreten. Seitdem gilt in allen Räumlichkeiten des Bundes, in den Personenbahnhöfen der öffentlichen Eisenbahnen und in allen öffentlichen Verkehrsmitteln (Flugzeug,

Bahn, Bus, Straßenbahn, Taxi usw.) ein gesetzliches Rauchverbot. Um die gleiche Zeit haben alle Bundesländer ihre Gesetze zum Nichtraucherschutz in Geltung gesetzt. Auch in ihnen wird für alle öffentlichen Gebäude einschließlich der Gaststätten ein Rauchverbot erlassen, wobei es in vielen Bundesländern Ausnahmeregelungen für abgeschlossene Nebenräume oder auch für die Einrichtung von Rauchergaststätten gibt.

2008 hat auch das Bundesverfassungsgericht eine Entscheidung zum Nichtraucherschutz getroffen. In seinem Urteil vom 30. Juli bestätigt das Gericht die Berechtigung des Gesetzgebers, um des Gemeinwohls willen, konkret um der Gesundheitsgefährdung durch Passivrauchen willen, das Rauchen in Gaststätten auch ohne Ausnahmen zu verbieten und fordert nur, sofern Landesgesetze Ausnahmen zugestehen, dass diese nicht durch ungleiche Behandlung zu einer übermäßigen Belastung etwa von Betreibern kleinerer Gaststätten führen dürfen. (1 BvR 3262/07)

### 3.2.3 Widerstand

Angesichts der alarmierenden medizinischen Gutachten konnte das Bundesgesetz von 2007 mit der Einsicht des größten Teiles der Bevölkerung rechnen. Auch blieb seine Einwirkung auf das persönliche Leben der Bürgerinnen und Bürger eng begrenzt (mit Ausnahme der im öffentlichen Dienst Beschäftigten). So wurde das Verbot klaglos auch von vielen hingenommen, die für sich selbst mit ihm unzufrieden waren. Umso lebhafter traf der Protest die Landesgesetze zum Nichtraucherschutz. Sie enthielten als aufreizende Bestimmung das Rauchverbot in Gaststätten und trafen damit das Lebensgefühl und den Alltag vieler Raucher und die Existenzängste vieler Wirte. Darum weckten sie den scharfen Widerspruch von Raucherinnen und Rauchern und ebenso

von den Verbänden der Gastronomie. Diese Proteste, die daraus entstehenden Konflikte und ihr Ausgang seien an zwei Bundesländern gezeigt, in denen der Streit besonders heftig war.

In Bayern hatte der Landtag am 12. Dezember 2007 mit der absoluten Mehrheit der CSU ein striktes Nicht-raucherschutzgesetz verabschiedet, das für Gaststätten ein volles Rauchverbot enthielt, aber ein Schlupfloch anbot. Tausende Wirte nutzten eine Lücke im Gesetz, der zufolge das Rauchverbot nicht für „geschlossene Gesellschaften“ galt, und erklärten ihre Kneipen zu Raucherclubs. Um den Zwiespalt zwischen Einhaltung und Umgehung des Gesetzes aufzulösen und um den Protesten aus der Gastronomie entgegenzukommen, lockerte die inzwischen regierende Koalition von CSU und FDP eineinhalb Jahre später das Gesetz und ließ u.a. Ausnahmen für Einraumgaststätten, für Nebenräume und für Festzelte zu und anerkannte auch technische Vorkehrungen zum Schutz der Passivraucher. Die CSU hoffte damit die Stimmenverluste bei der letzten Wahl zu revidieren, die sie auch auf das strikte Rauchverbot zurückführte.

Sofort entstand eine starke Gegenbewegung. Unter Führung der ÖDP bildete sich eine Initiative „Für echten Nicht-raucherschutz!“. Sie erreichte zunächst ein Volksbegehren, dessen Gesetzesvorlage das strikte Rauchverbot von 2008 wiederherstellen wollte. Als der Landtag die Gesetzesvorlage ablehnte, entstand daraus, wie es die Verfassung vorsieht, ein Volksentscheid. Inzwischen war auf Initiative des Vereins zum Erhalt der bayerischen Wirtshauskultur das „Aktionsbündnis ‚Bayern sagt nein!‘ für Freiheit und Toleranz“ gegründet worden, das sich für die Ablehnung des Volksbegehrens beim Volksentscheid einsetzte. Zu ihm stießen die Verbände

der Gastronomen, der Festwirte, der Brauereien und der Tabakindustrie. Dennoch stimmten im Volksentscheid am 4. Juli 2010 60,86 Prozent der Teilnehmer für die Wiederherstellung der ursprünglichen Verbote. Diese wurden damit in ihrer Substanz wieder Gesetz. Der nun folgende Protest gegen das erneuerte Gesetz war und blieb schwach, und im Herbst 2016 stand die Einhaltung des Gesetzes selbst auf dem Oktoberfest nicht mehr in Frage.

In Nordrhein-Westfalen wurde ebenfalls 2008 ein Nichtraucherschutzgesetz verabschiedet, das anders als in Bayern allerhand Ausnahmen vom Rauchverbot in Gaststätten enthielt. So war das Rauchen erlaubt in Einraumkneipen, in Nebenräumen, in Festzelten, in manchen Freizeiteinrichtungen. Die Unzufriedenheit mit dem nur lückenhaften Schutz der Nichtraucher wurde über die Jahre stärker. So waren es Ende 2012 die Fraktionen von SPD und Grünen selbst, die eine verschärfende Novellierung des Gesetzes einforderten und auch erreichten. Begründet wurde sie mit dem ungenügenden Gesundheitsschutz

durch die Ausnahmen vom Rauchverbot, insbesondere mit den Schädigungen durch Passivrauchen für die, die sich regelmäßig in Raucher-Räumen aufhalten müssen. Mit dem Inkrafttreten am 1. März 2013 fielen die zahlreichen Ausnahmen für Rauchergaststätten, Raucherclubs und Raucherräume wie auch für Festzelte fort.

Der Protest, der jetzt entstand, war lautstark, aber schon zu Anfang schwach in den Zahlen, und er dünnte bald aus. Die Teilnahme an Demonstrationen blieb weit hinter den Erwartungen der Veranstalter zurück, eine Volksinitiative gegen das Rauchverbot in Festzelten erreichte nicht die notwendigen Unterschriften von 0,5 Prozent der Wahlberechtigten. Das Aktionsbündnis „NRW genießt“, das ein Volksbegehren zur Rücknahme des verschärfen Gesetzes erreichen wollte und die Zahl von 3000 Stimmen für den Antrag auf Zulassung mühelos erreichte, musste ein gutes Jahr später das Volksbegehren absagen, weil es für seinen Kostenanteil an der Durchführung nicht genug Geld sammeln konnte, und führte das auf mangelnde Unterstützung aus



den Parteien CDU und FDP wie aus den interessierten Branchen der Wirtschaft zurück.

Zwar geht in Bayern wie auch in Nordrhein-Westfalen die Zahl der Gasthäuser gerade auf dem Lande zurück. Aber das Kneipensterben hat längst vor den Nichtraucherschutzgesetzen begonnen. Seine Gründe sind vielgestaltig und liegen vor allem im Aufkommen konkurrierender Unternehmungen, etwa Imbissstuben, Selbstbedienungsläden, Kaufhaus-Restaurants, wie auch im Wandel der Lebensweisen, etwa mehr abendliche Häuslichkeit. Das Rauchverbot in Gaststätten wird zum Schwund gerade kleinerer Gaststätten beigetragen haben, ist aber nicht seine Hautursache.

### 3.2.4 Überlegungen

Das Rauchverbot in öffentlichen Räumen, vor allem in Gasthäusern, hat viele Raucherinnen und Raucher doppelt getroffen: in ihrem Wohlgefühl außer Haus und in ihrem Wunsch nach gesellschaftlicher Respektierung ihrer Neigung. Für viele war und ist das Rauchverbot in Gaststätten ein starker Eingriff in ihre Persönlichkeitsrechte. Ihrem Protest haben sie den Wunsch nach einer Gesellschaft der Liberalität und Toleranz unterlegt. Aber sie haben keine Gefolgschaft dafür gefunden, diese gesellschaftlichen Tugenden gegen die Gefährdung von Gesundheit und Leben so vieler Mitbürger aufzubieten. Je unwiderleglicher die Einsicht wurde, dass Passivrauchen schwere Schäden verursacht, desto weniger war zu tolerieren, dass Menschen um ihre Gesundheit gebracht werden, weil sie sich dieser Schädigung nicht entziehen können. Dies um so weniger, als auch viele Raucher sich ihre Mitwirkung an dieser Gefährdung nicht länger verbergen konnten. Das Gemeinwohl-Argument, in diesem Fall begründet von medizinischen Autoritäten und mit eindrücklichen Zahlen belegt, machte den Ruf zur Liberalität zur Rücksichtslosigkeit.

Natürlich lässt sich aus dem Gelingen des Rauchverbotes kein durchgängiger Vorrang des Gemeinwohls ableiten. Wir alle vernachlässigen das Gemeinwohl bei vielen unserer Entscheidungen.

Wo aber die Folgen seiner Verletzung so eklatant sind, wo so überzeugende Gründe für ein Verbot sprechen, wo sich die eigene Einsicht zum Verbündeten des geforderten Verzichts macht, dort hat das Gemeinwohl gute Aussicht, in Geltung gesetzt zu werden. Als Einschränkung ist hinzuzufügen, dass in Deutschland nur ein knappes Drittel der Erwachsenen Tabak raucht, die Raucher also ohnehin in der Minderheit sind. Bei Entscheidungen, die in das Leben fast aller oder doch der Mehrheit einer Gesellschaft eingreifen, wird die Aufgabe, das Gemeinwohl durchzusetzen, entsprechend größer.

Und noch ein weiterer wichtiger Gesichtspunkt: In beiden Bundesländern lässt der Gang der Gesetzgebung zum Nichtraucherschutz eine sich relativ schnell einstellende Normativität des Faktischen erkennen. In beiden Ländern gewann der Protest keine Kraft zur Veränderung. Den starken Belangen des Passivraucherschutzes haben sich auch die Widersprechenden bald gebeugt oder beugen müssen. Daraus lässt sich eine Vermutung über die voraussichtliche Akzeptanz zukünftiger Eingriffe in die persönliche Lebenssphäre von Bürgerinnen und Bürgern ableiten. Wenn Maßnahmen überzeugend mit dem Wohl der Gesellschaft im Ganzen begründet werden können, haben sie gute Aussichten, als das nun Gegebene hingenommen und von vielen auch angenommen zu werden. Dagegen wird ein mit persönlichen Wünschen und Vorteilen gespeister Protest nicht mehr ankommen.

### 3.3 Ökologische Steuerreform

#### 3.3.1 Das Vorhaben

Die Ökologische Steuerreform (durchgängig Ökosteuer genannt und auch in diesem Text so bezeichnet) wird hier besprochen, weil sie, im Gegensatz zu ihrer ursprünglichen Intention, nach ihrer Einführung 1999 nur viermal im Jahresabstand erhöht worden ist. Von 2003 an ist sie bis heute in ihrer Höhe gleich geblieben. Was sind die Gründe, eine so sinnvolle und dazu noch ertragreiche Steuer zur dringend nötigen Verringerung des Energieverbrauches wieder einzufrieren und damit um ihre Lenkungswirkung zum Klimaschutz zu bringen?

Die Hauptelemente der Ökosteuer seien in sieben Punkten zusammengefasst:

I. Eine ökologische Steuerreform hat zum Ziel, durch die periodisch erhöhte Besteuerung von Brennstoffen und elektrischer Energie den Energieverbrauch zu senken und damit die Emission von CO<sub>2</sub> zu verringern. Die Abgabe ist eine Verbrauchssteuer, erhoben in der Erwartung, dass dadurch Energie effizienter genutzt und sparsamer abgerufen wird.

II. In Deutschland ist die Ökosteuer 1999 als Erhöhung der Mineralölsteuer und als zusätzliche Stromsteuer eingeführt worden (Benzin um 6 Pfennig pro Liter, Strom um 2 Pfg., später um 0,5 Pfg. pro kWh (mit Abweichungen)). Nicht besteuert wird Strom aus erneuerbaren Energieträgern, wenn er einem ausschließlich von ihnen gespeisten Netz entnommen wird. Ausnahmen bzw. geringere Sätze gibt es für Industrien mit hohem Energieverbrauch, vor allem für solche, die im internationalen Wettbewerb stehen.

III. Die Ökosteuer dient in Deutschland nicht der Erhöhung der Staatsquote. Die Einnahmen werden überwiegend zur Senkung der Rentenversicherungsbeiträge von Arbeitnehmern und Arbeitgebern verwendet und sollen damit die Sicherung von Arbeitsplätzen erleichtern.

IV. Die Ökosteuer ist im Grundsatz gedacht als eine langfristige Steuer mit periodischer Erhöhung. Sie gewinnt ihre Wirkung durch eben diese jährliche Steigerung. Sie verteuert langsam aber stetig die Energie und schafft so den Anreiz, Produktion und Konsum klimaverträglich auszurichten. Je länger

sie andauert, desto stärker befördert sie Planungssicherheit für Energie sparende Investitionen in Industrie und Haushalten.

V. Ein Nachteil der Ökosteuer wie jeder Energiesteuer ist, dass sie Personen und Haushalte mit geringem Einkommen stärker belastet, weil bei ihnen die Energiekosten einen größeren Teil der Einkünfte beanspruchen als bei gut Verdienenden. Um ausreichend gerecht zu sein verlangt sie darum nach einem sozialen Ausgleich, etwa durch progressiv steigende Energiepreise bei niedrigem Eingangsniveau<sup>9</sup> oder durch einen Bonus, der vor allem Einkommensschwachen zugute kommt, wie er jetzt, 2016, in der Stadt Basel ausgezahlt worden ist.<sup>10</sup>

VI. Eine Ökosteuer und der Handel mit Emissionsrechten stehen zueinander im Verhältnis von Alternative und Ergänzung. Im Idealfall ist ein funktionierender Emissionshandel ein für die CO<sub>2</sub>-Reduktion ausreichendes Instrument. Das trifft zu, wenn die festgelegte Obergrenze strikt genug ist, wenn sie uneingeschränkt gilt und wenn sie periodisch abgesenkt wird. Dann kann auch eine Ökosteuer keine darüber hinausgehende Reduktion erreichen. Ein voll funktionierender Emissionshandel ist aber in der Europäischen Union weder schon erreicht noch auf absehbare Zeit zu erwarten (zu viele Nicht-Verpflichtete, eine zu hohe Obergrenze, kostenlose Vergabe statt Auktion). So lange ist die Ökosteuer die bessere Alternative.

VII. Wieder einzuführen wäre eine mäßige jährliche Steigerung der Ökosteuer, wobei der Ölpreisverfall im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts Sinn und Nutzen einer periodisch steigenden Energiesteuer noch einmal verstärkt.



<sup>9</sup> siehe Katalog

<sup>10</sup> Kanton Basel-Stadt



Sie bleibt relativ kostenneutral, wenn sie sich in ihrer Höhe an der jeweils im Vorjahr erreichten Energieproduktivität orientiert. Gleichzeitig verhindert sie den Rebound-Effekt, der sonst durch Effizienzgewinne entstünde. Sie entlastet die Rentenkassen, sofern sie erneut dafür eingesetzt wird. Die sozialpolitische Bedeutung der Ökosteuer wird freilich in dem Maße abnehmen, in dem ihre Absicht gelingt, den Energieverbrauch deutlich zu verringern. Bis das erreicht ist, behält sie ihre Bedeutung. Auch ist nicht erkennbar, dass in Europa schnell ein Zustand ohne Emissionen aus fossilen Energieträgern erreichbar wird.

In ihrer *umweltpolitischen* Wirkung hat die Ökologische Steuerreform den CO<sub>2</sub>-Ausstoß um gut zwei Prozent gesenkt, wobei die zahlreichen Ausnahmen und Erleichterungen bisher eine größere Wirkung verhindern. In ihrer *sozialpolitischen* Wirkung ermöglichte die Ökosteuer, den Beitragssatz zur Rentenversicherung um 1,7 Prozent-Punkte zu ermäßigen. Die dadurch mögliche Senkung der Arbeitskosten hat Arbeitsplätze erhalten und neue geschaffen. Schon 2001, im dritten Jahr der Ökosteuer, veröffentlichte das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen eine erste systematische Unter-

suchung zu ihren Wirkungen. Die Zusammenfassung lautete: „Die Ergebnisse weisen überwiegend positive Effekte der Reform aus. Der Einfluss auf das Wirtschaftswachstum ist sehr gering; die Beschäftigung nimmt zu, Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen nehmen ab. Auch die Befürchtung, die ökologische Steuerreform verletze sozial- und verteilungspolitische Ziele, ist in dieser pauschalen Form nicht gerechtfertigt. Die ökologische Steuerreform könnte eine tragendere Rolle im Klimaschutz spielen. Dazu müssten Schwächen des bisherigen Konzepts schrittweise beseitigt werden.“<sup>11</sup>

Alles sprach damit für die Fortentwicklung der Ökosteuer mit maßvollen jährlichen Steigerungen. Dennoch hat die rot-grüne Koalition 2003 zwar gegen alle Widerstände an ihr festgehalten, sie aber für 2004 nicht mehr gesteigert. In der damals erreichten Höhe haben alle weiteren Regierungen bis heute die Ökosteuer beibehalten.

### 3.3.2 Widerstände

Schon im Stadium der Planung stieß die Ökosteuer in Deutschland auf erheblichen Widerstand – in der Bevölkerung, in der Wirtschaft, in den damaligen Oppositionsparteien CDU und FDP und bis in die Regierungskoalition hinein (siehe unten). Wohl darum ist sie von

der rot-grünen Regierung auf zunächst fünf Jahre konzipiert und vom Bundestag 1999 für diese Dauer beschlossen worden, und wohl darum sind so viele Ausnahmen und Vergünstigungen in die Steuer eingebaut worden.

Ein beträchtlicher Teil des Widerstandes in der Bevölkerung richtete sich schlicht gegen eine weitere Erhöhung der Benzinpreise über die bisherige Mineralölsteuer hinaus. Bei diesen Gegnern der Ökosteuer hatte der Wunsch nach Entlastung von unerwünschten Kosten Vorrang vor dem Schutz der Atmosphäre. Vielen war wohl auch nicht bekannt oder doch nicht bewusst, dass der Ertrag der Ökosteuer nicht dem allgemeinen Staatshaushalt zugeschlagen sondern zur Verminderung der Lohnnebenkosten verwendet werden sollte und damit erheblichen Schichten der Bevölkerung wieder zugute kam.

Darüber hinaus gab es ein ganzes Bündel sehr unterschiedlicher Unzufriedenheiten. Die Angst vor Arbeitslosigkeit meldete sich und wurde entsprechend benutzt. Die Ökosteuer sei „Harakiri für deutsche Arbeitsplätze“, so der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung.

Protest erregte die ungleiche Behandlung der Energieverbraucher und das Gefühl von Ungerechtigkeit, das

dadurch entstand. So etwa die unterschiedliche Belastung der Energieträger: Benzin und Strom wurde besteuert, Kohle dagegen nicht. Große energieintensive Betriebe bezahlten nur 20 Prozent der Steuer, kleine mussten die volle Abgabe entrichten. Autofahrer wurden dem Empfinden vieler nach über Gebühr belastet, andere Emittenten wiederum geschont. Geringverdienende traf die Ökosteuer härter als Wohlhabende. Unter den Ersteren entstand die Furcht, für sie könne das Autofahren unerschwinglich werden. Die Folge: In einer Umfrage des Institutes Polis hielten 1999 mehr als die Hälfte der Antwortenden (53%) die Ökosteuer für sozial ungerecht.

Wieder andere bemängelten, dass die Ökosteuer entgegen ihrer Bezeichnung sachfremd verwendet werde, also nicht, um die ökologische Infrastruktur zu verbessern, etwa den Bahnverkehr zu fördern, sondern für die Rentenversicherung, wo ihr Beitrag undurchsichtig bleibe. Nichterwerbstätige hätten zudem nichts von einer Verringerung der Rentenbeiträge. Nicht nur die Parteien der Opposition, CDU/CSU und FDP, forderten ein Ende dieser Steuer, weil sie die Bürgerinnen und Bürger beschwere und das Wachstum der Wirtschaft schädige; der Miss-

mut mit ihr reichte bis in die Koalition hinein. So verlangte Wirtschaftsminister Wolfgang Clement sie abzusetzen – freilich ohne Erfolg.<sup>12</sup>

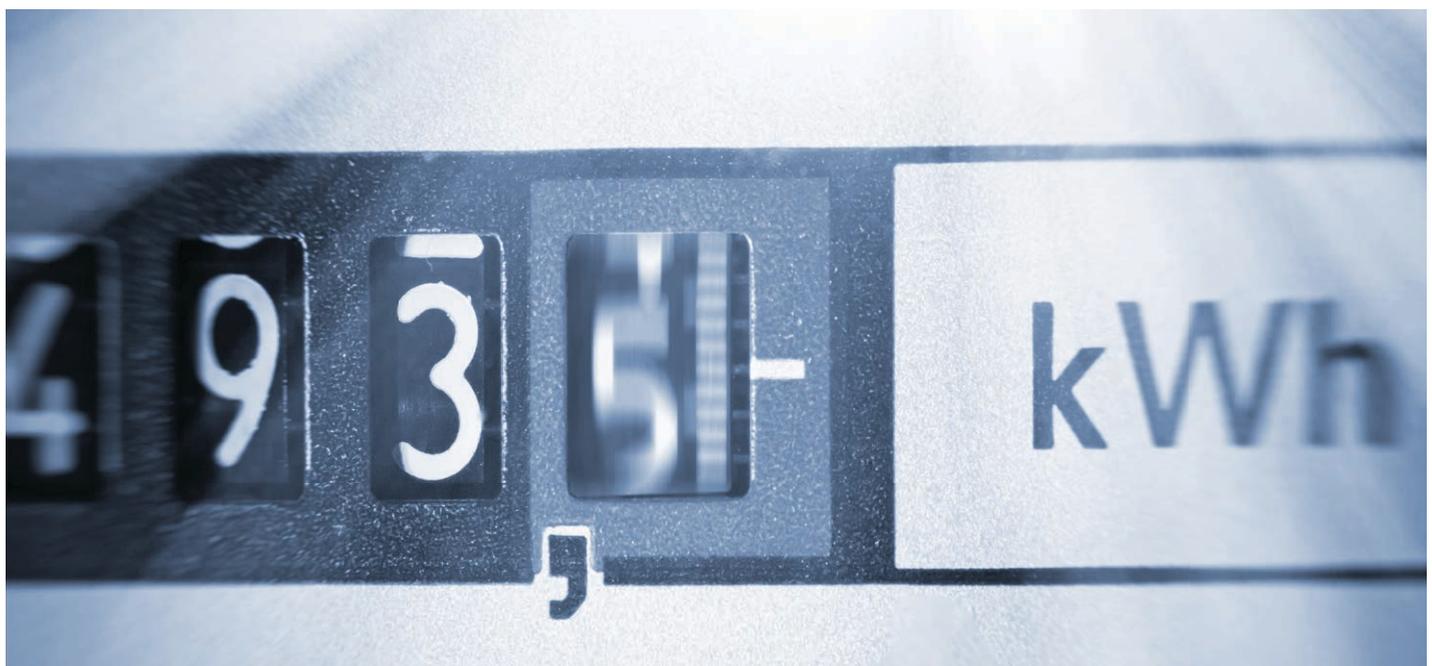
Viele dieser Einwände waren durchaus berechtigt; aber sie alle hätten sich durch eine Reform der Ökosteuer entkräften lassen. Die zahlreichen Ausnahmen und Erleichterungen konnten geprüft und vor allem drastisch verringert werden. Alle wichtigen Energieträger konnten in die Steuer einbezogen werden. Da die Ökosteuer in kleinen Schritten stieg, blieb genug Zeit, sich mit Energie einsparenden Investitionen und eigenen Verhaltensänderungen auf sie einzustellen und so den langsamen Anstieg der Energiepreise finanziell weitgehend auszugleichen. Ein Bonus, wie oben dargestellt, könnte die Geringverdienenden entschädigen. Mit diesen Maßnahmen wäre der ökologische wie der ökonomische Gewinn der Ökosteuer noch stärker herausgetreten.

### 3.3.3 Überlegungen

Warum wurde die Ökosteuer nicht durch Reformen verbessert und dann von der Regierungskoalition, die sie eingeführt und über vier Jahre verteidigt hatte, auch weiter geführt? Die Begründung des Bundesministeriums für Umwelt zur Festschreibung auf dem

Stand von 2003 hieß, es sei mit Beginn des Jahres 2004 eine Energiesteuer-Richtlinie der EU in Kraft getreten, der Deutschland entsprechen wolle. Da diese Richtlinie aber Mindeststeuersätze unterhalb der in Deutschland erreichten Höhe festlegte und zudem lange Übergangsfristen vorsah, wäre eine Fortsetzung der Ökosteuer durchaus vereinbar mit der Richtlinie gewesen. Als weiterer Grund wurde angeführt, die Ökosteuer solle in eine breit angelegte ökologische Finanzreform eingebettet werden. Dieser Plan hätte jedoch gerade für eine Fortsetzung dieser Steuer bis zur Entscheidungsreife des größeren Vorhabens gesprochen. Auch der geplante Abbau umweltschädlicher Subventionen, etwa für Steinkohle, machte die Reduzierung des Energieverbrauches insgesamt ja nicht überflüssig. Diese ministerialen Begründungen können die Arretierung der Ökosteuer nicht erklären. Nein, es war ein Zurückweichen der Koalitions-Regierung vor den Widerständen. Sie wollte wohl die Einkünfte behalten und zugleich durch die Begrenzung der Höhe den Protesten den Stachel nehmen. Darum hat sie die erneute Erhöhung der Ökosteuer nicht mehr ins Parlament eingebracht.

<sup>12</sup> Spiegel online



### 3.4 Tempolimit auf Autobahnen

#### 3.4.1 Einleitung

Seit Jahrzehnten wird über das Für und Wider eines generellen Tempolimits auf Autobahnen in Deutschland intensiv diskutiert und gestritten. Die Standpunkte wie die Argumente sind ausgetauscht, ohne dass sich im Verlauf der Debatte die Fronten wesentlich verändert hätten. Entstanden ist eine komplexe Gemengelage von rationalen Begründungen und den sie antreibenden Gefühlen.

Deutschland ist das einzige Land der Welt, das auf seinen Autobahnen keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung eingerichtet hat. In allen anderen Ländern mit Autobahnen gelten Tempolimits auch für Pkws, und zwar zumeist zwischen 100 (Norwegen) und 140 km (Polen) pro Stunde.

Auf deutschen Autobahnen und vergleichbaren Straßen gilt stattdessen seit 1978 eine Richtgeschwindigkeit von 130 km pro Stunde. Sie ist keine Verordnung sondern eine Empfehlung, dieses Tempo auch bei günstigen Verkehrsverhältnissen nicht zu überschreiten. Die Überschreitung ist jedoch keine Ordnungswidrigkeit, kann aber bei einem Unfall, auch wenn er unverschuldet ist, zu einer Mithaftung aufgrund der erhöhten Betriebsgefahr führen.

#### 3.4.2 Das Vorhaben

Nach Berechnungen des Statistischen Bundesamtes sind im Jahr 2014 auf den Bundesautobahnen insgesamt 375 Personen getötet worden, davon 259 ohne Geschwindigkeitsbegrenzung am Unfallort, 116 mit Geschwindigkeitsbegrenzung am Unfallort. Die Zahl der Schwerverletzten betrug 5707, davon 4002 auf Strecken ohne und 1705 auf Strecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung. Daraus ergibt sich nach der Berechnung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, dass 2014 auf Autobahnstrecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung 15 Prozent weniger Personen getötet und 19 Prozent weniger schwer verletzt wurden. Die Verhältniszahlen für das Jahr 2013 lauten: 30,2 Prozent weniger Getötete und 19 Prozent weniger Scher verletzte auf Strecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung.<sup>13</sup>

Das Umweltbundesamt hat am 27. Juni 2012 unter der Überschrift „Trägt ein Tempolimit überhaupt zur Umweltentlastung bei?“ die folgenden Angaben veröffentlicht: „Den konkreten Beitrag von Tempolimits zur Entlastung der Umwelt hat das UBA auf Basis von Daten aus dem Jahr 1996 berechnet. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind in der Publikation ‚Umweltauswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen‘ veröffentlicht. Wegen fehlender neuerer Erhebungen zum Geschwindigkeitsverhalten auf Autobahnen sind keine aktuelleren Aussagen möglich. Unter Annahme eines unveränderten Geschwindigkeitsverhaltens und einem Befolgungsgrad von 80 Prozent sinken bei einem Tempolimit von 120 km/h die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Pkws auf deutschen Autobahnen um 9 Prozent. Dies entspricht einer Menge von jährlich rund 3 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>.“<sup>14</sup>

In einer Publikation aus dem Jahr 2010 „CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland“ verweist das Umweltbundesamt darauf, dass über diese primäre, sofort erzielbare Wirkung hinaus eine dauerhafte Beschränkung ein erhebliches zusätzliches Sparpotential schaffen könne. Ein verstetigter Verkehrsfluss und eine verringerte Stauhäufigkeit könnten dann zur CO<sub>2</sub>-Verringerung beitragen. Da die hohen Endgeschwindigkeiten heutiger Fahrzeuge nicht mehr ausgefahren werden, könne ein Tempolimit langfristig auch zu Fahrzeugen mit geringerer Nennleistung führen.<sup>15</sup> Für die Begründung eines Tempolimits beschränke ich mich auf die beiden genannten Befunde, deren Tatbestand die Begründung bereits enthält. Sie betreffen die Fahrsicherheit und den Klimaschutz. Auch weitere Gründe werden genannt, etwa entspannteres Fahren durch weniger Tempo-Ungleichheit und geringere Staugefahr. Voraussichtlich würde ein dauerhaftes Tempolimit in Deutschland mit der Zeit auch zu leichteren Motoren und Chassis führen und damit den Kraftstoff- und Ressourcenverbrauch noch einmal verringern.

<sup>13</sup> Mitteilung des DVR vom 21.12.2016

<sup>14</sup> UBA 2012



### 3.4.3 Widerstand

Das Tempolimit ist von Anfang an auf starken Widerstand gestoßen, und zwar in allen Bereichen.

*Politisches Spannungsfeld.* Das Tempolimit betrifft zunächst einmal die politische Ökonomie. Die deutschen Autokonzerne verkaufen im Inland, vor allem aber im Ausland schwere und schnelle Wagen mit dem entsprechend hohen Gewinn. Die freie Fahrt auf deutschen Autobahnen liefert den Praxistest für das Versprechen starker Motoren und hoher Geschwindigkeiten, sie ermöglicht auch Reisen aus anderen Ländern zur Erfüllung von Tempowünschen. Eine einflussreiche Lobby fordert und verteidigt darum im Interesse der Automobilproduzenten eine unbeschränkte Geschwindigkeit auf deutschen Autobahnen. Bisher haben sich alle Bundesregierungen diese Forderung zu Eigen gemacht. Wann immer deutsche Bundesverkehrsminister zu einem Autobahn-Tempolimit Stellung bezogen haben, war die Ablehnung einhellig. Ihnen zur Seite stand und steht der ADAC, der kompromisslos gegen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen eintritt und, so fürchten Parteistrategen, bei Wahlen einen erheblichen Teil seiner 18 Millionen Mitglieder dafür mobilisieren

könnte. Ein Parteitagbeschluss der SPD 2007 für eine Begrenzung auf 130 km wurde gegen das Votum der Parteispitze gefasst und blieb entsprechend wirkungslos. Schließlich mögen auch unter denen, die politische Entscheidungen treffen oder vorbereiten, nicht wenige den Wunsch nach unbegrenzter Geschwindigkeit haben und entsprechend votieren. Das alles sind ungünstige Vorbedingungen für ein bedachteres Fahrverhalten und die dazu erforderliche Regulierung.

Dennoch: Die Argumente zugunsten einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen sind nicht leicht zu überspielen. Untersuchungen von Umweltbundesamt, Statistischem Bundesamt, Deutschem Verkehrssicherheitsrat und Bundesanstalt für Straßenwesen haben klar ergeben, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung zur Minderung der Treibhausgase und zu einem Gewinn an Fahrsicherheit führt. Da nun das ökologische Bewusstsein der Bevölkerung wächst, da auch der Wunsch nach mehr Fahr-Sicherheit und nach entspannterem Fahren deutlicher geäußert wird, entsteht hier eine starke Gegenposition. Gäbe es in der Wahlbevölkerung ein mehrheitliches Votum für ein Tempolimit, müssten darum Parteien

befürchten, zu viele Wähler an konkurrierende Parteien zu verlieren, die für ein Tempolimit eintreten, dann könnten die Wünsche der Industrie nicht einfach mehr Vorrang für das politische Handeln behalten. Nur, dieses klare Votum der Wahlbevölkerung gibt es nicht, und zwar weder in den Umfragen der Meinungsforscher noch in den Diskussionen der öffentlichen wie der sozialen Medien.

*Umfragen.* Die Ergebnisse der Umfragen sind schwierig zu gewichten und bleiben undeutlich. Einmal sind die Fragen uneinheitlich gestellt: Soll die Schranke bei 120 oder bei 130 km/h liegen? Wird gar nur allgemein nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung gefragt? Auch die Befragten sind uneinheitlich ausgewählt: Werden nur Autobesitzer bzw. Führerschein-Inhaber oder wird ein Querschnitt der Bevölkerung angesprochen? Werden im letzteren Fall alle Altersgruppen einbezogen?

Seit 2010 gibt es sowohl Umfragen, die eine leichte Mehrheit für ein Tempolimit ergeben, als auch solche, in denen von einer leichten bis zu einer Zwei-Drittel-Mehrheit der Befragten gegen ein Tempolimit votieren.



- Süddeutsche Zeitung 10.5.2010: 60% sind „für eine Geschwindigkeitsbeschränkung“.
- Umfrage des Focus 30.1.2012 (nur 75 Teilnehmer, alle Führerschein- und Autobesitzer): 54,1% gegen generelle Beschränkung, knapp 46% dafür.
- Infratest dimap im Auftrag des WDR Oktober 2012 zur „Einführung eines generellen Tempolimits von 120 oder 130 km/h auf den deutschen Autobahnen“: 53% sind dafür, 45% dagegen.
- Statista: Umfrage der Forschungsgruppe Wahlen 14. bis 16.5.2013 „Sind Sie für oder gegen ein Tempolimit von 120 km/h auf deutschen Autobahnen?“: 35% sind dafür, 62% dagegen.
- Umfrage für den Stern: 50% sind für Beschränkung auf 130 km/h, 46% dagegen.<sup>16</sup>

Insgesamt also ein changierender Befund. Kein anderes Bild bieten die Positionen in der Fachdiskussion und die Kommentare in den öffentlichen wie den sozialen Medien.

*Fachdiskussion.* So weit die Fachargumentation einem generellen Tempolimit widerspricht, übergeht sie die Befunde von Umweltbundesamt und Statistischem Bundesamt zur CO<sub>2</sub>-Minderung und zur Fahrsicherheit oder begegnet ihnen mit eigenen absoluten oder Verhältniszahlen. Wenige Beispiele mögen genügen. „Der Beitrag eines generellen Tempolimits zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland ist marginal. Weniger als ein Viertel Prozent könnte damit eingespart werden.“<sup>17</sup> „Bei einem Tempolimit von 120 km/h beträgt die Kraftstoffeinsparung bezogen auf den Pkw-Verkehr lediglich 1 bis 2%.“<sup>18</sup> Als Begründung gegen ein Tempolimit werden auch Angaben aufgeführt, die die vom Statistischen Bundesamt und vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat ermittelten Werte nicht berühren und darum auch nicht entkräften. „Deutschlands Autobahnen sind bei Weitem die sichersten Straßen. Auf den Autobahnen werden rund ein Drittel aller Kraftfahrzeugkilometer abgewickelt, während der Anteil aller Verkehrstoten bei vergleichsweise geringen 10,7% liegt.“<sup>19</sup> Was ja nicht ausschließt, dass in Deutschland die schweren Unfälle durch ein Tempolimit gesenkt worden sind und weiter gesenkt werden können.

<sup>16</sup> Die Welt 10.7.13

<sup>17</sup> ADAC, 3

<sup>18</sup> ADAC, 8

<sup>19</sup> ADAC, 11

Ähnlich irreführend sind Zahlen wie die folgenden, von denen keine die höhere Unfallhäufigkeit auf deutschen Autobahnstrecken ohne Tempolimit widerlegt oder auch nur relativiert. „Die Zahl der Unfälle nimmt mit dem Tempo tatsächlich ab. Doch 60 Prozent aller tödlichen Unfälle passieren auf Landstraßen, auf denen bereits ein Tempolimit gilt ... Zudem kommen in Deutschland auf eine Milliarde gefahrener Kilometer 3,1 Tote. In Österreich sind es 4,8 und in den USA 5,0. In beiden Ländern gelten auf der Autobahn Tempolimits bis zu 130 km/h.“<sup>20</sup> Oder es wird aus einer krassen Ausnahmesituation allgemein ratsames Fahrverhalten abgeleitet. Auf die selbst gestellte Frage „Und warum ist ein generelles Tempolimit nicht sinnvoll?“ antwortet Schreckenberger: „Weil es dem Autofahrer nicht einleuchtet. Es ist sinnlos, jemanden auf vollkommen freier Strecke nach Paris zu Tempo 130 zu zwingen. Im Gegenteil: Studien haben ergeben, dass die eintönige Fahrweise dazu führt, dass die Fahrer ihr Großhirn abschalten und die Zahl der Unfälle zunimmt.“ (ebendort)

*Soziale Medien.* In den sozialen Medien werden die persönlichen Einschätzungen eines Tempolimits ungefiltert in die Öffentlichkeit geschickt. So brachte eine Situation im Wahlkampf zur Bundestagswahl 2013 eine hitzige Debatte hervor. Am 8. Mai hatte die „Rheinische Post“ ein Interview mit Sigmar Gabriel veröffentlicht. In ihm war er darauf angesprochen worden, dass die Grünen in ihrem Wahlprogramm für eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 120 km auf Autobahnen eintreten.

Die Frage an Gabriel lautete: „Die Grünen fordern in ihrem Wahlprogramm auch Tempo 120 auf der Autobahn und Tempo 80 auf der Landstraße. Was halten Sie davon?“ In seiner Antwort heißt es: „Der Rest der Welt

macht es ja längst so. Tempo 120 auf der Autobahn halte ich für sinnvoll, weil alle Unfallstatistiken zeigen, dass damit die Zahl der schweren Unfälle und der Todesfälle sinkt.“ Zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf Landstraßen äußerte sich Gabriel nicht.

Spiegel online reagierte am gleichen Tag mit einem Aufsatz von Christoph Stockburger: „Tempo 120 auf Autobahnen: Attacke auf einen deutschen Mythos“.<sup>21</sup>

Der Artikel hatte eine lebhaft diskutierte Diskussion mit mehreren hundert Beiträgen zur Folge. In ihr gab es neben zustimmenden oder doch Verständnis zeigenden Stellungnahmen scharfe Kritik und Protest. Ich führe 15 dieser Proteste auf. Sie sind nicht entsprechend der statistischen Häufigkeit ausgewählt, sondern sollen die jeweiligen Einstellungen möglichst sprechend zum Ausdruck bringen, um so Gefühle und Gründe gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung eindrücklich zu machen. (Die Zahlen am Schluss verweisen auf ihren Platz im Anhang des Aufsatzes.)

- Wenn Sie keinen Stress wollen, haben Sie auf der Straße nichts zu suchen, dazu gibt es Bus und Bahn. > 184
- 120 km/h sind einfach viel zu wenig, um noch vernünftig Auto fahren zu können. Da könnte man grad die Autobahn abschaffen und auf der Landstrasse bleiben. > 199
- Und wo bitte sollen wir Schweizer in Zukunft unsere deutschen Nobelkarossen austesten? > 52
- Mich nervt diese Diskussion, weil ich nicht zu den Befürwortern eines generellen Tempolimits gehöre. Warum? Weil ich es einfach nicht haben möchte. Denn für diese Freiheit nehme ich das Risiko gerne in Kauf. Und das müssen auch die anderen Verkehrsteilnehmer: Denn ein Tempolimit in einer Demokratie muss nicht dann

her, wenn es mehr Sicherheit bringt, sondern dann, wenn es die Mehrheit haben möchte! > 115

- Ich fahre selbst im Moment kein Auto, aber genauso, wie mir als Nichtraucher das Rauchverbot suspekt ist, ist es das Tempolimit auch. > 212
- Freie Fahrt auf der Autobahn ist Deutschlands Markenzeichen in der Welt, genau deshalb bauen wir die besten Autos. Man sieht ja was passiert, wenn man ein Tempolimit einführt, dann kommen Murkskisten heraus wie in USA und Japan, die in Bremsentests ständig schlecht abschneiden. Nein, ein Tempolimit ohne ist grundsätzlich Freiheitsberaubung und darf wie alle Freiheitseinschränkungen nur in besonders begründeten Fällen eingeführt werden, aber niemals generell. > 171
- Manchmal sollten auch riskante Dinge erlaubt sein! Menschen setzen sich immer Gefahren aus. Sicher ist man nur im Bett zu Hause. Aber will man das? ... Der Mensch will das Risiko, den Wettstreit, die Abgrenzung vom Nachbarn. So sind wir und so sollten wir auch sein. > 235
- Jedes Tempolimit kostet die Verkehrsteilnehmer Lebenszeit, die sie auf der Straße verbringen müssen, anstatt frei über sie verfügen zu können. > 257
- Das Freiheitsgefühl, „im Prinzip“ schneller fahren zu dürfen, ist da ein höheres Gut als die Wünsche nach umfassender Reglementierung durch Menschen, denen eigentlich das verlängerte Rückenmark zur Existenz ausreichen würde, da ihnen wirklich jede Freiheit Angst macht ... > 285
- Grundsätzlich bin ich für ein Tempolimit, aber 200 oder 180 sollten es schon sein. 120 sind ein Witz. > 91
- Auf Amerika's Straßen gibt es mehr als doppelt so viele Unfalltote wie bei uns. Muss wohl an dem dort herrschenden Tempolimit liegen. > 146

20 Schreckenberger

21 Interview online; Stockburger

- 387 Menschen kamen 2012 auf deutschen Autobahnen ums Leben. Diese Zahl ist lächerlich gegenüber den ca. 30 000 Krankenhaustoten, die durch resistente Keime ums Leben gekommen sind. Wenn die SPD Leben retten will, sollte sie sich darum kümmern, dass sich Ärzte die Hände waschen. > 244
- Sollte die SPD mit dieser Idee durchkommen, ist der totale Verkehrskollaps nur noch eine Frage der Zeit. > 178
- Der Regulierungswahn der offensichtlich gelangweilten Politiker kennt keine Grenzen. In Kürze werden sicher auch Vorschriften erlassen, wann und was ich zu essen habe, da nachweislich eine ungesunde Ernährung zum frühen Tod führen kann. Bier, Wein, andere Alkoholika und Tabak sind grundsätzlich zu verbieten, da der unkontrollierte Genuss einen volkswirtschaftlichen Schaden verursacht, der die Schäden durch Autobahnraser bei weitem im Schatten stellt. > 240
- Deutsche Autos sind im Ausland auch deshalb gefragt, weil sie das Label ‚Tested by German Autobahn‘ haben. Solange die Autoindustrie in Deutschland so wichtig ist wie jetzt, wäre es ein absolutes Eigentor die Geschwindigkeit auf Autobahnen zu drosseln. Das kann man gut finden oder nicht, die Arbeitsplätze in Deutschland spielen auch eine Rolle bei solchen Entscheidungen. > 254



### 3.4.4 Überlegungen

Die Gründe, die für ein Tempolimit auf Autobahnen sprechen, sind genannt: Schutz des Klimas und größere Fahrersicherheit, möglicherweise auf Dauer auch leichtere Motoren und Chassis, die den Kraftstoff- und Ressourcenverbrauch noch einmal verringern. Bei den Gegnern eines Tempolimits zeigt sich, dass die treibende Kraft ihres Widerstandes der Wunsch nach einem Fahrerlebnis mit unbegrenzter Geschwindigkeit ist. Viele geben das unverblümt zu Protokoll, manche verbinden damit auch Stolz und ein Elitebewusstsein. Bemerkenswert dabei ist: Anders als beim Rauchverbot in öffentlichen Räumen (siehe dort) bringt beim Tempolimit die unausweichliche Gefährdung Dritter durch hohe Geschwindigkeiten nicht die Einsicht hervor, dass meine Freiheit die Freiheit und das Wohlergehen der andern nicht gefährden darf.

Um diese Selbstbezogenheit argumentativ zu ermöglichen, werden Gründe für die Überflüssigkeit, ja Gefährlichkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen gesucht. Wo das geschieht, haben die Argumente erkennbar Hilfsfunktion. So etwa der immer wieder angeführte Hinweis, dass absolut wie prozentual viel mehr tödliche Unfälle auf Landstraßen geschehen – womit die Risiken auf der Autobahn verkleinert und dem allgemeinen Lebensrisiko angenähert erscheinen. (Die höhere Todesrate auf Landstraßen widerlegt ja nicht, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen die Todesrate dort senkt.) Oder das Tempolimit wird der allgemeinen Reglementierungswut der Behörden zugeordnet und damit als Verirrung staatlicher Autoritätsansprüche denunziert.

*Fazit:* Die Befriedigung des eigenen Geschwindigkeits- und damit Freiheitswunsches zehrt die Sozialbeziehung des Autofahrens auf.

## 3.5 Fahrradstädte

### 3.5.1 Der Vorgang

Immer mehr Kommunen wollen dem Fahrrad im Stadtverkehr einen bedeutenderen Rang geben. Wo das intensiv geschieht, entstehen „Fahrradstädte“, in denen das Fahrrad zum privilegierten Verkehrsmittel wird. In Deutschland verbindet sich diese Bewegung mit Namen wie Münster/Westfalen und Freiburg/Breisgau, in den Niederlanden mit Utrecht und Groningen, und die Hauptstadt dieses Aufbruchs ist Kopenhagen. Dort kamen die Anfänge der Fahrrad-Förderung in den 80er-Jahren aus der Stadtverwaltung, wurden aber bald von den politisch Verantwortlichen aufgenommen. Seitdem ist die Umwidmung der städtischen Mobilität ein tragendes Thema der Stadtpolitik mit Wirkungen weit über Dänemark hinaus.

Das Ziel dieser Umwandlung der städtischen Mobilität ist, das Fahrrad zusammen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zum bevorzugten städtischen Verkehrsmittel zu machen, und zwar durchaus zu Lasten des Automobils. Ihm wird seine privilegierte Stellung und auch ein Teil seines Fahrraums und seiner Parkplätze genommen. In Kopenhagen, das hier als Referenz gewählt ist, hat die Stadtverwaltung stattdessen breite Fahrradwege und Fahrradparkplätze errichtet, dazu ein System von Leihfahrrädern, von Rad-Schnellwegen, die die Innenstadt mit den Außenbezirken verbinden, von grünen Ampelwellen für Fahrradfahrer, von Einbahnstraßen und Tempobegrenzungen zugunsten des Fahrradverkehrs bis hin zur Sperrung von Straßen für den Pkw-Verkehr und zur vorrangigen Schneeräumung der Radwege. Inzwischen fährt in Kopenhagen die Hälfte der Einwohner mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zur Ausbildung.<sup>22</sup>



Die Umwandlung der städtischen Mobilität hat, was die Stadtregierung in Kopenhagen betrifft, ein dreifaches Ziel: Zunächst einmal soll sie die Klimabelastung verringern. Ebenso soll die Luftreinheit steigen und die Lärmbelastung sinken. Schließlich soll der Stadtverkehr sicherer werden. Was die Bürgerschaft betrifft, so nennt sie für ihre Bevorzugung des Radfahrens freilich selten Gründe des Umweltschutzes, dafür umso häufiger persönliche Gewinne: Mit dem Fahrrad kommt man am schnellsten zum Ziel; Radfahren ist gesund und billig.

### 3.5.2 Widerstände

Von fast allen Bewohnern und Bewohnerinnen verlangt die Verwandlung einer Kommune in eine dezidierte Fahrradstadt eine Neuorientierung ihrer Gewohnheiten, für die Autofahrer bedeutet sie eine erhebliche Zurücksetzung und Beeinträchtigung, ebenfalls für manche Wirtschaftsunternehmen. Erstaunlicherweise hat es trotzdem gegen diese Umwidmung in Kopenhagen nur verhaltenen Widerstand gegeben. In den Berichten und Reportagen ist von nennenswerten Protesten kaum die Rede. Wohl macht der Dänische Motorverband seinem Ärger Luft, die Hauptstadt hasse die Autos, und die Aktivitäten zu Gunsten des Radverkehrs seien bereits zu weit gegangen;<sup>23</sup> aber schon diese Kritik richtet sich ja nicht gegen den Vorgang als solchen sondern gegen das unerwünschte Ausmaß. Und von größeren Protestaktionen oder

Zusammenschlüssen zur Bildung von Gegenmacht, wie sie bei anderen Suffizienzpolitiken entstanden, war und ist in Kopenhagen nichts zu hören.

### 3.5.3 Überlegungen

Was sind die Gründe für eine so weit reichende Zustimmung und eine nur verhaltene Unzufriedenheit? Zunächst wohl ein sich unmittelbar einstellender Gewinn für viele Beteiligte und Betroffene. Es gibt eine große Zahl von Nutznießern, keineswegs nur die Fahrradfahrer selbst, vielmehr alle, die vom Lärmschutz und (was vor allem die Älteren schätzen) von erhöhter Sicherheit Gewinn haben. Zweitens werden die öffentlichen Finanzen entlastet. Kopenhagen hat ausgerechnet, dass sich in der Erhaltung der Infrastruktur Ersparnisse einstellen, und dass die von der Stadt aufzubringenden Gesundheitskosten sinken. Auch die Unfallzahlen gehen zurück und mit ihnen die Kosten, die sie verursachen.<sup>24</sup> Schließlich festigt der Wunsch, das Klima zu schützen, die getroffene Entscheidung. Die Stadtregierung möchte Kopenhagen bis 2025 zur klimaneutralen Stadt machen. Auch wenn die hohe Zustimmung der Bürgerschaft zur Fahrradstadt sich vor allem persönlich erfahrenem Nutzen verdankt, bleibt die CO<sub>2</sub>-Minderung für die Einzelnen ein wichtiges Motiv: Ich tue etwas Gutes für Kinder und Enkel und bekomme sogar noch etwas dafür.

22 Denmark

23 Wikipedia „Radfahren inKopenhagen“

24 Wikipedia „Radfahren inKopenhagen“

Gegen dieses Bündel von Erwartungen und Einsichten kamen die Einsprüche der Automobilisten und ihrer Verbände so wenig an wie die der betroffenen Wirtschaftsunternehmen, und dies auch darum, weil viele der in ihren Interessen betroffenen Personen ja zugleich mit der Schädigung auch Nutznießer der Veränderung sind.

Was in Kopenhagen fast reibungslos seinen Lauf nahm, stößt in anderen Städten durchaus auf Schwierigkeiten. Das zeigt sich etwa an der Initiative zu einem Volksentscheid für ein fahrradfreundliches Berlin. Nachdem der Antrag auf ein Volksbegehren mit mehr als 100 000 Unterschriften fünfmal soviel Stimmen wie erforderlich erreicht hatte, leistete der SPD/CDU-Senat hinhaltenden Widerstand gegen die Einleitung des Verfahrens für einen Volksentscheid. Inzwischen waren im Herbst 2016 Wahlen, und die neue Koalition aus

SPD, Grünen und Linken will mit ihrer Koalitionsvereinbarung eine „Mobilitätswende“ einleiten und hat sich zentrale Forderungen aus dem „Volksentscheid Fahrrad“ zu eigen gemacht, ist damit aber gleich auf Widerspruch von CDU und FDP wie auch der Industrie- und Handelskammer gestoßen, die sich, wie es die IHK formuliert, gegen ein „undifferenziertes Zurückdrängen des Autoverkehrs“ wenden.<sup>25</sup> Die Interessen- und Machtkonflikte, die den Weg in die Nachhaltigkeit seit Anfang begleiten, müssen also auch in der Stadtmobilität produktiv ausgetragen werden.

<sup>25</sup> Der Tagespiegel 18.11.2016

## 3.6 5 DM pro Liter Benzin

### 3.6.1 Das Vorhaben

Die Bundesdelegiertenkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen vom 6. bis 8. März 1998 beschloss das Wahlprogramm der Partei für die Bundestagswahl am 27. September jenes Jahres. In ihm forderten die Grünen unter anderem die Erhöhung des Benzinpreises über die nächsten zehn Jahre hin bis auf 5 DM pro Liter im Jahr 2008, und zwar in Schritten von zunächst 50 und dann 30 Pfennig pro Jahr. Vorangegangen waren zwei Entwürfe des Wahlprogramms, von denen der erste schon im Oktober 1997 der Presse vorgestellt wurde.

In beiden war bereits eine drastische Erhöhung des Benzinpreises angekündigt mit DM 4,30 als Ziel im ersten und DM 5 im zweiten Entwurf, ohne dass es einen öffentlichen Aufschrei gab. Wohl aber zeigten Umfragen, dass die Bereitschaft, die Grünen zu wählen, zu sinken begann.

Erst mit der verabschiedeten Fassung des Wahlprogramms im März 1998 brach ein Sturm der Entrüstung los, nahezu isoliert auf die Endstufe 5 DM der Benzinkosten gerichtet. Noch einmal angefacht wurde der Protest 14 Tage später durch ein Interview der grünen Bundestagsabgeordneten Hannelore Saibold. Für die Ausgabe der „BILD am Sonntag“ am Tag der schleswig-holsteinischen Kommunalwahl sprach sie sich für die Einführung einer Kerosinsteuer aus – darin in Übereinstimmung mit der großen Mehrheit der Abgeordneten des Bundestages –, verband die Forderung aber mit dem Signal-Satz „Es reicht vollkommen aus, wenn die Deutschen nicht jedes Jahr, sondern nur alle fünf Jahre eine Urlaubsreise mit dem Flugzeug machen.“<sup>26</sup> Das scheint eine unmittelbare Wirkung gehabt zu haben. Jedenfalls fiel der Stimmenanteil der Grünen



<sup>26</sup> BILD am Sonntag 22. März 1998

in Schleswig Holstein um 3,5 Prozentpunkte von 10,3 auf 6,8 Prozent der Wählerstimmen.

Die Grünen ließen die Benzinpreisforderung bald wieder fallen. Ein am 7. Juni 1998 verabschiedetes Kurzprogramm enthält die aufreizende Zahl nicht mehr. Der Beschluss sei ein Fehler gewesen, erklärte Joschka Fischer, der noch in Magdeburg nach der Annahme des 5-Mark-Beschlusses gerufen hatte: „Das fechten wir jetzt gemeinsam durch.“<sup>27</sup>

### 3.6.2 Widerstände

Insgesamt entstand eine Diskussion, in der neben ernsthaft geäußertem Unverständnis gewolltes Missverständnis und auch Häme ihren Platz hatten. Verkehrsminister Matthias Wissmann sprach von einer »Horrorvision«. Forschungsminister Jürgen Rüttgers wertete diesen Vorschlag als Teil eines breit angelegten »Arbeitsvernichtungsprogramms«.<sup>28</sup> Die Endsumme von 5 DM nach 10 Jahren wurde isoliert herausgehoben und so dargestellt, als sei dieser Preis ab sofort zu entrichten. Aus der schrittweisen Erhöhung wurde nun: „Grüne: Fünf Mark für den Liter Benzin“.<sup>29</sup> Rolf-Peter Rocke, Vize-Präsident des ADAC, erklärte gegenüber den VDI Nachrichten, es dürfe nicht dazu kommen, dass unsere Gesellschaft gespalten wird „in solche, die sich in Zukunft Auto-Mobilität noch leisten können, und solche, die es nicht mehr können“. (ebendort) Der Generalsekretär der CDU, Peter Hintze, kündigte für 11 000 Tankstellen in Deutschland eine Aktion an: „Laß dich nicht anzapfen.“ Darin stand der Satz: „Durch einen Spritpreis von 5 Mark pro Liter würde der Autofahrer durchschnittlich um ca. 4 500 Mark (15 000 km Jahresfahrleistung, 9 Liter/100 km Verbrauch) jährlich zusätzlich belastet. Viele

könnten sich das Autofahren nicht mehr leisten.“<sup>30</sup> Die den Autofahrer entlastenden Maßnahmen (siehe unten) wurden nicht genannt, so dass die Erhöhung als ein blanker und dazu großer Kostenanstieg erschien.

### 3.6.3 Überlegungen

Die Erhöhung des Benzinpreises stand im Wahlprogramm keineswegs beziehungslos, war vielmehr Teil einer umwelt- und sozialverträglichen Verkehrspolitik. Die schrittweise Erhöhung wurde verbunden mit der Abschaffung der Kraftfahrzeugsteuer, dem Vorrang von Bahn und Bus, einer Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, der beschleunigten Markteinführung des 3l-Autos – alles auf fünf Seiten plausibel dargestellt und unter den Voraussetzungen ökologischer Politik zutreffend argumentiert.

Im Hinblick auf die ökologischen Erfordernisse war die schrittweise Erhöhung des Benzinpreises schon damals plausibel und geboten. Zudem gab es dazu bereits eine öffentliche Diskussion, in der auch Vertreter der großen Parteien Einsicht zeigten. Am 20. September 1997 sagte der damalige Fraktionschef der CDU/CSU Schäuble vor dem Umwelt-Arbeitskreis der CSU in Ingolstadt: „Der Preis für einen Liter Kraftstoff müsste um mindestens zwei Mark höher liegen.“ (Bei einem Benzinpreis pro Liter von damals 1,60 Mark wären das immerhin 3,60 Mark gewesen.) Damit, so Schäuble, würden wir unseren Hauptzielen, mehr Beschäftigung und weniger Umweltbelastung, näherkommen.<sup>31</sup>

Wenn es eine verbreitete Einsicht in die Sinnhaftigkeit höherer Kraftstoffpreise gab – worin lag dann der Fehler der Grünen? In der Entscheidung, 5 DM als Zielpunkt einer Benzinpreiserhöhung herauszustellen. In dieser Zuspitzung



verband sich der Wunsch nach einer aufrüttelnden politischen Botschaft mit kommunikativem Ungeschick. Die Grünen wollten unterscheidbar sein, sie erhoben den Anspruch, den ökologischen Realitäten ins Auge zu sehen. Sie nahmen dabei in Kauf, einen Teil der Wähler zu verprellen, und rechneten zum Ausgleich mit einer größeren Wählerschicht, die aus Einsicht auch unbequeme Notwendigkeiten akzeptiert. Grundsätzlich wohl nicht zu Unrecht. Nur haben sie die Reflektionsbereitschaft oder den Veränderungswillen ihres Wählerpotentials oder Beides überschätzt, und die Verführbarkeit durch Gegenpropaganda haben sie unterschätzt.

Hinzu tritt das Ungeschick in der Vermittlung der eigenen Botschaft. Die beabsichtigte Benzinpreiserhöhung war ja Teil einer ökologischen Steuerreform. Statt als Beginn einer langfristigen Anhebung für das erste Jahr die maßvolle Forderung von Bruchteilen einer DM zu benennen, legten die Grünen einen festen Zehnjahresplan vor und nannten als Ziel für 2008 eine Endsumme von 5 DM. Diese Summe war ja eine gegriffene Zahl, die einen endgültigen Benzinpreis weder anzeigen konnte noch sollte und nur ihrer Provokation wegen gewählt

<sup>27</sup> Arzheimer / Klein, 26

<sup>28</sup> VDI Nachrichten, 10

<sup>29</sup> Arzheimer/Klein, 26

<sup>30</sup> Uid

<sup>31</sup> Brendlin

worden war. Und das Plakatmotiv „Benzin wird teurer – Autofahren nicht“ erweckte den Eindruck der Unredlichkeit; denn in der Übergangszeit und bis zur Marktreife des 3 l-Autos wäre Autofahren jedenfalls für Vielfahrer um einen mäßigen Betrag teurer geworden, erst recht für die, die sich so schnell ein 3 l-Auto nicht leisten konnten.

Nicht die ökologische Programmatik hat den Grünen geschadet, auch nicht die Aufforderung umzudenken. Hätten die Grünen plastisch dargestellt, dass die Verteuerung des Benzins schon bald zumeist durch die Verringerung des Verbrauchs ausgeglichen wird, wäre kein Vorwand für die Agitation der politischen Konkurrenz und damit keine Verunsicherung möglicher Grünen-Wähler entstanden. Es war der Wunsch zu provozieren und der Unbedacht in der Vermittlung ihrer Ziele, der die Grünen in die Falle hat tappen lassen. An diesem Beispiel wird erkennbar, wie das erreichbare Potential an politischer Einsicht gewonnen und gefestigt werden kann statt es zu verschrecken.



### 3.7 Der Veggie-Day der Grünen

#### 3.7.1 Einführung

Im Wahlkampf für die Bundestagswahl 2013 haben Bündnis 90 / Die Grünen in ihr Wahlprogramm den Vorschlag eines fleischlosen Wochentages, eines Veggie Days (VD), in öffentlichen Kantinen eingesetzt und dafür vehementen Widerspruch in den publizistischen wie in den sozialen Medien erfahren. Die Partei selbst hat diese Ablehnung als einen der wichtigen Gründe für ihr schwaches Abschneiden bei der Wahl benannt. Sie musste einen Rückgang der Stimmen von 10,7 Prozent 2009 auf 8,4 Prozent 2013 hinnehmen. Diese Einbuße hat die Grünen so verschreckt, dass sie ihren Vorschlag eines Veggie Days mit einem Beschluss der Bundesdelegiertenkonferenz vom 21. bis 23. November 2014 in Hamburg ausdrücklich zurückgenommen haben, und zwar unter dem Titel „Freiheit Grün Gestalten – emanzipatorisch und partizipativ, verantwortungsbewusst und solidarisch“. In dem Beschluss heißt es: „Ob jemand am Donnerstag Fleisch isst oder nicht, ist uns herzlich egal.“ Wie berechtigt und wie notwendig war diese Selbstkorrektur? War es der Vorschlag eines fleischlosen Kantinenessens pro Woche als solcher, der den Grünen die Stimmen gekostet hat? War es die Art und Weise, wie er ausgestaltet war und kommuniziert wurde?

#### 3.7.2 Das Vorhaben

Der Vorschlag eines Veggie Days findet sich im Bundestagswahlprogramm 2013 der Grünen im Hauptabschnitt „Intakte Umwelt und gesunde Ernährung“ und dort im Unterabschnitt „Massentierhaltung – nein danke“. Massentierhaltung fördere Artensterben und Klimawandel, und der großflächige Anbau von Futtermitteln gefährde die Welternährung. Da die Konsumententscheidungen der Deutschen in der Welt viele Nachfolger fänden, sei hierzulande mehr Verbraucheraufklärung zu den gesundheitlichen,

sozialen und ökologischen Folgen des Fleischkonsums zu fordern. Dann folgen die beiden Sätze: „Öffentliche Kantinen sollen Vorreiterfunktionen übernehmen. Angebote von vegetarischen und veganen Gerichten und ein „Veggie Day“ sollen zum Standard werden.“<sup>32</sup>

Der Zusammenhang erweist die Einführung eines VD pro Woche klar als am Gemeinwohl orientiert – aus Gründen der Ökologie und der Sicherung der Welternährung. Aber das ist nicht die einzige Begründung. Vor dem gerade zitierten Satz steht die Aussage: „Pro Kopf und Jahr essen wir Deutsche rund 60 Kilo Fleisch. Dieser hohe Fleischverbrauch birgt nicht nur gesundheitliche Risiken. Er erzwingt auch eine Massentierhaltung, die auf Mensch, Tiere und Umwelt keine Rücksicht nimmt. Deshalb fordern wir mehr Verbraucheraufklärung zu den gesundheitlichen, sozialen und ökologischen Folgen des Fleischkonsums.“ Der VD wird also auch mit der Förderung der Gesundheit begründet, eine Begründung, die sich nicht auf das Gemeinwohl bezieht, vielmehr auf die persönliche Lebensführung der Angesprochenen richtet und damit eine eigene Dimension hat.

Ebenso lässt der Wortlaut offen, ob der VD als Vorschlag gemeint ist, den die öffentlichen Kantinen aufnehmen können oder auch nicht, oder ob er als verbindlich zu verstehen ist, so dass die Kantinen an diesem Tag der Woche ausschließlich fleischlose Gerichte anbieten sollen. Der Begriff Standard („... sollen zum Standard werden“) ist undeutlich. Er lässt sich sowohl als eine Regel verstehen, von der es Ausnahmen geben kann, als auch als eine Verpflichtung, deren Einhaltung nicht freigestellt ist. In den Kommentaren zu dem Vorschlag der Grünen ist er mehrheitlich im zweiten Sinne aufgefasst worden. Und wenn in den Interviews der Führungsgruppe der



Partei immer wieder betont wurde, alles sei freiwillig, niemand werde gezwungen, so hat dieses Versprechen faktisch sehr beschränkte Geltung, wenn im regelmäßig aufgesuchten Mittagstisch etwa am Donnerstag nur vegetarische und vegane Gerichte zu erhalten sind. Beide Bestimmungen, die gesundheitliche Komponente in der Begründung wie die Unklarheit bezüglich der verpflichtenden Geltung, haben den Protest angezündet oder doch angefacht.

### 3.7.3 Widerstand

Die BILD-Zeitung eröffnete die hitzige Debatte mit der großflächigen Überschrift „Die Grünen wollen uns das Fleisch verbieten“.<sup>33</sup> In der folgenden Diskussion erfuhren die Grünen neben allerhand Zustimmung einen vielfachen Protest, ja einen Verriss ihres Planes. Sicher hat der Wahlkampf im Sommer 2013 dazu beigetragen die Diskussion anzuhetzen. Man kann durchaus mit Peer Steinbrück urteilen: „Das ist doch wieder so eine Nebensächlichkeitschicht, die jetzt hochgepusht wird. Als ob wir keine anderen Probleme hätten.“<sup>34</sup> Aber die Wahlverluste der Grünen zeigen an, wie solche Nebensachen Einfluss auf Wahlentscheidungen nehmen können, und auch, wie sie sich von politischen Wettbewerbern ausnutzen lassen. Jedenfalls haben die Wahlstrategen der konkurrierenden Parteien die Proteste nur zu gern auf ihre Mühlen geleitet. So kamen die Übertreibungen und Unwahrheiten zustande: der VD sei „Baustein

für die grüne Bundes-Verbots-Republik“ (Hermann Gröhe, damals Generalsekretär der CDU); „Menschen ständig Vorschriften zu machen, ist nicht mein Verständnis von Freiheit und Liberalität“ (Rainer Brüderle, Vorsitzender der FDP-Bundestagsfraktion); eine „grüne Erziehungsdiktatur“ hielt Matthias Höhn, Bundesgeschäftsführer der Linken, den Grünen vor.<sup>35</sup> Aber der Wahlkampf erklärt das Misslingen des Vorstoßes nur zum Teil. Der Vorschlag eines VD, so wie er gemacht wurde, berührte offenbar das Lebensgefühl vieler Bürgerinnen und Bürger und traf ihre Empfindlichkeiten.

So haben die Klima schonenden, Gerechtigkeit fördernden, Gesundheit stärkenden Absichten der Grünen (sie alle sind im Wahlprogramm breit dargestellt) sicher einen Teil der Angesprochenen erreicht – dafür gibt es hinreichend Zustimmung in den Kommentaren. Aber ebenso viele oder noch mehr haben dem Wahlziel eben nicht entnommen, dass der hohe Fleischkonsum Deutschlands zum Hunger in der Welt beiträgt, dass er durch die Beförderung des Klimawandels unsere eigenen Lebensgrundlagen gefährdet, und dass um dieser Einsicht willen der Fleischverzehr von gegenwärtig 60 kg pro Kopf und Jahr verringert werden soll. Sie haben ganz etwas anderes gehört: Die Grünen wollen mit Hilfe staatlicher Verfügung die Bürgerinnen und Bürger auf das, was diese Partei als eine gesunde Lebensweise versteht, verpflichten. Der Bezug auf die eigene

Gesundheit der Angesprochenen und die Unklarheit über den Verpflichtungsgrad des VDs wurden zum beherrschenden Thema des Widerspruches in den sozialen Medien.

Ich fasse die Aussagen dort zusammen:

- Da haben die Grünen ja wieder mal erfolgreich ihr Image der Oberlehrer-Partei verteidigt!
- Wie immer, die Grünen wollen mit ihrem Sendungsbewusstsein die Gesellschaft verändern.
- Die Grünen wollen bis in unser aller Esszimmer hineinregieren. Nein, das ist nun mal nicht die Aufgabe der Politik, sondern anmaßendes Gehabe und Vorschriftendünkel.
- Typischer Fall von Volkspädagogik.
- Einen paternalistischen Staat will zum Glück nur eine radikale Minderheit, der Rest der Bundesbürger ist für Aufklärung und Eigenverantwortung.
- Soll doch jeder selbst entscheiden was er isst und was nicht.
- Warum sollte es die Aufgabe des Staates sein, einen Ernährungsplan für die Bürger aufzustellen?
- Ich lebe vegan, will aber keinen anderen bestimmen, was er oder sie zu Essen hat.
- Auf der einen Seite das Geschwätz vom mündigen Bürger, auf der anderen Seite diese unendliche Regulierungswut!
- An sich ist die Idee ja gar nicht mal so schlecht. Allerdings stößt mir das Fleisch „verbieten“ doch sehr sauer auf. Bevormundung mag niemand.

33 5.8.2013

34 dpa 10.8.2013

35 Siehe für alles: Spiegel online



- Dass man sich in den meisten Kantinen ohnehin bereits TÄGLICH vegetarisch ernähren kann, wenn man das möchte, entlarvt die Intention als zwangserzieherische Maßnahme.
- Ich werde am 22. September Fleisch wählen. Hört endlich auf, uns zu bevormunden, wir sind erwachsen und volljährig.
- Wehret den Anfängen!<sup>36</sup>

### 3.7.4 Überlegungen

Zunächst entsteht ja Verwunderung über die harschen Reaktionen auf einen so wohlmeinenden Vorschlag, der zudem inmitten der zentralen politischen Konflikte jenes Wahljahres 2013 nur als ein Randphänomen erscheint. Aber bei näherem Zusehen zeigt sich: Die Ankündigung eines als verpflichtend empfundenen fleischfreien Tages trifft einen Nerv. Der Stein des Anstoßes ist die gesundheitliche Begründung des VD. Die Rebellierenden werden sie von Anfang an weit stärker auf sich bezogen haben als die von ihnen erwartete Mitverantwortung für den Klimaschutz und den Kampf gegen den Welthunger, weil der Speisezettel ihren Alltag unmittelbar betrifft. Und hier entsteht das Gefühl, es sei nicht die Aufgabe des Staates, die Gesundheit seiner Bürgerinnen und Bürger mit Vorschriften zu optimieren. In einem ohnehin stark reglementierten Alltag ruft der Eingriff des Staates in das persönliche Leben Widerstand hervor, gerade wenn er mit besserer Einsicht in das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger begründet wird. Die Wahlbürger und Wahlbürgerinnen wollen den Staat nicht als Vormund, sie wollen als Erwachsene angesprochen werden, die ihre Lebensweise selbst bestimmen, sie wollen auch, so lässt sich sagen, das Recht behalten, ihre Gesundheit zu schädigen. Der VD erscheint als das Trojanische Pferd, mit dem der Staat weitere Reglementierungen in die Gesellschaft einschmuggeln will.



Wäre die Konsequenz, den Grünen zu empfehlen, die Hände ganz von so etwas wie einem VD zu lassen? Das hieße darauf verzichten, die Bürgerinnen und Bürger auf die notwendige Verringerung des Fleischverzehrs unmittelbar anzusprechen. Deren Einsicht wie deren Mitwirkung ist dabei aber unverzichtbar, und es ist durchaus die Aufgabe einer ökologischen Partei darauf hinzuwirken. Der Widerruf der Bundesdelegiertenkonferenz vom November 2014 erscheint mir darum unnötig und mutlos. Aber was dann?

Entweder: Ein VD, mit dem Klimaschutz und dem Kampf gegen den Welthunger begründet und als freies Angebot für einen Wochentag vorgeschlagen, hätte keinen Widerstand erregt. Aber hätte er viel bewegt? Die Verfasser des Wahlprogramms werden daran gezweifelt und darum den Vorschlag zugespitzt haben. Oder: Ein VD, ausschließlich mit dem Klimaschutz und dem Kampf gegen den Welthunger begründet, also ohne einen Ratschlag zum Lebensstil, und dann als klare Verpflichtung für öffentliche Kantinen, auf Fleischgerichte am Donnerstag zu verzichten – welche Reaktionen hätte er hervorgerufen? Jedenfalls nicht den Vorwurf der Bevormundung. Vielleicht hätte er einen produktiven Streit entzündet. Aber die Grünen hatten den Aufruhr in Erinnerung, den 1998 ihre Forderung erregte, den Benzinpreis nach und nach auf 5 DM zu erhöhen. Zwar hatte seit dieser Zeit die ökologische Einsicht in der Bevölkerung zugenommen – aber schon genug, um heute bereits eine Verpflichtung zu fleischlosem Kantinenessen am Donnerstag akzeptierbar zu machen? Der Zweifel daran wird diese Alternative verhindert haben, und er ist verständlich.

Schließlich: Ein VD, wiederum ausschließlich mit dem Klimaschutz und dem Kampf gegen den Welthunger begründet, nicht als einzige Wahl vorgeschrieben sondern als Angebot verpflichtend gemacht – ein solches Vorhaben wäre wohl den Zielen der

<sup>36</sup> Zusammenstellung aus Spiegel online und aus ZEIT online mit jeweils hunderten von Kommentaren



Grünen am nächsten gekommen, ohne nennenswerten Widerstand zu erregen. Sie wären wohl am besten damit gefahren, sich für ein verpflichtendes Angebot einzusetzen, das dann sogar für jeden Wochentag gelten könnte und heute bereits in vielen Kantinen praktiziert wird. Eine schon eingeführte Praxis wäre so vervollständigt, verbindlich gemacht und mit einer das Gemeinwohl einschränkenden Begründung verbunden worden, und diese zusätzliche Auswahl wäre wahrscheinlich gern oder doch klaglos angenommen worden. Ein solcher VD hätte – so ist zu hoffen – das Bewusstsein wachsen lassen, dass der Fleischverzehr dringend verringert werden muss – auf längere Sicht möglicherweise auch durch eine Fleischsteuer.

### 3.8 Lebensmittelampel

#### 3.8.1 Einführung

Die Lebensmittelampel ist eine der Verkehrsampel nachempfundene Anzeigetafel, die der Verpackung von Produkten aufgedruckt wird und eine leicht verständliche und schon für den schnellen Blick erkennbare Auskunft darüber gibt, ob ein festes oder flüssiges Lebensmittel einen niedrigen (grün), mittleren (gelb) oder hohen (rot) Anteil an Fett und gesättigten Fettsäuren, Zucker und Salz hat. Die der Einteilung zugrunde liegenden Zahlenwerte sind ebenfalls aufgedruckt. Die Wirkung der Lebensmittelampel beruht zum

erheblichen Teil auf der Signalwirkung der aus dem Straßenverkehr bekannten Ampelfarben.

Der von der Fraktion der Grünen 2007 in den Bundestag eingebrachte Antrag, eine solche Ampel für Lebensmittel verbindlich zu machen, richtet sich also nicht auf eine Verordnung, mit der der Staat in das persönliche Leben der Bürgerinnen und Bürger eingreift. Der Antrag setzt sich vielmehr für eine verpflichtende Informierung der potentiellen Käufer durch die Produzenten ein – freilich in der Erwartung, dass sie in größeren Teilen der Bevölkerung ein verändertes Konsumverhalten zur Folge hat. Die Lebensmittelampel wird hier behandelt, weil sich an ihr eine Voraussetzung für das Gelingen von Suffizienzpolitiken erkennen lässt, nämlich die Eindeutigkeit ihrer Pro-Argumente.

#### 3.8.2 Das Vorhaben

Die Lebensmittelampel ist zu Anfang dieses Jahrhunderts zuerst in England erdacht und von der Food Standards Agency (FSA), einer staatlichen Agentur, als freiwillige Einrichtung eines Traffic Light Labelling eingeführt worden, um die Fettleibigkeit bei Kindern zu verringern. Kurz danach begann auch in Deutschland eine lebhafte Diskussion über ihren Nutzen. Sie hält bis heute an und hat inzwischen auch die Europäische Union erreicht. Bisher hat sie nur zu ablehnenden Entscheidungen der

Parlamente und Regierungen geführt. So hat der Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz im Bundestag am 12.12.2007 den oben angeführten Antrag der Grünen mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD und FDP abgelehnt: Die Ampel sei in ihren Urteilen zu pauschal und trage nicht zur Sensibilisierung der Bevölkerung für eine ausgewogene Ernährung bei. Dieser Entscheidung folgte der Bundestag am 6. März 2008. Auch die EU hat die Ampel verworfen. Nachdem das Europäische Parlament schon 2010 die Ampelkennzeichnung mit Mehrheit abgelehnt hatte, haben ein Jahr später Kommission und Rat diese Entscheidung bestätigt. Die Verordnung 1169/2011 zur Information der Verbraucher über Lebensmittel schreibt zwar faktische Angaben zum Nährwert von Lebensmitteln zwingend vor, lässt aber Wertungen, wie sie durch die Farben der Ampel ausgedrückt werden, nicht zu.

#### 3.8.3 Widerstand

Nicht wenige Abgeordnete und Kommentatoren haben eine intensive Lobbyarbeit der Ernährungsindustrie für diese Entscheidungen mitverantwortlich gemacht. Sie haben befürchtet, dass die rote Ampelfarbe zu Umsatzeinbußen gerade bei verarbeiteten Lebensmitteln und Fertigprodukten führe, bei denen die Gewinnspanne hoch ist, und habe darum weder Geld noch Mühe gescheut, sie zu verhindern.<sup>37</sup>

Es gibt freilich nicht nur die eben genannten ökonomischen und damit auch politischen Interessen zu Lasten der Ampel, es gibt ebenso eine ernsthafte inhaltliche Diskussion über ihre Berechtigung und ihren Nutzen.

Für die Lebensmittelampel haben sich unter anderem die Verbraucherverbände, die gesetzlichen Krankenkassen und Vereinigungen der Kinder- und Jugendärzte eingesetzt. Sie verweisen auf die hohen und weiter zunehmenden

<sup>37</sup> Schlyter; Krankenkassen fordern Lebensmittelampel; Amann; Kafasack



Zahlen der Übergewichtigen wie auch der Diabetiker mitsamt der Folgeerkrankungen, an denen sie leiden, und fordern deswegen eine leicht verständliche Kennzeichnung der kritischen Nahrungsbestandteile. Die Farben könnten die Konsumenten und unter ihnen gerade die Kinder beim Kauf zu einer bedachtsamen Wahl anleiten. Die ab dem 13. Dezember 2016 verpflichtend aufzudruckende Tabelle mit der Angabe der Nährwerte gemäß der EU-Lebensmittel-Informationsverordnung sei zu schwierig zu verstehen und anzuwenden.

Die Argumente gegen die Lebensmittelampel hat der „Bund für Lebensmittelrecht und Lebensmittelkunde“, der Spitzenverband der Lebensmittelwirtschaft, zusammengestellt.

- Es gibt keine wissenschaftliche Begründung für die Bewertung von Lebensmitteln allein aufgrund ihrer Nährstoffzusammensetzung.
- Die Vielfalt der Zusammensetzung von Lebensmitteln kann durch die drei Ampelfarben nicht abgebildet werden.
- Sehr unterschiedliche Nährstoffgehalte werden mit der gleichen Ampelfarbe belegt.

- Menschen sind unterschiedlich und haben einen unterschiedlichen Bedarf.
- Die gegenwärtige Kennzeichnung alternativer Produkte als „light“/„low“ usw. reicht aus.
- Mit Kennzeichnung lässt sich Verbraucherverhalten ebenso wenig ändern wie das Übergewichtsproblem lösen.

### 3.8.4 Überlegungen

Die soeben aufgeführten Argumente sind zu bedenken; aber sie widerlegen Bezeichnung und Nutzen der Ampel nicht.

- Dass der Überverzehr der auf der Ampel aufgeführten Bestandteile der Lebensmittel die oben genannten Krankheiten mitverursacht, daran gibt es keinen wissenschaftlichen Zweifel. Darauf und nur darauf will die Ampel aufmerksam machen und zu besonnenem Konsum anleiten.
- Typisierungen können durchaus in Einzelfällen zu verkürzten Urteilen führen. Das muss gegen den Nutzen im Großen abgewogen werden. Und hier wiegen die Erfahrungen von Ärzten und Krankenkassen schwer. Was die Verbraucher betrifft, werden sie etwa den Gesundheitswert von

Apfelsaft einschätzen können, den Zuckergehalt verarbeiteter Lebensmittel dagegen weniger gut.

- Dass sich mit Kennzeichnungen Verbraucherverhalten nicht verändern lasse, ist nicht mehr als ein Urteil, das im Falle der Ampel durch die bisher vorliegenden Studien und Umfragen nicht bestätigt wird.
- Dass die Ampel das Übergewichtsproblem lösen könne, wird niemand behaupten; wohl aber ist zu erwarten, dass sie es günstig beeinflussen kann.

Es entsteht eine merkwürdige Situation. Die Gründe zugunsten der Ampel sind einsichtig; aber sie sind nicht zwingend. Einleuchten werden sie denen, die die Lebensmittelampel für eine sinnvolle Maßnahme halten. Wer das nicht so sehen kann oder nicht so sehen möchte, findet in den Positionen gegen die Ampel ausreichend Gründe, sich in seiner Ablehnung argumentativ bestätigt zu finden. Diese unentschiedene Situation konnten sich die zunutze machen, deren Gewinninteressen die Abwehr der Ampel dient.

# 4. Erkenntnisse

Im Folgenden kondensiere ich in zwei Abschnitten die aus den Beispielen zu gewinnenden Erkenntnisse und nehme zum Teil das dort Gesagte noch einmal auf.

## 4.1 Merkmale, die das Gelingen von Suffizienzpolitiken befördern

### 4.1.1 Leicht einsehbare Ziele aufstellen

Leichter zu akzeptieren sind Maßnahmen, die ein einziges, klar formuliertes, leicht einsehbares und nicht stark umstrittenes Ziel haben. Das trifft offenkundig zu bei der Anschnallpflicht wie beim Rauchverbot in öffentlichen Räumen. Darum waren sie am Ende mit geringer Mühe durchzusetzen. Ein einziges, klar formuliertes Ziel haben auch das Tempolimit auf Autobahnen und die Ökosteuer; aber für beide fehlt es in größeren Teilen der Bevölkerung noch an Einsicht, und beiden steht die Verteidigung ökonomischer oder persönlicher Vorteile im Wege. Beides wird nur mit Klugheit und Ausdauer zu überwinden sein.

### 4.1.2 Gewinn im Verzicht erkennbar machen

Leichter zu akzeptieren sind Maßnahmen, die zusammen mit der Begrenzung oder dem Verzicht, den sie einfordern, gleichzeitig einen Gewinn in Aussicht stellen: die ein Mehr an Gesundheit oder Sicherheit für mich selbst oder mir nahestehende Menschen versprechen, die vor Schaden bewahren, die Risiken einschränken. Wo immer Begrenzungen sich mit gleichzeitigem Nutzen verbinden lassen, kommt das der Bereitschaft zugute, sie gutzuheißen oder sie sich doch gefallen zu lassen. Die Anschnallpflicht wie das Rauchen in öffentlichen Räumen sind dafür wiederum sprechende Beispiele. Die Einkünfte aus der City-Maut können dem öffentlichen Nahverkehr zugute kommen.<sup>38</sup>

---

38 siehe Katalog



Fahrradstädte versprechen Lärmschutz, weniger Stau, weniger Unfälle. Die Verbindung von Schadensbegrenzung und Nutzen würde auch für das Tempolimit gelten, wenn dem nicht die dort besprochenen Widerstände im Wege stünden, die den Vorteil, den diese Politik bringt, hinter die empfundenen Nachteile zurückdrängen. Gleiches gilt für die Lebensmittelampel, nur dass hier auch zwischen bejahenden und verneinenden Gründen abgewogen werden muss.

#### 4.1.3 Abgestufter Verlauf erleichtert Zustimmung

Leichter zu akzeptieren sind Maßnahmen, die nicht auf einmal große Veränderungen verlangen sondern sich in begrenzte, nacheinander zu gehende Schritte gliedern lassen. Das gilt für die Ökosteuer, die mit ihren kaum spürbaren Einzelstufen auf längere Frist ein hohes Einsparziel erreichen kann und auf diesem Weg ein gutes Stück vorangekommen wäre, wenn die Regierung nicht der Mut verlassen hätte sie fortzusetzen. Auch die Benzinpreiserhöhung hätte auf diese Weise gelingen können. Klug hatten die Grünen die allmähliche Verteuerung des Benzins mit der Benzinersparnis durch technischen Fortschritt verbunden; aber zugleich haben sie durch die gleich zu Anfang genannte fiktive Endsumme 5 DM viele Wähler verschreckt.

#### 4.1.4 Gemeinwohl entscheidet

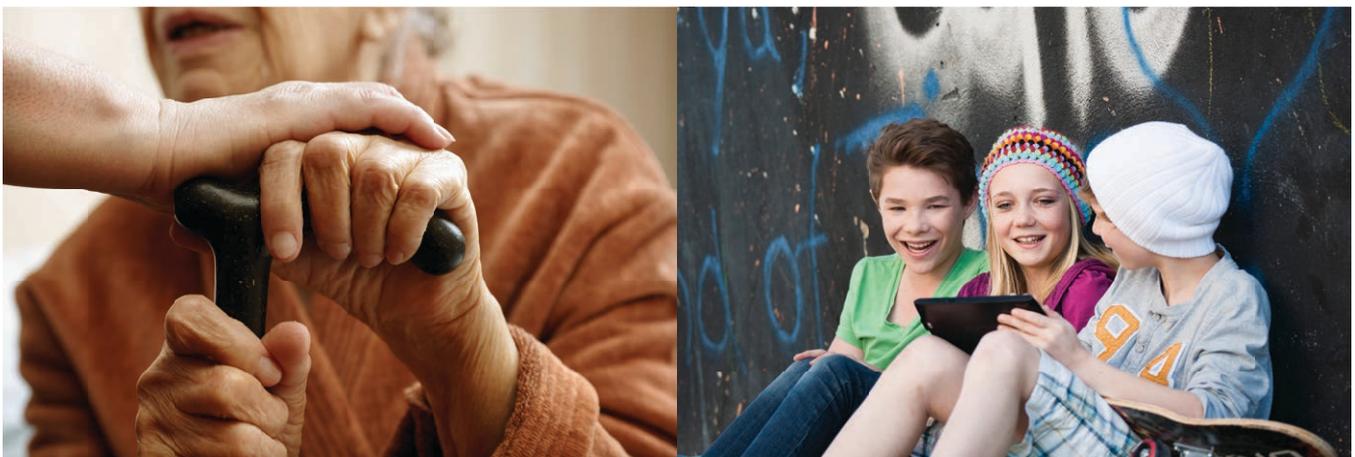
Leichter zu akzeptieren sind Maßnahmen, gegen die sich zwar starke persönliche und wirtschaftliche Interessen verbünden mögen, die aber Schaden von der sozialen Gemeinschaft oder von der Volkswirtschaft abwenden. Das gilt für das Rauchverbot in öffentlichen Räumen. Es war nicht zu erreichen, so lange die Begründung lautete, dass Rauchen die Raucher schädigt. Das sei deren eigene Sache, hieß das Gegenargument. Durchsetzbar wurde das Rauchverbot erst, als die Erkenntnisse über die Schädlichkeit des Passivrauchens unübersehbar wurden. Dass Berufstätige an ihren Arbeitsplätzen, Teilnehmer in Konferenzen, Mitreisende in Bahnhöfen und öffentlichen Verkehrsmitteln durch die unausweichliche Inhalation geschädigt werden, war nicht länger hinnehmbar. Und dies, obwohl das Rauchverbot gerade in Gaststätten ein starker Eingriff in die Persönlichkeitsrechte der Raucher ist. Ihrem Protest haben sie den Wunsch nach einer Gesellschaft der Liberalität und Toleranz unterlegt. Aber sie haben keine Gefolgschaft dafür gefunden, diese gesellschaftlichen Tugenden gegen die Gefährdung von Gesundheit und Leben so vieler Mitbürger aufzubieten. Dies um so weniger, als auch viele Raucher sich ihre Mitwirkung an dieser Gefährdung nicht länger verbergen konnten. Das Gemeinwohl-Argument, in

diesem Fall von medizinischen Autoritäten begründet und mit eindrücklichen Zahlen belegt, machte den Ruf nach Liberalität als mangelnde Rücksichtnahme erkennbar.

Auch mit der Gurtpflicht hat der Staat in die persönliche Lebensführung seiner Bürgerinnen und Bürger eingegriffen. Er hat ihnen nicht die Wahl des ihnen lieberem Risikos überlassen sondern die Vermeidung des in seiner Sicht größeren Risikos zur Pflicht gemacht und durch Verordnung auferlegt. Er hat also eine höhere Einsicht in Anspruch genommen und diese durchgesetzt. Das war möglich, und nur darum möglich, weil der Tatbestand der Gefährdung mit Gründen nicht in Zweifel zu ziehen war. Ebenfalls für das Tempolimit müsste dieser Gesichtspunkt gelten. Auch hier sind die Unfallverminderung und der ökologische Gewinn klar erkennbar. Warum die Geschwindigkeitsbegrenzung bis heute nicht durchzusetzen ist, wird weiter unten noch einmal aufgenommen.

#### 4.1.5 Zustimmung mobilisieren

Leichter zu akzeptieren sind Maßnahmen, für die Parlament und Regierung mit der Zustimmung eines erheblichen Teiles der Bevölkerung rechnen können. Das hat sich beim Rauchverbot in öffentlichen Räumen gezeigt und stellt



sich auch in den Fahrradstädten ein. Und sehr wahrscheinlich würde nach den Pariser Verträgen eine erneuerte Ökosteuer große Zustimmung in der Bevölkerung finden. Auch die Lebensmittelampel hat in der Bürgerschaft und insbesondere bei Eltern große Zustimmung zu erwarten, wenn es gelingt, sie politisch durchzusetzen.

## 4.2 Merkmale, die das Gelingen von Suffizienzpolitiken erschweren

### 4.2.1 Konkurrierende Ziele vermeiden

Schwerer zu akzeptieren sind Maßnahmen, die komplizierte, inhaltlich nicht zusammengehörende Ziele haben. So der Veggie Day, der mit den Themen Klimaschutz und Entwicklungspolitik, die zueinander gehören, zugleich auch noch die Gesundheit der Essenden fördern möchte und mit dieser Melange ins Abseits gerät und sich dazu einen Vorwurf einhandelt, der im Folgenden (4.2.4) besprochen wird.

### 4.2.2 Umstrittene Sachverhalte schaffen Unsicherheit.

Schwerer zu akzeptieren sind Maßnahmen, für die zwar sehr gute Gründe sprechen, denen aber auch berechtigte Einwände entgegengehalten werden können. Entsteht eine Diskussion mit begründetem Für und Wider, schwächt das die Durchsetzungskraft einer Politik, auch wenn die besseren Argumente für sie sprechen, weil sich dann Interessen hinter fachliche Einwände zurückziehen können. Die Lebensmittelampel ist daran gescheitert.

### 4.2.3 Unmittelbare Kosten bei erst langfristigen Nutzen erschweren Einsicht

Schwerer zu akzeptieren sind Maßnahmen, die erst über eine längere Frist ihre Wirkung zeigen, jetzt jedoch die Betroffenen unmittelbar mit Kosten belasten, ohne dass der Nutzen für das Gemeinwohl und damit für sie ebenfalls unmittelbar spürbar ist. Das hat den

5 DM-Benzinpreis der Grünen zu Fall gebracht und wird neben anderem der Fortführung der Ökosteuer im Wege gestanden haben.

### 4.2.4 Der Staat als Vormund ist unerwünscht

Schwerer zu akzeptieren sind Maßnahmen, die den Staat als Vormund der persönlichen Lebensführung erscheinen lassen. Auch dafür ist der Veggie Day ein sprechendes Beispiel. Verordnetes Wohlergehen wird abgewiesen. Jedenfalls mit seiner Lebensstil-Begründung wird der verpflichtende Veggie Day als unstatthafter Eingriff des Staates in die Privatsphäre erlebt. Die Wahlbürger und Wahlbürgerinnen wollen als Erwachsene angesprochen werden, die ihre Lebensweise selbst bestimmen und die auch, so lässt sich sagen, das Recht behalten möchten, ihre Gesundheit zu schädigen. In den Kommentaren erscheint der Veggie Day zudem als das Trojanische Pferd, mit dem der Staat weitere Reglementierungen in die Gesellschaft einschmuggeln will. Robert Habeck, Minister für Energiewende und Landwirtschaft in Schleswig-Holstein, zur Veggie-Day-Debatte: „Das war ihr Problem, dass wir über moralische Erziehung geredet haben statt über politische Rahmenstellungen. Wir Grünen müssen das Politische, das Strukturelle herausarbeiten und ändern ...“<sup>39</sup> Nun hat es an den „politischen Rahmenstellungen“ im Wahlprogramm der Grünen ja nicht gefehlt. Nur hat das Moralische, oder besser das Erzieherische, sie überdeckt.

Freilich zeigen zwei andere Beispiele (Gurtpflicht und Rauchen in öffentlichen Räumen), dass der Staat auch bisher schon in das persönliche Leben eingegriffen hat, ohne dass er als Vormund verschrien wurde. Ob ihm das Recht zum Eingreifen zugestanden wird, hängt entscheidend an den Begründun-

gen. Beim Rauchverbot in öffentlichen Räumen war es die nicht zu widerlegende Schädigung durch Passivrauchen. Vergleichbares gilt für die Anschnallpflicht. Auch hier wird durch schwere Unfälle die Gemeinschaft mitgeschädigt. In beiden Fällen hat der Staat eine höhere Einsicht geltend gemacht und sie dann auch durchgesetzt. Das gelang, weil diese Maßnahmen vier Kriterien erfüllten: Der zu behebende Schaden war evident und unbestritten; die durch die Maßnahme erzielte Verbesserung war erkennbar und wirkungsvoll; so weit Alternativen propagiert wurden, waren sie untauglich; ein relativ großer Teil der Bürgerschaft war mit der Maßnahme einverstanden. Wo diese Kriterien zutreffen, können auch in das persönliche Leben eingreifende Suffizienzpolitiken Widerstände überwinden.

### 4.2.5 Überforderung vermeiden

Schwerer zu akzeptieren sind Maßnahmen, die die Veränderungsbereitschaft der Bürgerinnen und Bürger emotional überfordern. Das geschah, als die Grünen gleich zu Beginn ihres Vorschlags einer Benzinsteuer eine aus damaliger Sicht sehr hohe Endstufe benannten. Es gab ja zu jener Zeit bereits eine verbreitete Einsicht in die Sinnhaftigkeit höherer Kraftstoffpreise, und zwar bis in die CDU hinein. Der Fehler der Grünen lag in der Zuspitzung auf 5 DM als Zielpunkt. Die Grünen wollten unterscheidbar sein, sie erhoben den Anspruch, die ökologischen Realitäten nicht zu verdrängen sondern ihnen ins Auge zu sehen. Sie nahmen dabei in Kauf, einen Teil der Wähler zu verprellen, und hofften zum Ausgleich auf eine größere Wählerschicht, die aus Einsicht auch unbequeme Notwendigkeiten akzeptiert – grundsätzlich wohl nicht zu Unrecht. Nur haben sie das Mitdenken beziehungsweise den Veränderungswillen ihres Wählerpotentials oder auch beides überschätzt; und die Verführbarkeit durch Gegenpropaganda haben sie unterschätzt.

<sup>39</sup> Interview „Das hat der liebe Gott so nicht gewollt“ Frankfurter Allgemeine Zeitung 3.3.2015



Nicht die ökologische Programmatik hat den Grünen geschadet, auch nicht die Aufforderung umzudenken. Es war der Wunsch zu provozieren und der Unbedacht in der Vermittlung ihrer Ziele, der die Grünen in die Falle hat tappen lassen. Und ebenso wird an diesem Beispiel erkennbar, wie das erreichbare Potential an politischer Einsicht gewonnen und gefestigt werden kann statt es zu verschrecken.

#### 4.2.6 Freiheitswünsche bedenken

Schwerer zu akzeptieren sind Maßnahmen, wenn durch sie elementare persönliche Gefühle, vor allem solche der freien Entfaltung der eigenen Person, als angetastet empfunden werden. Das gilt etwa für das Tempolimit auf Autobahnen. Anders als beim Rauchverbot in öffentlichen Räumen bringt beim Tempolimit die unausweichliche Gefährdung Dritter durch hohe Geschwindigkeiten nicht die Einsicht hervor, dass die eigene Freiheit das Wohlergehen der andern nicht gefährden darf. Das Tempolimit, so wird erkennbar, ist ein dicker Brocken gesellschaftlicher Veränderungsperre. Der Widerspruch ist genährt von der Sehnsucht, der stark empfundenen Begrenzung und Regulierung des Lebens zu entgehen – wenigstens beim Autofahren, das sich von jeher gern mit Freiheitsgefühlen verbindet. Nicht wenige Gegner eines Tempolimits können oder wollen die hohen Geschwindigkeiten für sich selbst gar nicht in Anspruch nehmen, verteidigen aber, als sei es ein Menschenrecht, auf der

Autobahn die Freiheit, jede Geschwindigkeit auszufahren. Dieser Glaubenssatz scheint gegenwärtig von Fakten, von Argumenten wie von Gemeininteressen noch unerreichbar zu sein.

#### 4.2.7 Wirtschaftliche Interessen einbeziehen

Schwerer zu akzeptieren sind Maßnahmen, denen sich starke ökonomische Interessen entgegenstellen, die auf Bundesgenossen bei einem Teil der Bevölkerung und auch einem Teil der Entscheidungsträger zählen können. Dazu gehören das Tempolimit, die Ökosteuer und die Lebensmittelampel. Das Tempolimit ist bereits besprochen. Hier sind gesplante Umfragewerte, wirtschaftliche Interessen der Automobilindustrie und vermutlich auch eigenes Fahrverhalten bei einem Teil der Entscheider als Ursache der Verweigerung erkennbar. Auch bei der Arretierung der Ökosteuer verbinden sich kurzfristige Interessen in der Wirtschaft mit denen in bestimmten Parteien und bringen eine Regierung dazu, eine Suffizienzpolitik zu koupieren, die sie einige Jahre vorher aus klarer Einsicht und gegen erhebliche Widerstände in Gang gesetzt hatte. Die Lebensmittelampel ist, auch wenn aus Gründen gesunder Ernährung mehr für sie als gegen sie spricht, bisher gescheitert, weil sich die Gewinninteressen der Ernährungsindustrie mit achtbaren Einwänden gegen die Berechtigung der Ampel verbünden konnten. Es entstand eine merkwürdige Situation. Die Gründe zugunsten der Ampel überwiegen; aber

sie sind nicht zwingend. Einleuchten werden sie denen, die die Lebensmittelampel für eine sinnvolle Maßnahme halten. Wer das nicht so sehen kann oder nicht so sehen möchte, findet in den Argumenten gegen die Ampel Gründe, sich in seiner Ablehnung bestätigt zu finden. Diese unentschiedene Situation konnten sich bislang die zunutze machen, deren Gewinninteressen die Abwehr der Ampel dient.

#### 4.2.8 Hindernis Wachstumsglaube

Schwerer zu akzeptieren sind Maßnahmen, die den Glauben an das Wirtschaftswachstum als unentbehrliche Voraussetzung weiteren Wohlstandes antasten. Keines der hier vorgestellten Beispiele fällt unmittelbar in diese Kategorie. Am ehesten indirekt das Tempolimit, weil es den Statusgewinn durch das Fahren großer und schneller Wagen schmälert. Wohl aber gehören andere Suffizienzpolitiken in diesen Bereich, etwa ein wirksamer Emissionshandel, ein faires Teilen der Erwerbsarbeit, der Abbau umweltschädlicher Subventionen.<sup>40</sup>

So lange forciertes Wirtschaftswachstum als der Schlüssel zur Lösung vieler Grundprobleme moderner Gesellschaften gilt, verfallen jedenfalls solche Suffizienzpolitiken, in deren Folge das Umsatzvolumen der Erwerbswirtschaft sinken mag, einem Bann des ökonomischen und politischen Mehrheitsdenkens. Aufzuheben wird dieser Bann erst durch eine doppelte Entwicklung sein: Wenn erkennbar wird, dass das Wirtschaftswachstum der erhoffte Problemlöser weder ist noch sein kann; wenn die klimatischen Bedrohungen, die Ressourcenknappheit, der Nahrungsmangel und ihre politischen Folgen unübersehbar werden. Dazu unten mehr.

# 5. Folgerungen

Aus diesen Merkmalen lassen sich Folgerungen für die Gestaltung von Suffizienzpolitiken ableiten:

## 5.1 Gemeingüter und Gemeinwohl sind der ausschließliche Bezugspunkt aller Suffizienzpolitiken

Ratschläge zur individuellen Suffizienz, zu Maß und Bescheidenheit im persönlichen Leben gibt es inzwischen vielfach mitsamt einer ausgebreiteten Literatur dazu. Jede Bürgerin und jeder Bürger kann diesen Empfehlungen folgen oder sie beiseite lassen – je nach dem Maß seiner/ihrer Einsicht und ihrer/seiner Bereitschaft, sie sich zu eigen zu machen. Ganz anders ist es mit Verordnungen und Gesetzen zur Suffizienz. Sie sind für alle verpflichtend und treffen damit keineswegs nur auf Zustimmung sondern auch auf Vorbehalte und Wider-

streben. Der Grund: Suffizienzpolitiken sind am langfristigen Gemeinwohl orientiert und geraten deswegen häufig in Konkurrenz zu persönlichen Wünschen, die ebenso wie kommerzielle Gewinnabsichten in aller Regel von kurzfristigen Gefühlen, Gedanken und Handlungen geleitet sind. Solche unmittelbaren Interessen gewinnen leicht den Vorrang und schieben dann das gemeinsame Wohl in den Hintergrund. Suffizienzpolitiken werden darum Befolgungstreue nur erreichen, wenn sie jedenfalls den Gutwilligen als notwendig für das Wohl der Gesamtgesellschaft einleuchten. Sie müssen zeigen, dass das, was sie fordern, sowohl dringend erforderlich als auch geeignet ist, zum Minderverbrauch von Energie und Ressourcen einen unverzichtbaren und auch als solchen erkennbaren Beitrag zu leisten.

## 5.2 Lokal und regional gelingen Suffizienzpolitiken leichter als national und europaweit

Manche der im letzten Abschnitt genannten Erschwernisse treffen auf lokale Situationen nicht oder doch in einem deutlich geringeren Maße zu. Die Sachprobleme sind hier überschaubarer und leichter in Augenschein zu nehmen. Vieles kann in unmittelbaren Verhandlungen geklärt werden. Personenbeziehungen sind einfacher herzustellen, Fehlentwicklungen sind schneller zu korrigieren. In Städten und Gemeinden lassen sich darum besonders gut zukunftsweisende Modelle erproben.<sup>41</sup>

Aber lokale Suffizienzpolitiken haben eine Eigenart: Sie leben oft vom persönlichen Einsatz. Meist sind es Einzelne oder kleine Gruppen, deren Ausstrahlung und deren Ausdauer die politische Durchsetzung ermöglichen. Wo diese Initiatoren fehlen, kommt auch vor Ort wenig in Gang. Die Vermehrbarkeit lokal oder regional erfolgreicher



<sup>41</sup> Wichtige Beispiele bei Kopatz/BUND 2016



Modelle hängt also zu einem erheblichen Teil an der Wiederholbarkeit dieser Ausgangssituation, an einer Bereitschaft zur Veränderung also, die in der Regel von Einzelnen oder kleinen Gruppen in die Politik hineingetragen wird.

### 5.3 Soviel Verpflichtung wie unentbehrlich, soviel Wahlfreiheit wie möglich

Suffizienzpolitiken gibt es in verschiedenen Modi: Begünstigungen, Verhaltensverpflichtungen, Reglementierungen, Preiserhöhungen und schließlich Gebote und Verbote. Wichtig ist, nur das zu verbieten, was nicht auf eine der anderen Weise geregelt werden kann. Vor allem ist möglichst viel Wahlfreiheit zu bewahren. Auf die hier untersuchten Maßnahmen bezogen heißt das: Begünstigung der Einwohner und Schutz des Klimas sind das erklärte Ziel der Fahrradstädte; sie lassen aber die Wahl des Autofahrens. Lebensmittelampeln raten zur Gesundheit, enthalten aber kein Verbot von Zucker und Fett. Der richtig verstandene Veggie Day verpflichtet die Wirte zum Angebot, die Gäste jedoch nicht zur Wahl des fleischfreien Essens. Die

Ökologische Steuerreform wie auch die allmähliche Erhöhung des Benzinpreises verteuern die Energie aber ermöglichen Einsparungen und Alternativen im persönlichen Verhalten, die die Mehrkosten oft genug ausgleichen können. Nur die Anschnallpflicht, das Rauchverbot in öffentlichen Räumen und das Tempolimit sind direkte Verbote; aber alle drei zielen auf klare Schadensbegrenzungen, die auf sanftere Weise nicht zu erreichen sind.

### 5.4 Ein Ausgleich für die sozial Schwachen ist unentbehrlich

Eine ganze Reihe von Suffizienzpolitiken erhöhen Preise von Produkten oder erheben Abgaben, um die Nutzer zu einem sparsameren Verbrauch dieser Ressourcen zu veranlassen. So weit Suffizienzpolitiken die Lebenskosten erhöhen, treffen sie sozial schwache Bevölkerungsgruppen überproportional, weil die verteuerten Produkte in ihrem Haushalt einen höheren Anteil ausmachen. Das gilt für die Ökologische Steuerreform wie für die höhere Besteuerung des Benzins, es würde auch für eine Fleischsteuer und für die Reduzierung der Entfernungs-

pauschale gelten.<sup>42</sup> Diese Mehrbelastungen müssen für Geringverdienende aufgefangen werden. Das kann durch Ausgleichszahlungen geschehen, durch ansteigende Tarife mit günstigen Eingangsstufen oder durch Rückerstattung der ökologisch begründeten Abgaben, wofür die Schweiz gegenwärtig Modelle entwickelt.<sup>43</sup>

### 5.5 Neue Gewohnheiten stützen die Suffizienz

Ist eine Suffizienzpolitik in der Sache überzeugend begründet, sprechen Argumente des Schutzes oder der Vorsorge unwiderleglich oder doch schwer widerlegbar für sie, hat der Widerstand gegen sie geringe Aussicht auf genug Dynamik und Ausdauer. Die Bereitschaft sie hinzunehmen überwiegt. Es können sich schnell oder auch zögerlich neue Gewohnheiten bilden, die das verordnete Verhalten in das tägliche Leben integrieren und ihm damit faktische Zustimmung geben, zumal wenn sein gesellschaftlicher Nutzen ruhigem Nachdenken einleuchtet. Das Paradebeispiel für schnelles Umgewöhnen ist das Rauchverbot in öffentlichen Räumen. Die Anschnallpflicht benötigte längere Zeit, gehört aber inzwischen wie selbstverständlich zum Autofahren. Auch das heute so umstrittene Tempolimit wird, wenn es erst einmal durchgesetzt ist, wie in den andern Ländern so auch in Deutschland bald zu einer von den Allermeisten akzeptierten Gewohnheit werden. Grundsätzliche Überlegungen und überzeugende Beispiele zur Entdeckung, Einführung und Durchsetzung ökologischer Gewohnheiten finden sich im Buch „Ökoroutine“ von Michael Kopatz, das gerade erschienen ist.

### 5.6 Von den leicht zugänglichen zu den herausfordernden Politiken

Suffizienzpolitiken haben unterschiedliche Eingriffstiefe und werden darum auf unterschiedliche Akzeptanz stoßen. Sie lassen sich, wie es auch in dem oben angeführten Katalog<sup>44</sup> geschehen ist, in drei Kategorien einteilen. Zunächst einmal gibt es Maßnahmen, die für sich

42 Siehe Katalog

43 Siehe Anmerkung 10

44 Siehe Anmerkung 1

selbst sprechen und sich darum selbst empfehlen. Sie werden wohl die Zustimmung des größten Teils der Bevölkerung finden, weil sie das Leben erleichtern oder jedenfalls nicht beschweren. Nicht selten stellen sie die einfacheren, kostengünstigeren, weniger konfliktträchtigen Lösungen bereit. Aus dem Katalog seien genannt: Car-Sharing, Regionalwährungen, Städtische Landwirtschaft, Geplanten Verschleiß verhindern. Der Ertrag solcher Maßnahmen für den Klimaschutz und die Ressourcenschonung ist freilich begrenzt.

Sobald jedoch Suffizienzpolitiken sich mit spürbaren Einschränkungen verbinden, sind sie nicht mehr aus sich selbst willkommen. Das gilt für Politiken, die finanzielle Folgen haben und/oder in die persönlichen Lebensvollzüge eingreifen. Dazu gehören: das Dienstwagenprivileg beschneiden, die Entfernungspauschale verringern, eine Steuer auf Fast Food legen oder die Werbung beschränken.<sup>45</sup> Ihr Beitrag zum Erhalt der Natur fällt durchaus ins Gewicht. Sofern diese Politiken mit kleinen Anfangsschritten beginnen, mögen auch hier jedenfalls die Anfänge ohne größere Proteste hingenommen werden. Verändern sie jedoch spürbar das Leben der Bürgerinnen und Bürger, werden sie auf Widerstand stoßen.

Noch einmal höhere Anforderungen an die Zustimmung der Bürgerinnen und Bürger, der Unternehmenden, der politisch Handelnden stellen Suffizienzpolitiken, die ein gründliches Umdenken und die auch Verzichte fordern. Dafür leisten sie einen entscheidenden Beitrag zum Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen. Aus diesem Text gehört dazu eine langfristige Ökologische Steuerreform, aus dem Katalog sind es die Politiken Umweltschädliche Subventionen abbauen, Ökologische Landwirtschaft und Erwerbsarbeit

fair teilen.<sup>46</sup> Suffizienzpolitiken dieses Gewichtes werden, wie in den folgenden Abschnitten zu besprechen ist, wohl erst unter anderen Voraussetzungen als den heutigen annehmbar.

### 5.7 Vom Wunsch nach Gewinn und von der Abwehr von Verlust

Der Wunsch, etwas hinzuzugewinnen, einen Nutzen zu haben, gehört zu den wichtigsten Handlungsmotiven der Menschen. Und unter den erwünschten Gewinnen ist wiederum der materielle Wohlstand einer der begehrtesten. Das ist der Grund, warum auch die Förderer der Suffizienz die Bescheidung so gern als Gewinn interpretieren und den Verzichtgedanken weit nach hinten rücken, da er die Bereitschaft zur Suffizienz blockiere.

46 Das faire Teilen der Erwerbsarbeit verbindet sich inzwischen mit der Diskussion um das (bedingungslose) Grundeinkommen. Während in der Suffizienz-Diskussion das Hauptargument lautet, dass die Erwerbsarbeit infolge eines geringeren kommerziellen Wirtschaftsvolumens abnehmen mag, stützen sich die Befürworter des Grundeinkommens auf den Vormarsch der Digitalisierung und Robotisierung, die menschliche Arbeitsplätze überflüssig machen. Beide Stränge könnten schon bald zusammenfließen und sich damit gegenseitig verstärken.

Manche Befürworter der Suffizienz suchen die Zumutungen, die nicht wenige Suffizienzpolitiken enthalten, durch Interpretation zu entschärfen. Etwa so: Was wir werden aufgeben müssen, wird als Befreiung vom Überfluss dargestellt, als Entledigung vom ausufernden Konsum- und Mobilitätsballast.<sup>47</sup> Gewiss werden mit der Genügsamkeit Kräfte frei für intrinsisches Handeln, so dass Suffizienzpolitik mit guten Gründen eine Politik für gutes Leben genannt werden kann.<sup>48</sup> Nur: Lediglich ein kleiner Teil der Gesellschaft wird Suffizienz zum Vorhinein als einen Gewinn an gutem Leben verstehen, erst recht, wenn sie als Verpflichtung auftritt. Für die meisten Menschen ist Bescheidung eine Einbuße und wird von ihnen als unerwünschter Verzicht empfunden. Und Verzicht gilt als ein Unwort. So sehr, dass Winfried Kretschmann folgert: „Der Verzicht war lange ein grünes Credo. Das hat nie funktioniert. Die allermeisten Menschen wollen nicht weniger.“<sup>49</sup> Oder Claus Leggewie: „Außer in askesebereiten Milieus gewinnt vermutlich überhaupt keine Zustimmung, wer die Transforma-

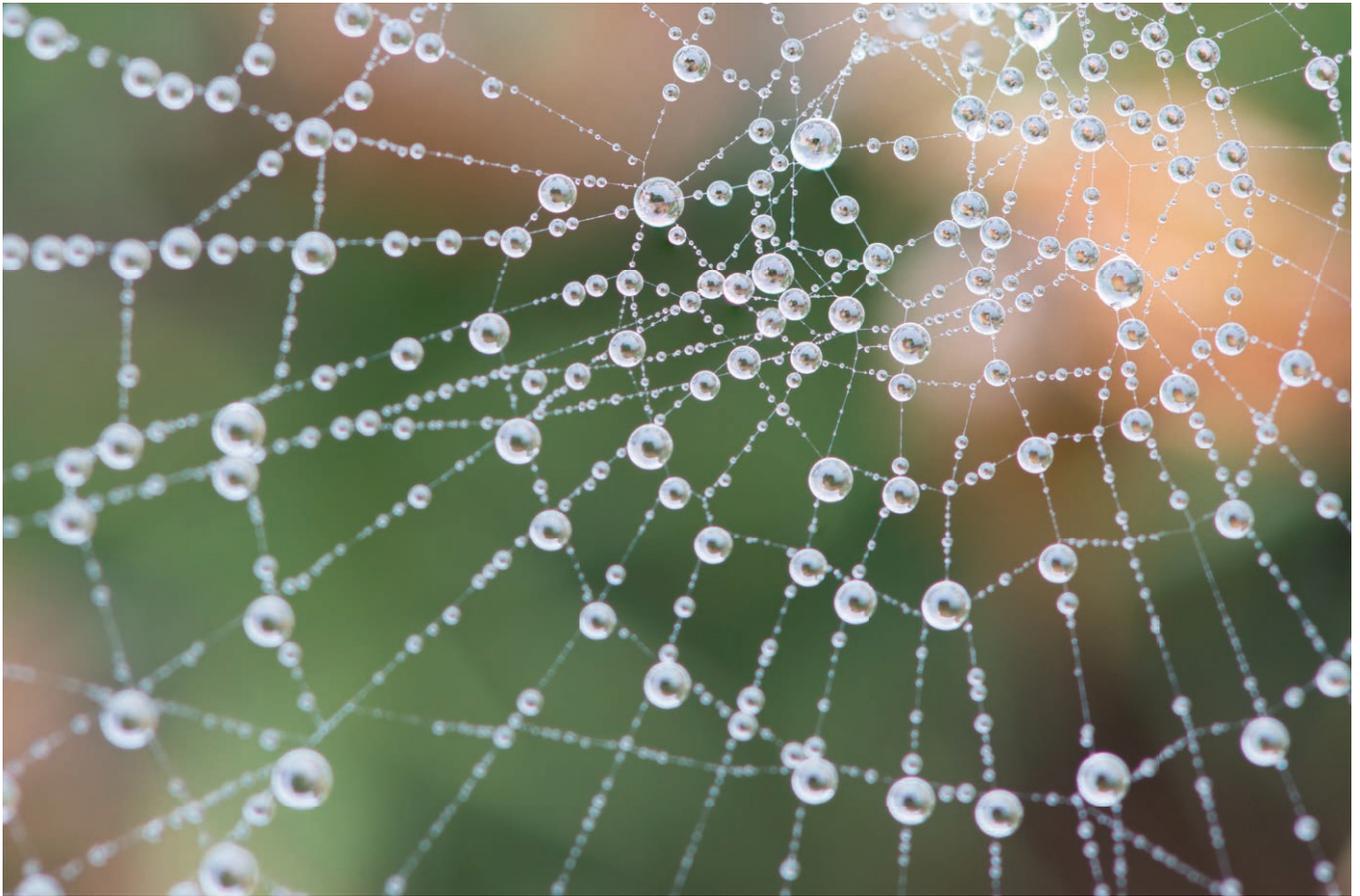
47 Paech 129

48 Schneidewind/Zahrnt

49 Süddeutsche Zeitung 20.4.2016



45 Siehe Katalog



tion lediglich als Minderung erreichten Wohlstands und als Verlust an Optionen darstellt, ebenso wenig wie die umgekehrte Versicherung auf Gehör stoßen wird, es werde alles so bleiben können, wie es war.<sup>50</sup> In beiden Aussagen wird freilich bereits die Ambivalenz sichtbar, in die die Befürworter des Verzichtes auf Verzicht geraten. Für Vorausdenkende ist ja mit Händen zu greifen, dass erhebliche Teile des Lebensstandards, also des materiellen Wohlstandes, den die große Mehrheit in den wohlhabenden Ländern erreicht hat, nicht zu bewahren sein werden, was z.B. die heutige Ernährungsweise, was Wohnen und Mobilität betrifft. Hier wird in der Tat vieles nicht so bleiben, wie es bis heute ist.

Die Erfahrung, dass die große Mehrzahl der Menschen, die in ihrem Denken und Fühlen auf Zugewinn oder doch auf den Erhalt ihres materiellen Wohlstandes gerichtet sind, nur schwer für die Bereitschaft zur Suffizienz zu erreichen sind, erhält eine erstaunliche Wendung, wenn die kommenden Ereignisse uns nötigen, über das Verhältnis von Gewinn und Verlust neu nachzudenken. Dazu haben

Daniel Kahneman und Amos Tversky zunächst für Konsumententscheidungen und Finanzaktionen die These vorgebracht, „that losses and disadvantages have greater impact on preferences than gains and advantages“<sup>51</sup> Kahneman hat sie später auf menschliches Verhalten allgemein erweitert: „Wenn sie direkt miteinander verglichen oder gegeneinander gewichtet werden, schlagen Verluste stärker zu Buche als Gewinne. Diese Asymmetrie zwischen der Macht positiver und negativer Erwartungen oder Erfahrungen ist evolutionsgeschichtlich bedingt. Lebewesen, die Bedrohungen vordringlicher behandeln, haben höhere Überlebens- und Fortpflanzungschancen.“<sup>52</sup> Diese Einsicht lässt sich, auch ohne ihre Begründung zu übernehmen, auf die Akzeptanz von Suffizienzpolitiken beziehen.

### 5.8 Was die Bereitschaft zur Suffizienz befördern wird

Noch lebt eine breite Mehrheit in den früh industrialisierten Gesellschaften des Westens mit der Hoffnung, trotz aller ökologischen und den daraus entstehenden politischen Krisen könne eine auf Wachstum gerichtete Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik weitere Gewinne ermöglichen oder wenigstens den gegenwärtigen materiellen Wohlstand ungeschmälert erhalten. So lange diese Erwartung dominiert, haben Suffizienzpolitiken, die zu spürbaren persönlichen Einschränkungen im Verbrauch von Ressourcen verpflichten, wenig Aussicht, von der Regierung beschlossen, vom Parlament verabschiedet und von der Bevölkerung akzeptiert zu werden. Das gleiche gilt, so lange die Hoffnung Bestand hat, Umwelttechnologien im Verbund mit einer grünen Wachstumswirtschaft seien ausreichend, die ökologische Bedrohung abzuwenden.

Aber diese Erwartungen und Hoffnungen stehen auf wankenden Füßen. Meiner Einsicht nach werden die zu erwartenden Geschehnisse der nahen Zukunft die Wahrnehmung von Leben

51 1991, 143

52 Schnelles Denken, 347

und Welt sehr verändern und eine neue Einsicht einfordern wie auch ermöglichen. Der Hauptgrund ist der sich zuspitzende Klimawandel und seine bedrohenden Folgen für die Welternährung und damit für den Weltfrieden. Die Stürme und Fluten, die Hitze und Dürre, die Zerstörung vieler Böden und in ihrer Folge die Zunahme des Welthungers samt der ihm folgenden sozialen Unruhen werden eine neue Einsicht in die Zusammengehörigkeit der Menschheit wachsen lassen – es sei denn, sie führen in einen kruden Eigennutz der Starken, der sich alles unterwirft und dann auch alles zerstört.

Wenn aber das Zusammenrücken der Menschheit gelingt, wird die kollektive Einsicht der Weltgemeinschaft Verträge hervorbringen, die die nationalen Regierungen zu suffizientem Handeln zwingen, auf die sie sich dann aber auch gegenüber ihren Bürgern und Bürgerinnen berufen können. So werden die vereinbarten Klimaziele vom Dezember 2015 in Paris, wenn sie konsequent umgesetzt werden, der Bevölkerung in den früh entwickelten Industrieländern wie auch der globalen Konsumentenklasse klarmachen, dass für die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen effiziente und konsistente Technologien zwar dringend notwendig sind, aber allein nicht ausreichen, dass wir darum unsere groteske Übernutzung von Atmosphäre und Ressourcen zurückführen müssen, also erheblich weniger verbrauchen dürfen. Erkennbar ist ja schon heute, dass, um den erstrebten Klimaschutz zu erreichen, für die Pariser Verträge sowohl die Strategien verschärft als auch die Sanktionen erhöht werden müssen, und dass das in den Nationen einschneidende Maßnahmen erfordern wird. Wenn die Pariser Verträge Bestand haben sollen, kann die Schonhaltung der gegenwärtigen deutschen Regierung keinen Bestand haben. Ich gehe also für die großen Suffizienzpolitiken von einer Situation aus, in der mit der wachsen-

den Einsicht auch ein politischer Wille entsteht, eine Politik des Maßes und der Begrenzung aktiv in die Wege zu leiten.

In dieser Situation wird auch ein neues Nachdenken über Gewinn und Verlust entstehen. Wenn jedenfalls für die verständig Denkenden erkennbar wird, dass der Klimawandel und seine Folgen nicht ohne den drastischen Rückbau im Verbrauch von Energie und Ressourcen aufzuhalten sein werden, dann sind die Prioritäten neu zu bestimmen. Dann kommt es darauf an, die Essentialien unseres Lebens zu bewahren, ausreichende und gesunde Ernährung, sinnvolle Arbeit, befriedete soziale Verhältnisse, eine die Grundbedürfnisse ermöglichende Mobilität, und dies alles vor die heute so wichtigen Akzidentien eines mit hohen Naturkosten erkaufte, teils luxurierenden Lebensstandards zu rücken. Dann werden, wenn die angespannte Situation nicht alle Vernunft vertreibt, auch eingreifende Suffizienzpolitiken genug Akzeptanz in der Bevölkerung finden. Und Verpflichtungen und Begrenzungen werden leichter zu begründen sein. Denn dann ist vor den Augen aller, die sehen wollen, dass die abverlangten Verzicht nicht erwünschte Gewinne verdrängen sondern lebensbedrohende Verluste verhindern.

Wann wird das sein? Wann dieser Zeitpunkt heranrückt, ist gegenwärtig nicht prognostizierbar. Die Klimaschäden haben bisher weder unser Territorium noch unser Bewusstsein spürbar genug erreicht. Auch die Ressourcenknappheit liegt auf den meisten Gebieten noch vor uns. Und der sich verstärkende Welthunger ist den gefüllten Regalen hierzulande nicht anzusehen. Möglicherweise werden es auch nicht die uns unmittelbar ereilenden Katastrophen sein, die die Industrieländer zum Handeln bewegen, vielmehr der Rückstoß der Schäden in den warmen Erdzonen, die Bodenzerstörung dort, der Wassermangel, die Revolten gegen den Hunger

und die Fluchtbewegungen, die daraus entstehen. Der zu erwartende Unfrieden in der Welt und die dann erfahrene Unmöglichkeit, sich dauerhaft gegen den Aufstand derer zu schützen, die ihr Elend nicht mehr hinnehmen, wird möglicherweise zu einer Veränderungsbereitschaft in der Wahlbevölkerung der gemäßigten Zonen führen, zu der Einsicht also, dass wir uns begrenzen müssen, damit für alle genug da ist.

Bis dahin ist mehr als untätiges Warten möglich. Für die leichten Suffizienzpolitiken und die Anfangsstufen der gewichtigeren lässt sich werben. Schon die öffentliche Diskussion darüber wird die Aufmerksamkeit für dieses Feld der Nachhaltigkeit vergrößern und das Nachdenken über Gewinn und Verlust schärfen. Auch sind ja durchaus Anzeichen der Einsicht zu erkennen. Die früher so häufige Verachtung der Suffizienz schwindet, es gibt manche nachdenkliche Stimme von Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft, es gibt sogar erste Beispiele unternehmerischer Suffizienz.<sup>53</sup> Sie alle lassen sich ermutigen und verstärken. So kann ein gesellschaftliches Klima entstehen, dem das Suffizienzdenken nicht mehr unbekannt ist, auch nicht unannehmbar bleibt, und in dem Menschen sich leichter tun, notwendige und überzeugend begründete Eingriffe des Staates in ihre liebge gewordenen Lebensweisen geschehen zu lassen, sie sogar mitzutragen.

53 Liesen 2013, IÖW 2015

# Literatur

## Einleitung und Schluss

- Alcott, Blake 2008, The sufficiency strategy: Would rich-world frugality lower environmental impact? In: Ecological Economics 64, 770–784
- Alfredsson, E. C. 2004, "Green consumption" – no solution for climate change. Energy 29, 513–524
- Bund für Umwelt und Naturschutz (Hg.) 2016, Kommunale Suffizienzpolitik. Strategische Perspektiven für Städte, Länder und Bund. Berlin: BUND.
- De Haan, Gerhard 2015: Trends in der Umweltkommunikation – Scheitern wir am Erfolg? In: Witte, Ulrich u.a. (Hg.), Nachhaltigkeit gestalten. München: oecom
- De Haan, Peter u.a. 2015;: Rebound-Effekte: Ihre Bedeutung für die Umweltpolitik. UBA Texte 31/2015
- Deutsche Bundesstiftung Umwelt/ Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung (Hg.) 2015: Wir sind so frei. Elf Unternehmen lösen sich vom Wachstumspfad. Berlin: DBU/IÖW.
- Ekardt, Felix 2016: Suffizienz: Politikinstrumente, Grenzen von Technik und Wachstum und die schwierige Rolle des guten Lebens. In: Soziologie und Nachhaltigkeit, Ausgabe 4/2016, 1–25.
- Ekardt Felix 2016: Theorie der Nachhaltigkeit. Baden-Baden: Nomos
- IÖW Institut für Ökologische Wirtschaftsforschung (Hg.) 2013: Wachstumsneutrale Unternehmen. Pilotstudie zur Unternehmensperspektive im Postwachstumdiskurs. Berlin: IÖW.
- Kahneman, Daniel/Tversky, Amos (Hg.) 2000: Choices, Values and Frames. Cambridge: University Press
- Kahneman, Daniel 2012: Schnelles Denken, langsames Denken. München: Siedler
- Kaufmann-Hayoz, Ruth u.a. 2011: Gesellschaftliche Steuerung des Konsums in Richtung Nachhaltigkeit. In: Defla, R. u.a. (Hg.), Wesen und Wege nachhaltigen Konsums, S. 125–156. München: oecom
- Kopatz, Michael 2016: Kommunale Suffizienzpolitik. Strategische Perspektiven für Städte, Länder und Bund, Berlin: BUND
- Kristof, Kora 2010: Wege zum Wandel. München: oekom
- Leggewie, Claus 2010: Futur Zwei. Klimawandel als Gesellschaftswandel. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, 32-33/2010, 40-46.
- Lenz, Christine 2015: Zur Durchsetzungsfähigkeit von Suffizienzstrategien. Eine Analyse auf der Grundlage von Ansätzen der Neuen Politischen Ökonomie. Marburg: Metropolis
- Linz, Manfred 2015: Suffizienz als politische Praxis. Ein Katalog. Wuppertal Spezial 49. Wuppertal Institut
- Luhmann, Niklas (2008<sup>5</sup>): Ökologische Kommunikation. Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen? Wiesbaden: VS

- Madlener, Reinhard/Alcott, Blake 2011: Herausforderungen für eine technisch-ökonomische Entkoppelung von Naturverbrauch und Wirtschaftswachstum. Deutscher Bundestag
- Matthies, Ellen 2005: Wie können PsychologInnen ihr Wissen besser an die PraktikerIn bringen? Vorschlag eines neuen integrativen Einflusschemas umweltgerechten Alltagshandelns. In: Umweltpsychologie, 9.Jg., Heft 1, 62–81
- Santarius, Tilman 2015: Der Rebound-Effekt. Marburg: Metropolis
- Stengel, Oliver 2011: Suffizienz. Die Konsumgesellschaft in der ökologischen Krise. München: oekom
- Umweltbundesamt 2015: Nachhaltiges Deutschland 2030 bis 2050 – Wie wollen wir in Zukunft leben. Teil I – IV. Dessau: Umweltbundesamt (online)
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltfragen (WBGU) 2011: Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation. Berlin: WBGU

## Die Beispiele

### Anschnallpflicht

- Bergmann, Heike 2009: Angeschnallt und los! Die Gurtdebatte der 1970er und 1980er Jahre in der BRD. In: Technikgeschichte (VDI), Berlin: edition sigma, Bd. 76, S. 105–130.
- Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung (Hg.) 1974: Psychologische Forschung zum Sicherheitsgurt und Umsetzung ihrer Ergebnisse, Köln.
- Der Spiegel Nr. 50/1975 (online): Sicherheitsgurte: Furcht vor der Fessel.
- Der Spiegel Nr. 35/1982 (online): Das ist eine Art Todesurteil. Interview mit dem Stuttgarter Verkehrsrichter Hans Kindermann über die Anschnallpflicht.
- Der Spiegel 23.12.1010 (online): Einführung der Gurtpflicht: Anschnallen bitte.
- Wikipedia: Sicherheitsgurt (abgerufen am 20.8.2016).

### Rauchverbot in öffentlichen Räumen

- Bundesverfassungsgericht 2008: Urteil Az. 1 BvR 3262 vom 30. Juli 2008
- Der verpuffte Protest. Rheinische Post 26.4.2015
- Industrie- und Handelskammer Ruhr 2016: Nichtraucher-schutz in Nordrhein Westfalen (online)
- Ludwig Udo 2008: Massiver Protest. Der Spiegel 18.2.2008
- Westfälische Nachrichten 29.4.2015: Protest gegen Nicht-raucherschutzgesetz kaum noch spürbar.
- Süddeutsche Zeitung 17.5.10: 3300 Tote durch Passivrauchen

### Ökologische Steuerreform

- Böhringer, Christoph/ Schwager, Robert 2014: Die Ökologische Steuerreform in Deutschland – ein umweltpolitisches Feigenblatt. In: Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH (Hg.), Discussion Paper No. 02–14.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) 2004: Die Ökologische Steuerreform. Einstieg, Fortführung und Fortentwicklung zur Ökologischen Finanzreform, in: <http://files.foes.de/de/downloads/bilanz/oekosteuerreform.pdf>; 04.11.2016.

Der Spiegel online 22.3.2004: Clement im Abseits

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) 2001: Wirkungen der ökologischen Steuerreform in Deutschland. Wochenbericht 14.

Ewringmann, Dieter / Kohlhaas, Michael 2004: Perspektiven der ökologischen Steuerreform in Deutschland, in: WSI Mitteilungen 12 / 2004, 683–689.

Große Ruse, Elmar 2002: Akzeptanz der Ökosteuer – eine psychologische Analyse der Bedingungen. Diplomarbeit Universität Bochum.

Hamm, Otto 2001: Die Ökosteuer – eine ordnungspolitische Fehlleistung. In: Ordo, Bd. 52, 1–13

Kanton Basel Stadt 2016: Stromspar-Fonds Basel (online)

Linscheidt, Bodo / Truger, Achim 2000: Ökologische Steuerreform: ein Plädoyer für die Stärkung der Lenkungsanreize, Wirtschaftsdienst Vol. 80, Iss. 2, pp. 98–106. In: <https://www.econstor.eu/handle/10419/40554>;

Schlegelmilch, Kai 2005: Insights in Political Processes on the Ecological Tax Reform from a Ministerial Perspektive. FÖS-Diskussionspapier Nr. 2005/06. München: Förderverein Ökologische Steuerreform.

Schmid, Ali 1998: Das Schreckgespenst Benzinpreis In: taz 16.3.1998.

Schmid, Stefan, Tanken für die Rente. Fünf Jahre Ökosteuer. Deutschlandfunk 28.3.2004.

### **Tempolimit auf Autobahnen**

Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) 2013: Kein Tempolimit auf Autobahnen. (online)

Bayerischer Rundfunk 28.10.2014: Was bringt ein Tempolimit? (online)

Deutscher Bundestag 2007: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Dr. Reinhard Loske, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 16/5063, 16. Wahlperiode, Berlin.

Schreckenberger, Michael 2015: Sieben Fakten zum Tempolimit. Rheinische Post online 20.7.2015

Stockburger, Christoph 2013: Angriff auf einen deutschen Mythos. Spiegel online 8.5.2013. Dort auch die zitierten Kommentare.

Umweltbundesamt (UBA) 2012: Tempolimit 27.6.2012

### **Fahrradstädte**

Breitinger, Matthias 2012: Radfahren. Mach's wie Kopenhagen, in: ZEIT online 16.02.2012

Denmark 2016 Dänisches Ministerium des Auswärtigen: Die Kopenhagener lieben ihre Fahrräder. [denmark.dk/de/green-living-de](http://denmark.dk/de/green-living-de) 21.09.2016

Fahrradportal 2012, Fahrradstrategie Kopenhagen 2011–2025. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/akt>

Sterz, Christoph 2015: Die Schattenseiten einer Fahrradstadt. Deutschlandradio Kultur 14.9.2015

Wikipedia 2016: Radfahren in Kopenhagen. (Abruf 15.11.2016)

### **5 DM pro Liter Benzin**

Arzheimer, Kai/Klein, Markus 1999: Die Grünen und der Benzinpreis: die Wählerschaft von BÜNDNIS 90/ Die Grünen im Vorfeld der Bundestagswahl 1998. In: ZA-Information / Zentralarchiv für Empirische Sozialforschung 1999, 45, 20–43.

Brendlin, Ulrike 1998: Das kurze Gedächtnis im Wahljahr. Hamburger Abendblatt 20.3.1998)

Bündnis 90/Die Grünen 1998: Grün ist der Wechsel. Programm zur Bundestagswahl 1998.

Egle, Christoph 2003: Lernen unter Stress: Politik und Programmatik von Bündnis 90/ Die Grünen. In: Egle, Christoph u.a. (Hg.), Das rot-grüne Projekt.: Opladen: Westdeutscher Verlag.

Schmid, Ali 1998: Das Schreckgespenst Benzinpreis In: taz 16.3.1998

UiD CDU-Informationsdienst 9/1998, 6: Ein Pakt gegen die Bevölkerung

VDI Nachrichten 1998, Politik: Ökopartei will Treibstoff stark verteuern. 011, S.10

### **Veggie-Day**

Bundestagswahlprogramm 2013: Zeit für den grünen Wandel

Fleischloser Tag: Heftiger Widerstand gegen ‚Veggie Day‘ Spiegel online, 5.8.2013

Schmid, David/von Taube, Annika (2013) : Grün essen ja aber ohne die Grünen. ZEIT online, 7.8.2013

ZEIT online, Die Grünen wollen weniger verbieten, 21.11.2014

Zusammenstellung aus Spiegel online 5.8.2013 „Fleischloser Tag: Heftiger Widerstand gegen ‚Veggie Day‘“ und aus ZEIT online 7.8.13 „Grün essen ja aber ohne die Grünen“ mit jeweils mehreren hundert Kommentaren.

### **Lebensmittelampel**

Amann, Susanne 2010: Ampelkennzeichnung: Kinderärzte mobilisieren gegen Lebensmittelindustrie. Spiegel online 15.3.2010

Bund für Lebensmittelrecht und Lebensmittelkunde 2008,: Lebensmittelwirtschaft begrüßt Absage des Bundestages an die Ampel. Bonn, 6.3.2008

Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (Hg.) 2010: Nährwertkennzeichnung. Die Ampel erreicht die Verbraucher am besten, Nr. 22/2010, Berlin.

Foodwatch die Essensretter 2016: Die Vorwürfe der Industrie gegen die Ampel. [www.foodwatch.org/de/informieren/ampelkennzeichnung/mehr-zum-thema/10-argumente/](http://www.foodwatch.org/de/informieren/ampelkennzeichnung/mehr-zum-thema/10-argumente/); 13.10.2016

Friedrich Ebert Stiftung (Hg.) 2010: Etiketten(schwindel)? Kennzeichnung und irreführende Werbung bei Lebensmitteln (Dokumentation einer Veranstaltung der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung), Berlin.

Kafsack, Hendrik 2015: Kommt die Ampel, ist Schluss mit Nutella. faz.net 3.10.2015

Krankenkassen fordern Lebensmittelampel. Spiegel online 27.8.2009

Schlyter, Carl 2010: Interview EurActiv 16.6.2010 (online)

Teevs, Christian 2010: Lebensmittelampel: Wie Aigner die Verbraucher mit einer Umfrage täuschte. Spiegel online 4.11.2010

# Impressum

## Herausgeber:

**Wuppertal Institut für Klima,  
Umwelt, Energie gGmbH**

Döppersberg 19  
42103 Wuppertal  
Tel. +49 202 2492-0  
Fax +49 202 2492-108  
info@wupperinst.org

**wupperinst.org**

Wuppertal 2017

## Ansprechpartner für Fragen bezüglich des Berichts:

**Dr. Manfred Linz**

Tel. +49 30 288745810  
manfred.linz@wupperinst.org

## Gestaltung:

VisLab, Wuppertal Institut

## Bildnachweis:

Seite 1, 6, 7 oben, 7 unten links, 8–13,16/17, 20, 22–24,  
27–32, 35–38: Thinkstock

Seite 15: [www.fotolia.com](http://www.fotolia.com)

Seite 19: Sergiy Serdyuk / [www.fotolia.com](http://www.fotolia.com)

Seite 34: BerlinStock / [www.fotolia.com](http://www.fotolia.com)

Seite 7 rechts unten, 25, 26: CCVision / [www.ccvision.de](http://www.ccvision.de)

## Druck:

Druckerei Rich. Schöpp jr., Wuppertal

**ISBN 978-3-946356-02-8**



**Wuppertal Institut für Klima,  
Umwelt, Energie gGmbH**

Döppersberg 19  
42103 Wuppertal · Deutschland  
Tel +49 202 2492-0 · Fax -108  
info@wupperinst.org

Büro Berlin  
im ProjektZentrum Berlin der Stiftung Mercator  
Neue Promenade 6  
10178 Berlin · Deutschland  
Tel +49 30 28 87 458-10 · Fax -40  
buero.berlin@wupperinst.org

**wupperinst.org**