

Prof. Dr. Sighard Neckel

Universität Hamburg

Fachbereich Sozialwissenschaften

DFG-Kolleg-Forschungsgruppe „Zukünfte der Nachhaltigkeit“

[sighard.neckel@uni-hamburg.de](mailto:sighard.neckel@uni-hamburg.de)

## Nachhaltigkeit und Lebensführung: Chancen und Hindernisse eines sozial-ökologischen Wandels

„Klimapolitik und Ungleichheit: Wo bleibt eine ressortübergreifende Strategie?“

12. Konferenz zur sozialen Spaltung. Palais Esplanade, 19. April 2023.

Ausgangspunkt:

Die gesellschaftlichen Bedingungen und Voraussetzungen wirksamen Klimaschutzes sind zum entscheidenden Faktor bei der Abwendung ökologischer Katastrophen geworden, wie erst jüngst wieder der Weltklimarat (IPCC) in seinem „Synthesebericht“ vom März 2023 festgestellt hat. Worin aber liegen die gesellschaftlichen Hindernisse wirksamen Klimaschutzes begründet, die der IPCC beklagt?

Thesen:

1. Die gesellschaftlichen Bedingungen effektiven Klimaschutzes wären gegeben, wenn in den modernen Gesellschaften weitgehend Einigkeit über die Vorrangigkeit des Klimaschutzes und über eine nachhaltige Wirtschafts- und Lebensweise vorhanden wäre. Davon kann aber nicht die Rede sein. Stattdessen stellen sich Klimaschutz und Nachhaltigkeit praktisch als hochumstrittene Themen dar, nicht nur in der politischen Sphäre zwischen Parteien, Institutionen, Bewegungen und Organisationen, sondern auch in der Gesellschaft selbst, zwischen verschiedenen Sozialmilieus, unterschiedlichen materiellen Interessen, kulturellen Bedürfnissen und normativen Wertvorstellungen.
2. Zusätzlich kompliziert wird die Lage noch dadurch, dass für den Klimaschutz eigentlich alles gleichzeitig gemacht werden muss, will man die schlimmsten Auswirkungen der Erderwärmung noch verhindern. Und so hat der Weltklimarat in seinem umfassenden Maßnahmenkatalog einen „schnellen und weitreichenden Wandel in allen Sektoren und Systemen“ der Gesellschaft noch in diesem Jahrzehnt gefordert. Die Gleichzeitigkeit, in der in kurzer Frist einschneidende Veränderungen sowohl in Wirtschaft, Politik, Energiesystemen, Infrastrukturen und Produktion als auch in Lebensführung, Konsum, Alltagskultur und Mobilität notwendig sind, ist eine erschwerende Rahmenbedingung des sozial-ökologischen Wandels. Da bei einem umfassenden ökologischen Umbau der Gesellschaft typischerweise

alles mit allem zusammenhängt, erzwingt er, mit allen starken Interessen in der Gesellschaft zugleich in den Konflikt treten zu müssen und überall Widerstände zu provozieren.

3. Dieses Dilemma, vieles gleichzeitig möglichst schnell verändern zu müssen, wird sich indes nicht auflösen lassen, wenn man der Vorstellung folgt, all die divergierenden Interessen, Bedürfnisse und Wertvorstellungen gleichermaßen berücksichtigen oder gar erfüllen zu können. Das Dilemma besteht ja gerade darin, dass dies kaum möglich sein wird, hängt man nicht Illusionen oder Wunschträumen nach.

Einer dieser Wunschträume ist etwa, die Kräfte des Marktes würden, gepaart mit der Innovationskraft grüner Technologien, die ökologische Krise und den Klimawandel in den Griff bekommen, ohne etwas an den Maximen der heutigen Wirtschaftsordnung und den Mustern der Lebensführung ändern zu müssen. Weiteres Wachstum und eine anhaltende Expansion von Märkten, Produktion und Konsum, so die Idee, seien durch eine ökologische Modernisierung mit den Anforderungen des Klimaschutzes in Einklang zu bringen, da Wachstum durch nachhaltige Technologien von einem steigendem Ressourcenverbrauch und steigenden Emissionen entkoppelt werden könnte. Doch seit die Konzepte eines „grünen Wachstums“ vor mehr als 20 Jahren entwickelt worden sind, hat sich die Zerstörung der Ökosysteme ungebremst fortgesetzt und teilweise beschleunigt. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass nachhaltige Technologien unwirksam werden, wenn ein anhaltendes Wachstum von Produktion und Konsum die Einsparung von Emissionen wieder vereitelt. Solche gegenläufigen Entwicklungen, auch „Rebound-Effekte“ genannt, kennen wir etwa aus der Automobilbranche. Zwar verbraucht ein Verbrenner heute viel weniger Benzin oder Diesel als in früheren Jahren und ist der Anteil der Elektromobilität gerade jüngst merkbar gestiegen, was zu einer höheren Energieeffizienz des Autoverkehrs geführt hat. Doch sind diese technologischen Fortschritte durch das immer größer werdende Marktsegment der SUVs förmlich aufgefressen worden. Ein Autotyp, der bis zu 2 Tonnen schwer ist, um durchschnittlich 1,3 Insassen zu transportieren, macht in seinem Ressourcenverbrauch alle Innovationen einer grünen Technologie zunichte.

4. Auch weitere typische Instrumente eines „grünen Kapitalismus“ wie Emissionshandel oder Nachhaltigkeitszertifikate haben sich weitgehend als Fehlschläge erwiesen oder den Klimawandel bisher zumindest nicht aufhalten können. Über 60 Prozent der europäischen Treibhausgasemissionen unterliegen überhaupt nicht dem Emissionshandel der EU, die den Preis pro Tonne CO<sub>2</sub> erst kürzlich auf 100 Euro angehoben hat. Laut Umweltbundesamt müsste dieser Preis allerdings bei mindestens 180 Euro liegen, um die Folgekosten der klimaschädlichen Emissionen zu kompensieren. Andere Berechnungen gehen von 500 Euro pro Tonne aus, wenn man die externen Schäden der Treibhausgasemissionen tatsächlich einrechnen würde. Für wirtschaftliche Gewinne sind solche Preise zu hoch, für den Klimaschutz

sind die heutigen Preise bei weitem zu niedrig. Da die Klimaschäden von Treibhausgasen so enorm sind, müssten die Preise für CO<sub>2</sub> extrem ansteigen, was ganze Wirtschaftszweige in den Ruin treiben könnte. So ist es kein Wunder, dass der Emissionshandel bisher praktisch mehr der Ermöglichung von Emissionen als ihrer Vermeidung diene, da Emissionsrechte profitabel übertragen werden können. Experten sprechen hier von einem sogenannten „Wasserbetteffekt“: Werden die Emissionen an einer Stelle gedrückt, steigen sie an anderen Stellen an, weil es weiterhin ein dauerhaftes Überangebot an Emissionszertifikaten gibt, um der Wirtschaft nicht zu schaden. Zudem belastet die CO<sub>2</sub>-Bepreisung vor allem kleine und durchschnittliche Einkommen, was bei außerordentlich hohen CO<sub>2</sub>-Preisen, die für den Klimaschutz notwendig wären, entsprechend hohe Ausgleichszahlungen erforderlich machte. Hierfür aber bedürfte es einer entschlossenen wirtschaftlichen Umverteilung von den Reichen und Wohlhabenden zu den Normalverdienern und den Armen, wogegen es bekanntlich erheblichen politischen Widerstand gibt.

5. Geschieht der Umbau der Wirtschaft unter der Prämisse, ein „grünes Wachstum“ in Gang setzen zu wollen, werden Ressourcenverbrauch, Emissionen und Umweltschädigungen viel weniger zurückgehen können als es zur Abbremsung der Klimakrise notwendig wäre. Setzt man den Klimaschutz prioritär und verteuert man die Energiepreise massiv, um fossile Brennstoffe aus dem Markt zu verdrängen, wird sich dagegen sofort Unmut bei großen Bevölkerungsgruppen regen, die dadurch erheblich an Kaufkraft verlieren, so dass die soziale Ungleichheit zunehmen würde. Strebt man hingegen eine ökonomische Umverteilung an, die vor allem die Wohlhabenden und Reichen belastet, um Klimaschutz zu finanzieren, werden die wirtschaftlich stärksten Interessen ihre ökonomische und politische Vetomacht einsetzen, um genau dies zu verhindern.

Ganz ähnlich stellen sich diese Probleme in der Zivilgesellschaft und ihren unterschiedlichen Mustern der Lebensführung dar. Verteuert man die Preise für umweltschädliche Mobilität wie Flugreisen oder Kreuzfahrten, sind hiervon die Wohlhabendsten am wenigsten betroffen, die sich auch hohe Preise leisten können und sogar noch von der Exklusivität profitieren, die hohe Preise gewähren. Friert man die schädlichsten Formen der fossilen Energieversorgung und der Industrieproduktion ein, um Emissionen zu senken, würde dies mit dem Verlust vieler Arbeitsplätze bezahlt, wodurch Klimaschutz auf breite Ablehnung stieße. In der Sphäre der Alltagskultur wiederum stellt der ökologische Lebensstil, den vor allem die urbanen und besser gebildeten Mittelschichten öffentlich präsentieren, die eingelebten Muster der Lebensführung anderer sozialer Milieus in Frage, die hierin einen Angriff auf ihre eigene Respektabilität und ihre öffentliche Wertschätzung erblicken können.

6. Ob man will oder nicht: Aus der Unverträglichkeit vieler materieller Interessen und kultureller Lebensmuster, aus den vielen Zielkonflikten, die sich im Zuge eines ökologischen Umbaus ergeben, folgt, dass sozial-ökologischer Wandel nur durch ausgetragene Konflikte überhaupt erst möglich wird, bei denen manche Interessen zurückstehen müssen und anderen Vorrang eingeräumt werden muss. Dies begründet die Notwendigkeit, den dringend erforderlichen ökologischen Umbau im Interesse des Allgemeinwohls rechtfertigen zu können, was nur gelingen kann, wenn die Lasten dieses Umbaus gerecht verteilt werden, seine Vorzüge möglichst vielen zugutekommen und der Schutz der planetaren Lebensgrundlagen als wohlverstandenes Interesse aller begreifbar wird.
7. In einer solchen Konstellation käme es für die Klimapolitik darauf an, „relative Mehrheiten“ und große Bevölkerungsgruppen für den ökologischen Umbau zu gewinnen. Politische Blockaden drohen jedoch insbesondere dort, wo Klimaschutz und ökologische Belange in soziale Interessen verstrickt sind, die auf ihre Berücksichtigung nicht lange warten können. Solange die Kosten für einen ökologischen Umbau hauptsächlich den unteren und mittleren Einkommensschichten aufgebürdet werden, sind sie kaum für Klimaschutz zu gewinnen. Mehrheiten für eine sozial-ökologische Transformation lassen sich nur erreichen, wenn die durchschnittlichen Haushalte und alle Haushalte darunter materiell und sozialpolitisch keinen Schaden nehmen und in ihren Lebenschancen von einer Politik des Gemeinwohls und der ökologischen Vorsorge profitieren. Dies erfordert eine ökologische Politik der Umverteilung – nicht nur „von oben nach unten“, sondern auch von privat zu öffentlich, um für die Herausforderungen der entscheidenden nächsten Jahre gewappnet zu sein.
8. Soll eine Klimakatastrophe noch abgewendet werden, wird man daher die soziale und die ökologische Frage gemeinsam in Angriff nehmen müssen. Ohne Auflösung von sozialen und kulturellen Frontstellungen wird der Klimakrise nicht beizukommen sein. Gegenwärtig spielen sich jedoch zahlreiche Konflikte zwischen sozialen Milieus um materielle Ressourcen, Lebenschancen und öffentliche Anerkennung ab. Nachhaltigkeit trat zu lange als eine moralische Aufforderung auf, zu der man sich individuell zu verhalten habe. Kostspieliger grüner Konsum, allgemeine Verzichtsappelle und das Vademecum eines vorbildlichen ökologischen Lebensstils ziehen zahlreiche soziale Abstoßungseffekte nach sich und bringen Milieus gegeneinander auf, die zur Lösung der dringendsten Umweltprobleme eigentlich gesellschaftlicher Bündnisse bedürften. Dem Aufbruch in die Klimaneutralität steht das Beharren auf gewohnten Konsummustern ebenso im Wege wie der Individualismus einer grünen Selbstverwirklichung oder ein neoliberales Freiheitsverständnis, dass sich auf Nutzenmaximierung und die private Willkürfreiheit beschränkt. Es braucht eine neue

gemeinsame Politik, die allen eine Chance einräumt, teilhaben zu können am dringenden ökologischen Wandel, ohne sich dafür in Identitätskämpfe verstricken zu müssen.

9. In der öffentlichen Diskussion wird die Eindämmung des Klimawandels jedoch vor allem als individuelle Aufgabe jedes Einzelnen begriffen. Unzählig die Aufrufe, ein verantwortlicher Konsument zu sein, der die Rettung der Erde zu seinem persönlichen Anliegen macht. Ohne Frage müssen sich viele alltägliche Verhaltensweisen, Gewohnheiten und Routinen ändern, die heute noch auf einem schonungslosen Umgang mit der Umwelt beruhen. Jeder ökologischer Umbau bedarf zu seiner Realisierung der Verankerung in den Alltagswelten der Menschen. Die Frage ist nur, wie das möglichst nachhaltig und schnell erreicht werden kann, verbleibt uns doch nur noch ein knappes Jahrzehnt, um die dringlichsten Schritte bei der Eindämmung der Klimakrise zu vollziehen.

Ein prominenter Vorschlag aus den Reihen des renommierten Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung (Hans Joachim Schellnhuber) lautet in diesem Zusammenhang, das CO<sub>2</sub>-Budget jedes einzelnen Bürgers auf 3 Tonnen pro Jahr zu begrenzen, damit die Pariser Klimaziele eingehalten werden können. Gegenwärtig liegt der durchschnittliche Ausstoß von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten in Deutschland bei etwa 11 Tonnen pro Person. Bis 2030 ergäbe sich damit eine notwendige Reduktion in der Treibhausgasbilanz jedes Einzelnen um mehr als 70 Prozent. Fasst man die Erreichung dieser Ziele als individuelle Aufgabe aller Bürgerinnen und Bürger auf, gerät Klimaschutz sofort an seine gesellschaftlichen und auch stofflichen Grenzen. Weder Verzicht und Askese noch die Umstellung auf nachhaltigen Konsum können realistischere solche Minderungen in der persönlichen Öko-Bilanz erbringen. Bereits eine Studentin, die ein geringes Einkommen hat und wenig konsumiert, mit mehreren Mitbewohnerinnen auf engem Raum lebt, kein Auto besitzt, das Fahrrad oder den öffentlichen Nahverkehr nutzt und keine Flugreisen unternimmt, kommt heute auf etwa 5,5 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr und liegt damit um bald das Doppelte über dem besagten CO<sub>2</sub>-Budget. Selbst eine vegane Ernährung würde ihr nicht zu einem klimafreundlichen Leben verhelfen, fallen doch auch für die pflanzlich basierte Ernährungsweise bereits 1,2 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr an, womit sie schon mehr als ein Drittel ihres persönlichen CO<sub>2</sub>-Budgets von 3 Tonnen verbraucht.

Energiewirtschaft, Industrie, Verkehr und Gebäude setzen fast 90 Prozent aller Treibhausgasemissionen in Deutschland frei. Zusammengenommen gehen dadurch etwa 83 Prozent an CO<sub>2</sub>-Äquivalenten auf energiebedingte fossile Emissionen zurück. Angesichts dessen stellt sich das rein individuelle Bemühen um ökologische Nachhaltigkeit als weitgehend vergebliche Anstrengung heraus, weil es von den existierenden Infrastrukturen schlichtweg nicht zugelassen wird.

10. Auch täuschen individuelle Durchschnittswerte der Umweltbelastung darüber hinweg, dass die Emissionen tatsächlich sozial höchst ungleich verteilt sind. Während die ärmeren 50 Prozent der deutschen Einkommensklassen mit etwa 6 Tonnen pro Jahr ungefähr so viel CO<sub>2</sub> emittieren wie die eben angeführte ökologisch bewusste Studentin, beträgt der Ausstoß von Treibhausgasen bei den wohlhabendsten 10 Prozent mit 33 Tonnen pro Jahr fast sechsmal so viel, beim reichsten 1 Prozent mit 105 Tonnen fast das 35fache. Auch tragen die ärmeren zwei Drittel der deutschen Bevölkerung am meisten zur Einsparung von CO<sub>2</sub> bei. Zwischen 1991 und 2019 sind die Emissionen in Deutschland um mehr als ein Drittel gesunken. Doch während die ärmeren zwei Drittel der Bevölkerung ihre Emissionen um mehr als 34 Prozent reduzierten, sparte das reichere Drittel nur unterdurchschnittlich ein und legten die reichsten 10 Prozent beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß sogar um bis zu 10 Prozent zu.

Nimmt man die Vorgabe des deutschen Klimaschutzgesetzes, wonach ab 2030 pro Kopf nicht mehr als etwa 5,3 Tonnen CO<sub>2</sub> verursacht werden sollten, liegt die ärmere Hälfte der Bevölkerung bereits heute fast auf dem für 2030 angestrebten Niveau. Dennoch müssen ärmere Haushalte damit rechnen, dass CO<sub>2</sub>-Abgaben Konsum und Lebensführung verteuern und Klimapolitik ihre Kaufkraft merklich verringert. Kann es gerecht sein, von denjenigen, die schon jetzt fast auf dem angestrebten Emissionsniveau sind, erheblich größere materielle Anstrengungen für den Klimaschutz zu verlangen als von denjenigen, die teils dutzendfach darüber liegen und die obendrein von den Auswirkungen des Klimawandels viel weniger betroffen sind?

Ökologische Verzichtsforderung ohne jede soziale Differenzierung nehmen also gerade jene breiten Bevölkerungsgruppen in Haft, die deutlich geringer zu den Treibhausgasemissionen beitragen und wesentlich mehr an CO<sub>2</sub> in den letzten Jahrzehnten eingespart haben. Damit wird auch in Ländern wie Deutschland der Klimawandel zu einem Gerechtigkeitsproblem, an dem sich soziale Konflikte um die faire Verteilung von Lasten entzünden.

11. Durch die unterschiedslose Zurechnung von Umweltschäden auf den Einzelnen werden die Ursachen ökologischer Schäden individualistisch verzerrt, die sozialstrukturellen Einflussfaktoren ausgeblendet, die Notwendigkeit eines schnellen strukturellen Wandels in Wirtschaft und Gesellschaft von der politischen Agenda verdrängt. Nachhaltigkeit verdünnt sich zur Attitude eines besonderen ökologischen Lebensstils mit moralischen Extraprofiten, was zahlreiche soziale Verwerfungen zur Folge hat. Verwandelt sich Klimaschutz in eine eigenverantwortliche Aufgabe der Person, wird er von der öffentlichen in die private Sphäre verschoben. Hier aber, im privaten Bereich, unterliegen die Bemühungen um eine ökologische Lebensführung einem selbstinduzierten Scheitern.

In der Umweltpolitik wird dem individuellen ökologischen Fußabdruck jedoch gerade deswegen so viel Gewicht beigemessen, weil er die Bürgerinnen und Bürger in die Pflicht nimmt, während es doch die Regierungen sind, die den ökologischen Wandel entschlossen einleiten sollten. So hat etwa kürzlich der Bundesfinanzminister die Auffassung vertreten, dass nicht etwa die Verkehrspolitik der Regierung die Klimaziele verfehlt habe, sondern die Bürgerinnen und Bürger, die auf ihre Mobilität nicht verzichten wollten. Der private Konsum- und Lebensstil wird so von den materiellen Infrastrukturen der Gesellschaft getrennt, die ihn doch erst ermöglichen können. All dies lenkt davon ab, dass in kurzer Zeit die großen Systeme von Energieversorgung, Industrieproduktion, Verkehr, Gebäude- und Landwirtschaft klimagerecht umgebaut werden müssen, wovon dann auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz aller einzelnen profitiert.

12. Wirksamer und sozial gerechter ist es daher, Nachhaltigkeit als ein kollektives Gut nachhaltiger Infrastrukturen zu organisieren, deren Funktionen ökologisch verträglich gestaltet werden und deren Nutzung prinzipiell allen Bürgerinnen und Bürgern offensteht. Dann bedürfte es keines grünen Konsums als marktgetriebener Distinktionsstrategie und auch keiner öffentlichen Erziehungsprogramme zwecks Verinnerlichung von Verzicht. In seinem Urteil zum Klimaschutz vom März 2021 hat das Bundesverfassungsgericht solche Strukturveränderungen angemahnt. Sie können nur durch eine staatliche Ordnungspolitik durchgesetzt werden, die materielle Infrastrukturen als öffentliche Güter zur Verfügung stellt, wo privatwirtschaftliche Interessen der Sache des Klimaschutzes entgegenstehen. Die Dekarbonisierung der Industrie verlangt zudem eine politische Mengensteuerung der Treibhausgasemissionen, damit die globale Erwärmung zumindest bei 2°C noch aufgehalten werden kann. Energieversorgung, Produktion und Verkehr bedürfen daher klarer klimapolitischer Leitlinien, die schon kurzfristig obligatorisch werden müssen. Soll Nachhaltigkeit in diesem Jahrzehnt nicht zum sozialen Sprengsatz werden, braucht es schließlich eine sozial-ökologische Gesellschaftsreform, die Lasten gerecht verteilt, Lebenschancen für die Verlierer am Ende des fossilen Zeitalters eröffnet und Obergrenzen bei besonders klimaschädlichen Gütern des gehobenen Wohlstandskonsums und bei der Herstellung von Wegwerfprodukten durchsetzt.
13. Gefragt ist mit anderen Worten ein tiefgreifender Umbau der gesellschaftlichen Grundversorgung und ihrer materiellen Infrastrukturen, um die existenziellen Risiken, die der Klimawandel für die Allgemeinheit darstellt, noch abwenden oder zumindest eingrenzen zu können. Dass dem Staat beim Schutz vor solchen Risiken eine besondere Verantwortung zukommt, ist historisch betrachtet nichts Neues. Auch in zurückliegenden Zeiten – zuletzt aufgrund der Corona-Pandemie – wurden staatliche Instanzen in die Pflicht genommen, wenn

es galt, kollektiven Gefährdungen der gesamten Bevölkerung möglichst wirkungsvoll zu begegnen.

Der „Ruf nach dem Staat“ und nach einer entschlossenen sozial-ökologischen Ordnungspolitik spricht die Einzelnen und insbesondere wohlhabende Sozialgruppen nicht von jeder eigenen Verantwortung für den Klimaschutz frei. Die vordringliche Aufgabe ist es jedoch, die materiellen Voraussetzungen zu schaffen, unter denen sich die Konsumgewohnheiten, Alltagsroutinen und Bedürfnispräferenzen großer Bevölkerungsgruppen tatsächlich ökologisch verändern lassen. Ändern sich die praktischen Rahmenbedingungen des alltäglichen Handelns, wird dieses selbst in Bewegung gesetzt. Das Individuum muss nicht erst zu einem besseren Menschen erzogen werden, bevor es das ökologisch Richtige tut. Es tut es, indem es neue Möglichkeiten nutzt, und sich dadurch auch selbst verändert. Veränderungen der Verhältnisse verändern auch das Verhalten – daran sollte sich heute die Klimapolitik orientieren!