
Richard Münch

Umweltpolitik und Verteilungskonflikte ein übersehener Zusammenhang

Prof. Dr. Richard Münch, geb. 1945 in Niefern bei Pforzheim, Studium der Soziologie, Philosophie und Psychologie in Heidelberg, lehrt Soziologie an der Universität Bamberg.

Die Überwindung harter Verteilungskonflikte ist in den hochentwickelten Gesellschaften dem beständigen wirtschaftlichen Wachstum zu verdanken. Die Konflikte sind entschärft worden, weil der zu verteilende Kuchen immer größer geworden ist. Die Frage ist deshalb, ob das Wachstumsprogramm auch den Schlüssel zur Entschärfung der Verteilungskonflikte um die Umweltnutzung bereithält. Da die Produktivitätssteigerung wesentlich zum Wachstum beiträgt, ist zu fragen, ob auf diesem Wege auch Wachstum möglich ist, das die Verteilungskonflikte um die Umweltnutzung gar nicht aufkommen läßt. Im Geiste dieses Programms werden jetzt in der Tat die Hoffnungen in die beständige Steigerung der Energieproduktivität gesetzt. Diese Idee wurde im Kontext der Diskussion um die drohende Erderwärmung mit ihren gefährlichen Folgen geboren und von Ernst Ulrich von Weizsäcker mit Nachdruck vertreten.¹ Wenn wir unseren Energieverbrauch im Laufe der Zeit um das Vierfache verringern, dann kann eine vierfach größere Zahl von Menschen in demselben Maße die Umwelt nutzen, wie wir es heute in den hochentwickelten Ländern tun, ohne daß die Umweltbelastung durch fossile Brennstoffe zunimmt. Oder die Bevölkerung der reichsten Länder kann ihre Umweltnutzung um das Vierfache steigern, ohne die Umwelt mehr zu belasten als jetzt. Statt einmal können wir dann z. B. viermal im Jahr auf die Kanarischen Inseln fliegen. Die stetige Verteuerung der Energiepreise - z. B. durch die Anhebung der Mineralölsteuer - soll dazu führen, daß die Verbraucher in erhöhtem Maße energiesparende Aggregate zur Energieerzeugung nach-

¹ Ernst Ulrich von Weizsäcker. Ökologischer Strukturwandel als Antwort auf den Treibhauseffekt, in: *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)* 16/1992. S. 33-38.

fragen, um ihre Kosten nicht zu erhöhen. So ergeben sich immer bessere Absatzchancen für energiesparende Techniken. Dementsprechend verbessert sich die Energieproduktivität. Wir scheinen also unseren materiellen Wohlstand weiter steigern zu können, ohne an die Grenzen der Umweltbelastung zu stoßen, weil diese Belastung pro Handlungseinheit - z. B. pro Fahrkilometer - immer geringer wird. Auf die Umweltbelastungen aus dem Energieverbrauch bezogen, kann diese Argumentation zunächst Pluspunkte sammeln. Die Modellrechnung hat allerdings gleich mehrere Pferdefüße:

Erstens kann auch sie nicht leugnen, daß eines Tages die technische Grenze der Energieproduktivität erreicht sein wird und die weitere Steigerung der Umweltnutzung in der Tat mehr Energie mit den entsprechenden Belastungen verbrauchen muß.

Zweitens sieht die Rechnung selbst innerhalb des Rahmens technischer Möglichkeiten bescheidener aus, wenn wir berücksichtigen, daß Voraussagen zur Erderwärmung ein Weiterführen des jetzigen Energieverbrauchs schon als gefährlich einstufen. Deshalb muß die gewonnene Energieproduktivität die jetzige Umweltbelastung zurückfahren. Sie kann also nicht in eine weitere materielle Wohlstandssteigerung umgesetzt werden. Außerdem klopfen die bisher zu kurz gekommenen Regionen der Welt an und wollen etwas von dem Wohlstandskuchen haben, so daß die gewonnenen Energiereserven durch eine Vergrößerung der Verbraucherzahl aufgebraucht werden. Global gesehen ist es deshalb eher wahrscheinlich, daß selbst bei einer Steigerung der Energieproduktivität die Verteilungskonflikte zunehmen und ein harter Verdrängungswettbewerb den Markt bestimmt.

Drittens sind mit der Steigerung der Energieproduktivität keineswegs alle Umweltbelastungen beiseite geräumt. Wenn wir unsere Mobilität bei gleichem Energieverbrauch um das Vierfache steigern können, dann vervierfacht sich auch z. B. die Zahl von Ferienflügen nach Gran Canaria mit entsprechender vierfacher Steigerung der Belästigung durch Fluglärm, des Wasserverbrauchs auf der Insel, der Verbauung von Stränden und der weiteren Umweltbelastung durch allerlei Urlaubsaktivitäten. Wenn nicht gleichzeitig diese Belastungen vermindert werden, trägt die Steigerung der Energieproduktivität möglicherweise sogar ganz kontraproduktiv zur weiteren Umweltzerstörung bei. Bei der Reduktion dieser weiteren Belastungen wird man indessen an irgendeinem Punkt an eine technische Grenze stoßen. Und selbst wenn es gelingt, Fluglärm in Fluggeräusch umzuwandeln, dann wird die Vervielfachung des Geräuschpegels dazu führen, daß es keine Ruhezeiten mehr gibt. Der unhörbare, unsichtbare Urlauber, der keine Spuren hinterläßt und den die Tourismusindustrie im Interesse ihres weiteren Wachstums hervorzubringen muß, wird eine reine Utopie bleiben.

Die Effektivität des Energieproduktivitätsmodells wird *viertens* noch dadurch in Frage gestellt, daß es darauf setzt, den Verbrauchern die Energiepreiserhöhung insofern zu kompensieren, als sie im gleichen Umfang, in dem

der Energiepreis steigt, von anderen Steuern befreit werden bzw. bei fehlender Steuerschuld Ausgleichszahlungen erhalten.² Die sogenannten Ökosteuern werden in der Regel mit dem Versprechen der Steuerentlastung bzw. der Zahlung von Ausgleichsbeträgen an anderer Stelle schmackhaft gemacht. Naturverbrauch soll teurer, Arbeit dafür billiger werden. So hofft man, den sogenannten ökologischen Umbau der Marktwirtschaft vorantreiben zu können. Hier muß man allerdings genau fragen, welchen Effekt das Modell für das Verbraucherverhalten haben wird. Welche Verhaltensänderung soll denn eintreten, wenn sich am verfügbaren Gesamtbudget des Verbrauchers nichts ändert, dieses sogar im Zuge der Wohlstandssteigerung wächst? Es ist doch eher anzunehmen, daß die Neutralisierung der Abgabenbelastung auch zu einer Neutralisierung der Verhaltenseffekte der Ökoabgaben führt. Wenn sich z. B. meine monatlichen Fahrtkosten wegen der erhöhten Mineralölsteuer um 200 DM erhöhen, mein Nettoeinkommen wegen anderweitiger Steuerentlastungen um 200 DM wächst, dann besteht für mich nicht der geringste Anlaß, weniger zu fahren als zuvor. Dasselbe gilt, wenn die Mehrkosten zur einen Hälfte durch verbesserte Energieausnutzung und zur anderen Hälfte durch anderweitige Steuerentlastungen aufgefangen werden oder beide in einem anderen prozentualen Verhältnis für eine volle Kompensation der Ökoabgaben sorgen. Nicht anders stellen sich die Kompensationszahlungen an Pendler dar, die von der Mineralölsteuererhöhung besonders getroffen werden. In sozialer Hinsicht ist das sicherlich richtig, in ökologischer Perspektive jedoch falsch, weil Vielfahrer die Umwelt besonders belasten. Der Anreiz, wegen der hohen Fahrtkosten Arbeit und Wohnen nahe zusammenzubringen, geht verloren. Die andere Seite dieser ökologisch an sich wünschenswerten Entwicklung wäre die weitere Entvölkerung ländlicher Räume und das Anwachsen städtischer Verdichtungszone mit ihren eigenen ökologischen Problemen der konzentrierten Umweltbelastung. Ökologie zum Nulltarif gibt es offensichtlich nicht.

Wenn die volle Kompensation ökologischer Abgaben die ökologisch erwünschten Effekte zunichte macht, stehen wir vor einem Dilemma: Federn wir den ökologischen Umbau der Marktwirtschaft sozial ab, dann treten die ökologisch erwünschten Effekte nicht ein. Führen wir den Umbau ohne sozialen Ausgleich durch, dann erzeugen wir längst überwundene soziale Ungleichheiten und heftige Verteilungskämpfe aufs neue.

Unschädliches Wachstum als Strategie zur Vermeidung von ökologischen Verteilungskonflikten

Haben wir überhaupt Chancen, diesem Dilemma zu entgehen? Konsequente Umweltschützer predigen den Verzicht auf weiteres Wirtschaftswachstum.³ Dabei muß man allerdings wissen, daß die moderne Gesellschaft

2 Weizsäcker. Strukturwandel, S. 37.

3 Ivan Illich, Selbstbegrenzung. Eine politische Kritik der Technik, Hamburg 1975; Gerd Winter, Brauchen wir das? Von der Risikominderung zur Bedarfsprüfung, in: Kritische Justiz 4/1992, 4, S. 389-404; ders., Von der ökologischen Vorsorge zur ökonomischen Selbstbegrenzung, in: APuZ 37/1994, S. 11-19.

auf die ständige Erweiterung individueller Rechte und ihre Nutzung durch allerlei Aktivitäten programmiert ist. Das Wirtschaftswachstum ist darauf ausgerichtet, den damit stets wachsenden Bedarf an Gütern und Dienstleistungen zu befriedigen. Wachstumsverzicht bedeutet, daß der zu verteilende Kuchen nicht größer wird, eine Schrumpfkur sogar, daß er kleiner wird. Bei gleichbleibendem Verteilungsschlüssel trifft dieser Rückbau zuallererst die schlechtergestellten Länder im globalen System und die schlechtergestellten Schichten in den einzelnen Gesellschaften. Wenn an dem Verteilungsschlüssel nichts geändert werden soll, ist dieser ökologische Umbau ohne soziale Krisen nicht durchführbar.

Es ist deshalb kein Wunder, wenn die Hoffnung nach wie vor auf Wachstum gesetzt wird. Technologische Innovationen sollen diese Hoffnung in die Tat umsetzen und das Wirtschaftswachstum immer unschädlicher machen.⁴ Allerdings tragen diese Innovationen kontraproduktiv auch dazu bei, daß immer mehr Menschen in immer größerem Umfang Waren konsumieren und dabei Transportwege benutzen, Energie verbrauchen, Lärm verursachen und Schadstoffe ausstoßen. Größere Chancen für unschädliches Wachstum ergeben sich aus dem weiteren Ersetzen von materiellen Gütern und ihrer beschleunigten Erneuerung durch Dienstleistungen, wenn die materiellen Güter langlebiger werden und an die Stelle ihres schnellen Ersatzes die Pflege durch Dienstleistungen tritt. Allerdings sind Dienstleistungen viel engere Produktivitäts- und Innovationsgrenzen gesetzt als der Produktion von materiellen Gütern. Vor allem lassen sie sich nicht massenhaft exportieren, so daß ein Land, das seinen Wohlstand einem umfangreichen Export produzierter Güter verdankt, bei dieser Entwicklung mit Wohlstandseinbußen rechnen muß.⁵

Man mag die Sache drehen und wenden wie man will: Es deutet vieles daraufhin, daß auf begrenztem Raum ein unbegrenztes Wachstum nicht möglich ist, ohne daß dadurch die ökologische und mit ihr die soziale und kulturelle Existenz des Menschen gefährdet wird. Am Verzicht auf weiteres Wachstum scheint kein Weg vorbeizuführen. Er hat allerdings Konsequenzen. Die ärmeren Länder werden nicht mehr denselben Absatz ihrer Rohstoffe und landwirtschaftlichen Produkte in den reichen Ländern erzielen wie bisher. Das gilt vor allem dann, wenn ganz gegen die bisherige Globalisierungspolitik des offenen Weltmarktes der Transport von Waren entsprechend der dadurch verursachten Umweltbelastungen erheblich verteuert wird und eine neue Dezentralisierung und Regionalisierung von Märkten mit kurzen Transportwegen eintritt. Sie werden ein gezieltes Programm der Subsistenzwirtschaft verfolgen müssen. Dazu brauchen sie die Unterstützung der reichen Länder, die dies allerdings in einer Situation verengter Handlungsspielräume und neuer Verteilungskonflikte tun müssen. Wie das möglich sein soll, steht noch in den Sternen.

⁴ Gerhard Prätorius/Ulrich Steger, Verkehrspolitik und Ökologie. Umweltfreundlichere Gestaltung von Mobilität, in: APuZ 37/1994, S. 20-28.

⁵ BUND/Misereor (Hrsg.), Zukunftsfähiges Deutschland, Bonn 1995.

Zukunftsstrategien: Zwischen Globalisierung und Reregionalisierung

Die Globalisierung hat jetzt eine Situation geschaffen, in der alle einzelnen Gesellschaften ihre wirtschaftliche Infrastruktur auf das Extremste entwickeln müssen, um sich auf dem Weltmarkt behaupten zu können.⁶ Der Wohlfahrtsstaat ist an seine Grenzen gestoßen. Wie soll da nach außen wie nach innen mehr geteilt werden als zuvor? Die Politik müßte eine Kehrtwende vollziehen und auf dem Wege der Verteuerung von Mobilität und Transport exakt jene Wegezölle wieder einführen, die im Sinne der ökonomischen Lehre von den Segnungen des Freihandels mühsam abgebaut worden waren. Diese Lehre ist hinsichtlich des materiellen Fortschrittszieles durchaus richtig, nur leider vernachlässigt sie den selbstzerstörerischen Charakter des materiellen Fortschritts. Während uns die Globalisierungspolitik langfristig in eine Einheitswelt hineinstellt, in der die Vielfalt kultureller Lebenswelten auf die Vielfältigkeit des globalen Warenangebots reduziert wird, müßte die neue ökologische Politik genau auf das Gegenteil setzen, auf die Dezentralisierung und Regionalisierung der Märkte, die der Vielfalt der Lebenswelten noch eine Überlebenschance geben. Zu Hause zu bleiben, soll sich wieder lohnen. Die Erholungsflucht in die Ferne soll sich erübrigen.⁷ Wer schützt uns aber davor, daß wir dann wieder provinziell werden und nicht im geringsten bereit sind, andere Erdbewohner fernab von unserer Lebenswelt zu unterstützen? Ist eine konsequente Dezentralisierungspolitik bei gleichzeitiger Förderung globaler Verantwortung überhaupt möglich? Dagegen spricht auf jeden Fall, daß niemand globale Verantwortung übernimmt, der über seine Lebenswelt hinaus keine reale Beziehung zum Rest der Welt hat. - . ; . :

Das ganze Programm ist ohne die Durchsetzung einer neuen Philosophie des Teilens nicht möglich. Die reichen Länder werden mit den ärmeren Ländern mehr teilen müssen als bisher, und ihre reicheren Schichten werden dasselbe in bezug auf die ärmeren Schichten tun müssen. Davon ist die Welt allerdings weiter entfernt als je zuvor. Die Politik setzt vielmehr nach dem Rat der herrschenden ökonomischen Lehre auf die Vermeidung sozialer Konflikte durch globales Wachstum. Das „Erfolgsmodell“ der führenden Länder soll auf die Weltgesellschaft übertragen werden. Man wird jedoch kaum vermeiden können, die soziale in eine sozialökologische Marktwirtschaft umzubauen, wenn die Gefahren des ungebremsten Wirtschaftswachstums vermieden werden sollen.⁸ Dabei ist an ein ähnliches Ergänzungsverhältnis von Leistungs- und Sozialprinzip in bezug auf die Umweltnutzung zu denken, wie dies in bezug auf die Verteilung des materiellen Reichtums geschehen

6 Immanuel Wallerstein, *The Politics of the World Economy*, Cambridge 1984; Michael E. Porter, *The Competitive Advantage of Nations*. New York 1990; Roland Robertson, *Mapping the Global Condition: Globalization as the Central Concept*. in: *Theory, Culture and Society* 7/1990, S. 15-30; Richard Münch, *Das Projekt Europa: Zwischen Nationalstaat, regionaler Autonomie und Weltgesellschaft*, Frankfurt/M. 1993.

7 Hans-Joachim Höhn, *Umweltethik und Umweltpolitik*, in: *APuZ* 49/1994, S. 13-21; BUND/Misereor, *Deutschland*.

8 Thomas Jahn, *Krise als gesellschaftliche Erfahrungsform. Umrisse eines sozial-ökologischen Gesellschaftskonzeptes*. Frankfurt/M. 1991; Bernhard Glaeser/Parto Teherani-Kröner (Hrsg.), *Humanökologie und Kulturökologie*, Opladen 1992; Dieter Hasenpflug, *Sozialökologie*. Opladen 1993.

bzw. noch zu vervollkommen ist. Jedem soll eine sozialökologische Grund-sicherung der Umweltnutzung zustehen, z. B. im Recht auf Energieverbrauch, Schadstoffausstoß oder Mobilität. Eine Verteuerung des Energieverbrauchs etwa über die Mineralölsteuer wäre so weit durch Steuerentlastungen bzw. Negativsteuern zu kompensieren, daß jeder sein Recht auf Umweltnutzung bis zu einer festzulegenden Grenze wahrnehmen kann. Dem Existenzminimum im Einkommen wäre ein Existenzminimum der Umweltnutzung zur Seite zu stellen, das z. B. jedem Bürger so viel Einkommen zugesteht, daß neben der Befriedigung der elementaren Bedürfnisse z. B. ein bestimmtes Maß an Mobilität in Gestalt einer jährlichen Kilometerleistung per Auto, Bahn, Schiff oder Flugzeug möglich ist. Was über das festzulegende Maß hinausgeht, müßte - analog der Steuerprogression - mit einem etwa pro 1000 km steigenden Preis bezahlt werden. Eine volle Kompensation der gestiegenen Mineralölsteuer kann es im Rahmen dieses Modells nicht geben. Sie ist allein für die untersten Schichten möglich. Darin unterscheidet sich dieses ökologische Modell von dem Kompensationsmodell, das Ernst Ulrich von Weizsäcker vorgeschlagen hat. Wer viel fährt oder fliegt, müßte dies viel teurer bezahlen als bisher.

Nicht nur die eigene Fortbewegung würde sich bei einem ökologischen Umbau der Marktwirtschaft erheblich verteuern, auch der Transport von Gütern wäre davon betroffen. Die vielen Früchte, die aus aller Welt zu uns eingeflogen werden, müßten sich so weit verteuern, daß die Versorgung aus der regionalen Landwirtschaft wieder konkurrenzfähig wird. Darüber hinaus würde eine Produktionsweise der kurzen Wege gefördert, nach der es sich nicht rechnet, ein Produkt mehrfach quer durch Europa und darüber hinaus durch die ganze Welt zu transportieren, bevor es seine endgültige Gestalt angenommen hat und zum Verbraucher gelangt. Dasselbe gilt für die Integration von Arbeiten und Wohnen. Statt lange Anfahrten steuerlich zu privilegieren, müßte vielmehr die kurze Anfahrt steuerlich bevorzugt werden. Ein großer Teil der Umweltschäden könnte durch eine kostenadäquate Belastung des Personen- und Gütertransports vermieden werden.

Damit würde sich die Gesellschaft allerdings im Verhältnis zum jetzigen Stand der Globalisierung wieder zurückentwickeln in ein Nebeneinander von annähernd subsistenzwirtschaftlich arbeitenden Regionen. Die globale Verflechtung würde zurückgenommen. Gleichzeitig hätten lokale und regionale Lebenswelten bessere Überlebenschancen, könnten mehr eigene kulturelle Identität bewahren, weil sie nicht vollständig in die Einheitskonsumkultur der Weltgesellschaft hineingezogen würden. Die lokalen und regionalen Kulturen würden sich auch im Konsum bemerkbar machen. Beim Essen und Trinken könnte man wieder feststellen, wo man sich befindet. In der Einheitskonsumkultur der Weltgesellschaft findet man sich dagegen leichter überall zurecht, weil überall dasselbe serviert wird. Lokale Idiosynkrasien (Eigentümlichkeiten) werden in global zugängliche Warenangebote transformiert, die überall erhältlich sind. Insofern verschwinden sie nicht völlig, verändern aber

ihren Charakter. Durch die Aufbereitung für den globalen Konsum werden sie geglättet, d. h. für jedermann genießbar und schmackhaft gemacht.

Ein solches ökologisch begründetes Dezentralisierungsprogramm verhält sich diametral entgegengesetzt zur unablässigen Globalisierung der Lebensverhältnisse, die mit dem Anfang der Modernisierung in Gang gesetzt worden ist.⁹ Alle gegenwärtige Politik ist darauf ausgerichtet, den Globalisierungsprozeß noch weiter voranzutreiben. Die Politik scheint dabei nichts weiteres zu sein als ein Erfüllungsgehilfe einer Gesetzmäßigkeit, die sich ohnehin durchsetzt und diejenigen besonders hart mit Existenznöten bestraft, die den Anschluß an den rasenden Zug verpassen und im ubiquitären (überall verbreiteten) Rennen um die vordersten Plätze abgehängt werden. Nach der ökologischen Prognose rasen wir in diesem Rennen über kurz oder lang in den Abgrund. Nach der Selbstrechtfertigung der Globalisierungspolitik werden wir von den anderen überrannt und gehen noch schneller unter, wenn wir uns in dem Rennen nicht mit an der Spitze behaupten.

Kann der Modernisierungszug ohne Erzeugung anderer Schäden überhaupt gebremst oder gar zurückgefahren werden? Um dies zu erreichen, müßte eine in der Geschichte ohne große Zusammenbrüche von Weltreichen noch nie dagewesene und kaum vorstellbare Rückentwicklung stattfinden. Wir wollen zwar zurück zum einfacheren Leben, aber ist uns nach dorthin nicht der Weg versperrt, weil wir schon zu weit vorangeschritten sind? Woher nehmen wir die Gewißheit, daß jetzt der Zeitpunkt zur Umkehr gekommen ist, zumal die Klagen über die zerstörenden Wirkungen des Modernisierungsprozesses die Modernisierung seit ihren Anfängen begleitet haben? Warum sollen wir jetzt umkehren, wenn es schon längst vorher hätte getan werden können oder es erst viel später geschehen mag?

Die Moderne hat einen bislang unaufhaltsamen Modernisierungsprozeß in Gang gesetzt, dessen Gesetz die Bewegung nach vorne ist, die Beschleunigung des sozialen Wandels, die Expansion der Produktion und des Konsums materieller Güter, die Vergrößerung der sozialen Einheiten, die Globalisierung von Kommunikation, Personen- und Güterströmen.¹⁰ Vorangetrieben wird die Entwicklung durch das Gesetz des Wettbewerbs und den damit einhergehenden Zwang zur Arbeitsteilung. In dem Maße, in dem die Erdbevölkerung wächst, und in dem Maße, in dem sich die gewachsene Bevölkerung durch Transport- und Kommunikationsmittel einen begrenzten Raum teilt, wächst die Konkurrenz um den Lebensraum, die durch Arbeitsteilung und den Austausch von Waren und Dienstleistungen in friedliche Bahnen gelenkt und sogar in eine allgemeine Produktivitätssteigerung umgesetzt wird.¹¹ Auf dem Wege der Globalisierung können immer mehr Menschen mit immer mehr Gütern und Dienstleistungen versorgt werden. Das ist die materielle

9 Robertson. Mapping.

10 Peter Groß. Die Multioptionengesellschaft, Frankfurt/M. 1994.

11 Emile Durkheim. Über die Teilung der sozialen Arbeit, Frankfurt/M. 1977.

Basis der Entfaltung individueller Rechte, die wiederum durch den kulturellen Modernisierungsprozeß vorangetrieben wird.

Die Aufklärung ist mit der Idee angetreten, daß alle Menschen das gleiche Recht auf ein würdevolles Leben haben. Die Politik ist seitdem damit beschäftigt, die materiellen Grundlagen für die Wahrnehmung dieser gleichen Rechte zu schaffen. Wenn sie jetzt den ökologischen Umbau der Gesellschaft betreiben soll, dann heißt dies, daß sie entgegen ihrer bisherigen Leitidee auf eine Einschränkung von Rechten durch die Verteuerung ihrer realen Wahrnehmung hinarbeiten müßte.¹² Eine von Wahlstimmen abhängige Regierung, die ein solches Programm konsequent betreiben würde, beginge politischen Selbstmord.

Ein fahrender Zug kann vielleicht gar nicht an irgendeiner Stelle angehalten werden, an der wir glauben, daß es am schönsten sei und jedes Weiterfahren nur eine Verschlechterung erbringt. Das hängt mit der globalen Konkurrenzsituation zusammen. Wenn ein Land vom Zug abspringt, wird es von den anderen weiterfahrenden Ländern überrollt. Das gilt ganz besonders für diejenigen Länder, die ihren Wohlstand zu einem großen Teil dem Export verdanken. Wir befinden uns hier in einem Gefangenendilemma: Weil wir damit rechnen müssen, daß andere unsere Zurückhaltung in der Umweltbelastung ausnutzen und deshalb unser materieller Wohlstand ohne Zugewinn an Umweltqualität sinkt, müssen wir selbst vorne dabeibleiben, um den anderen zuvorzukommen. Dadurch wird der Zug in den ökologischen Abgrund immer weiter beschleunigt. Wir haben keine Chance auszustiegen.

Auf dem Modernisierungszug fahren außerdem nicht nur unsere materiellen Bedürfnisse mit, sondern unsere ganze moderne Identität als universalistisch denkende, vollkommen individualisierte Individuen. Die ökologische Rückführung des Lebens in die kleinen sozialen Einheiten impliziert auch ein Stück Entindividualisierung, Partikularisierung und Desozialisierung. Die Globalisierung des Lebens hat uns zu Individuen gemacht, die von allen lokalen Denk- und Handlungsbeschränkungen befreit wurden und zu globalem Denken, globaler Solidarität und globaler Verantwortung fähig sind.¹³ Nicht umsonst ist die Sorge um das Überleben des Planeten und seiner vielen verschiedenen Kulturen eine Erscheinung unserer Zeit. Nur in der Weltgesellschaft finden sich Menschen, die sich um das Leben und Überleben jedes beliebigen Volksstammes in irgendeiner entlegenen Gegend der Welt sorgen. Die Ökologiebewegung ist das Pendant zur ökonomischen Globalisierung. Beide sind zwei Seiten ein und derselben Medaille. Es spricht alles dafür, daß die eine Seite ohne die andere nicht zu haben ist und das Modell einer Reregionalisierung des Lebens ein nostalgischer Traum bleiben muß. Wir haben eine Globalisierungsstufe erreicht, von der wir wohl nicht mehr herunterkommen.

¹² Richard Münch, Das Dilemma der Umweltpolitik. Die Rückkehr der Verteilungskonflikte, in: APuZ 37/1994, S. 3-10.

¹³ George Herbert Mead, Geist, Identität und Gesellschaft (1934), Frankfurt/M. 1978.

Man könnte noch fragen, ob eine Einigung der führenden Industriestaaten - der G-7-Gruppe - auf ein Entschleunigungs- und Reregionalisierungsprogramm durch eine gleiche Anhebung der Transportpreise im Personen- und Güterverkehr eine realistische Aussicht auf Erfolg hätte. Sie würden sich dadurch im Vergleich zu den Schwellen- und Entwicklungsländern mehr Zurückhaltung im Umweltverbrauch auferlegen und diesen einerseits Aufholchancen geben, andererseits aber auch wegen des abnehmenden Austausches Absatzmöglichkeiten nehmen. Die Folge wäre eine Rezession in der Weltwirtschaft mit erheblichen sozialen Konflikten. Regierungen würden abgewählt und durch neue ersetzt werden, die unter dem Druck ihrer Wähler ein Programm der Ankurbelung des Wirtschaftswachstums starten müssten, womit wir uns wieder voll in der Linie des Modernisierungsprozesses befänden. Es bleibt anscheinend nur die Flucht nach vorne, wobei die Absturzrisiken mit jedem Schritt vorwärts zunehmen.

Eine Welt, die auf die Expansion der Wahrnehmung von Rechten und die Herstellung gleicher Lebensbedingungen für alle programmiert ist, müsste bei einem konsequenten ökologischen Umbau zu einer sozialen Differenzierung zurückkehren, die in der Phase des unablässigen Wachstums längst überwunden war. Was heute zum Massenkonsum geworden ist - z. B. der Fern-tourismus - wäre dann wieder eine Sache der Privilegierten.

Wollen wir diese Konsequenz vermeiden, dann müssten wir dem Sozialprinzip gegenüber dem Leistungsprinzip ein Gewicht geben, das bislang völlig undenkbar war, weil es die Gesetze der Marktwirtschaft ausgehebelt hätte. Wenn sich individuelle Leistungsbereitschaft nicht individuell auszahlt, sinkt sie unweigerlich ab. Wie der sozialökologische Umbau der Marktwirtschaft dieses Hindernis überspringen soll, ist sehr schwer vorstellbar. Je größer das Gewicht des Sozialprinzips wird, um so mehr nimmt die Leistungsbereitschaft ab. Bisher ist dieses Dilemma durch die ständige Vergrößerung des zu verteilenden Kuchens in den Hintergrund gedrängt worden. Je mehr wir mit der ökologischen Schrumpfkur ernstmachen, um so bedrückender tritt es in den Vordergrund. Alle hier unternommenen Versuche, dem Dilemma zu entgehen, haben jedenfalls nicht zum Erfolg geführt und uns statt dessen immer wieder zu ihm zurückgebracht. Der ökologische Umbau der Marktwirtschaft stellt die Gesellschaft insofern vor neue, sehr schwer zu lösende Probleme der sozialen Integration.

Auf hohem Wohlstandsniveau lebend, können wir uns natürlich fragen, wozu wir unsere hohen Einkommen brauchen, wenn ein großer Teil davon in Aktivitäten gesteckt wird, mit denen wir anderen - und die anderen wieder uns - die Freude am Leben nehmen.¹⁴ Unserem hohen Einkommen verdanken wir unsere Mobilität, mit der wir lärmend, stinkend und giftausströmend anderen und uns selbst die Luft zum Atmen nehmen. Welche Lebensqualität hat eine Gesellschaft z. B. erreicht, wenn sich kein Mensch mehr beim

¹⁴ Winter, Risikominderung.

Sonntagsspaziergang im Wald erholen kann, weil er wegen des regen Privatflugverkehrs bei dem schönen Aussichtswetter nicht weniger von permanentem Lärm begleitet wird, als wenn er an der Autobahn entlangginge? Das ist inzwischen Realität und nicht Zukunftsvision. Unter welchen Zwängen leiden wir, wenn der zaghafte Versuch des Münchner Oberbürgermeisters, dagegen etwas zu tun, schleunigst vom bayerischen Wirtschaftsminister pariert wird, der verlautbaren läßt, daß weitere Einschränkungen des Privatflugverkehrs als sie in Gestalt von Schallschutzvorschriften schon bestünden, nicht realisierbar seien. Das muß der Wirtschaftsminister sagen, weil natürlich ein ganzer Industriezweig vom Verkauf kleiner Privatflugzeuge lebt und dadurch eine gewisse Zahl von Arbeitsplätzen gesichert wird. Was Arbeitsplätze und damit Einkommen schafft, ist in unserer Konsumgesellschaft heilig und unantastbar. Welche Beeinträchtigung der Lebensqualität davon ausgeht, spielt eine äußerst untergeordnete Rolle.

Ein nicht geringer Teil der sakrosankten Einkommen aus Arbeitsplätzen wird indessen exakt in jene Aktivitäten investiert, mit denen wir unsere Lebensqualität insgesamt verschlechtern. Einen weiteren Teil der hohen Einkommen brauchen wir dann wieder, um durch Fernerholung und kostspielige Therapien die Belastungen unseres Lebens noch ertragbar zu machen. D. h., ein großer Teil der Arbeitseinkommen fließt in Aktivitäten, die unsere Lebensqualität insgesamt verschlechtern und nicht verbessern. Die sozialen Konflikte, die von einem ökologischen Umbau der Gesellschaft erzeugt werden, führen wir also um Einkommen, die längst nicht mehr Ausdruck der damit verfügbaren Lebensqualität sind, sondern eher Ausdruck der darin steckenden Zerstörungskraft.¹⁵

Wenn die Politik den ökologischen Umbau der Gesellschaft angehen will, wird sie hier den Hebel ansetzen müssen. Sie versteht sich heute noch als Vollzugsorgan des materiellen Fortschritts und eines imaginären Wählerwillens, der anscheinend nichts anderes will als diesen Fortschritt. Der Wählerwille ist indessen ein Ergebnis des öffentlichen Diskurses, den die Politik in erheblichem Maße allein schon wegen der privilegierten Auftrittsmöglichkeiten in den Medien gestalten kann. Eine zukunftsverantwortliche Politik wird sich dieser Gestaltungsaufgabe mehr widmen müssen als je zuvor. Sie wird den Wählern vermitteln müssen, daß sich Lebensqualität offensichtlich nicht in Einkommen messen läßt. Was immer dabei herauskommt, werden sich die Menschen beschränken müssen, um mehr Lebensqualität zu gewinnen. Das trifft die Einkommensschwächeren härter als die Einkommensstärkeren. Nach allem, was wir hier erörtert haben, ist eine solche Trendwende sehr schwer zu realisieren. Vieles spricht dafür, daß sie nicht zu schaffen ist. Auf jeden Fall verlangt sie größte Anstrengungen.

¹⁵ Christian Leipert. Die heimlichen Kosten des Fortschritts. Wie Umweltzerstörung das Wirtschaftswachstum fördert, Frankfurt/M. 1989.