

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland



FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Kommunale Suffizienzpolitik Strategische Perspektiven für Städte, Länder und Bund

**Kurzstudie des Wuppertal Instituts
für Klima, Umwelt, Energie**

Inhalt

Vorwort	3
Zusammenfassung	4
Einführung: Suffizienzbremsen für Kommunen	6
Wohnen	11
Mobilität	21
Wenn der Staat einkauft	33
Der politische Weg zur Suffizienz	36
Endnoten	38

Impressum

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
Friends of the Earth Germany · Am Köllnischen Park 1 · 10179 Berlin
Tel.: (030) 275 86-40 · info@bund.net · www.bund.net

Autor: Dr. Michael Kopatz,
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

Redaktion: Christine Wenzl · V.i.S.d.P.: Yvonne Weber
Gestaltung: N & U GmbH · Titelbild: Christian Lück/fotolia.de ·
Druck: Z.B.!, Köln, 2016

Förderhinweis

DIESES PROJEKT WURDE GEFÖRDERT VON:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

**Umwelt
Bundes
Amt** 
Für Mensch und Umwelt

Die Verantwortung für den Inhalt dieser
Veröffentlichung liegt bei den AutorInnen.

Vorwort

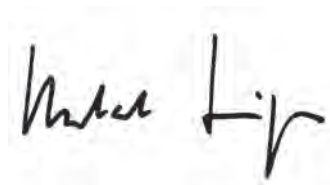
Liebe Leserin, lieber Leser,

wie bewahren wir unsere Lebensgrundlagen, wie stoppen wir den weltweiten Klimawandel und Artenschwund, damit auch unsere Enkel und Urenkel noch eine lebenswerte Umwelt vorfinden? Dafür brauchen wir eine dezentrale Energiewende, das Ende des Flächenfraßes, spürbar weniger Materialverbrauch. Mehr Effizienz und technische Lösungen allein werden jedoch nicht reichen, um wirklich weniger zu konsumieren und die Wachstumsspirale zu durchbrechen. Hier kommt als zentraler Baustein nachhaltiger Entwicklung die Suffizienz ins Spiel. Suffizienz, abgeleitet vom lateinischen »sufficere« – ausreichen, genügen. Entscheidend dafür sind ein veränderter politischer Rahmen sowie Impulse und Anreize für ein »ressourcenleichtes« Leben – der BUND engagiert sich daher für eine Suffizienzpolitik.

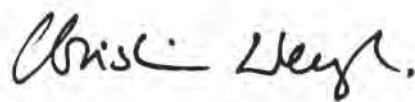
Vor Ort wird Suffizienzpolitik am ehesten Realität. Denn nicht nur ist der Beitrag der Städte von großer Relevanz für bundesweite umweltpolitische Ziele – drei Viertel der deutschen Bevölkerung leben in der Stadt, 80 Prozent unsererer CO₂-Emissionen werden hier erzeugt. Auch sind Veränderungen für die Menschen hier direkt erlebbar. Und: Zukunftsweisende Modelle lassen sich am ehesten in den Städten auf den Weg bringen – nicht umsonst gelten sie als »Reallabore der Zukunft«. Zugleich sind wir in vielen Bereichen von einer nachhaltigen Entwicklung weit entfernt. Eindrucksvoll zeigt sich am Beispiel des anhaltenden täglichen Flächenverbrauchs – vor Ort –, wo nach wie vor Fallstricke liegen und insbesondere auch Bund und Länder gefordert sind, politische Rahmenbedingungen zu setzen.

Um diese Bedingungen näher zu beleuchten, hat der BUND das Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie mit der vorliegenden Kurzstudie beauftragt. Welche Potenziale hat Suffizienzpolitik vor Ort für ein zukunftsfähiges Wohnen, für nachhaltige Mobilität und öffentliche Beschaffung? Wo liegen Restriktionen und ist die Landes- und Bundespolitik gefragt? Die Studie gibt inspirierende Einblicke, sie wirft Schlaglichter und formuliert neue Lösungswege.

Wir danken dem Autor Dr. Michael Kopatz für seinen wichtigen Beitrag zur Debatte und wünschen eine anregende Lektüre.



Prof. Dr. Hubert Weiger



Christine Wenzl

Zusammenfassung

Es ist eine Alltagserfahrung, dass auch umsichtigen Bürgerinnen und Bürgern der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen schwerfällt. Schließlich wird allenthalben vom »Größer, Weiter, Schneller, Schwerer und Stärker« geschwärmt. Doch nicht nur Individuen, sondern auch Unternehmen und selbst Städte und Gemeinden – die vieles bereits tun – stoßen an Grenzen, wenn es gilt, eine Vorbildfunktion in Sachen Nachhaltigkeit einzunehmen. Zu groß scheint das Risiko, die Nachbargemeinde werde die vermeintliche »Schwäche« für den eigenen Vorteil nutzen. Verschiedene Faktoren heizen den interkommunalen Wettbewerb an und behindern zukunftsfähige Entwicklungsstrategien. Die Kommunen konkurrieren um Nachfrage, Einwohnerzahlen und Gewerbeansiedlungen. Zugleich stehen sie unter einem enormen Wachstumsdruck. Die Kurzstudie »Kommunale Suffizienzpolitik« sucht nach Strategien, um solchen und anderen nicht-nachhaltigen Entwicklungen entgegenzusteuern. Sie betrachtet auch, inwiefern dafür geänderte Rahmenbedingungen von Ländern, Bund oder gar EU angebracht sind.

Wohnen

Private Haushalte sind für gut ein Viertel des gesamten Endenergieverbrauchs in Deutschland verantwortlich. Rund 85 Prozent davon werden für Heizung und Warmwasserbereitung eingesetzt. Das Gelingen der Energiewende hängt daher maßgeblich davon ab, ob wir es schaffen, den Aufwand für Heizenergie zu verringern, auch in Gebäuden, die nicht dem Wohnen dienen.

Erforderlich ist dafür auf jeden Fall, dass im Neubau höchste Effizienzstandards umgesetzt werden und Bestandsgebäude effizient umgerüstet werden. Die breite Mehrheit der Bauherren und Eigentümer hält sich nur an die gesetzlichen Vorgaben. Ein edles Badezimmer scheint den meisten wichtiger als eine effiziente solargestützte Heizungsanlage. Da ist es gut, dass die Europäische Union die Standards immer weiter angehoben hat. Ab 2021 wird das Nullenergiehaus im Neubau zur Selbstverständlichkeit.

Eine weitere Klimaschutzstrategie im Gestaltungsfeld »Wohnen« wird von den zuständigen Akteuren jedoch fast vollständig ignoriert: die Begrenzung des Neubaus wie auch die suffizientere Nutzung der Wohnflächen im Bestand. Allein wird sich eine Stadt oder Gemeinde nicht dazu durchringen. Dazu bräuchte es ein Siedlungs-limit oder Flächenmoratorium. Die absolute Begrenzung des Flächenverbrauchs – ob mit einem eigenen Moratoriumsgesetz oder einem Paragraphen im Baurecht, ob mit oder ohne einen Zertifika-

tehandel – ist grundsätzlich geeignet, den Wettbewerb zwischen Kommunen in zukunftsfähige Bahnen zu lenken.

Mobilität

Die extreme Verschwendung von Öl ist selbstverständlicher Teil unserer Mobilitätskultur. Es ist erstaunlich, mit welcher Dynamik Deutschland das amerikanische Vorbild nachahmt. Die Neuzulassungen von Kleinwagen verringerten sich zwischen 2009 und 2014 um fast 20 Prozent, während die Zahl der SUVs und Geländewagen um 122 Prozent zunahm. Die Kommunen haben im Prinzip keine Möglichkeit, sich diesem Trend entgegenzustemmen. Hier sind Bund und EU gefragt. Gleichwohl gibt es für Städte und Gemeinde zahlreiche Konzepte, um eine Verkehrswende einzuleiten.

Eine kommunale Politik für Verkehrssuffizienz sorgt für kurze Wege zu Einkaufsmöglichkeiten für den alltäglichen Bedarf, sorgt für eine exzellente Anbindung zum kostengünstigen Nahverkehr, verlängerte Wege zum Auto, schrittweise reduzierte Stellplätze und den Einsatz von besonders sparsamen Personenwagen. Tempo 30 sollte die Regelgeschwindigkeiten in Städten und Gemeinden sein. Das halbiert den empfundenen Verkehrslärm, verringert Unfälle und fördert den Radverkehr. Maß aller Dinge ist freilich eine Begrenzung der Straßenverkehrsflächen auf das gegenwärtige Niveau. Bei entsprechenden Rahmenbedingungen kann es gelingen, dass die Bürgerinnen und Bürger durch moderat suffizientes Verhalten den Primärenergieverbrauch und die entsprechenden Treibhausgasemissionen mehr als halbieren.

Wenn der Staat einkauft

Jährlich werden in der Bundesrepublik Deutschland öffentliche Aufträge im Wert von mindestens 300 Milliarden Euro vergeben. Daran haben die deutschen Kommunen im Vergleich zu Bund und Ländern den größten Anteil. Arbeitsbekleidung, Computer, Bürogeräte, elektronische Bauteile und vielfältiges Zubehör werden heute überwiegend in Entwicklungsländern hergestellt. Daraus resultiert, über die gesamte Prozesskette betrachtet, ein hoher Energie- und Materialverbrauch.

Die Kommunen können ihre Beschaffung deutlich konsequenter als bislang an sozial-ökologischen Kriterien ausrichten, um Suffizienz, Effizienz und erneuerbare Energien und Materialien zu fördern, wie auch eine sozial nachhaltige Herstellung. Grundsätzlich halten sich die Behörden und die für die Beschaffung zuständigen Mitarbeiter an die rechtlichen Vorgaben. Da hier nicht explizit öko-faire Stan-

dards vorgeben werden, obliegt es den Einzelpersonen, also den Sachbearbeitern, Abteilungsleiterinnen, Bürgermeisterinnen u.a., sich darüber hinaus zu engagieren. Rechtlich betrachtet haben die Kommunen inzwischen ausreichend Möglichkeiten an der Hand, öko-faire Kriterien bei der Vergabe zu berücksichtigen. Die Potenziale ließen sich systematisch heben, wenn die Länder – oder gar der Bund – weitergehende, verbindliche Vorgaben machen.

Fazit

Appelle, Kampagnen und Bildungsinitiativen genügen nicht, um die Realisierung von Suffizienzkonzepten ins Werk zu setzen. Seit Jahrzehnten wird lebhaft über die Art und Intensität der politischen Regulierung gestritten. Inzwischen ist die Liberalisierungseuphorie verflogen. Allorts fordern Politiker und Aktivisten mehr staatliche Regulierung. Und tatsächlich führt nichts an einer verpflichtenden Nachhaltigkeit und damit auch an einer verbindlich gemachten Suffizienz vorbei.

Einführung: Suffizienzbremsen für Kommunen

Es ist eine Alltagserfahrung, dass auch umsichtigen Bürgerinnen und Bürgern der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen schwer fällt. Schließlich wird allenthalben vom »Größer, Weiter, Schneller, Schwerer und Stärker« geschwärmt. Doch nicht nur Individuen, sondern auch Unternehmen und selbst Städte und Gemeinden – die vieles bereits tun – stoßen an Grenzen, wenn es gilt, eine Vorbildfunktion in Sachen Nachhaltigkeit einzunehmen. Zu groß scheint das Risiko, die Nachbargemeinde werde die vermeintliche »Schwäche« für den eigenen Vorteil nutzen. Verschiedene Faktoren heizen den interkommunalen Wettbewerb an und behindern zukunftsfähige Entwicklungsstrategien.

Konkurrenz um Nachfrage: Die Gemeinden tun sich schwer damit, den motorisierten Individualverkehr (besonders zum Einkauf) aus dem Umland in die Stadt zu begrenzen. Die Befürchtung ist groß, dass die Konsumenten dann in der Nachbarstadt einkaufen und die Nachfrage abwandert. Das wäre schlecht für den Einzelhandel, schlecht für die Wirtschaftslage, schlecht für den Arbeitsmarkt.

Werben um Einwohner: Mit der gleichen Begründung werden weitere Grünflächen für Gewerbe und Einfamilienhäuser erschlossen. Durch interessante Neubauprojekte im Wohnungs- und Häusermarkt versuchen Kommunen zum Beispiel junge Familien in ihre Stadt zu locken. Jeder zusätzliche Steuerzahler erhöht die Einnahmen der Stadt. Deswegen fällt es den Städten schwer, ihre Neubautätigkeit zu beschränken: Sie fürchten, dass dann die Nachbarstadt einen Vorteil daraus zieht. Ebenso lassen sich anspruchsvolle Energie- und Umweltstandards für Neubauten – wie Passivhäuser, Dachbegrünung oder Solarenergie – in Regionen mit schwacher Nachfrage nur schwer durchsetzen.

Werben um Gewerbe: Die Gewerbesteuer zählt zu den wichtigsten Einnahmequellen der Kommunen. Sie leiden doppelt, wenn ein Betrieb Pleite geht oder Teile der Produktion zurückfährt. Nicht nur die Steuereinnahmen fallen weg, zugleich steigen die Zahl der Arbeitslosen und die damit verbundenen Ausgaben. Im Gegenzug bemühen sich kommunale Wirtschaftsförderer um neue Betriebe und Arbeitsplätze – nicht zuletzt durch die Ausweisung von neuen Gewerbeflächen. Der Wettbewerb zwischen den Kommunen verstärkt diesen Effekt.

Wachstumsdruck: Als wäre das nicht schon kompliziert genug, stehen die Kommunen noch unter einem enormen Wachstumsdruck. Maschinen, Roboter, Computer und die fortschreitende Digitalisierung machen es möglich, dieselbe Produktionsmenge mit weniger Arbeitskräften herzustellen. Schon allein deshalb sind die Entscheiderinnen und Entscheider vor Ort bemüht, neue Unternehmen anzulocken, um die Arbeitsplatzverluste zu kompensieren. Zugleich befeuert der forcierte Freihandel die Globalisierung der Produktion. Selbst einfachste Produkte werden nur noch selten regional hergestellt. Bäcker, Metzger und Tante-Emma-Läden haben geschlossen. Inhabergeführte Einzelhändler schließen, weil sie der Konkurrenz im Versandhandel nicht mehr gewachsen sind. Die Konsumenten haben gelernt, dass Geiz klug ist.

Bundes- und Landesmittel für Straßenbau und Flughäfen: Die Verkehrsexperten wissen, dass neue und erweiterte Straßen zumeist weiteren Verkehr erzeugen. Doch Vermeidungsstrategien betreiben die wenigsten Kommunen in Deutschland. Bund und Land haben hierauf einen maßgeblichen Einfluss: Sie stellen im Regelfall einen beträchtlichen Teil der Finanzierung bereit, etwa für verkehrswichtige innerörtliche Straßen. Mit Blick auf die Kosten, die für Kommunen anfallen, sind Bundesstraßen besonders attraktiv. Die Verlängerung der A 100 in Berlin gäbe es wohl nicht ohne Bundesmittel. Auch die neuen Provinzflughäfen wären ohne die Unterstützung von Bund und Land und der EU kaum realisiert worden.

Gibt es also keinen Ausweg? Oder welche Möglichkeiten gibt es für Kommunen, solchen und anderen nicht-nachhaltigen Entwicklungen entgegenzusteuern? Und an welchen Punkten benötigen sie dafür geänderte Rahmenbedingungen von Ländern, Bund oder gar EU? Vor allem für die letzten beiden Fragen werden in dieser Kurzstudie Antworten diskutiert.

Was ist Suffizienz?

Über kaum etwas können Wissenschaftler so episch streiten wie über die »richtige« Definition von Begriffen und Konzepten. In ihren Veröffentlichungen klären sie daher vorsichtshalber, was sie unter einem Begriff verstehen. So verhält es sich selbstverständlich auch mit Suffizienz und Effizienz.

Definition und Diskurs

Suffizienz heißt die Frage zu stellen, ob es immer größer, weiter, schneller, schwerer und stärker sein muss, oder ob es auch anders geht. Auch die Voraussetzungen und die Unterstützung, die Bürgerinnen und Bürger, Unternehmen und die Kommunen selbst für dieses Anders benötigen, müssen bedacht und geschaffen werden. Zudem ist klarzustellen, dass Suffizienz nicht mit Verzicht gleichzusetzen ist. Das lateinische *sufficere*, gebildet aus *sub* und *facere*, bedeutet so viel wie zu Gebote stehen, hinreichen, genug sein, imstande sein, vermögen. Mit dem englischen *sufficient*, *sufficiency* ist ebenso gemeint, was die Erwartungen erfüllt, was Befriedigung schafft oder ermöglicht, was genug und angemessen ist. Mit keiner dieser Bedeutungen spricht Suffizienz von Verzicht oder Mangel.¹

Nach Linz geht es bei der Suffizienz um »Maßnahmen, Instrumente und Strategien, mit denen Ressourcen eingespart werden können, und zwar dadurch, dass Menschen ihr Verhalten verändern mit der Absicht, Energie und Rohstoffe anders zu nutzen und von ihnen weniger zu verbrauchen als bisher.«² Letztlich geht es also um den achtsamen Umgang mit Ressourcen. Damit kann das individuelle Verhalten, der gesellschaftliche Lebensstil, aber auch die allgemeine Wirtschaftsweise gemeint sein.

Rund ein Jahrzehnt wurde in der Wissenschaft nur wenig über Suffizienz diskutiert. Im Jahr 1996 sorgte das Motto »Gut leben statt viel haben« aus der Studie »Zukunftsfähiges Deutschland« noch für Schlagzeilen und regte intensive Diskussionen an.³ Doch in den 2000er Jahren wurde der Suffizienzdiskurs nur noch von wenigen Institutionen vorangetrieben – zu unattraktiv schien eine Debatte, die mit Verzicht verbunden wurde.

Inzwischen hat eine Gemengelage aus verschiedenen Ereignissen und Erkenntnissen zu einer Belebung des Suffizienzdiskurses geführt. Ein Auslöser ist das extreme Auf und Ab der Öl- und Ressourcenpreise. Ein zweiter wichtiger Treiber: Es haben sich Zweifel breitgemacht, ob die für unsere Zukunft notwendigen Ziele von Energiewende und Klimaschutz mit »grünen Technologien« allein erreichbar sind. Zwar haben die Deutschen im Jahr 2013 ein Viertel des Stroms mit Sonne, Wind, Wasser und Biomasse erzeugt und der Energiebedarf von Gerätschaften und Häusern hat sich relativ gesehen deutlich verringert. Doch absolut betrachtet ist der Res-

ourcenbedarf kaum gesunken. Selbiges gilt seit 2008 für die Kohlendioxidemissionen. Einen dritten Grund liefern Wertewandel sowie Überdruß am Überfluss vor allem in jungen Generationen, eine für viele attraktive Share-Economy und positive Erfahrungen mit suffizienten Lebensstilen.

Unterschiede und Gemeinsamkeiten

Suffizienz ist damit eine Strategie vor allem für eine ökologisch nachhaltige Entwicklung. Gemeinsam mit Energie- und Ressourceneffizienz – weniger Input für den gleichen Nutzen – und immer größeren Anteilen erneuerbarer Energie und Materialien kann sie den Verbrauch und die Umweltauswirkungen gegenüber heute absolut verringern. Inzwischen bezweifeln auch prominente Befürworter von Effizienzstrategien nicht mehr, dass sich Klimaschutz und Ressourcengerechtigkeit wesentlich leichter ins Werk setzen lassen, wenn wir zugleich Suffizienzkonzepte umsetzen.

Viele Handlungsansätze verbinden auch zwei oder alle drei Strategien.

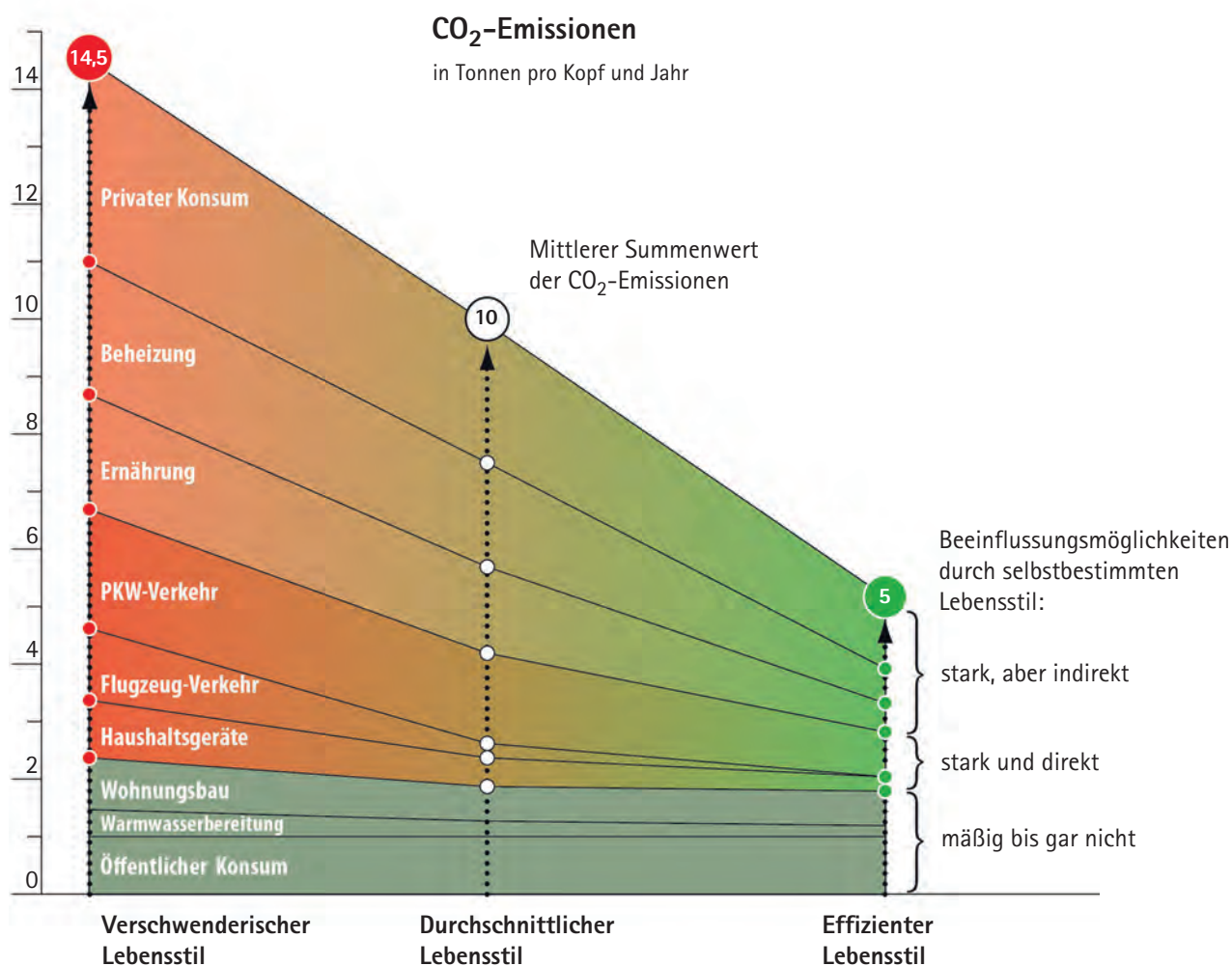
Beispiel Busse und Bahnen: Sie sind einerseits effizienter als der eigene PKW, aber bieten auch eine andere Art des Reisens, mit Vor- und Nachteilen. Der Umstieg ist also auch ein Akt der Suffizienz, und es geht darum, die Vorteile zu stärken und die Nachteile zu verringern.

Beispiel A+++ Kühlschrank: Es handelt sich um eine reine Effizienztechnologie, betrachtet man nur den Energieverbrauch ansonsten identischer Geräte. Entscheidet sich der Haushalt aber zudem dafür, statt eines Geräts mit 300 Litern Nutzinhalt nur eines mit 200 Litern und ohne neues 0°C-Fach zu nehmen, weil das für den Haushalt völlig ausreicht, ist das Suffizienz. Auch die Einstellung auf 7°C statt 5°C bei der Nutzung des Geräts ist Suffizienz. Versteht man Suffizienz als absichtsvolles individuelles Verhalten, das den Verbrauch von Energie und Material verringert, geht es um Entscheidungen. Vertreter dieses Verständnisses sagen: Die Konsumentenentscheidung ist maßgeblich. Anders gesagt: Auch die technische Effizienz wird erst durch die Kaufentscheidung für den A+++ Kühlschrank realisiert. Er ist deutlich teurer als die A-Variante, deswegen erfordert der Kauf eine bewusste Entscheidung.

Beispiel Verzicht auf mehr. Jemand kauft einen neuen Fernseher oder Kühlschrank, der nicht größer ist als der alte, obwohl Freund und Nachbarn inzwischen viel größere Geräte haben und obwohl die Familie gewachsen ist. Das ist Suffizienz. Sie beginnt nicht erst, wenn das Gerät kleiner wird, also tatsächlich jemand verzichtet.

Beispiel Gebäudesanierung: Der Einbau neuer Fenster, Isolierung, Lüftung etc. ist eine Investition in Effizienz, hat aber auch einen Suffizienzaspekt. Im Kern geht es hier um effiziente Technik. Diese ist jedoch zunächst teuer, und meist sind es die Idealisten, die

mehr tun, als der Gesetzgeber vorschreibt. Viele Maßnahmen sind mit hohem Aufwand und einigen Kosten verbunden, die sich oft erst längerfristig amortisieren. Für anderweitigen Konsum steht zumindest zeitweilig weniger Geld zur Verfügung. Und so kann die beste Technik ihre Wirkung im Regelfall erst durch achtsame Bürgerinnen und Bürger entfalten – und ein entsprechend energie- und ressourcensparendes Verhalten. Essenziell sind dafür Beratung sowie Fordern und Fördern (auch finanziell) seitens der Politik von Kommunen, Ländern und Bund sowie der EU.



Schon heute gibt es Bundesbürger, die nur fünf Tonnen CO₂ emittieren. Bereiche wie »Ernährung« oder »Pkw-Verkehr« kann jeder Einzelne stark beeinflussen.⁶

Weil Suffizienz mit Effizienz, erneuerbaren Energien und Naturverträglichkeit Hand in Hand gehen muss, wurden hier auch manche wichtigen Handlungsansätze aus diesen Bereichen aufgenommen, etwa in den Kapiteln über Bauen und Beschaffung. Zugleich sind soziale Belange zu berücksichtigen, wie sich an einigen Stellen zeigen wird.

Suffizienzpotenzial

Der sozial-kulturelle Faktor ist u.a. beim Klimaschutz von immenser Bedeutung. Das zeigt sich sehr deutlich, wenn man die Kohlendioxidemissionen nicht nach den klassischen Sektoren der Energiestatistik aufteilt, wonach zum Beispiel die Industrie verantwortlich ist für die Emissionen bei Herstellung, Veredelung und Transport von Gütern. Doch letztlich dient der überwiegende Teil der Wirtschaft direkt oder indirekt dem Konsum der privaten Haushalte. Um das zu verdeutlichen ist es hilfreich, den CO₂-Ausstoß Deutschlands auf die Bundesbürger zu verteilen. Gegenwärtig liegen wir hierzulande bei ca. neun Tonnen je Einwohner. Das ist ein international sehr gut vergleichbarer Wert, der sich bis 2050 auf unter 1,5 Tonnen verringern soll: um die Erderwärmung zu begrenzen und im Sinne internationaler Gerechtigkeit alle Menschen mit ihren Pro-Kopf-Emissionen gleich zu behandeln. Für Deutschland bedeutet dies, die Treibhausgasemissionen im Inland um 65–80 Prozent bis 2030 und um 95 Prozent bis 2050 zu verringern⁴.

Der persönliche Lebensstil entscheidet mit darüber, ob der persönliche CO₂-Abdruck heute bei fünf Tonnen oder 15 Tonnen pro Jahr liegt. Wer sich einmal die Mühe macht und mit Hilfe eines Online-CO₂-Rechners seinen persönlichen Ausstoß bilanziert, wird schnell feststellen: Eine Reduktion auf 1,5 Tonnen ist bei den gegenwärtigen Rahmenbedingungen kaum möglich. Beispielsweise wäre dieses imaginäre »CO₂-Budget« mit einem Mittelklassewagen bereits nach 10000 Kilometern verfahren.⁵ Doch auch wer kein eigenes Auto besitzt, in einem sehr sparsamen Gebäude wohnt, nur alle fünf Jahre einen Flug unternimmt, wenig Fleisch isst und überwiegend regionale Produkte kauft, wird seine Bilanz nur in seltenen Fällen unter fünf Tonnen drücken können. Das liegt auch an infrastrukturellen Voraussetzungen in Sektoren wie Wohnungsbau, Beheizung und Warmwasserbereitung – Bereiche, die besonders Mieterinnen und Mieter nur geringfügig beeinflussen können – oder dem öffentlichen Konsum. Dieser beinhaltet die gesamte öffentliche Infrastruktur, angefangen von der Straßenbeleuchtung über Schulen, Krankenhäuser, Polizei.



Wohnen

Private Haushalte sind für gut ein Viertel des gesamten Endenergieverbrauchs in Deutschland verantwortlich. Rund 85 Prozent davon werden für Heizung und Warmwasserbereitung eingesetzt.⁷ Dabei wird in älteren Häusern zur Beheizung gut und gern zehnmal so viel Energie benötigt wie in effizienten Neubauten.⁸ Das Gelingen der Energiewende hängt daher maßgeblich davon ab, ob wir es schaffen, den Aufwand für Heizenergie zu verringern, auch in Gebäuden, die nicht dem Wohnen dienen.

Erforderlich ist dafür auf jeden Fall, dass im Neubau höchste Effizienzstandards umgesetzt werden und Bestandsgebäude effizient umgerüstet werden. Dazu zählt, im Bestand die Wände und Dächer mit Dämmstoffen zu verkleiden und die Fenster zu erneuern. Zudem gilt es sparsame Heizungen zu installieren, gegebenenfalls auf Basis von Holz. Ergänzend ist es von Vorteil, wenn ein Teil der Wärme mit Sonnenkraft erzeugt wird und spezielle Lüfter die Frischluftzufuhr übernehmen. Kommunen obliegt es neben Bund und Ländern, die Bürger und Unternehmen beim Nutzen dieser Potenziale zu beraten, zu fördern und zu fordern.

Eine weitere Klimaschutzstrategie im Gestaltungsfeld »Wohnen« wird von den zuständigen Akteuren jedoch fast völlig ignoriert: die Begrenzung des Neubaus wie auch die suffizientere Nutzung der Wohnflächen im Bestand.

Potenziale

Lässt sich die Bedeutung von Suffizienz bzw. Lebensstilveränderungen für Energiewende und Klimaschutz quantifizieren? Den Versuch hat beispielsweise eine Studie aus der Schweiz unternommen. Sie kommt etwa zu dem Schluss, dass die Wohnfläche ein markanter Einflussfaktor für den individuellen Verbrauch ist. Mit einer Reduktion der Standardpersonenfläche⁹ um ein Drittel ließe sich bei der Primärenergie und den Treibhausgasemissionen eine Einsparung von rund 15 Prozent ermöglichen, dies gelte für Neubauten genauso wie für Umbauten.¹⁰

Solche Erkenntnisse sind übrigens nicht ganz neu. Liest man zum Beispiel den Bericht vom Bärbel Epp über den »Einfluss des Verhaltens auf das Energiesparen von privaten Haushalten«¹², kann das zu einem Déjà-vu führen. Bereits in den 1980er Jahren stellte die Eidgenössische Materialprüfungsanstalt bei Ölverbrauchsmessungen von 60 Einfamilienhäusern mit gleicher Wohnstruktur fest,

dass der haushaltsspezifische Verbrauch ca. 50 Prozent um den Mittelwert schwankte.¹³ Eine empirische Untersuchung des Heizverbrauches von 1600 Haushalten ergab ebenfalls bei vergleichbaren Gebäuden derselben Gegend Verbrauchsunterschiede im Verhältnis 3:1.¹⁴ Wärmebedarfsmessungen bei 52 gleichartigen Niedrigenergiehäusern in Skive/Dänemark haben einen mittleren Heizenergiewert von 50 kWh/qm ergeben. Indes liegt der gemessene haushaltsspezifische Verbrauch zwischen 20 und 70 kWh/qm¹⁵. Dementsprechend kam Epp schon vor 20 Jahren zu dem Schluss, dass der Wärmebedarf je nach Verhalten um bis zu 50 Prozent vom Mittelwert abweichen kann. Und das sowohl bei Niedrigenergiehäusern als auch konventioneller Bauart. Die Abweichungen entstünden durch Raumtemperaturniveau, Beheizungsumfang, Regelungsmechanismen, Lüftungsverhalten und Anwesenheitszeiten.

Neubau

Auch wenn wie gesehen in gleichen Gebäuden der Heizenergieverbrauch der Bewohnerinnen und Bewohner stark unterschiedlich ist: Im Durchschnitt liegt er in sehr energieeffizienten Gebäuden deutlich niedriger, so dass der restliche Bedarf durch Sonnenenergie, Biomasse oder Erdwärme gedeckt werden kann. Schon seit Anfang der 1990er Jahre gibt es »Null-Energiehäuser«, später kamen »Plus-Energiehäuser« hinzu: schöne Modellprojekte, die gezeigt haben, was technisch möglich ist. Doch verbreitet haben sich die guten Beispiele kaum. Zu teuer und unwirtschaftlich, begründen private Bauherren und Wohnungsunternehmen ihr dürftiges Engagement für den Klimaschutz. Selbst diejenigen, die persönlich davon überzeugt sind, dass der Verbrauch an fossilen Energien eines Hauses auf ein Minimum zu reduzieren ist, scheiterten in der Regel an ihren Vorsätzen.

Dabei wird häufig mehr Geld für schicke Bäder ausgegeben, als für eine solare Warmwasserbereitung nötig gewesen wäre. Über Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung denkt kaum jemand ernsthaft nach. Während etwas mehr Komfort im Auto leicht mal einige Tausend Euro extra kosten darf, nehmen Bauherren warme Wände und frische Luft nicht einmal als Komfortmerkmal wahr, geschweige dass sie bereit wären, dafür Geld auszugeben. Ganz offenbar sind Individuen, ja ganze Wohnungsgesellschaften mit dem Nachhaltigkeitspostulat überfordert.

Den Kommunen geht es dabei nicht viel anders. Nur wenige machen Vorgaben über die gesetzlichen Mindeststandards – die

Energieeinsparverordnung – hinaus. So etwas schien allenfalls in gefragten Gegenden machbar, wie Frankfurt am Main oder Hamburg. Das hat sich bis heute nicht geändert. Im Gegenteil werden die immer strengeren Vorgaben des Gesetzgebers zunehmend beklagt. Das Bauen werde dadurch zunehmend komplizierter und teurer, und auch sozial orientierten Unternehmen falle es zunehmend schwer, günstige Mietwohnungen zu bauen.¹⁶

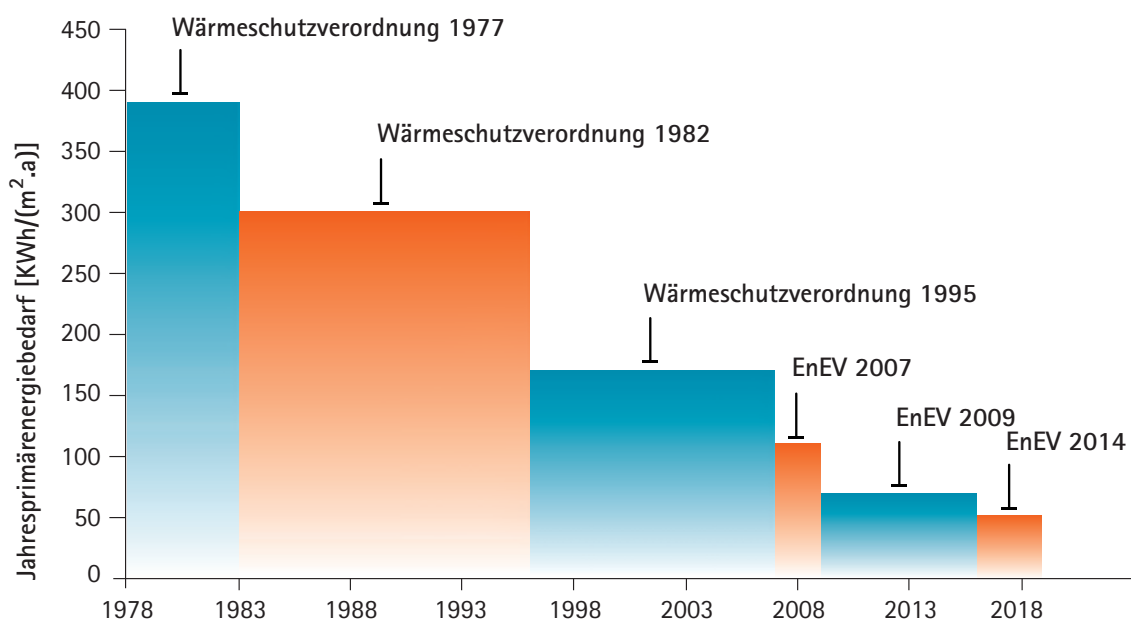
Die Chancen für den Klimaschutz im Gestaltungsfeld »Wohnen« stünden also schlecht, wenn Bundesregierung und Europäische Union das Problem nicht längst erkannt hätten. Sie schufen einen ordnungsrechtlichen Rahmen für anspruchsvolle Standards, den sie Schritt für Schritt anhoben. Wichtige Wegbereiter für die jeweils nächsten Schritte waren und sind Informationskampagnen, Förderprogramme und Geldanreize wie Steuervorteile und Ähnliches mehr.

Schon seit 1976 gibt es gesetzliche Bestimmungen für effizientes Bauen. Die Anforderungen für Heizungsanlagen und Wärmebedarf von Büros und Wohnhäusern haben sich schrittweise verschärft,

seit 2002 unter dem Namen »Energieeinsparverordnung«. Mit dem Jahr 2009 gab es sogar Vorgaben für die Nutzung von Wärme aus erneuerbaren Energien. Ab 2016 werden die Standards um weitere 25 Prozent angehoben, und mit dem Jahr 2019 müssen öffentliche Gebäude (und alle übrigen Neubauten ab 2021) den Niedrigst-Energiestandard erfüllen, also nahezu den Standard eines Nullenergiehauses.¹⁷

Jetzt liegt der Gedanke nahe, die Deutschen sind Vorreiter bei der Gebäudeeffizienz. Doch diese Vorgabe gilt in der gesamten Europäischen Union. Das ist – ohne zu übertreiben – eine ganz vorzügliche Entwicklung. Zwar ließe sich kritisieren, dass man dies alles schon viel früher hätte haben können, doch letztlich gilt, dass die EU-Staaten überhaupt diesen Weg beschritten haben.

Das zeigt exemplarisch, wie sich kommunale Achtsamkeitspolitik mit europäischer und nationaler Rahmensetzung systematisch ins Werk setzen lässt. Die hohen Effizienzstandards für die Bauwirtschaft entlasten den einzelnen Bürger von der moralischen Abwä-



Der ordnungsrechtliche Rahmen für Gebäudeeffizienz – die Anforderungen haben sich schrittweise verschärft. Maßgeblich ist derzeit die Energieeinsparverordnung von 2014. Neubausiedlungen müssen ab 2021 nahezu den Nullenergiehaus-Standard erfüllen. Die Verordnung überwindet dann – indem alle in die Pflicht genommen werden – das Wettbewerbsdilemma zwischen Kommunen.¹⁸

gung zwischen Klimaschutz und Küchendesign. Die Wärmeschutzverglasung wird nun von Beginn an eingeplant, und der verbleibende finanzielle Spielraum bestimmt darüber, wie kostspielig die Badkeramik sein darf. Klimapolitisch ambitionierte Bürgermeister und Stadtplaner müssen fortan nicht darum bangen, dass das geplante Neubaugebiet nicht angenommen wird, weil die energetischen Anforderungen zu hoch sind. Denn auch die Baugebiete der Nachbargemeinde sind nun zum Klimaschutz verpflichtet.

Auch weiterhin wird es Kritiker geben, Skandalmeldungen zur »Volksverdämmung«, Brandgefahr, Schimmel etc. All das wird bald vergessen sein. Eigenheimbesitzerinnen werden bei den Hausführungen künftig mit einigem Stolz auf die technologischen Errungenschaften ihres Häuschens und den äußerst geringen Energieverbrauch hinweisen.

Umbau: Sanierungsfahrplan

Ebenso wie beim Neubau lassen sich auch für den Bestand Zug um Zug die energetischen Standards anheben. Denn bei jedem Haus steht nach 15 bis 40 Jahren ein Austausch der Heizung oder eine Erneuerung der Fassade auf dem Plan. Das ist eigentlich der Moment, um etwas für den Klimaschutz zu tun. Doch von allein geschieht das selten. Eigenheimbewohner scheuen die hohen Kosten, und Vermieter müssen ohnehin nicht für die Heizkosten aufkommen. Nun hat die Bundesregierung für die Sanierung der Gebäude einen Sanierungsfahrplan aufgelegt. So wie die Bahn die Ankunftszeit ihrer Züge festlegt, so plant die Regierung den Fortschritt der energetischen Sanierung. Demnach soll bis 2050 der Energiebedarf um 80 Prozent sinken.¹⁹ Der Gebäudebestand soll dann nahezu klimaneutral sein. Im Bestand müsste sich die derzeitige Sanierungsrate von etwa einem Prozent der Häuser pro Jahr mindestens verdoppeln.²⁰

Das hört sich zunächst einmal ambitioniert an. Der Haken: Ob die Hauseigentümer sich an den Plan halten, ist ungewiss. Der Plan ist unverbindlich, weil es keine gesetzliche Verankerung gibt. Man beschränkt sich auf Informationen und Anreize: Kampagnen wie »co2online-Klimaschutzkampagne« oder »Haus Sanieren – Profitieren«. ²¹Der Gebäudepass soll Vermieter und künftige Mieter für die Energiekosten der Wohnung sensibilisieren. Die Kreditanstalt für Wiederaufbau vergibt zinsgünstige Darlehen, gibt für besonders weitgehende Sanierungsvorhaben einen Zuschuss, ebenso wie für Energieberatungen. Geplant war auch ein Steuernachlass, der

jedoch zunächst an der CSU-Regierung von Bayern gescheitert ist. Doch insgesamt hapert es bei der Verbindlichkeit.

Das ist freilich auch ein Problem für die Städte und Gemeinden in Deutschland. Einige streben »100% Klimaschutz« an.²² Der Bund fördert die Entwicklung der gleichnamigen Klimaschutzkonzepte mit dem Programm »Masterplan 100% Klimaschutz«. Es richtet sich an Kommunen, die sich eine Treibhausgas-Reduzierung von 95 Prozent und eine Senkung des Endenergiebedarfs bis 2050 um 50 Prozent verordnet haben. Es entstehen beeindruckende Pläne, deren Umsetzung gerade im Gebäudebereich nur bedingt möglich ist. Denn den Kommunen stehen nur relativ sanfte Instrumente zur Verfügung, um die Sanierung der Gebäude voranzutreiben. Sie sind momentan angewiesen auf achtsame und umsichtige Eigentümerinnen und Investoren, die sich dem Klimaschutz verpflichtet fühlen, und auf die Förderprogramme von Bund und Ländern für Beratung und Investition.

Kommunale Rahmenbedingungen für Suffizienz und Effizienz sollten jedoch darauf abzielen, dass sich achtsame Einsparinvestition gleichsam verselbständigen. Im Idealfall bleibt beispielweise Vermietern dann gar nichts anderes übrig, als ihre Immobilien auch energetisch verantwortungsvoll zu gestalten. Solches hat die Energieeinsparverordnung nunmehr in zwei Bereichen realisiert. Erstens müssen Öl- und Gasheizkessel, die vor 1985 eingebaut wurden, seit 2015 außer Betrieb genommen werden. Wurden die entsprechenden Heizungsanlagen nach dem 1. Januar 1985 eingebaut, müssen sie nach 30 Jahren ersetzt werden.

Zweitens sind Eigentümer nunmehr verpflichtet, die oberste Geschossdecke zu isolieren. Bis Ende 2015 soll die Nachrüstung abgeschlossen sein. Gemeint sind Decken beheizter Räume, die an ein unbeheiztes Dachgeschoss angrenzen. Die Forderung gilt auch als erfüllt, wenn das Dach darüber gedämmt ist oder die Mindestanforderungen an die Dämmung erfüllt.

Solche Vorgaben setzen sich zwar nicht von selbst ins Werk und werden womöglich ignoriert. Aber die lokalen Behörden vor Ort haben nun einen Hebel, um nachträgliche Klimaschutzmaßnahmen an Gebäuden einzufordern und die ehrgeizigen Klimaschutzkonzepte umzusetzen. Manchmal genügt vielleicht schon ein freundlicher Brief mit dem Hinweis auf die neue Gesetzeslage.

Doch der Bund könnte deutlich mehr tun und beispielsweise dem Vorbild Baden-Württembergs folgen. Dort hat man quasi das EEG-Wärmegesetz des Bundes auf schon bestehende Häuser übertragen. Seit Januar 2010 müssen bei einem Heizanlagen austausch in bestehenden Wohngebäuden zehn Prozent der Wärme mit erneuerbaren Energien erzeugt werden. Möchte der Eigentümer bei einer Öl- oder Gasheizung bleiben, kann eine thermische Solaranlage das Heizsystem ergänzen. Die Verpflichtung gilt als erfüllt, wenn die Kollektorfläche in einem bestimmten Verhältnis zur Wohnfläche steht.²³ Für ein Haus mit 150 Quadratmetern reichen also sechs Quadratmeter Sonnenkollektoren. Diese Kollektorgroße genügt unabhängig davon, ob damit tatsächlich zehn Prozent des Wärmebedarfs gedeckt werden. Solche klaren Vorgabe sind wegweisend: Leicht verständlich und praktisch gut umsetzbar.

Freilich ist nicht jede Dachfläche für die Erzeugung solarer Wärme geeignet. Daher gibt es noch andere Möglichkeiten die Verpflichtung zu erfüllen, etwa mit Pelletkessel oder einer Scheitholzheizung. Weitere Alternativen sind erstens Wärmeschutzmaßnahmen, um den gesamten Wärmeverlust des Gebäudes zu reduzieren. Zweitens: Die neue Heizung erzeugt zugleich Strom – diese Technik heißt »Kraft-Wärme-Kopplung«. Drittens genügt es dem Gesetz, wenn das Haus an ein Wärmenetz angeschlossen ist, das mit Kraft-Wärme-Kopplung oder mit erneuerbaren Energien arbeitet. Und falls viertens auf der Dachfläche bereits eine Photovoltaikanlage installiert ist, gilt die Zehn-Prozent-Anforderung auch als erfüllt.

Inzwischen hat die Landesregierung den Pflichtanteil an erneuerbaren Energien von zehn auf 15 Prozent erhöht. Damit realisierte Baden-Württemberg letztlich einen Sanierungsfahrplan. Die Lobby der Hausbesitzer argumentiert, nun hätte erst recht keiner mehr Lust, die Heizung zu sanieren. Vermieter würden die Investition nun hinauszögern, bis die Heizung in ihre Einzelteile zerfällt. Das stimmt möglicherweise. Doch bei 30 Jahren ist Schluss, per Gesetz (s.o.), und eine Kontrollfunktion erfüllen allein schon die regelmäßigen Schornsteinfegerbesuche. Vollends zerstreuen würden sich die Bedenken der Zauderer wohl, wenn die Landesregierung angekündigte, die Vorgabe im Jahr 2020 auf 20 Prozent zu erhöhen.

Nichtbau

Die größten Einsparpotenziale bleiben kommunalpolitisch weitgehend unbeachtet: den Neubau begrenzen. Das klingt nach einer

verrückten Idee, ist aber sehr plausibel, gerade in schrumpfenden Städten. Essen zum Beispiel hatte 1970 noch knapp 700 000 Einwohner, im Jahr 2000 595 000 und heute leben weniger als 570 000 Menschen in der Zentralstadt des Ruhrgebiets.²⁴ Vielen andern Städten im Osten und Westen erging es ähnlich. Mitunter sind die Verluste moderater. Aber nur wenige Städte wachsen, wie die Ergebnisse des Zensus aus dem Jahr 2011 zeigen. Dutzende Städte, darunter auch Hamburg und Berlin, weigerten sich die Erhebung anzuerkennen.

Doch obwohl vielerorts die Zahl der registrierten Einwohner dramatisch zurückgeht, entstehen dort Jahr für Jahr neue Siedlungen für Einfamilienhäuser und Gewerbe. Insgesamt steigt die beheizte Fläche in Wohn- und Nichtwohngebäuden jährlich weiterhin um ca. 0,6 Prozent.²⁵ Es ist der Versuch, die weitere Schrumpfung und damit den Wegfall von Einnahmen durch die Einkommens- und Gewerbesteuer zu stoppen oder gar umzukehren.

Das hat Auswirkungen auf den Klimaschutz. Denn der beständige Neubau hat jahrelang die Effekte der Gebäudesanierung und höheren Standards kompensiert. Zwar ging der Energieverbrauch pro Quadratmeter zwischen 1995 und 2005 bundesweit um gut neun Prozent zurück. Je Einwohner nahm der Raumwärmebedarf jedoch zu und ist erst seit zehn Jahren rückläufig. In der Gesamtbilanz könnten noch rund zehn Jahre verstreichen, bis wir das Verbrauchsniveau der 1980er erreicht haben.

Im Wesentlichen sind zwei Entwicklungen für den zunehmenden Wohnflächenbedarf verantwortlich: erstens der Trend zu kleineren Haushalten; zweitens der wachsende Wohnflächenkonsum älterer ein- und zwei-Personen-Haushalte, bedingt durch den Verbleib der Eltern in der großen Familienwohnung nach Auszug der erwachsenen Kinder.²⁶ Käme es hingegen zu einer Stagnation der Wohnflächenentwicklung, wären die möglichen Einspareffekte beträchtlich. Hier setzt der Vorschlag eines »Flächenmoratoriums« an.

Flächenmoratorium

Das Flächenmoratorium ist eine planungs- und ordnungsrechtliche Vorgabe des Bundesgesetzgebers, die den Zubau neuer Wohnflächen begrenzt. Gegebenenfalls enthält es eine Öffnung für zusätzliche Wohnflächen in Kommunen mit Bevölkerungszuwachs. Bei stagnierender Bevölkerung gibt das Moratorium bis auf Weiteres vor, dass die Wohn- und Gewerbefläche in Deutschland nicht

zunimmt. Das würde Neubauten zwar nicht ausschließen, jedoch nur bei gleichzeitigem Abriss an selber oder anderer Stelle gestatten. Der Staat setzt also einen Ordnungsrahmen, mit dem innerhalb der Grenzen kreativ umgegangen werden kann. Der Flächenbedarf wird gedeckt.

Das ist zweifellos ein Streitbares Postulat. Schlimmstenfalls wird Wohneigentum so teuer, dass nur Wohlhabende die frei werdenden Immobilien erwerben können. Doch wäre das tatsächlich so? Welche wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Folgen sich aus einem Flächenmoratorium ergeben würden, wäre im Rahmen einer ge-

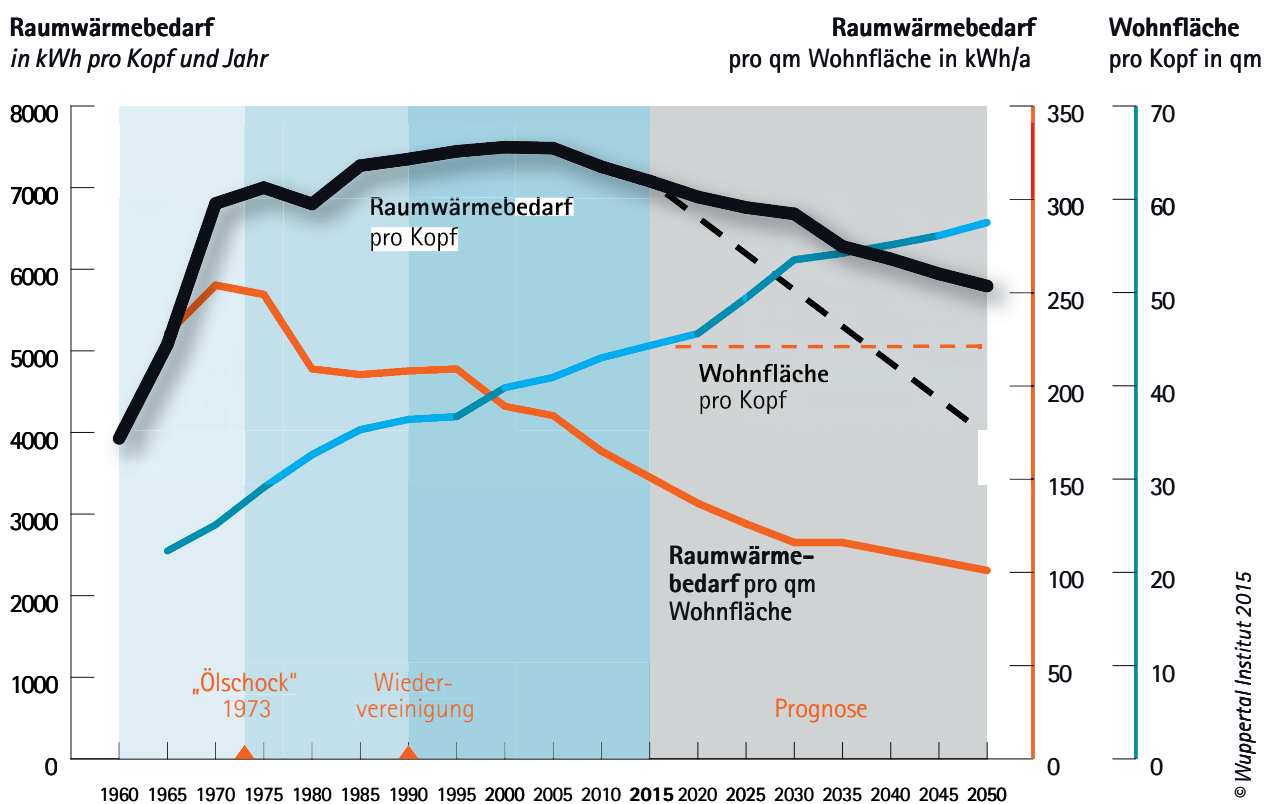
sonderten Studie zu untersuchen. Doch einige Vorüberlegungen lassen sich auch ohne weitgehende Analyse anstellen.

Rechtliche Bewertung

Das Baugesetzbuch hat einen enormen Einfluss auf Gestalt, Struktur und Entwicklung der Städte und Gemeinden. Hier wäre der richtige Ort, um das Moratorium zu verankern. So behandelt der § 30 beispielsweise die »Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans«, ein hier einzufügender vierter Absatz könnte lauten: »Die Aufstellung von Bebauungsplänen ist ausschließlich in Abänderung bereits vorhandener Pläne unter Fortbe-

Raumwärmebedarf im Spannungsfeld von Wärmedämmung und Wohnflächennutzung

Raumwärmebedarf ist verstanden als Endenergieverbrauch für Raumheizung ohne Wasserbereitung



© Wuppertal Institut 2015

Bis zum Jahr 2005 kompensierte der Zuwachs an Wohnfläche, die zusätzlich beheizt wird, die Effizienzgewinne der Gebäudedämmung. Die gestrichelten Linien zeigen den zu erwartenden Effekt bei einer Begrenzung der Wohnfläche.

stand von deren räumlicher Abgrenzung zulässig«. Damit wäre klargestellt, dass bestehende Bebauungspläne zwar geändert werden dürfen, um den Lückenschluss in bebauten Gebieten sinnvoll zu planen, dass aber keine neuen Baugebiete hinzukommen.

Siedlungslimit in der Schweiz

Die Schweiz möchte die Zersiedelung der Landschaft und den verschwenderischen Umgang mit Bodenfläche stoppen. Mit dem beschlossenen Raumplanungsgesetz, dem die Bevölkerungsmehrheit zugestimmt hat, sollen Bauzonen verkleinert und verdichtetes, effizienteres Bauen gefördert werden. Die Novelle hat der Schweizerische Bundesrat im Mai 2014 beschlossen. Sie beinhaltet ein Baustopp in schützenswerten Landschaftslagen, um den Erhalt von Bodenfläche sowie von der Natur zu erreichen. Zukünftig soll nur noch in besiedelten Gebieten gebaut werden. Für die Kantone ergeben sich daraus zahlreiche Vorgaben, welche sie in ihren »Richtplänen« zu berücksichtigen haben. Sie müssen nachweisen, dass ihre Bauzonen dem voraussichtlichen Bedarf der nächsten fünfzehn Jahre entsprechen.

Die Kantone sind angehalten Bauzonen und Siedlungen möglichst kompakt zu entwickeln. Dörfer und Städte sollen nach innen weiter entwickelt werden, beispielsweise durch verdichtetes Bauen, das Schließen von Baulücken oder die Umnutzung von Brachen. Grundlage ist das Bestreben, den Verschleiß von Kulturland einzudämmen und hohe Kosten für die Erschließung mit Straßen, Strom und Wasser zu vermeiden.²⁷

Das Raumplanungsgesetz der Schweiz geht in die Richtung eines Flächenmoratoriums, da es aufgrund der erläuterten Ziele und Ansätze einem Teilmoratorium gleicht. Deutlich wird, dass es bereits Ansätze gibt, die dem des Flächenmoratoriums nahe kommen. Mit diesem kann man dem Anstieg der Pro-Kopf- Wohnfläche entgegen wirken und bereits gebauten Wohnraum effizienter nutzen. Das Raumplanungsgesetz in der Schweiz zeigt, das auch in Deutschland ein Ansatz dieser Art durchaus durchsetzbar wäre, um auch hier die Zersiedelung und den verschwenderischen Umgang mit Bodenfläche, wodurch immer mehr Wohnfläche gebaut wird, zu stoppen.

Anreize: Umzugsprämien u. a.

Jenseits solcher zentralen administrativen Ansätze, ist es möglich, Anreize zu schaffen. Beispielsweise wäre es möglich, die Steuer beim Erwerb eines Grundstücks zu erlassen, wenn jemand in eine

kleinere Wohnung umzieht und die größere verkauft. Denkbar wäre auch ein Bonus für ältere Paare, die ihr Häuschen zum Wohle größerer Familien verkaufen. Zugleich könnte es hilfreich sein, wenn die Stadt attraktive Wohnformen fördert. Wenn zum Beispiel ältere Menschen ihr Haus verlassen, suchen sie Wohnungen ohne Barrieren. Zugleich soll genug Platz für den Besuch der Kinder und Enkel sein. Beides scheint zunächst nicht kompatibel. Doch lässt sich dieser sehr verbreitete Anspruch recht einfach durch Gästezimmer erfüllen. In Städten mit knappem Wohnraum gibt es schon heute vereinzelt solche Ansätze.

Berlin – Staatlich finanzierte Umzugsprämien sollen alte Menschen dazu bewegen, Platz für junge Familien zu machen. Das hat der Chef der Gewerkschaft IG Bau, Robert Feiger, vorgeschlagen. Den Zuschuss von bis zu 5000 Euro sollen Senioren erhalten, wenn sie ihre große Wohnung aufgeben und in eine kleinere ziehen. Solche Prämien werden derzeit bereits erprobt.

Mit dem Anreizsystem helfe man nicht nur Wohnungssuchenden, sondern auch den alten Menschen selbst. »Zwingen wollen und können wir natürlich niemanden. In der Realität sieht es aber doch so aus, dass Senioren oftmals nicht mehr die Wohnung verlassen, weil sie die Treppen nicht steigen können. Sie würden gern in ein Haus mit Fahrstuhl umziehen«, sagte Feiger. Eine kleinere Wohnung sei da kein Hindernis. Für den Staat rentiere es sich, wenn zum Beispiel ein Rentner in eine altersgerechte Wohnung statt in eine Einrichtung für betreutes Wohnen ziehe. Hier zahle der Staat deutlich mehr drauf, erklärte der IG-Bau-Vorsitzende. Nach seinen Vorstellungen soll die Umzugsprämie vor allem für bedürftige alte Menschen sein. [...]

Im vergangenen Jahr hatten die landeseigenen Wohnungsunternehmen in Berlin und Brandenburg ein Prämienmodell eingeführt. Damit der Umzug in eine kleinere Wohnung die Mieter nicht finanziell überfordert, zahlen die jeweiligen Gesellschaften Umzugsprämien bis zu 2500 Euro. 2014 zählten sie bis September 105 Fälle, in denen Wohnungen getauscht wurden.

Quelle: Mütze, Janina (2015): Platz für junge Familien, Süddeutsche Zeitung 6.2.2015, S. 21

Wogeno München

In München gibt es jetzt schon Anreize, mit Wohnraum verantwortungsvoll umzugehen. Die Wohnungsknappheit in der Region resultiert ja nicht nur aus dem anhaltenden Zuzug, sondern auch aus dem zunehmenden Platzbedarf des Einzelnen. Dem begegnet die Wohnungsgenossenschaft Wogeno mit flexiblen Wohnungen. Diese sind an sich vergleichsweise klein, werden aber durch Gemeinschaftsbereiche ergänzt. Im Keller gibt es ein Spielzimmer; Freunde, ausgezogene Kinder oder Enkel können im hauseigenen Gästeappartement übernachten und das Maleratelier lässt sich auch für Geburtstagsfeiern nutzen. Die Wogeno bietet zudem ein Tauschprogramm für Wohnungen an, etwa für die verwitwete Seniorin, für die sich der Umzug in eine kleinere Wohnung nicht lohnt; diese wäre mit einem neuen Mietvertrag oft ähnlich teuer wie die große alte.²⁸

Arbeiten und Wohnen in der Gemeinschaft: Die Kalkbreite Zürich

Wer gerne in beliebten Städten wie München, Hamburg oder Göttingen und Heidelberg lebt, muss einen beträchtlichen Teil seines Gehalts für die Miete aufwenden. Es gibt viele Faktoren, die das befördert haben. Einer davon sind die Stadtväter selbst: Attraktive Grundstücke verkaufen sie an den meistbietenden Investor. In populären Städten kann man beobachten wie Luxusimmobilien für Superreiche entstehen. Die Preise sprengen die Vorstellungskraft eines Normalverdieners. Das ist übrigens mitnichten ein Phänomen allein in den urbanen Magnetpolen. In Städten wie Osnabrück oder Augsburg schlagen zwar nicht die Milliardäre aus China ihre Zelte auf. Doch auch hier finden sich, entgegen allen städtebaulichen Postulaten für mehr soziale Gerechtigkeit, Wegbereiter für die Spaltung der Gesellschaft in Arme und Reiche. Es ist die vornehme Pflicht der Stadtväter, bei der Vermarktung von Grundstücken auch Menschen mit kleinem Portemonnaie Chancen zu bieten.

Genossenschaftliche Wohnformen können das ermöglichen. Davon profitieren die Wohnungssuchenden beispielsweise in Wien und Zürich. In Zürich befindet sich jede fünfte Wohnung in Gemeinschaftsbesitz.²⁹ So auch die Kalkbreite in Zürich. Auf einem mehr oder weniger brachliegenden Tramgelände an der Kalkbreitestraße entstand Raum für gemeinschaftliches Wohnen und Arbeiten sowie verschiedene Lebensmodelle. Eines der Ziele war, den Flächenverbrauch pro Person auf das Notwendigste zu verringern. Im Ergebnis beanspruchen die Bewohner jeweils maximal 35 Quadratmeter, inklusive gemeinschaftlich genutzter Fläche. Das sind 10 bis

15 m²/Kopf weniger als in heutigen Neubauten. Für die Wohnungen gibt es eine Mindestbelegung.

Es gibt Familienwohnungen, kleinere Wohngemeinschaften und Gemeinschaftsräume für die Aktivitäten Kochen, Büroarbeiten, Waschen, Werken u.a. Schon etwas exotisch klingt es, wenn von Cluster-Gruppierung und Großhaushalten die Rede ist. »Cluster« bestehen aus autonomen Kleinwohnungen mit Gemeinschaftsraum. In Großhaushalten verbinden sich mehrere Individualwohnungen, in denen sich jeweils ca. 50 Bewohner gemeinsam die Infrastruktur, also Küche, Ess- und Aufenthaltsraum und Ähnliches teilen. Die Bewohner verfügen über einen Raum für gemeinsame Feste, Turniere und Ähnliches. An den gemeinsamen Abendessen können zu einem günstigen Preis auch Gäste von Außerhalb teilnehmen.

Nicht nur im Punkt Flächenbedarf ist die Kalkbreite vorbildlich. Regenerative Energieversorgung, ressourcenschonende Bauweise und ein nachhaltiges Mobilitätskonzept machen das Projekt zukunftsfähig. Die Bewohner erhalten Hilfe beim Energiesparen und besitzen vertragsgemäß kein eigenes Auto. Entsprechend lieben sich Kosten für den Bau von Parkplätzen einsparen. Die gute Lage sorgt für eine optimale Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel. Selbstverständlich sind große Fahrradparkplätze und Velo-Verleihstationen vorhanden.

Solche Projekte im Kleinen oder Großen nachzuahmen, obliegt den Städten und Gemeinden. Es wird und soll keine zentrale Verordnung für einen gemeinwohlorientierten Städtebau oder ähnliches geben. Die Hoffnung ist, dass unsere kommunalen Mandatsträger den blinden Wettbewerb um Einwohnerzahlen beenden und sich von stupiden und ästhetisch anspruchslosen Einfamilienhaussiedlungen verabschieden. Eine absolute Begrenzung des Flächenverbrauchs für Wohnen und Gewerbe würde den kommunalen Transformationsprozess hin zur Nachhaltigkeit begünstigen.

Umnutzung: Wohnen im Parkhaus

Parkhäuser sind die unwirtlichsten Orte der Innenstadt. Von innen betrachtet strahlen sie eine unheilvolle Atmosphäre aus. Von außen erstickt die Kulisse jedweden Anflug urbanen Lebens. Zugleich erinnern sie uns täglich an den Albtraum der autogerechten Stadt. Mit dem eigenen Wagen bis ins Kaufhaus zu fahren, das ist zwar praktisch, steht aber der Sehnsucht nach Ruhe, Vielfalt, Flanieren und Ästhetik entgegen.

Nicht selten scheitert die Erweiterung einer Fußgängerzone an der Zuwegung von Hochgaragen. Muss man erst warten, bis sie vom Zerfall bedroht sind und der Abriss droht? Man muss nicht. Es ist sogar möglich Parkhäuser umzubauen wie etwa in Münster. Im alten Parkhaus Stubengassen parken heute nur noch Fahrräder. Zudem befindet sich nun ein Möbelhaus in der unteren Etage, Büros und zahlreiche Wohnungen entstanden in den oberen Geschossen. Parkhaus-Morphose zeigt: Die Rückgewinnung von Stadtraum ist möglich. So werden unsere Städte attraktiver und lebenswert.

Umnutzung: Vertical Village

In vielen Städten stehen zudem haufenweise Büro-Immobilien leer, die keiner mehr haben will. Ein Umbau könnte helfen, dringend benötigte Wohnungen zu schaffen. In Frankfurt wurde – nach jahrelangem Leerstand – ein 14-stöckiger Büroklotz komplett umgebaut und in knapp hundert Wohnungen aufgeteilt. Perspektivisch ergäbe sich so ein enormer Spielraum: In ganz Frankfurt gibt es fast 1,5 Millionen Quadratmeter Büro-Leerstand, rechnerisch die Fläche von fast 20 000 Wohnungen à 75 Quadratmeter.³⁰ In München sind es 880 000 Quadratmeter und Hamburg hat knapp 800 000 Quadratmeter leere Büros zu bieten.³¹ Spezielle Förderprogramme können helfen, diese Potenziale zu nutzen – wobei der Problematik zu begegnen ist, dass spekulative Bürobauten nun mit Fördergeldern umgewidmet werden, auch zugunsten der früheren Bauherren. Besonders attraktiv würden solche Programme durch eine zentrale Grenze für neue Wohnflächen.

Nun wollen erste Strategen diese Chancen nutzen. Die Christoph-Gröner-Gruppe zählt sich zu den bundesweit führenden Projektentwicklern im Wohnungsbau. Deren Kunden sind institutionelle Anleger. In zwölf deutschen Großstädten möchte Gröner überflüssige Bürohochhäuser in Wohntürme für moderne Städter umbauen. Ein Neubau erübrige sich dadurch. Geplant sind allerdings keine großräumigen Luxusapartments. Die Wohnfläche soll für Zwei-Zimmer-Wohnungen in der Regel zwischen 45 und höchstens 65 Quadratmeter liegen. Doch das ganze wäre kein »Metropolen-Lifestyle-Konzept«, bliebe es dabei. Zum einen sind die Wohnungen mit cleveren Lösungen teilmöbliert: Garderobe, Schlafzimmerschrank und komplette Küche werden bereits vorhanden sein. Weitere Konzeptbausteine können sich die Mieter dazubuchen.

Zum anderen sollen die vormals unwirtschaftlichen Bürotürme viel Platz für Service- und Freizeiteinrichtungen bieten. Es werde Fitnessbereiche geben, Läden, Sky-Lounge, Restaurant, Café und auch Gästezimmer. All dies sind Orte der Begegnung. Sie sollen verhindern, dass die Bewohner in einer »Wohnmaschine« aneinander vorbeilaufen. Es soll eben auffallen, wenn sich jemand nicht rührt.

Darüber hinaus sind gemeinschaftliche Arbeitsplätze geplant, die man bei Bedarf nutzen kann. Das gilt zugleich für die komplett eingerichtete Gemeinschaftsküche. Dort können die Bewohner zusammen kochen und kleine Feierlichkeiten mit Freunden und Familie begehen. Kurzum: Die »Vertical Village« soll alles bieten, was ein Dorf oder – um es urbaner auszudrücken – eine Wohngemeinschaft zu bieten hat.³²

Auch der Gesetzgeber kann helfen, denn die Wohnungsnutzung ist nur in bestimmten Gebieten bauplanungsrechtlich zulässig. Daher lässt sich nicht jede Büroimmobilie in ein Wohnhaus verwandeln. Hinderlich sind im Einzelfall: das Abstandsflächenrecht, die Frage der Pkw-Stellplätze, die Freiflächengestaltung, zugelassene Nutzungsdichte oder der Trennungsgrundsatz. Dieser verhindert für bestimmte Gebiete Kleingewerbe oder Eckläden.³³ Zu prüfen wäre vor diesem Hintergrund die kommunale Baunutzungsverordnung.

Fazit: Das Postulat als Provokation

Die absolute Begrenzung des Flächenverbrauchs – ob mit einem eigenen Moratoriumsgesetz oder einem Paragraphen im Baurecht, ob mit oder ohne einen Zertifikatehandel – ist grundsätzlich geeignet den Wettbewerb zwischen Kommunen in zukunftsfähige Bahnen zu lenken. Sind die Anreize vorhanden, werden sich die Kommunen um kooperative Entwicklungsstrategien bemühen. Die interkommunale Zusammenarbeit würde deutlich an Bedeutung gewinnen. Schon heute werden mitunter Gewerbegebiete gemeinschaftlich betrieben. Städte mit wachsender Bevölkerung schaffen zusätzlichen Wohnraum, schrumpfende nicht. Ein gutes Beispiel für interkommunale Zusammenarbeit geben die drei direkt benachbarten Städte Friedrichshafen, Ravensburg und Weingarten, die sich im Jahr 2000 für ein gemeinsames Oberzentrum entschieden haben. Per Vertrag vereinbarten sie, eng zusammenzuarbeiten und sich gegenseitig weder öffentliche Einrichtungen noch Firmen abzuwerben.

Zugegeben, der Vorschlag eines Flächenmoratoriums klingt ziemlich weit hergeholt und radikal. Doch das Postulat ist zugleich Provokation. Und nicht wenige denken in dieselbe Richtung. Mit der Alternative »Nicht bauen statt neu Bauen« befasst sich beispielsweise Daniel Fuhrhop in seinem Blog »Verbietet das Bauen«. Er meint, neu bauen sei oft mit Verschwendung und Prestigesucht verbunden, immer teuer und oft unwirtschaftlich; es schade der Umwelt und fördere die soziale Spaltung unserer Städte. In seinem Buch zum Blog beschreibt er mit vielen Beispielen, wie wir unsere vorhandenen Häuser anders und besser nutzen können.³⁴

Inzwischen gibt es sogar zahlreiche Architekten, die sich für weniger Bauen aussprechen. Deutschlands erster Suffizienz-Kongress für Architekten fand im Frühjahr 2014 statt. Motto: »Besser, anders, weniger: dauerhafte Qualität statt zweifelhafter Quantität«. Kreative Planer stellten realisierten Projekte vor und machten in Summe deutlich, dass der Neubau allenfalls eine Notlösung ist.³⁵



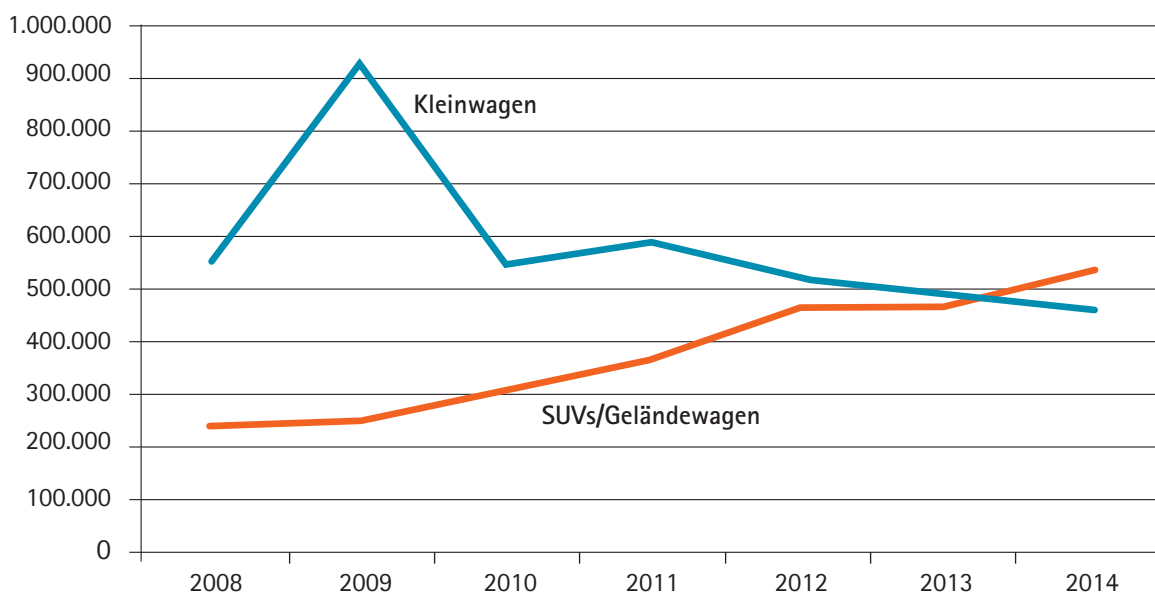
Mobilität

In dem Film »Larry Crowne« hat Tom Hanks gerade seinen Job verloren und besucht das College für bessere Aussichten. Ohne Job und mit chronischem Geldmangel verkauft er das Haus, den Fernseher usw. Seine Benzinschleuder kommt ihm vorerst nicht in den Sinn – bis sich ein Aha-Erlebnis an der Tankstelle ereignet. Larry Crowne betankt seinen SUV amerikanischen Maßstabs – ein Q7 von Audi sieht dagegen niedlich aus – sichtlich aufgewühlt von den jüngsten Ereignissen. Gallone für Gallone rauscht durch den Tankstutzen. Währenddessen befahren zwei Rollerfahrer die Bühne, tanken mit 1,2 Gallonen voll und rauschen ab. Bei Mr. Crowne hat die Anzeige derweil 25 Gallonen (rund 95 Liter) überschritten. Schlagartig wird ihm das soeben vorgeführte Sparpotenzial bewusst. In der nächsten Szene hat er seinen »Kleinlaster« verkauft und feilscht um einen gebrauchten Motorroller.³⁶

Die Geschichte verdeutlicht, dass selbst die extreme Verschwendung von Öl selbstverständlicher Teil der Mobilitätskultur sein kann. Erst drastische Einschnitte wie Arbeitslosigkeit oder Ölkrise

lösen Nachdenklichkeit aus. Durch den geringen Steueranteil für Benzin hatten sich 2008 die Kosten für eine Tankfüllung in den USA verdreifacht.

Es ist erstaunlich, mit welcher Dynamik Deutschland das amerikanische Vorbild nachahmt. Die Neuzulassungen von Kleinwagen verringerten sich zwischen 2009 und 2014 um fast 20 Prozent, während die Zahl der SUVs und Geländewagen um 122 Prozent zunahm. Im Schnitt hatte im Januar 2011 jeder Neuwagen 133,6 PS unter der Haube. Im Jahr 1995 waren es noch 95 PS.³⁷ Diese Entwicklung wird sogar politisch befördert durch das sogenannte Dienstwagenprivileg.³⁸ Wer 2011 einen neuen VW Passat Variant mit einem Listenpreis von 30 000 Euro von seiner Firma als Dienstwagen zur Verfügung gestellt bekam, den kostete dieses Auto alles inklusive bis zu 1 500 Euro im Jahr. Kauft ein Bürger das gleiche Fahrzeug für private Zwecke, entstehen im selben Zeitraum Kosten von mindestens 7 500 Euro, also 6 000 Euro mehr.³⁹ Mehr als die Hälfte aller Pkw werden in Deutschland als Dienst- bzw. Firmenwagen gekauft.⁴⁰



Die Neuzulassungen von Kleinwagen verringerten sich zwischen 2009 und 2014 um fast 20 Prozent, während die Zahl der SUVs und Geländewagen um 122 Prozent zunahm. Interessant ist bei den Kleinwagen der Ausreißer im Jahr 2009, kurz nach der Öl- und Finanzkrise. Leichte, verbrauchsarme und günstige Autos fanden kurzfristig reißenden Absatz – weil die Abwrackprämie den Kauf besonders für Kleinwagen attraktiv machte.

Das unterwandert die Klimaschutzstrategien der Kommunen, aber auch der EU. Der erste Schritt zur Förderung einer Suffizienzpolitik vor Ort im Mobilitätsbereich läge in der Abschaffung der steuerlichen Förderung von Dienstwagen. Zumindest sollten nur noch besonders sparsame Fahrzeuge bezuschusst werden. In einem ersten Schritt ließe sich die Vergünstigung beispielsweise an die Obergrenze von 120 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer binden. Ebenfalls hilfreich wäre ein Deckel für den CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge je Kilometer. Für die gesamte Flotte gibt es bereits eine Vorgabe der Europäischen Union. Sie liegt gegenwärtig bei 130 Gramm und ab 2021 bei 95 Gramm. Die Hersteller können so weiterhin Autos mit sehr hohen Emissionen verkaufen, wenn sie zugleich besonders klimafreundliche Fahrzeuge vertreiben. Würden ab 2021 nur noch Fahrzeuge zugelassen, die maximal hundert Gramm je Kilometer emittieren, käme das auch dem kommunalen Klimaschutz zur Hilfe.

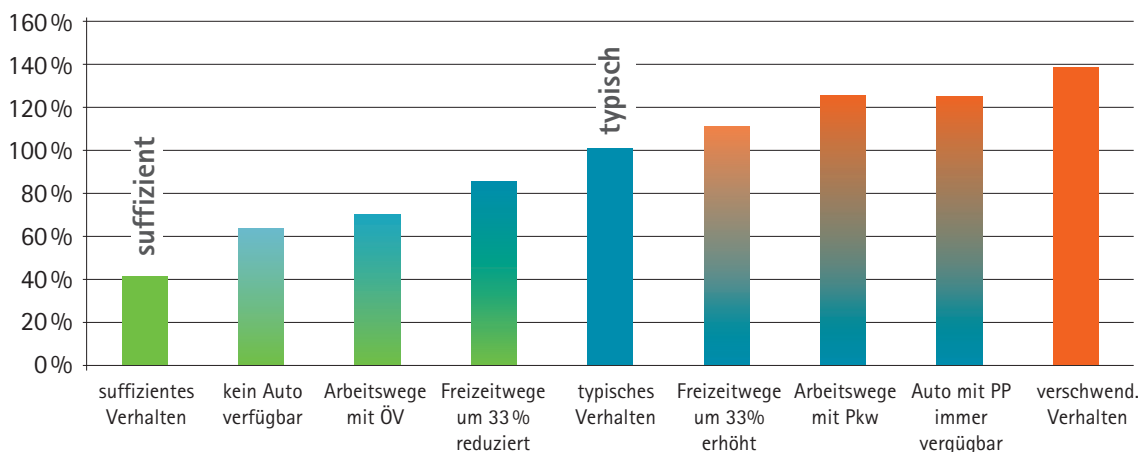
Suffizienzpotenziale

Es ist ganz offensichtlich, dass unser Mobilitätsverhalten den persönlichen Energiebedarf massiv beeinflusst. Die Fortbewegungs-routinen werden maßgeblich durch äußere Rahmenbedingungen beeinflusst. So wie die über Jahrzehnte währende Verkehrspolitik im Sinne der »autogerechten Stadt« die Menschen dazu bewegt hat, in den Wagen statt in den Bus oder aufs Rad zu steigen, so kann das Leitbild der menschengerechten Stadt den Trend zur urbanen Blechverschmutzung wieder umkehren.

Ein kommunale Politik für Verkehrssuffizienz sorgt für kurze Wege zu Einkaufsmöglichkeiten für den alltäglichen Bedarf, sorgt für eine exzellente Anbindung zum kostengünstigen Nahverkehr, verlängerte Wege zum Auto, schrittweise reduzierte Stellplätze und den Einsatz von besonders sparsamen Personenwagen. Bei entsprechenden Rahmenbedingungen kann es gelingen, dass die Bürgerinnen und Bürger durch moderat suffizientes Verhalten den Primärenergieverbrauch und die entsprechenden Treibhausgasemissionen mehr als halbieren. Durch ein eher »verschwenderisches« Verhalten ist eine Erhöhung um rund 30 bis 40 Prozent zu erwarten.⁴¹

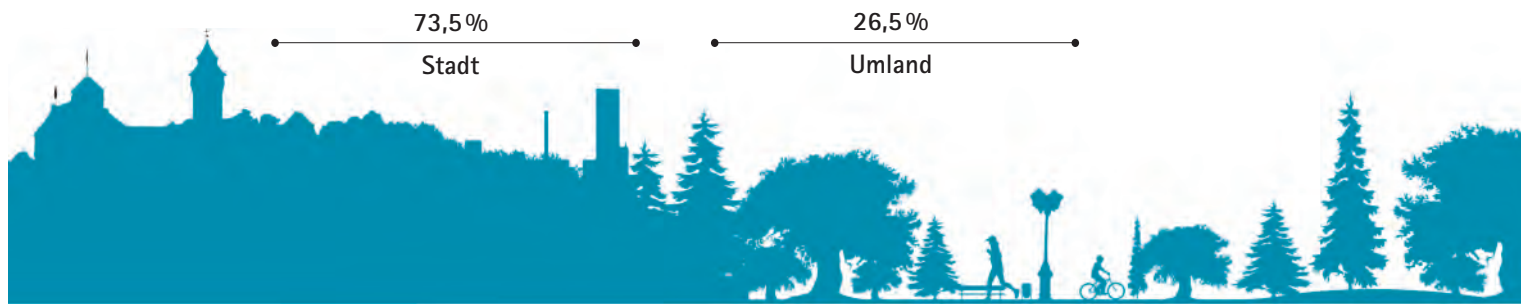
Gemeinhin gelten kurze Wege und Fahrten mit dem Auto innerhalb der Stadt als vermeidbar. Ein Drittel aller Wege in Deutschland werden bereits heute mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Es gibt jedoch noch ein erhebliches Potential, diesen Anteil zu steigern. Die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als sechs Kilometer, fünf Prozent liegen unter einem Kilometer. Diese Fahrten erzeugen jährlich über 14 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Bis zum Jahr 2020 werden es nach Berechnungen des Umweltbundesamts trotz sparsamerer Autos immer noch mehr als elf Millionen sein. Würde in Deutschland bis 2020 die Hälfte der Autofahrten unter fünf Kilometer zum Fahrrad- oder Fußgängerkehr verlagert, ließen sich knapp sechs Millionen Tonnen CO₂ einsparen.⁴³

In Nürnberg ergab eine Studie, dass rund drei Viertel aller Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen stattfanden. Mit jedem Pkw wurden



Beispiel Zürich: So ändern sich Energieverbrauch und die klimarelevanten Treibhausgasemissionen bei moderat suffizientem Nutzerverhalten bei einem Wohngebäude in der Kernstadt mit sehr guter Nahverkehrsanbindung.⁴²

Wo fahren die Nürnberger mit dem Auto?



Eine Studie aus dem Jahr 2006 ergab: Knapp drei viertel aller Fahrten fanden innerhalb der Stadtgrenzen statt. Mit jedem Pkw wurden insgesamt 716 Fahrten bis maximal 100 km durchgeführt, davon 527 im Stadtgebiet.

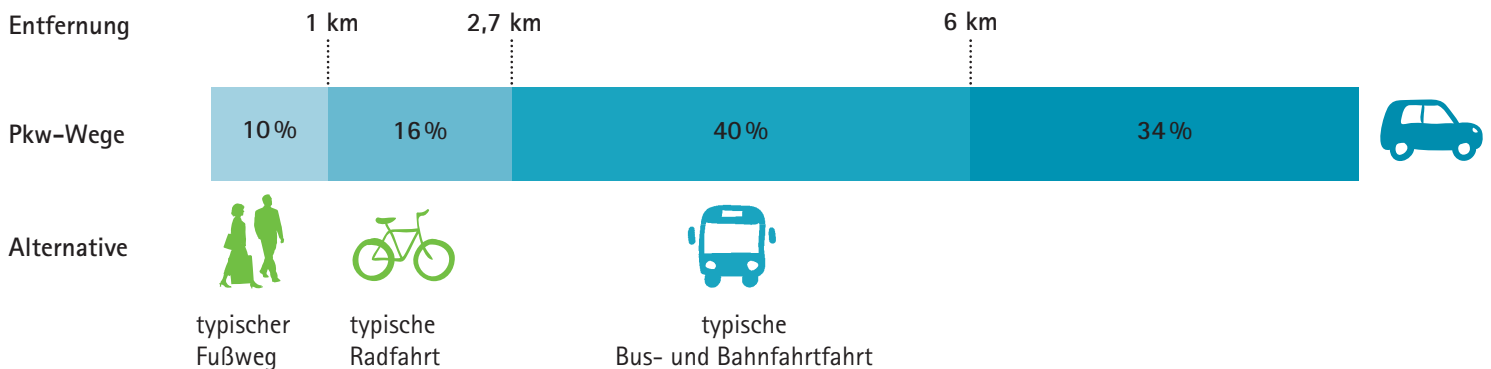
insgesamt 716 Fahrten bis maximal 100 km durchgeführt, davon 527 im Stadtgebiet. Was die Entfernung angeht, überschätzen viele Nürnberger ihre Autofahrten: Tatsächlich führten zwei Drittel aller täglichen Wege nicht weiter als sechs Kilometer.

Für jede einzelne Fahrt prüfte die Studie, ob es hier ein ÖPNV-Angebot gegeben hätte, ob ein Fahrrad verfügbar gewesen wäre oder ob man auch zu Fuß hätte gehen können. Und die Autoren der Studie fragten nach, ob es Sachzwänge wie beispielsweise den Transport eines Großeinkaufs für die Pkw-Nutzung gab. Dabei stellte sich heraus, dass die Autofahrer für fast die Hälfte der Wege

mindestens eine der drei Alternativen Fuß, Rad, Bus und Bahn gehabt hätten. Für jeden zweiten Weg wäre das Auto also entbehrlich gewesen. Laufen und Radeln würde neben Benzinkosten zudem das Fitnessstudio ersparen.

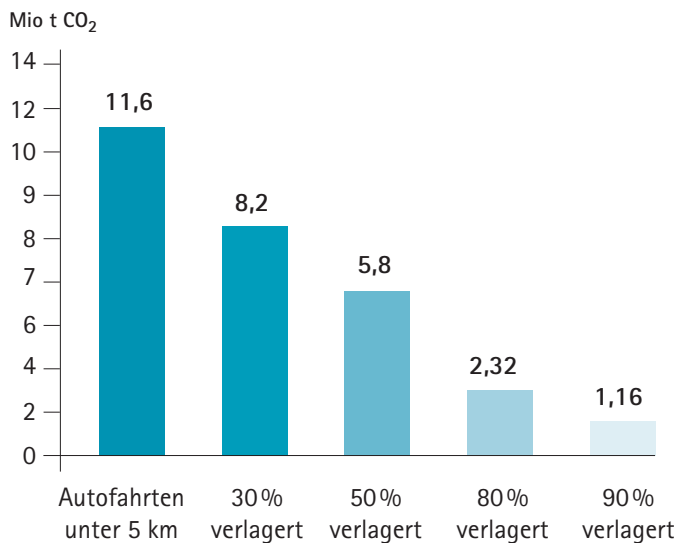
Es wäre schon viel gewonnen, wenn dort jeder für seine Fahrten mit dem Privatauto ein bis zwei Mal eine klimafreundliche Alternative wählen würde. Dann hätten wir bereits 10 bis 20 Prozent weniger Privatverkehr in der Stadt und entsprechend weniger CO₂-Belastung der Luft.⁴⁵

So weit fahren die Nürnberger mit dem Auto



Was die Entfernung angeht, überschätzen viele ihre Autofahrten: Tatsächlich führten zwei Drittel aller täglichen Wege nicht weiter als sechs Kilometer.

Emissionsminderung durch Verlagerung zum Rad- und Fußgängerverkehr (berechnet für das Jahr 2020)



Die Emissionen für Autofahrten unter 5 km liegen bei 11,6 Tonnen – nach Berechnung des UBA für das Jahr 2020. Würden die Hälfte der Autofahrten unter 5 Kilometer zum Fahrrad- oder Fußgängerverkehr verlagert, verringern sich diese Emissionen auf 5,8 Tonnen. Bei einer Verlagerung um 90% lägen die Emissionen nur noch bei 1,16 Tonnen.⁴⁴

Das »mentale« Potenzial ist dem Vernehmen nach vorhanden. Der Bürger ist bereit für die Verkehrswende: 82 Prozent beantworten die Frage »Sollten unsere Städte und Gemeinden so umgestaltet werden, dass die/der Einzelne kaum noch auf ein Auto angewiesen ist?« mit »Ja«. Vier von fünf Bundesbürgern wünschen sich also eine Abkehr von einer auf das Auto abgestimmten Städteplanung und eine Hinwendung zu kurzen Fußwegen, Fahrrad- und öffentlichem Nahverkehr.⁴⁶

Platz für Radler

Die Förderung des Radverkehrs haben sich alle Kommunen auf die Fahnen geschrieben. Das Ziel: Mehr Radverkehr, weniger Autoverkehr. Da sind sich alle einig. Doch wie kommt man dahin? Wer einmal sehen möchte was geht, sollte nach Kopenhagen reisen. Dort möchten die Stadtplaner mit einer Fahrradstrategie bewirken, dass die Bewohner bis 2025 jeden zweiten Weg mit dem Rad zurückzulegen.

Wie kann das gelingen? Die Berliner nutzen gegenwärtig für 13 Prozent der Wege ihr Fahrrad.⁴⁷ Kaum vorstellbar, dass dieser Wert eines Tages auf 50 Prozent ansteigt. Fest steht zumindest, dass nicht allein Kampagnen und Bildungsarbeit einen solchen Wandel bewirken werden. Denn sie zielen nur auf das Bewusstsein. Wichtiger sind jedoch die Rahmenbedingungen: Radschnellwege, Vorrangschaltung für Radfahrer, kostenlose Mitnahme in Bus und Bahn, Tempolimit und vieles mehr. Die meisten Konzepte können Kommunalpolitiker ohne Einschränkung umsetzen. Beim Tempolimit für motorisierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist allerdings der Bund gefragt (s. u.).

Das Interessante daran ist: Mit den Veränderungen der physikalischen Infrastrukturen geht auch ein Wandel unserer mentalen Infrastrukturen einher. Wenn radeln komfortabler und sicherer möglich ist, prägt das auch unsere Psyche, unseren Way of Life. Das Sein bestimmt das Bewusstsein – eine ganz banale Erkenntnis.

Eine ernsthafte Förderpolitik für den Radverkehr signalisiert durch konkrete Maßnahmen ganz klar: Wir freuen uns über jeden weiteren Radfahrer und über jeden, der sein Auto stehen lässt oder abschafft. Nun sind Bekenntnisse zum Radverkehr das eine, die politische Umsetzung das andere. Im Winter offenbart sich, ob es die Stadtväter ernst meinen mit der Förderung des Radverkehrs. Freie Straßen auch bei Schnee sind eine Selbstverständlichkeit. Doch die Radwege werden in den meisten Städten erst als letztes geräumt, wenn überhaupt. Nicht selten schiebt die Straßenreinigung den Schnee sogar auf den Radweg. Das Signal ist klar: Radfahren ist eine Gutwetterbeschäftigung. Im Winter muss man das Auto nehmen.

In Deutschland gibt es wohl nicht eine Stadt, die ihre Radwege genauso effektiv von Schnee befreit wie ihre Straßen. So spüren die Bürgerinnen und Bürger: Priorität hat das Auto. So lässt sich eine Radfahrkultur wie in Kopenhagen nicht in Gang setzen. Dort werden die Fahrradwege sogar vor den Straßen geräumt. Autofahrer müssen notfalls warten. Der städtische Räumdienst begründet diese Priorität mit dem »gesunden Menschenverstand«: Rund 40 Prozent der Kopenhagener radelten bei normalen Wetterverhältnissen zur Arbeit. Wenn sie beim ersten Schnee aufs Auto umsteigen würden, breche der Verkehr zusammen.⁴⁸ Auf die Idee kam Klaus Bondam, bis 2010 Bürgermeister für Bauen und Umwelt in Kopenhagen. Sein Kommentar: »Die Autofahrer sitzen im Warmen, wir müssen uns um die kümmern, die es am schwersten haben.«⁴⁹

Stellplatzsatzung

Das Paragraphenwerk der Bauordnung in Bund und Ländern wirkt auf den Laien nicht gerade elektrisierend. Doch können hier einige Zeilen mehr oder weniger oder anders maßgebliche Impulse für die Verkehrswende bewirken, wie sich in Hamburg und Niedersachsen bereits zeigt (s.u.). Eine geradezu symbolische Bedeutung hat die sogenannte Stellplatzsatzung. Die Länder verpflichten seit Jahrzehnten ihre Kommunen dazu, dass zum Beispiel Wohngebäude die vorhandenen oder zu erwartenden Kraftfahrzeuge der Bewohner und Besucherinnen aufnehmen können. Über den Daumen gerechnet ergibt sich daraus ein Stellplatz pro Wohnung. Für Geschäfte gibt es konkrete Vorgaben zur Ladenfläche. Im deutschen Durchschnitt entfällt auf 23 Quadratmeter Verkaufsfläche jeweils ein Stellplatz.⁵⁰ Das hat unsere Städte autogerecht gemacht, ist teuer und hässlich.

Die heutige Parkraumorganisation ist auf die Reichsgaragenordnung aus dem Jahr 1939 zurückzuführen. An jedem Ort unserer Aktivitäten ordnen wir seither in unmittelbarer Nähe Parkplätze an. Wenn jedoch der Weg zum Auto nur eine Minute, hingegen zur nächsten Bushaltestelle fünf Minuten benötigt, werden die Menschen von suffizienten Verhaltensweisen systematisch abgehalten. Ob Einkauf, Kinobesuch oder der Ausflug ins Grüne: Wir nutzen in der Regel das bequemste, billigste und einfachste Verkehrsmittel. Das ist weder zeitgemäß noch zukunftsfähig. Verstanden hat dies der Hamburger Senat und die unsägliche Satzung abgeschafft.⁵¹ Nicht nur um Gestank und Lärm zu vertreiben, sondern auch um die Kosten für den Wohnungsbau durch den Zwangsbau von Stellplätzen und Tiefgaragen nicht unnötig in die Höhe zu treiben.

Ziel einer menschenfreundlichen und suffizienten Verkehrspolitik sollte es sein, dass der Weg vom und zum geparkten Auto mindestens genauso lang ist wie der Weg von und zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.⁵²

Lange Zeit konnten sich die Stadtplaner in den Städten darauf berufen, man erfülle lediglich die gesetzlichen Anforderungen. Inzwischen haben sich die Vorgaben in einigen Ländern deutlich gewandelt. Niedersachsens Kommunen können in Neubaugebieten nun selbst darüber bestimmen, ob und wie viel Beton und Teer in Parkplätze versenkt werden muss. Doch geplant wird wie eh und je, hat man ja immer so gemacht. Dabei ist es beispielsweise in Niedersachsen möglich, die Stellplatzsatzung komplett zu übergehen, ja sogar explizit die Schaffung von Parkplätzen zu unterbinden.

Niedersächsische Bauordnung §84, Örtliche Bauvorschriften⁵³

- (1) Die Gemeinden können örtliche Bauvorschriften erlassen über die Lage, Größe, Beschaffenheit, Ausstattung und Unterhaltung von Spielplätzen im Sinne des §9 Abs. 3, die Anzahl der notwendigen Einstellplätze, ausgenommen die Einstellplätze nach §49 Abs.2 Satz 2, einschließlich des Mehrbedarfs bei Nutzungsänderungen (§47 Abs. 1 Satz 2) Und die Fahrradabstellanlagen nach § 48 Abs. 1 Satz 1.
- (2) Zur Verwirklichung bestimmter verkehrlicher oder sonstiger städtebaulicher Absichten können die Gemeinden durch örtliche Bauvorschrift in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes oder für bestimmte Nutzungen in bestimmten Teilen des Gemeindegebietes die Herstellung von Garagen und Stellplätzen untersagen oder einschränken.

In unseren Städten und Gemeinden haben die Planer jetzt genug Grünflächen für Autos versiegelt. Besonders in schrumpfenden Städten behindern weitere Neubauten ohnehin den Weg zu Klimaschutz und Ressourcengerechtigkeit. Noch weniger zukunftsfähig ist es, Investoren zum Bau von Parkplätzen zu verpflichten. Progressiv wäre unterdessen ein verpflichtendes Carsharingangebot für Neubausiedlungen, wenn diese sich nicht vermeiden lassen.

Ein Cap und Gebühren für Parkplätze

Es ist zwar schön, dass die Kommunen im Grunde selbst bestimmen können, wie viel Geld Bauherren in Stellflächen stecken müssen. Doch wer traut sich in Anbetracht der Konkurrenz im Landkreis oder mit der Nachbarstadt, die Zahl der Parkplätze zu begrenzen? Es wäre wohl effektiver, würden die Landesparlamente den Nettozubau von Parkplätzen auf das gegenwärtige Niveau begrenzen. Es gibt ohnehin zu viele – ein Cap ist ebenso radikal wie vernünftig. Im nächsten Schritt steht der Rückbau auf den Plan, wie etwa in Zürich und Kopenhagen. Die Dänen haben über 20 Jahre jährlich jeweils zwei bis drei Prozent der Parkplätze abgebaut und zugleich die Gebühren für die bestehenden Parkflächen erhöht.⁵⁴ Ähnliches fordert beispielsweise die Initiative Green City für München.

Die Erfahrungen in Vorreiterstädten zeigen, dass eine Verkehrspolitik suffiziente Verhaltensweisen befördern kann. Dafür braucht es

einigen Mut. Wenn die Parkgebühren erhöht werden, hagelt es Proteste. Doch im Vergleich zu den Gebühren für die Neuzulassung von Fahrzeugen in Singapur – rund 40 000 Euro⁵⁵ – sind 200 Euro im Jahr für einen innerstädtischen Anwohnerparkausweis in Amsterdam nicht viel Geld. Dennoch nahm dort die Zahl der Autobesitzer spürbar ab.⁵⁶ In Kassel zahlen Anwohner nur ein Zehntel davon, das Einflusspotenzial ist gleich null.

Würde in unseren Großstädten die Zahl der Autostellflächen Jahr für Jahr um nur zwei Prozent reduziert und zugleich Rad-, Bus- und Bahnnetz ausgebaut, käme ein spürbarer Wandel in Gang. Der Rückbau von Parkplätzen schafft Platz für Cafés und Spielplätze sowie Raum für Fußgänger und Radfahrer. Dafür stehen die Einnahmen aus den erhöhten Parkgebühren zur Verfügung. Dieser allmähliche physische Transformationsprozess gibt der Psyche genügend Zeit sich darauf einzustellen. Im Ergebnis ändert sich auch unsere Selbstwahrnehmung, unsere Kultur.

Stellplätze für Fahrräder

Ein anderes Feld für eine nachhaltige Verkehrspolitik ist die Bereitstellung von Stellflächen für Fahrräder. Zwar haben die Städte hier einiges getan, aber deutlich spürbar wird der Wandel erst, wenn die Planer Radstellplätze gegenüber Parkflächen bevorzugen. Bisher müssen Städter ihr Fahrrad häufig in die Wohnung schleppen, um es sicher zu verwahren. Dabei wäre der Aufwand für Vermieter vergleichsweise gering: Auf einem Pkw-Stellplatz lassen sich fünf Räder unterbringen.

Baden-Württemberg kommt den Radlern inzwischen mit einer progressiven Bauordnung entgegen. Pro Wohnung müssen bei privaten Neubauten künftig zwei wettergeschützte Stellplätze für Fahrräder zur Verfügung stehen, die eine wirksame Diebstahlsicherung ermöglichen. Sie sollen möglichst ebenerdig zugänglich oder durch Rampen oder Aufzüge leicht erreichbar sein. Es können sowohl die traditionellen Fahrradständer gebaut als auch Flächen oder Räume eingerichtet werden, um Fahrräder, Kinderwagen oder Gehhilfen abzustellen.⁵⁷

Eine harmlose Änderung, sollte man annehmen. Doch gab es wütende Proteste. Das Ganze sei viel zu teuer, warum nur alles bis ins kleinste Detail geregelt werden müsse, beschwerte sich der Hauptgeschäftsführer des baden-württembergischen Handwerk-

tags. Das Gesetz sei ideologiegetrieben, sekundierte der Haus- und Grundbesitzverband. Bauen werde dadurch unerschwinglich für junge Familien, behauptet die Landesvereinigung Bauwirtschaft.⁵⁸ Blind vor Empörung scheinen die Bewahrer des Status quo. Getrost verdrängen sie, dass die Kosten für Autoparkplätze vier- bis fünfmal höher sind als solche für Fahrräder. Müssen Tiefgaragen geschaffen werden, potenzieren sich die Kosten. Bis ins kleinste Detail ist die Bereitstellung von Pkw-Stellplätzen geregelt. Warum empören sich die Verbände nicht darüber? Beklagen könnten sie auch, dass man jahrzehntelang Eigentümer und Mieter zu hohen Ausgaben für Parkplätze genötigt hat.

Um kommunale Suffizienzpolitik systematisch zu befördern, ist es dringend geboten, dass die Länder ihre Bauordnungen überarbeiten. Was zu tun ist, darüber müssen die Mandatsträger an vielen Stellen gar nicht mehr lange grübeln, ein Blick in die Gesetze der progressiven Nachbarländer genügt.

Autofrei

In den 1970er Jahren war er noch eine reine Krisenreaktion: Der autofreie Sonntag. Damals waren nicht einmal halb so viele Kfz unterwegs wie heute, doch schon seinerzeit genossen viele Bundesbürger den drakonischen Einschnitt. Auf Autobahnen gingen Familien spazieren, andere fuhren Rollschuh oder Fahrrad. Seit 2000 veranstaltet Brüssel mehrere autofreie Sonntage im Jahr. Am dritten Sonntag im September sperren die Stadtväter sogar die ganze Stadt für Autos. Inzwischen meinen in Brüssel fast 90 Prozent der Einwohner, der autofreie Sonntag sei eine gute oder gar exzellente Initiative. In Augsburg zeigte eine repräsentative Umfrage, dass 65 Prozent der Bürger autofreie Sonntage für die Innenstadt befürworten. Knapp 60 Prozent können sich sechs autofreie Sonntage pro Jahr vorstellen. Nur ein Fünftel lehnte solche Aktionen ab. Die Sperrung einer Autobahn galt als unvorstellbar. Doch als im Juli 2010 ausgerechnet die stark befahrene Ruhrautobahn geschlossen wurde, gingen rund drei Millionen Menschen sprichwörtlich auf die Straße. Sie frühstückten zusammen an langen Tischen, machten Musik, Kunst und Sport.⁵⁹

Einige Kommunen veranstalten zumindest einmal im Jahr einen autofreien Tag und sperren dafür Teile des Stadtgebietes für Pkw und Lkw. Zum Beispiel veranstaltet die Stadt Hannover jährlich ein Klimafest, an dem der Innenbereich der Stadt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt ist und unterschiedlichste Aktionen zu

den Themen Klimaschutz, erneuerbare Energien, innovative Mobilitätskonzepte und nachhaltigen Lebensstile angeboten werden.⁶⁰

Im Jahr 2012 belief sich die Zahl der autofreien Tage auf 77 innerhalb des deutschsprachigen Raums. Auch in anderen Regionen Europas gehören autofreie Tage zum Alltag. So haben sich in vielen italienischen Städten autofreie Tage bereits etabliert.⁶¹ Ein guter Tag für einen autofreien Sonntag in ganz Deutschland wäre der 22. September, dem »World Carfree Day«. Das World Carfree Network ruft an diesem Tag die Menschen dazu auf, das Auto stehen zu lassen und sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Rad oder auch zu Fuß fortzubewegen.⁶²

Jetzt ließe sich einwenden: Das ist doch nur ein einziger Tag, das bringt doch fast nichts! Das stimmt rein materiell betrachtet: Der Effekt für den Klimaschutz ist begrenzt. Doch die psychologische Wirkung ist hier entscheidend. Denn es entsteht Raum für akustische und ästhetische Erfahrungen, wenn die Bewohner unserer Städte einmal im Jahr zumindest in der Innenstadt auf den Straßen skaten, spazieren und flanieren können. Das zeigt den Menschen: So könnte es sein, wenn wir etwas verändern. Dieser Effekt würde sich ausweiten, wenn es gelänge, den autofreien Sonntag auf die gesamte Stadt auszuweiten, am besten gleich vier- bis sechsmal im Jahr und inklusive der Bundesstraßen. Dafür wäre ein entsprechender Ausnahmevermerk in der Straßenverkehrsordnung dienlich.

Tempo 30

Im Sommer 2012 beantragten Union und FDP eine aktuelle Stunde im Bundestag, um den Vorschlag verschiedener SPD- und Grünen-Politiker zum Tempo-30-Limit in deutschen Innenstädten zu diskutieren. Die wenigen Zuschauer wurden Zeuge eines bizarren Schauspiels.

Die Regierungskoalition wollte mit der Debatte die Oppositionsparteien vorführen, die breite Mehrheit der Bevölkerung hinter sich wählend. Es sei eine völlig absurde Idee, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in unseren Städten festzulegen. Das sollen und können die Kommunalpolitiker besser selbst bestimmen. Hört sich sehr liberal an, ist aber falsch. Das Gegenteil ist der Fall. Kommunen dürfen nicht selbst entscheiden.

Kommunen dürfen nicht selbst entscheiden

Am Verfahren zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone sind viele Akteure beteiligt, die sich fortwährend absprechen müssen. Zunächst stellt die Gemeinde einen entsprechenden Antrag. Voraussetzung sind besondere Anliegen, wie Sicherheit oder Lärmschutz. Das muss die Verwaltung der Gemeinde in einem verkehrstechnischen Konzept erklären. Antrag und Konzept gehen an die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Diese prüft unter anderem den Verkehrsfluss oder misst die Lärmbelastung. Mit ungewissem Ausgang – denn es gibt keine klare gesetzliche Grundlage, ab wann Lärm als störend und nicht mehr akzeptabel oder gar gesundheitsschädlich gilt. Bei einem positiven Bescheid plant die Straßenverkehrsbehörde die Einrichtung des Tempolimits und trifft die damit verbundenen Entscheidungen zu Beschilderung oder anderen baulichen Maßnahmen, welche wiederum durch die Straßenbaubehörde ausgeführt werden. Es gibt aber auch grundsätzliche Beschränkungen. So dürfen Tempo-30 Zonen sich zum Beispiel nicht auf überörtliche Straßen, wie Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen erstrecken.

Tempo-30 als Regelgeschwindigkeit möchte diese Entscheidungslogik umkehren. Die Kommunen sollen für sich bestimmen, auf welchen Straßen schneller gefahren werden darf und zwar ohne Erlaubnis übergeordneter Behörden. Das ist ein wahrlich liberales Konzept. In der Konsequenz könnten die Gemeinden letztlich alles beim Alten belassen. Sie hätten aber die Freiheit selbst zu entscheiden. In der Praxis würden sich die entschleunigten Zonen wohl deutlich ausweiten.

Dies lässt sich mit dem Nudge-Konzept erklären, was so viel heißt wie »Schubser« oder Anstoß. Ein Schubser kann ein Hinweis, eine Erinnerung, Warnung oder auch die Veränderung einer formalen Rahmenbedingung sein. Das Abonnement einer Zeitschrift wird wesentlich häufiger verlängert, wenn dies stillschweigend geschieht. Ruinös wäre es für viele Verlage wohl, müsste der Kunde die Verlängerung jährlich neu in Auftrag geben. Aus demselben Grund sind Organspenden in Spanien viel häufiger als in Deutschland. Hierzulande muss man ausdrücklich zustimmen, im Süden ausdrücklich ablehnen.

Insgesamt hat das Regierungslager viele Vorurteile vorgetragen, aber keine Fakten. Die Opposition hingegen konnte sogar auf den Wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministers verweisen⁶³, den der CSU-Minister selbst berufen hat. Auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat sowie zahlreiche Polizeivertreter sprechen sich für das Konzept aus.⁶⁴ Kein Wunder, denn die Argumente sind überwältigend:

Erstens verringern sich mit der Geschwindigkeit der Treibstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen. Das belegen verschiedene Untersuchungen.⁶⁵ Die Autofahrer wechseln seltener den Gang und bremsen weniger. In Graz gingen die gesundheitsschädigenden NOx-Emissionen in den Wohngebieten um fast ein Viertel zurück.⁶⁶

Zweitens verkürzt sich der Bremsweg um mehr als die Hälfte. Das sind lebensrettende Meter in einer Gefahrensituation. Eine Studie aus Schweden kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Temporeduzierung das Risiko der Verletzung um ca. 65 Prozent und das Risiko getötet zu werden sogar um bis zu 85 Prozent sinkt.⁶⁷ In London verringerten sich die geschwindigkeitsbedingten Unfälle um über 40 Prozent. Den stärksten Rückgang gab es bei Unfällen mit Kindern.⁶⁸ Fußgänger und Fahrradfahrer werden besser und vor allem früher wahrgenommen. Das erhöhte Sicherheitsgefühl hat in Bristol die Zahl der Radfahrer um zwölf Prozent ansteigen lassen.⁶⁹

Drittens vermindert die Absenkung der Höchstgeschwindigkeit den Straßenlärm um zwei bis drei Dezibel. Der verblüffende Effekt: Der empfundene Lärm reduziert sich um die Hälfte! Oder anders gesagt: Die Entschleunigung käme in puncto Lärmschutz einer Halbierung des Verkehrsaufkommens gleich. Das Limit ist so wirksam, weil ab etwa 35 km/h das Rollgeräusch lauter ist als der Motor.⁷⁰

Kann es wirklich so einfach sein? Die Lebensqualität in unseren Städten steht und fällt mit dem Ausmaß des Straßenlärms. An stark befahrenen Straßen leiden die Menschen physisch und psychisch. Deswegen hat die Europäische Union schon vor vielen Jahren die Erstellung von Lärminderungsgutachten veranlasst. Im Ergebnis sind Pläne mit farbig markierten Straßen entstanden, um die unterschiedliche Lärmbelastung und den größten Handlungsbedarf zu dokumentieren. Konzepte, wie Städte den Lärm mindern können, enthalten viele kostspielige Vorschläge wie Flüsterasphalt und Lärmschutzwände. Tempo 30 hingegen verursacht quasi keine Kosten. Allerdings muss sich kein Stadtrat mit dem progressiven

Konzept befassen, schließlich könnten sie gar nicht, selbst wenn sie wollten. Der Tabubruch muss also von oben kommen. Hilfreich wäre es, wenn Oberbürgermeister in nennenswerter Zahl die Initiative ergriffen, um das Geschwindigkeitspostulat in die bundespolitische Debatte zu hieven. Besonders liberale Politiker müssten davon angetan sein, weil sich gerade damit das Subsidiaritätsprinzip voll entfalten könnte.

Nahversorgung

Über die »Stadt der kurzen Wege« wird seit Jahrzehnten publiziert. Denn schon mit den ersten Supermärkten am Stadtrand und reinen »Schlafbezirken« begann der unaufhaltsame Rückgang der »Tante Emma Läden«. In der Folge verlängerten sich die Wegstrecken für den Einkauf von Milch und Kartoffeln. Dafür ins Auto zu steigen wurde zum Normalfall. Der Trend hält allen Einsichten und Bekenntnissen zu Trotz an. Jeden Tag machen vier Nahversorger wie Metzger, Lebensmittelhändler oder Bäcker ihren Laden dicht. Insgesamt ging die Zahl kleinerer Lebensmittelgeschäfte zwischen 2007 und 2013 um mehr als 40 Prozent, die der Bäckereien und Metzgereien um jeweils fast 20 Prozent zurück.⁷¹ Nicht nur auf dem Lande ist das ein Problem, auch in Stadtteilen.

Die Ursache für lange Wege beim Einkauf liegt zumeist bei den Kunden. Die wollten mehr Auswahl und entwickelten sich zum Schnäppchenjäger. Das dokumentieren die mit Werbeprospekten verstopften Briefkästen. Offenbar lassen sich die Verbraucher anlocken, wenn eine Pizza für 2,59 statt 2,79 Euro zu haben ist. Mit Vernunft hat das in Anbetracht der Fahrkosten nichts zu tun. Ältere Bewohner, die nicht mehr selbst zum Großsupermarkt fahren konnten, baten ihre Angehörigen, ihren Einkauf (mit) zu erledigen. Nach und nach entzogen sie damit den Anbietern im eigenen Stadtquartier die Wirtschaftsgrundlage. Wer kein Auto hat oder nicht fahren kann, hat in dezentralen Stadtteilen und im Umland ein Problem. Es war und ist eine schleichende verkehrspolitische Katastrophe – und auch eine soziale, weil gerade für ältere Menschen neben der wohnortnahen Versorgung auch wichtige Treffpunkte verloren gehen.

Freilich kann man Einzelhändler nicht zwingen, Läden an Standorten mit schlechten Gewinnmargen zu eröffnen. Die Autoren der Studie »Nahversorgt« kommen zu dem Schluss, dass nun eine politische Grundsatzentscheidung angezeigt ist. Der im Grundgesetz

festgelegte Anspruch, einheitliche Lebensverhältnisse in den Teilräumen des Bundesgebietes zu gewährleisten, spiegelt sich immer weniger in den realen Verhältnissen wieder. Entweder man gebe diesen Anspruch nunmehr auf, oder es sei im Rahmen der Raumplanung und Strukturförderung dafür zu sorgen, dass sich der Trend umkehre.⁷²

Das Raumordnungsgesetz adressiert seit 2009 formal eine Trendwende. Paragraph 2 thematisiert »die Erreichbarkeit von Angeboten der Grundversorgung [...] auch in dünn besiedelten Regionen«. Doch es wird nicht ausreichen, in Bauplänen kleine Nahversorgungsgeschäfte, möglichst mit ergänzenden Dienstleistungen festzulegen. Darüber hinaus ist eine finanzielle Förderung erforderlich. Wie das funktionieren kann, macht Schleswig-Holstein vor, mit dem landesweit etablierten Nahversorgungsmodell »MarktTreff«. Das Konzept entstand in Kooperation mit engagierten Akteuren aus der Region, aus Wirtschaft, Verbänden und Gesellschaft. Angesprochen werden damit Gemeinden mit bis zu 2 500 Einwohnerinnen und Einwohnern. Ziel eines MarktTreffs ist es, möglichst viele Produkte, Services und Angebote unter einen Dach zusammen anzubieten.

Solche Förderinitiativen fallen auf fruchtbaren Boden: Vielerorts sammeln die Bürgerinnen und Bürger beispielsweise im Zuge einer Genossenschaftsgründung Gelder für die Ansiedlung eines sogenannten Dorfladens. Im niedersächsischen Resse kamen sogar innerhalb von zwei Wochen genügend Mittel zusammen, um einen 700 Quadratmeter großen Markt mit Backshop und Frischfleischtheke in Kooperation mit einem Lebensmittelhändler aufzubauen. Und die Idee verbreitet sich: Einem bundesweiten Netzwerk gehören mittlerweile 200 Dorfläden an.⁷³ Die finanzielle Beteiligung der Anwohner gewährleistet das notwendige Eigeninteresse. Denn schlichtweg mit öffentlichen Geldern Nahversorgungsläden aufzubauen, hilft wenig, wenn die Adressaten weiter zum Discounter fahren. Gleichwohl kann eine systematische – auch finanzielle – Förderung von Bund und Ländern die Abwärtsspirale stoppen helfen, Nahversorgung sichern und womöglich eine Trendumkehr bewirken. Und das ist mithin eine wichtige Strategie für kurze Wege und zukunftsfähige Mobilität.

Straßenbaumoratorium oder: Null-Flächenverbrauch für Straßen

Man muss nicht Politiker sein, um in sich Widersprüche zu vereinen. In einem Atemzug schaffen es viele Bürger, Klimaschutz und neue Straßen zu fordern. Den Strom der Autos und Lastwagen zu verringern gilt gemeinhin als vernünftige Strategie. Sie wird jedoch ganz offenkundig nicht in Verbindung mit dem Ausbau von Straßen gesehen. Dies muss sein zur »Entlastung«, gegen den Lärm, für Wirtschaft und Wachstum, den Lückenschluss, als Dienstleistung für Pendlerinnen und Pendler. Aufgeführt werden unzählige Gründe an zahllosen Orten. Selbst in extrem verdichteten urbanen Räumen planen die Planer weitere Umgehungsstraßen. In Berlin wird beispielsweise die Autobahn 100 verlängert. Ohne Bundesmittel wäre das gar nicht möglich. Auch in kleineren Städten hängt der Bau vieler Straßen an der Finanzspritze des Bundes, beispielsweise in Osnabrück. In der laut Zensus stark geschrumpften Stadt stehen drei größere Bauvorhaben auf der Agenda: Ein »Stückchen« Autobahn quer durch fast unberührte Landschaft und zwei Umgehungsstraßen.

Der Verkehr wird nicht nur dadurch schneller und damit mehr, dass von langsameren auf schnellere Verkehrsmittel übergewechselt wird, sondern auch dadurch, dass der Autoverkehr durch neue Straßen beschleunigt wird.

Genau so, wie jemand, der vom Fahrrad auf das Auto umsteigt, dadurch in der Lage ist, weiter entfernte Orte aufzusuchen, kann ein Autofahrer, weiter entfernte Ziele aufsuchen und langfristig auch seinen Wohnort weiter entfernt vom Arbeitsplatz wählen, wenn er in den Genuss einer neuen, schnellen Straße kommt (bei schnellen Schienenverbindungen ist es genau so). Mit den höheren Geschwindigkeiten wird ja der Straßenbau begründet. Statt von höheren Geschwindigkeiten zu sprechen, verwenden die Verkehrsplaner den Begriff »bessere Erreichbarkeit« und ignorieren im Übrigen, dass dadurch der Verkehr mehr wird. Aber sie haben einen Fachausdruck für den durch Straßenbau entstehenden zusätzlichen Verkehr: induzierter Verkehr.

Der induzierte Verkehr ist – neben dem Eingriff in die Landschaft – die wichtigste Wirkung des Straßenbaus.

Beispiel für die überschlägige Ermittlung des induzierten Verkehrs: Eine Ortsdurchfahrt wird durch eine großzügig trassierte Umgehungsstraße entlastet, wodurch 20 000 Pkw pro Tag durchschnittlich sechs Minuten pro Fahrt sparen (der Güterverkehr sei hier ausgeklammert). Dadurch entsteht zunächst eine Zeiteinsparung von 2 000 Pkw-Stunden. Die Autofahrer »reinvestieren« die so gewonnene Zeit wieder in den Verkehr. Es wird Verkehr induziert. Wenn man für den induzierten Verkehr vereinfachend eine Geschwindigkeit von 50 km/h und einen Treibstoffverbrauch von 10 Litern/100 km unterstellt, so ergibt sich als anschauliches Maß für den induzierten Verkehr ein Treibstoffverbrauch von 10 000 Litern pro Tag. Offensichtlich ist dies viel.

Zu beachten ist, dass nicht nur die Autofahrer, die eine neue Straße benützen, schneller fahren können, sondern auch die Autofahrer, die auf der alten, vom Durchgangsverkehr entlasteten, Ortsdurchfahrt fahren. Auch dadurch wird Verkehr induziert. Dieser Effekt ist auch der Grund, warum die Entlastung von Ortsdurchfahrten immer geringer als versprochen ist. Denn die normalen Verkehrsplaner berücksichtigen ja bei den Prognosen den induzierten Verkehr nicht. In der Gesamtbilanz wird durch Straßenbau die Situation immer schlechter.⁷⁴

Neue Straßen sollen der Entlastung dienen. Im Ergebnis steigt jedoch die Belastung, wie zahlreiche Verkehrswissenschaftler belegen⁷⁵ Dessen ungeachtet entstanden allein von 2001 bis 2013 rund 1 243 Kilometer neuer Autobahnen für knapp 14 Milliarden Euro. Über ein-tausend Kilometer wurden auf sechs oder mehr Fahrstreifen erweitert. Dafür zahlte der Staat knapp neun Milliarden Euro. Und für zwölf Milliarden Euro entstanden neue oder ausgebaute Bundesstraßen über 1 863 Kilometer, darunter mehr als 300 Ortsumgehungen. Insgesamt wurde ein Bedarfsplanmaßnahmenvolumen von rund 34 Milliarden finanziert. Mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 setzen Bund und Länder diese Politik weiter fort.⁷⁶

Nicht alle sind von diesen Plänen und Baumaßnahmen begeistert. Seit Jahrzehnten wehren sich insbesondere die betroffenen Bürgerinnen und Bürger mit allen verfügbaren rechtlichen Mitteln. Bewirken konnten sie meist nur Verzögerungen. In den überregionalen Medien kommt dieser Protest kaum zur Sprache. Mit Eifer diskutieren Presse und Politiker hingegen über den Bau von

Stromtrassen für die Energiewende. Da stellt sich schon die Frage, warum es beim Straßenbau so ganz anders läuft. Gewiss, der Widerstand folgt dem Prinzip »nicht vor meiner Tür«. Doch offenbar messen die zuständigen Stellen mit zweierlei Maß. Neue Trassen für Strom werden als politisch heikel empfunden. Neue Trassen für Kraftfahrzeuge müssen aber einfach sein. Überflüssig zu erwähnen, dass eine Überlandleitung nicht annähernd mit der Eingriffstiefe einer neuen Straße zu vergleichen ist. Schon allein eine erweiterte Fahrspur führt zu mehr Schadstoffen, Lärm und Klimagasen.

Wird es nie genug sein? Die Asphaltpolitik vermittelt Bürgerinnen und Bürgern, Autofahren ist begrüßenswert und für ein schnelles Fortkommen wird gesorgt. Wenn es eng wird, werden Autobahnen halt sechs- oder gar achtspurig ausgebaut. Wohin das führt, lässt sich in einigen Städten der USA betrachten. Doch obgleich dort in Straßen investiert wurde wie nirgendwo sonst, sind sie zu den Stoßzeiten verstopft. Stehen im Stau gehört zur Lebensart der US-Bürger.

Doch was ist die Alternative? Schließlich ist der Stau real und besonders der Güterverkehr hat enorm zugenommen. Es ist allzu verständlich, wenn sich Laien mit dieser naiven Analyse zufrieden geben. Offenbar denken die Strategen des Straßenbaus nicht anders. Niemand kommt auf den Gedanken, dass eine systemische Lösung nicht darin bestehen kann, in einem Haus mit undichtem Dach immer weitere Gefäße für die tropfende Decke aufzustellen, ohne die Löcher zu reparieren. Stattdessen heißt es, der Regen ließe sich nun mal nicht abschalten.

Weniger fatalistisch ist eine Betrachtung der Ursachen. Es gibt viele Gründe für die Zunahme des Verkehrs. Zum Beispiel weil die Unternehmen ihre Lager auf die Straße verlegt haben. »Just in Time« auf Kosten der Steuerzahler. Weil wir Kartoffeln aus Ägypten kaufen, statt bei den Bauern aus der Region, weil an den Flug- und Seehäfen immer mehr Überflüssiges landet und ins Land gebracht wird. Weil wir inzwischen zehnmals so viel Mineralwasser trinken wie 1970 und es teilweise über tausende Kilometer herangeschafft wird. Weil selbst die Herstellung einer einfachen Lasagne auf ein Dutzend Nationen verteilt ist. Es gibt also viele Ursachen für ausufernden Kraftfahrzeug-mobilismus. Daraus leiten sich vielfältige Handlungskonzepte ab, die mitunter Teil der öffentlichen Debatte sind. Doch der einfachste Vorschlag kommt in Expertenkreisen nicht zur Sprache: Das Straßenbaumoratorium. Damit ist gemeint, dass wir uns vom Bau neuer Straßen und Fahrspuren verabschieden – zumindest zeitweise.

Erst wenn es auf der Straße langsamer vorangeht als mit Bus und Bahn, erwägen die Nutzer erwiesenermaßen einen Wechsel der Verkehrsmittel. Die Erfahrung lehrt, dass gute Verbindungen und Takte im Nahverkehr allein für Autofahrer keine ausreichende Motivation zum Wechsel sind. Erst restriktive Maßnahmen – bzw. in diesem Fall eine Begrenzung der Expansion – münden in konkrete Verhaltensveränderungen. Stehen im Stau könnte Lerneffekte ermöglichen und die Suche nach Alternativen initiieren – auch bei Logistikunternehmen.

Gewiss, der Stau ist eine Zumutung. Gleichwohl ist eine absolute Begrenzung des Straßenbaus alles andere als grüner Sarkasmus. Niemand will den Stau, am wenigsten Klimaschützer. Doch die Erfahrung der zurückliegenden Jahrzehnte lehrt: Ob Londoner Citymaut, das Parkplatzreduktionsprogramm in Kopenhagen oder die absurd hohen Pkw-Neuzulassungsgebühren in Singapur, nur klare und unmissverständliche Konzepte ermöglichen einen Kurswechsel.

Das Moratorium spart zugleich viel Geld. Mindestens 1,2 Milliarden Euro im Jahr stünden fortan für den Ausbau des Schienenverkehrs zur Verfügung.⁷⁷ Eine gleichnamige Bundestagspetition argumentiert, mit jeder weiteren Straße stiegen die Unterhaltungskosten.⁷⁸ Das Moratorium würde auch die Finanzhaushalte der Kommunen entlasten. Denn allen Klagen über klamme Kassen zum Trotz, werden allorts noch Gelder für Erweiterungs- und Umgehungstraßen eingestellt. Und dies, obwohl die öffentlichen Haushalte schon jetzt kaum in der Lage sind, die Bestandsstraßen in einem verkehrssicheren Zustand zu erhalten. Letzteres zeigt übrigens einen weiteren möglichen Pfad in Richtung einer Suffizienzpolitik auf: Würde die Politik konsequent prioritär in den Erhalt aller Verkehrswege investieren (Schienen, Straßen und Kanäle), dann bliebe kein Geld für den Neubau übrig.

Wer sich denkt, nur Wachstumsapologeten halten den weiteren Straßenbau für unausweichlich, muss sich eines Besseren belehren lassen. Für »Entlastungsstraßen« setzen sich hier und da auch Umweltverbände ein. Tatsächlich kann das im Ausnahmefall auch sinnvoll sein. Statt eines Moratoriums könnte folglich auch ein verbindlicher politischer Beschluss »Null-Flächenverbrauch für Straßen« eine sinnvolle Maßnahme sein, die einen Ausgleich mit Rückbau ermöglicht.

Unterm Strich ist jedoch eine absolute Begrenzung der Landschaftszerschneidung und Flächenversiegelung geboten. Das Moratorium – bzw. die Forderung »Null-Flächenverbrauch« für Straßen – steht symbolisch für eine Trendumkehr. Nicht zuletzt die Experten stehen vor der Herausforderung, alte Gewohnheiten abzulegen und von weiterem Straßenbau abzusehen. Doch ohne mentale Wende werden wir die Verkehrswende nicht erreichen. Nur so kann Deutschland Vorbild sein für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Fazit: Weniger Blech für mehr Grün

Suffizienz im Verkehr fällt den meisten von uns mit Abstand am schwersten. Das erklärt auch die Popularität des Elektroautos. Die öffentliche Diskussion darüber suggeriert, nachhaltige Automobilität ist möglich, ohne dass sich grundlegend etwas ändert.

Über eine Welt mit weniger Autoverkehr getrauen sich nur wenige Entscheidungsträger zu sprechen. Kein Wunder. Das Automobil ist so stark in unserem Denken verankert, dass jede restriktive Maßnahme zumeist in Bausch und Bogen abgelehnt wird. Ist es vorstellbar, dass die Bewahrer der Gegenwart eines Tages ihren Enkeln stolz berichten: »Ich habe mein ganzes Leben für den Erhalt der autogerechten Stadt gekämpft«? Autos sind praktisch, aber sie haben das Leben an Hauptstraßen unerträglich gemacht und die Vorzüge urbanen Lebens aufgewogen. Lange wechselte, wer es sich leisten konnte, den Wohnort in ruhige Quartiere oder aufs Land. Auf Spiekeroog genießen die Urlauber nicht nur das Meer, sondern auch die Ruhe auf einer Insel ohne Autos. Doch der Trend geht zurück in die Stadt.

Gefordert sind verkehrspolitische Rahmenbedingungen, die uns schrittweise ermöglichen, die Vorzüge von mehr Grün und weniger Lärm als positiven Entwurf anzueignen. Drakonische Einschnitte sind politisch schwer durchsetzbar. Ändern sich die baulichen und verkehrsrechtlichen Bedingungen jedoch allmählich, lassen sich die Bürgerinnen und Bürger für eine Verkehrswende gewinnen. Im Hinblick auf den Straßenbau hieße das beispielsweise, den Neubaueinsatz über zehn Jahre auf null zu reduzieren. Auch eine Reduktion der Stellplätze um jährlich zwei Prozent ist kein radikaler Schnitt. Um eine solche Suffizienzpolitik in Kommunen zu ermöglichen, sind nicht zuletzt Bundes- und Landesregierungen gefordert.



Wenn der Staat einkauft

Jährlich werden in der Bundesrepublik Deutschland öffentliche Aufträge im Wert von mindestens 300 Milliarden Euro vergeben.⁷⁹ Daran haben die deutschen Kommunen im Vergleich zu Bund und Ländern den größten Anteil. Arbeitsbekleidung, Computer, Bürogeräte (wie z. B. Laserdrucker, Faxgeräte und Kopierer), elektronische Bauteile und vielfältige Zubehörteile (wie z. B. Memory-Sticks, Scanner, externe Festplatten etc.) werden heutzutage überwiegend in Entwicklungsländern hergestellt. Dabei entstehen, über die gesamte Prozesskette betrachtet, hohe Energie- und Materialverbräuche. Zudem sind die Arbeitsbedingungen in den Produktionsstätten oft menschenunwürdig.

Die Kommunen können ihre Beschaffung deutlich konsequenter als bislang an sozial-ökologischen Kriterien ausrichten, um Suffizienz, Effizienz und erneuerbare Energien und Materialien wie auch eine sozial nachhaltige Herstellung zu fördern. Dabei geht es darum, künftig nur noch Waren und Dienstleistungen zu beziehen, die unter menschenwürdigen Bedingungen hergestellt wurden und möglichst geringe oder keine schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt haben. Beispielsweise ist bei jeder anstehenden Beschaffung zu beachten, dass die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organisation – ILO) bei der Produktion eingehalten oder dass die heutigen Möglichkeiten der Energieeffizienz und Naturverträglichkeit erfüllt werden.

Grundsätzlich halten sich die Behörden und die für die Beschaffung zuständigen Mitarbeiter an die rechtlichen Vorgaben. Da hier nicht explizit öko-faire Standards vorgeben werden, obliegt es den Einzelpersonen, also den Sachbearbeitern, Abteilungsleiterinnen, Bürgermeisterinnen u.a. sich darüber hinaus zu engagieren.

Strom

In den verschiedenen Stromanwendungsbereichen lassen sich hohe Einsparungen erzielen, wenn bei der Beschaffung moderne energieeffiziente Anlagen und Geräte gewählt werden. Die ausgewiesenen Effizienzpotenziale beziehen sich vor allem auf folgende Anwendungstechniken (Reihenfolge nach Relevanz): Beleuchtung (z. B. Büro, Straßen, Ampeln); Heizungsumwälzpumpen; Verringerung Stand-by-Verluste bei Computern, Druckern usw.; Klimatisierungsbedarf Telekommunikation (mobil, Festnetz); Kühlen/Tiefkühlen; Ventilatoren, Lüftung und Klima; Kochen (Substitution Strom durch Gas); Warmwasser (Substitution Strom durch Gas); Elektro-Prozesswärme (Substitution)⁸⁰.

Allgemein stehen die Kommunen vor der Herausforderung, die gesamten Lebenszykluskosten von elektrischen Geräten in der Vergabe zu berücksichtigen und nicht nur Anschaffungskosten; besonders sparsame Geräte sind in der Anschaffung in der Regel zwar teurer, doch ist es möglich über die Lebenszykluskosten effiziente Geräte bei der Beschaffung vorzugeben. U. a. müsste dafür das für Kommunen geltende Haushaltsrecht angepasst werden: so, dass eine Abschreibung über mehrere Jahre möglich wird.

Mobilität

Durch den Einsatz von alternativen Kraftstoffen wie Erdgas oder die Anschaffung von Elektroautos, -rollern und -fahrrädern, die Verwendung von Leichtlaufölen und rollwiderstandsarmen Reifen bietet sich die Möglichkeit, die durch den Betrieb der Fuhrparke erzeugten CO₂-Emissionen wirksam zu reduzieren.

Besonders effektiv kann die Förderung des Sprit sparenden Fahrverhaltens sein. Im Idealfall werden alle Fahrerinnen und Fahrer in der Verwaltung, aber auch Kurierfahrer und Lieferdienste entsprechend ausgebildet. Allein mit einem veränderten Fahrverhalten lassen sich im Alltagsverkehr rund fünf Prozent an Kraftstoff einsparen. Entsprechend höher sind die möglichen Einsparungen, wenn der Einsatz alternativer kohlenstoffarmer Kraftstoffe und eine kraftstoffsparende Fahrweise kombiniert werden.

Eine ideale Alternative stellt insbesondere für kürzere Wege das Dienstfahrrad dar: Ein gutes Beispiel bietet die Stadt Zürich, wo den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadt insgesamt 180 Fahrräder an verschiedenen Standorten und Amtshäusern zur Verfügung stehen.⁸¹ Mit Jobtickets können kommunale Verwaltungen den öffentlichen Nahverkehr für ihre Angestellten attraktiver machen.

Rechtsgrundlage

Ausgangspunkt für die Etablierung eines öko-fairen Beschaffungswesens ist die Europäische Richtlinie über die öffentliche Auftragsvergabe. Ihre Umsetzung in Bundes- und Landesrecht muss bis zum April 2016 erfolgt sein.⁸² Darin enthalten sind diverse Hinweise zur sozialen und umweltfreundlichen Beschaffung. Teilweise stellt die Union auch spezifische Beschaffungsanforderungen für Straßenfahrzeuge.

Das Vergaberecht ist kompliziert. Beispielsweise ist es gegenwärtig nicht möglich vorzugeben, dass die verwendeten Produkte mit dem Umweltengel ausgezeichnet sein müssen. Hingegen ist es erlaubt, wenn die spezifischen Kriterien, die dem Umweltengel hinterlegt sind, in die Ausschreibung aufgenommen werden.

Es gibt verschiedene Rechtsgrundlagen für die Beschaffungen der öffentlichen Hand in Deutschland:

- das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
- die Vergabeverordnung
- die Vergabe- und Vertragsordnungen
- sowie die neue Sektorenverordnung, das Haushaltsrecht
- sowie rechtliche Bestimmungen auf Ebene der Bundesländer.

Grundsätzlich hat der Bundestag einen Rahmen geschaffen, der es den Ländern und Kommunen gestattet, ökologische und soziale Kriterien bei der Ausschreibung vorzugeben.⁸³ Einige Bundesländer gehen mit gutem Beispiel voran. So hat der Landtag von Baden-Württemberg beschlossen, dass seit Mai 2015 beim Einkauf nur solche Produkte in Frage kommen, die ohne Kinderarbeit im Sinne der ILO-Konvention hergestellt wurden. Ebenfalls beschloss der Landtag, die Kommunen dazu zu ermutigen ebenso zu verfahren.

Die Kommunen haben es in der Hand

Rechtlich betrachtet haben die Kommunen inzwischen ausreichend Möglichkeiten an der Hand öko-faire Kriterien bei der Vergabe vorzugeben. Teilweise werden sie durch die Vergabegesetze der Länder in eigenen Paragraphen dazu ermuntert. In Hessen beispielsweise gibt der § »Soziale, ökologische und innovative Anforderungen, Nachhaltigkeit« zahlreiche Hinweise, auf welche Kriterien die Kommunen besonders achten könnten.

Zudem bieten Bund- und Länder umfangreiche Informationen und konkrete Hilfestellungen etwa für formale Fragen. So hat das Umweltbundesamt Standards entwickelt, die die Kommunen quasi 1:1 übernehmen könnten.⁸⁴ Informationsveranstaltungen, Netzwerktreffen und Online-Foren wie das Deutsche Vergabernetzwerk oder das Verwaltungs- und Beschaffernetzwerk bieten die Möglichkeit, von den Erfahrungen anderer zu profitieren.

Häufig ist die Vergabe in den Städten dezentral organisiert. Inwiefern dann jeweils öko-faire Aspekte beachtet werden, obliegt in

solchen Fällen unterschiedlichen Zuständigkeitsbereichen. Eine systematisch nachhaltige Ausschreibung ist so kaum möglich. Und so ist es von entscheidendem Vorteil, wenn etwa über Dienstabweisungen das Vorgehen vereinheitlicht wird.

Viele Städte haben entsprechende Beschlüsse gefasst: Zum Beispiel legt die Vergabeordnung der Stadt Leipzig für Bauleistungen, Lieferungen und Leistungen sowie freiberufliche Leistungen fest, dass bei Vergaben mit Umweltrelevanz die Hinweise und Empfehlungen des Umweltbundesamtes zur umweltfreundlichen Beschaffung unter www.beschaffung-info.de zu berücksichtigen sind. Bevorzugt werden sollen unter anderem Produkte mit dem »Blauer Engel«. Es ist sogar möglich, einen Regionalbezug festzuschreiben, wenn dieser mit Nachhaltigkeitskriterien begründet und entsprechend formuliert wird – etwa kürzere Transportwege.

Klimafreundliche Beschaffung zum Standard machen

Insgesamt gibt es im Beschaffungswesen sehr großes Potenzial für den Klimaschutz. Es wird jedoch nur ansatzweise gehoben, weil es den zuständigen Mitarbeitern oft nicht präsent ist. Teilweise haben die Kommunen auch Angst vor Klagen, wenn sie öko-faire Kriterien in die Vergabe aufnehmen. Doch selbst, wenn die zuständigen Sachbearbeiter gerne öko-faire Aspekte beachten möchten, werden sie nicht selten von den Vorgesetzten davon abgehalten. Es gibt nach wie vor viele Vorbehalte: zu teuer, zu unsicher, zu aufwändig u.a.

Maßgeblich ist offenbar der »personelle Faktor«. Finden sich in einer Kommune genügend Entscheidungsträger, die auf öko-faire Kriterien Wert legen, macht sich das auch in den Ausschreibungen bemerkbar. Wie in der Umweltpolitik allgemein wird durch Kampagnen, Schulungen, Informationsmaterialien usw. auf Handlungsmöglichkeiten hingewiesen.

Die EU-Richtlinie gibt den Bundesländern die Möglichkeit, ein achtsames Beschaffungswesen in Städten und Gemeinden durch entsprechende Landtagsbeschlüsse zu fördern. Die Potenziale ließen sich systematisch heben, wenn die Länder – oder gar der Bund – weitergehende, verbindliche Vorgaben machen.

Den öffentlichen Auftraggebern steht es der in der Regel bei Auftragsvergabe frei, soziale, ökologische, umweltbezogene und innovative Anforderungen zu berücksichtigen. Wegweisend wäre es,

wenn die Länder hier verbindliche Vorgaben, Mindeststandards machen würden. Zudem sei abschließend noch ein Selbstverständlichkeit erwähnt: Suffizient ist es vor allem, etwas nicht zu beschaffen, wenn das alte noch taugt. Denn auch in der öffentlichen Verwaltung werden regelmäßig Dinge erneuert, weil sie schöner, schneller, komfortabler oder größer sind. Hier gilt das Motto: Statt es besser zu machen, sollte man es besser lassen.

Hilfreiche Informationen für Aktive vor Ort finden sich beispielsweise im CARPE-Leitfaden (http://pcglobal.org/files/CARPE_Leitfaden_Verantwortungsbewusste_Beschaffung.pdf). Dieser Leitfaden ist bei den praktischen Hinweisen sehr hilfreich. Auch die Servicestelle »Kommunen in der einen Welt« hält Hilfen für eine verantwortungsvolle Beschaffung bereit (<http://www.service-eine-welt.de/beschaffungswesen/beschaffungswesen-start.html>).

Der politische Weg zur Suffizienz

Die Kommunen verfügen über zahlreiche Einflussfaktoren, um den achtsamen Umgang mit Ressourcen in der Alltagspraxis zu begünstigen. Das zeigt sich beispielsweise im Bausektor. Städte und Gemeinden können im Baurecht weitgehende Vorgaben machen, etwa zur Gestaltung der Fassaden, Regenwassernutzung, energetischen Standards, Dichte der Bebauung, Gebäudetypologien (Einzel-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser) usw. Es ist auch möglich, dass eine Gemeinde Neubau nur noch für zukunftsfähige Wohnformen gestattet, wie sie etwa mit der Kalkbreite in Zürich realisiert wurden. Leichter ist das, wenn die Kommunen ihrerseits durch formale Rahmenbedingungen von Bund und Land Unterstützung erhalten.

Appelle, Kampagnen und Bildungsinitiativen genügen nicht, um die Realisierung von Suffizienzkonzepten ins Werk zu setzen. Seit Jahrzehnten wird lebhaft über die Art und Intensität der politischen Regulierung gestritten. Die Finanzkrise rief eine kritische Reflexion der liberalen Wirtschaftspolitik hervor. Seit den 80er Jahren agierten die meisten Staaten der Europäischen Union nach dem Leitbild des »schlanken Staates«. Je mehr der freie Markt sich selbst überlassen bleibe, desto wohlhabender würden die Menschen. Doch ungezügelter Gewinnstreben, Marktversagen in vielen Bereichen der Daseinsvorsorge, zwei große Börsencrashes und die wirtschaftlichen Notlagen in vielen EU-Ländern haben die Liberalisierungseuphorie verfliegen lassen. Allorts fordern Politiker und Aktivisten mehr staatliche Regulierung.

Suffizienz ist nicht nur individuell, auch Politik ist gefragt

Und tatsächlich führt nichts an einer verpflichtenden Nachhaltigkeit und damit auch an einer verbindlich gemachten Suffizienz vorbei. Es werden Gesetze und Verordnungen den Raum abstecken, innerhalb dessen genügend Freiheit herrschen kann.⁸⁵ Notwendig sind auch Leitplanken und Limits für Pferdestärken, Fahrzeuggewicht, Verbräuche von Haushaltsgeräten, Pestiziden, Düngemitteln, Antibiotika, Wohn- und Gewerbeflächen, Landebahnen etc. Solche Vorgaben weisen der Energiewende den Weg. Sie haben zugleich den Vorteil der Fairness: Ein Tempolimit etwa ist zutiefst solidarisch. Alle sind gleichermaßen betroffen. Wenn hingegen die Benzinpreise weiter steigen – gleich, ob durch Ökosteuer und Knappheit – werden Arme ihr Auto kaum noch nutzen können. Wohlhabende müssten sich hingegen wenig einschränken.

I will if you will

Suffiziente Lebensstile erfahren ihre Blüte mitnichten allein durch innere Einsicht. Bildungsarbeit, Informationsmaterialien und Kampagnen sind der Nährboden einer gelingenden Transformation. Blicke es dabei, würde sich allerdings wenig ändern. Selbst solche, die sich für die Avantgarde der Umweltbewegung halten, werden meist ihren Ansprüchen nicht gerecht. Die Reise nach Indien oder Neuseeland ist einfach zu verlockend. Der Wäschetrockner ist aus Zeitmangel notwendig und das Auto unentbehrlich, weil kein ausreichender ÖPNV-Anschluss vorhanden ist. Begründungen finden sich zu Hauf, auch für das Smartphone, Tablet und den E-Book-Reader. Umweltbildung hat wohl kaum mehr bewirkt, als dass Ressourcen mit schlechtem Gewissen vergeudet werden. Wer mag sich schon beschränken, wenn alle weiter machen wie bisher?

Ein Plädoyer für Hybrid- und Elektroautos ist hintersinnig, wenn es die Notwendigkeit der Begrenzung des Straßenverkehrs verschweigt – sowie den massiven Materialverbrauch, der ja auch mit dieser Technik einhergeht. Es ist wichtig, die ökologischen Vorzüge von Sparlampen und schaltbaren Steckdosenleisten herauszustellen. Noch bedeutsamer ist es, dass die Tragweite der Sparlampenverordnung oder Ökodesignrichtlinie vermittelt wird.

Suffizienz beschränkt sich nicht allein auf Appelle an die Einzelnen. Suffizienzpolitik gibt einen Rahmen vor. Sie wirbt für begründete Limits und verdeutlicht, dass ein genussvolles Leben gerade innerhalb definierter Grenzen möglich ist. Limits befreien von der Schizophrenie zwischen Wissen und Handeln und ermöglichen ein Leben im Einklang mit der persönlichen Verantwortung gegenüber Kindern und zukünftigen Enkeln.

Teilweise wird dieser Ansatz bereits von den Entscheidungsträgern in Brüssel und Berlin anerkannt und verfolgt, wie die Beispiele im Kapitel »Wohnen« gezeigt haben. Auch gibt die Ökodesignrichtlinie u.a. vor, dass ab Juli 2012 nur noch A+ Kühlschränke verkauft werden dürfen. Dieselbe Richtlinie hat dazu geführt, dass der Standby-Verbrauch von Elektrogeräten auf ein halbes Watt begrenzt wurde und die Leistung von Staubsaugern ab 2017 auf 900 Watt. Konsumentinnen und Konsumenten werden dadurch vom Abwägungsprozess zwischen billig oder gut entlastet. Verantwortungsvolles Handeln kann sich verselbstständigen.

Regeln für die Freiheit

Aus der Sicht mancher mutet beispielsweise der Vorschlag eines Flächenbegrenzungsgesetzes, Tempo 30 usw. vielleicht autoritär und bevormundend an. Es wäre ein ordnungsrechtlicher Eingriff, der die Freiheitsrechte des Individuums und die kommunale Selbstverwaltung, die auch die Planungshoheit über den Umgang mit Flächen umfasst, einschränkt. Als Begründung wird dann Artikel 2 des Grundgesetzes angeführt: »Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt«. Doch nimmt man den zweiten Teil des Satzes ernst, ergibt sich ein anderes Bild. Schließlich sind auch Ressourcenverschwendung, Artenschwund, Landschaftszerstörung, Klimakatastrophen und dergleichen mehr eine Beschränkung der Freiheitsrechte der gegenwärtigen und zukünftigen Generationen. Absolute Grenzen für Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoß sind geradezu zwingend notwendig, wenn man den Freiheitsgrundsatz zu Ende denkt. Diese Notwendigkeit zu verstehen, ist entscheidend: Daraus resultieren möglicherweise Beschränkungen – sie stehen der Freiheit aber nicht im Wege, sie sind vielmehr eine Bedingung für ein Leben in Freiheit auf diesem Planeten.

Endnoten

- 1 Linz, Manfred (2004): Weder Mangel noch Übermaß, Wuppertal Papers Nr. 145
- 2 Linz s.o.
- 3 BUND/Misereor (Hrsg.) (1996): Zukunftsfähiges Deutschland – Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung. Basel et al.
- 4 BUND (2015): Klimagerechtigkeit 2015. BUND-Position Nr. 64
- 5 Bei 150 Gramm CO₂/km
- 6 Barthel, Claus (2006): Den European Way of Life im Blick – Spielraum der Konsumenten bei ihrer CO₂-Emission, in: E&M 15.7.2006
- 7 www.dena.de: Energieeffiziente Gebäude (27.1.2013)
- 8 Bei einem nicht sanierten Wohnhaus (Baujahr 1960–1980) liegt der Bedarf bei rund 300 kWh/(Quadratmeter/Jahr); im Vergleich dazu beim »KfW-Effizienzhaus 40« (EnEV 2009) bei unter 25 kWh/(Quadratmeter/Jahr), www.de.wikipedia.org (10.12.2015)
- 9 60m² Energiebezugsfläche, schweizerischer Durchschnitt
- 10 Stadt Zürich (2011): Nutzerverhalten beim Wohnen. Analyse, Relevanz und Potenzial von Maßnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs (Effizienz und Suffizienz). Zürich
- 11 Die Personenfläche beeinflusst laut Studie indirekt auch die Aufwendungen für Mobilität: Wenn mehr Leute auf engerem Raum zusammen wohnen, kann die Straßeninfrastruktur geringer ausfallen.
- 12 Epp, Bärbel (1995): Klimaschutz und Energieverbrauch. Der Einfluss des Verhaltens auf das Energiesparen von privaten Haushalten. Wuppertal Paper Nr. 49
- 13 Scholl, L. (1985): Energetische Gebäudesanierung. Ein Erfahrungsbericht, Zentrum für Angepasste Technologie und Sozialökologie Langenbruck. Stuttgart, zitiert nach Epp (1995)
- 14 Geiger, B. (1993): Heizsysteme im Vergleich, Sondersendung für die Fachpresse erschienen in SL: Strom-Linie Nachrichten-, Artikel- und Bilder- Korrespondenz der VDEW, Frankfurt, 1993, zitiert nach Epp (1995)
- 15 Feist, W. (1994): Erfahrungen mit Niedrigenergiehäusern- und Passivhäusern, in: Energieanwendung, Energie- und Umwelttechnik, 43 Jg. Heft 2. Leipzig-Stuttgart, zitiert nach Epp (1995)
- 16 Remien, Andreas (2015): Schön teuer, in: Süddeutsche Zeitung Nr. 94, 24.4.2015, S. 23
- 17 EU-Gebäuderichtlinie 2010/31/EU
- 18 dena (Hrsg.) (2014): Der dena-Gebäudereport 2015. Statistiken und Analysen zur Energieeffizienz im Gebäudebestand. Berlin, S. 117 +Datei: dena-Gebäudereport 2015
- 19 Im September 2010 hat die Bundesregierung ein entsprechendes Energiekonzept verabschiedet.
- 20 dena (2014), s.o.
- 21 www.sanieren-profitieren.de, www.klima-sucht-schutz.de
- 22 Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesumweltministerium diverse Projekte u.a. auch die Entwicklung von ambitionierten Klimaschutzkonzepten, siehe www.klimaschutz.de
- 23 Kollektorfläche 0,04 m² pro m² Wohnfläche
- 24 <https://de.wikipedia.org>
- 25 dena (2014), s.o.
- 26 www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/public/theme.do?nodendert=3558; In einer Dekompositionsanalyse zeigt das Statistische Bundesamt, dass zwischen den Jahren 1995 und 2004 der Zuwachs an genutzter Wohnfläche von 258 Millionen Quadratmetern nur zu einem kleinen Teil (25 Mio. m²) zurückzuführen ist auf ein Wachstum der Bevölkerung (=Anzahl der Haushaltsmitglieder). Auch die Veränderung der Haushaltsstruktur von weniger großen zu mehr kleinen Haushalten trägt nur moderat zum wachsenden Wohnflächenkonsum bei (62 Mio. m²). Der Löwenanteil des Wohnflächenwachstums (171 Mio. m² - also zwei Drittel des gesamten Zuwachses) ist hingegen auf den wachsenden Wohnflächenkonsum pro Haushalt zurückzuführen, der – wie oben ausgeführt – vor allem auf zunehmende Wohnflächenbelegung pro älteren 1–2-Personenhaushalt zurückzuführen ist
- 27 vgl.: <http://www.are.admin.ch>: Bundesrat setzt revidiertes Raumplanungsgesetz auf den 1. Mai 2014 in Kraft; www.ja-zum-raumplanungsgesetz.ch
- 28 Stroh, Kassian (2011): Mehr Platz als Ideen, in: Süddeutsche Zeitung Nr. 264, S. R2
- 29 Kippenberger, Susanne (2015): Züricher Zusammenspiel, in: www.tagesspiegel.de (27.1.2015)
- 30 Weber, Jan-Otto (2011): Leere Büros werden in Wohnungen umgewidmet, in: Die Welt vom 7.9.2011
- 31 statista, Deutschland: City Survey 2014/2015 – Büro- und Investmentmärkte im Überblick, S. 23; Marktreport 2014/2015 – Frankfurt, S. 3; Marktreport H1 2014 – München, S. 1
- 32 Ullmann, Steffen (2014): Ein Dorf im Turm, in: Süddeutsche Zeitung 19.12.2014
- 33 Maak Niklas (2014): Wohnkomplex. München, S. 298
- 34 Daniel Fuhrhop (2015): Verbietet das Bauen, oekom
- 35 www.db-bauzeitung.de/tag/suffizienz (23.6.2015)
- 36 Film »Larry Crowne«, USA 2011
- 37 Bundestagsrede von Lisa Paus 27.01.2012, Deutscher Bundestag, Stenografischer Bericht 156. Sitzung, Plenarprotokoll 17/156
- 38 Beim Dienstwagen können die laufenden Betriebskosten (inklusive Abschreibung) im Rahmen der jährlichen Einkommenssteuererklärung geltend gemacht und so Steuern eingespart werden.
- 39 www.adac.de
- 40 Bundestagsrede von Lisa Paus 27.01.2012, Deutscher Bundestag, Stenografischer Bericht 156. Sitzung, Plenarprotokoll 17/156; laut Kraftfahrt-Bundesamt gab es 2014 63,8 Prozent gewerbliche Halter. Das sind 1,9 Millionen Fahrzeuge.
- 41 vgl. Zürich (2011): Nutzerverhalten beim Wohnen. Analyse, Relevanz und Potenzial von Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs (Effizienz und Suffizienz). Zürich
- 42 Stadt Zürich (2011): Grundlagen zu einem Suffizienzpfad Energie Das Beispiel Wohnen. Zürich, S. 39
- 43 Umweltbundesamt (2010): Leitfaden Klimaschutz im Stadtverkehr. Dessau, S. 4
- 44 Umweltbundesamt (2010): Leitfaden Klimaschutz im Stadtverkehr. Dessau, S. 4
- 45 VAG (2007): Mobilität in Nürnberg. Fakten und Daten. Nürnberg
- 46 Umweltbundesamt (2015): Umweltbewusstsein in Deutschland 2014. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Berlin
- 47 www.stadtentwicklung.berlin.de (24.6.2015)
- 48 www.faz.net: Vorrang für Radwege (24.6.2015)
- 49 www.greenpeace-magazin.de/stadt-rad-frust (24.6.2015)
- 50 VEP-Bestandsanalyse (2012), http://www.stadt-kassel.de/imperia/md/content/cms02/mobilinkassel/vep_zwischenbericht_bestandsanalyse_2012.pdf (Stand: 28.08.2014).
- 51 Am 29. Oktober 2013 hat der Hamburger Senat die Abschaffung der generellen Stellplatzpflicht bei Wohnungsbauvorhaben beschlossen. Stadt Hamburg (2013), <http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4128858/2013-10-29-bsu-wohnungsbau/> (Stand: 02.09.2014).
- 52 Knoflacher, Herrmann (2011): Schneller – öfter – weiter – immer dümmer, in: Hege, Hans-Peter u.a. (Hrsg.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. Arbeitsberichte der ARL 1. Hannover
- 53 Vom 3. April 2012
- 54 Helle Söhlt im Interview mit Zeit Online, www.zeit.de (30.6.2015)
- 55 Der Preis für die Berechtigung lag im ersten Halbjahr 2014 zwischen 37000 Euro und 52500 Euro. In den Vorjahren waren auch schon mal bis zu 68000 Euro fällig. Im Jahre 2014 begrenzte die Regierung den Autozuwachs auf 0,5 Prozent. Vgl. Land Transport & Authority (2013). o.V., Land Transport & Authority (2013): Certificate of Entitlement (COE). <http://www.lta.gov.sg/content/ltaweb/en/roads-and-motoring/owning-a-vehicle/vehicle-quota-system/certificate-of-entitlement-coe.html> (Stand: 20.08.2014).
- 56 Taz.de (2013), <http://www.taz.de/1123169/> (Stand: 02.09.2014).
- 57 Bis zu einem Viertel der notwendigen Kfz-Stellplätze dürfen Investoren durch Fahrrad-Stellplätze ersetzen. Für einen Parkplatz sind vier Fahrrad-Stellplätze vorgesehen. Vgl. Landesbauordnung Baden-Württemberg § 37.
- 58 Jetzt kommt die Zwangsbegrünung, www.faz.net (15.10.2014)
- 59 Brocchi, Davide (2013): Ein schöner Tag, in: factor y Nr. 4, S. 45ff.
- 60 www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt/Klimaschutz-Energie/Autofreier-Sonntag/Informationen-und-Hintergründe/Autofreier-Sonntag-in-Hannover
- 61 www.upi-institut.de/upi37.htm, (die Liste wird nicht mehr aktualisiert)
- 62 www.worldcarfree.net
- 63 Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2010). Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland
- 64 Plenarprotokoll 17/186 Deutscher Bundestag. Stenografischer Bericht 186. Sitzung Berlin, 27.6.2012, S. 22268.
- 65 exemplarisch: Tiefenthaler, Heinz (2005): Generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Straßen in Ortsgebieten. Innsbruck.
- 66 Stadt Graz (1994): Tempo 30/50 in Graz. Stadtverwaltung Graz
- 67 Vgl. Umweltbundesamt (2007): Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen – Abschlussbericht und Anlagenband. S.11.
- 68 Grundy, Ch. u.a. (2009): Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986–2006: Controlled interrupted time series analysis. BMJ 2009; 339: b4469.
- 69 20's plenty for us (2012): Wide Area 20 mph Limits Raise Cycling and Walking Levels By Up To 12%

- 70 vgl. beispielsweise die Gutachten von LK Argus GmbH, www.lkargus.de
- 71 Initiative Nahversorgt (2015): Perspektiven der wohnungsnahen Versorgung. Hamburg/Berlin
- 72 Initiative Nahversorgt (2015): s.o.
- 73 Göres, Joachim (2015): Herzstück des Dorfs, in: Süddeutsche Zeitung 17.4.2015, S. 26.
- 74 Quelle: Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler, www.verkehrswissenschaftler.de
- 75 Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler, www.verkehrswissenschaftler.de
- 76 <https://de.wikipedia.org>: Bundesverkehrswegeplan 2015 (10.12.2015)
- 77 <http://de.statista.com>: Geplante Investitionen des Bundes in den Straßenverkehr in Deutschland nach Verwendungszweck im Jahr 2013 (10.12.2015)
- 78 Eingereicht als öffentliche Petition beim Petitionsschuss des Deutschen Bundestags am 13.10.2011 (Petition 20526).
- 79 www.bmwi.de: Innovation im öffentlichen Beschaffungswesen (13.5.2015); andere Schätzungen gehen 360 Mrd. Euro aus, siehe z.B. Merkblatt Öffentliche Ausschreibungen des Auftragsberatungszentrums Bayern (5/2015).
- 80 Untersuchungen des Wuppertal Instituts in: Institut für Zukunftsenergiesysteme (IZES); Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (WI); Bremer Energie-Institut (BEI) (2011): Erschließung von Minderungspotenzialen spezifischer Akteure, Instrumente und Technologien zur Erreichung der Klimaschutzziele im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (EMSAITEK). Endbericht zu PART 1. Untersuchung eines spezifischen Akteurs im Rahmen der NKI: Klimaschutz durch Maßnahmen von Stadtwerken unter Berücksichtigung betriebswirtschaftlicher Erfordernisse.
- 81 Auskunft der Stadt Zürich auf Anfrage, Juli 201582 Richtlinie 2014/24/EU Des EU-Parlaments und des Rates vom 26.2.2014
- 83 Siehe Bundestagsdrucksache 16/10117; Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, § 97, Abs. 4
- 84 www.beschaffung-info.de
- 85 Manfred Linz



**Mehr zu den Themen Nachhaltigkeit und Suffizienz beim BUND:
www.bund.net/nachhaltigkeit · www.bund.net/suffizienz**