

**factor**<sup>y</sup>

Magazin für nachhaltiges Wirtschaften



Blue Marble by Apollo 17

Thema

# FREIHEIT

Der Faktor Freiheit Die Freiheit in Zeiten des Klimawandels Endlicher  
Spaß Über die Freiheit, das Richtige tun zu können Freie Fahrt für freie Bürger  
Das Grundeinkommen zwischen Arbeitsgesellschaft und Absatzförderung Die Ökodiktatur  
gegen den freien Westen Perspektiven einer ökoliberalen Politik Von der  
Freiheit auf einem begrenzten Planeten



© istockphoto.com / DieterMeyr

# Der Faktor Freiheit

Die Freiheit ist ein hohes Gut. Für uns Menschen vielleicht sogar das höchste. Kein System hatte bisher Bestand, welches das Freiheitsstreben dauerhaft unterdrückte. Für die menschliche Ideen- und Entwicklungsgeschichte ist der Begriff der Freiheit zentral.

Als wir dieses factory-Magazin zur Freiheit planten und schließlich im Spätherbst 2019 die Schreibaufträge vergaben, war der Anlass eine gesellschaftliche Debatte. Gestritten wurde darüber, ob CO<sub>2</sub>-Steuern, Tempolimits und das neue Klimaschutzgesetz die menschliche Freiheit in Deutschland einschränken.

Nun erhält die Debatte um Freiheit mit der Coronakrise einen unerwarteten, neuen Klang: Um die Zahl der Infizierten und Opfer zu begrenzen, haben nahezu alle Staaten der Welt Maßnahmen angeordnet, die die individuelle Freiheit der Menschen sowie die Wirtschaft stark einschränken.

Schmerzhaft spüren wir so die Verletzlichkeit unseres hoch entwickelten und technisierten Gesellschaftssystems – aufgrund eines bisher unbekanntes Virus und obwohl die Coronavirus-Familie seit langem bekannt ist.

Aber die Krise hat das Potenzial zu zeigen, was wir erreichen könnten, wenn wir gemeinsam schnell und konsequent handeln und dem Rat der Wissenschaft folgen. Dies ist auch und gerade beim Klimaschutz notwendig – auch wenn die Folgen des Klimawandels zunächst erst langsam aufzutreten scheinen.

Denn die Opfer und Folgen einer ungebremsten Klimakrise werden wahrscheinlich zukünftig weit zahlreicher und dauerhafter sein. Eine ►

zunehmende Verengung von Naturräumen könnte sogar weitere ähnliche Pandemien verursachen, eine nicht gemeinwohlorientierte Wirtschaft in immer stärkeren Krisen unzählige Menschen verarmen.

Immerhin gibt es ein erfolgreiches Beispiel erfolgreicher globaler Umweltpolitik, das immer wieder zu nennen ist: das weltweite Verbot von chlorierten und bromierten Kohlenwasserstoffen durch das Montrealer Protokoll. Dieses Abkommen, auf das sich die Weltgemeinschaft 1987 einigte, führt seitdem zu einem allmählichen Schließen des jährlich auftretenden Ozonlochs. Bis 2070 könnte die Krebsgefahr durch ultraviolette Strahlung für Lebewesen gebannt sein, weil die Ozonschicht in der Stratosphäre wieder in Takt ist: ein langer Prozess, von technischer Entwicklung verursacht, von der Wissenschaft entdeckt und von der Politik gemeinschaftlich und global gelöst.

In der Klimakrise drohen sich jedoch die multiplen Entwicklungen und Folgen in Zukunft zu überschlagen, wenn die Politik nicht auch hier auf die Empfehlungen der Wissenschaft ver-

traut und auf deren Basis klare Grenzen für gesellschaftliches und wirtschaftliches Handeln setzt.

Erforderliche Lebensstilanpassungen nähmen sich gegenüber den Freiheitsbeschränkungen durch Pandemien wie Covid-19 geradezu harmlos aus. Dass im Gegenteil Klimaschutz und Begrenzung der Erderhitzung überhaupt erst Freiheit und Menschenrechte fördern, wäre eine weitere wichtige Botschaft.

In diesem Magazin „Freiheit“ wollen wir deshalb klären, warum sie zugleich Bedingung und Ergebnis der Nachhaltigen Entwicklung ist – und welche Rahmenbedingungen dieser

wirklich etwas bringen. Wir zeigen, wie Infrastrukturen unsere Mobilität bestimmen, welches Potenzial ein Grundeinkommen hätte und vergleichen die Klimawandellösungen der Weltmächte China, EU und USA. Und wir verweisen auf die Perspektiven einer ökoliberalen Politik und die der Freiheit auf einem begrenzten Planeten, die zu einem neuen Denkgebäude werden könnten.

Wir hoffen, dass Sie mit dieser factory den Faktor Freiheit neu bewerten können und wünschen eine anregende Lektüre.

Ralf Bindel  
und das Team der factory

© istockphoto.com / PavelSmilyk





factor<sup>v</sup>  
17

© Von Tiziana Rigodanzo - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=77407589>



37

© istockphoto.com /adamkaz

# Inhalt

- 2 Der Faktor Freiheit
- 9 Die Freiheit in Zeiten des Klimawandels
- 17 Endlicher Spaß
- 24 Über die Freiheit, das Richtige tun zu können
- 31 Freie Fahrt für freie Bürger
- 37 Das Grundeinkommen zwischen Arbeitsgesellschaft und Absatzförderung
- 45 Die Ökodiktatur gegen den freien Westen.
- 52 Perspektiven einer ökoliberalen Politik
- 59 Von der Freiheit auf einem begrenzten Planeten
- 64 factor<sup>v</sup> ist das Magazin für Nachhaltiges Wirtschaften

24



© istockphoto.com /Marchi



59

© istockphoto.com / urfinguss



45

© istockphoto.com, platonick

Freiheit, Freiheitsgrad, Freiheitsrechte, Grundrecht, Menschenrecht, Freier Wille, Meinungsfreiheit, Pressefreiheit, Recht auf Freiheit, freies Unternehmertum, Gleichheit, Gerechtigkeit, Brüderlichkeit, Liberalismus, Ordnung, Freie Software, Creative Commons, Anarchie, Hierarchie, Autonomie, Zwang, Sklaverei, Ausbeutung, Teilhabe, Widerstand, Bürgerrechte, Zivilisation, Menschheit, Menschlichkeit, Freiheitsstatue, Freie Liebe, Verbot, Verzicht, Käfig, Freiheit statt Angst, Notwendigkeit, ungezwungen, Klimawandel, Klimaschutz, Lebensgrundlage, Ökodiktatur, Gesetze, Regeln, Demokratie, Möglichkeits-Sinn, Könnens-Bewusstsein, Aufklärung, Vernunft, Kant, Foucault, Willkür, Selbstverteidigung, **Freiheit** Neoliberalismus, freiwillig, Legitimation, Klimadiktatur, Grundgesetz, Verantwortung, freiheitliche Grundordnung, Toleranz, Grenzen, vogelfrei, Freitagsdemonstration, Greta Thunberg, Schülerstreik, Planet B, Lebensqualität, Wohlstand, Mobilität, Gesundheit, Bildung, Sicherheit, Hungersnot, Circular Economy, Sachzwang, bedingungsloses Grundeinkommen, Selbstverwirklichung, Generationenkonflikt, ökoliberal, Ökoroutine, freier Westen, Bürokratie, Verbote, Naturverbrauch, Globalisierung, Nationalität, Überleben, Apokalypse, Katastrophe, Gemeinschaft, Weltordnung, Universum, Naturgesetze, Überleben

1

Der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur um bisher ein Grad hat gewaltige Auswirkungen. Hitzewellen und Überflutungen haben bereits zehn Prozent der globalen Anbauflächen zerstört. Über eine Million Menschen in Küstengebieten mussten ihre Wohnorte verlassen. Bis 2050 könnten 300 Millionen Menschen durchschnittlich einmal im Jahr von Überflutungen betroffen sein. Der Weltklimarat schätzt, dass durch den Anstieg der Erderwärmung von 1,5 auf 2 Grad über zehn Millionen Menschen mehr die Küstengebiete verlassen müssen. Selbst bei einer Erwärmung von 1,5 Grad würden 500 Millionen Menschen mehr von Wasserknappheit bedroht, 26 Mio. von schlechten Ernten, Milliarden von Hitzewellen. Dürren schüren bereits heute von Syrien über den Sudan bis Nigeria Konkurrenzkämpfe um Wasser und Land. 350.org/science; Nature Communications 10, 4844 (2019)

413,40

**Im Januar 2020 lag der CO<sub>2</sub>-Gehalt in der Atmosphäre, gemessen vom Mauna Loa Observatory auf Hawaii, das seit 1958 Messungen vornimmt, bei 413,40 Parts per Million (ppm).**

Pro Jahr steigt der Wert um 2 bis 3 ppm und verstärkt den Treibhausgaseffekt der Erderhitzung. Der Wert, bis zu dem keine unabsehbaren Folgen zu erwarten sind, ist mit 350 ppm seit 1990 überschritten. Um den Anstieg zu stoppen, müssten die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 um 55 Prozent reduziert sein, bis 2060 auf 20 Prozent der gegenwärtigen Rate, um einen weiteren Anstieg zu verhindern. Earth System Research Laboratory -> Trends in Atmospheric Carbon Dioxide; Scripps Institution of Oceanography, 2013 -> The Keeling Curve

85

**In den vergangenen 50 Jahren hat sich die Weltbevölkerung verdoppelt und die globale Fleischproduktion mehr als verdreifacht. Bis 2050 wird diese noch einmal um 85 Prozent wachsen** – wenn politisch kein neuer Kurs gesteuert wird. Bleibt es beim alten sind die wichtigsten globalen Entwicklungsziele wie die Abschaffung von Armut und Hunger, besserer Gesundheitsversorgung, Meeres-, Boden-, Arten- und Klimaschutz nicht zu erreichen. Fleischatlas 2018

20

**Nur 20 Prozent der Unternehmen erfüllen die Anforderungen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP) bisher freiwillig** – und nur 500 von 3000 angefragten hatten geantwortet. Damit wird ein „Lieferkettengesetz“ in D wahrscheinlicher, das große Unternehmen verpflichtet, Menschenrechte und Umwelt in der gesamten Lieferkette zu schützen – von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung ihrer Produkte. Corporate Accountability, 12.2.20, cora-netz.de

9

**Neun planetare Grenzen sind seit 2009 als ökologische Belastungsgrenzen der Erde definiert**, deren Überschreitung die Lebensgrundlagen der Menschheit gefährden weil Kipppunkte der Widerstandsfähigkeit erreicht werden. Sie sind in Teilen von der Internationalen Klimapolitik übernommen z. B. beim Zwei-Grad-Klimaschutzziel. Sieben Grenzen sind bereits überschritten: Nur die Versauerung der Ozeane und der Süßwasserverbrauch haben ihre Grenzen noch nicht erreicht. Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, wikipedia.org -> Planetarische Grenzen

4.500.000

**Fast 4,5 Millionen Tonnen Soja importiert Deutschland für seine Massentierhaltung.** Drei Millionen Hektar Fläche werden dafür benötigt, mehr als die Hälfte davon in Brasilien. Fast 8000 Quadratkilometer Regenwald wurden 2018 dort vernichtet, 2019 soll die Bilanz noch verheerender sein. Aufgrund dieser „Flächengewinne“ exportiert D sechs Millionen Tonnen Milchprodukte und fast 6 Mio. t Fleisch in alle Welt zu meist sehr günstigen Preisen. Die Billigexporte führen in Afrika zu zunehmender Verarmung und sind mittlerweile eine der Migrationsursachen. 2030agenda.de



# 2030

Mit der Agenda 2030 haben sich alle UN-Staaten verpflichtet, 17 Nachhaltigkeitsziele, die so genannten „Sustainable Development Goals“ bis zum Jahr 2030 umzusetzen. Deutschland will diese mit der 2016 neu aufgelegten „Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie“ erreichen. Bei 26 von 65 Indikatoren wurden die Ziele laut Statistischem Bundesamt 2019 erreicht oder werden erreicht, bei 28 Indikatoren werden die Ziele zwar angesteuert aber bis 2030 wohl verfehlt, acht Indikatoren verweisen auf Rückschritte, u. a. Gewässerschutz, Endenergieverbrauch im Verkehr und des Konsums, Artenvielfalt und Waldschutz. 2020 soll die Strategie überarbeitet werden. Netzwerk Agenda 2030, [www.2030agenda.de](http://www.2030agenda.de)

# 4.100.000.000

2017 transportierten die Fluggesellschaften 4,1 Milliarde Passagiere, 7,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Grund für die jährliche Steigerung ist der wachsende Markt der Billigfluggesellschaften, die 1,2 Mrd. Passagiere (30 Prozent) flogen. Wichtigster Markt ist mit 37 Prozent der weltweiten Passagierkilometer Europa. Weltweit sind rund 1200 Flughafenneubauten und -erweiterungen geplant. Nur zehn Prozent der Weltbevölkerung war jemals an Bord eines Flugzeugs. Spiegel.de, 18.1.18, [stay-grounded.org](http://stay-grounded.org), „Am Boden bleiben“

# 1.900.000

Etwa zwei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> könnten durch ein generelles Tempolimit von 130 km/h auf deutschen Straßen eingespart werden. Das wären bis zu zwei Prozent des deutschen Autoverkehrs, und etwa 0,2 Prozent der gesamten Emissionen in Deutschland. Wenig ist das trotzdem nicht, denn es entspricht den Emissionen, die derzeit jährlich durch den deutschen Flugverkehr freigesetzt werden. Zudem ließe es sich schnell, günstig und wirksam umsetzen. Bei einem Tempolimit von 100 km/h läge die Einsparung sogar bei 5,6, bei 120 km/h bei 2,6 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Bayerischer Rundfunk, [www.br.de](http://www.br.de), 27.1.20 -> Tempolimit; Umweltbundesamt, 28.2.20

# 10

Noch immer stößt Deutschland pro Person und Jahr ca. zehn Tonnen CO<sub>2</sub> aus – nachhaltig wären etwa 2 Tonnen. Der Rohstoffverbrauch der Deutschen liegt bei 16,2 Tonnen pro Kopf und Jahr, also 44 Kilogramm am Tag, mit steigender Tendenz – doppelt so viel wie der Weltdurchschnitt. Das Abfallaufkommen belegt mit 220 Kilogramm pro Kopf und Jahr einen Spitzenplatz in Europa, vor zehn Jahren waren es noch 190 Kilogramm. Netzwerk Agenda 2030, [www.2030agenda.de](http://www.2030agenda.de)

# 6600

In den ersten 16 Legislaturperioden (1949 bis 2009) hat der deutsche Bundestag mehr als 6.600 Gesetze beschlossen. Pro fünfjähriger Legislaturperiode kommen seitdem zwischen rund 500 Gesetze dazu, zu 90 Prozent sind das Vorlagen der Regierung, nur wenige sind Initiativen des Bundesrates und des Bundestage. Die Zahl der eingebrachten Gesetze liegt bei rund 750. Bundeszentrale für Politische Bildung, [bpb.de](http://bpb.de) -> Ein Gesetz entsteht; [bundestag.de](http://bundestag.de) -> Verabschiedete Gesetze

# 8,6

2030 wird die Weltbevölkerung rund 8,6 Milliarden Menschen umfassen, 2050 etwa 9,7 Milliarden, gegenwärtig sind es rund 7,75 Milliarden. Das größte Wachstum wird für Afrika erwartet: Bis 2050 wird sich die Zahl um 1,3 Milliarden Menschen nahezu verdoppeln. Europa ist dagegen der einzige Kontinent, dessen Bevölkerung schrumpfen wird. Während dann hier mit acht von zehn die meisten alten Menschen leben, wird Afrika bis 2030 seinen überproportional hohen Anteil von Menschen unter 30 Jahren beibehalten. Die erwarteten Migrationsflüsse sind entsprechend. [www.2030agenda.de](http://www.2030agenda.de)

»Freiheit ist die Einsicht  
in die Notwendigkeit.«

Georg Wilhelm Friedrich Hegel (1770-1831), deutscher Philosoph



# Die Freiheit in Zeiten des Klimawandels

Mittlerweile dürfte die Mehrheit den Klimawandel als Bedrohung wahrnehmen: Besonders im globalen Süden, aber auch in den Küstenregionen sehen inzwischen viele Menschen ihre Lebensgrundlagen und -räume gefährdet, andere fürchten durch Klimaschutz-Auflagen um ihre bisherige Freiheit und warnen lautstark vor der Ökodiktatur, wieder andere fordern strengere Regeln, um schneller und konsequenter die Erderhitzung und ihre Folgen zu begrenzen. Der Begriff der Freiheit wird in der Debatte um den richtigen Weg gern als Spielball missbraucht. Was Freiheit bedeutet und wie sie mit Nachhaltiger Entwicklung zusammenwirkt, zeigt ein kurzer Blick in die Philosophiegeschichte.

Von Bernd Draser

Die Freiheit als Skandal: Angesichts der drängenden Klimaprobleme ist ein zunehmendes Bedürfnis wahrnehmbar, einerseits alles politische Handeln konsequent dem Primat des Klimaschutzes nachzuordnen, um so zu retten, was (noch) zu retten ist – so rufen eine wachsende Zahl an Städten und Ländern (EU) den „Klimanotstand“ aus. Andererseits wird die Bedrohung der Freiheit als Argument herangezogen, wenn es um notwendige Regeln für Produktion und Konsum geht. Grundlage unseres westlichen Lebensstils ist schließlich die freiheitliche Grundauffassung, wie sie als „the pursuit of happiness“ in der Declaration of Independence der USA von 1776 formuliert ist. Sie stellt das Streben nach individueller Lebenserfüllung des autonomen Individuums in den Mittelpunkt staatlichen Handelns.

Nicht wenige empfinden dieses pursuing of happiness inzwischen als Skandal, als individualistisches Selbstverwirklichen auf Kosten der Biosphäre und der Lebenschancen künftiger Generationen. Ob und wie nun also der Planet und die Zukunft der Menschheit zu retten sind, wenn „ein jeder nach

Seiner Façon Selich“ wird (wie Friedrich der Große 1740 recht ungenau notierte), steht derzeit lebhaft zur Debatte. Zur Positionierung zwischen freiheitlicher Grundordnung auf der einen, und der Freiheit des und der Einzelnen auf der anderen Seite, soll ein kurzer philosophischer Blick auf den Begriff der Freiheit helfen.

Jener ist komplex – steht er doch schon immer im Mittelpunkt des Denkens. Mit einigen prominenten Positionen lässt sich jedoch in aller Grobheit ein Feld abstecken, auf dem sich die aktuellen Bezüge ausfechten lassen.

## Freiheit als Möglichkeits-Sinn

Freiheit wird stets im Verhältnis zum Determinismus diskutiert: Wie frei oder festgelegt sind wir als Menschen in unserer Freiheit des Willens? Am einen Ende stehen die Stoiker, der heilige Augustinus und ein Teil der sunnitischen Theologie, des Weiteren der Calvinismus mit seinen besonders weitreichenden Wirkungen in ein wachstumszentriertes Wirtschaften hinein, diverse

esoterische Weltanschauungen und eine bunte Reihe philosophisch sich abmühender Neurobiologen, die den freien Willen auf Basis schlecht gedeuteter Empirie in Abrede stellen. Sie alle versichern, der Wille sei Trugschluss und das Handeln vorab entschieden durch unverfügbare Instanzen wie das Schicksal, das Kausalitätsprinzip, die Sterne, Gottes Ratschluss, das Gehirn, die Gene, die Psyche und andere obskure Mächte.

Auf der anderen Seite stehen die Apologeten menschlicher Autonomie, denen die Freiheit mehr als ein Detailthema ist, sondern ein „ins-Ganze-Fragen“, wie Heidegger 1930 formuliert. Fichte versteht gar die gesamte Philosophie als eine „Analyse des Begriffs der Freiheit“; in die Fichte-Tradition ist auch der Existenzialismus nach Sartres Prägung einzuordnen, der mit der knackigen Formulierung, Bedingungen seien keine Bestimmungen, den Diskurs in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts prägte. Eine der klügsten und boshaftesten Abrechnungen mit dem Determinismus verdanken wir dem hellenistischen Satiriker Lukian (2. Jh.), der ►

in seinem Dialog „Der tragische Zeus“ mit einem Lorientartigen Humor den Göttervater als einen der Vorherbestimmung hilflos Ausgelieferten zeigt.

Bereits seit der Antike wird dieser Freiheitsbegriff als „Könnens-Bewusstsein“ verstanden, also die grundsätzliche menschliche Fähigkeit, sich nicht einfach einem als gesetzt gedachten Schicksal zu ergeben, sondern das zu entwickeln, was Robert Musil einen „Möglichkeits-Sinn“ nennt. Gerade im Nachhaltigkeitsdiskurs, dem gelegentlich unter dem Gewicht des eingeborenen protestantisch-apokalyptischen Ballasts die Puste ausgeht, bemühen sich einige Autoren, einen gut gelaunten Möglichkeitssinn der Akteure wiederzubeleben (Pinker, Rosling, Schneidewind, Welzer u.v.a.). Das ist verdienstvoller denn je in Zeiten, da ein Teil der aktivistischen Szene die Panik als modus operandi anempfiehlt („I want you to panic!“), die sich bislang stets als kürzester Weg zur Katastrophe erwiesen hat.

## Freiheit als Autonomie

Nicht erst seit Kant ist die Freiheit an die Vernunft geknüpft, denn Aufklärung ist für Kant eben die Befreiung aus der Unmündigkeit. Seine Ermutigung lautet daher auch: „Habe Mut, dich deines eigenen Verstandes zu bedienen!“ Freiheit ist also nicht die Abwesenheit von Regeln, sondern das Mündigwerden des Einzelnen durch Bildung. Die Antike hat das bereits weniger streng als Kant, aber lebensweltlich überzeugender vorgedacht.



Foucault hat in „Der Gebrauch der Lüste“ (1984) die klassischen antiken Diskurse auf ihren Umgang mit den sinnlichen Leidenschaften, insbesondere der Sexualität und der Ernährung untersucht.

Er arbeitet detailliert heraus, wie der freie Mensch sich zuallererst durch die Beherrschung seiner selbst, durch Autonomie auszeichnet, und nicht Spielball seiner Begierden ist. Freiheit besteht also insbesondere in der Fähigkeit, sich nicht der Willkür der Begierden zu unterwerfen, sondern Herr seiner selbst zu sein, also ganz wörtlich auto-nom, denn „nomos“ bedeutet „Gesetz“. Die Freiheit ist in diesem Falle das Gegenteil von Willkür. Stand zu Foucaults Zeit noch die Sexualität im Zentrum, erweist sich dem heutigen Leser die antike Ernährungs-Diätetik als besonders aktuell, angesichts der allerorten zu beobachtenden Talibanisierung des gegenwärtigen Ernährungsdiskurses.

Dass Freiheit überhaupt nur als Autonomie und nicht als Willkür einen Sinn für Menschen ergibt, können zwei schlichte Beispiele illustrieren, ein

sprachliches und ein politisches: Die Beherrschung einer Sprache und Grammatik (also das Einhalten bestimmter Regeln und Gesetzmäßigkeiten) eröffnet uns erst die Freiheit, Sagbares auch zu sagen, über alles Denkbare zu kommunizieren. Lehnten wir die Grammatik ab, weil sie uns in unserer Freiheit des willkürlichen Frei-Schnauze-Quatschens beschränkt (und das tut sie ja), verschlossen wir uns den Zugang zum Reich der Kommunikation.

Zum politischen Beispiel: Eine freie Gesellschaft ist keine regellose Gesellschaft, weil die Individuen in einer solchen regellosen Gesellschaft im permanenten Zustand der Selbstverteidigung gefangen blieben, ohne ihre Möglichkeiten unangefochten entfalten zu können. Erst die Regeln, auf die auch der Staat verpflichtet ist, eröffnen dem Einzelnen das Reich der Freiheit. Gleiches gilt für die Freiheit des Marktes: Er ist nicht dann frei, wenn man ihn aller Regeln entblößt (das Missverständnis des Neoliberalismus), sondern wenn die Regeln seine Freiheit erst sichern (die Position des Ordoliberalismus). Die „freie Fahrt für freie Bürger“ (ADAC 1974) wäre mit

Sicherheit weniger frei, wenn die Straßenverkehrsordnung aufgehoben würde, hingegen ein Tempolimit würde das schnellere und bequemere Fortkommen aller Verkehrsteilnehmer deutlich mehr befördern als behindern. Staat wie Straße wie Markt: Die Regeln sind das Medium der Freiheit.

## Freiheit oder Klima-Primat

Müssen wir angesichts des sich zuspitzenden Klimawandels also unsere Demokratie beschleunigungsfördernd abschalten, weil sie zu langsam ist, um angemessen zu reagieren? Es gibt eine Reihe von Gründen, die dagegen sprechen. Einen entscheidenden hat Peter Graf Kielmansegg (FAZ, 15.09.2019) jüngst als Politikwissenschaftler ausgearbeitet: Wie könnte eine sektorenspezifische gutartige Klimadiktatur von allen anderen gesellschaftlichen Segmenten getrennt werden? Wer eine Diktatur will, müsse sie schon ganz wollen, in allen Bereichen, schließt er.

Es gibt darüber hinaus ausgezeichnete historische Gründe, die dagegen sprechen: Diktaturen haben langfristig ►

keinen Bestand, weil sie keine Legitimität haben. Was würde aber passieren, wenn eine Klimadiktatur hinweggefegt würde? Fegte man mit ihr nicht auch alle Klimaziele hinweg? Verlören sie dadurch nicht ihre gesamte Legitimation? Wer eine Klimadiktatur einführen will, entzieht allen klimarelevanten Transformationsbemühungen die Legitimität.

Eine einzelne Klimadiktatur in Deutschland könnte angesichts des globalen Rahmens nur wenig bewirken (zwei Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen durch ein Prozent der Weltbevölkerung), eine weltumspannende Ökodiktatur hingegen vermag tatsächliche Effekte zu erzielen. Wie wäre eine Welt-diktatur vorzustellen? Und wie zu erreichen? Entsprechende eschatologische Phantasmagorien sind ja bereits vor einem guten Jahrhundert um die kommunistische Weltrevolution ersponnen worden. Das Ironische ist, dass eine Ökodiktatur noch nicht einmal einen Vorbildcharakter hätte; die Kritik von Rosa Luxemburg an der Russischen Revolution war 1918 bereits formuliert, noch bevor sie ihre ganze destruktive Kraft überhaupt erst entfalten konnte. Eine freiheitliche Demokratie, die eine Bewältigungsstrategie mit den Klimaherausforderungen hinbekommt, ist hingegen genau das – ein nachahmenswertes Modell.

Es ist fast zu trivial, um es zu erwähnen, aber Diktaturen haben sich bislang als wenig umweltfreundlich herausgestellt, weil in ihrer Logik die Systemstabilisierung zunächst immer Priorität hat. Daher



haben ökologische Bewegungen bislang nur in freiheitlichen Ordnungen eine Relevanz erlangt. Diktaturen ziehen ihre Legitimität aus der Kongruenz von Anspruch und Umsetzung. Aber alle Klimamechanismen sind aus naturgesetzlichen Gründen für menschliche Maßstäbe sehr langsam. Selbst wenn alles Denkbare sofort und mit aller Härte umgesetzt würde, kehrte sich kein Trend um, bliebe die erlösende Wende aus, und die Klimadiktatur verlöre ihre Legitimität, und mit ihr auch alle umgesetzten Maßnahmen.

Wie könnte überhaupt der legitime Übergang in eine Klimadiktatur aussehen? Es müsste ja doch eine große Mehrheit dafür sein, sich als Gesellschaft dazu zu zwingen. Wenn es aber diese Mehrheit gäbe, warum könnte man das Nötige nicht auch einfach demokratisch umsetzen, wenn doch die Mehrheit vorliegt? Wenn man nicht gerade den Staatsstreich einer Klima-Elite der starken Hand erträumt, kann man sich kein Szenario ausdenken, das unsere freiheitliche Grundordnung in eine Klimadiktatur überführt.

Die Sehnsucht nach der starken Führungspersönlichkeit, die mit harter Hand durchgreift, über bremsende Strukturen und Eliten hinwegfegt, diese Lust an der apokalyptischen Endschlacht ist aber nichts Anderes als die Flucht des Einzelnen vor der eigenen Verantwortung, es ist eine Entlastungssehnsucht. Sie erweist sich als das, was Adorno den „autoritären Charakter“ nennt, beseelt vom Unwillen, die Bequemlichkeit der selbstverschuldeten Unmündigkeit aufzugeben. Wollen wir denen wirklich unsere Zukunft überlassen?

## Es bleibt bei der Freiheit

Die freiheitliche Grundordnung hat noch weitere sachliche Vorzüge: Ein „wicked problem“ wie der Klimawandel ist komplex und nichtlinear. Aus Prinzip sind daher nur plurale, diverse Ansätze geeignet, Lösungswege zu finden. Den einen monokausalen und linearen Lösungsansatz gibt es gar nicht, den eine Diktatur durchdrücken könnte.

Wenn wir die Sustainable Development Goals oder das Modell der

Planetary Boundaries tatsächlich ernst nehmen, kann ein Primat des Klimaschutzes nicht infrage kommen, weil der Klimawandel zwar eine bedeutsame von insgesamt neun planetaren Belastbarkeitsgrenzen ist, aber eben nur eine von neun. Maßnahmen gegen den Klimawandel sind eines der 17 Ziele, eines neben 16 anderen. Ein Primat der Klimapolitik zöge die Nachordnung nicht minder drängender Herausforderungen nach sich und ginge zuallererst auf Kosten des globalen Südens.

Nur eine freiheitliche Gesellschaft ermöglicht einen Diskurs, der Legitimität erzeugt. Diskurs bedeutet aber: Unübersichtlichkeit, Streit, Anstrengung, divergierende Interessen, Rückschläge, Ärgernisse, Enttäuschungen, dumme Argumente, Fake News, Leugnen, Widerspruch. Das muss man aushalten. Genau das meint der Begriff der Toleranz: Das auszuhalten, was man ablehnt. Sonst wäre es auch keine Anstrengung. Rosa Luxemburg schrieb in ihrer Kritik der Russischen Revolution schon 1918 den legendären Satz: „Freiheit ist immer Freiheit des anders Denkenden“. Das 20. Jahrhundert hat nicht ►

den Schatten eines Zweifels daran gelassen, dass Diktaturen diese Freiheit nicht ertragen.

Der philosophische Rückblick zeigt, dass Freiheit, wenn man sie ernst nimmt, niemals die Abwesenheit von Regeln, sondern stets Selbstermächtigung und Selbstwirksamkeit ist. Das gilt auch für alle Regulierungen, die den Klimawandel betreffen. Unser Verhalten den Tatsachen anzupassen, führt nicht zu einem Verlust, sondern einem Zugewinn an Freiheit. Es bedeutet keine Verletzung der individuellen Freiheit, ein Tempolimit in die StVO aufzunehmen. Es bedeutet noch weniger eine Verletzung der individuellen Freiheit, klimaschädliche Subventionen zu streichen. Und es kann niemals eine Verletzung der individuellen Freiheit sein, Menschen im gesetzlichen Rahmen demokratisch legitimiert darauf zu verpflichten, angesichts objektiver Tatsachen verantwortlich zu handeln. Denn Freiheit er eignet sich stets nur im Rahmen der Tatsachen – als „objektive Realität“, wie Kant es formuliert.

Es bedeutet also durchaus keinen Verlust an Freiheit, uns durch gesetzliche Rahmen oder freiwilliges Entschließen der objektiven Realität des Klimawandels anzupassen. Wir erweisen uns erst dann als frei, wenn wir unserer selbst mächtig sind und nicht Spiel willkürlicher Launen. Es ist ein anspruchsvoller und durchaus strenger Freiheitsbegriff. Aber der einzige, der unserer würdig ist. ■

Bernd Draser ist Philosoph und lehrt an der Ecosign-Akademie in Köln.



»In der Beschränkung  
zeigt sich erst der Meister,  
Und das Gesetz nur  
kann uns Freiheit geben.«

Johann Wolfgang Goethe (1749-1832), deutscher Dichter und Naturforscher

# Endlicher Spaß

Woher kommt die neue Lust auf Grenzen bei den Jüngeren? Warum verlangen sie auf einmal eine Begrenzung der Freiheit und ein Ende des vogelfreien Verständnisses von Individualität? Oder sehen wir eine neue Freiheitsbewegung, die die Welt von alten Zwängen befreien will? Wie sieht das „Gute Leben“ der Zukunft aus?

Von Kira Crome



Sie gehen auf die Straße. Seit 2018 verschaffen sich die „Freitagskinder“ Gehör. „Wir sind hier, wir sind laut, weil ihr unsere Zukunft klaut“, skandieren sie. „Klima ist wie Bier, warm ist es scheiße“, schreiben sie auf ihre Plakate. „Die Generationen vor uns haben mit der Klimakrise das größte Problem unserer Zeit verursacht und momentan machen sie keine Anstalten, es zu lösen“, werfen sie der Politik vor. Greta Thunberg, die den Schülerstreik begonnen hat, spricht mit den Großen und Mächtigen der Welt. Vor den Vereinten Nationen. Vor dem amerikanischen Senat. Beim Petersberger Klimadialog oder bei der Weltklimakonferenz in Kattowitz. Zum kurzfristig nach Madrid verlegten Klimagipfel kommt sie zu spät, weil sie über den Atlantik segelt, statt zu fliegen. Sie will ein Zeichen setzen. Die Regierungen sollen das klimaschädliche Wirtschaften endlich beenden und politisch gesteuerte Anreize für jeden Konsumenten und jedes Unternehmen schaffen, weniger CO<sub>2</sub> auszustoßen. „Jede Verzögerung und jede weitere Verzögerung der notwendigen Maßnahmen wird uns

teuer zu stehen kommen“, werfen die Jungen den Erwachsenen entgegen.

Der Ruf der demonstrierenden Schülerinnen und Schüler nach Maßnahmen zur Einhaltung der in Paris vereinbarten Klimaziele ruft viele Gegner auf den Plan. Denn in der Konsequenz müssten sich Konsumenten, Unternehmen und Industrie in ihrem Verhalten grundlegend ändern. Kohle fördern, Steak essen, Auto fahren, Kaffee für unterwegs im Plastikbecher kaufen, nach Mallorca fliegen – alles, was für den wohlstandsgeprägten, mobilen, konsumorientierten Lebensstil unserer Zeit steht, steht zur Disposition. Viele fühlen sich deshalb von den jungen Protestlern bedrängt. Klimaschutz schränke nur ein und beschneide die individuelle Freiheit, halten sie ihnen entgegen. „Es geht gegen unsere freiheitliche Lebensweise, um die Zerstörung der marktwirtschaftlichen Ordnung“, spitzte neulich der ehemalige Unionsfraktionschef Friedrich Merz die Kritik an den „Fridays for Future“-Streiks zu.



© Kira Crome

## Das Wissen soll zum Bewusstsein werden

Am Ende des Jahres 2019 ist die Straße zum Symbol für den Konflikt von traditionell verstandenem Liberalismus und Neo-Ökologie geworden: Die einen wollen freie Fahrt haben, egal wann und wohin, und das so schnell es geht. Die anderen nehmen sich ihre eigene Freiheit heraus und blockieren genau diese Straßen. Sie legen den Verkehr in den Innenstädten lahm, regelmäßig und mit wachsenden Teilnehmerzahlen. Sie protestieren gegen eine Generation, die sich ihrer Meinung nach in einer Komfortzone eingerichtet hat, und gegen

Regierende, die müde geworden sind. „Politik ist das, was möglich ist“, sagt die Bundeskanzlerin nach der Verabschiedung des Klimapakets der Bundesregierung. Das unterscheidet Politik von Wissenschaft und von ungeduldigen jungen Menschen. Denen aber gehen die Anstrengungen nicht weit genug.

Sie berufen sich auf evidenzbasiertes Wissen. Seit Jahrzehnten beobachten und dokumentieren Wissenschaftler, dass sich das Klima durch fossile Wirtschaftsweisen verändert. „Das wird sich, nach allem was wir wissen, verstärkt fortsetzen. Die Auswirkungen davon sind voraussichtlich krisenhaft, sie könnten auch katastrophal werden“, sagt Christoph Schneider, Professor für Klimageografie am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin. Er ist einer der mehr als 26.000 Wissenschaftler, die als „Scientists for Future“ die Schülerstreiks unterstützen.

Dass die Freitagskinder die Relevanz ihres Themas nicht erst begründen müssen, unterscheidet sie von anderen Bewegungen wie etwa der Frauenbewegung oder der Bürgerrechtsbewegung in den USA. Anders auch als frühere



© Von Streetsblog Denver from Denver, USA - Littleton High School Eco Club, CC BY 2.0; <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=83079654>

Jugendbewegungen, die von Woodstock, Aufrüstung und kaltem Krieg geprägt waren, geht es ihnen nicht um das Aufbegehren gegen den Muff älterer Generationen und die Sprengung von zu eng empfundenen gesellschaftlichen Grenzen. Als Kinder einer Leistungsgesellschaft, die für sich in Anspruch nimmt, ihre Freiheit immer weiter zu entgrenzen, fürchten sie vielmehr, dass der Frieden, in dem sie groß geworden sind, nicht halten wird, wenn sich die

Erderwärmung nicht einhalten lässt. „Wir sehen die Freiheit und die Privilegien, die wir gerade haben, durch eben diesen dauerhaften Krisenzustand, den wir erreichen könnten, gefährdet“, sagt „Fridays for Future“-Vertreter Linus Steinmetz in einem ARD-Fernsehinterview. „Und wir wollen gerade das beibehalten, was wir gerade haben. Und dafür müssen wir eben auch gewisse Eingeständnisse machen.“

## Der Planet schafft die Grenzen der Freiheit

Doch welche sollen das sein? Seit anstatt Steak? Bambus statt Plastik? Elektro statt Verbrenner? Camping an der Nordsee statt Tauchen auf den Malediven? An diesen Orientierungsfragen entzündeten sich derzeit die Konflikte individueller Freiheiten. Umfragen zeigen immer wieder, dass sich die Menschen mehr Engagement beim Klimaschutz wünschen. „Kollektiv wollen wir den Wandel, individuell möchten aber nur wenige den Anfang machen“, sagt Michael Kopatz, wissenschaftlicher Projektleiter am Wuppertal Institut. Das liegt auch daran, dass die angeführten Begriffe wie „Dekarbonisierung“ oder das „1,5 Grad-Ziel“ abstrakte Größen und wenig konkret sind.

„Es gibt keinen Planeten B“, mahnen die Freitagskinder indessen und weisen damit auf neue Grenzen hin. Sie seien nicht von ihnen willkürlich gesetzt, betonen sie. Die planetarischen Grenzen geben das klar limitierte CO<sub>2</sub>-Budget vor, das der Menschheit infolge der Veränderungen in Umwelt

und Klima bleibt. Dass dieser Raum schwindet, ist weitestgehend Konsens. Zunehmend schärfer aber wird die Frage diskutiert, wo darin die Freiheit des einen aufhört und die des anderen beschneidet. Der britische Philosoph Isaiah Berlin beschreibt diesen Konflikt, indem er zwischen dem Konzept der positiven Freiheit und der negativen Freiheit unterscheidet. Beschneiden klimaschädliches Verhalten und die Selbstbestimmungsansprüche der einen die wirtschaftliche Zukunft und Freiheitsansprüche der anderen, müssen Politik und Gesellschaft diesen Konflikt auflösen und sich demokratisch über die Beschränkung der Freiheiten einigen, sagt die Demokratietheorie. Dieser Logik folgend gelten die Forderungen der „Fridays for Future“-Bewegung nach mehr Klimaschutz dem Bewahren der Freiheit für alle.

Thomas Schlemmer vom Institut für Zeitgeschichte in München spricht von dem Narrativ der doppelten Zukunft: „Es geht nicht nur um die Zukunft des Planeten, sondern auch um die eigene Zukunft. Und wenn junge Menschen das fordern, ist das sehr stark und



hat eine große Durchschlagskraft.“ Doch wie sieht das „Gute Leben“ der Zukunft aus?

## Das schlechte Gewissen als hoher Preis

„Wir müssen lernen, dass Lebensqualität bei dem hohen materiellen Wohlstand, den wir Deutschen haben, nicht davon abhängt, so viele Ressourcen zu verbrauchen“, sagt Schneider. Extreme Lebensstilmodelle, wie sie beispielsweise der Minimalismus-Papst Joachim Klöckner propagiert, scheinen wenig anschlussfähig. Der Berliner hat dem Konsum abgeschworen und lebt mit nur 50 Dingen – „wenn ich die Socken einzeln zähle“. Die zentrale Frage lautet ►

eher: „Was dürfen wir uns an materiellen Freiheiten – Konsum, Mobilität und sonstige industriefertigte Bequemlichkeit – nehmen, ohne ökologisch und damit auch sozial über unsere Verhältnisse zu leben“, meint Niko Paech, der seit Jahren zu den Kritikern der Wachstumsökonomie zählt. Preise sollten die ökologische Wahrheit sagen und klimaschädliche Produkte nicht mehr verführerisch billig sein, rufen die Jungen den Erwachsenen entgegen. Wenn eine CO<sub>2</sub>-Steuer den Liter Sprit auf 2,50 Euro hochtreiben muss, damit der Wandel in Richtung Klimaneutralität gelingt, wer könne sich dann das Autofahren noch leisten, keifen SUV-fahrende Berufspendler zurück.

Menschen müssten aufhören, wider besseres Wissen ihren kurzfristigen eigenen Vorteil zu wählen. Während „Flugscham“ und „Zugstolz“ die Debatte prägen, zeige man mit dem Finger auf andere und versuche trotzig, die eigene Scham zu bezwingen. Dieser Mechanismus verdeutliche soziale Normen, an denen wir unser Verhalten ausrichten, sagt der Umweltpsychologe Andreas Ernst. Wenn wir behaupten, uns sei egal,

wie groß unser ökologischer Fußabdruck ist, haben wir zugleich etwas begriffen. Nicht im Kopf, aber emotional.

Das schlechte Gewissen entlasten will nun die Fluglinie Easyjet. Während die Bundesregierung mit dem Klimapakete erste Schritte unternimmt, die Steuerbeiträge beim Fliegen an Bahn und Auto anzupassen, will der britische Billigflieger als erste Fluglinie künftig alle CO<sub>2</sub>-Emissionen seiner Flüge für alle Passagiere mit Ausgleichszahlungen an Umweltschutzprojekte kompensieren. Automatisch und aus eigener Kasse, statt auf freiwillige Zusatzbeiträge beim Ticketkauf zu setzen. Etwa 30 Millionen Euro pro Jahr will das Unternehmen dafür ausgeben. „Das ist nur eine Übergangslösung bis andere Technologien zur Verfügung stehen, die die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Fliegens radikal reduzieren“, gibt Easyjet-Chef Johan Lundgren unumwunden zu. Solange wird das Fliegen die umweltschädlichste Form der Mobilität bleiben.

© Von Holger Ellgaard - CC BY-SA 4.0



## „Gutes Leben“ braucht viele Wege

Auch auf der Straße soll sich das Mobilitätsverhalten ändern. Die Stadt Düsseldorf beispielsweise, in die täglich 70 Prozent der Pendler aus dem Umland mit dem Auto fahren, hat 2019 auf drei stark befahrenen Strecken Umweltspuren eingerichtet. Neben Bussen, Taxis und Elektroautos dürfen fossilbetriebene Autos hier nur dann unterwegs sein, wenn darin drei oder mehr Personen sitzen. Solche „Carpool Lanes“ sind vor allem aus den USA oder Skandinavien bekannt. Sie sollen dazu animieren, Fahrgemeinschaften zu bilden. Noch produziert die neue Regelung nicht weniger Verkehr, sondern viel Rückstau und hitzige Debatten. Trotzdem will die ►

Stadt an dem Verkehrsversuch festhalten, um drohende Fahrverbote abwenden, und hofft auf Langzeiteffekte im Mobilitätsverhalten.

Expressbuslinien, kostenloser ÖPNV, Mikromobilitätskonzepte oder Unverpackt-Läden, fair hergestellte Smartphones und Upcycling-Produkte – solche Angebote werden die Konflikte individueller Freiheitsansprüche nicht lösen. Doch sie sind wichtige erste Schritte des Ausprobierens einer veränderten Konsum- und Mobilitätsidentität, sagt die Konsumforscherin Lucia Reisch. „Sie verändern die gesellschaftlichen Normen und mit den Normen das, was als erstrebenswerter Konsum betrachtet wird.“

Die „Fridays for Future“-Bewegung platziert die Frage des „Wie weiter?“ in die Mitte der Gesellschaft und bringt lang bekannte Forschungserkenntnisse in einer neuen Form in die Debatte ein. Sie wendet sich nicht gegen ältere Generationen, sondern sucht den Schulterschluss mit ihnen und denen, die den politischen Kurs bestimmen. Sie schaffen dort Emotionalität, wo Wissenschaft der Objektivität und der politischen Neutralität verpflichtet ist. Die Suche nach dem „Guten Leben“ hat längst begonnen. Es wird die eine Lösung nicht geben. Die Wege Richtung Klimaneutralität werden so pluralistisch sein wie unsere Gesellschaft. ■

Kira Crome ist freie Fachjournalistin für Nachhaltigkeitsthemen in Köln. Sie schreibt für verschiedene Medien über Mobilität, erneuerbare Energien und Umweltschutz. Ihr Dienstwagen ist ein Fahrrad. Sie hat ihren Sohn zur Freitagsdemonstration im September begleitet.

© Von Francisco Amaral, Presidency of East Timor - Facebook-Auftritt des Staatspräsidenten Osttimors. Gemeinfrei, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=82489695>



PHOTO ©Francisco Amaral

»Die individuelle Freiheit ist kein Kulturgut. Sie war am größten vor jeder Kultur, allerdings damals meist ohne Wert, weil das Individuum kaum imstande war, sie zu verteidigen.«

Sigmund Freud (1856 - 1939), eigentlich Sigismund Schlomo Freud, öster. Psychiater und Begründer der Psychoanalyse  
Quelle: Freud, Das Unbehagen in der Kultur, 1930. III. Gründe für das Unbehagen in der Kultur

# Über die Freiheit, das Richtige tun zu können

Behindern Bürokratie und Verordnungen eine bessere Wirtschaft? Oder braucht es stattdessen mehr Umweltauflagen für eine klimaschützende Wirtschaft? Wenn Verbrauchsmessungen von der Autoindustrie durchgeführt werden oder die Gebäude-Energieeinsparverordnung zu mehr statt weniger Ressourcenverbrauch führt, läuft etwas falsch. Eine Circular Economy und ressourceneffiziente Unternehmen benötigen andere Rahmenbedingungen.

Standpunkt von Klaus Dosch



Beim Tanken kann ich mich jedes Mal ärgern. Der Bordcomputer meines Autos meldet einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer (l/km) für die letzte Tankfüllung. Ich fahre vorsichtig, in der Spitze kaum schneller als 120, in der Stadt schwimme ich mit, keine Ampelspurts, kein „sportliches“ Brausen durch Landstraßenkurven. Sozusagen mit einem rohen Ei zwischen Schuhsohle und Gaspedal. Bei dieser Fahrweise erwarte ich einen wesentlich geringeren Verbrauch, 3,6 Liter auf 100 Kilometer hatte der Verkaufsprospekt versprochen. 3,6 l auf 100 km! Das schaffe ich seit zweieinhalb Jahren nicht. Und es liegt nicht an der Fahrweise: Früher war ich mit meinem „Dreiliter“-Auto aus dem Jahr 2000 tatsächlich mit dem angegebenen Verbrauch ausgekommen, mal etwas mehr, mal sogar deutlich weniger. Der Rekord stand auf 2,4 l/100km. Mit den jetzt 42 Prozent Mehrverbrauch über der Prospektversprechung liege ich genau im Mittelfeld der 20 Fahrer, die der Plattform [spritmonitor.de](http://spritmonitor.de) ihre Verbrauchsdaten zur Verfügung stellen. Kein Ausreißer also. Aber warum ist das so?

## Ein Verbrauchstest für falsche Versprechen

Der Grund liegt im Neuen Europäische Fahrzyklus (NEFZ). Nach diesem Testzyklus wurden seit 1996 die Emissionen von Fahrzeugen gemessen – und damit auch deren Kraftstoffverbrauch. Dieser NEFZ scheint ein Produkt durchaus erfolgreicher Lobbyarbeit der Autoindustrie zu sein. Der Fahrzyklus dauert knapp 20 Minuten. Er wird auf einem Rollenprüfstand im Labor absolviert. Zwei Drittel der Zeit wird eine Stadtfahrt simuliert, ein Drittel eine Überlandfahrt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h für 10 Sekunden. 20 Prozent des Fahrzyklus steht das Fahrzeug. Die durchschnittlich abgerufene Motorleistung beträgt rund 4 Kilowatt (kW; 5,4 PS), die maximale Leistung zur Beschleunigung des Fahrzeuges 34 kW (46 PS). Das entspricht in etwa der Motorleistung eines VW Käfers der späten Sechzigerjahre des letzten Jahrhunderts.

Neben den völlig realitätsfremden Geschwindigkeiten und Beschleunigungen wurden andere Rahmenparameter besonders autoindustriefreundlich

festgelegt: Extrem hoher Reifendruck ist erlaubt, damit sinkt der Rollwiderstand. Die Batterie ist vollgeladen, die kraftzehrende Lichtmaschine kann daher abgeklemmt werden. Die Außentemperatur liegt bei kommoden 20 bis 30 Grad Celsius, Klimaanlage, Heizung und Lüftung bleiben abgeschaltet. Selbst Veränderungen an der Motorelektronik wurden (und werden) zur Verbrauchs- und Emissionsreduktion eingesetzt. Und zum Schluss dürfen nochmal vier Prozent Toleranz abgezogen werden.

Es scheint, als hätten die Ingenieure in den letzten 20 Jahren diesen Fahrzyklus immer besser begriffen. Die vermeintlichen Effizienzgewinne der Fahrzeuge haben sich größtenteils als Luftbuchungen herausgestellt. Trotzdem wird er nach wie vor für die Berechnung der PKW-Flottenverbräuche herangezogen. Und, große Überraschung: Trotz einer signifikanten Reduktion des Flottenverbrauchs sinken die Treibhausgasemissionen im Verkehr nicht.



## Die Unfreiheit der Ingenieure

Nun ist der NEFZ zum Glück seit 2017 durch einen neuen Fahrzyklus abgelöst, der deutlich näher an der Realität zu sein scheint. Mein Auto, das mit dem 3,6 l/100 km NEFZ-Normverbrauch, verbraucht nun nach dem neuen WLTP-Zyklus zwischen 5,2 und 5,5 l/100 km (WLTP = Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure). Flottenverbräuche als Grundlage eventueller Strafzahlungen der Autoindustrie werden allerdings in einer Übergangszeit immer noch basierend auf dem NEFZ berechnet. Die näher an der Realität liegenden Emissionswerte des WLTP würden sonst zu erheblichen Strafzahlungen der Autoindustrie an die EU führen.

Das alles ist ausgesprochen bitter, wurde doch mehr als 20 Jahre die Intelligenz der Ingenieure nicht zur tatsächlichen Reduktion von Verbrauch und Emissionen genutzt, sondern zur meist völlig legalen Optimierung der Testbedingungen eines PKW auf dem Emissionsprüfstand.



© istockphoto.com / Eoneren

Nicht auszudenken, in welche Richtung sich der Automobilmarkt entwickelt hätte, wenn die wahren Kraftstoffverbräuche der immer stärker werdenden SUV, Minivans und Limousinen berücksichtigt worden wären und zu einer Strategieänderung geführt hätten. Und dabei sprechen wir hier noch nicht über den so genannten Dieselskandal, für den findige Ingenieure Abschaltvorrichtungen für Abgastests entwarfen, um die Grenzwerte für Stickoxide einhalten zu können.

## Die Norm verschiebt die Bilanz

Ganz ähnlich sieht es in einem weiteren ebenso wichtigen Sektor aus: beim Haus- und Wohnungsbau. Seit 1977 werden die Heizenergieverbräuche durch Wärmeschutz- (WSchVO) bzw. Energieeinsparverordnungen (EnEV) gedeckelt. Den Grenzverbrauch von damals weit über 300 Kilowatt pro Quadratmeter und Jahr ( $\text{kW}/\text{m}^2/\text{a}$ ) unterschreiten genehmigungsfähige Gebäude mittlerweile deutlich mit unter  $55 \text{ kWh}/\text{m}^2/\text{a}$ : Eine Einsparung von rund 85 Prozent. ▶



Trotzdem wird über eine weitere Verschärfung der EnEV bzw. des neuen Gebäudeenergiegesetzes debattiert. So sind in den mittlerweile erreichten „Energieverbrauchsregionen“ der aktuellen EnEV 2016 Gebäude denkbar – und werden auch realisiert – für deren Errichtung die notwendigen Baustoffe um Faktoren mehr Primärenergie verbrauchen und Treibhausgase emittieren, als in 50 Jahren der Nutzung. Dabei ist es der Atmosphäre doch völlig egal, ob die Treibhausgase aus der Beheizung oder der Produktion der Baustoffe stammen.

Während beim E-Auto der hohe Ressourcenaufwand für die Produktion in der Kritik steht, scheint er beim Bauen völlig egal zu sein. Dabei gehört der Sektor zu den rohstoffintensivsten und damit klimarelevantesten Wirtschaftsbereichen: 90 Prozent (560 Mio. t) aller in Deutschland verwendeten mineralischen Rohstoffe werden jedes Jahr zur Herstellung von Baustoffen eingesetzt, und Bauabfälle machen 54 Prozent des deutschen Abfallaufkommens aus. Angesichts der Verschiebung des Treibhausgasausstoßes von der Nutzungs-

zur Produktionsseite wäre längst ein Gebäuderessourcengesetz mit Blick auf den Lebenszyklus von Gebäuden nötig, wie es nun endlich die Bundesdelegiertenkonferenz der Grünen fordert<sup>1</sup>.

## Verbindliche Emissionsziele statt Innovationsverhinderung

Beide Beispiele zeigen, wie eine vermeintlich industriefreundliche Rahmensetzung Innovationen verhindert und damit die Freiheit zur Entwicklung der jeweils besten Lösungen behindert. Besser für den Automobilsektor wären verbindliche Emissionsziele unter Realbedingungen gewesen, die von Autogeneration zu Autogeneration kontinuierlich gesenkt und damit dem langfristigen deutschen Emissionsreduktionspfad angepasst worden wären. Damit wäre ein Innovationswettbewerb angestoßen worden, dessen Ziel im besten Fall ein lebenszyklusweit treibhausgasneutrales Fahrzeug gewesen wäre.

<sup>1</sup> Bundesdelegiertenkonferenz der Grünen, 15.-17.11.2019: Antrag W-01, Recht auf Wohnen, Zeilen 304-305: Wir schaffen ein Gebäuderessourcengesetz, das die ganzheitliche Lebenszyklusbetrachtung für ein Gebäude in den Blick nimmt.

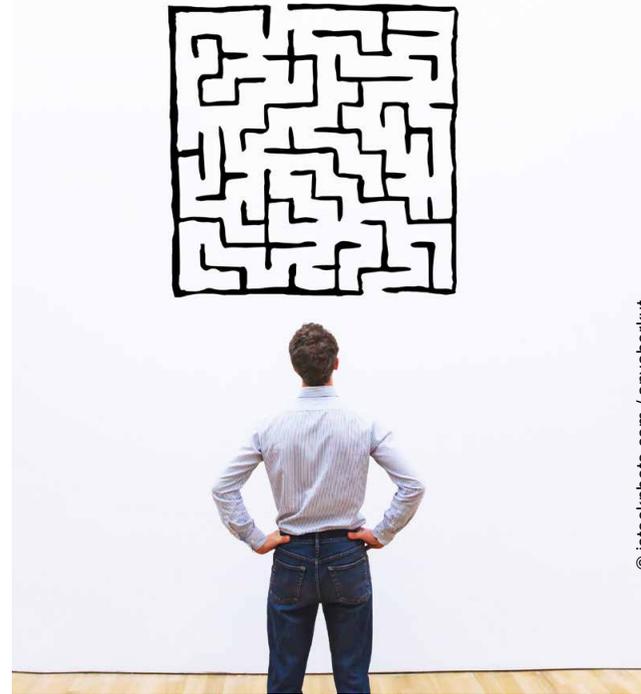
Die Motorleistung wäre vermutlich nicht gesteigert, sondern eher reduziert worden, ein Tempolimit längst kein Thema mehr. Pseudoinnovationen, die vom Versagen der Autoindustrie in den letzten 20 Jahren ablenken, wären uns vermutlich erspart geblieben.

Statt aus diesem Desaster zu lernen, tappt die Politik heute erneut in die gleiche Falle und statt ein langfristiges Ziel vorzugeben und auf dem Weg dorthin einige Wegmarken zu benennen, wird nun der Verbrennungsmotor zu Grabe getragen. Elektrisch soll die automobiler Fortbewegung zukünftig sein. Und damit CO<sub>2</sub>-frei. Es wird eine Technologie vorgegeben, über deren Sinnhaftigkeit durchaus Uneinigkeit herrscht: Während das Bundesumweltministerium in einer im Oktober 2019 veröffentlichten Publikation Vorteile von 16 und 27 Prozent gegenüber Diesel und Benziner feststellt, gibt es andere Studien, die beide Antriebsarten bestenfalls gleichauf sehen. Alle sind sich einig: Die Batterie erzeugt das Gros der Treibhausgasemissionen. Je größer die Batterie, desto weiter lässt sich elektrisch fahren, desto größer ist aber auch

der CO<sub>2</sub>-Rucksack des Fahrzeuges. Da Autofahrer keine Reichweitenangst mögen, werden sich die Batterien wohl noch weiter vergrößern – und damit der Treibhausgas-Rucksack des Autos. Solange Elektroautos wider besseren Wissens rechnerisch mit Null-Emissionen durch die Gegend stromern, gibt es keinen Innovationswettbewerb um die CO<sub>2</sub>-ärmste Lösung. Der „göttliche Ingenieur“ arbeitet stattdessen an größeren Batterien, mehr Komfort, mehr Leistung. Da die mit der Rohstoffproduktion für die Batterien verbundenen Emissionen nicht in der deutschen Treibhausgasbilanz auftauchen, wird der Beifall groß werden. Die globalen Treibhausgasemissionen dürften dabei allerdings kaum sinken.

## Das ganze Auto und das ganze Haus

Wirklich intelligent wäre es, Rahmenbedingungen so zu setzen, dass ein Wettbewerb um die beste Lösung angestoßen wird. Beim Auto geht es um Mobilität. Also geht es darum, lebenszyklusweit Treibhausgasemissionen für



© istockphoto.com / anyaberktut

den Personentransport zu minimieren. Wenn die Politik dabei ambitionierte Minderungskorridore über 20 Jahre festlegt, können die Ingenieure loslegen. Und nicht nur die: Womöglich kommen am Schluss Lösungen heraus, die Hightech-Automobile mit ganz neuen Geschäftsmodellen verbinden. Franz Vranitzky, ehemaliger Österreichischer Kanzler, beklagt die österreichische Tendenz, Innovation als letztes Glied einer Kette zu sehen, deren erstes Glied die

öffentliche Förderung ist. Wer sich die deutsche Förderpolitik der Elektromobilität ansieht, weiß, dass es diese Tendenz nicht nur in Österreich gibt.

Beim Wohnen kann es ähnlich gehen. Wird Schritt für Schritt eine Grenze für den lebenszyklusweiten Verbrauch des Gebäudes an natürlichen Ressourcen abgesenkt, verändert sich die Baukultur. Weg vom ressourcenfressenden Manufakturgebäude hin zu intelligenten, flexiblen, kreislauffähigen und modular konzipierten Bauwerken, wahrscheinlich sogar in Kombination mit neuen Wohnmodellen. Verändern wir die Rahmenbedingungen hingegen nicht, bekommen wir phantastisch schöngerechnete Gebäude, die sogar mehr Energie produzieren als sie verbrauchen – die Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen allerdings wird kaum sinken, ein Beitrag zur notwendigen ressourcenintelligenten Baukultur für das 21. Jahrhundert wohl ausbleiben.



## Die Freiheit zur Innovation braucht Ziele statt Grenzen

Wettbewerb und ein von möglichst intelligent konzipierten Rahmenbedingungen geleiteter freier Markt sind bislang das wirkungsvollste Steuerungsinstrument unserer Wirtschaft. Es ist allerdings ein Paradigmenwechsel notwendig, zu dem Emissionspreise und Ressourcensteuern gehören (siehe factory 2-2019 „Steuern“). Der größte Gefallen, den man der Wirtschaft tun kann, wäre es, Innovationen durch gemeinwohlorientierte und klimarelevante Auflagen zu stimulieren und herauszufordern. Ein erderhitzendes Weiter-so ist garantiert, wenn wir wie bisher die Wirtschaft in weiche Watte packen und ihr selbst die Innovationsdynamik überlassen – um die so genannte unternehmerische Freiheit zu schützen.

Um es fürs Standort-Marketing deutlich zu sagen: Deutschlands USP (Unique-Selling-Proposition) auf den Märkten der Welt sind die innovativen Produkte seiner Wirtschaft. Sie sind der Konkurrenz oft ein Schrittchen voraus. Wie hilfreich wäre es da, den Innovationseifer der Wirtschaft zu unterstützen. Leider sieht die Realität anders aus. Gutbezahlte Lobbyisten werfen sich ziemlich erfolgreich vermeintlich schützend vor die Industrie und stellen sich so notwendigen Veränderungen in den Weg – siehe NEFZ, EnEV etc. Auf diese Weise behindern sie jedoch ressourceneffiziente Innovationen. Die Politik müsste diese Lobby-induzierten Normen durch spezifische Zielvorgaben ersetzen, wenn sie mehr Klimaschutz will. ■

Klaus Dosch leitet die Faktor-X-Agentur in Inden im rheinischen Braunkohlerevier bei Aachen, die sich für besonders klima- und ressourcenschonendes Bauen mit einer um den Faktor X (z. B. 2 oder 4) verbesserten Ressourceneffizienz einsetzt.



# »Freiheit: Negation der Wirklichkeit.«

Wilhelm Busch (1832 - 1908), deutscher Zeichner, Maler und Schriftsteller; Quelle: Busch, Aphorismen, Reime und Sinnsprüche

# Freie Fahrt für freie Bürger

Laut Umfragen würden viele Menschen in Deutschland vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wechseln, wenn die Bedingungen stimmten. Weil die Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr gebaut ist, ist der Zwang zum Stau fast obsessiv. Die gegenwärtigen Mobilitätsbedingungen und Sachzwänge lassen den Verkehrsteilnehmern wenig Freiheiten.

Von Heike Holdinghausen



Seinen erfolgreichsten Werbespruch hört der ADAC inzwischen nur noch äußerst ungern. Weil laut Befragungen etwa die Hälfte der Mitglieder für ein Tempolimit sind, hält sich der Automobilclub neuerdings mit Empfehlungen an die Politik zurück und fordert mehr Forschung zu der Sache. „Freie Fahrt für freie Bürger“: Wer die Pressestelle nach dem Claim fragt, erntet schon länger Seufzen und Stöhnen und den Hinweis, der entstamme doch nun wirklich einer anderen Zeit. Es war die Zeit der Ölkrise Anfang der 70er Jahre, und tatsächlich schaffte es der ADAC mit diesem Slogan, das Tempolimit des sozialdemokratischen Verkehrsminister Lauritz Lauritzen zu kippen. 100 auf Autobahnen, 80 auf Landstraßen – das war mit dem ADAC und seinen Millionen von Mitgliedern im Rücken nicht zu machen und war nach dieser Kampagne auch nie wieder machbar. 1973 hatte der ADAC laut der Wochenzeitung DIE ZEIT seinen (An-)Spruch noch so begründet: „Das eigene Auto gibt dem Menschen Beweglichkeit, Unabhängigkeit und Freiheit. Es ist daher wesentlicher Be-

standteil einer jedermann zustehenden besseren Lebensqualität.“

Lebensqualität und Freiheit, das klingt gut. Doch in der Kampagne des ADAC mutierte die Freiheit zum Kampfbegriff für eine Industriebranche. Auch wenn „vordergründig das Tempolimit auf der Autobahn adressiert wurde, ging es um weit mehr“, sagt Ragnhild Sørensen, Sprecherin des Netzwerks Changing Cities, das sich bundesweit in die kommunale Verkehrspolitik einmischt, „um den Bau der autogerechten Stadt und das Erstellen eines lückenlosen Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr, um Subventionen in Milliardenhöhen und Internalisierung von Kosten der Auto-Mobilität“.

### Der Kampf um den Markenkern

Ihre Herkunft aus dem „Autoland der Ingenieure“ ist Teil der weltweit sehr erfolgreichen Markenphilosophie der deutschen Hersteller. Insgesamt bietet die Automobilbranche in Deutschland rund 820.000 Menschen in der Regel gut bezahlte Arbeitsplätze. 2017 erwirtschaftete sie einen Umsatz von rund

310 Milliarden Euro, den Löwenanteil davon im Ausland: Während Geschäfte im Inland 97 Milliarden Euro lieferten, betrug der Exportumsatz laut dem Verband der Automobilindustrie (VDA) 234 Milliarden Euro. Trotz aller Skandale und obwohl die Hersteller den Trend zur Elektromobilität lange verkannt haben, verkaufen sich deutsche Autos global hervorragend – und zwar vor allem die der Oberklasse. 2017 gehörten 59 Prozent aller im Inland gefertigten Modelle der Premiumklasse an, ein neuer Höchstwert. Der in die Kritik geratene VDA geht davon aus, dass etwa die Hälfte der Auto-Arbeitsplätze von diesen Modellen abhängt: von teuren, schweren und schnellen Wagen, die dafür berühmt sind, auch bei hoher Geschwindigkeit sicher und komfortabel zu sein. Schnelligkeit, Sicherheit, Komfort, eben jener angepriesene Vorsprung durch Technik, gehören zum Markenkern der deutschen Hersteller. Diesen Markenkern greift an, wer auf deutschen Autobahnen ein Ende der Freiheit zu rasen fordert.

Denn den Befürwortern eines Tempolimits – zum Beispiel von Greenpeace ►

oder vom Sachverständigenrat für Umweltfragen – geht es nicht nur darum, dass langsamer Fahren umwelt- und klimafreundlicher ist. Sondern dass insgesamt langsamere, leistungsärmere und damit leichtere Autos gebaut werden – auch in einem künftigen Zeitalter der E-Mobilität. Experten wie der E.Go-Erfinder Günther Schuh, Professor für Produktionssystematik an der RWTH Aachen, weisen immer wieder darauf hin, dass es nicht darum gehen dürfe, künftig schwere, schnelle SUVs mit Batterie zu bauen. Sondern leichte, abgespeckte Fahrzeuge. Ein solches Abrüstungsprogramm würde auch das Autobahnnetz verändern. Im Durchschnitt zehn Millionen Euro kostet ein Autobahnkilometer, breite Pisten durchschneiden – für Tiere oder langsamere Verkehrsteilnehmer kaum passierbar – die Landschaft. Auch dies, weil Autobahnen auf unbegrenzt hohe Geschwindigkeiten ausgelegt sein müssen. Deutschland ist inzwischen das einzige Land der Welt, das die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen nicht begrenzt. Dafür gibt es sogar einen florierenden Rasertourismus aus aller Welt; Autofah-



rer lassen für den Tempourlaub sogar ihre eigenen Fahrzeuge einfliegen.

## Der Sound des Sachzwangs

Funktionieren würde die 70er-Jahre-Kampagne heute noch, sagt Thorsten Koska vom Wuppertal Institut, auch wenn der ADAC – zum Ärger von Verkehrsminister Andreas Scheuer – inzwischen eine neutrale Position zum Tempolimit einnimmt. Als das Beratergremium des Verkehrsministeriums „Regierungskommission Mobilität“, um die Treibhausgase im Verkehrssektor zu senken, neben weiteren Maßnahmen auch ein Tempolimit vorschlug, „sind

die Sicherungen durchgebrannt“, so Koska. Erst Mitte Februar 2020 scheiterte ein generelles Tempolimit auf Autobahnen im Bundesrat. Noch immer bedeute Mobilität mittels eines eigenen Autos Unabhängigkeit, eben Freiheit.

Die Ursache dafür sieht er paradoxerweise in Sachzwängen. „Der Alltag wird auch durch Zwänge strukturiert“, so Koska. Zeitmangel, nicht vorhandener oder unzureichender öffentlicher Verkehr oder Sicherheitsbedenken, etwa gegenüber dem Fahrradfahren, ließen die Menschen zum Zündschlüssel greifen. Um die Sachzwänge anzugehen, müsse man zwischen Mobilität und Verkehr unterscheiden, sagt Koska. „Mobilität“ bedeute, ein Bedürfnis befriedigen zu können, etwa, am Arbeitsplatz zu erscheinen, die Kinder zur Schule zu bringen oder einen Einkauf erledigen zu können. „Verkehr“ hingegen sei die Strecke, die zurückgelegt werde, um mobil zu sein. Das heißt: Ist der Weg zum Einkauf kurz und kann zu Fuß zurückgelegt werden, ist der Kunde mobil, verursacht aber keinen (Auto)verkehr. Die Aufgabe einer nachhaltigen Städteplanung und Verkehrspolitik sei es, den Menschen

Mobilität zu ermöglichen, ohne sie dazu zu zwingen, Autoverkehr zu erzeugen. Mit anderen Worten: Heute bedeutet „Freie Fahrt für Freie Bürger“, kein Auto besitzen zu müssen, um mobil sein zu können.

„Wir sehen ja heute, dass damals vom ADAC nicht alle Bürger\*innen gemeint waren“, sagt Sørensen, „nämlich nicht diejenigen, die eben nicht mit dem Auto unterwegs sind“. Sie würden sich jetzt wehren und eine Mobilität nach menschlichem Maß fordern, um die Stadt von den Autos zurückzuerobern. Einen ganz anderen Weg schlägt Heiner Sothmann, Sprecher der Deutschen Verkehrswacht, vor. Um sich frei und selbstbestimmt durch die Stadt bewegen zu können, müssten vor allem Kinder früh lernen, sich im Verkehr zu bewegen, sagt Sothmann. Ab einem Alter von sechs Jahren könnten sie ihren Schulweg zu Fuß meistern, ab zehn Jahren mit dem Fahrrad. Weil 95 Prozent der Unfälle durch falsches Verhalten der Verkehrsteilnehmer verursacht würden, sei vor allem frühe und konsequente Verkehrserziehung wichtig, so Sothmann. Kinder müssten in jungen Jahren

lernen, Laufrad oder Fahrrad zu fahren. Laut Kinderschutzbund hat der Radius, in dem Kinder sich um ihre Wohnung herum frei bewegen können, in den vergangenen 30 Jahren deutlich abgenommen. Und zwar nicht wegen zunehmender Unfälle, sondern wegen des erhöhten Sicherheitsbedürfnisses der Eltern, heißt es aus dem Kinderschutzbund. Allerdings, sagt auch Sothmann von der Verkehrswacht, müsste natürlich auch die Stadt so gestaltet sein, dass Kinder Platz zum Radfahren und Toben hätten, Schulwege müssten so sicher sein, dass Kinder sie allein bewältigen könnten.

An der Stelle trifft er sich wieder mit Sørensen von Changing Cities. Wöchentlich würden Initiativen gegründet, um die Verkehrswende lokal voranzutreiben, berichtet sie. Auf Ebene der Kommunen passiere unglaublich viel. Allerdings seien die kommunalen Handlungsspielräume begrenzt. Eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 in den Städten könne zum Beispiel nur der Bund über die Straßenverkehrsordnung erlassen; auch die Pendlerpauschale, das Anwohnerparken oder die Zulassung von Fahrzeugen seien bundesge-

setzlich geregelt. Ausnahmen gibt es aber: Die Stadt Köln lässt seit kurzem nicht mehr als fahrrad- und anwohnerfreundliche 30 km/h auf dem Innenstadtring zu, wo laut Gesetz Tempo 50 Vorrang haben muss.

„Hier müsste die Bundesregierung sich bewegen und den verkehrspolitischen Rahmen anders setzen“, sagt Koska vom Wuppertal Institut, „und so die Freiheit anderer mit in den Fokus nehmen, etwa die der Kinder, Senioren oder auch eine Freiheit von Lärm- und Abgasbelastung“. Schließlich habe es in Städten wie Amsterdam, Wien oder Kopenhagen, die heute Vorbildcharakter besäßen, vor 40 Jahren genauso fanatische Autofahrer gegeben, wie heute angeblich nur noch in Deutschland. „Es hat 40 Jahre gedauert, aber heute ist dort die Vormachtstellung der Autos gebrochen“, so Koska. Dazu sei notwendig, den öffentlichen Verkehr auszubauen, ihn pünktlicher und bequemer zu machen und in einem dichteren Takt fahren zu lassen. „Bisher haben wir dem Autoverkehr hinterhergebaut und so den individuellen Verkehr immer attraktiver gemacht“, sagt Koska, „es wird Zeit, ►

diesen Prozess wieder umzudrehen“. Zum Beispiel durch eine „grüne Welle“ für Fußgänger – nicht sie müssen an der Ampel warten, sondern die Autos, und Busse und Radfahrer müssten Vorrang gegenüber Pkw und Lkw bekommen.

## Freie Fahrt unter besseren Bedingungen

Für den Radfahrer-Verband Changing Cities führen autofreie Zonen in den Stadtzentren der Weg zu mehr Freiheit, dazu erheblich teurere Parkplätze sowie Rad- und Radschnellwege – nicht nur in der Stadt, sondern auch auf dem Land. „Die meisten Ortschaften liegen nur wenige Kilometer auseinander und die Strecken zwischen zwei bis sechs Kilometern sind für die allermeisten Menschen mit dem Rad zu bewältigen“, sagt Sørensen.

Verkehrssoziologen wie Andreas Knie vom Wissenschaftszentrum Berlin setzen vor allem auf die Möglichkeiten der Digitalisierung. Die Aussicht, unproblematisch mittels einer App öffentlichen Verkehr, autonom fahrende, elektrische Fahrzeuge und Fahrräder oder E-Scooter zu verbinden, eröffne ganz neue Chancen der Mobilität, schreibt er zusammen mit anderen Autoren in seinem Buch „Erloschene Liebe“. Das an das private Auto geknüpfte Freiheitsversprechen, heißt es dort, konnte lange glaubhaft vermittelt werden, inzwischen habe es an Überzeugungskraft eingebüßt. Und selbst der ADAC illustriert auf seiner Website den Text zum „Bündnis für Moderne Mobilität“ des Verkehrsministeriums mit einem Foto, das Busse und Fahrräder zeigt – und ganz verschwommen, nur noch im Hintergrund, ein Auto. ■



© istockphoto.com / alphaspirt

Heike Holdinghausen ist Journalistin bei der Tageszeitung taz in Berlin und schreibt dort über Wirtschafts- und Umweltthemen. In der factory 2-2018 „Mobilität“ erschien ihr Beitrag „Make Autoindustrie great again“ über den mangelnden Innovationsdruck für mehr Ressourcenschutz in der deutschen Autoindustrie.

»Die wahre Freiheit ist nichts anderes als Gerechtigkeit.«

Johann Gottfried Seume (1763-1810), deutscher Schriftsteller und Dichter;  
vor allem bekannt durch seinen Spaziergang nach Syrakus



# Das Grundeinkommen zwischen Arbeitsgesellschaft und Absatzförderung

Ein bedingungsloses Grundeinkommen könne eine nachhaltigere Wirtschaftsweise beflügeln, weil es die Menschen von alten Zwängen befreie, sagen die einen. Andere behaupten, dass es bestens mit dem neoliberalen Zeitgeist harmonieren und die Konsumorientierung garantieren würde. Eine „Richtungsforderung“ nach einem Grundeinkommen verheiße ein Ende einer unfreien Arbeitsgesellschaft – nachhaltig würde es erst mit einer Höchstgrenze für den Konsum.

Von Andres Friedrichsmeier

Freiheit, das war im 19. Jahrhundert wesentlich die Beseitigung ererbter Vorrechte der Wenigen. Im „kurzen 20. Jahrhundert“ – den Historikern Ivan T. Berend und Eric Hobsbawm zufolge die Zeit von 1914 bis 1991 – haben Werbung und Marketing den reicheren Teil der Menschheit trainiert, Freiheit eher materiell zu betrachten: Auto, Fernreise, Immobilie.

Sich diese drei zu erarbeiten, markierte in der Welt der Baby-Boomer, der Generation der Ende der 60er Jahre Geborenen, eine Stufe der Reifung zum „freien“ Erwachsenen: die erste (Inter-rail-)Reise als Unabhängigkeitserklärung vom Elternhaus, das Auto als erster allein beherrschter Ort (auch für Sex), die Immobilie als Garant unbeschränkter Entfaltung bis zum Maschendrahtzaun. Im 21. Jahrhundert sind die Immobilienpreise inzwischen aber so hoch, dass junge Menschen realistischer vom Vorrecht des Ererbens träumen als vom eigenen Erarbeiten. Bei der heutigen Airport-Massenabfertigung empfindet man mehr Flugscham als Freiheit. Und „sozialer Erfolg“ bedeutet nicht länger nur, welche Freiheitskaufkraft

das Arbeitseinkommen nach Dienstschluss entfaltet, sondern auch, wie frei die Arbeit ist: Bullshit-Job oder „was Kreatives“? Die Wertewelt der Boomer ist fahl geworden: Ihren Glanz verlor sie durch die Schere zwischen den monetär grundierten (Konsum-)Freiheiten der Wenigen und der in der globalen Digitalökonomie zunehmenden Prekarisierung der Vielen.

## Wie frei fühlt sich Grundeinkommen an?

Spürbar fehlt ein Update für die Definition von Freiheit im 21. Jahrhundert. Wird das Grundeinkommen dazugehören, weil es Ende 2019 sogar im SPD-Vorsitz angekommen ist? Die Frage nach der Freiheit, die sie persönlich empfand, als sie bei [meingrundeinkommen.de](http://meingrundeinkommen.de) als 423. Person bedingungslos 12 Monate mit jeweils 1000 Euro gewann, beantwortet Lisa so:

„Mein Umfeld hat sich sehr mit mir gefreut, dafür bin ich wirklich dankbar. Die verschiedenen Optionen, die das Geld dann bedeutete, haben mich jedoch relativ rasch auch überfordert.

Prinzipiell hoffe ich auf die Möglichkeit, unseren antrainierten Drang nach individueller Selbstverwirklichung mit neuen gesellschaftlichen Modellen, die mehr auf das Gemeinwohl hin orientiert sind, zu synthetisieren. Das erhöht für mich den Druck. Weil zumindest jede radikale Möglichkeit eine ganze Reihe an Konsequenzen nach sich zieht. Deshalb spare ich das Geld erstmal an, und wenn der richtige Zeitpunkt gekommen ist, werde ich es sinnvoll einsetzen. Auch sehe ich links und rechts von mir Leute, die es mehr verdient hätten oder zumindest auf Anhieb einsetzen könnten, weil sie zum Beispiel vor dem Schritt in die Selbstständigkeit stehen oder aber sehr geringe Einkünfte haben. Trotzdem möchte ich das positive Gefühl, das für mich damit einhergeht, nicht gering schätzen.“

Die Verlockung neuartiger Freiheit ist demnach unscharf, aber spürbar. Trotzdem würden, wie Lisa, die wenigsten ihren Job kündigen und den sprichwörtlichen Roman schreiben. Was bewirkt ein oberhalb der Armutsgrenze angesetztes Grundeinkommen dann überhaupt, abgesehen von der Umver-

teilung von oben nach unten, der Förderung von Selbstständigkeit und dem Ende der Hartz IV-Sanktionsbürokratie?

Noch vor wenigen Jahren setzte an dieser Stelle zuverlässig bizarrer Streit darüber ein, mit welcher Modellar- chitektur des Grundeinkommens sich Fortschrittliche von Neoliberalen, wie etwa Milton Friedman oder Thomas Straubhaar, voneinander abgrenzen. Heute ist es populärer, die Modelle ein- fach praktisch auszuprobieren. Dabei offenbart sich eine Spannung zwischen dem materiellen Gehalt eines Grund- einkommens von sagen wir 1000 Euro, und seinem darüber hinaus weisenden utopischen Anteil: dem Update der fade gewordenen Zivilreligion der Baby- Boomer mit ihrem auf Statussymbole verengten Freiheitsverständnis.

## Kern des Streits: Der Bruch mit dem alten Modell

Diese konsumorientierte Zivilreligion trägt als kollektives Sinnstiftungsmodell den Namen „Arbeitsgesellschaft“. Sie umfasst längst nicht alle, die arbeiten, etwa beim Wechseln der Windeln des



© istockphoto.com / Tomml

eigenen Kinds, im Hobbykeller oder ehrenamtlich im Verein. Das Modell folgt erstens dem Glauben, dass über monetäre Arbeitseinkommen wesentliche Teilhaberechte und soziale Position zugeteilt werden sollten – in einer „Gesellschaft“, die als synonym mit „Nation“ vorgestellt wird. Zugespitzte Logik: Wer über kein Arbeitseinkommen verfügt, hat keinen eigenständigen, sondern nur einen abhängigen Wert (Kind, Haus-

frau) oder einen prüfbedürftigen, karita- tiv gönnbaren (Arbeitsunfähige).

Selbst Gewerkschaften versichern uns, dass wir unseren Lohn wert sind, obwohl der eher gewerkschaftsfeindlich klingende Umkehrschluss wäre, dass Arbeitseinkommen im Wesenskern dann gerecht seien, wenn der Tarifstreit gut ausgeht und der Staat mit Steuern und Wohlfahrt ausgleichend nachkorrigiert.



© istockphoto.com / AzmanJaka

In ihrem Kern ist praktiziert die Zivilreligion der Baby-Boomer zweitens eine Anbetung der Entfremdung; Leistung erfolgt um der Leistung selbst und nicht um des Geleisteten willen; gerade in den Führungsebenen bedeuten Stress und lange Arbeitszeiten Ausweis von hohem Status und nicht etwa von fehlender Freiheit, denn die hat ihr Separatleben in der konsumistischen Freizeit - allerdings gilt das nur für die machtgewohnte „Mitte“ der reichen Staaten, die

Besonderheiten belohnt und Standardisierung geringer schätzt.

Drittens schwingt die Leitidee mit, soziale Integration innerhalb eines Landes solle maßgeblich über Großbetriebe erfolgen; also eine Welt, in der Siemens, Daimler & Co dauerhaft Verantwortung für „ihre“ Beschäftigten übernehmen und nicht etwa wachsende Mehrheiten außerhalb dauerstabiler Arbeitsorganisationen tätig sind.

## Richtungsforderung: Vom Alten ins Neue

Die Forderung nach einem wie auch immer legitimierten Grundeinkommen will raus aus dieser Wertewelt, steht aber zum Teil noch mitten drin. Ob links wie bei meingrundeinkommen.de oder neoliberal wie im staatlichen Großversuch in Finnland, die Modelle sind im Hier und jetzt vorstell- und ausprobierbar. Als Fundament dafür werden derzeit konkrete Finanzierungsmodelle für eine nationale Umsetzung ausgearbeitet. Für viele Varianten wurde das bereits mit unterschiedlichen Gewichten auf Vermögens-, Verbrauchs- und Einkommenssteuern sowie gekürztem Militäretat durchgerechnet, im Extremfall gar mit Schnitt an der in Deutschland eigentümlicher Weise meist nicht als Sozialleistung interpretierten Rente.

Zu einem anderen Teil schwebt das Grundeinkommen aber bereits in einer naturgemäß unbekanntem Zukunft, in welcher die Zivilreligion der Boomer zu einer Sekte neben anderen geschrumpft wäre. Auch Grundeinkommensbefürworter sehen sich noch nicht in dieser

Zukunft; auch sie empfänden als provokant, auf einer Party auf die Frage „was machst du so“ anders als mit Auskunft zur status- und einkommenszuweisenden Beschäftigung zu reagieren.

Der Politikwissenschaftler Antoni Negri und der Literaturtheoretiker Michael Hardt finden in ihren gemeinsamen Veröffentlichungen für das Grundeinkommen den Begriff der „Richtungsforderung“. Während die Umsetzung heute bereits anschaulich vorstellbar ist, transportiert die Richtungsforderung aber Prinzipien, die über das Heute hinausgehen: Jeder Mensch hat Wert, „verdient“ Einkommen, und jenseits der Ordnungswelt der Arbeitsgesellschaft locken Freiheiten, die nicht entfremdet sind.

Je deutlicher dieser utopische Gehalt wurde, desto entschiedener ist die konservative Seite aus der Grundeinkommensdebatte ausgestiegen, nachdem sie noch 2010 über den ehemaligen Thüringer Ministerpräsidenten Dieter Althaus bis in die CDU zu hören war. Dieser utopische Gehalt ist wesentlich bedeutender als die Feinheiten der Architektur der Grundeinkommens-



© istockphoto.com / monkeybusinessimages

modelle. In manchem Schwellenland kann ein Modell in Art und Höhe von deutschem Hartz-IV und Kindergeld beachtliches Potenzial als Richtungsforderung entfalten. Gleichzeitig stellt der Grundeinkommensaktivist Werner Rätz für Deutschland fest, dass die bereits auf der bundespolitischen Agenda stehende Kindergrundsicherung und das vom Bundesverfassungsgericht verfügte

Ende der Hartz-Sanktionen als veritable Vorstufen zu einem Grundeinkommen gelten können. Weshalb man sich er-nüchert fragt, ob wir es denn vielleicht beinahe schon haben?

Der utopische Gehalt liefert ebenso den Grund dafür, dass die Finanzierungsmodelle all jene, die im Ordnungshorizont der Arbeitsgesellschaft ver-schanzt sind, nie überzeugen werden: ►



© istockphoto.com / skynesher

Wenn wir zukünftig weniger an Einkommensziffern orientiert arbeiten, wird das die Einkommensproduktion verändern. Die je nach Perspektive bornierte oder naheliegende Frage, „wer wird dann noch Werte schaffen“, wird auch dann noch gestellt, wenn heutige Experimente längst zeigen, dass Grundeinkommensbezieherinnen wie Lisa ihre Jobs nicht kündigen.

## Ein nachhaltiges Grundeinkommen schaffen

Wieder bei der Modellfrage angelangt, sei noch auf eine bisher wenig rezipierte französische Vorschlagsvariante verwiesen. Um das Risiko weiterer Kommerzialisierung menschlicher Beziehungen durch Grundeinkommen zu vermeiden, wird der Aufbau einer nicht monetären,

aber gleichwohl einkommenssubstituierenden sozialen Infrastruktur gefordert („Appel pour une civilisation de la gratuité“). Entmonetarisierende Gratisstrukturen und monetäres Grundeinkommen lassen sich auch kombinieren: Ist eine definierte Menge Strom und der Bus für mich gratis, brauche ich weniger Grundeinkommen. Wenn man so unverblümt aus einem System heraus will, in dem Geld zum Selbstzweck geworden ist, ist langfristige Finanzierbarkeit natürlich noch schwieriger abzubilden.

Ein weiterer Haken aller Modelle: Die überzeugendsten Finanzierungsrechnungen sind keynesianisch-national, sie visionieren Geld für die relativ Armen nur der westlichen Nationen als gigantisches Konjunkturpaket. Der Drogeriemarkt-Unternehmer (dm) Götz Werner etwa propagiert Grundeinkommen als Instrument für eine indirekt protektionistische Binnenkonsumförderung. Ressourcen- und klimapolitisch ist die grundeinkommens-induzierte Absatzsicherung eine Beschleunigung der Fahrt gegen die Wand, außer man zöge den logischen Schluss, dass auch die Reichsten nicht unendlich konsu-

mieren dürfen. Notwendigerweise kombiniert man dazu eine garantierte Mindestabsicherung für die menschlichen Bedürfnisse, ob monetär oder gratis, mit einer Höchstgrenze. Die bekannteste Idee dazu heißt „Konsumkorridor“, wissenschaftlich ausgearbeitet seit etlichen Jahren etwa von der Nachhaltigkeitswissenschaftlerin Antonietta Di Giulio.

Und: Beißt sich Höchstgrenze nicht mit Selbstbestimmung? Schauen wir uns an, was der Staat, der seine Bedürftigen mit Hartz-IV-Sanktionen „fordert und fördert“, normalen Eltern für die Erziehung ihrer Kinder „zu mehr Eigenverantwortung und Selbstbestimmung“ empfiehlt, hier das bayrische Staatsinstitut für Frühpädagogik: Ein Taschengeld in regelmäßiger und weder als Belohnung noch als Strafe variierter Höhe „sollte nicht zu niedrig ausfallen, denn das Kind braucht schon einen gewissen Spielraum. Allerdings darf es auch nicht zu hoch angesetzt sein, denn es soll ja lernen, Prioritäten zu setzen.“ Vielleicht müssten auch wir für unsere eigenen Schritte in einer am „Guten Leben“ orientierten Welt einen nachhaltigen Konsum- und Taschengeldkorridor festlegen. ■

Dr. Andres Friedrichsmeier ist Organisationssoziologe und arbeitet für das Thüringer Bildungsministerium. Im factory-Magazin „Steuern“ (2-2019) schrieb er zuletzt darüber, „warum Umsteuern nur mit und nie durch Steuern gelingt“.



»Die Freiheit besteht in erster Linie nicht aus Privilegien, sondern aus Pflichten.«

Alber Camus (1913-1960), französischer Schriftsteller und Philosoph

# Die Ökodiktatur gegen den freien Westen

Während viele freie Länder dabei eine erbärmliche Figur machen, packt China den Klimaschutz mit gewohnter Effektivität an. Doch keine Demokratie ist auch keine Lösung. Ein Vergleich der Freiheits- und Nachhaltigkeitserfolge zweier Gesellschaftssysteme.

Von Finn Mayer-Kuckuk



Die konsequente Handlungsfähigkeit der chinesischen Verwaltung fasziniert Beobachter aus dem Westen immer wieder. Was einmal von oben beschlossen ist, setzen die untergeordneten Stellen zügig um. Gerade Ingenieursprojekte gehen daher von der Idee bis zur Fertigstellung enorm schnell. Der Bau der 1200 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke von Peking nach Shanghai dauerte nur drei Jahre. Die Arbeiten begannen zeitgleich mit Hilfe einer halben Million Arbeiter an 40 Stellen. Ähnlich rasant wurden 1999 und 2019 neue Großflughäfen in beiden Metropolen gebaut. Beobachter westlicher Demokratien schauen auf das Tempo teils mit Neid und teils mit Schrecken – und fragen sich trotz aller Vorbehalte, ob China hier als Vorbild dienen kann.

Auch die Abkehr vom Kohlendioxid ausstoß ist aus chinesischer Sicht im Kern ein riesiges Ingenieursprojekt. Wirtschaft und Wohnungen sind von einer prinzipiellen Energiequelle auf eine Reihe anderer Energiequellen umzustellen. Dafür sind von der Erzeugung bis zum Verbrauchspunkt andere Maschinen und Geräte nötig. Während

gerade in Deutschland auch Überlegungen der Wachstumskritik und ein grundsätzliches Hinterfragen unserer Wirtschaftsweise in die Diskussion einfließen, herrscht in China weiter ein rein technokratischer Ansatz vor. Das zeigen der Geist und der Wortlaut der Fünfjahrespläne, die die Partei als Blaupausen für die Entwicklung beschließt.

Dieser vereinfachende Ansatz birgt Nachteile, doch er hat auch Vorteile. Er verschiebt das Problem von einem gesellschaftlichen Bewusstseinswandel zu einem zentralstaatlichen Großprojekt. Und damit hat China Erfahrung.

## Schnell und effektiv

Kein Wunder also, dass in China bei allen sonstigen Rückschritten unterm Strich erhebliche Fortschritte im Klimaschutz zu sehen sind. Das Land ist zwar weiterhin der weltweit größte Verschmutzer (13 Mrd. t CO<sub>2</sub>-Äquivalente/a), der Pro-Kopf-Anteil 2018 liegt mit 7,95 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr immer noch unter dem Deutschlands (9,15 t/a) oder der USA (16,14 t/a). Dafür ist die Veränderungsgeschwindigkeit

Richtung Reduktion unbestritten hoch. Im Jahr 2020 wird vermutlich plangemäß 58 Prozent der Energie aus Kohle stammen<sup>1</sup>. Im Jahr 2015 waren es noch 72 Prozent<sup>2</sup>. Die Verringerung beträgt damit 15 Prozentpunkte in fünf Jahren. In den vergangenen zehn Jahren hat sich die Kapazität in der Windkraft in China dafür verdreifacht. Auch die Elektromobilität boomt in dem asiatischen Land. In diesem Jahr werden dort rund 1,5 Millionen E-Autos verkauft<sup>3</sup>.

Der Klimawandel wird in der chinesischen Führung klar als akutes Problem für das eigene Land erkannt<sup>4</sup>. Starke Kräfte innerhalb der Kommunistischen Partei wünschen sich eine sehr schnelle Abkehr von der Verbrennung von Öl und Kohle. Staatspräsident Xi Jinping selbst sieht sich als Vorreiter der „ökologischen Zivilisation“<sup>5</sup>. Die

1 <https://www.reuters.com/article/us-china-energy-coal/china-expects-to-hit-2020-coal-cap-targets-demand-overshadows-study-idUSKCN1SZ17M>

2 <https://www.iea.org/weo/china/> <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=33092>

3 <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2019-09-20/electric-vehicle-market-so-far-belongs-to-china>

4 <https://apnews.com/6aa3c628308f48c1857735c698e84848/China%27s-Xi-slams-unwillingness-to-combat-climate-change>

5 [http://www.xinhuanet.com/english/special/2017-11/03/c\\_136725942.htm](http://www.xinhuanet.com/english/special/2017-11/03/c_136725942.htm)



Führungsebene vertritt diese Haltung auch international<sup>6</sup>. Die tatsächliche Politik reflektiert zwar auch in China einen Kompromiss mit den bremsenden Kräften, beispielsweise den Chefs staatlicher Kohleanlagen oder Provinzen mit vielen Stahlarbeitsplätzen, schließlich schmerzt der Strukturwandel<sup>7</sup>. Berichte über widersprüchliche Politikziele oder Rückschläge entsprechen also einer erwartbaren Entwicklung. Im Gesamtbild kommt die Abkehr von den fossilen Energien jedoch in China verblüffend schnell voran.

## Im Westen wesentlich nur Weiter-so

In den USA ist der Energiemix dagegen seit Mitte der 90er-Jahre fast unverändert<sup>8</sup>. Unter Präsident Barack Obama gab es Ansätze für eine Förderung von Solar und Wind, obwohl dieser gleichzeitig die Ölförderung über Fracking hochfahren ließ. Der amtierende Präsident Donald Trump hat in den vergan-

6 <https://www.reuters.com/article/us-climate-change-china/china-pledges-new-impetus-in-climate-efforts-after-2020-idUSKBN1W906Y>

7 <https://www.capital.de/wirtschaft-politik/atemlos-durch-die-nacht-4526>

8 <https://www.eia.gov/energyexplained/us-energy-facts/>

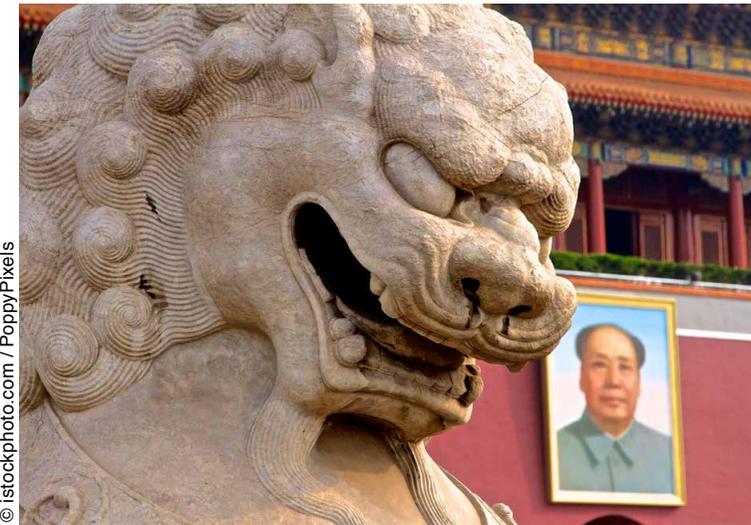
genen Jahren viele der guten Ansätze wieder zurückgenommen.

Einzelne Bundesstaaten wie Kalifornien ziehen nun ihr eigenes, zum Teil sehr ehrgeiziges Programm zur Abkehr vom Öl durch<sup>9</sup>. Doch es fehlt unter der derzeitigen Führung ganz offensichtlich eine nationale Kraftanstrengung zur Rettung des Planeten. Bundesstaaten wie Texas und Louisiana gehören zu den Regionen mit den höchsten Emissionen auf dem Planeten<sup>10</sup>. Die US-Bundesstaaten haben also oft andere Interessen als die Zentrale: Unter Trump macht Kalifornien seine eigene Energiewende. Genauso könnten Staaten wie Louisiana sich gegen ein Klimaschutzprogramm aus Washington stellen.

Deutschland wiederum liefert ein gemischtes Bild – und zeigt eine andere Problematik. Der politische Wille zur Verlangsamung des Klimawandels ist da; auch die Einstellung eines Großteils der Gesellschaft unterstützt Anstrengungen in diese Richtung. Anders als in den USA sind es nicht unbedingt die Bundesländer, die sich der Hauptstadt entgegenstellen. Und doch stehen den

9 <https://www.eia.gov/state/analysis.php?sid=CA>

10 <https://www.eia.gov/state/analysis.php?sid=LA>



© istockphoto.com / PoppyPixels

Zwischenzielen der Energiewende ganz erhebliche Interessen entgegen. Es sind zum Teil sogar Umweltverbände, die gegen neue Windanlagen klagen<sup>11</sup>. Die Bürger wollen zwar Umweltschutz, aber keine Windräder in der Nähe – und haben in einer konsensual orientierten Demokratie die Möglichkeiten, Projekte zu verhindern<sup>12</sup>. Da zudem jahrelang an der Spitze der Wille fehlte, die Energiewende konsequent durchzusetzen, passierte im Ergebnis viel weniger als versprochen<sup>13</sup>.

11 <https://taz.de/Naturschutz-versus-Energiewende/!5610830/>

12 <https://www.rbb24.de/politik/hintergrund/Volksbegehren-Mindestabstand-und-Windraeder-im-Wald-Brandenburg.html>

13 [https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/B2.3\\_Publications/Other/Neuer\\_Schwung\\_fur\\_die\\_Klimapolitik.pdf](https://www.mcc-berlin.net/fileadmin/data/B2.3_Publications/Other/Neuer_Schwung_fur_die_Klimapolitik.pdf)



## Fünffjahresplan als Klimaschutzgesetz

Das autoritär regierte China zeigt sich im Klimaschutz handlungsfähiger als alle Demokratien des Westens. In China gibt es keine Regierungswechsel und damit auch keinen plötzlichen Wechsel zu einem Klimaskeptiker wie z. B. Trump. Die Pläne des Landes sind schriftlich niedergelegt; derzeit läuft der 13. Fünffjahresplan zur Entwicklung des Energiewesen, der 2021 vom 14. Fünffjahresplan abgelöst wird. Dieser wird vermutlich noch deutlich ehrgeiziger sein<sup>14</sup>.

Störfeuer durch Wahlen oder Klagen von Bürgergruppen müssen die Mächtigen bei der Umsetzung bekanntlich nicht fürchten. Sie müssen lediglich ihr Versprechen einhalten, Arbeitsplätze zu schaffen, sonst wird die Parteibasis unruhig. Das gelingt jedoch auch mit dem konsequenten Ausbau emissionsfreier Energiequellen. Hier sind bereits mehrere Millionen Jobs entstanden<sup>15</sup>. China zieht die einmal erkannte Politik

14 [http://www.nea.gov.cn/2016-12/19/c\\_135916140.htm](http://www.nea.gov.cn/2016-12/19/c_135916140.htm)

15 <https://www.chinadailyhk.com/articles/109/72/35/1543821429501.html>

damit viel konsequenter durch als die Vergleichsländer. Oft sogar übertrifft das Land die selbstgesteckten Ziele. Die Fünffjahrespläne markieren eher erreichbare Minimalforderungen als utopische Versprechen, über deren Nichteinhaltung sich keiner wundert<sup>16</sup>.

Die Fünffjahrespläne in China strukturieren die Politikziele auf allen Ebenen. Es gibt übergeordnete Pläne wie den Generalplan für die sozioökonomische Entwicklung des Landes, die dann in Pläne mit kleinerem Anwendungsbereich heruntergebrochen werden, beispielsweise für das Bildungswesen einzelner Provinzen. Der Energieplan ist einer davon. Diese Pläne entstehen in China unter Einbeziehung der Stimmen einer großen Zahl von Fachleuten und Betroffenen. Die Partei hat 90 Millionen Mitglieder; diese besetzen sämtliche Schaltstellen in Verwaltung, Wirtschaft und Forschung. Das erklärt auch zum Teil die Umsetzungserfolge. Der Plan entsteht im Konsens der Partei, die ihn dann auch durchführt. Kader, die nicht liefern, müssen um ihre Karriere bangen; wer seinen Plan übererfüllt,

16 <https://www.carbonbrief.org/chinas-emissions-could-peak-10-years-earlier-than-paris-climate-pledge>

darf auf eine Beförderung rechnen. Die Anreize zur Durchsetzung sind erheblich. Auch Staatsbetriebe sind dadurch mit im Boot. So hat der nationale Versorger State Grid den Auftrag erhalten, die Netze auf mehr Erneuerbare vorzubereiten – und investiert prompt in neue Leitungen und smarte Schaltungen<sup>17</sup>.

## Wachstum ohne Korrektur

Lässt sich das chinesische Modell auf andere Volkswirtschaften übertragen? Vermutlich nicht. Die Systemeigenschaften, die einer so handfesten Umsetzung von Plänen in westlichen Demokratien entgegenstehen, gehören fest in deren Erbgut als freiheitliche Gesellschaft. Der Einzelne ist hier wichtig, seine Stimme wird gehört. Eine Klage gegen ein Windprojekt ist ernst zu nehmen. Chinesische Verhältnisse sind in mehrfacher Hinsicht nicht wünschenswert. Denn der chinesische Staat setzt falsche Politikziele mit derselben Konsequenz um wie richtige.

Als gutes Beispiel für die starre Umsetzung auch offensichtlich schädlicher

17 [http://www.sgcc.com.cn/html/sgcc\\_main\\_en/col2017112614/column\\_2017112614\\_1.shtml](http://www.sgcc.com.cn/html/sgcc_main_en/col2017112614/column_2017112614_1.shtml)



Vorhaben im Bereich der Umweltpolitik dient der Dreischluchten-Staudamm. Politisch mit harter Hand durchgesetzt und mit Milliarden finanziert, hat er zwar erhebliche Umweltvorteile – unter anderem durch Stromproduktion aus Wasserkraft. Doch die Auswirkungen auf die (ehemaligen) Anwohner und das Ökosystem sind so verheerend, dass die Nachfolger seiner Initiatoren inzwischen Zweifel am Sinn des ökologischen Lieblingsprojekts der Führung in den Neunzigerjahren äußern<sup>18</sup>. Anwohner, Wissenschaftler und Kritiker hatten im Planungsprozess keine Chance, gehört zu werden. Was das Politbüro wollte und was im Plan stand, hat der Apparat kompromisslos umgesetzt. Das galt 2009 auch für den Aufbau exzessiver Kapazitäten in der Stahlindustrie, die den Planern nun als ökologischer und ökonomischer Klotz am Bein hängen<sup>19</sup>.

Das trifft auch allgemeiner auf das politische Klima in China zu. Denn nicht nur Umweltprojekte setzt das Regime konsequent durch, sondern beispielsweise auch die Überwachung der

18 <https://www.nytimes.com/2011/05/20/world/asia/20gorges.html>

19 <https://www.reuters.com/article/us-china-steel/chinas-steel-sector-still-battling-rising-illegal-capacity-idUSKBN1WB113>



© istockphoto.com / alexkuehni

Bürger<sup>20</sup>, die Unterdrückung der muslimischen Minderheit der Uiguren<sup>21</sup> oder den Personenkult um Präsident Xi<sup>22</sup>. China kennt keine Gewaltenteilung. Niemand stoppt die Partei, auch wenn sie offenkundig Fehler macht. Das ist die Kehrseite der wunderbaren Erfolge in der Durchsetzung politischer Pläne.

Der chinesische Ansatz ist auch deswegen nicht wünschenswert, weil sein Fokus auf dem materiellen Wachs-

20 <https://www.fr.de/politik/traum-aller-diktatoren-10988840.html>

21 <https://www.fr.de/politik/ganze-provinz-massives-internierungslager-10964188.html>

22 <https://www.fr.de/politik/papa-will-macht-nicht-teilen-11143104.html>

tum verbleibt. Der Gedanke, dass es von allem „immer mehr“ geben soll, wird weder von der Führung noch von der Bevölkerung in Frage gestellt. „Nachhaltigkeit“ heißt hier in erster Linie, den Einfluss des weiteren Wachstums auf die Ökosysteme zu dämpfen. Eine Ab- und Umkehr ist jedoch gar nicht im Gespräch<sup>23</sup>. Hier klafft eine Lücke an einer wichtigen Stelle des Diskurses.

23 <https://link.springer.com/article/10.1007/s41825-019-00014-w>



## Demokratische Führung contra Klimaschutz

Dennoch könnten westliche Staaten durchaus von China lernen – nämlich bei der konsequenten Verfolgung selbstgesetzter Ziele. Und ausgerechnet Donald Trump in den USA wird hier zum ergänzenden Anschauungsbeispiel. Der US-Präsident setzt laufend höchst kontroverse Ideen um. Gegenwind aus der Zivilgesellschaft ignoriert er hartnäckig. Er macht also als Negativbeispiel vor, was ein demokratischer Politiker alles durchsetzen kann, wenn er entschlossen genug handelt. Seine Regierung bekämpft bekanntlich den Klimaschutz. Doch wenn sich also eine gewählte Regierung mit der gleichen Vehemenz hinter ihre Reduktionsziele klemmt, kann sie ganz offensichtlich einen erheblichen Wandel einleiten. ■

Finn Mayer-Kuckuk ist Journalist und berichtet seit seiner Korrespondentenzeit in Tokyo und Peking bei [die-korrespondenten.de](http://die-korrespondenten.de) für verschiedene Medien über den asiatischen Raum.

© istockphoto.com / e\_rasmus



»Auch Gleichheit und Gerechtigkeit sind Grundprinzipien der Demokratie. Aber das Prinzip der Freiheit hat gegenüber dem Prinzip der Gleichheit und Gerechtigkeit die Oberhand gewonnen.«

Ingolfur Blühdorn, Professor am Institut für Gesellschaftswandel und Nachhaltigkeit (IGN) der Wirtschaftsuniversität Wien.  
Oktober 2019



© istockphoto.com / Andrei Stanescu

# Perspektiven einer ökoliberalen Politik

Wieviel klimapolitisches Ordnungsrecht und eine daraus folgende neue, alltägliche „Ökoroutine“ braucht es hierzulande? Empfinden wir – die westlichen oder auch global lebenden, wohlhabenden Menschen – diese „Vorschriften“ als Unfreiheit, oder lassen sie uns, weil sie eben für alle gelten und damit Grenzen definieren, „freier“ oder sogar „glücklicher“ leben, da wir durch sie ökologisch und sozial gerechter handeln? Es gibt bereits genug Beispiele, dass Regulierung Freiheit garantiert.

Von Michael Kopatz

„Liberté toujours – immerwährende Freiheit“: Freiheitsversprechen sind ein zentraler Botenstoff der Werbeindustrie. Es gibt wohl kein Produkt, das sich nicht damit verknüpfen ließe. Rauchen bedeutet Freiheit, sogar Kaffee macht frei: „... tu was ich will, ich bin so frei, Nescafe ist dabei“. Mal eben mit dem Flieger nach Mallorca oder mit dem Geländewagen zum Bäcker, man ist so frei. Wer sich die Freiheit nimmt, ist modern, unbeschwert und unkompliziert. Konsum ohne schlechtes Gewissen.

## Regeln für die Freiheit

Doch unsere Freiheit ist aufgrund der planetarischen Grenzen nicht unbegrenzt. Die bisherigen Freiheitsversprechen des ungebremsten Verbrauchs westlicher Industriegesellschaften haben ein Problem geschaffen, das nur gesamtgesellschaftlich lösbar ist: die globale Klimakrise. Zu ihrer Lösung helfen Appelle an die Bürgerinnen und Bürger, doch bitte mal freiwillig das Auto stehen zu lassen oder mehr Bioprodukte zu kaufen, wenig. Das Bewusstsein dafür ist zwar gestiegen, allein die Umset-

zung bleibt zu schwach. Nur wenige sind bereit zu verzichten, ihre Lage erlaubt es aus unterschiedlichen Gründen mitunter einfach nicht. Deswegen sind ökoeffiziente Dienstleistungen und Produkte in der Klimakrise zwar wachsende Märkte, aber noch lange nicht gewöhnlich, also kein Mainstream – und verbessern in diesem Tempo auch nicht wesentlich die Klimabilanz des Wirtschaftens.

Das Steuerungskonzept der Ökoutine basiert dagegen auf der Annahme, dass sich Verhalten nur mit den Verhältnissen ändert – die Routinen und Lebensweisen mit den Strukturen. Die entscheidenden zwei Schlüsselbegriffe der Ökoutine sind Standards und Limits.

Sind solche Vorgaben staatsautoritär? Bedeutet es zum Beispiel ein Eingriff in die Freiheit, wenn der Gesetzgeber für klimaschädliche Abgase von Fahrzeugen einen Grenzwert festlegt? In Artikel 2 des deutschen Grundgesetzes heißt es: „Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt.“ Trotzdem beschränkt ein Großteil



© istockphoto.com / KaraGrubis

des Auto- und Flugverkehrs die Freiheitsrechte und das Recht auf körperliche Unversehrtheit von Anwohnern, Fußgängern und Radfahrern erheblich. Und ganz offensichtlich ignoriert unsere Lebensweise die Freiheitsrechte zukünftiger Generationen – und lässt bereits jetzt Menschen leiden, die durch die Klimakrise ihre Lebensgrundlagen verlieren. ▶



Dabei prägen Einschränkungen von Freiheit seit langem unseren Lebensalltag und sind Kennzeichen einer gelingenden Demokratie. So war die Einführung der Schulpflicht zwar eine drakonische Maßnahme, hat aber zu einem höheren Bildungsniveau geführt. Doch schon Immanuel Kant stellte sich die Frage: „Wie kultiviere ich die Freiheit bei dem Zwange?“<sup>1</sup>

Die gesetzlichen Arbeitslosen-, Renten- und Krankenversicherungen sind Beispiele weiterer Zwangsbeglückungen. Sie schaffen eine Solidargemeinschaft, wo der Einzelne überlastet wäre. Die Versicherten werden also zur Solidarität verpflichtet. Viele verfügen dadurch im Alter, bei Arbeitslosigkeit und bei Krankheit über ein Auskommen und damit auch über die Möglichkeit, ihre Freiheitsrechte leben zu können. Dieser Zwang ist die Voraussetzung für freie, demokratische Gesellschaften: Erst wenn Ernährung, Obdach, Kleidung und Gesundheit gewährleistet sind, ist Raum vorhanden für Bildung, Kultur, Teilhabe und Gemeinschaft.

<sup>1</sup> Kant, Immanuel (1803): Über Pädagogik, Hrsg. Von Wilhelm Weischedel, Werke in 10 Bänden, Darmstadt 1983, S. 711

Dem Staat, also unserer Gesellschaft, darf es nicht gleichgültig sein, ob die Mitbürgerinnen fahrlässig mit ihrem Leben umgehen. Deswegen sind beispielsweise viele Drogen verboten. Auch ist es einem nicht gestattet, sich das Leben zu nehmen. Ärzte und Polizisten sind angehalten, dieses zu verhindern. Die Rauchverbote hatte man jedoch formal nicht beschlossen, um die Raucher vor sich selbst zu schützen, vielmehr ging es um die Gesundheit der „Passivraucher“. Deren Recht auf freie Entfaltung und körperliche Unversehrtheit werde etwa in Gaststätten eingeschränkt. Dagegen nimmt der Gesetzgeber die Einschränkung der Freiheitsrechte durch Lärm, Schadstoffe und Verletzte im Straßenverkehr vergleichsweise gelassen hin. Dabei ist es unbestritten, dass die gesundheitlichen Belastungen etwa durch Straßenverkehr die Lebenszeit der Betroffenen erheblich verkürzt.

Überhaupt geht es bei vielen Alltagsentscheidungen nicht nur um uns selbst, sondern um die Freiheitsrechte unserer Mitmenschen: Der Missbrauch von Gemeinschaftsgütern ist also nicht

verfassungskonform. Im gleichen Maß, wie die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen voranschreitet, werden die Entfaltungsmöglichkeiten unserer Kinder und Kindeskiner beschnitten. Wer die individuellen Freiheitsrechte schützen will, kommt zugleich um deren Begrenzung nicht herum.

## War früher mehr Freiheit?

Wann also sollten wir uns auf neue Regeln einlassen, wann muss der Staat eingreifen? Die Geschichte zeigt, dass die Menschen Freiheitsrechte schon immer gegen bestimmte „Freiheitsinteressen“ durchsetzen mussten. So war Kinderarbeit bis ins zwanzigste Jahrhundert selbstverständlich, in Großbritannien beispielsweise trafen die Gegner auf viel Ablehnung. Das Verbot der Sklaverei lehnten seine Kritiker, so absurd es heute klingt, mit dem Argument ab, dass dadurch ihre Freiheit beschränkt würde.

Regeln, in der Politik geht es dabei immer um Gesetzte, sind das Fundament unserer Gesellschaft. Sie sind die Voraussetzung für Freiheit. Die Geschichte der Zivilgesellschaft ist ►

auch eine Geschichte der Entwicklung von Regeln. Sie mündete in die „Bill of Rights“ Großbritanniens und der Vereinigten Staaten von Amerika und in unser Grundgesetz. Verfassungen sichern den Bürgern im Rahmen einer freien und demokratischen Gesellschaft – auf der Basis von Grundwerten – bestimmte unveräußerliche Grundrechte zu.

Über diese unantastbaren Vorgaben hinaus ranken sich abertausende Gesetze. Neue Regeln kommen immer dann in die Welt, wenn die Gesellschaft sich verändert und neue Probleme entstehen. Dementsprechend sind auch die Regelwerke beständig zu aktualisieren und zu reformieren. Reformen entstehen durch Wertewandel, zum Beispiel durch Anerkennung der Gleichberechtigung der Frau. Vom Wahlrecht bis zur Quotenregelung für Aktienvorstände, vieles basiert auf Werturteilen, die ihrerseits in Bewegung sind. Manchmal gehen die Gesetze einen Schritt vor und wieder zurück. Die Reform und Neufassung ökologischer Standards, das Konzept der Ökoroutine, basiert auf Selbstverständlichkeiten demokratisch verfasster Staaten.

## Ökoroutine ist „ökoliberal“

Eine moderne Politik, die Freiheit und Klimaschutz verbindet, ist „ökoliberal“. Ökoliberale Politik stellt den Mensch in den Mittelpunkt. Sie strebt nach einem Leben im Einklang mit der Natur und den Interessen unserer Enkel, unterstützt Einkommensarme und Benachteiligte, stärkt das Gemeinwohl, fördert Solidarität, Selbsthilfe und Subsidiarität. Das Freiheitsstreben des Einzelnen allein ist dafür nicht ausreichend. Notwendig ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Staat und Bevölkerung, zwischen Politik und Bürgern. Nach Wilhelm von Humboldt ist „die vorteilhafteste Lage für den Bürger im Staat die, in welcher er zwar durch so viele Bande als möglich mit seinen Mitbürgern verschlungen, aber durch so wenige als möglich von der Regierung gefesselt wäre“.

Auch liberale Vordenker wie Adam Smith oder John Stuart Mill plädierten für strenge Regeln und verwarnten sich gleichzeitig gegen ausufernde Eingriffe in die Natur. Wahrer Liberalismus übt sich nicht im Recht des Stärkeren,



© istockphoto.com / martinwimmer

nicht in Gegenwartsfixierung und nicht im maximalen Verbrauch von allem Möglichen, sondern spricht auch über die Freiheit zur Genügsamkeit aus Einsicht oder Verantwortungsgefühl. Er schlägt sich nicht allein auf die Seite der Besserverdienenden, sondern schützt die Schwachen vor den Mächtigen. ►

## Verbotspartei?

Es gilt praktisch als verboten zu verbieten. Parteien, die sich heute für den Wandel durch Ökoroutinen einsetzen, werden oft als paternalistische Verbotsparteien verunglimpft. Zu Recht? Beispielsweise bedeutet Tempo 30 in Wohngebieten und vor Schulen keine klassische Bevormundung, sondern ist ein Gebot zum Schutze der Anwohner und Kinder. Das haben die meisten Menschen inzwischen akzeptiert.

Begrenzen wir das Fliegen und legen klimafreundliche Standards für Autos fest, dann geht es ebenfalls darum, das Leben anderer Menschen zu schützen. Etwa von solchen, die heute mehr denn je unter Dürrekatastrophen leiden und ihre Ernährungsgrundlagen verlieren.

Mit denen sitzen wir zwar nicht in einem Raum, aber einleuchten sollte es dennoch. Was ist das für eine Freiheit, die wir nur zulasten anderer Mitmenschen ausleben können? Genau dafür brauchen wir gesellschaftliche Vereinbarungen. Und, wenn man sie unbe-

dingt so benennen will, Verbote. Wäre das so schlimm?

Heute freuen sich die meisten darüber, dass in Cafés, Kneipen und Restaurants nicht mehr geraucht werden darf. Wir sind froh, dass Verkehrsteilnehmer vor einer roten Ampel halten. Und wir finden es gut, dass unser jeweiliger Nachbar seinen Müll nicht einfach in unserem Garten oder vor unserer Haustür entsorgen darf. Das ist nämlich verboten.

Routinen muss man allerdings auch so gestalten, dass sie wirksam werden. Das so genannte Klimaschutzpaket der Bundesregierung als Teil einer neuen Klimaschutzgesetzgebung ist dagegen in weiten Teilen völlig naiv: So soll ein Langstreckenflug zum Beispiel künftig 17 Euro teurer werden. Dabei kosten Hin- und Rückflug nach Neuseeland rund 1400 Euro. Glaubt wirklich jemand, dass die erhöhte Flugsteuer unseren wachsenden Flugtourismus begrenzt? Bei einem Flug nach Mallorca sind mitunter die Parkgebühren am Flughafen teurer als das Ticket.

Das beschlossene Klimaschutzpaket enthält viele Anreize, jedoch keine

Vorgaben, keine Begrenzungen. Die Bundesregierung traut sich einfach nicht. Die beteiligten Parteien hoffen auf ihre Wiederwahl. Politische Gestaltung angesichts von Klimakrise und Digitalisierung ist das nicht. Man stelle sich vor, es gäbe lediglich Anreize, damit Menschen ihre Steuern zahlen. Wie viel Euro kämen da wohl zusammen, wenn Steuern zu zahlen freiwillig wäre?

Gewiss, durch die Gelbwestenproteste in Frankreich sind die Politiker alarmiert. Das Problem wachsender Ungleichheit und Armut lässt sich aber nur mit besserer Umverteilung lösen, nicht mit einem Verzicht auf neue klimaschützende Regeln (siehe factory 2-2019, „Steuern“). Zudem kostet eine Limitierung des Flugverkehrs durch Vermeidung von Expansionsgenehmigungen oder ein Straßenbaumoratorium den Steuerzahler nichts. Auch ist nicht damit zu rechnen, dass Menschen für den Ausbau von Flughäfen auf die Straßen gehen.



## Verzicht als Vorwurf

Häufig reagieren Journalisten auf das Konzept der Ökoroutine mit dem Vorwurf „Sie wollen also Verzicht!“ Der Verzicht wird dann meist als einseitiges, unnötiges „Opfer“ dargestellt. Verzicht ist aber immer relativ. Denn in der Beschränkung der einen liegt oftmals der Gewinn der anderen. Verzicht ist heute gelebte Solidarität. Wenn wir auf Billigkleidung verzichten, kann das die Arbeitsbedingungen in Asien verbessern. Das ist ein Gewinn für die Näherinnen. Ein Limit auf Autobahnen schränkt zwar den Drängler ein, stärkt aber die Freiheitsrechte der moderat Reisenden. Unsere Städte sind belegt von einem Lärmteppich. Die Ruhe hat man der automobilen Freiheit geopfert. Millionen Bundesbürger verfügen nicht über die Freiheit, ihre Fenster nach Belieben zu öffnen, weil der Straßenlärm gesundheitsbelastend ist.

Millionen Hausbesitzer mussten mit ansehen, wie ihr Haus unter zunehmendem Straßenverkehr und -lärm an Wert verlor. Diese Form der kollektiven Enteignung wird ebenfalls nur selten thematisiert. Die schlichte Wahrheit ist: Automobile lassen sich nicht nutzen, ohne die Freiheitsrechte anderer einzuschränken. Fast könnte man fragen, ob sie vielleicht sogar verfassungswidrig sind, denn schließlich heißt es im Grundgesetz: „Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden.“ GG, Artikel 2 (2). ■

Dr. Michael Kopatz ist Sozialwissenschaftler am Wuppertal Institut. Seinem Buch „Ökoroutine. Damit wir tun, was wir für richtig halten.“ folgte 2019 „Schluss mit der Ökomoral! Wie wir die Welt retten, ohne ständig daran zu denken.“ im Oekom Verlag, München.



© istockphoto.com / Andrei Stanescu

»Freiheit ist für drei Viertel  
der Menschheit das Recht,  
Hungers zu sterben.«

Henri Linguet (1736-1794 hingerichtet), französischer Advokat und Publizist

# Von der Freiheit auf einem begrenzten Planeten

Die Freiheit zu exzessiven Verbrauch und unbegrenzter Nutzung von Natur stößt längst an die Grenzen unseres Planeten. Diese stehen fest, und auf absehbare Zeit wird auch kein anderer zur Verfügung stehen. Mit den globalen Klimaschutz- und Nachhaltigkeitszielen ist das Recht auf Naturverbrauch zwar neu geordnet und sind die Emissionsbudgets limitiert. Ein neues Denkgebäude zu Freiheit und Gerechtigkeit, das „die ganze Bäckerei“ umfassen könnte, muss jedoch erst noch entstehen.

Von Uta von Winterfeld



Mit der Freiheit ist das ja so eine Sache. Sie ist ein alter, großer und facettenreicher Begriff. Aus philosophischer Perspektive steht die Freiheit der Vernunft im Mittelpunkt, politisch sind Mitbestimmungsrechte und das Menschenrecht auf körperliche Unversehrtheit zentral. Psychologisch wird von Ergebnisfreiheit und Entscheidungsfreiheit gesprochen, auch von Autonomie und Verantwortung.

Wirtschaftliche Freiheit meint, dass Unternehmen und Privatpersonen selbst bestimmen, was und wieviel produziert und gekauft wird. So gibt es einen „Index für wirtschaftliche Freiheit“, der sich an Adam Smith und seinem 1776 erschienen Werk „Der Wohlstand der Nationen“ orientiert. Implizit liegt diesem Index die Annahme zugrunde, dass sich eine Einschränkung beispielsweise der Investitionsfreiheit negativ auf den ökonomischen Wohlstand auswirke.

Wird heute immer wieder und allerorts über die „Einschränkung der Freiheit“ geklagt, so ist dies zumeist ökonomisch gemeint. Denn Freiheit bedeutet in den nordwestlichen kapi-

talistischen Industriegesellschaften: die Freiheit zu wachsen, die Freiheit, Gewinne zu machen, die Freiheit, zu konsumieren.

So wundert es nicht, wenn die Bundesregierung zur wichtigsten Zahl beim Klimaschutz schweigt: dem Emissionsbudget. Denn das 2019 weltweit verbleibende CO<sub>2</sub>-Budget von 580 Milliarden Tonnen, um etwa 1,5 Grad Erderwärmung nicht zu überschreiten, verweist darauf, dass so „freiheitlich“ wie bisher nicht weiter gewirtschaftet werden kann.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat – ebenso wie der Wissenschaftliche Beirat Globale Umweltfragen zuvor – auf deutlich zu reduzierende Emissionsbudgets hingewiesen: In einem offenen Brief von 2019 nennt er 7,3 Milliarden Tonnen ab Anfang 2019 und 6,6 ab Anfang 2020 als Gesamtbudget bis zur Klimaneutralität Deutschlands.

Trotz des Schweigens lässt sich jedoch anhand der beschlossenen Klimaziele ableiten, welche Freiheit zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß die Bundesregierung für das Land beansprucht: Etwa rund 13 Milliarden Tonnen und damit fast doppelt

so viel, wie es dem Anteil Deutschlands an der Weltbevölkerung (1,1 Prozent) entspräche.

## Die Fallen der Freiheit

Ausschließlich die Grenzen ökologischer Tragekapazität als Argument dafür zu bringen, dass es nun eben mit der wirtschaftlichen Freiheit aufhören müsse, greift jedoch zu kurz. Ein Grund hierfür liegt in der Herrschaft der Zahlen: Weltweit errechnete, noch zulässige Tonnen sagen nichts darüber aus, wer historisch welchen Beitrag zur Destabilisierung des Weltklimas geleistet hat. Und länderspezifisch kalkulierte vorhandene und zu erreichende durchschnittliche Pro-Kopf-Verbräuche beschreiben nicht, wie ungleich der jeweilige Zugang zu Ressourcen und damit verbunden die „Möglichkeit“ zu Emissionen global verteilt sind. Spätestens hier betritt nicht irgendeine, sondern im Grunde die politische Kardinalstugend die Bühne: die Gerechtigkeit.

Ein weiterer Grund liegt in der Unterstellung, die man oft in den Debatten zu Postwachstum und Suffizienz findet: ►

Ein „Weniger“ bedeute Verzicht und komme daher nicht in Frage. Dieser Argumentationsfigur wohnt aber die Annahme inne, dass das, auf das verzichtet werden soll, zweifelsohne und für alle ungeheuer attraktiv sei.

Was aber, wenn beispielsweise das Wachstum ein Zwang ist – der in der Landwirtschaft gebräuchliche Satz „Wachse oder weiche“ erzählt davon – und wenn immer mehr haben zu wollen gar nicht als Freiheit empfunden wird? Womöglich handelt es sich bei der wirtschaftlichen Freiheit eher um ein unangenehmes Zwangskorsett und es könnte – im Gegenteil – sogar ungeheuer attraktiv sein, sich davon zu befreien?

Daher bleibt auch und vielleicht sogar besonders in der Diskussion um Klimakrise, Grenzen und Freiheit stets kritisch zu fragen: Wessen Freiheit? Und Freiheit wovon?

Albert Einstein hat einmal darauf hingewiesen, dass Probleme nicht mit derselben Denkweise gelöst werden können, die diese hervorgebracht haben. Wenn die Klimakrise die Folge einer technischen Beherrschung der Natur ist, kann also die dazu genutzte Frei-



© istockphoto.com / francescoch

heit keine Zukunftsvision sein. Vielmehr liegt die Herausforderung darin, Emanzipations- und Autonomievorstellungen auszubilden, die Naturverbundenheit und Mitgefühl zulassen. Denn was soll das für eine wirtschaftliche Freiheit sein, die noch nie alle gegenwärtig lebenden Menschen gleichermaßen umfasst hat – von den künftig lebenden Menschen ganz zu schweigen?

Schließlich ist ein zentrales Gebot der Nachhaltigkeit, Rücksicht auf die Situation, die Bedarfe und Bedürfnisse

künftiger Generationen zu nehmen. Die so genannte intergenerationale Gerechtigkeit der heutigen gegenüber den folgenden Generationen lässt sich weder mit naturbeherrschender Vernunft noch mit wachstumssüchtigem Kapitalismus erreichen. Selbst die intragenerationale Gerechtigkeit zwischen den zur selben Zeit lebenden Generationen ist in kapitalistisch freier Weise offenbar nicht zu machen: Gleiche Chancen auf Wachstum und Wohlstand gibt es nicht mehr.



## Die Rechte der anderen

Zentral dafür ist ein vor rund vierhundert Jahren von Francis Bacon formuliertes Wohlstandsversprechen: Wenn es gelänge, Natur mithilfe der mechanischen Künste – heute Technik – zu beherrschen, würden alle Menschen davon profitieren. Dieses Versprechen existiert zwar seit dieser Zeit uneingelöst, doch der Glaube daran und die Hoffnung darauf halten sich immer noch hartnäckig.

Wir müssen vermuten, dass dieses Versprechen auch in den nächsten Jahrhunderten nicht eingelöst wird. Weil kapitalistisches Wirtschaften stets „auf Kosten von ...“ funktioniert hat und funktioniert und weil kapitalistisches Wachstum „externalisieren“ muss. Seine Ressourcen beutet er überwiegend im globalen Süden aus, seinen Abfall transportiert er umgekehrt von Norden nach Süden. Natur als Quelle und Senke belastet er so rücksichtslos, dass sie sich nicht regenerieren kann. Und Folgeprobleme werden von der Gegenwart in die Zukunft verschoben. Ohne diese Freiheit zur Externalisierung kann Kapi-

talismus nicht wachsen und profitabel wirtschaften.

Wie wäre es, hier mit Blick auf Gerechtigkeit nicht einfach „Umverteilung“ oder „Anerkennung von Minderheitenrechten“ zu fordern, sondern Gerechtigkeit statt dessen in Anlehnung an die US-amerikanische Philosophin Nancy Fraser transformativ zu fassen? Dann würde nicht der Reichtumskuchen anders verteilt, sondern die Art und Weise der Kuchenherstellung. Über-

haupt müssten wir die ganze Bäckerei so organisieren, dass es mit der Freiheit, Gewinne mittels Raubbau und Sorglosigkeit zu erzielen, ganz und gar vorbei wäre. Womöglich kann eine Freiheit, die Nachhaltigkeit meint, dann erst beginnen. ■

Prof. Dr. Uta von Winterfeld ist Politologin und Philosophin, ist seit 1993 am Wuppertal Institut und arbeitet zu gesellschaftlichen Naturverhältnissen, nachhaltigen Arbeits- und Lebensweisen und zu Governance und neuen Gesellschaftsverträgen. An der Universität Kassel ist sie Professorin im Fachbereich Gesellschaftswissenschaften.



»Nationalität ist das einzige Hindernis für die Entfaltung der Freiheit.«

Leo Tolstoi (1828-1910), Lew Nikolajewitsch Graf Tolstoi, russischer Erzähler und Romanautor  
Quelle: Tolstoi, Tagebücher. 1857

# factory ist das Magazin für Nachhaltiges Wirtschaften

factory steht für industrielle Produktion und Fabrik, aber auch für den Faktor Y, um den sich der Ressourcenverbrauch ändern muss, damit nachfolgende Generationen gleiche Bedingungen vorfinden. Dieses Nachhaltigkeitsverständnis schließt ein, dass es um alle Aspekte Nachhaltigen Wirtschaftens geht, also neben Produktion und Dienstleistungen auch um die Seite des Konsums. factory will dazu beitragen, die Bedeutung der Unternehmen bei der Verwirklichung einer Nachhaltigen Entwicklung der Gesellschaft deutlich zu machen und Wirtschaftsakteure in die gesellschaftliche Debatte einzubinden. Es geht dabei um eine ressourceneffiziente Wirtschaftsweise und die Herausbildung nachhaltiger Produktions- und Konsummuster. factory erscheint kostenlos viermal im Jahr als PDF-Magazin und im Netz unter [www.factory-magazin.de](http://www.factory-magazin.de)

factory – Magazin für Nachhaltiges Wirtschaften  
ISSN 1860-6229,  
15. Jahrgang Ausgabe 1-2020

## Redaktion:

Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 10 Absatz 3 MDStV:  
Ralf Bindel  
Am Varenholt 123  
44797 Bochum  
Tel. 0234-9799513  
[rb@factory-magazin.de](mailto:rb@factory-magazin.de)

## Anzeigen:

rabe – medienbüro  
Tel. 0234-9799513  
[www.rabeuero.de](http://www.rabeuero.de)  
Es gilt die Anzeigenpreisliste 1.2012

## Englische Übersetzung:

Universität Mainz, Fachbereich Angewandte Sprach- und Kulturwissenschaften, Institut für Anglistik, Amerikanistik und Anglophonie, Prof. Dr. Donald Kirały & Studierende  
[www.fask.uni-mainz.de](http://www.fask.uni-mainz.de)

## Herausgeberinnen:

Effizienz-Agentur NRW  
Dr.-Hammacher-Straße 49, 47119 Duisburg  
Tel. 0203-37879-30, Fax -44  
[efa@efanrw.de](mailto:efa@efanrw.de)  
[www.efanrw.de](http://www.efanrw.de)

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH  
Döppersberg 19, 42103 Wuppertal  
Tel. 0202-2492-0, Fax -108  
[info@wupperinst.org](mailto:info@wupperinst.org)  
[www.wupperinst.org](http://www.wupperinst.org)

## Gestaltungsentwurf:

Oktober Kommunikationsdesign GmbH, Bochum  
[www.oktober.de](http://www.oktober.de)

## Umsetzung:

ubb Kommunikation, Bochum, [www.ubb-kommunikation.de](http://www.ubb-kommunikation.de)

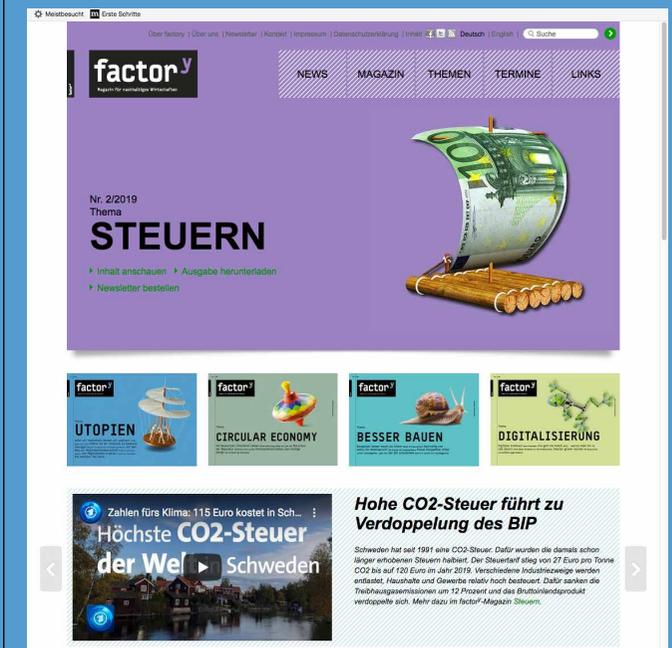
## Druck:

RecySatin, 130 g/m<sup>2</sup>, Bilderdruck aus 100 Prozent Recyclingpapier, Koffler Druckmanagement, Dortmund.

Die Beiträge in factory geben nicht zwingend die Meinung der Herausgeber wieder. Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos und Materialien ist die Redaktion dankbar, übernimmt aber keine Gewähr. Das Copyright liegt bei den jeweiligen Autoren beziehungsweise der Redaktion; Nachdruck oder Vervielfältigung (auch auszugsweise) erlaubt die Redaktion auf Anfrage und bei Nennung des Autors und Link auf [www.factory-magazin.de](http://www.factory-magazin.de).

## Mehr lesen und mehr Service im Netz

Abonnieren Sie unseren Newsletter, informieren Sie sich über aktuelle News und Termine, lesen Sie einzelne Beiträge und nutzen Sie weitere Service-Angebote. Folgen Sie uns bei Facebook und Twitter und verbreiten Sie factory und die Idee des Nachhaltigen Wirtschaftens weiter.



- ▶ [www.factory-magazin.de](http://www.factory-magazin.de)
- ▶ Abonnieren Sie unseren Newsletter