

Podiumsdiskussion Effizienz versus Suffizienz autofrei leben! Konferenz Weimar, 31.01.1999

(Die Dokumentation ist wegen technischer Mängel beim Mitschnitt nicht vollständig wiedergegeben.)

Till Bastian

Ich heiße Till Bastian, bin Arzt und Schriftsteller und werde dieses Jahr am Tag "Mobil ohne Auto" 50 Jahre alt. Wir haben ja für unsere Podiumsdiskussion gestern eine recht eindrucksvolle Vorgabe gehabt in dem Vortrag von Herrn Jürgen Dahl, der die These vertreten hat, dass wir durchaus verzichten sollen und müssen, aber dass das nichts nützt, nichts hilft, um die Welt zu verändern, sondern dass wir es um unserer eigenen Menschenwürde tun sollen, um als Partisanen der Humanität und der Ökologie uns noch selber ins Gesicht schauen zu können, wenn wir uns morgens rasieren. Das ist sozusagen eine Vorgabe für uns alle 5 hier. Herr Sarkar, Sie sind Germanist und Sie sind Inder. Wir haben in Deutschland, im Land, mit dem sie sich als Germanist auseinandersetzen, überwiegend in einer Tradition, aber auch sicher, nach dem, was ich von Ihnen gelesen habe, mit unserer Gegenwart. Wir haben in Deutschland einen Satz gehört vor einigen Jahren: Wir sollten die Teilung dieses Landes durch Teilen überwinden. Man kann sich darüber streiten, ob das funktioniert hat. Mehr schlecht als recht - würde ich sagen. Und nun das Ganze noch einmal im Weltmaßstab - die Teilung der Welt durch Teilen überwinden. Also dass wir reichen Nationen etwas abgeben, damit die armen Nationen von ihrem schlechten Status quo hochkommen können. Wird das funktionieren?

Saral Sarkar

Ich möchte beginnen mit zwei Bemerkungen zu den gestrigen Vorträgen. Herr Petersen hat sinngemäss gesagt, die Fehler der Verkehrspolitik der Vergangenheit werden durch die Verkehrspolitiker fortgeführt und dadurch machen sie noch mehr Fehler. Das hat mich gewundert. Eigentlich ist es inzwischen klar, dass die Verkehrspolitiker und überhaupt Politiker keine freie Wahl mehr haben. Sie sind nicht frei und die Logik und die Eigendynamik des Kapitalismus zwingt sie, eine bestimmte Politik zu machen. Es muss Wirtschaftswachstum sein jedes Jahr, 2, 3, 4 % und wenn das gewährleistet sein muss, dann müssen mehr Autos gebaut werden, dann müssen mehr Strassen gebaut werden. Alles, was wir vorschlagen, ist grundvernünftig, aber die Politiker haben keine Freiheit. Sie sind Sklaven des Systems.

Und zweitens - der Zwang der Konkurrenz: Die Marktwirtschaft ist heilig, jede Firma muss mit jeder anderen konkurrieren. Jedes Land, sogar jede Gemeinde, müssen miteinander konkurrieren, um Standortvorteile, um Investitionen anzulocken. Wo gibt es dann die Freiheit der Wahl, Freiheit der Politik, der Parlamentarier? Das sind eigentlich die Zwänge, die Rahmenbedingungen, die nicht in Frage gestellt werden dürfen, innerhalb dessen die Politiker arbeiten müssen.

Zu dem Vortrag von Jürgen Dahl: Er hat sehr plastisch, sehr schön dargestellt, wie die Lage eigentlich ist. Aber er hat auch nur einen der Zwänge mit Namen genannt, nämlich den Industrialismus, er hat aber auch nicht den Kapitalismus mit Namen genannt. Das muss aber genannt werden, wenn wir die Rahmenbedingungen bestimmen wollen in denen wir hier leben.

Jetzt kommen wir zu den Protagonisten des "Faktor Vier". 1989 hat Weizsäcker eine Kampagne angefangen mit dem damals sehr berühmten Ruf der Weltpolitik. Ich zitiere: Holländern, Amerikanern und Japanern zu empfehlen, sich in Sack und Asche zu kleiden und auf Wohlstand und Fortschritt zu verzichten, ist eine zum Scheitern verurteilte Strategie. Das ist die Verkehrspolitik 1989 und er folgerte daraus, dass wir ein neues Wohlstandsmodell brauchen und wenn das die erste Prämisse der Protagonisten der Effizienzrevolution ist, dann ist das natürlich logisch, dass sie auf eine Effizienzrevolution setzen müssen und nicht auf Verzicht und Reduzierung usw. Und die zweite Prämisse dieser Linie ist, dass eine Effizienz in der Produktion machbar ist. Das hat auch sehr viel Popularität vor allem durch z. B. die Schriften von Franz Alt. Er schrieb z. B. einmal "Der Sonnenschein allein beinhaltet 10 000 Mal soviel Energie wie der gesamte Energieverbrauch der Menschheit." und dann sagte er: "Die Sonne schickt uns keine Rechnung". Der Autor von "Faktor Vier" sagt, es sei kostenlos zu haben, bei einem halbierten Naturverbrauch den Wohlstand zu verdoppeln. Und damit meinten sie nicht nur Deutschland und die Industrieländer. Sie denken an die ganze Welt. Dieses neue Wohlstandsmodell "Verdoppelung des Wohlstands" sei weltweit möglich und kann ausgedehnt werden auf 5 bis 10 Milliarden

Menschen dieser Welt. Er geht davon aus, dass die Weltbevölkerung sich erst bei 10 Milliarden stabilisiert. In "Faktor Vier" hier ist auch die Rede von der weltweiten Verdoppelung des Wohlstands. Aber ich möchte jetzt noch einen Wuppertaler Wissenschaftler zitieren, der sagte, dass, wenn in der Dritten Welt der Lebensstandard ein bisschen erhöht werden sollte, dann ist es notwendig, dass in den Industrieländern eine Reduzierung des Ressourcenverbrauchs um einen Faktor 10 geschehen muss. Wenn in der ersten Welt eine Reduzierung des Ressourcenverbrauches um den Faktor 10 notwendig ist, um der Dritten Welt ein Chance zu geben, dass der Lebensstandard ein bisschen erhöht wird, dann denke ich, dass trotz aller Effizienzsteigerung und trotz aller technologischen Fortschritte es nicht möglich ist, den Wohlstandsverlust in der Entwicklung zu vermeiden, geschweige denn den Wohlstand in der ganzen Welt zu verdoppeln. Es sei denn, wir verstehen unter neuen Wohlstandsmodellen etwas ganz anderes, nämlich Verzicht und Reduzierung.

Ich gebe jetzt schnell ein paar Gründe, warum ich nicht überzeugt bin, dass das alles, was im "Faktor Vier" steht, möglich ist. Es gibt Grenzen des Wachstums. Das ist ein Fakt, das können wir nicht leugnen. Die nicht erneuerbaren Ressourcen werden bald erschöpft sein und danach sehr knapp und teuer werden. Auch technische Effizienzsteigerungen haben ihre Grenzen. Die Steigerung der Bodenfruchtbarkeit hat ihre Grenzen. Erosion ist ein Naturprozess und es braucht einen riesigen Energie- und Materialaufwand, um die Erosion aufzuhalten. Es gibt die Naturgesetze, es gibt das Entropiegesetz. All diese Gesetze können wir nicht aufheben. Und was Solarenergie betrifft [Photovoltaik] gibt es immer noch Zweifel, ob die Energiebilanz positiv ist und daß es sehr teuer ist "zwei Mark pro Kilowattstunde" spricht für sich. Was den Hyper-Car betrifft, also dieses Versprechen, daß wir mit dem Hyper-Car fahren können soviel wir wollen, nur ein Liter pro hundert Kilometer; auch das ist fraglich. Warum ist der Hyper-Car so teuer im Vergleich zu den gegenwärtigen Autos? Das ist, weil für die Herstellung des Hyper-Car sehr viel Material und Energie benötigt wird.

Noch ein Begriff aus dem Wuppertal-Institut, nämlich den: Wir sollen nicht nur auf die Energie fixiert sein sondern zum Leben braucht man auch Materialien und Rohstoffe. Kurz und gut: Ich kann mir nicht vorstellen, dass beides möglich ist, nämlich die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs um einen Faktor 10 und eine Wohlstandsverdoppelung für 10 Milliarden Menschen auf dieser Welt.

Zum Schluss möchte ich auch auf einen Widerspruch dieser Linie der Protagonisten des "Faktor Vier" hinweisen: Nach dem Lobgesang auf die technische Effizienzrevolution reden sie ja auch von der Notwendigkeit der Suffizienz. Sie reden von Statt-Auto statt Privatauto. Wir müssen nicht jedes Handtuch im Hotel jeden Tag waschen lassen. Sie sagen, wir können im Winter warme Kleidung in unserer Wohnung anziehen. Und nach dem Lobgesang der kapitalistischen Marktwirtschaft reden sie auch von der Notwendigkeit von Moral, Ethik, Solidarität und Kooperation. Das sind doch krasse Widersprüche. Und dann, nachdem sie die Vorzüge der ökologischen Landwirtschaft und die Methoden des Farmers Gibbons, der ohne Maschinen wirtschaftet, sehr gepriesen haben, schreiben die Autoren von "Faktor Vier", Zitat: "Alerdings muß man der Wahrheit zuliebe einräumen, daß eine Umstellung nach den genannten [Gibbons'schen] Prinzipien nicht ohne deutliche "Änderungen unseres heutigen Lebensstiles in den reichen Industrieländern zustande kommt." Ich glaube, weitere Worte sind nicht nötig.

Rudolf Petersen

Mir ist bei den ersten Studien, die wir gemacht haben, aufgefallen, dass jemand gesagt hat, das stimmt die Studie bestand aus etwa achtzig Prozent aus einer Kritik dessen, was ist und nur zu einem sehr geringen Teil aus Lösungsvorschlägen und wir bemühen uns, dieses Mengenverhältnis etwas zu ändern. Wir alle wissen, dass es keine Patentrezepte gibt. Es ist auch notwendig, gängige Klischees und Theorien erst mal zu dekonstruieren aber dazu kommend etwas Besseres zu formulieren. Das Problem, das ich gestern versucht habe zu beschreiben, ist: Wie kann man bei ungünstigen Wettbewerbsbedingungen auf den politischen Feldern, im Wirtschaftlichen, gesellschaftlichen Umfeld erreichen, dass sich die Situation verbessert, dass man die ersten Schritte macht und Perspektiven für eine nachhaltigere Entwicklung aufzeigt. Das ist unser Versuch. Ich halte wenig davon, die Verbesserung der technischen Situation auszuspielen gegen die anderen Regeln. Effizienz und Suffizienz gehören zusammen. Es gehört ein anderes Verständnis von Wohlstand dazu. Selbstverständlich ist die Verdoppelung des

Wohlstandes in der Form wie wir sie heute messen (BSP) nicht erwünscht. Sondern wenn wir über neue Wohlstandsmodelle nachdenken, denken wir nicht darüber nach, wie man das Einkommen, den Stoffumsatz und die Zahl der Autos verdoppeln kann sondern wie kann man das Verständnis von wirklichem Wohlstand, vom "Guten Leben" so popularisieren, daß das Gefühl, besser zu leben eintritt, ohne daß wir mehr Bruttosozialprodukt dafür brauchen. Wie kann man die Situation verbessern? Indem wir uns die Vorstellung abschminken: da muß man eine andere Regierung wählen, dann ändert sich schon alles. Politische Mehrheiten alleine reichen nicht. Wir müssen Mehrheiten in der Sache finden. Andere Wege in einzelnen konkreten Fällen suchen ist, so glaube ich, auch das Anliegen der hier Versammelten und auch das Anliegen der autofrei-Bewegung. Wir wollen eine andere Konzeption mehrheitsfähig machen. Wir haben ein Verständnis von gesellschaftlichem Wandel nicht "von oben" sondern Wandel durch die Realisierung von Gegenmodellen als Impuls für die Gesellschaft. Wenn man von diesen neuen anderen Modellen ausgeht, wird auch die politische Ebene zu erreichen sein. Wir haben also die Vorstellung politischer Veränderung durch Tun. Die konventionelle Politik ist darauf angewiesen, mit solchen Initiativen stärker zu arbeiten und das macht auch den Wert von autofreien Tagen, von autofreien Siedlungen von Fußgängergebieten etc aus. Ich halte es nicht für falsch, irgendwann das Auto mit 3 Litern und 1 Liter einführen zu helfen. Ich glaube, das ist nur ein Element einer Nachhaltigkeitsstrategie ist und dass das andere Element darin besteht, den Wohlstandsbegriff vom materiellen Haben zu entkoppeln dass die Menschen sich wohlfühlen wenn sie mehr Zeit haben, eine saubere Natur erleben und nicht nur dann, wenn sie gerade mal 2000.- Mark für irgendein Gerät ausgegeben haben. Und dieses Verständnis vom anderen Wohlstand das steckt hinter dem, was wir in den Arbeitsgruppen herausgearbeitet haben.

Karsten Smid

Diese Diskussion ist ja nicht neu. Und ich möchte noch eine Befürchtung äußern: Wir haben gestern das Referat von Herrn Dahl gehört. Ein Referat, das er vor 10 Jahren ganz genauso schon vorgetragen hat. Meine Sorge ist, dass er im Jahr 2010 dieses Referat hier auf dem Forum wieder halten kann und es sich nichts geändert hat. Genau deshalb sagen wir: Wir brauchen konkrete Alternativen, konkrete Lösungen, die auch ein erster Schritt sind, wenn klar ist, was Herr Sakar auch schon gesagt hat, wir müssen drastisch einsparen. Ob Faktor 4 oder Faktor 10, die Dimension ist enorm. Wir müssen sehr schnell mit der umweltzerstörenden Wirkung des Autoverkehrs runter. Wie kann das gehen? Und da glaube ich ist Verzicht, weniger Auto zu fahren, und Effizienz der Schlüssel. Wenn wir sagen, die Hälfte ist machbar, dann meinen wir, die Hälfte der Kilometer ist machbar und die Hälfte auch des Verbrauchs von einem Auto ist machbar und das multipliziert sich miteinander. Einhalb mal Einhalb ist ein Viertel. Da haben wir eine Reduktion von 75 % erreicht, wenn wir beides zusammenschmeissen. Und genau mit dieser Rechnung und dem Stillstand, der in der Verkehrsdebatte ja schon seit Jahren herrscht, haben wir gesagt, wir als Umweltorganisation müssen ein Auto entwickeln, wir müssen eine konkrete Alternative anbieten. Unser Smile-Konzept gibt es jetzt seit 3 Jahren. Wir haben damit die Automobilindustrie herausgefordert, gesagt, es ist so etwas technisch zu bauen. Diese Lösungen liegen überall auf der Strasse. Wir können anfangen, wir können jetzt anfangen mit der Effizienz. Wir dürfen uns aber nicht herausreden und glauben, dass das allein schon die Lösung ist. Diese technischen Alternativen sind immer nur Schritte hin zu einem besseren Weg und weniger Verschmutzung. Wir müssen genauso überlegen, wie wir auch weniger Kilometer fahren können, wie wir öfters mal das Auto stehen lassen können und uns selbst wieder einmal bewegen.

Ein Beispiel sind die autofreien Tage. Wir haben heute wieder aus Frankreich gehört, dass dort solche autofreien Tage initiiert werden. Auch wir haben solch eine Aktion gemacht. Sommerpause für Autos, wo immerhin 75 000 autofreie Tage zusammengekommen sind. Es gibt mobil ohne Auto, es gibt autofreie Erlebnistage. Das sind Punkte, wo wir doch erstmals von den typischen Alltagsgewohnheiten abweichen und das Auto stehen lassen und uns selbst bewegen. Hier steht z.B. der 20.06.99 als ein Tag "Mobil ohne Auto". Ich glaube, das zusammen genommen, wird ein Schritt in die richtige Richtung sein.

[Anfrage im Hintergrund nicht zu verstehen]

Wir beteiligen uns von der Organisation Greenpeace als Zentrale nicht daran, weil wir nicht das Interesse haben, in solchen Diskussionsforen unsere Zeit zu investieren. Viele Greenpeace-Gruppen beteiligen sich jedoch vor Ort und sind aktiv dabei.

Die Technik, und das ganze Wissen, das wir haben, sind nun mitten in unserer Hand. Wir sind diejenigen, die dafür verantwortlich sind. Wir können uns nicht "rausreden. Das wäre ungefähr so, als würde jemand einen Mord begehen und würde die Schuld von der Hand weisen. Das ist nicht drin. Und deshalb können wir solche Argumentationen von Anfang an streichen. Es geht um dieses Verantwortungsbewusstsein. Und dann hat nicht nur der Staat daran zu glauben, dann hat natürlich auch der Kapitalismus daran zu glauben. Welcher Wahnsinn kann denn den Menschen noch aufgetischt werden, bis sie merken, dass alles falsche Ideologien sind, die uns verblenden. Es müssen für die Menschen andere Strukturen geschaffen werden.

Horst Esser

Ich möchte der Idee phantasievoller Strassenblockaden zustimmen. Es war ungefähr 92/93, da hat Greenpeace eine Anti-Auto-Kampagne durch die Republik gezogen. Wir haben damals schon 2 Jahre in München eine Anti-Auto Demonstrationen durchgeführt. Wir haben uns nach einer angemeldeten Veranstaltung auf die Strasse gestellt, als angebliche Teilnehmer. Wir ist dann nicht von der Strasse weggegangen. Die Polizei war erst einmal ganz verdutzt, wir waren alle verkleidet als Nikoläuse. Es war kurz vor Weihnachten. Dann hat Greenpeace die Anti-Auto-Kampagne gestartet "Autos 'raus aus den Städten" indem sie eine alte Schrottkiste vor das Münchner Isartor gefahren und mit Grünpflanzen geschmückt haben. Fand ich ganz toll. Wie ich die Kampagne beurteile: Ich glaube, es sind ihnen [Greenpeace] massenhaft Mitglieder weggelaufen. Die Leute waren beleidigt und haben es nicht wahrhaben wollen.

Karsten Smid

Ich war 1990 in München dabei. Es war eine Aktion "Autos 'raus aus der Stadt", wo wir gleichzeitig in 10 Städten das gemacht haben. Aber wir sollten dort nicht nur auf solche Aktionen gucken. Sie waren einfach nur ein Teil einer phantasievollen Aktion, nicht langfristig angelegt.

Ich möchte etwas anderes, vielleicht nicht so radikales Beispiel nennen: Wir haben es in Leipzig gemacht, nachdem wir katastrophal hohe Schadstoffbelastungen in einer Strasse festgestellt haben, die irgendwie, um in die Stadt hereinzukommen, wenn man sagt, das Auto ist für manche noch notwendig, haben wir zurückgebaut und 4 Fahrstreifen auf 2 Fahrstreifen an einer Länge von 1 km. Wir sind morgens um 4 Uhr dorthin gekommen mit einem Tieflader und haben Bäume gepflanzt, alle 100 m einen, rechts und links auf dem Fahrstreifen und diese Verkehrsberuhigungsmassnahme dem Stadtamt übergeben und als Geschenk auch präsentiert. Ich glaube, dass wir eher in dieser Richtung denken sollten. Das meine ich als Beispiel, wobei ich phantasievolle Aktionen überhaupt nicht ablehnen möchte.

Publikum:

Ich möchte etwas sagen zu einem Aspekt im Vortrag von Herrn Sakar, der unsere Stellung der Industrieländer in der Welt betrifft. Es gibt ja nicht nur materielle Beziehungen zwischen den Industrieländern und den Entwicklungsländern, es gibt auch eine ideelle Beziehung. Und ein ganz wichtiger Aspekt, finde ich, ist, dass nach wie vor der Lebensstil der Industrieländer Europas und Amerikas das Ziel aller Völker ist in der Welt und dass es sehr wichtig ist, was wir hier machen. Und dass, wenn wir es schaffen, den unseren Lebensstil zu verbessern, mit weniger Energie- und Materialverbrauch, daß das auch eine Ausstrahlung hat.

[Frage aus Publikum]

Antwort Petersen:

Bei der Diskussion, wenn es um die Entwicklungsländer geht, schwingt häufig so die Einschätzung mit, die Leute gucken nur auf unseren tollen Autokram, kopieren unsere Fehler und wissen garnichts über die Probleme, die es mit sich bringt. Ich glaube, das ist eine Fehleinschätzung. Und ich kann Ihnen versichern, dass das gleiche Spektrum, das gleiche Diskussionsspektrum, das hier in Deutschland war

von den Leuten, die einen autofreien Stadtteil machen wollen bis zu den Leuten, die die Altstadt niederreißen wollen, um dann die Autobahn zu bauen, dass das auch dort vertreten ist. Das gibt es in Shanghai genauso wie in Santiago - diese Diskussion. Auch dort kommt es darauf an, spezifische Lösungen für die Probleme der Menschen dort zu entwickeln, voranzubringen. Die Schwierigkeit sehe ich darin, die Menschen in ihrem Lebensumfeld dazu zu gewinnen, die Dinge anders anzugehen und die Vorteile einer anderen Vorgehensweise vermittelt zu bekommen. Und die Aufgabe der Experten besteht darin, die Rahmenbedingungen so zu formulieren und Lösungskonzeptionen vorzulegen, bei denen die Menschen sehen, dass sie Vorteile haben.

Ich glaube, dass man eine andere Politik nur dann vermitteln kann in einem sozialen Gemeinwesen, wenn man den Menschen sagen kann: "Es ist besser, wenn du dir das so und so überlegst. Ist dieser andere Weg nicht besser?" Das ist ein Problem, das gibt es nicht nur in den Entwicklungsländern, sondern auch hier. Dazu, glaube ich, ist es nicht nötig, dass wir aufhören, gegen das Auto zu argumentieren. Das machen die in den Entwicklungsländern genauso in den Großstädten. Die haben nämlich eminente Umweltprobleme. Weshalb wir hier so viel über das Auto reden, gegen das Auto reden und so wenig über die Flächenbahn und andere ÖPNV-Modelle: Meiner Ansicht nach ist es notwendig, zunächst restriktiv mit dem Auto umzugehen, um nicht nutzlos Geld in ÖPNV Investitionen zu verschwenden, die dann nicht ausgenutzt werden. Das heißt, man muß erst die Attraktivität des Autos soweit reduzieren, so dass tatsächlich die ÖPV-Investition eine Chance hat.

Karsten Smid

Für viele ist es ja auch schon ein Opfer, wenn sie in die U-Bahn einsteigen und tatsächlich macht der öffentliche Nahverkehr und die Bahn uns es bisher nicht leicht, diese Mobilität zu propagandieren und zu sagen, es ist toll, mit der Bahn zu fahren. Aber hier ist es wichtig, diese Fragen auch an die Bahn und die Verkehrsunternehmen zu richten. Da gibt es viel zu tun und es muss von innen heraus geschehen. Ich halte für einen wesentlichen Schlüssel zur Abkehr vom Auto tatsächlich das Befreien vom Autobesitz. Das heißt, was sehr auf der Tagung hier diskutiert worden ist, die Alternative CarSharing. Das Teilen von Autos ist ein ganz wesentlicher Schritt weg vom Auto.