©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Ber. ANL 16 65-69
Dez. 1992

# Die ökologische Dimension in Wirtschaft und Politik

Stefan Zundel*

Gestatten Sie mir, daß ich das Thema dazu nutze, eine Art Zwischenbilanz des gegenwärtigen Standes der Umweltpolitik in der Bundesrepublik zu versuchen und ein paar Trends zu beschreiben, von denen ich persönlich glaube, daß sie bedeutsam sind und in der Zukunft noch an Bedeutung zunehmen werden.

**1.** Meine **erste These,** mit der ich sie in mein Thema einführen möchte, lautet: Vermutlich gibt es im öffentlichen Diskurs der Bundesrepublik kein Wort, das häufiger benutzt wird, als *das Wort Ökologie*. Es wird nach wie vor gerne als politischer Kampfbegriff von Grünen und ökologiebewegten Bürgerinitiativen gebraucht. Es ist aber ebenso *Standardvokabel* einer jeden politischen Sonntagsrede in der Bundesrepublik. Politiker und Politikerinnen, die nicht einer verantwortungsbewußten Umweltpolitik das Wort reden, wird man in der Bundesrepublik kaum finden. Auch kein Verbandsvertreter läßt sich heute noch das ökologische Bewußtsein absprechen, wenn es um die Vertretung seiner genuinen Verbandsinteressen geht. Und jede große Firma, die etwas auf sich hält, hat schon in ihren Anzeigen das schmückende Attribut ökologisch auf ihre Produkte und Dienstleistungen gepappt.
Soviel Konsens stimmt verdächtig. Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß sich der inflationäre Gebrauch des Wortes Ökologie wie Zukkerwatte über die realen Konflikte unserer Gesellschaft gelegt hat. Wir nehmen an einem Sprachspiel teil, in dem solche Formulierungen wie das „thermische Recycling" für „Müllverbrennung" geprägt werden. Oder ein anderes Beispiel: Im Umweltbericht der Bundesregierung 1990 firmiert das Wachstum der privaten und öffentlichen Ausgaben für den Umweltschutz als Ausweis einer erfolgreichen Umweltpolitik – so als ob die Kostenexplosion im Gesundheitswesen ein Beweis für eine vorsorgende Gesundheitspolitik wäre.

Daß es mit dieser Einigkeit in umweltpolitischen Fragen doch nicht so weit her ist, mögen Ihnen zwei Zitate veranschaulichen:

„...nicht nur das menschliche Elend im Süden auch die enormen sozialen Probleme im Osten sollten uns überprüfen lassen, ob wir die berechtigte Pflege unseres Naturgartens nicht vorübergehend in ihrer Intensität etwas zurücknehmen - und sei es aus dem egoistischen Motiv, diesen vielerorts wieder aufblühenden Garten künftig nicht mit Stacheldraht und Grenzsoldaten gegen Eindringlinge aus Ost und Süd verteidigen zu müssen. Längst wissen wir, daß jede Mark, die im Osten in den Umweltschutz investiert wird, wesentlich mehr für den globalen Naturerhalt bringt, als der Aufbau noch wirksamerer Reinigungsanlagen für Abluft und Abwasser im Westen. Es ist fatal, wenn in Brasilien der Eindruck entsteht, wir spendierten Milliarden für den Erhalt des Regenwaldes, während die Kinder des Landes elend in der Gosse umkommen. Ohne sozialen Frieden gibt es keinen wirksamen Umweltschutz, es sei denn, man verteidigte den Urwald mit Gewalt gegen Brandroder, die um ihre Existenz kämpfen. Deshalb muß der Schutz des Menschen Vorrang haben vor dem Naturschutz." (Hans Schuh in der „Zeit" vom 21. Juni 1991, S.74)

„Richten wir den Blick lieber in die Zukunft. Aber auch da schlagen weit mehr als die guten Taten die ökologischen Untaten zu Buch. Zum Beispiel nach einer Hauruckplanung die sogenannte "Küstenautobahn" von Lübeck nach Stettin im Weichbild der vorpommerschen Ostseeküste, nur eine von sieben (!) in den neuen Ländern geplante, mit einem Gesamtvolumen von 23 Milliarden Mark. Sie wird Natur fressen wie kaum eine andere zuvor und Lawinen aus Blech und Menschen an die Strände und in die Wälder, an die Ufer und in die Dörfer der Boddenlandschaft schwemmen." (Horst Stern in der „Zeit")

Hier haben wir gleichsam in zwei sprachlichen Mikrokosmen einige Themen beisammen, die kontrovers diskutiert werden. Zum einen die Behauptung, daß vor dem Hintergrund der globalen Bevölkerungsentwicklung und der weltweiten sozialen Konflikte eine Relativierung der Umweltpolitik in der Bundesrepublik angebracht sei. Ökonomisch gesprochen: Der Aufwand, den wir in der Bundesrepublik treiben, stellt vor diesem Hintergrund eine *Fehlallokation* dar. Zum anderen die Behauptung, wenngleich hier nur angedeutet, daß die Vereinigung der beiden deutschen Staaten zur Wiederholung aller ökologischen Sündenfälle verleitet, die wir in der alten Bundesrepublik gerade überwunden glaubten. Die neuen Bundesländer sind gleichsam die Hintertür für diejenigen gesellschaftlichen Kräfte, die sich an einem roll back der Umweltpolitik versuchen.

Es lohnt sich wohl, genauer hinzusehen.

**2.** Ein Blick in die Wissenschaft der Ökologie ist manchmal recht lehrreich. Die moderne Ökologie versteht sich als Systemforschung und nicht als Moralwissenschaft. Sie kann uns etwas über die Funktionsbedingungen ökologischer Systeme sagen, nicht aber, ob wir diese Systeme erhalten und bewahren, respektive wie wir uns zu den Funktionsbedingungen einzelner Systeme verhalten wollen.

Meine **zweite These** ist deshalb ein *Plädoyer für eine sprachliche Differenzierung*: Wir sollten unterscheiden zwischen einem Ökologiebegriff wissenschaftlicher Provenienz im angedeuteten Sin-

* Vortrag anläßlich des ANL-Seminars „Ökonomie der Zukunft – wirtschaftlich, sozialverträglich, naturverträglich" vom 29.-31. Oktober 1991 in Garching bei München.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

ne und einem Begriff, den man mit aller Vorsicht vielleicht politische Ökologie nennen könnte. Politische Ökologie meint vor allem zwei Herausforderungen: Zum einen die Bewahrung der Natur als Eigenwert. Diese Aufgabenstellung ist unzweifelhaft metaphysischer Herkunft, ja sie hat religiöse Quellen. Das macht sie darum nicht indiskutabel, weil letztlich alle unsere Überzeugungen metaphysische Bestandteile enthalten. Aber in einer modernen demokratischen und pluralistischen Gesellschaft können solche Moralvorstellungen nicht par ordre de mufti verordnet werden. Auch für sie muß argumentiert und müssen Mehrheiten organisiert werden.
Zum anderen gibt es die Herausforderung der dramatisch verschärften Nutzungsansprüche an ökologische Systeme, verursacht durch Bevölkerungswachstum und die moderne Industriekultur. Ich möchte die vorhandenen Probleme keineswegs verharmlosen, wenn ich für eine solche Sprachregelung plädiere. Ich bin allerdings der Überzeugung, daß die Antwort auf diese beiden Herausforderungen wesentlich leichter fällt, wenn man sie in erster und in letzter Instanz als *Konflikte um menschliche Werthaltungen und menschliche Interessen* begreift.

**3.** Vor diesem Hintergrund wird meine **dritte These** möglicherweise etwas verständlicher: die beiden bezeichneten ökologischen *Herausforderungen* richten sich vor allem *an unser kulturelles Selbstverständnis*.

Mich hat die „fünf vor Zwölf" Metaphorik immer etwas befremdet, denn ich habe wenig Zweifel, daß es noch lange Zeit Menschen auf diesem Planeten geben wird. Die Fähigkeit des Menschen ökologische Nischen zu besetzen, ist groß, größer sicherlich als die der allermeisten konkurrierenden Arten. Man muß sich jedoch vor einer naturwissenschaftlich verengten Sicht der Dinge hüten. Bevor das Ende der Gattung naht, stehen eine ganze Reihe von Wertvorstellungen zur Disposition, die uns lieb und teuer sind.

Ich gebe Ihnen ein Beispiel. Dasjenige Entwicklungsland, das noch immer die eindrucksvollsten Erfolge bei der Geburtenkontrolle vorzuweisen hat, ist China. Die Methoden, mit denen diese Kontrolle vorgenommen wird, sind zweifelsohne nicht zimperlich. Die Palette reicht von überaus harten sozialen Sanktionen bis hin zu vereinzelten Fällen der Zwangssterilisation. Durchaus ernstzunehmende Bevölkerungswissenschaftler versichern, daß deshalb die Einführung der Demokratie in China eine Bevölkerungskatastrophe auslösen würde; solche drakonischen Maßnahmen sind nämlich unter demokratischen Verhältnissen schwer vorstellbar, weil sie nicht mehrheitsfähig sind. Liegt also eine Art trade-off zwischen Bevölkerungskontrolle und Demokratie vor?
Man braucht allerdings nicht bis nach China zu reisen, um diese These von der kulturellen Dimension des sogenannten Ökologieproblems zu erhärten. Wenn man beispielsweise die PKW-Dichte in der Bundesrepublik auf die ganze Welt hochrechnen würde, gäbe es annähernd 2,5 Mrd. private Kraftfahrzeuge. Rechnet man den $CO_2$-Ausstoß analog, dann gäbe es statt 2 Mrd. Tonnen etwa 10 Mrd. Tonnen.
Natürlich sind solche Berechnungen ein Stück weit naiv; aber es führt wohl kein Argument an der simplen Einsicht vorbei: der Konsumstil, den wir noch immer praktizieren, ist nicht universalisierungsfähig. Wir können der Bevölkerung in der dritten Welt nicht den gleichen Stoff- und Energieumsatz pro Kopf der Bevölkerung zubilligen wie uns in den reichen Ländern des Nordens, ohne eine globale Katastrophe heraufzubeschwören. Es gehört zu den Paradoxien einer modernen Wohlstandsgesellschaft, daß der amerikanische Lebensstil selbst im Hinterland von Sumatra – wie ich mich selbst überzeugen konnte – als erstrebenswertes positionelles Gut gilt, aber gleichzeitig der Mehrheit der Weltbevölkerung vorenthalten werden muß, um für eine Minderheit realisierbar zu sein.
Hinzu kommt: Allzu krasse Verteilungskonflikte stellen Demokratien vor eine harte Probe. Das gilt nicht nur nach innen, sondern auch nach außen. Absolute und durch Bevölkerungswachstum bedingte relative Ressourcenverknappung wird in Zukunft noch viel mehr als heute ein Treibsatz für weltweite Migrationsbewegungen sein. Ich kann mir schwer vorstellen, daß wir in der Bundesrepublik demokratische Verhältnisse, so wie wir sie kennen, aufrecht erhalten, während rings um die EG eine große Mauer gezogen wird.

**4.** Meine **vierte These** schließt sich an diese Überlegungen an: die bundesrepublikanische Umweltpolitik scheut einen echten Einschnitt in unsere Lebens- und Konsumgewohnheiten wie der Teufel das Weihwasser. Wir unternehmen alles, und das ist gewiß nicht wenig, um nicht vor das *Problem der Revision unseres Lebens- und Konsumstils* gestellt zu werden.

Zieht man den Maßstab einer Entkoppelung von Wachstum einerseits und Ressourcenverbrauch und Umweltbelastung andererseits heran, ist die bundesdeutsche Umweltpolitik, zumindest was die alten Länder anbelangt, durchaus auf einer Reihe von Gebieten erfolgreich.
Einige Zahlen belegen das: die Schwefeldioxid-Emissionen sind von 1982 bis 1989 in den alten Ländern um 1,8 Mio. Tonnen auf 1,05 Mio. Tonnen pro Jahr zurückgegangen. Die Stickstoffoxidemissionen sind seit 1982 annähernd konstant und fluktuieren um 2,8 Mio. Tonnen pro Jahr. Die Kohlenmonoxidemissionen sind von 9,8 Mio. Tonnen pro Jahr 1982 auf 8,45 Mio. Tonnen pro Jahr 1989 zurückgegangen. Die Staubemissionen waren bis 1989 auf 0,53 Mio. Tonnen zurückgegangen, der niedrigste Wert seit 1966. Ähnlich verhält es sich mit flüchtigen organischen Verbindungen. Kein Wunder, daß dieses Feld der Umweltpolitik gerne und häufig vorgezeigt wird. Die Bundesregierung ist auf diesem Gebiet in der Tat weltweit an führender Stelle.
Charakterisch für dieses relativ erfolgreiche Feld der Umweltpolitik ist allerdings, daß es die Wohlfahrtsposition von niemandem in der Bundesrepublik wirklich beeinträchtigt hat. Im Gegenteil: die Filtertechnologien haben sich als Wachstumsmarkt entpuppt. Ihre Entwicklung hat erheblich dazu beigetragen, daß der Slogan „Umweltschutz schafft Arbeitsplätze" mit Leben gefüllt werden konnte. Nicht unwahrscheinlich, daß sich hier auch eine Exportchance bietet, sollten dereinst

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

einmal bundesdeutsche Emissionsmaßstäbe EG-Recht werden.
Man kann diese Entwicklung sicher nur begrüßen. Ein gewichtiges **Aber** ist dennoch anzumerken, gibt es doch Gebiete der Umweltpolitik, die sich ganz anders ausnehmen. Ein prominentes Beispiel ist der private Fahrzeugverkehr. Seit 1970 hat sich der private Fahrzeugbestand in der Bundesrepublik fast verdoppelt. Mit weiteren Zuwächsen nicht nur in den neuen Bundesländern wird gerechnet. Nicht weniger als 92 % des Personenverkehrs der alten Bundesländer werden von PKW und Omnibussen bewältigt; 6% durch die Eisenbahn und 1 % durch U-, S- und Straßenbahn. Die Verhältnisse in den neuen Bundesländern drohen sich diesen Proportionen in rasender Geschwindigkeit anzugleichen.
Die Auswirkungen auf unsere Umwelt, aber auch auf unsere ureigene Lebensqualität brauche ich Ihnen nicht zu beschreiben. Sie sind für uns alle tagtäglich erfahrbar. Dennoch berührt schon die drohende Einführung eines Tempolimits von 100 km/h offensichtlich eine Tabuzone. Selbst dieser geringfügige Einschnitt in unsere Konsumgewohnheiten, der vermutlich nicht einmal die Majorität der privaten Verkehrsteilnehmer ernsthaft berührt, ist bis heute nicht durchsetzbar, obwohl es an Anläufen dazu wahrlich nicht gefehlt hat.
Es wäre ein interessantes Gedankenexperiment, wollte man die Erfolge und Mißerfolge der bundesdeutschen Umweltpolitik auf einer Skala verorten. Ich wäre alles andere als überrascht, wenn sich am Skalenende der Mißerfolge vor allem diejenigen Felder befinden, die tiefe Einschnitte in unsere Lebensgewohnheiten verlangen.

**5.** Meine **fünfte These** lautet: Zu einem gewissen Strukturkonservatismus der modernen Lebensgewohnheiten gesellt sich ein korrespondierender Strukturkonservatismus *auf Seiten der Produzenten*. Es hat sich noch nicht überall herumgesprochen, daß nicht mehr nur die industriellen Prozesse sondern auch die industriellen Produkte umweltpolitischen Handlungsbedarf anzeigen.

Zu den erfreulichen Erfahrungen, die ich im letzten Jahr machen durfte, gehört, daß auch ein Institut wie das unsere, das eine ökologiebewegte Vergangenheit hat, durchaus dialogfähig ist mit allen relevanten gesellschaftlichen Akteuren, ganz gleich welcher Partei sie angehören oder welchem Verband sie zuzurechnen sind. Auffällig war allerdings, daß das Bemühen um ein ökologisches Wirtschaften auf Seiten der Unternehmerschaft dort eine Grenze findet, wo nicht nur die Produktionsprozesse und vorhandene Produkte ökologisch optimiert werden sollen, sondern das Produkt selbst zur Diskussion steht.
Auch hier ist die Automobilindustrie wieder ein instruktives Beispiel. Bekannte Beispiele der Prozeßoptimierung sind: Einführung wasserlöslicher Lacke, Einführung von recyclingfähigen Kunststoffen und eine möglichst umweltfreundliche Entsorgung von Altfahrzeugen. Auch wenn hier sicher nicht alles Gold ist, was im milden Licht von manchen Hochglanzbroschüren so erscheint, ist doch ein ernsthaftes Bemühen deutlich erkennbar.
Sobald es jedoch um das Produkt selbst geht, bewegt man sich schnell auf dem Minenfeld der symbolischen Ersatzhandlungen. Die letzte Automobilausstellung in Frankfurt hat es deutlich gezeigt. Neben der üblichen Steigerung der PS-Zahlen waren dort eine Reihe von Elektroautos zu besichtigen, die mit dem Attribut „Öko" geschmückt wurden. Kein einziges dieser Fahrzeuge hätte auch nur eine ernsthafte Energiebilanzierung überstanden. Auch andere Zeichen weisen in die verkehrte Richtung. So verbrauchen sowohl der neue Golf als auch die neue S-Klasse von Mercedes wieder mehr Benzin im Drittelmix als ihre jeweiligen Vorgängermodelle.

Den deutschen Automanagern ist natürlich nicht verborgen geblieben, daß in vielen deutschen Großstädten der Verkehrsinfarkt droht. Sogenannte integrierte Verkehrskonzepte sind das neue Zauberwort. Etwas böswillig aber eben auch nur *etwas* böswillig besagen solche Konzepte, daß gerade soviel des privaten Verkehrsaufkommens auf andere Verkehrsträger umgelenkt werden soll, daß der Verkehr wieder flüssig läuft, so daß das Autofahren und damit auch der Autokauf weiter attraktiv bleibt.

Eines unserer verkehrspolitischen Dilemmata besteht aber darin, daß der Schienenverkehr zur Zeit nur einen Bruchteil des Personen- und Gütertransportes aufnehmen kann, der gegenwärtig über die Straße abgewickelt wird. Selbst wenn also der politische Wille anders wäre, als er gegenwärtig ist, würde sich zunächst einmal nur wenig ändern können. Wenn auf dieses Problem die Energie, die Zeit und das Geld aufgewendet würde, das gegenwärtig in die vergebliche ökologische Optimierung des Automobils gesteckt wird, wären wir einen großen Schritt weiter. Das setzt aber bei den Entscheidungsträgern eine *Funktionsorientierung statt einer Produktorientierung* voraus. Und daran mangelt es nicht nur in der Automobilindustrie ganz erheblich.

**6.** Daß wir in der Bundesrepublik zaghaft an die Produktkritik herangehen, hat auch noch einen anderen Grund. In Form einer **These** ausgedrückt: *Umweltpolitik wird schwieriger, je mehr wir über ökologische Zusammenhänge wissen.*

Ein kleines Beispiel gibt Ihnen einen Geschmack des Problems. Vor geraumer Zeit wurden Reinigungsfirmen wegen des Gebrauches von Waschbenzin heftig kritisiert. Die Produktalternative war Perchloräthylen. Wie man mittlerweile weiß, ist Per kaum weniger bedenklich als Waschbenzin; Reinigungen, die neben Lebensmittelläden angesiedelt waren, wurden verschiedentlich in Berlin aus diesem Grunde geschlossen. Mittlerweile wird wieder überlegt, ob Waschbenzin nicht doch die bessere Alternative sei.

In großem Maßstab findet sich eine ähnliche Argumentationsfigur in der erneut aufgeflammten Debatte um Atomkraftwerke. Ist es möglicherweise sinnvoll, das Risiko der Atomenergie zu tollerieren, wenn man weiß, daß auf diese Weise der (befürchtete) (Anm. d. Red.) Treibhauseffekt zurückgeschraubt werden kann – so lautet hier die einschlägige Frage. Auch wenn ich diese Frage noch immer eindeutig mit Nein beantworten würde, so kann sie durchaus als typisch gelten für eine Reihe durchaus interessanter Überlegungen.

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Ein anderes Beispiel. Die Kosten für moderne Rauchgasentschwefelungsanlagen belaufen sich mittlerweile auf dreistellige Millionenbeträge. Fast jede Mark, die dort investiert wird, hat einen Gegenwert in Form von Stahl, Beton, Buntmetallen, Kunststoffen etc. Diese Stoffe definieren ihrerseits einen erheblichen Umweltverbrauch und die Frage muß erlaubt sein, ob der Nutzen, den eine solche Anlage stiftet, diesen Aufwand rechtfertigen kann.
Wirklich kompliziert wird es aber, wenn wir uns mit der Frage der Substitute für chemische Produkte beschäftigen müssen. Denken Sie an die Problematik der Ersatzstoffe für FCKWs in Kühlanlagen. Welche Wirkungen die FCKWs haben, wissen wir zu unserem Leidwesen zu Genüge, welche Wirkungen die Ersatzstoffe haben, ahnen wir wohl nur.
Ich möchte an dieser Stelle nicht mißverstanden werden. Solche und ähnliche Fragen signalisieren zunächst einmal auch einen Differenzierungsgewinn. Es kann der Umweltpolitik in der Bundesrepublik nur gut tun, wenn sie nicht unter dem Eindruck und dem Diktat des Schadstoffes des Monates geführt wird. *Schwieriger wird* eine konsequente *Umweltpolitik, weil auch sie* wie jede andere Politik *die plakative Formel braucht*, um in der Öffentlichkeit durchsetzbar und mehrheitsfähig zu sein. Schließlich werden wir auch in Zukunft von einem aufgeklärten Bürger nicht verlangen können, daß er sich durch das komplizierte Datendickicht einer auch nur halbwegs anspruchsvollen Ökobilanz hindurcharbeitet.

**7.** Ich hatte eingangs schon die Auffassung erwähnt, daß ein konsequenter Umweltschutz in der Bundesrepublik im Vergleich zu den erforderlichen Maßnahmen in der Südhemisphäre und in den ehemaligen Ostblockstaaten *möglicherweise eine Fehlallokation* knapper Mittel darstellt. Man kann dieses Argument noch durch ein weiteres verschärfen. Die ökonomischen Multiplikatoreffekte, die Umweltschutzmaßnahmen üblicherweise haben, stehen ja immer auch für Umwelt- und Ressourcenverbrauch. Umweltschutz schafft Arbeitsplätze, ist aus dieser Sicht also eine zweischneidige Formel.

Diese Argumentation ist stimmig, wenn wir sie auf die sogenannte end-of-the-pipe-Technologie beziehen. In der Tat gilt hier die Regel, daß jeder zusätzliche Prozentpunkt Umweltqualität mit überproportionalen Kostensteigerungen erkauft werden muß. Trotzdem – und das ist meine **siebente These** – erscheint diese Art von Ressourcentransfer als eine *Fortsetzung der* oben initiierten *Umweltpolitik mit außenpolitischen Mitteln*.

Sicherlich kann man die Umweltsanierung der Dreckschleudern in Süd und Ost nur begrüßen. Aber unterstellt diese politische Orientierung nicht schon, daß die Länder in Osteuropa und die Entwicklungsländer auf den industriepolitischen Trampelpfaden folgen, die die Länder des reichen Nordens vor ihnen gegangen sind? Der weltweite Verkauf von Filteranlagen, Katalysatoren oder Müllverbrennungsanlagen macht ja nur Sinn, wenn es Schadstoffe gibt, die weggefiltert werden müssen, Autos, deren Abgase gereinigt werden müssen, und Abfall der „thermisch recycelt" werden muß.

**8.** Ein Einwand gegen diese siebte These liegt nahe. Der Kompaß der weltweiten Migrationsbewegungen der sogenannten „Wirtschaftsflüchtlinge" zeigt deutlich nach Norden; er signalisiert damit auch, wo gegenwärtig das dominante Lebensmodell lokalisiert ist. Analog zeigt der Kompaß der inneren Wanderungsbewegung in der neuen Bundesrepublik nach Westen. Kann man unter diesen Bedingungen erwarten, daß in Entwicklungsländern und Schwellenländern andere Entwicklungsrichtungen eingeschlagen werden als bei uns?
Ich bin kein Phantast; realistischerweise muß man auf diese Frage wohl die Antwort geben: auf absehbare Zeit vermutlich nicht. Dafür sprechen vor allem drei Gründe: Erstens sind alle diese Länder Bestandteil eines Weltmarktzusammenhanges, der in kaum zu unterschätzender Weise die Entwicklungsmöglichkeiten präjudiziert. Zweitens ist die Auflösung der traditionellen Sozialgemeinschaften überall auf der Welt so weit fortgeschritten, das nirgendwo eine Alternative sichtbar ist, die sich gegenüber dem american way of life behaupten könnte. Und drittens kennt die soziale Not bekanntlich kein Gebot. Die naheliegendsten Handlungsalternativen sind unter solchen Bedingungen immer die Besten, und das sind nun einmal diejenigen, die der Weltmarkt bietet.

*Diese Überlegungen sprechen dafür, daß die entscheidenden Impulse für eine ökologische Wirtschaft von den reichen Industrienationen ausgehen müssen.*

**9.** Die Bundesregierung hat in ihrem Umweltbericht lobend herausgehoben, daß die privaten und öffentlichen Ausgaben für den Umweltschutz in den letzten Jahren deutlich schneller gestiegen sind als das Bruttosozialprodukt. Man kann eine solche Information lesen als Erfolgsindikator. Sie zeigt, wieviel uns der Umweltschutz mittlerweile wert ist. Man kann sie aber auch deuten als Ausdruck eines Teufelskreises: die sogenannten Defensivausgaben, die getätigt werden, um die Folgen des Wachstums abzufedern, laufen dem Wachstum davon. Und der Punkt ist absehbar, gerade in der Bundesrepublik, wo die Grenzen der öffenlichen Haushalte erreicht sein werden. (So gesehen ist der Ruf nach Allokationseffizienz sehr verständlich.)
Spätestens die angespannte Haushaltslage wird zum Umdenken zwingen. Die Alternativen liegen theoretisch vergleichsweise klar auf der Hand: wenn die industrielle Struktur und das private Konsummodell unangetastet gelassen werden, wird der Umweltschutz in der Bundesrepublik stagnieren – finanziell ebenso wie hinsichtlich der Gesetzgebung. *Fortschritte sind dann nur noch dort zu erwarten, wo die Funktionsbedingungen des Industriesystems in Frage gestellt sind.* Daher ist es wohl auch kein Zufall, daß gerade die Abfalldiskussion die Gemüter so bewegt. Der Müll droht buchstäblich den Wirtschaftskreislauf zu verstopfen.
Oder aber und das ist eine andere Alternative: es wird der Versuch gewagt, den oben beschriebenen Teufelskreis zu durchbrechen. Das setzt voraus, daß *ökologische Allokationseffizienz* nicht erst dann geltend gemacht wird, wenn es um die Beseitigung der unerwünschten Folgen unseres

©Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

industriellen Systems geht, sondern bereits dort, wo die *Weichen für die neuen Industrieentwicklungslinien* gestellt werden.

Industriepolitik in diesem Sinne ist traditionell gerade unter Ökonomen anrüchig, steht sie doch unter dem Vorbehalt, einen unzulässigen Eingriff in das Marktgeschehen darzustellen. Ich halte dieses Argument für vorgeschoben. Kein einziger der Industriezweige, die uns heute soviel Kopfschmerzen bereiten – die Chemieindustrie, die Automobilindustrie oder die Atomindustrie, um nur einige zu nennen –, hätten die Bedeutung, die sie heute haben, ohne massive Eingriffe des Staates. Ich vermag nicht einzusehen, warum wir nun, wenn es um den Umweltschutz geht, päpstlicher sein sollen als der Papst.

**10.** Gestatten Sie mir *zum Schluß eine skeptische Bemerkung*. Für alle ökologischen Probleme, die uns heute so beschäftigen, wird es eine Lösung geben und sei es auch nur die des Nichtstuns. Einige werden überraschend sein; andere höchst unerfreulich. Nicht wenige Entwicklungsszenarien laufen auf eine moderne Spielart des Sozialdarwinismus hinaus. Wenn wir das nicht wünschen, wird *unsere Fähigkeit zum Teilen* noch auf eine harte Probe gestellt werden.

**Anschrift des Verfassers:**

Dipl.-Volkswirt Stefan Zundel
Institut für ökologische Wirtschaftsforschung
(IÖW) GmbH
Giesebrechtstraße 13
1000 Berlin 12

# ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Berichte der Bayerischen Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

Jahr/Year: 1992

Band/Volume: 16_1992

Autor(en)/Author(s): Zundel Stefan

Artikel/Article: Die ökologische Dimension in Wirtschaft und Politik 65-69