

**Michael Kopatz**

**Die soziale-kulturelle  
Transformation**

## Einleitung

In Witzenhausen knallten die Sektkorken schon zwei Tage vor Silvester: Die nordhessische Kleinstadt wurde 2009 offiziell als Teil der Transition-Town-Bewegung anerkannt. Transition meint den Wandel von Produktionsformen und Alltagsroutinen. Möglichst unabhängig vom Öl und anderen endlichen Ressourcen wollen die Bürger Witzenhausens zukünftig leben. Sie sind davon überzeugt, dass die Transformation gelingen kann, ohne Wohlstand und Wohlergehen zu gefährden.

Ausgangspunkt der Transition-Town-Bewegung ist die Ölkrise. Da sich die weltweite Ölförderung nicht mehr steigern lässt, aber zugleich die Ölnachfrage insbesondere durch die Aufsteiger China, Brasilien und Indien beständig zunimmt, sind weitere Kostensteigerungen absehbar. Wenn sogar der Chefökonom der Internationalen Energieagentur Fatih Birol sagt, „wir müssen uns vom Öl verabschieden, bevor es uns verlässt“, wird der Handlungsbedarf offenkundig. Schließlich hat die Agentur den Ruf, die Ölknappheit eher zu verharmlosen. Ginge die Ölförderung gar zurück, wie zahlreiche „Peak-Oil“-Experten befürchten<sup>1</sup>, steht die Wirtschaft vor einer extremen Krise. Das soll die Transition-Towns nicht unvorbereitet treffen.

Alle Bürgerinnen und Bürger sind eingeladen am Transformationsprozess mitzuwirken. Ihre Ideen und Konzepte werden in Gruppenprozessen diskutiert und sind Ausgangspunkt der Aktivitäten. Transition ist in diesem Sinne ein Dach für viele kleine Initiativen. Diskutiert und initiiert werden etwa Regionalwirtschaft, Gemeinschaftsgärten, Tauschringe, Regionalgeld, Genossenschaften und vieles mehr. Kurz: Sie machen die lokale Wirtschaft widerstandsfähiger. Jede dieser Maßnahmen intensiviert die sozialen Beziehungen und Kontakte der Menschen, die sich mit ihren vielfältigen Erfahrungen und Qualifikationen gegenseitig stützen. Kommt der Wandel ein gutes Stück voran, sind die Witzenhausener auf den Krisenfall besser vorbereitet. Sie sehen sich indes mitnichten als Verzichtsapostel. Mehr Radfahren, weniger Lärm, mehr Gemeinschaft, gesundes Essen: all das trägt dazu bei, dass die Menschen sich wohl fühlen. In vielen Ländern gibt es mittlerweile Transition-Towns. Gut vernetzt soll aus regionaler Kleinteiligkeit eine globale Bewegung werden.

Man könnte nun entgegnen, das Ganze sei im Grunde nur ein Neuaufguss der Lokalen-Agenda-21-Bewegung aus den 1990ern. Das wäre jedoch ein Trugschluss. Während bei der Lokalen Agenda die Entwicklung von kommunalen Zielen und Strategien für eine nachhaltige Entwicklung im Mittelpunkt stand, ist die Transition-Town-Bewegung handlungsorientiert. Nach dem Motto „es wurde schon alles gesagt, aber viel zu wenig getan“, sollen nun konkrete Maßnahmen umgesetzt werden. Somit ist die Transition-Town-Bewegung eher eine konsequente Weiterführung der 90er-Jahre-Bewegung denn ein Neuaufguss. Die Initiative weist einen Weg.

Denn gerade durch die Globalität der Auswirkungen industriestaatlichen Handelns und den damit verbundenen schleichenden Katastrophen fällt es den Bürgern schwer, einen direkten Bezug zwischen ihrem Handeln und den langfristigen weltweiten Auswirkungen herzustellen. Klimawandel, ansteigender Meeresspiegel, Artensterben und Ressourcenknappheit scheinen für den Einzelnen ebenso wenig beeinflussbar wie Hungerkatastrophen in Afrika. Angesichts solcher Herausforderungen macht sich schnell ein Ohnmachtsgefühl breit, gefolgt von einem weitgehenden Gleichmut. In dieser Situation kann der „Deutungssicherheit“ verschaffende lokale Bezugsrahmen der Transition-Town-Initiative weiterhelfen. Er ermöglicht die Entwicklung von Handlungskompetenz. Handlungskompetenz bezieht sich auf die Beurteilung von Situationen, das Erkennen und Definieren eines Zieles, die Fähigkeit, die geeigneten Mittel einzusetzen und Maßnahmen zu ergreifen, um das Ziel zu erreichen. Ohnmachtsgefühle gegenüber globalen Problemen können sich in Selbstverwirklichung und Zufriedenheit wandeln, wenn es gelingt, Einflussmöglichkeiten auf kommunale Entscheidungen und konkrete Handlungsmöglichkeiten zu gewährleisten. So gesehen kann die lokale Lebenswelt für den Einzelnen die Funktion einer Schnittstelle zwischen außen und innen haben: Die Individuen befassen sich mit den globalen Entwicklungen („global denken“) und nutzen die lokalen Handlungsmöglichkeiten („lokal handeln“).<sup>2</sup>

## Die Große Transformation

Die Mitgliedsstädte der Transition-Town-Bewegung sind sozusagen Laboratorien der „Großen Transformation“. Eine solche fordert der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) in seinem Hauptgutachten 2011. Denn: Wie groß ist die Wahrscheinlichkeit, dass die anderen Kommunen bei der Transition mitmachen? Hierauf zu warten, wäre mit großer Ungewissheit verbunden, möglicherweise naiv. Die „Große Transformation“ wird eher gelingen, wenn die Menschen an der Basis Unterstützung von oben erhalten. Der WBGU meint sogar, ein neuer Gesellschaftsvertrag sei notwendig, um die Transformation auf den Weg zu bringen; sie umfasse tiefgreifende Änderungen von Infrastrukturen, Produktionsprozessen, Regulierungssystemen und Lebensstilen sowie ein neues Zusammenspiel von Politik, Gesellschaft, Wissenschaft und Wirtschaft. Der neue Gesellschaftsvertrag für eine klimaverträgliche und nachhaltige Weltwirtschaftsordnung kombiniere eine Kultur der Achtsamkeit (aus ökologischer Verantwortung) mit einer Kultur der Teilhabe (als demokratische Verantwortung) mit einer Kultur der Verpflichtung gegenüber zukünftigen Generationen (Zukunftsverantwortung).<sup>3</sup> Zu recht betont der Rat den Begriff Kultur. Denn in der Tat werden sich die Nachhaltigkeitsziele durch technologische und technokratische Reformen allein mitnichten erreichen lassen.

Um die kulturelle Transformation auf den Weg zu bringen, ist zudem ein starker, gestaltender Staat notwendig, der – so der Beirat – zugleich die Bürgergesell-

schaft weitestgehend am Entwicklungs- und Entscheidungsprozess teilhaben lässt. Die Transition-Town-Bewegung steht hier exemplarisch für das vorhandene zivilgesellschaftliche Engagement. Es kann sich besonders gut entfalten, wenn die Regierenden in Bund und Ländern förderliche Rahmenbedingungen schaffen.

## Gut leben in Deutschland

Der Wandel zu einem verantwortungsvollen Lebensstil ist keineswegs auf Entsagung und Missmut gebettet. Vielmehr können die Menschen ein gutes, glückliches Leben führen, auch wenn jeder nur noch zwei Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr produziert. Denn mitnichten prägt das gegenwärtige materielle Wohlstandswachstum unsere Lebensqualität, wie dutzende Befragungen zeigen (Abbildung 1). Entscheidend sind vielmehr immaterielle Werte: Gesundheit, Freunde, soziale Netzwerke, Bildung, Kultur und Sport.

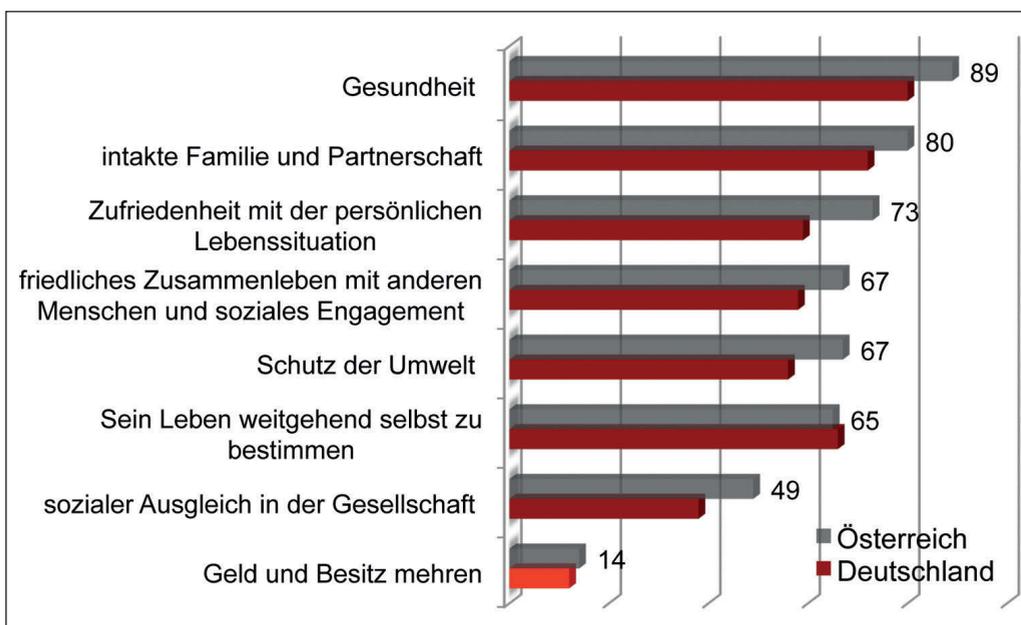


Abbildung 1: Was bestimmt die Lebensqualität? Befragung in Deutschland und Österreich (in Prozent). Zahlreiche ähnliche Befragungen führen zu dem gleichen Resultat: Materielle Werte haben ab einem bestimmten Niveau materiellen Wohlstands nur noch eine untergeordnete Bedeutung. Quelle: tns emnid 07/2010; Bertelsmann Stiftung.

Schon seit Jahrzehnten zeichnet sich ab, dass das materielle Wohlstandswachstum nicht glücklicher macht, wenn erstmal ein hohes Niveau erreicht ist. In den Nachkriegsjahren sehnten sich die Menschen nach Sicherheit und Freiheit. Als Luxus galt zum Beispiel die Waschmaschine. Das Leben der Hausfrau änderte sich dramatisch. Plötzlich wurden viele Stunden in der Woche frei, etwa um den Kindern

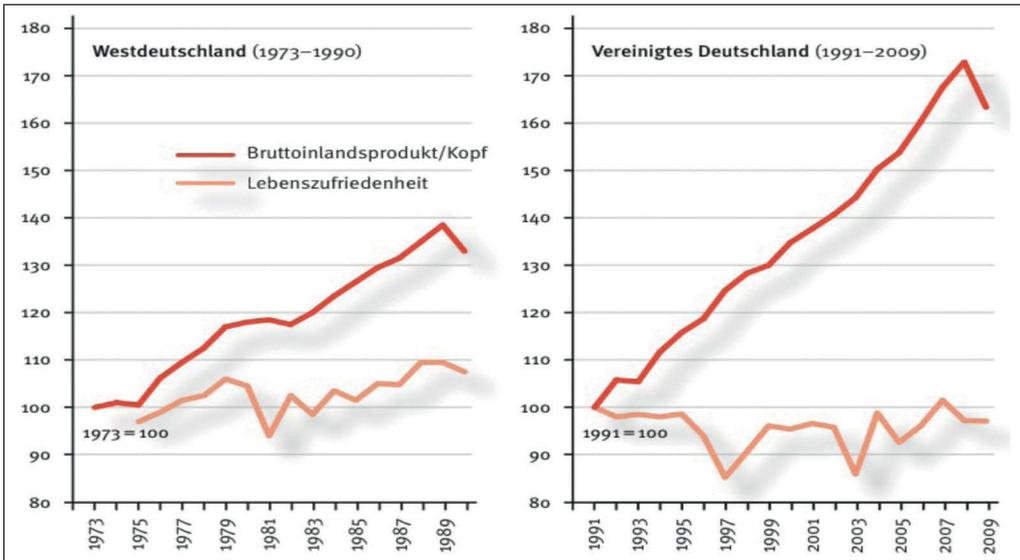


Abbildung 2: In den Wirtschaftswunderjahren bis Ende der 1960er Jahre ging BIP-Wachstum mit einer Zunahme der Lebenszufriedenheit einher. Doch seitdem sind die Deutschen nicht glücklicher geworden, obgleich sich das BIP seit den 1970er Jahren verdreifacht hat. In Deutschland wie auch in den anderen hoch entwickelten Industrienationen stagniert die Lebenszufriedenheit.<sup>4</sup>

aus Büchern vorzulesen. Ungeheuer wohlhabend war auch, wer sich in den 60er Jahren ein Auto leisten konnte. Doch in den 1980er Jahren hatten viele Menschen schon ein Auto, einen Fernseher usw. Ab dann wurde diese Geräte nur noch durch neue, „bessere“ ersetzt. Unzählige weitere Produkte kamen hinzu, haben aber das Leben kaum mehr bereichert. Glück ist nicht unbegrenzt steigerungsfähig. Die seit Jahrzehnten international gestellte Frage „Wie glücklich sind sie auf einer Skala von eins bis zehn?“ wird mit leichten Schwankungen auf gleichem Niveau beantwortet. Und das, obgleich sich in Deutschland der Wohlstand verdreifacht hat (Abbildung 2). Das gleiche Bild ergibt sich in den anderen wohlhabenden Nationen.

## Kulturwandel

Wirtschafts- und Wohlstandswachstum ist also kein Selbstzweck. Eine Politik der Nachhaltigkeit wird den Menschen in den Mittelpunkt rücken. Es gilt, den Menschen ein gleichermaßen verantwortungsvolles und glückliches Leben zu ermöglichen. Der verantwortungsvolle Umgang mit endlichen Ressourcen und eine kohlenstoffarme Gesellschaft lassen sich allerdings nur durch eine Verbindung von technischen und sozialen Innovationen ins Werk setzen. Erforderlich ist eine Koevolution von Technik und Kultur.

Der Technikwandel ist bereits im Gang: Die erneuerbaren Energien werden massiv ausgebaut und – wenn auch schleppend – mit ihnen die Stromnetze und -speicher. Schritt für Schritt setzen sich Effizienztechnologien durch. Produktionsprozesse werden sparsamer, nachwachsende Rohstoffe eingesetzt und Müll gilt mittlerweile als Wertstoff. Der Boom grüner Technologien findet breite Akzeptanz in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Nun gibt es nicht Wenige, die meinen, damit wäre es getan. Ein Ergrünen der Marktwirtschaft werde die Kohlendioxidemissionen um 80 Prozent schwinden lassen. Doch die Erfahrung zeigt, dass alle technischen Innovationen bisher kaum vermochten, den Ressourcenverbrauch absolut zu verringern. Zwar werden die Wohnstuben in Deutschland mit Zentralheizungen effizienter beheizt als zur Zeit des Kohleofens. Da es aber nun viel bequemer war, alle Räume angenehm zu temperieren, ist der Effizienzeffekt quasi verpufft. Noch dazu werden beständig neue Wohnungen und Häuser gebaut, die ebenfalls geheizt werden müssen. Immer neue, größere und schwerere Produkte tun ihr übriges.<sup>5</sup> Zur Disposition steht auch das Wirtschaftswachstum an sich. Denn es hat bislang – und wird es vermutlich auch in Zukunft – ein absolute Reduktion des Ressourcenverbrauchs verhindert.

Alles in allem wird die kulturelle Transformation erst realistisch, wenn auch die Alltagsroutinen neu ausgerichtet werden. Mit anderen Worten gilt es, den Trend zum materiellen „immer mehr“ zu stoppen oder gar umzukehren und immaterielle Wohlfaktoren wie Bildung, Gemeingüter, Kunst und Freizeit zu stärken. Das ist allerdings leichter gesagt als getan. Denn die kulturellen Normen, Symbole, Werte und Traditionen, die uns umgeben, erscheinen quasi naturgegeben. Der Appell zur Einschränkung oder zur bloßen Änderung von Gewohnheiten kommt in einer Konsumkultur der Aufforderung gleich, mit dem Atmen aufzuhören. Für einen kurzen Moment ist das möglich, aber dann werden wir japsend nach Luft holen: Fleisch essen, Auto fahren, fliegen oder in überdimensionierten Häusern wohnen. Das sind keine dekadenten Entscheidungen, sondern einfach natürliche Bestandteile des Lebens.<sup>6</sup>

Deswegen scheint die kulturelle Transformation, sind Lebensstilveränderungen unermesslich schwer realisierbar. Kaum ein Politiker traut sich, über „weniger“, absolute Grenzen oder Entschleunigung öffentlich zu reden. Selbst ein Tempolimit zu fordern, gilt in Deutschland als „politischer Selbstmord“. Dass Renate Künast im Berliner Wahlkampf verkündete, im Falle ihrer Wahl die ganze Stadt zur Tempo-30-Zone zu erklären, galt als riskant und später als Fehler. Um so wichtiger ist es, den gesellschaftlichen Diskurs über eine Kultur der Genügsamkeit zu etablieren.

Die folgenden Kapitel illustrieren in den exemplarischen Bereichen Ernährung, Wohnen, Arbeit, Mobilität und Konsum, dass sich unsere Bedürfnisse auch zukunftsfähig befriedigen lassen.



Abbildung 3: Eine sportlich-leichte Zwischenmahlzeit? In einer gefälschten Anzeige macht Greenpeace auf die irreführende Werbung zur Milchschnitte aufmerksam. Sie enthalte mehr Zucker, Fett und Kalorien als Schoko-Sahne.<sup>7</sup> Selbst extrem süße und fette Produkte werden noch verbrämt mit „Wellness“ etikettiert.

## Gut essen

Das basale Bedürfnis des Menschen ist eine sichere, ausreichende und gesunde Ernährung. Vor endlosen Regalen in fußballfeldgroßen Supermärkten hat er die Qual der Wahl. Es liegt in der Natur der Sache, dass wir häufig zu Produkten greifen, die aus der Werbung bekannt sind. Andere gelangen in den Einkaufswagen, weil sie versprechen besonders gesund zu sein. Doch was ist gesund? Selbst extrem

süße und fette Produkte werden noch verbrämt mit „Wellness“ etikettiert. Unsere Ernährung liegt in den Händen von Industriekonzernen. Im Fernsehen mögen auf allen Kanälen Kochsendungen laufen. Auf den Tisch kommen jedoch überwiegend vorgefertigte Produkte mit Zutaten aus dem Chemielabor. Zum Kochen fehlt die Zeit. Das ist unsere Kultur.

Damit wir uns nicht schlecht damit fühlen, werden die Konsumenten systematisch belogen, erläutert Tilo Bode in seinem Buch „Die Essensfälscher“.<sup>8</sup> Das Treiben der Konzerne grenze an Körperverletzung. So lange dem kein Einhalt geboten wird, sollten wir auf der Hut sein. Einige Vorsichtsmaßnahmen des Ernährungsexperten Michael Pollan sind ganz leicht umzusetzen: Erstens nichts kaufen, was die eigene Großmutter nicht als Essen erkannt hätte, zweitens nichts kaufen, was mehr als fünf Inhaltsstoffe hat und drittens kein Produkt in den Einkaufswagen packen, das Stoffe enthält, die ein normaler Mensch nicht im Kühlschrank hat.<sup>9</sup> Wäre der Verbraucher mündig und beherzigte diese Grundregeln, stünde die Lebensmittelindustrie und unsere Ernährungskultur vor einer Revolution. Nur einer kleiner Teil der gegenwärtigen Fertignahrung entspricht heute den Empfehlungen von Michael Pollan.

### **Mehr Bio**

An der Ladentheke könnten die Bürgerinnen und Bürger auch über das Wohl und Wehe der naturverträglichen Landwirtschaft entscheiden. Bis jetzt werden nur gut fünf Prozent der gesamten Anbaufläche in Deutschland naturverträglich bewirtschaftet. Nur 3,4 Prozent der konsumierten Lebensmittel sind Bio.<sup>10</sup> Die Große Transformation der Landwirtschaft steht uns noch bevor. Allerdings behaupten die Verfechter der konventionellen Landwirtschaft, die Weltbevölkerung lasse sich nie und nimmer biologisch ernähren. Doch das ist nur Stimmungsmache einer Branche, die schmale Renditen fürchtet. Immer wieder zeigen Studien, dass ein vollständiger Umstieg der globalen Landwirtschaft praktikabel ist.<sup>11</sup> Das wird im Übrigen um so leichter, wenn es gelingt, dass weniger Lebensmittel im Müll landen.

### **Weniger Fleisch**

Es gibt keinen Zweifel: Die Deutschen essen zu viel Fleisch und schaden damit ihrer Gesundheit. Fleisch ist zudem sehr ressourcenintensiv und beschleunigt den Klimawandel. Ein zurückhaltender Verzehr ist daher aus mehrerlei Gründen geboten. Auch die Schlagzahl der Lebensmittelskandale ist beängstigend. Zuletzt wurde wieder einmal der Einsatz von Antibiotika ans Licht der Öffentlichkeit gezerrt. Sie werden in Großställen palettenweise dem Futter beigemischt. Doch die Konsumenten haben sich an das Drama gewöhnt und sind abgestumpft. Nach einem Skandal geht die Nachfrage kurzzeitig zurück und steigt wenige Monate später wieder auf das alte Niveau. Vermutlich ist die Bereitschaft, auf billiges Industriefleisch zu verzichten,

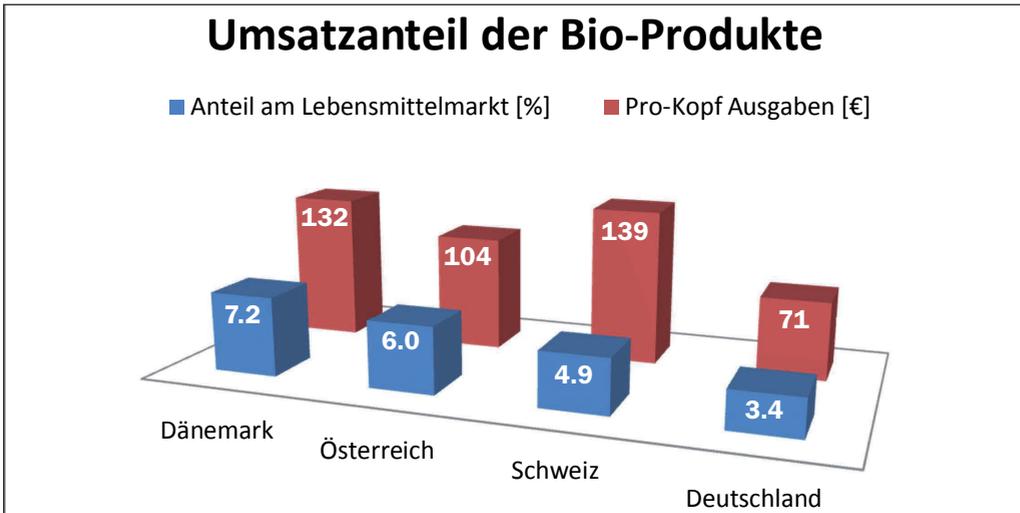


Abbildung 4: Aus Verantwortung gegenüber den zukünftigen Generationen werden in den Supermärkten eines Tages nur Biolebensmittel zu kaufen sein. Der Weg bis dahin ist besonders für Deutschland noch weit. Quelle: Bund Ökologische Lebensmittelwirtschaft e.V.: Zahlen, Daten, Fakten: Die Bio-Branche 2011. Berlin.

sehr begrenzt. Gleichwohl spricht sich eine überwältigende Mehrheit von 83 Prozent der Bundesbürger für ein Verbot bestimmter Humanantibiotika in der Massentierhaltung aus.<sup>13</sup> Es gibt also keinen Grund weiter zu zögern. Schritt für Schritt wird der Umfang, in dem Antibiotika zum Einsatz kommen, zu beschränken sein. Ebensoles gilt für den Einsatz von Giftspritze und Dünger. Am Ende einer solchen Entwicklung hätte sich europaweit der Biostandard durchgesetzt. In den Supermärkten wäre nichts anderes zu bekommen. Das ist das Ziel der ernährungskulturellen Transformation.

### Stadtgärtnern

Nun kommt es häufig vor, dass der gemeine Stadtmensch mit dem Einkauf im Bioladen allein nicht zufrieden ist, sondern gerne selbst in die Subsistenzwirtschaft einsteigen möchte. Wenn die erfolgreiche Tomatenzucht auf dem Balkon Lust auf mehr macht, stellt sich allerdings die Frage nach dem Ort. In Städten wie Berlin oder München, scheint es hier zunächst kaum Möglichkeiten zu geben. Hier setzen die Urban- oder auch Community-Gardening-Projekte an. Auf Brachflächen oder in Baulücken pflanzen die Menschen immer häufiger Gemüse und Blumen. Teilweise wird in Gitterkisten angebaut, um im Zweifelsfall zusammen mit der Habe umsiedeln zu können. In New York gibt es inzwischen schon über 700 solcher Stadtgärten. Sie fördern eine gesunde Ernährung, verbessern die Stadtökologie, sorgen für Kühlung in der Sommerhitze und tragen zum Klimaschutz bei. Zudem sind Gemeinschafts-

gärten Orte der Begegnung, der Integration und fördern den sozialen Zusammenhalt. Deswegen gibt es auch viele „interkulturelle Gärten“.

Darüber mag der Schrebergärtner lachen. Doch Vereinsbeitritt und jahrelange Bindung an ein Grundstück sind für Manchen abschreckend. Sehr praktisch ist es da, etwa bei „Meine Ernte“ einen schon bepflanzten Acker zu mieten. Werkzeug und Wasser werden bereit gestellt. Ratschlag gibt es beim Landwirt. Zu den Erträgen zählen Kürbisse, Spinat, Kartoffeln, Bohnen, Rote Bete usw.<sup>14</sup> Besonders für Kinder ist das Pflanzen und Pflegen eine prägende Erfahrungen. Das leidige Gemüse wird durch die Arbeit mit den eigenen Händen bedeutungsvoll. Es wird liebevoll zubereitet und genussvoll verzehrt.

### **Tante Emma. Wenn das Gute liegt so nah**

Als die ersten großen Supermärkte auf der grünen Wiese eröffnet wurden, waren die Menschen begeistert. Alles so günstig! Und dann auch noch die riesige Auswahl! Mit dem Auto schnell erreichbar, zogen die Megamärkte immer größere Teil der Kundenschaft an. Die bis in die 1980er Jahre verbreiteten kleinen Märkte mussten in den Stadtteilen und Dörfern nach und nach schließen. Ihnen folgten Bäcker, Metzger und Elektrohändler. Dafür haben sich die Konsumenten entschieden, indem sie den Tante-Emma-Laden um die Ecke nur noch für eine Tüte Milch oder anderen Kleinkram aufgesucht haben. Wer kein Auto hat oder nicht die Kraft für den weiten Weg, ist auf Hilfe angewiesen. Einsame sind noch einsamer, weil der Dorfladen auch ein Treffpunkt war.

Nun bekommt Tante Emma möglicherweise ihr verdientes Comeback. Etwa in Form von „Dorv-Läden“. Das Kürzel steht für „Dienstleistungen und Ortsnahe Rundum-Versorgung“. Hier kann man Geld abheben, Reisen buchen, Post aufgeben, Pakete versenden, Kaffee trinken, Medikamente bestellen und Lebensmittel des täglichen Bedarfs einkaufen. Mitunter kommen Fleisch, Brot und Gemüse unmittelbar aus der Region.<sup>15</sup> Die Wiedergeburt der Nahversorgung ist berechtigt, allein schon weil der Einkauf schnell und unkompliziert erledigt ist. Exotische Gewürze und dergleichen lassen sich dann immer noch besorgen, ggf. via Versandhandel. Wie enervierend kann dagegen der fußballfeldgroße Supermarkt sein. Hier hat der Kunde die Qual der Wahl. Und diese macht nachweislich unzufrieden.

### **Wohnen**

Zeig mir, wie Du wohnst, und ich sage Dir, wer Du bist: Die eigenen Vier Wände reflektieren den materiellen Wohlstand und sind Kernelement des Lebensstils. Inneneinrichtung und Größe variieren mit der Herkunft. Während es in Tokio normal ist, wenn eine vierköpfige Familie auf 40 Quadratmetern lebt, gelten hierzulande eher 120 bis 150 Quadratmeter als angemessen. Es gab in Deutschland mal eine

### **Demotivierende Auswahl**

Bei einem amerikanischen Experiment, das im Delikatessgeschäft eines Nobelvororts durchgeführt wurde, haben Forscher im ersten Versuch sechs und im zweiten 24 Marmeladen zum Probieren angeboten. Kunden, die eine Marmelade kauften, erhielten einen Gutschein über einen Dollar. Die große Auswahl lockte mehr Kunden an den Tisch als die kleine Auswahl. Doch bei beiden Versuchsanordnungen wurden im Durchschnitt etwa die gleiche Anzahl von Konfitüren getestet. In den Kaufzahlen zeigte sich ein gewaltiger Unterschied: 30 Prozent der Kunden, denen die kleine Marmeladenauswahl zur Verfügung stand, kauften ein Glas, dagegen nur drei Prozent der Kunden, die sich der großen Auswahl gegenübersahen. Bei der großen Auswahl wird man das Gefühl nicht los, die beste vielleicht nicht erwischt zu haben.

Zeit, da war es normal, dass zwei Kinder sich ein Zimmer teilten. Später galten getrennte Zimmer – und waren sie noch so klein – als Luxus. Heute ist fast ein Zustand erreicht, dass sich Jugendliche arm fühlen, wenn ihnen nur zwölf Quadratmeter zur Verfügung stehen. Im Singledasein setzt sich die Maßlosigkeit fort. Es ist Teil unserer Kultur, wenn zwei Personen auf 100 Quadratmetern leben.

Jahr für Jahr werden hierzulande neue Häuser und Wohnungen gebaut, obgleich die Bevölkerungszahlen seit langer Zeit zurückgehen. Das liegt auch daran, dass Eltern, deren Kinder ausgezogen sind, enorm viel Wohnraum beanspruchen und lässt sich ganz leicht erklären: Als die Eltern noch jung waren, genossen sie das städtische, intensive Leben in Hamburg und München oder Heidelberg und Oldenburg. Mit dem ersten Kind wächst dann rasch die Erkenntnis, dass die urbane Vielfalt ihre Schattenseiten hat. Lärm, Blechkarawanen, Gestank, Feinstaub und beständige Unfallgefahr machen auch Szene-Viertel für Kinder unwirtlich. Wer kann, zieht ins Grüne.

Ohne Kinder könnten Altgewordene eigentlich wieder zurückziehen, in die vormals geliebte Vielfalt. Doch wer gibt schon das geschätzte Heim auf, das womöglich erst seit einigen Jahren abbezahlt ist? Viel Schweiß und Zeit wurden investiert, um es in liebevollen Details auf die persönlichen Gestaltungsvorstellungen zuzuschneiden. Aber, es fragt ja auch niemand. Notwendig ist daher eine Informationskampagne oder gar einen Bonus für ältere Paare, die ihr Häuschen zum Wohle größerer Familien verkaufen. Denkbar wäre beispielsweise ein Rabatt auf die Grunderwerbssteuer beim Kauf einer kleineren Wohnung. Es wird Zeit, dass systematisch alternative Wohnformen angeboten werden.

### **Die berühmteste WG Deutschlands**

Henning Scherf hat viele Jahre Bremen regiert und war der wohl beliebteste Oberbürgermeister Bremens. Schon seit Ende der 80er Jahre lebt er mit seiner Frau

in einer Mehrgenerationen-WG. Die Kinder sahen ihre Eltern als „postpubertäre Romantiker“. Doch für die Scherfs hat diese Lebensform Modellcharakter in einer ständig älter werdenden Gesellschaft. Zu acht leben sie in einer Villa in der Bremer Innenstadt, Ältere und Jüngere. Die Älteren können von der Leistungsfähigkeit der Jüngeren profitieren und diese wiederum von Erfahrungen und Zeitproviand der Älteren.<sup>16</sup>

Inzwischen gibt es zahlreiche Bücher über „Wohnalternativen für die zweite Lebenshälfte“<sup>17</sup>. Sie betonen die Lebensqualität und Teilhabe im Alter und befassen sich weniger mit dem medizinisch-technischen Aspekt von Pflege.<sup>18</sup> Zur Auswahl stehen Wohn- und Hausgemeinschaften, Mehrgenerationen- und Frauenprojekte. Alle Wohnformen bieten „insbesondere alleinstehenden oder verwitweten Männern und Frauen die Möglichkeit der drohenden Isolation zu entfliehen und ‚mitten im Leben‘ zu bleiben.“<sup>19</sup>

Statt ausdauernd den Pflegenotstand zu beklagen, scheint die systematische Förderung alternativer Wohnformen angemessen, etwa mit besonderen Förderprogrammen der KfW, welche über das Modellstadium hinausgehen. Viele faszinierende Ansätze fristen ein Nischendasein, weil die Transformation unsere Altenwohnkultur kaum unterstützt wird. So auch das Konzept „Wohnen für Hilfe“. Hier erhalten die Vermieter keine Euros, sondern Hilfeleistungen. Senioren stellen beispielsweise Studenten ein Zimmer in ihrem Haus zur Verfügung und erhalten dafür Hilfe im Haushalt, bei der Gartenarbeit und beim Einkaufen. Und sie erhalten Gesellschaft.<sup>20</sup>

### **Das Wohnflächenmoratorium**

Die Transformation der Wohnkultur ließe sich in ebenso idealer wie drastischer Weise durch ein Wohnflächenmoratorium flankieren. Damit ist gemeint, dass zusätzliche Wohnflächen nur im Maße des Bevölkerungszuwachses geschaffen würden. Bei stagnierender Bevölkerung werden keine Wohnneubauprojekte bewilligt. Für alle Beteiligten bestünde nun ein enormer Anreiz mit dem bestehenden Wohnraum häuslicher zu wirtschaften. Schon heute stehen von knapp 40 Millionen Wohnungen 3,5 Millionen leer.<sup>21</sup> Grundsätzlich gibt es also Verteilungsmasse. Insofern nur dann neu gebaut werden dürfte, wenn an anderer Stelle dieselbe Wohnfläche aufgegeben bzw. abgerissen wird, hätten viele Städte und Regionen plötzlich etwas zu bieten. Entweder ihr bislang ungenutzter Wohnraum würde so attraktiv, dass es zur Umkehrung von Schrumpfungsprozessen kommt. Oder aber es kommt zu einer Art Zertifikathandel für Wohnflächen.

In München gibt es jetzt schon Anreize, mit Wohnraum verantwortungsvoll umzugehen. Die Wohnungsknappheit in der Region resultiert ja nicht nur aus dem anhalten Zuzug, sondern auch aus dem zunehmenden Platzbedarf des Einzelnen. Dem begegnet die Wohnungsgenossenschaft Wogeno mit flexiblen Wohnungen. Diese sind an sich vergleichsweise klein, werden aber durch Gemeinschaftsbereiche ergänzt. Im Keller gibt

es ein Spielzimmer; Freunde, ausgezogene Kinder oder Enkel können im hauseigenen Gästeapartment übernachten, und das Maleratelier lässt sich auch für Geburtstagsfeiern nutzen. Die Wogeno bietet zudem ein Tauschprogramm für Wohnungen an, etwa für die verwitwete Seniorin, für die sich der Umzug in eine kleinere Wohnung nicht lohnt; diese wäre mit einem neuen Mietvertrag oft ähnlich teuer wie die große alte.<sup>22</sup>

Reizvoll würde durch das Moratorium auch die Transformation von Büros in Wohnungen. Gerade in Städten mit besonders hoher Wohnraum-Nachfrage wie München, Hamburg oder Frankfurt stehen haufenweise Büro-Immobilien leer, die keiner mehr haben will. Ein Umbau könnte helfen, dringend benötigte Wohnungen zu schaffen. In Frankfurt wurde zum Beispiel – nach jahrelangem Leerstand – ein 14-stöckiger Büroklotz komplett umgebaut und in knapp hundert Wohnungen aufgeteilt. Perspektivisch ergäbe sich so ein enormer Spielraum: In ganz Frankfurt gibt es fast zwei Millionen Quadratmeter Büro-Leerstand, rechnerisch die Fläche von fast 27.000 Wohnungen à 75 Quadratmeter. In München sind es 1,8 Millionen Quadratmeter, und Hamburg hat 1,2 Millionen leere Büros zu bieten.<sup>23</sup>

Durch das Moratorium würde zugleich der fatale interkommunale Wettbewerb um junge Familien ausgehebelt. Heute versuchen Kommunalpolitiker allenthalben innerhalb der Stadtgrenzen attraktiven Wohnraum anzubieten. So soll der kommunale

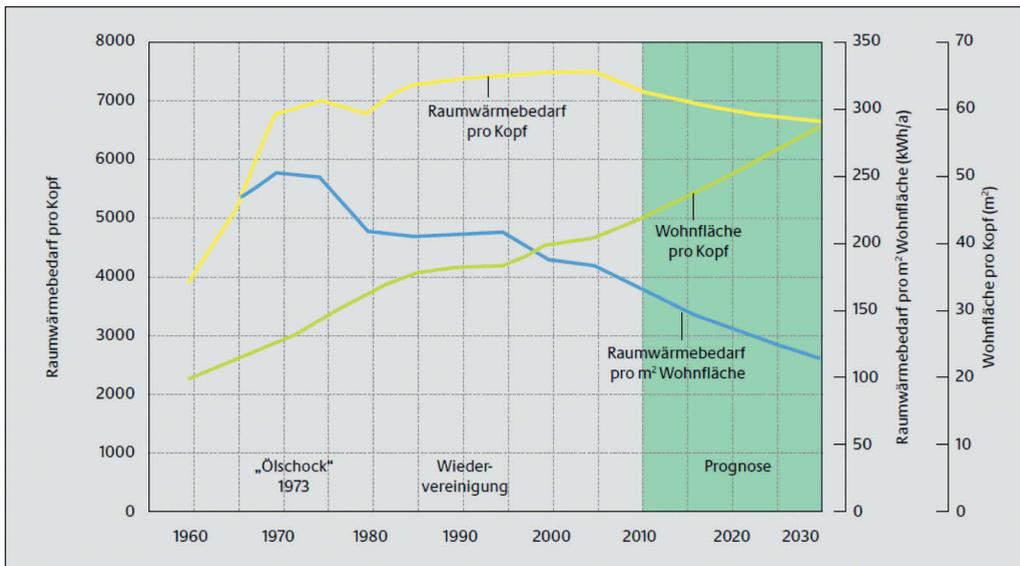


Abbildung 5: Wohnfläche und Wärmebedarf in Deutschland<sup>24</sup>: Klimapolitisch ist der Effekt des beständigen Wohnflächenzubaues bei nahezu stagnierender Einwohnerzahl in Deutschland fatal: Zwar ging der Energieverbrauch pro Quadratmeter zwischen 1995 und 2005 bundesweit um gut neun Prozent zurück: dem CO<sub>2</sub>-Sanierungsprogramm sei Dank! Indes nahm die genutzte Wohnfläche im selben Zeitraum um 13 Prozent zu, wodurch sich trotz Einsparerfolgs der Energieverbrauch um 2,8 Prozent erhöhte.

Anteil an der Einkommenssteuer gebunden und die Abwanderung ins Umland verhindert werden. Niemand möchte freiwillig zurückstecken. Das Leitmotiv lautet: „Wenn wir es nicht tun, macht es die Nachbargemeinde!“. Aus diesem Dilemma führte das Moratorium.

Wohl gemerkt: Dieser Vorschlag postuliert keine Schrumpfung, sondern eine Stabilisierung auf sehr hohem Niveau. Gleichwohl würde sich die Wohnungskultur des immer mehr und größer vermutlich spürbar wandeln. Da alle von dem Problem der „Expansionsbegrenzung“ betroffen sind, dürften die Bürger sich untereinander kaum benachteiligt fühlen. Nach wie vor können sich die Reichen große Häuser leisten und werden es Normalbürger schwer haben, in München eine günstige Wohnung in guter Lage zu finden. Aber das ist auch jetzt schon so.

## **Von hier nach dort**

Das Auto ist zur Gewohnheit geworden. Es gehört zum Lebensalltag wie die Waschmaschine. Jeder weiß oder ahnt, dass seine automobilen Gewohnheiten nicht verantwortungsvoll sind, schon gar nicht gegenüber den zukünftigen Generationen. Paradoxaer Weise wird der Kraftwagen häufig gerade mit Kindern legitimiert. In den nächsten vier Kapiteln wird beispielhaft veranschaulicht, wie eine Transformation unserer Mobilitätskultur gelingen kann.

## **Mit dem Drahtesel**

Wenn die Kinder beim Radfahren maulen „warum müssen wir mit dem Rad fahren, während meine Freunde mit dem Auto gebracht werden?“, sollte eine moralische Erwiderung vermieden werden. Radeln ist eine Frage der Haltung. Es ist kein Opfer für die Kinder in Afrika oder die zukünftigen Generationen. Wer mit dem Rad fährt, tut sich selbst – und seiner unmittelbaren Mitwelt – einen Gefallen. Die Älteren haben oft Gewichtsprobleme und können auf zwei Rädern dagegen an arbeiten. Die Jüngeren sitzen mehr denn je vor der Mattscheibe, ansonsten in der Schule oder an den Hausaufgaben.

Wer das Fitnessprogramm des Alltags verfeinern möchte, nutzt das Rad wo möglich zum Transport. Mit einem auch für den Kindertransport geeigneten Anhänger lässt sich leicht mehr transportieren als im Kofferraum eines Pkws der Miniklasse. Es gibt auch spezielle Transportfahrräder, die – es wird kaum verwundern – besonders in Holland und Dänemark verbreitet sind.

Der Weg zum Arbeitsplatz kann zur täglichen Trainingsstrecke werden und nicht selten die Kosten für den Zweitwagen einsparen. Strecken bis sechs Kilometer sind kein Problem und mehr auch nicht, wenn man es sportlich sieht. In bergigen Regionen oder bei weiteren Strecken kann das E-Bike oder Pedelec hilfreich sein. So wird ver-

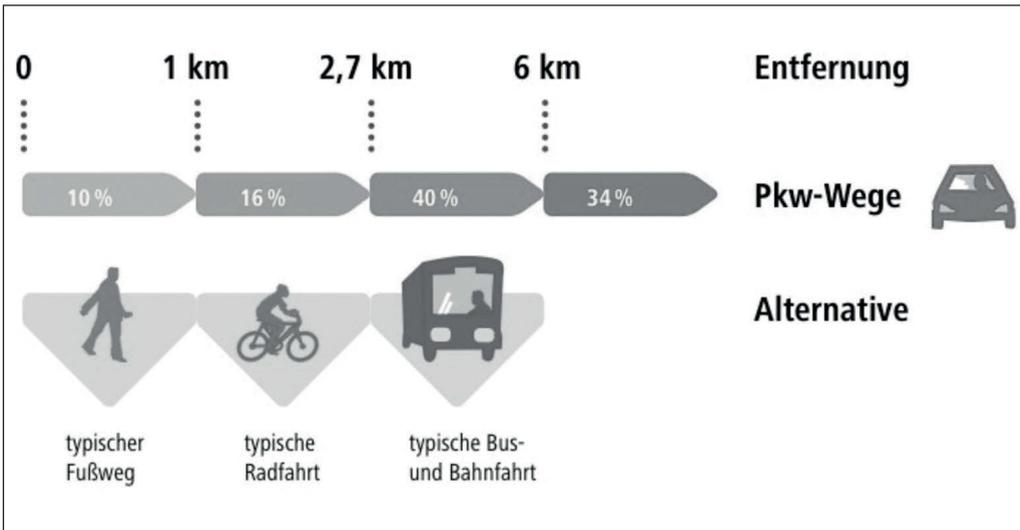


Abbildung 6: In Nürnberg liegen zwei Drittel der privaten Pkw-Fahrten unter sechs Kilometern. Darüber hinaus werden hier drei Viertel aller Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen bestritten.<sup>25</sup>

mieden, dass man durchgeschwitzt am Arbeitsplatz erscheint. Es gibt gleichwohl auch Arbeitgeber, die zur Beförderung der zweirädrigen Anfahrt Duschen bereitstellen.

Es ist verblüffend, wie viele private Autofahrten in Städten unter sechs Kilometer liegen. In Nürnberg zum Beispiel sind es zwei Drittel. Darüber hinaus werden hier drei Viertel aller Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen bestritten.<sup>26</sup> Wer einmal selbst die Probe machen möchte, vergleiche auf dem Parkplatz eines Supermarktes oder Schwimmbades die Zahl der Fahrräder mit der Menge an ortsansässigen Autos. Selbst vor Biomärkten stehen meiste deutlich mehr Autos als Räder. Das Ortskennzeichen deutet darauf hin, dass eine Alternative vorhanden wäre.

Erfreulicherweise liegt Radfahren im Trend. In München etwa konnte der Radverkehrsanteil in den letzten zehn Jahren von zehn auf 17 Prozent gesteigert werden, während der MIV um zehn Prozent zurückging.<sup>27</sup> Hier wird das vorhandene Potenzial zumindest ansatzweise realisiert. Erfolgreich sind zum einen Kampagnen u.ä., die auf die Psyche abzielen. Zum anderen prägen die physikalischen Infrastrukturen in Form von Radwegen, Vorrangschaltung, kostenloser Mitnahme in Bus und Bahn usw. gleichsam unsere „mentalen Infrastrukturen“<sup>28</sup>. In diesem Sinne sind komfortable Radwege die Grundlage des kulturellen Wandels; physikalische und „physische“ Infrastrukturen sind zwei Seiten derselben Medaille.

Geradezu visionär hat das Kopenhagen veranschaulicht. Wohl keine andere Stadt hat sich so sehr um Radfahrer bemüht wie Kopenhagen. Die Radspuren – breit und gut gepflegt – werden mit einer Steinkante von der Straße abgetrennt, Autostellplätze in

Stellflächen für Räder umgewidmet und auf dem am stärksten befahrenen Radweg sind die Ampeltaktungen auf die Geschwindigkeit der Radler abgestimmt. Vormittags kann man mit 20 Stundenkilometern quasi unterbrechungsfrei in das Zentrum fahren. Zwanzig Angestellte arbeiten im „Cykelsekretariat“ der Stadt Kopenhagen, einzig mit der Aufgabe betraut, das Radfahren so angenehm wie möglich zu machen. Zum Vergleich: Berlin hat einen ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten und das Amt ist seit einem halben Jahr nicht mehr besetzt.<sup>29</sup> Im Winter werden in Kopenhagen zuerst die Radwege vom Schnee befreit. Autofahrer müssen notfalls warten. Das scheint in Deutschland geradezu unvorstellbar. Kim Sørensen, der Chef des städtischen Räumdienstes, begründet diese Priorität mit dem „gesunden Menschenverstand“: 40 Prozent der Kopenhagener radelten bei normalen Wetterverhältnissen zur Arbeit. Wenn sie beim ersten Schnee aufs Auto umsteigen würden, breche der Verkehr zusammen.

In der Tat offenbart sich gerade im Winter, wie ernst es die Stadtväter mit der Förderung des Radverkehrs meinen. In Deutschland sind freie Straßen auch im härtesten Winter eine Selbstverständlichkeit. Doch Radwege werden in den meisten Städten erst als letztes geräumt, wenn überhaupt. Meist wird sogar der Straßenschnee auf die Radwege geschoben. So wird das radeln zur gefährlichen Quälerei. Auf vereiste Wege wagte sich kaum jemand. Und wer im Sommer denkt „eigentlich bräuchte ich das Auto gar nicht mehr“ stellt spätestens im Winter fest, dass es doch nicht ohne geht.<sup>30</sup>

Hierzulande wird der Etat für Radwege an Bundesstraßen um ein Viertel gekürzt, schimpft der Bundesverkehrsminister öffentlich über „Kampf-Radler“<sup>31</sup> und fordert eine Helmpflicht. So habe er mit eigenen Augen beobachtet, wie Radler rote Ampeln und jede Verkehrsregel missachten. Polizisten plädieren ergänzend für die Kennzeichnung von Fahrrädern. Das ist die Befindlichkeit einer Nation im Zustand totaler Automobilisierung. Im krassen Gegensatz dazu ist Radlern in Paris gestattet, bei Rot geradeaus weiterzufahren oder rechts abzubiegen, wenn die Straße frei ist. Ein spezieller Aufkleber weist die Radler auf die neue Freiheit hin. Noch beschränkt sich die Regelung auf einen kleinen Bezirk im Norden von Paris, soll aber beständig ausgeweitet werden.<sup>32</sup>

Es gibt viele Ansatzpunkte, die Sicherheit von Radfahrern zu fördern. Manchmal muss dafür nichts getan, sondern unterlassen werden. Beispielsweise die Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen. Experten halten eine Wende des Trends zum „Mama-Taxi“ dringend geboten. Sie warnen, dass Kinder Selbstständigkeit im Straßenverkehr nicht lernen können, wenn Papa und Mama sie ständig an der Hand haben. Die Eltern aber meinen, der Weg zur Schule sei zu dunkel, zu nass, zu warm oder zu kalt und der Ranzen so schwer. Außerdem sei der Straßenverkehr ja so gefährlich. Das stimmt. Eben gerade weil die Mama-Taxis vor den Schulen die Unfallgefahr dramatisch erhöhen. Es gibt Eltern, die fahren aus falsch verstandener Sorge 250 Meter bis zur Kindertagesstätte. Eine Untersuchung des Kinderbarometers Hessen ergab, dass nur 15 Prozent der Kinder dort wirklich auf das elterliche Auto

angewiesen sind; mehr als die Hälfte gab in der Befragung zu, die Ziele auch zu Fuß oder mit dem Rad erreichen zu können. Das aber mögen viele nicht mehr, die ihr Taxi Mama gewohnt sind: Musiklehrer und Sporttrainer berichten, dass ihre Schützlinge schlicht nicht erscheinen, wenn der Familien-Fahrdienst mal streikt. Doch Kinder gewinnen im Straßenverkehr nur dann Sicherheit, wenn sie ihn als wirklich aktive Verkehrsteilnehmer erleben. Einige Tage Verkehrserziehung können das nicht ersetzen.<sup>33</sup> „Back to the bikes“ könnte das Motto der „Generation Rad“ lauten. Es ist mithin ein häufiges Merkmal der kulturellen Transformation: Die Innovation liegt im Altbewährten.

## CarSharing

Autos sind eigentlich mehr Stehzeug als Fahrzeug. Deutschlands Pkws werden durchschnittlich nur eine Stunde am Tag genutzt<sup>34</sup> und blockieren gerade in den Städten wertvolle Flächen. Betrachtete man die hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, wären längere Nutzungsphasen deutlich wirtschaftlicher. Was ist da naheliegender, als die Pkw-Nutzung mit den Nachbarn zu optimieren? Schon vor Jahrzehnten lag dieser Gedanke auf der Hand. Das überwiegend von Vereinen organisierte CarSharing fristete allerdings bis vor wenigen Jahren ein Nischendasein. Die ehrenamtlichen Betreiber hatten weder Zeit noch Mittel, um ihr Angebot umfassend zu bewerben und auszuweiten. Inzwischen haben sich die Angebote professionalisiert, weil vielerorts die Stadtwerke erkannt haben, dass CarSharing ihr Mobilitätsangebot optimal ergänzt. Sie werben um neue Kunden, indem beispielsweise die Monatskarte für den Nahverkehr bereits die Grundgebühr für das CarSharing beinhaltet.

Mittlerweile machen in Deutschland über 260.000 Bürger beim Autoteilen mit, eine Verdopplung innerhalb von vier Jahren.<sup>35</sup> Durch die transparente Vollkostenrechnung nutzen CarSharer das Auto seltener als Eigentümer, weil die tatsächlichen Kosten unmittelbar erfahrbar werden. Daher wird sogleich deutlich, dass eine Bahnfahrt wesentlich günstiger ist. Auch Lieferdienste etwa für Getränke werden plötzlich wesentlich attraktiver. Zugleich gewinnen die Städte mit jedem ausrangierten Pkw an Attraktivität. Durch feste Stellplätze für CarSharing-Autos wird störender Parksuchverkehr vermieden und die freien Stellplätze könnten potenziell für Grünpflanzungen genutzt werden. So macht die Gemeinschaftsnutzung die Städte attraktiver. Die Entwicklung in Bremen hat gezeigt, dass laut Umfragen in der Innenstadt ein Carsharing-Fahrzeug mehr als acht private Autos ersetzt. Das schafft Platz: 1600 private Autos sind seit Einrichtung der Carsharing-Stationen, die in Bremen mobilpunkt heißen, abgeschafft worden.<sup>36</sup>

Neben dem klassischen CarSharing gibt es neue Plattformen wie Tamyca (für Take my car). Ohne vorher Bekanntschaft geschlossen zu haben, leihen sich die Tamyca-Kunden gegenseitig ihr Auto. Herr Müller hat, um die Haltungskosten zu verringern,

seinen Golf bei Tamyca angeboten. Daraus geht hervor, wie hoch die Leihgebühr für vier Stunden, einen Tag oder eine Woche zuzüglich Versicherung liegt. Auch die Verfügbarkeit ist ersichtlich. Frau Meyer kann nun den gewünschten Wagen „buchen“ und vereinbart mit Herrn Müller Ort und Zeit der Übergabe. Die Kosten sind deutlich geringer als bei einem konventionellen Mietvertrag. Je enger das Netz der Anbieter wird, desto komfortabler ist der Leihvorgang. Im Idealfall steht das Wunschfahrzeug in der Nachbarschaft.

## **Busse und Bahnen**

In manchen Städten kann der Eindruck entstehen, Busse werden fast nur von Armen, Alten, Arbeitslosen und Schülern genutzt. Wie lässt sich dieser traurige Zustand transformieren, was motiviert Autofahrer zum Wechsel in Busse und Bahnen?

Einen erstaunlichen Weg beschritt die belgische Stadt Hasselt. Wie überall standen auch die Stadtplaner der 70.000 Einwohnerstadt vor dem Problem kollabierender Verkehrsströme. Lärm, Gestank, verstopfte Straßen, Parkplatzsuchverkehr und hohe Unfallzahlen verschlechterten spürbar die Lebensqualität. Als Problemlösung empfahlen die Stadtplaner einen dritten Straßenring um den alten Stadtkern zu realisieren. Solche Asphaltpolitik ist auch in Deutschland typisch. Doch der Bürgermeister Steve Stevaert, er wird heute auch Steve Wonder genannt, etablierte stattdessen den kostenlosen Nahverkehr. Das Geld für den Bau und Unterhalt der neuen Ringstraße wurde gespart und stattdessen in das Bussystem gesteckt. Mitte der 90er Jahre fuhren dort acht Busse auf zwei Linien. Inzwischen sind hundert Busse auf knapp 50 Linien unterwegs. Die Zahl der Fahrgäste stieg von 360.000 auf 4,6 Millionen. Der innere Autoring wurde von vier auf zwei Spuren reduziert und in einen grünen Boulevard zurückverwandelt. Seitdem ist die Luft besser, der Lärm geringer und die Zahl der Unfälle zurückgegangen. Wer den Bürgermeister zunächst für verrückt erklärt hat, muss zudem eingestehen, dass die Besucherströme in die Stadt mitnichten zurückgegangen sind. Ganz im Gegenteil: Hasselt wurde zur viertwichtigsten Einkaufsstadt (sie stand in Belgien vorher auf Rang zehn), und es arbeiten derweil etwa 3000 Menschen in der Stadt – früher waren es 1000.

Das so genannte Bürgerticket hat die Mobilitätskultur in Hasselt verändert. Die Menschen integrieren das – psychologisch betrachtet – „barrierefreie“ Mobilitätsangebot in ihre lebensweltliche Alltagspraxis. Ob des Erfolgs geben sich Bürgermeister aus allen Ländern in Hasselt die Klinke in die Hand. Gerade hat die Hauptstadt Estlands Tallinn, mit 416.000 Einwohnern, per Bürgerentscheid die Einführung des Bürgertickets beschlossen. 70 Prozent votierten mit „Ja“. Auch in Deutschland wird nun mancherorts erwogen, das Bürgerticket oder „Semesterticket für Alle“ zu übertragen. In Tübingen macht sich der Bürgermeister Boris Palmer dafür stark. Er hat schon viele Projekte umgesetzt, die zunächst für abwegig gehalten wurden.

## Moderat motorisiert

Im Herbst 2011 kam der Film „Larry Crown“ von und mit Tom Hanks in die Kinos. Der Hauptdarsteller hat gerade seinen Job verloren und besucht das College für bessere Aussichten. Ohne Job und mit chronischem Geldmangel verkauft er das Haus, den Fernseher usw. Seine Benzinschleuder kommt ihm vorerst nicht in den Sinn – bis sich ein Aha-Erlebnis an der Tankstelle ereignet. Larry Crown betankt seinen SUV – sichtlich aufgewühlt von den jüngsten Ereignissen. Gallone für Gallone rauscht durch den Tankstutzen. Währenddessen befahren zwei Rollerfahrer die Bühne, tanken mit 1,2 Gallonen voll und sausen davon. Bei Mr. Crown hat die Anzeige derweil 25 Gallonen (rund 95 Liter) überschritten. Schlagartig wird ihm das soeben vorgeführte Sparpotenzial bewusst. In der nächsten Szene hat er seinen „Kleinlaster“ verkauft und feilscht um einen gebrauchten Motorroller.

Die Geschichte verdeutlicht, dass selbst die extreme Verschwendung von Öl selbstverständlicher Teil der Mobilitätskultur sein kann. Erst drastische Einschnitte wie Arbeitslosigkeit oder Ölkrise lösen Nachdenklichkeit aus. Es ist erstaunlich mit welcher Dynamik Deutschland das amerikanische Vorbild nachahmt. Die Neuzulassungen von Kleinwagen ging im Jahr 2011 um 35 Prozent zurück, während die Oberklasse inklusive SUV um 44 Prozent zunahm. Im Schnitt hatte im Januar 2011 jeder Neuwagen 133,6 PS unter der Haube. Im Jahr 1995 waren es noch 95 PS. Diese Entwicklung wird

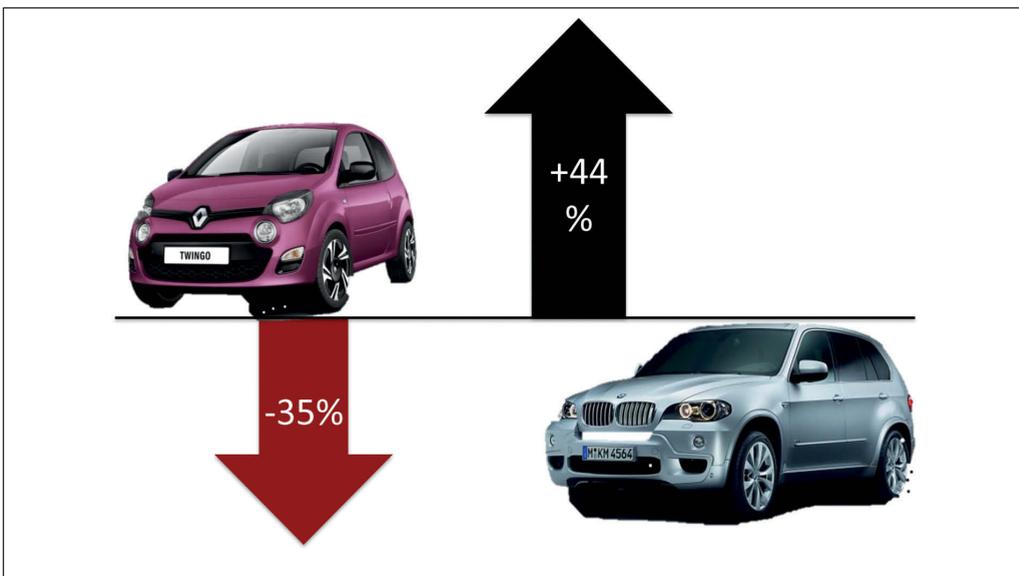


Abbildung 7: Die Neuzulassungen von Kleinwagen ging im Jahr 2011 dramatisch zurück, während die Oberklasse inklusive SUV um 44 Prozent zunahm.<sup>38</sup> Im Schnitt hatte im Januar 2011 jeder Neuwagen 133,6 PS unter der Haube. Im Jahr 1995 waren es noch 95 PS. Diese Entwicklung wird sogar politisch befördert durch das sogenannte Dienstwagenprivileg.

sogar politisch befördert durch das so genannte Dienstwagenprivileg.<sup>37</sup> Ein Porsche Cayenne mit einem Listenpreis von 117.000 Euro kostet inklusive Anschaffungs-, Betriebs- und Versicherungskosten pro Jahr 24.000 Euro, wenn man ihn nur privat erwerben kann. Fährt jemand das gleiche Fahrzeug als Dienstwagen, sind 18.000 Euro Ersparnis pro Jahr drin. Je teurer das Auto, desto höher die Subventionierung. Mehr als die Hälfte aller Pkw werden in Deutschland als Dienst- bzw. Firmenwagen gekauft. Bislang fehlte der Wille, etwas gegen den PS-Wahn zu tun.

Ganz im Gegenteil werden die Käufer von Luxusautos durch ein irreführendes Klimalabel von Gewissensbissen entlastet. Die Effizienz der Fahrzeuge wird zu ihrem Gewicht ins Verhältnis gesetzt. Die tatsächlichen Emissionen bleiben unberücksichtigt. Das führt dazu, dass ein BMW ActiveHybrid X6 mit dem Gewicht von über 2500 Kilo und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 231g/km noch die Effizienzklasse C erhält, während ein gut 1000 Kilo leichter Renault Twingo, der knapp 120g CO<sub>2</sub>/km ausstößt, mit Effizienzklasse D gekennzeichnet wird. Gemessen am neuen Ökolabel sind ein Golf und ein Leopard-Kampfpanzer gleich umweltfreundlich.<sup>39</sup> Nur eine frappierende Mutlosigkeit der Entscheidungsträger konnte zu diesem Ergebnis führen.

Dabei ließe sich eine gewaltige Änderung mit einem Federstreich umsetzen: Die Abschaffung oder zumindest Novellierung des Dienstwagenprivilegs. Würde die steuerliche Absetzbarkeit der Ausgaben für Firmen- und Dienstwagen auf eine für umweltfreundlichere Pkw-Fahrten ausgerichtete Größe von 100 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer begrenzt, führte dies auf mittlere Sicht in wenigen Jahren zu einer CO<sub>2</sub>-Minderung des Pkw-Verkehrs um etwa fünf Prozent. Außerdem könnten so etwa vier Milliarden Euro klimaschädlicher Subventionen abgebaut werden.<sup>40</sup> In Großbritannien ging seit einer ähnlichen Reform der Dienstwagenbesteuerung im April 2002 die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Dienst- und Firmenwagen von 196 Gramm CO<sub>2</sub> auf danach 169 Gramm pro Kilometer zurück.

Zur Disposition stehen Gewohnheiten und Alltagsroutinen. Sind nun krasse Einschnitte notwendig? Nicht unbedingt. Ein behutsamer Rückbau von Gewicht und Leistungsstärke, also eine „moderate Motorisierung“<sup>41</sup>, ist ebenso leicht realisierbar wie die zurückliegende Expansion. Ein erster Ansatz ist der CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 95 g/km für das Jahr 2020. Er wurde durch eine Verordnung der EU festgeschrieben.<sup>42</sup> Sogar der ADAC setzt sich vehement für den Grenzwert ein und lehnte eine von der Autoindustrie geforderte Lockerung ab.<sup>43</sup>

Schon fast banal ist der Vorschlag eines Tempolimits. Doch kaum ein Politiker traut sich öffentlich darüber zu sprechen. Dabei ließe sich die Transformation unserer Mobilitätskultur kaum einfacher ins Werk setzen. Die Maßnahme kostet nichts, verbessert den Verkehrsfluss, sodass alle schneller ans Ziel kommen, es gibt weniger Tote und Verletzte, und es werden weniger Klimagase, Lärm und Schadstoffe emittiert. Noch besser wäre es, wenn Autos baubedingt nicht schneller fahren könnten als 120 km/h. PS-protzende Fahrzeuge würden vermutlich bald an

Attraktivität verlieren. Alternativ ließen sich Limits für das Gewicht von Fahrzeugen festlegen. Beginnend mit 1,4 Tonnen Maximalgewicht könnte so schrittweise das Gewicht des Golf I mit rund 800 kg anvisiert werden. Nichts ist unmöglich.



Abbildung 8: Der Ärger über steigende Benzinpreise ist groß, ebenso wie die Zahlungsbereitschaft der Deutschen. Stellt sich die Frage, wann die Schmerzgrenze erreicht ist und alternative Verkehrsmittel oder gar Verhaltensveränderungen in Betracht gezogen werden.<sup>44</sup>

## Zeit für Freunde, Kultur und Sport

Ein tolles Auto ist Repräsentant des Güterwohlstands, ebenso wie die großzügige Wohnung, das Smartphone und der TabletPC. Der wahre Luxus ist aber heute mehr denn je die Zeit. Stress, Hektik und Überstunden prägen das Arbeitsleben. Email, SMS, WhatsApp, Twitter, Facebook usw. zerhacken den Tag und sorgen dafür, dass selbst in der Freizeit die Seele kaum zur Ruhe kommt. Das gilt nicht nur für vielbeschäftigte Manager, sondern auch für Geringverdiener. Knapp 900.000 arbeiten mit einer Wochenarbeitszeit von 50 Stunden.<sup>45</sup>

## Weniger arbeiten, mehr leben

Doch nicht nur die Medienkultur durchpflügt unseren Alltag und vermittelt den Eindruck, kaum Zeit für sich selbst und Freunde zu haben. Regelmäßige Arbeitszeiten am Wochenende, bis in den späten Abend oder gar nachts und auch die permanente Verfügbarkeit für den Arbeitgeber verursachen stressbedingte Krankheiten und machen tendenziell unzufrieden. Symptomatisch sind auch die späteren Ladenschlusszeiten und verkaufsoffene Sonntage. Ein guter Teil der knapp drei Millionen Beschäftigten im Einzelhandel leidet unter dem Freiheitszuwachs für die Konsumenten. Ein hoher Preis, den die Gesellschaft für Moonlight- und Sonntagshopping zahlt, welches wohl kaum jemanden glücklicher macht, aber Hunderttausende unzufrieden.

Es ist daher eine Form der kulturellen Transformation, sogenannte „Zeitanker“ – also beispielsweise Sonn- und Feiertage – zu bewahren. Der gesellschaftliche Konsens über Arbeits- und Ruhezeiten entkoppelt die Alltagshast, ermöglicht gemeinsame Feste, Zusammenkünfte mit Freunden, Familie und Bekannten und stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt.<sup>46</sup> Fatal ist daher die Tendenz zur 24/7 Gesellschaft, in der also die Geschäfte 24 Stunden und sieben Tage in der Woche geöffnet haben und sämtliche Dienstleistungen rund um die Uhr angeboten werden.

Sogenannte Work-Life-Balance-Konzepte erstreben eine kluge Verzahnung von Arbeits- und Privatleben. Innovative Betriebe ermöglichen berufliche Karrieren unter Rücksichtnahme auf private, soziale, kulturelle und gesundheitliche Erfordernisse. Ein zentraler Aspekt in dieser grundsätzlichen Perspektive ist die Balance von Familie und Beruf. Integrierte Work-Life-Balance-Konzepte beinhalten bedarfspezifisch ausgestaltete Arbeitszeitmodelle, eine angepasste Arbeitsorganisation, Modelle zur Flexibilisierung des Arbeitsortes wie Telearbeit, Führungsrichtlinien sowie weitere unterstützende und gesundheitspräventive Leistungen für die Beschäftigten. Eine Studie von Prognos mit dem Titel „Work-Life-Balance als Motor für wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftliche Stabilität“<sup>47</sup> schlussfolgert, dass eine entsprechende Politik allen Beteiligten zum Vorteil gereicht: Unternehmen, Wirtschaft, Gesellschaft, Arbeitnehmern.<sup>48</sup>

Das Streben nach maximalen Gehalt hat die Selbstbezogenheit und Individualisierung verstärkt und den Gemeinsinn verkümmern lassen. Durch Konsum sollen fehlende Freundschaften und soziale Netzwerke kompensiert werden. Insofern hat die Individualisierung die Konsumabhängigkeit verstärkt. Freundschaften und Gemeinschaften hingegen kosten kein Geld, sondern Zeit. Ausgeprägte soziale Beziehungen machen glücklich und sind gut für die Gesundheit. Fehlende soziale Beziehungen hingegen sind ein ebenso hohes Gesundheitsrisiko wie Zigarettenkonsum, hoher Blutdruck, Übergewicht oder Bewegungsmangel. Robert Putnam rät in seinem Buch „Bowling alone“, statt abzunehmen sollte man lieber einem Verein beitreten.<sup>49</sup>

Und so erscheint es angemessen, dass das Bundesfamilienministerium verschiedene Initiativen zur Etablierung familienfreundlicher Arbeitszeiten gestartet hat. Das ist gut, aber doch zu wenig. Denn Vielarbeit sorgt nicht nur bei Müttern und Vätern für Verdruss. Alle Erwerbstätigen sehnen sich nach pflichtenfreier Zeit, nach Entspannung. Sie lesen gern ein gutes Buch, spazieren, schwimmen, basteln, glotzen, plaudern etc., wenn sie die Zeit dafür haben. Viele Menschen haben das erkannt und ihre Arbeitszeit reduziert. Sie können sich nun mehr mit ihren Freunden verabreden, ihren Gemeinschaften und Hobbys widmen. Diese zarte Bewegung gilt es, durch veränderte Rahmenbedingungen zu befördern. Unentbehrlich ist die Reform von Teilzeitgesetz und Tarifvereinbarungen. Hinzu kommen Arbeitszeitkonten, Elterngeld, Heimarbeit, Begrenzung von Überstunden, Bonusprogramme, Mindestlohn und vieles mehr. Diese Ansätze können einen

Wandel der Arbeitskultur auf den Weg bringen. Wandel findet ohnehin permanent statt: Von der 60 Stunden-Woche mit Samstagsarbeit – der Slogan seinerzeit: „Am Samstag gehört der Papi mir“ – bis hin zur noch heute gültigen 35-Stunden-Woche. Von dieser können die meisten Beschäftigten heute zwar nur träumen. Politik und Wirtschaft haben in den letzten 20 Jahren dafür gesorgt, dass ohne Lohnerhöhung wieder mehr gearbeitet wird. Der öffentliche Arbeitgeber ging hier mit fatalem Beispiel voran. Doch es gibt keine plausiblen Gründe, warum sich dieser Trend nicht umkehren lassen sollte.

Der Lohn werden motivierte Mitarbeiter, hohe Produktivität, geringerer Krankenstand, weniger Fluktuation, sichere Beschäftigungsverhältnisse und mehr Arbeitsplätze sein. So wie es uns heute abschreckend erscheint, dass in Deutschland 60 Stunden in der Woche malocht wurde oder in Amerika üblicherweise nur zwei Wochen Urlaub möglich sind, denken die heute Geborenen in 20 Jahren vielleicht über unsere gegenwärtige Arbeitswelt.<sup>50</sup>

### **Zeit für Engagement**

Die kulturelle Transformation möchte weniger Konsum, Stress und Überstunden, dafür mehr Zusammenhalt, Gemeinschaft und Engagement. Geboten ist daher die strukturelle und finanzielle Förderung bürgerschaftlichen Engagements. Sie wirkt gleichsam als Wohlfahrtsmultiplikator. Erstens wird die direkt finanzierte Arbeitsleistung durch die ehrenamtliche ergänzt, und zweitens werden die hauptamtlichen Mitarbeiter im Durchschnitt nur zu zwei Dritteln durch öffentliche Zuschüsse finanziert, das letzte Drittel wird aus Eigenmitteln und privaten Spenden aufgebracht. Daher wirkt sich ein öffentlicher Zuschuss für eine bezahlte Arbeitsstunde multiplikativ auf die dadurch geförderte Arbeitsleistung aus. Im Durchschnitt ermöglicht ein Zuschuss zur Finanzierung einer hauptamtlichen Arbeitsstunde insgesamt drei Arbeitsstunden, wenn den Zuschuss solche Einrichtungen erhalten, die ehrenamtlich mindestens zehn Prozent aller Arbeitsstunden bestreiten. Liegt dieser Anteil bei über 50 Prozent, kommen auf jede finanzierte hauptamtliche Stunde sogar acht freiwillige Arbeitsstunden.<sup>51</sup>

Systematisch gefördert wird Engagement inzwischen durch den Bundesfreiwilligendienst („Bufdi“). Dieser löst quasi das freiwillige soziale Jahr ab und konvertiert den Zivildienst. Dessen gesellschaftliche Anerkennung, positives Image und strukturelle Voraussetzungen macht sich die Bundesregierung zu Nutze, um eine breite Förderung zivilen Engagements zu etablieren. Mit dem Slogan „Nichts erfüllt mehr, als gebraucht zu werden“ wirbt das Bundesfamilienministerium für den neuen Bundesfreiwilligendienst.<sup>52</sup> Die Resonanz übertrifft alle Erwartungen. Schon im Januar 2012 waren die gesamten 35.000 Bufdi-Plätze belegt. Die Nachfrage ist größer als das Angebot, in welchem Ausmaß weiß niemand. Viele Interessenten

stehen auf Listen und warten darauf, dass das Familienministerium das Budget erhöht. Doch eine Aufstockung der vorgesehenen 254 Millionen Euro pro Jahr haben die Haushaltspolitiker aller Fraktionen im Sommer 2012 abgelehnt.<sup>53</sup> Millionen hilfsbedürftige Menschen könnten sich über Beistand freuen.

Das aus der Not geborene Konzept verdeutlicht im Großformat, wie ehrenamtliches Engagement gefördert werden kann. Im Lebenslauf der „Bufdis“ wird das Jahr positiv hervorstechen, eben weil es freiwillig war. Die Einstellungschancen bei der nächsten Bewerbung dürften sich verbessert haben. Zugleich pflegt die Förderung die zarten Pflänzchen des kulturellen Wandels. Denn viele Triebe sprießen fast ausschließlich auf ehrenamtlichem Boden. So auch die folgenden Konzepte, mit denen das Bedürfnis des Besitzens befriedigt werden soll.

### **Statt besitzen: Leihen, tauschen, reparieren**

Was sich kaum jemand eingesteht, aber fast jeden bewegt, ist seine Wirkung auf andere. Die Menschen sehen sich kontinuierlich im Vergleich. Über die persönliche Zufriedenheit entscheidet gleichwohl weniger was man hat, sondern welchen Stellenwert die Dinge im Vergleich zum Umfeld haben. Viele Menschen konkurrieren bei ihren Einkäufen mit den Nachbarn. Haben diese oder haben die Freunde einen größeren und besseren Fernseher, scheint es an der Zeit, selbst ein neues Gerät anzuschaffen – selbst wenn der vorhandene noch voll funktionstüchtig ist. Die Zufriedenheit mit dem eigenen Auto oder auch mit dem Gehalt steht in Abhängigkeit zum Umfeld. Fährt die Nachbarschaft in komfortableren Pkws, denkt man über einen Neuerwerb nach, so es das Portemonnaie zulässt. Sind im unmittelbaren Umfeld eher Fahrzeuge mit einem geringeren Statuscharakter vertreten, darf der Neuerwerb ruhig noch etwas warten.

Es ist wohl die größte Herausforderung des nachhaltigen Kulturwandels – oder mit anderen Worten, die wichtigste soziale Innovation –, die symbolische Bedeutung der Güterwelt in zukunftsfähige Sphären zu lenken. In dieser veränderten Welt ist zum Beispiel CarSharing cool und modern, kann man mit einem besonders leichten und effizienten Auto „auftrumpfen“ und gilt als clever, wer Dienstleistungen und Produkte tauscht, statt sie zu kaufen.

### **Teilen**

Seit Jahrtausenden betreiben die Menschen Tauschhandel, um ihre Bedürfnisse zu befriedigen. Doch mit wachsendem Wohlstand und dem Preisverfall von Haushaltsgeräten, Garten- und Heimwerkzeugen zerfielen gemeinschaftliche Nutzungsformen. Billige Produkte und mehr Einkommen haben den Luxus des Besitzens ermöglicht, häufig zu dem Preis, dass ein minderwertiges Produkt angeschafft wurde,

mit hohem Energieverbrauch und kurzer Lebensdauer. Reparieren (siehe nächstes Kapitel) lohnt sich beim Ramsch nicht.

Das Motto „Nutzen statt besitzen“ ersonnen für die Studie „Zukunftsfähiges Deutschland“ wurde Mitte der 1990er Jahre allseits als Leiterkenntnis gefeiert und doch weitestgehend ignoriert. Wer beispielsweise in Magdeburg die gemeinsame Nutzung von Waschmaschinen anpries, bekam zu hören: „Bloß nicht, das haben wir ja die letzten 40 Jahre gehabt und sind froh, dass es vorbei ist.“ So ist die eigene Waschmaschine ein Sinnbild der Individualisierung. Selbst in kleinste Badezimmer oder Küchen werden heute Waschmaschinen gestopft. Trockenböden und Waschräume wurden zu Wohnungen umgebaut. Jahrzehnt für Jahrzehnt gingen Gemeinschaftsnutzungen zurück, und die Fehlentwicklung wurde auch noch als Wohlstandsgewinn empfunden.

Heute ist ebenso selbstverständlich wie armselig, dass für zehn nebeneinander liegende Reihenhausgärten ebenso viele Rasenmäher, Freischneider usw. vorhanden sind. Und das nur, weil die Menschen nicht bereit sind, miteinander zu reden und sich abzustimmen. Liegt hier das Ende einer langen Entwicklung, die lediglich in einer weiteren Optimierung der Gerätschaft an sich mündet? Oder kann im Zuge eines kulturellen Wandels die Gemeinschaftswaschmaschine ein Comeback erfahren? Möglicherweise, wenn sich das Lebensumfeld ändert. Vorstellbar ist, dass Wohnungsgesellschaften wieder stärker Waschräume mit hochwertigen Maschinen bereitstellen. Sie könnten auch zusammen mit der Kommunalpolitik Initiativen unterstützen, die überdies Bohrmaschine, Handkreissäge u.ä. stadtteilorientiert und günstig verleihen. Es wird kaum zum Schaden sein, wenn Nachbarn wieder vermehrt ins Gespräch kommen.

### **Tauschen im Ring**

Ich kann was, was Du nicht kannst. Des einen Stärke ist des anderen Schwäche. Warum sich nicht gegenseitig helfen? Der Computer zum Beispiel kann ein Hobby oder Ärgernis sein. Wenn Lust und Wille für die Fehlerbehebung fehlen, aber zugleich eine Leidenschaft fürs Gärtnern besteht, ist die gegenseitige Hilfe naheliegend. Tauschringe bieten den maßgeblichen Vorteil, dass man nicht auf seinen eigenen Bekanntenkreis angewiesen ist. Vielmehr zählen die gesamten Mitglieder eines Tauschringes zum „Dienstleistungspool“. Er nennt sich in Dresden zum Beispiel „Ohne Moos geht's los“.

Beim Tauschring können nicht nur Dienstleistungen, sondern auch Gegenstände getauscht werden. In Kellern, Schuppen, Abstellkammern und auf Dachböden liegen die Ausscheidungen der Konsumgesellschaft. Aufräumen und entrümpeln heißt meistens wegwerfen. Wer braucht schon noch den alten Schlitten, wem könnte man die kaum getragenen Sportschuhe geben? Die nur einmal benutzte Bettwäsche mag

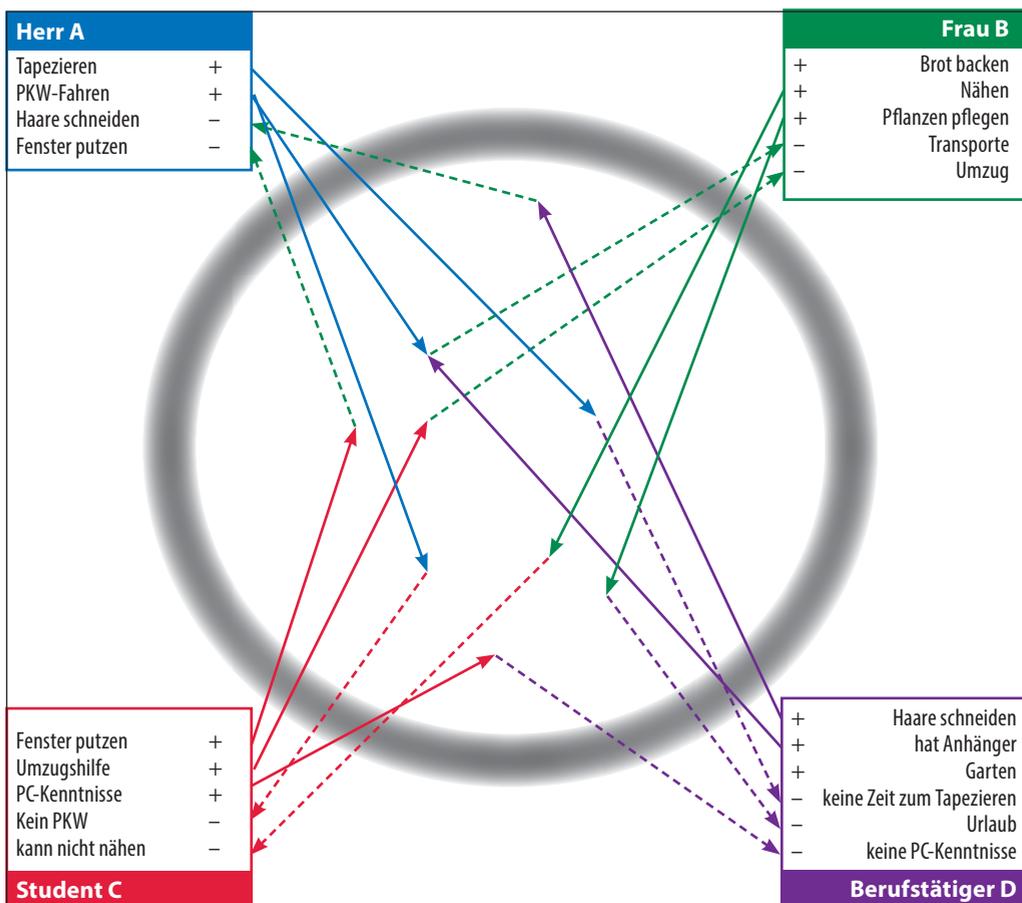


Abbildung 9: Tauschen im Ring am Beispiel des Umzugs von Frau B.<sup>54</sup>; © Grafik & Satz; Quelle: <http://www.tauschring-dresden.org>

in den Augen des Partners ein Fehlkauf gewesen sein. Für andere ist sie womöglich schön oder „lässig“. Jeder Tausch, der dazu führt, dass ein Produkt weiter genutzt wird, statt im Müll zu enden, ist ein Beitrag zur Nachhaltigkeit. Die Auseinandersetzung mit diesen Fragen kostet Zeit und bringt häufig keinen finanziellen Gewinn. Gleichwohl wird der Schenkende belohnt durch die Freude des Beschenkten.

Eine überregionale Ergänzung von Tauschringen ist die Internetseite [www.netcycler.de](http://www.netcycler.de). Inzwischen sind dort mehr als 110.000 Nutzer registriert. Eine spezielle Software macht es möglich, mehrere Angebote miteinander zu kombinieren. Wer einen Toaster anzubieten hat, muss also nicht warten, bis sich ein Tauschpartner findet, der beispielsweise die gewünschte Bohrmaschine wechseln möchte. In einem Tauschring können bis zu fünf Nutzer handeln. Dadurch potenziert sich die Wahrscheinlichkeit für einen guten Tausch.

Es spricht also viel dafür, das Tauschkonzept politisch zu fördern. Hier kann mit kleinen Förderbeträgen für Werbeaktionen, Anschubfinanzierungen für Gründungsprojekte, Netzwerkarbeit oder die Bereitstellung von Räumlichkeiten viel bewirkt werden. Die Tauschwirtschaft optimiert die Nutzungsdauer von Produkten, spart Geld, stärkt die Gemeinschaft und die Widerstandskraft der regionalen Ökonomie. Zudem können sich die Teilnehmer von Tauschringen darüber freuen, sich Dinge leisten zu können, für die das Geld nicht reichen würde.

## Reparieren

„Es gibt sie noch die guten Dinge.“ Mit diese Motto hat das Manufaktur Versandhaus erfolgreich einen Gegenentwurf zur Wegwerfgesellschaft etabliert. Die angebotenen Produkte sind besonders haltbar, geprägt durch zeitloses Design und reparabel. Der Edelversandhändler ist allerdings nur etwas für betuchte Bürger. Bleibt den anderen nur die „Ex-und-Hopp“-Ware? Waschmaschine, Mikrowelle, Geschirrspüler warten am Straßenrand auf den Sperrmüll, dabei ist der Defekt durch den Tausch einer einfachen Sicherung binnen Minuten behebbar. Doch wer traut sich das schon zu? Wer den Hersteller um Hilfe bittet, wird nach der Garantiezeit meist mit dem Hinweis abgewiesen, eine Reparatur würde sich nicht lohnen. Dabei kostet eine neue Glassicherung, etwa für das Netzteil, nur wenige Cent.

Die Produzenten haben – bis auf Ausnahmen – kein Interesse an Reparaturen nach Garantiezeit und schon gar nicht an haltbaren Produkten. Das zeigen verschiedene Berichte zur geplanten Obsoleszenz, also dem geplanten Produktzerfall. Lieber reparieren lassen statt Elektroschrott produzieren, meint hierzu ein Koblenzer Geschäftsmann. Er gründete die Internet-Initiative [www.Deutschland-repariert.de](http://www.Deutschland-repariert.de). Finden kann man dort über die Postleitzahlsuche Werkstätten in der Nähe, die nach diesem Prinzip arbeiten.<sup>55</sup> Auch das Reparaturnetzwerk Wien widersetzt sich seit vielen Jahren der Wegwerfmentalität.

Gerade recht käme den Tüftlern eine Reform der Gewährleistungsverpflichtung. Um die Haltbarkeit und Nutzungsdauer etwa von Mobiltelefonen oder Armbanduhren zu erhöhen, müsste lediglich die Gewährleistungsdauer angehoben werden. Damit werden Hersteller angehalten, ihre Waren so zu konzipieren, dass sie die Garantiezeit überstehen und gut gewartet werden können.

## Teilhabe und Sicherheit

Die kulturelle Transformation wird nur gelingen, wenn sie von den Bürgerinnen und Bürgern getragen wird. Dazu ist nicht bereit, wer sich ungerecht behandelt oder benachteiligt fühlt. Wer über lediglich vier Euro am Tag<sup>56</sup> für Lebensmittel verfügt, kann über Biokost nur lachen. Wer Not leidet, unterbezahlt arbeitet oder vollends damit

beschäftigt ist, Wohnung, Nahrung und Kleidung zu beschaffen, wird sich kaum für den Kampf gegen den Klimawandel begeistern. Vielmehr dürfte Gleichgültigkeit eine natürliche Reaktion sein. In Deutschland sind mehr als zwölf Millionen Menschen von Armut bedroht.<sup>57</sup>

Auf solche Zahlen entgegnen Polemiker, in Deutschland seien selbst ALG-II-Empfänger „reich“. Man müsse nur mal nach Indien oder Afrika schauen, um zu erkennen, dass im Vergleich dazu hierzulande auch die Ärmsten noch in Saus und Braus leben. Es stimmt, zum Überleben bedarf es nicht viel. Aber zum guten Leben ist Nahrung, Kleidung, Wohnung, ärztliche Versorgung usw. auf einem bestimmten Niveau erforderlich. Und das definiert sich durch das gesellschaftliche Umfeld. Ergibt sich aus diesem Vergleich das Gefühl einer erheblichen Benachteiligung, nehmen Körper und Geist Schaden. Dementsprechend wird auch Armut in Europa relativ definiert: Wer weniger als 60 Prozent des mittleren Einkommens (Median) der gesamten Bevölkerung zum Leben hat, gilt als armutsgefährdet. Auf diese Definition hat sich die Europäische Union geeignet.

Die kulturelle Transformation wird so zu gestalten sein, dass sich möglichst viele Menschen dabei gut aufgehoben fühlen, in ihrem Umfeld und in unserer Gesellschaft. Demokratie, gute Beziehungen zur Natur und zu anderen Völkern brauchen einen sozialen Zusammenhalt innerhalb der eigenen Gesellschaft. Daher wird zu verhindern sein, dass die Armen immer ärmer und die Reichen immer reicher werden.

Wenn das nicht gelingt, bleiben nur noch Zwang und Autokratie.

Wie eng im Zuge der kulturellen Transformation soziale und ökologische Herausforderungen miteinander verwoben sind, zeigen schon heute die hohen Kosten für Strom und Wärme. Arme Menschen können immer häufiger ihre Strom- und Heizkostenrechnung nicht mehr bezahlen. Jährlich wird mindestens 600.000 Haushalten Strom oder Gas gesperrt.<sup>58</sup> Millionen erhalten Mahnungen und Sperrandrohungen. Es wird nicht leicht sein, in dieser Situation Akzeptanz für die Energiewende zu schaffen. Arme dürfen zumindest erwarten, dass die Kosten der Energiewende leistungsgerecht getragen werden.

Zudem wünschen sich die Menschen Sicherheit im weitesten Sinne. Niedriglöhne und Zeitarbeit haben kontinuierlich zugenommen und ein Gefühl der Unsicherheit ausgelöst. Kaum jemand neigt in Anbetracht der Veränderungen im Gesundheits- und Rentensystem noch zu Optimismus. Notwendig sind stabile und geordnete Wirtschaftsverhältnisse. Ob diese weiterhin in einer auf Wachstum ausgerichteten Wirtschaft gewährleistet werden können, scheint fraglich. Wie fragil und zerstörerisch zugleich unser Wirtschaftswachstum ist, zeigt der Beitrag von Niko und Björn Paech in diesem Band.

## Transition-Werkzeuge

Ressourcenverschwendung und Naturverbrauch sind fester Bestandteil unserer lebensweltlichen Alltagspraxis. Und so passt es, wenn das Worldwatch Institut in seinem Bericht zu Lage der Welt den Titel verlieh: „Transforming Cultures. From consumerism to sustainability.“<sup>59</sup> Teil unserer Kultur ist es beispielsweise, Milliarden für Produkte zur Gesundheitsförderung auszugeben, während wir gleichzeitig billige und schädliche Produkte essen. Befremdlich müsste es auch sein, dass sich viele Menschen mit ihren technischen Gerätschaften mehrere Stunden am Tag befassen und zugleich ihren Freunden erzählen, keine Zeit für ein Treffen zu haben. Geradezu paradox ist die Tierliebe unserer Gesellschaft: Die einen Tiere sind unsere besten Freunde, werden in „Hotels“ gebracht und mit Premiumfleisch gefüttert, die anderen werden in Industriebetrieben geboren, martialisch gehalten und zu Fast Food verarbeitet. All das ist Teil unserer Kultur.<sup>60</sup> Kultur ist die unsichtbare Macht, die unsere Werte formt, unseren Glauben, Gedanken und Verhalten. Kultur lässt alles, was wir tun, als natürlich erscheinen. Kultur befindet sich in einem ständigen Wandel. Entscheidend ist die Richtung. Die können wir beeinflussen.

### Wie sich des Wandels Richtung beeinflussen lässt

Es gibt verschiedene politische und administrative „Werkzeuge“ wie Bildung, Information, finanzielle Anreize und ordnungsrechtliche Vorgaben, mit denen gesellschaftliche Veränderungsprozesse ausgelöst werden können. Am effektivsten sind diese Werkzeuge in ihrem Zusammenwirken. Das lässt sich gut am Beispiel Tabakkonsum belegen.

Seit mindestens einem halben Jahrhundert waren den Rauchern die zu erwartenden Gesundheitsschädigungen bekannt. Tabakrauch enthält einige tausend Stoffe. Viele davon sind krebserregend. Den Aufklärungskampagnen zum Trotz, verringerten nur wenige ihren Tabakkonsum. Das persönliche Risiko wurde – und wird noch immer – extrem irrational eingeschätzt: „Mein Opa hat auch geraucht und ist über 80 geworden.“ Ende der Achtziger war es noch ganz normal, während der Autofahrt im Beisein von Kindern zu rauchen. Heute gilt solches Verhalten fast als Körperverletzung. Ein Wandel hat sich vollzogen. Doch nicht von allein. Er wurde durch eine Kombination finanzieller und ordnungsrechtlicher Steuerungsmechanismen möglich, mit denen die politischen Entscheidungsträger die Konsumgewohnheiten ihrer Wähler beeinflusst haben.

Zunächst machte die Tabaksteuer das Rauchen Schritt für Schritt kostspieliger. Auf den Tabakschachteln mussten die Konzerne zudem in kleinster Schrift über die Gesundheitsgefahren aufklären. Nach und nach wurde die Werbung unterbunden, zunächst im Fernsehen und im Kino, später in Zeitschriften. Demnächst dürfen

Zigaretten auch nicht mehr mit Plakaten beworben werden. Selbst Sponsoring zum Beispiel durch Formel-1-Rennen wird nicht mehr gestattet. Die Warnhinweise auf den Schachteln sind inzwischen übergroß und drastisch. Abgerundet wurden die politischen Wirkmechanismen durch Rauchverbote in Firmen, Zügen, Bahnhöfen, diversen anderen Öffentlichen Gebäuden und schließlich gar in Gaststätten. Hier zeichnet sich ab, worauf gleich die Rede kommen wird, denn Teil der notwendigen Rahmenbedingungen sind auch absolute Grenzen. Inzwischen haben sich die Selbstverständlichkeiten umgekehrt. Raucher sind vielerorts eher die Ausnahme. Die Zahl der besteuerten Zigaretten sank seit 1991 um über vierzig Prozent.<sup>61</sup>

## Die Fragen unserer Enkel

Unser „Way of life“ kann sich also ändern. Die Selbstverständlichkeiten von heute, können schon in ein, zwei Jahrzehnten als dreist und absonderlich erscheinen. Möglicherweise fragen unsere Enkel verwundert ihre Großväter, „Opa, warum seid ihr mit den Schätzen unser Erde so verschwenderisch umgegangen? Die gehören doch auch uns! Schon damals wurde Öl immer teurer. Und dennoch habt ihr kaum etwas dagegen unternommen. Hattest Du nicht auch mal so ein extrem schweres Auto?“

Ja, aber, könnte sich der Großvater dann vielleicht rühmen, „ich hatte schon 2011 ein Photovoltaikmodul auf dem Dach!“ Und in der Tat galten solche Menschen in den 1980ern noch als Ökospinner. Doch im Jahre 2009 sah die lebensweltliche Praxis schon wieder anders aus. Opa ist seiner Zeit also mitnichten voraus gewesen. Heute gilt als clever, verantwortungsbewusst und weitsichtig, wer in erneuerbare Energien investiert. Und das kaum aus innerer Einsicht, sondern weil es sich rechnet. Es waren wieder die politischen Rahmenbedingungen, hier in Form des Gesetzes für Erneuerbare Energien, die zu einer Transformation von Einstellungen und Verhalten geführt haben. Kampagnen und Bildungsinitiativen taten das Übrige.

## I will if you will ...

Ebenso wie beim Tabak wäre es naiv, beim Kohlenstoffkonsum allein auf innere Einsicht zu hoffen. Bildungsarbeit, Informationsmaterialien und Kampagnen sind der Nährboden einer gelingenden Transformation. Bleibt es dabei, wird sich allerdings wenig ändern. Selbst solche, die sich für die Avantgarde der Umweltbewegung halten, werden meist ihren Ansprüchen nicht gerecht. Die Reise nach Indien oder Neuseeland ist einfach zu verlockend. Der Wäschetrockner ist aus Zeitmangel notwendig und das Auto unentbehrlich, weil kein ausreichender ÖPNV-Anschluss vorhanden ist. Begründungen finden sich zu Hauf, auch für iPhone, iPad und Kindle. Umweltbildung hat wohl kaum mehr bewirkt, als dass Ressourcen mit schlechtem Gewissen vergeudet werden. Wer mag sich schon beschränken, wenn alle weiter machen wie bisher?

Effektive Bildungsarbeit vermeidet moralische Appelle an den Einzelnen und wirbt für die Akzeptanz von Leitplanken und Limits: für Pferdestärken, Fahrzeuggewicht, Verbräuche von Haushaltsgeräten, Pestizide, Düngemittel, Antibiotika, Wohn- und Gewerbeflächen, Landebahnen etc. Solche Vorgaben weisen der Transformation den Weg. Sie haben zugleich den Vorteil der Fairness: Ein Tempolimit etwa ist zutiefst solidarisch. Alle sind gleichermaßen betroffen. Wenn hingegen die Benzinpreise weiter steigen – gleich ob durch Ökosteuern und Knappheit – werden Arme ihr Auto kaum noch nutzen können. Wohlhabende müssten sich hingegen kaum einschränken. Die Betroffenheit wäre ebenfalls gerecht verteilt, würden keine neuen Straßen mehr gebaut. Davon sind wir freilich noch Lichtjahre entfernt. Gegenwärtig weist der Bundesverkehrswegeplan den Bau weiterer 1900 Kilometer Autobahnen, die Erweiterung von 2200 Kilometern Autobahnen sowie den Aus- und Neubau von 5500 Kilometern Bundesstraßen aus.<sup>62</sup> Dieser Plan repräsentiert den automobilistischen Größenwahn unserer Gesellschaft. Es wird nie genug sein. Eine Debatte über absolute Grenzen ist zwingend erforderlich.

Ein Plädoyer für Hybrid- und Elektroautos ist hintersinnig, wenn es die Notwendigkeit der Begrenzung verschweigt. Es ist wichtig, die ökologischen Vorzüge von Sparlampen und schaltbaren Steckdosenleisten herauszustellen. Noch bedeutsamer ist es, dass die Tragweite der Sparlampenverordnung oder Ökodesignrichtlinie vermittelt wird. Hier liegt die Herausforderung eines auf kulturelle Transformation ausgerichteten Bildungswesens. Es wirbt für freudvolle Limits und verdeutlicht, dass ein genussvolles Leben gerade innerhalb definierten Grenzen möglich ist. Limits befreien von der Schizophrenie zwischen Wissen und Handeln und ermöglichen ein Leben im Einklang mit der persönlichen Verantwortung gegenüber Kindern und zukünftigen Enkeln.

Teilweise wird dieser Ansatz bereits von den Entscheidungsträgern in Brüssel und Berlin anerkannt und verfolgt. So musste bis Ende 2011 die oberste begehbare Geschossdecke oder das Dach darüber eine Wärmedämmung erhalten. Die Ökodesignrichtlinie gibt vor, dass ab Juli 2012 nur noch A+ Kühlschränke verkauft werden dürfen. Dieselbe Richtlinie hat dazu geführt, dass der Stand-By-Verbrauch von Elektrogeräten auf ein Watt begrenzt wurde. Bald wird die Vorgabe auf ein halbes Watt verschärft. Der Konsument wird dadurch vom Abwägungsprozess zwischen billig oder gut entlastet. Verantwortungsvolles Handeln kann sich verselbständigen und selbstverständlich werden.

Darüber hinaus steht die Weiterführung der ökologischen Finanzreform auf dem Plan. Dazu gehört der Abbau von umweltschädlichen Subventionen, die sich laut Umweltbundesamt auf jährlich 48 Milliarden Euro belaufen. Auf ihre Einführung wartet auch die Ressourcensteuer. Sie wird dafür sorgen, dass effizienter mit Sand, Kies, Gas usw. gewirtschaftet wird. Mit den Einnahmen können die grünen Zweige der Wirtschaft gefördert werden.

## Entkommerzialisierung

Appelle für achtsame Lebensstile sind wohlfeil, wenn im Kern der gesellschaftlichen Entwicklung weiterhin kommerzielle Interessen überwiegen. Gegen Werbung, Computerspiel, Fernsehen, Video und Internet lässt sich ohne politische Unterstützung nicht anstinken. So konnten Kampagnen zur Schädlichkeit des Rauchens kaum Früchte tragen, solange den Rauchern täglich mehrfach suggeriert wurde, dass ihre Sucht „cool“ ist. Nur wenig half es, am Rande von Spots und Anzeigen auf die Folgen des Nikotinkonsums hinzuweisen. Erst mit dem zunehmenden Verbot von Zigarettenwerbung gewannen die Gesundheitspolitiker Oberwasser.

Die Werbeindustrie beeinflusst zweifellos unsere Sehnsüchte und Wünsche. Möglichst früh sollen die Kunden von Morgen gebunden werden. Auf Leinwänden, Kaffeebechern, Treppenstufen, Straßenbahnen, Häuserfassaden, in U- und S-Bahnen, auf Plakatwänden und Videotafeln, in Postwurfsendungen und Gratiszeitungen kämpften Bilder, Geräusche und Bewegung um die Aufmerksamkeit der Verbraucher. Werbung ist eine psychologische Manipulation, die als wesentliches Ziel hat, Gefühle materieller Frustration durch immer neue Wünsche hervorzurufen. Werbung macht unglücklich, wenn Bedürfnisse geweckt werden, deren Erfüllung nicht finanzierbar ist.

In den USA haben Kinder im Alter von fünf Jahren durchschnittlich 100.000 Fernsehwerbeanzeigen gesehen.<sup>63</sup> Kindern werden als kompetente Kunden dargestellt, die selbstbestimmte Kaufentscheidungen fällen sollen. Der Begriff „Medienkompetenz“ weckt den Eindruck, zu einer verantwortungsvollen Erziehung zähle es auch, die Kinder täglich vor die Mattscheibe zu setzen. So können sich auch Bildungsbürger die Situation schönreden. Doch vor lauter Konsum und Kommunikation schrumpft die Zeit für freies Spiel und ungestörte Entfaltung. Stunden ihrer Freizeit verbringen Schüler heute mit Fernsehen, Baller- und Tamagotchispielen, YouTube, FaceBook, Emails usw. „Die Zeit“ titelte: „Rettet die Kindheit.“<sup>64</sup> In Kinderkliniken werden Abteilungen für Spielsüchtige aufgebaut. Für Behandlungsplätze gibt es lange Wartelisten.

Ja, es stimmt, Eltern können bestimmen, was gekauft wird und wieviel Zeit ihre Kinder vor dem Bildschirm verbringen. Doch nur wenige haben die Kraft und Kapazität sich der milliardenschweren Industrie entgegenzustellen. Es wäre fahrlässig, sie damit allein zu lassen. Eine Grundströmung der kulturellen Transformation wird es sein, Kinder und Erwachsene besser vor den Folgen fehlgeleiteten Konsums zu schützen. Den Anfang könnte ein generelles Verbot von Werbung machen, die sich speziell an unter 12-Jährige richtet. So halten es Schweden und Norwegen. Hilfreich wäre auch ein generelles Werbeverbot im Umfeld von Kindersendungen, wie es in Österreich und Dänemark üblich ist.<sup>65</sup> Begründen ließe sich die Entscheidung damit, dass Kinder keine Konsumenten sind und sich nur schwer gegen die sub-

tilen Lockungen der Werbung verteidigen können. Weiter könnte eine EU-Richtlinie bestimmen, dass nur solche Autos im Fernsehen beworben werden dürfen, die weniger als 120g CO<sub>2</sub>/km emittieren. Das Wenigste wäre es, bei jeder Werbeanzeige auf die klimaschädliche Auswirkung des Fahrzeugs aufmerksam zumachen.

## **Liberalismus im Transformationsprozess**

Auf die hier vorgeschlagenen Limits und Leitplanken mag man entgegenen, solche Vorgaben seien staatsautoritär. Es sei Kennzeichen der individuellen Freiheit und läge im persönlichen Ermessen, etwa über die Größe des Pkws selbst zu bestimmen. Vertreter dieser liberalen Argumentationslinie stützen sich auf Artikel 2 des Grundgesetzes: „Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt.“ Doch weitet man den zweiten Teil des Satzes auf die Rechte der zukünftigen Generationen aus, ergibt sich ein anderes Bild. Es zeigt sich, dass unsere Lebensweise die Freiheitsrechte unserer Enkel in geradezu perversem Ausmaß einschränkt. Absolute Grenzen für Ressourcenverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind geradezu zwingend notwendig, wenn man den Freiheitsgrundsatz zu Ende denkt.

Die Einschränkungen von Freiheit prägt schon heute unseren Lebensalltag. Die gesetzlichen Arbeitslosen-, Renten- und Krankenversicherungen sind letztlich eine Zwangsbeglückung. Doch gerade das Zwangssystem macht die Ausübung von Freiheitsrechten erst möglich. Erst wenn Ernährung, Obdach, Kleidung und Gesundheit gewährleistet sind, ist Raum vorhanden für Bildung, Kultur und Gemeinschaft.

Zu derselben Einsicht werden wir auch beim Missbrauch von Gemeinschaftsgütern zu gelangen haben. Im gleichen Maß wie die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen voranschreitet, werden die Entfaltungsmöglichkeiten unsere Kinder und Kindeskinde beschnitten. Wer die individuellen Freiheitsrechte zu schützen sucht, wird zugleich um deren Begrenzung nicht umhin kommen. Nur so kann vermieden werden, dass unsere Freiheit zugrunde geht. Andernfalls bleibt nur ein Überlebenskampf, bei dem die Stärksten überleben. Bis zur Barbarei ist es dann nicht mehr weit. Unsere Zivilisationsgeschichte stünde vor dem Abgrund.

## **Yes we can?**

Das Plädoyer für einen Wandel der Lebensstile ist wahrlich nicht neu. Schon die frühen Philosophen sprachen über Genügsamkeit. Mitte der 1970er Jahre beklagte Ivan Illich die Auswüchse der Industrialisierung und plädierte für Selbstbegrenzung.<sup>66</sup> Seit Jahrzehnten fordern immer neue Publikationen zu mehr Bescheidenheit auf. Inzwischen liegt es auf der Hand, dass solche Apelle in unserem sozialökonomischen Bezugsrahmen des „immer mehr“ kaum fruchten können. Und so ist es die Kern-

botschaft dieser Abhandlung, dass neue Wohlstandsmodelle, soziale Innovationen, die kulturelle Transformation, achtsame Lebensstile oder wie auch immer man den Wandel bezeichnen mag, nur dann realisiert werden, wenn sich der Bezugsrahmen ändert.

Die Gegenwart zeigt, dass gelingen kann, was einst als utopisch galt. Noch Anfang der 1990er Jahre warben Deutschlands Stromkonzerne mit dem Hinweis für Atomkraft, die erneuerbaren Energien würden auch langfristig nicht mehr als vier Prozent zur Stromversorgung beitragen können. Inzwischen sind es zwanzig Prozent. Diese faszinierende Entwicklung war nur möglich, weil die politischen Entscheidungsträger die institutionellen Rahmenbedingungen schufen, gegen die Wirkmächte der Kohle- und Atomindustrie. Den technischen Wandel zu mehr Naturverträglichkeit und Effizienz anzustoßen und zu forcieren, ist für alle Beteiligten anstrengend und aufwendig.

Nun greift die Erkenntnis Raum, dass es dabei nicht bleiben kann. Die Suffizienzstrategie gewinnt an Boden. Auch Ingenieure und Ökonomen erkennen zunehmend, dass der materielle Wohlstandszuwachs hierzulande nicht mit einem verantwortungsvollen Lebensstil in Einklang zu bringen ist. Sie werden auf der Produzentenseite dafür sorgen, dass unsere Maschinen nicht größer und leistungsfähiger werden, sondern nur noch sparsamer. Zugleich wird der Bezugsrahmen so zu gestalten sein, dass die Nutzung von Maschinen nicht überhand nimmt. Dienen sie hingegen eine naturverträglichen Wirtschaftsweise, wie etwa Erneuerbare Energien, sind Fördermaßnahmen sinnvoll. Diese kulturelle Transformation wird uns ungleich schwerer fallen als der technische Wandel. Dafür braucht es mutige und entschlossene Entscheidungsträger, die es wagen, den Menschen etwas zuzumuten. Und es braucht Menschen, die sich etwas zumuten lassen. Unsere Demokratie steht vor ihrer größten Herausforderung.

## Anmerkungen

- 1 Etwa die Experten der ASPO (Association for the Study of Peak Oil and Gas). Das ist ein weltweites Netzwerk von Wissenschaftlern, Politikern und Journalisten, die sich mit dem globalen Fördermaximum von Öl und Gas und dessen Zeitpunkt und Folgen beschäftigen.
- 2 Gesellschaft für angewandte Sozialwissenschaft und Statistik (Schluchter/Dahm) (1996): Möglichkeiten der Minderung psychosozialer Umweltbelastungen durch die Einbeziehung betroffener Bürger in die Planung von Umweltmaßnahmen – Untersuchungsbericht. Berlin-Heidelberg, S. 6
- 3 Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (WBGU) (2011): Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation. Hauptgutachten 2011. Berlin

- 4 GESIS – Zentrum für Sozialindikatorenforschung (European System of Social Indicators)
- 5 Zur Vertiefung des Reboundeffektes: Santarius, Tilman (2012): Der Rebound-Effekt. Impulse zur Wachstumswende. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
- 6 Worldwatch Institute (Hrsg.) 2010: Zur Lage der Welt 2010. Einfach besser leben. München, S. 33
- 7 Quelle: Greenpeace-Magazin
- 8 Bode, Thilo (2011): Die Essensfälscher. Frankfurt/Main
- 9 Pollan, Michael (2011): 64 Grundregeln ESSEN: Essen Sie nichts, was ihre Großmutter nicht als Essen erkannt hätte. München
- 10 Bund Ökologische Lebensmittelwirtschaft e.V.: Zahlen, Daten, Fakten: Die Bio-Branche 2011. Berlin
- 11 Verena Seufert, Navin Ramankutty, & Jonathan A. Foley Nature (2012): Comparing the yields of organic and conventional agriculture, doi:10.1038/nature11069
- 12 Bund Ökologische Lebensmittelwirtschaft e.V.: Zahlen, Daten, Fakten: Die Bio-Branche 2011. Berlin
- 13 www.bund.net; Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes forsa. Datenbasis: 1000 Befragte, Erhebungszeitraum: 2. bis 4. Mai 2012
- 14 Bund, Kerstin (2012): Meins ist Deins. In: Die Zeit Nr. 51, S. 29f
- 15 Langrock-Kögel, Christiane (2011): Tante Emmas Comeback. In: Enorm 1/2011, S. 86–91
- 16 Scherf, Henning (2007): Grau ist bunt: Was im Alter möglich ist. Freiburg
- 17 So z.B.: Fuchs/Dörte/Orth, Jutta (2003): Umzug in ein neues Leben. Wohnalternativen für die zweite Lebenshälfte. München
- 18 Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2010): Sechster Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Berlin, S. 370.
- 19 So z.B.: Fuchs/Dörte/Orth, Jutta (2003): Umzug in ein neues Leben. Wohnalternativen für die zweite Lebenshälfte. München
- 20 <http://www.wohnenfuerhilfe.info/>
- 21 Statistisches Bundesamt (2012): Wohnen 2010: mehr Wohnungen, mehr Wohneigentum. Pressemitteilung Nr. 093 vom 15.03.2012
- 22 Stroh, Kassian (2011): Mehr Platz als Ideen. In: Süddeutsche Zeitung Nr. 264, S. R2
- 23 <http://www.faz.net>: Büros zu Wohnraum: Letzte Chance für Büroklötze (7.9.2011)
- 24 Quelle der Abbildung: BMWI (2011): Forschung für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung. Das 6. Energieforschungsprogramm der Bundesregierung. Abbildung dort entlehnt aus: Ebert, Thilo/ Essig, Nathalie/ Hauser, Gerd (2010) op. cit. Diese Grafik kommt eigentlich vom WI (Thomas Hanke) und wurde hier übernommen und aktualisiert.
- 25 Grafik entnommen aus: VAG (2007): Mobilität in Nürnberg. Fakten & Daten Band 3.
- 26 VAG (2007): Mobilität in Nürnberg. Fakten & Daten Band 3.
- 27 Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (2011): Evaluation der Fahrradmarketingkampagne „Radlhauptstadt München“. Wuppertal
- 28 Welzer, Harald (2011): Mentale Infrastrukturen. Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam. Band 14 Schriftenreihe Ökologie (Hrsg.: Heinrich-Böll-Stiftung)

- 29 Bombosch, Frederik (2012): Was Berlin von Kopenhagen lernen kann. In: Berliner Zeitung vom 7.5.2012
- 30 ADFC Bundesverband e.V.: Zuerst Radwege vom Schnee Befreien (10.10.2010).
- 31 Neue Osnabrücker Zeitung 14.4.2012
- 32 Paris: Radler dürfen bei Rot über die Ampel fahren. Yahoo! Nachrichten 8.2.2012.
- 33 Fischer, Anika (2008): Experten warnen vor dem „Taxi Mama“. In: WAZ vom 15.8.2008.
- 34 Umweltbundesamt (2009): Sprit sparen und mobil sein. Dessau, S. 8
- 35 Bundesverband CarSharing 16.2.2012
- 36 Brenner, Jana (2011): Auf der Suche nach den letzten Parklücken, Zeit Online (26.07.2011)
- 37 Beim Dienstwagen können die laufenden Betriebskosten (inklusive Abschreibung) im Rahmen der jährlichen Einkommenssteuererklärung geltend gemacht und so Steuern eingespart werden.
- 38 Uni Duisburg 2012; Eigene Darstellung
- 39 www.bild.de: Was soll denn dieser Unsinn? Ab heute Pflicht! Das Öko-Label für Neuwagen (1.12.2011)
- 40 BUND: BMU-Gutachten bestätigt Umweltschädlichkeit des Dienstwagenprivilegs. 4.5.2011
- 41 Wolfgang Sachs
- 42 Verordnung (EG) Nr. 443/2009
- 43 ADAC: CO<sub>2</sub>-Ziele dürfen nicht aufgeweicht werden – Club beharrt auf „95 Gramm pro Kilometer bis 2020“ (7.6.2012)
- 44 „Gefühlte Wahrheit“. Entnommen aus: Süddeutsche Zeitung Magazin
- 45 Brenke, Karl (2012): Geringe Stundenlöhne, lange Arbeitszeiten. In: Wochenbericht des DIW Berlin 21/2012 S. 3–12
- 46 Vgl. www.bremer-arbeitszeitinitiative.de
- 47 Prognos (2005): Work-Life-Balance als Motor für wirtschaftliches Wachstum und gesellschaftliche Stabilität. Management Summary. Basel
- 48 ebenda
- 49 Putnam, Robert (2001): Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community. New York
- 50 Mehr dazu siehe Kopatz, Michael (2012): Arbeit, Glück und Nachhaltigkeit: warum kürzere Arbeitszeiten Wohlbefinden, Gesundheit, Klimaschutz und Ressourcengerechtigkeit fördern. Impulse zur WachstumsWende Nr. 3 (Reihe des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie). Wuppertal
- 51 Dahm, Daniel / Scherhorn, Gerhard (2008): Urbane Subsistenz. München, S. 145
- 52 <http://www.bundes-freiwilligendienst.de>
- 53 Topcu, Özlem (2012): Wo Hilfe gewinnt. In: Die Zeit Nr. 28, S. 9
- 54 Ich kann was, was Du nicht kannst. Beim Tauschring können nicht nur Gegenstände, sondern auch Dienstleistungen getauscht werden. Des einen Stärke ist des anderen Schwäche. Warum sich nicht gegenseitig helfen?
- 55 <http://www.dradio.de/dlf/sendungen/umwelt/1502701/>

- 56 <http://www.hartz-iv.info> (9.6.12)
- 57 Statistisches Bundesamt 2011
- 58 Pressemitteilung der Verbraucherzentrale NRW 27.12.2012
- 59 Worldwatch Institut (2010): State of the World. Transforming Cultures. From consumerism to sustainability. Washington
- 60 Inspiriert von einem Newsletter des Worldwatch Institute
- 61 Tabaksteuerstatistik des Statistischen Bundesamtes (25.6.10)
- 62 Deutscher Bundestag Drucksache 16/7394, 30.11.2007 (16. Wahlperiode)
- 63 Barnes, Peter (2008): Kapitalismus 3.0. Berlin, S. 156
- 64 Susanne Gaschke, Die Zeit Nr. 37/2011
- 65 Gaschke, Susanne (2011): Die verkaufte Kindheit. München, S. 262
- 66 Illich, Ivan (1975): Selbstbegrenzung. Hamburg.

# Forum hlz



**Wolfram Huncke  
Jürgen Kerwer  
Angelika Röming (Hg.)**

## **Wege in die Nachhaltigkeit**

**Die Rolle von Medien, Politik  
und Wirtschaft bei der  
Gestaltung unserer Zukunft**

Wolfram Huncke / Jürgen Kerwer / Angelika Röming (Hg.)

**Wege in die Nachhaltigkeit**

Die Rolle von Medien, Politik und Wirtschaft bei der Gestaltung unserer Zukunft

Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung der HLZ dar.  
Für die inhaltlichen Aussagen tragen die Autoren die Verantwortung.

In der Reihe „**forum hlz**“ werden für die Bildungsarbeit relevante gesellschaftspolitische Themen aufgegriffen, kontroverse Debatten dargestellt und aktuelle Ereignisse für eine breite interessierte Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Eine Veröffentlichung der Hessischen Landeszentrale für politische Bildung (HLZ)  
Tanusstraße 4–6, 65183 Wiesbaden  
[www.hlz.hessen.de](http://www.hlz.hessen.de)

Herausgeber	Jürgen Kerwer, Angelika Röming
Redaktion	Daniel Baumgärtner
Gestaltung	Grafik & Satz, Wiesbaden, <a href="http://www.dr-g-schmidt.de">www.dr-g-schmidt.de</a>
Druck	Dinges & Frick, Wiesbaden
Auflage	6.000
Erscheinungsdatum	Januar 2013
ISBN	978-3-943192-09-4
	© 2013, Wiesbaden