

Beitrag
von Dr. Michael Kopatz
im Rahmen des 5. Mainauer
Nachhaltigkeitsdialogs am 24. Mai 2019
auf der Insel Mainau

Schluss mit der Ökomoral

Die Menschen tun nicht das, was sie für richtig halten. Über 90 Prozent der Bundesbürger sind bereit deutlich mehr für gutes Fleisch auszugeben, doch nur vier Prozent tun es. Befragungen zeigen auch, dass die Menschen viel weniger Autos in den Städten haben möchte. Neun von zehn begrüßen eine ambitionierte Klimaschutzpolitik. Allein, bei sich selbst anfangen, das möchten nur wenige.

Daran haben die Kampagnen und Bildungsinitiativen der letzten 30 Jahre nichts geändert. Stattdessen expandierte das materielle Umfeld. Wohnungen, Fernseher und Kühlschränke wurden zusehends größer. Autos sind heute doppelt so schwer und zahlreich wie in den achtziger Jahren. Geflogen wird so viel wie nie zuvor und weitere Startbahnen sollen gebaut werden.

Zugleich gelingt es offenbar vielen Bundesbürgern, mit krassen Widersprüchen zu leben. Den Hund verhätscheln und zugleich Billigwürstchen aus martialischer Tierhaltung auf den 800 Euro Grill legen. Diese Form der gelebten Schizophrenie beherrschen auch viele Politiker. Sie fordern vehement Klimaschutz und lassen Jahr für Jahr neue Straßen und Fluglandebahnen bauen. Sie verabschieden Lärmschutzpläne, um gleich darauf Tempo 30 abzulehnen. Manche beklagen die Nitratbelastung des Grundwassers und fördern parallel Massentierhaltung und Fleischexport.

Die Konzerne verweisen bei jeder Gelegenheit auf die Verantwortung der Konsumenten. Produziert würde schließlich nur, was auch gekauft wird. Doch so einfach ist das nicht. Die Industrie gibt jährlich über 30 Milliarden Euro für Marketing aus, damit die Menschen Dinge kaufen, die sie eigentlich gar nicht brauchen. Sie schuften um zu shoppen. All der materielle Konsum hat uns nicht glücklicher gemacht. Das ist nunmehr seit vier Jahrzehnten so. Glück ist nicht beliebig steigerungsfähig.

Und wie lässt sich diese verfahrenere Situation überwinden? Oder anders gesagt: Wie kann geschehen, was geschehen muss? Das Konzept der Ökoroutine macht hier einen ganz einfachen Vorschlag: Strukturen ändern statt Menschen. Anders gesagt: Verhältnisse ändern Verhalten. Erlöst die Konsumenten von den permanenten Moralappellen! Die machen nur schlechte Stimmung und bewirken kaum etwas. Stattdessen heben wir die Standards und definieren Limits.

Standards

Im Wohnungsbau sind steigende Standards normal geworden. So verlangt die Energieeinsparverordnung, dass Öl- und Gasheizkessel, die älter als 30 Jahre sind, ersetzt werden. Eigentümer sind nunmehr verpflichtet, bis Ende 2015 die oberste Geschossdecke zu isolieren. Und auch die Wände sind zu isolieren, wenn eine weitgehende Sanierung der Fassade geplant ist, die über einen reinen Anstrich hinausgeht und mehr als zehn Prozent der Fläche betrifft. Vermieter auf diese Standards hinzuweisen, verbunden mit persönlicher Ansprache und einer Beratung etwa zu Förderprogrammen, kostet Zeit und damit Geld. Für eine Stadt mit mehr als 150 000 Einwohnern ist womöglich ein Mitarbeiter erforderlich, um dieser Aufgabe nachzukommen. Es ist gut und gern vorstellbar, dass dieser Mitarbeiter für den Klimaschutz in kurzer Zeit effektiv mehr Einsparungen zu verbuchen hat als so mancher Klimaschutzbeauftragter.

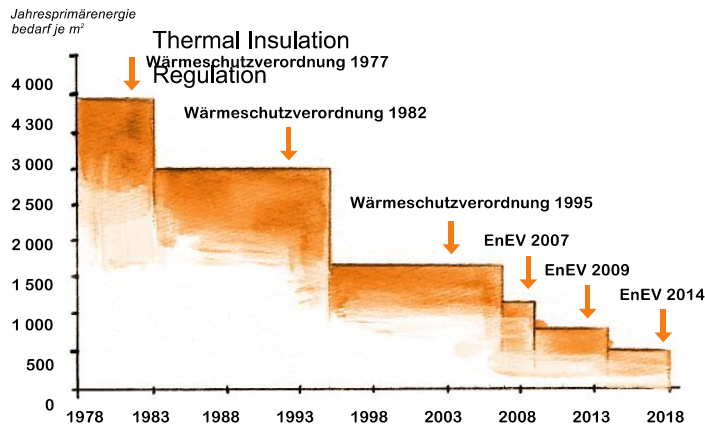


Abbildung 1: Einsparfahrplan für Gebäude. Die Anforderungen für Gebäudeeffizienz haben sich schrittweise verschärft. Maßgeblich ist derzeit die Energieeinsparverordnung von 2014. Neubausiedlungen müssen ab 2021 nahezu den Nullenergiehaus-Standard erfüllen.¹ So wird Öko zur Routine und alle machen mit.

Man kann den Ansatz der steigenden Standards auch auf die Landwirtschaft übertragen. So können wir schrittweise auf vollständigen Ökolandbau umstellen. Notwendig ist lediglich die weitere Begrenzung des Eintrags von Pestiziden und Düngemitteln. Das Regelwerk ist bereits vorhanden. Schon heute schreibt die Europäische Union den Landwirten detailliert vor, welche Grenzwerte einzuhalten sind. Ein Fahrplan für die Agrarwende müsste nur noch vorgeben, in welchem Ausmaß und Zeitraum der Einsatz von Chemie und Dünger zu reduzieren ist. Das kann eine großzügige Zeitspanne sein, etwa bis zum Jahr 2030. Die Zulassung des Ackergift Glyphosat wird wohl nicht erneut verlängert werden. Das ist ein Anfang.

Elektrogeräte, Häuser und Autos wurden effizienter, weil wir die gesetzlichen Standards schrittweise erhöht haben. Beispielsweise hatten unsere Geräte im Wohnzimmer häufig einen Stromverbrauch von 30 Watt, wenn sie scheinbar ausgeschaltet waren. Die Standby-Verordnung der EU hat den Maximalverbrauch auf 0,5 Watt begrenzt. Von den eingesparten Stromkosten profitieren 500 Millionen Konsumenten in der Europäischen Union. Und auch Gebäude müssen heute viel sparsamer sein.

Durch die gleiche Methode können alle ab dem Jahr 2028 zugelassenen Autos emissionsfrei sein. Wie die Automobilindustrie dieses Ziel erreicht, darüber muss sich die Politik nicht den Kopf zerbrechen. Darum werden sich die Ingenieure kümmern. Statt nur mit moralischen Appellen von den Konsumenten das »richtige« Verhalten einzufordern, ist es viel effektiver, die Produktion zu verbessern.

Limits statt Expansion

Neben steigenden Standards braucht es Limits, etwa für den Flugverkehr. Wenn wir uns selbst ernst nehmen beim Klimaschutz, gilt es die weitere Expansion zu begrenzen. Die Deutschen fliegen viel, zu viel. Es darf nicht noch mehr werden. Der schlichte Vorschlag: Wir

¹ Deutsche Energieagentur (Hrsg.) (2014): Der dena-Gebäudereport 2015. Statistiken und Analysen zur Energieeffizienz im Gebäudebestand. Berlin, S. 117

limitieren die Starts und Landungen auf das gegenwärtige Niveau. Ganz einfach. Was müsste die Bundesregierung dafür tun? Nichts! Wenn die Regierung keine weitere Lizenzen für Starts und Landungen vergibt, wenn München und Hamburg ihre Flughäfen nicht erweitern, dann wird das Limit automatisch erreicht. Oft geht es darum etwas besser zu lassen, als es besser zu machen.

Zudem gilt es, den Straßenausbau zu beenden. Nur so lässt sich vermeiden, dass der Lkw-Verkehr weiter drastisch zunimmt. Stattdessen investiert der Verkehrsminister die frei werdenden Mittel in die Bahn. In der Folge werden Spediteure ihre Routinen ändern.

Maßgeblich sind mithin infrastrukturelle Innovationen für den Wandel der Mobilitätskultur. Es muss einfacher und cleverer sein, mittels Nahverkehr oder Fahrrad in die Stadt zu fahren. Wenn die Planer eine Pkw-Spur in einen Busstreifen verwandeln, wird Autofahrern die neue Option drastisch bewusst und sie steigen, das ist erwiesen, genau dann in den Bus um, wenn sie ihr Ziel damit schneller erreichen.

Ähnliches gilt für Radschnellwege. Dafür werden die Planer auch mal Parkstreifen in Radwege umbauen. Das heißt, der Verkehrsraum ist neu aufzuteilen. Die Transformation realisiert sich nicht durch Absichtserklärungen und moralische Appelle, sondern durch gute Strukturen.

Tu was!

Neulich rief mich eine Journalistin an, Frau Lisabeth. Sie würde jetzt monatlich zweimal nach Spanien fliegen, weil der Lebensgefährte dort wohnt. Die Frau fand Fliegen eigentlich nicht so gut und war sich der Folgen für die Klimaerwärmung bewusst. Sie hatte ein schlechtes Gewissen.

Wie kann man mit einer solchen Situation umgehen. Der klassische öko-moralische Vorschlag wäre: »Zieht zusammen, seht Euch weniger, dafür länger, trennt Euch.....«. Was könnte man alternativ tun. An anderer Stelle weniger CO2 emittieren, etwas bei Autofahren und zugleich etwa bei Atmosfair kompensieren.

Mein Rat ging jedoch darüber hinaus: *»Sie können doch zwei bis vier Mal im Jahr an einer Demonstration gegen Flughafenausbau teilnehmen. Die Bürgerinitiative in Frankfurt trifft sich jeden Montag am Terminal 3 und freuen sich über Unterstützung.«*

»Ja aber«, kam der Einwand »ich kann doch nicht gegen Fliegen protestieren und dann ins Flugzeug steigen!«. Doch eben genau das geht, und ist richtig. Man kann Selbstbegrenzung fordern, ohne sich selbst zu begrenzen. Es töricht, den Schülern von Friday4future vorzuwerfen, dass sie auch selbst fliegen. Diese Form der Moralisierung lähmt, weckt Ohnmachtsgefühle und frustriert.

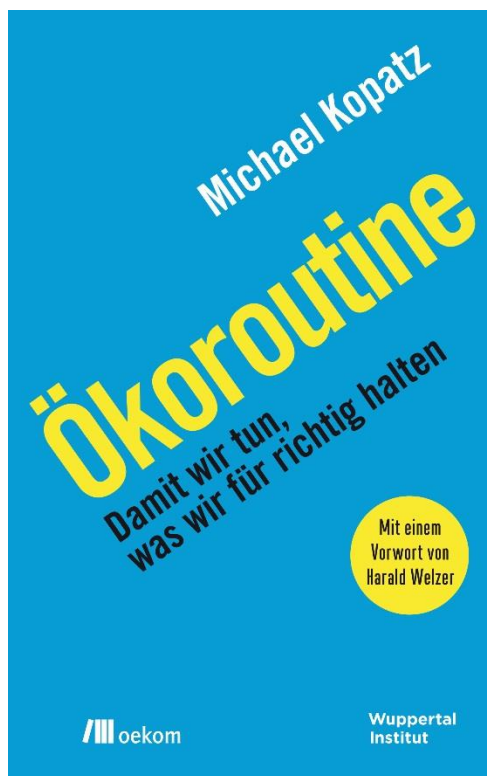
Man muss nicht in Askese leben, um sich für den Klimaschutz und die Interessen unserer Enkel einzusetzen. Mein Kollege Manfred ist Mitglied bei den Grünen, fährt gerne schnell Auto und ist zugleich für das Tempolimit. Das ist ein Widerspruch? Nein, es fühlt sich für ihn halt blöd an, sich auf 120 km/h zu begrenzen, wenn die anderen vorbeirasen. Wenn alle mitmachen wäre das für Manfred okay.

Die Frau Lisabeth war übrigens ganz begeistert von der Ökoroutine. Für zeigt das Konzept einen Weg aus ihrem Dilemma. Wenn die Fliegerei limitiert wird, das findet sie okay.

Standards und Limits kommen nicht von allein. Dafür müssen sich Menschen engagieren. Zum Beispiel die Sie!

Etwa bei der Demo »Wir haben es satt!«. Gleich zu Jahresbeginn können Sie nach Berlin fahren und mitmarschieren. Passend zur Grünen Woche fordern dort Zehntausende bessere Standards in der Landwirtschaft. Ohne dieses Engagement von Verbänden und Bürgern, wüsste heute niemand, was Glyphosat überhaupt ist.

Oder Sie besetzen ein Braunkohlerevier. Wem das zu riskant ist, kann an der Critical Mass teilnehmen, einer internationalen Fahrraddemo, jeden letzten Freitag im Monat. Das stärkt das Gemeinschaftsgefühl und man erfährt: Ich bin nicht allein. Es gibt noch viele andere, die sich einmischen. Außerdem haben es die Reformer in der Politik dann schon etwas leichter, strukturelle Veränderungen ins Werk zu setzen. Ihren Enkeln können Sie dann erzählen: Ich habe Widerstand geleistet und Veränderungen durch lauten Protest eingefordert. Das fühlt sich eigentlich ganz gut an.



Dr. Michael Kopatz ist Projektleiter am Wuppertal Institut. In seinem Buch »[Ökoroutine. Damit wir tun, was wir für richtig halten](#)« zeigt er, dass sich umweltfreundliches Verhalten nicht durch moralische Appelle realisiert. Besser ist es die Verhältnisse zu ändern, beispielsweise über steigende Standards für Produkte.