

ZUKUNFTSFÄHIGES DEUTSCHLAND

EIN BLICK AUS DEM SÜDEN 10 JAHRE NACH RIO

Eine Untersuchung von

**Meena Menon, Bernardo Reyes, Jane Ngige, Batir Wardam
Ute Sprenger (Koordinatorin)**

Hrsg. von der Heinrich-Böll-Stiftung

Kurzbiografien der Autorinnen und Autoren finden Sie im Anhang.

World Summit Papers der Heinrich-Böll-Stiftung, Nr. 17:
Zukunftsfähiges Deutschland – Ein Blick aus dem Süden 10 Jahre nach Rio. Eine Untersuchung
von Meena Menon, Bernardo Reyes, Jane Ngige, Batir Wardam, Ute Sprenger (Kordinatorin)
Herausgegeben von der Heinrich-Böll-Stiftung

1. Auflage, August 2002

© bei den Autorinnen und Autoren sowie der Heinrich-Böll-Stiftung

Alle Rechte vorbehalten

Druck: trigger, Berlin

Die vorliegenden Beiträge müssen nicht die Meinung der Herausgeberin wiedergeben.

Bestelladresse: Heinrich-Böll-Stiftung, Rosenthaler Str. 40/41, 10178 Berlin,
Tel.: 030-285340, Fax: 030-28534109, E-mail: info@boell.de, Internet: www.boell.de,
www.worldsummit2002.de

DANKSAGUNGEN DER AUTORINNEN UND AUTOREN

Wir danken Jörg Haas, Rita Hoppe und den MitarbeiterInnen der Heinrich-Böll-Stiftung (hbs), die uns gebeten haben, den Stand Nachhaltiger Entwicklung in Deutschland aus „südlicher“ Perspektive zu untersuchen. Viele der nachfolgend genannten Personen haben viel Zeit mit uns verbracht und uns geholfen, komplexe Themenbereiche zu verstehen.

Bärbel Höhn und das Ministerium für Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV), NRW; Susanne Rieger und Isabell Rodde, Stiftung für Leben und Umwelt (SLU); Jochen Flasbarth, Naturschutzbund (NABU); Gisela Irving, Bürgerinitiative „Stoppt die Braunkohletagebaue“; Wolfgang Jung, Wissenschaftspark Gelsenkirchen; MOVE, Hannover; Friedrich Maage, Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL); Rudolf Petersen, Dirk Wolters, Meike Spitzner, Wuppertal Institut; Martin Tonnes, Victor Haase und Peter Eichenseher, Bündnis 90/Die Grünen NRW; Gabriela Schmitt, Christina Esslin, MUNLV; Dr. Axel Friedrich, Dr. Peter Pichl, Umweltbundesamt (UBA); Dr. Sassa Franke, Wissenschaftszentrum Berlin (WZB); Doris Johnsen, StattAuto Berlin; Dagmar Dehmer, Journalistin; Daniel Mittler, Christina Wenzl, BUND; Gerd Lottsiepen, Frauke Spottka, Verkehrsclub Deutschland (VCD); Werner Schneider, Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB); Dr. Christiane Gräfin Finckenstein-Wang; Klaus Mayr Rauch, H. Hoffman, Dr. Junge, Dr. Günter Sager und viele andere von der Volkswagen AG; Jürgen Anton, Agenda Transfer; Dr. Rainer Engels, Britta Horstman, Germanwatch; Dr. Rudolf Specht, Bundesamt für Naturschutz (BfN); Joachim Spangenberg, Vizepräsident des SERI, der zu Beginn der Arbeit und in der Entwurfsphase seine Gedanken mit uns teilte; Elisabeth Wessel, Dr. Enno Harders, Jessica Suplie und andere des Bundesministerium für Umweltschutz und Reaktorsicherheit (BMU); Dr. Helle Becker, nordrhein-westfälische Koordinatorin für die Agenda 21 an den Schulen; Dr. Christa Wichterich, Journalistin; Dr. Henning Rentz, leitender Manager und Umweltkoordinator der RWE AG; Heinz Joseph Thuneke, Bioland NRW, Hamm; Monika Dülge, Fair-Trade NRW; Dr. Hans-Jürgen Klüppel, Henkel AG; Dr. Peter Markus, Evangelische Akademie, NRW; Werner Oesterheld, DGB-Netzwerk Nord-Süd; Wolfram Walbrach, Evangelische Kirche im Rheinland; Lutz Weichert, BUND-Jugend, Mitglied des Zukunftsrates NRW.

Dieser Bericht wurde unter Verwendung bestehender Daten und dem aus verschiedenen Quellen stammenden Material so sorgfältig wie möglich erstellt. Er gibt unsere Ansichten wieder. Trotz unseres Bestrebens, die Angaben exakt darzustellen, kann es aufgrund des Umfangs der Daten, die nicht immer auf dem aktuellsten Stand sind, zu Abweichungen gekommen sein. Wir bitten jegliche Fehler zu entschuldigen, zumal wir aufrichtig um sachliche Richtigkeit und Wahrhaftigkeit bemüht waren. Sollten sich in diesem Bericht dennoch Fehler finden, so sind diese auf ein Versehen zurückzuführen, für das wir die Verantwortung tragen.

Das Südperspektive-Team

INHALT

Vorwort der Heinrich-Böll-Stiftung	7
Vorwort der Autorinnen und Autoren	9
1 Ziel und angewandte Methoden	11
2 Zusammenfassung der Ergebnisse	13
3 Allgemeine Überlegungen	21
4 Schlussfolgerungen	33
Ausgewählte Literatur	44
Kurzbiografien des Untersuchungsteams	48

VORWORT DER HEINRICH-BÖLL-STIFTUNG

Stellen Sie sich vor, Sie lebten irgendwo auf der Südhemisphäre dieses Planeten – irgendwo zwischen Agadez und Zanzibar, zwischen La Paz und Ouagadougou, Dhaka und Jakarta – Regionen, die "normale Deutsche" meist nur über abgeschottete Touristenklaven betreten. Ihr Land ist seit Jahren hochverschuldet, ohne den Hauch einer Chance, selbst bei größter Anstrengung in absehbarer Zeit aus der Schuldenfalle herauszukommen. In mehr oder weniger regelmäßigen Abständen treffen Delegationen des Internationalen Währungsfonds (IWF) in ihrer Hauptstadt ein, um die Fortschritte des Landes bei der sogenannten "Strukturanpassung" zu begutachten. Häufig bedeutet dies gravierende Einschnitte bei den Sozial-, Bildungs- und Gesundheitsausgaben - Bereichen, die die Armen am härtesten treffen. Am Ende solcher Missionen des IWF steht ein Report, der über die weitere Kreditwürdigkeit, und damit das Wohl und Wehe des Landes entscheidet.

Wussten Sie schon, dass auch Deutschland hochgradig gegenüber den "Entwicklungsländern" verschuldet ist? Nein, nicht in Bundesschuldtiteln, sondern ökologisch. Deutschland nutzt weit mehr als seinen fairen Anteil an den globalen Umweltgütern und Ressourcen. Es nutzt einen Umweltraum, der bei einer gerechten Verteilung nach dem Pro-Kopf-Prinzip eigentlich den Ländern des Südens zustünde und den diese Länder in wachsendem Maße auch für Ihre Entwicklung in Anspruch nehmen. Die "Strafzinsen" für diese Überschuldung zahlen jedoch nicht wir, sondern diejenigen, die unter Klimawandel, Überfischung der Meere, Übernutzung der Wälder etc. am meisten leiden: die Armen des Südens¹. Wie bei jeder Überschuldungssituation ist auch hier Strukturanpassung angesagt – ein tiefgreifender Wandel in Wirtschaft und Gesellschaft.

Diese Herausforderung wurde bereits 1992 in Rio von den Staats- und Regierungschefs anerkannt, sie trägt den Namen "Nachhaltige Entwicklung". Später wurde sie in der Studie "Zukunftsfähiges Deutschland" des Wuppertal-Instituts im Auftrag von BUND/Misereor für Deutschland konkretisiert. 10 Jahre nach Rio hat Deutschland endlich auch eine – wenn auch lückenhafte - nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Auf diesem Hintergrund, so dachten wir uns, ist es eigentlich an der Zeit, dass der Spieß einmal umgedreht wird: Dass Menschen aus dem Süden einen kritischen Blick werfen auf den Stand unserer ökologischen Strukturanpassung, unserer nachhaltigen Entwicklung. Um uns den Spiegel vorzuhalten, uns ein Feedback zu geben, auch wenn sie nicht die Macht haben, uns weitere "ökologische Überziehungskredite" zu gewähren oder zu verweigern.

Aus pragmatischen Gründen wurde die Aufgabenstellung dabei auf drei zentrale Themenbereiche eingegrenzt, die auch in der deutschen nationalen Nachhaltigkeitsstrategie einen wichtigen Platz einnehmen: 1) Energie und Klimaschutz, 2) Mobilität und Verkehr, 3) Landwirtschaft und Naturschutz.

Nachhaltige Entwicklung ist auch ein globaler Suchprozess. Jedes Feedback ist hier dringend notwendig und willkommen, erst recht wenn es ein so engagiertes, kritisch-

¹ Mehr zum Konzept der "ökologischen Schulden" unter <http://www.cosmovisiones.com/DeudaEcologica/>

solidarisches ist wie der hier vorgestellte Bericht. Unser herzlicher Dank gilt daher den Autoren und Autorinnen sowie der Koordinatorin Ute Sprenger. Sie alle haben mit großem Engagement dieses Experiment zu einem Erfolg geführt. Sie bezeichnen sich selbst in ihrem Vorwort als "Nichtfachleute", und doch haben Sie mit diesem Bericht große Expertise bewiesen. Der Bericht zeichnet ein differenziertes Bild jenseits von kritikloser Bewunderung oder undifferenzierter Anklage des übermächtigen Nordens – ein Bild eines Landes, das sich manchmal halbherzig und mit großen Widerständen auf die Herausforderung "Nachhaltigkeit" einlässt.

Wir wünschen Ihnen eine angeregte Lektüre dieses Berichts, der Ihnen nicht die letzte Wahrheit über Deutschlands Nachhaltigkeit verspricht, sondern nur eins: eine etwas andere, südliche Perspektive.

Jörg Haas
Ökologiereferent

Barbara Unmüßig
Vorstand

Heinrich-Böll-Stiftung

VORWORT DER AUTORINNEN UND AUTOREN

Es ist selten, dass Menschen aus dem so genannten Süden oder den Entwicklungsländern die Möglichkeit gegeben wird, einen Blick auf die Nachhaltigkeit im Norden zu werfen. Durch die Idee der Heinrich-Böll-Stiftung, einem kleinen, aus Nichtfachleuten bestehenden Team, deren Mitglieder aus Entwicklungsländern wie Kenia, Jordanien, Chile, Indien stammen, eine Studie zum Stand der Nachhaltigkeit in Deutschland zehn Jahre nach Rio durchführen zu lassen, erhielten wir die Gelegenheit, dem Land in zwei Etappen (September 2001 und April 2002) insgesamt einen Monat lang einen Besuch abzustatten, um aus unserer Perspektive einzuschätzen, welche Beiträge die Bundesrepublik im Hinblick auf ihre beim Erdgipfel von Rio 1992 gemachten Absichtserklärungen geleistet hat. Gefragt war keine Aufzählung der Geschehnisse im Lande in allen Einzelheiten. Es ging vielmehr darum, einen Überblick über positive und negative Entwicklungen zu geben. Für alle Teammitglieder gilt, dass sich die Konsummuster des Nordens in irgendeiner Weise auch auf ihre jeweiligen Länder auswirken, zumal sich inmitten all der „Armut“ und Unterentwicklung kleine Inseln mit aufwendigem Lebensstil bilden.

Es gibt etliche Forschungsberichte zu und Analysen der Geschehnisse in der Bundesrepublik – einschließlich der erforderlichen Maßnahmen, die jedoch nicht mit der gebotenen Überzeugung umgesetzt werden. Was also läuft schief, und wie können wir als Gruppe mit vielseitigem Hintergrund eine Verbindung zur Entwicklung in Deutschland herstellen?

Wir setzten uns zum Ziel, durch Gespräche Eindrücke aus erster Hand zu gewinnen, nach Möglichkeit jeweils Besuche vor Ort abzustatten und, neben der Fülle der über das Internet verfügbaren Informationen, vorhandene Berichte und Empfehlungen zu untersuchen. Die meisten unserer Überlegungen gründen sich auf Informationen, die wir mit Hilfe unserer Gesprächspartner und durch eigene Beobachtungen gewinnen konnten. Ein impressionistischer Bericht, der jedoch zum größten Teil durch Fakten untermauert wird. Und bei vielen unserer Beobachtungen konnten wir große Ähnlichkeiten mit den Gegebenheiten in unseren jeweiligen Ländern feststellen. Dies gilt insbesondere für die Qualität der Entscheidungsfindung und Beteiligung der Öffentlichkeit. Die Grundsätze und Rahmenbedingungen liegen zwar vor, ergeben jedoch wenig Sinn, wenn keine Verbindung zu den Interessen der Bevölkerung besteht.

Wir haben Konsummuster beobachtet, die sich auch in unseren Ländern widerspiegeln: in Autobahnen und Überführungen, in Fertiggerichten oder Fast Food und einem luxuriösen Lebensstil, den sich nur wenige leisten können. Wir wollen nicht Deutschland die Schuld für unsere Exzesse zuschreiben, aber sie sind doch eindeutig Bestandteil einer Welt, in der der Verbrauch die Ressourcen rasch übersteigt. Und in dem Versuch, mit diesem Entwicklungsmodell mitzuhalten, verhalten sich unsere Länder – ganz gleich, ob richtig oder falsch – genauso.

Wie also unterscheidet sich unser Blickwinkel? Wir sehen die selben Dinge wie jeder andere auch und hatten Zugang zu dem selben Material, das allen zur Verfügung steht. Unsere gefühlsmäßigen Eindrücke unterscheiden sich jedoch vielleicht ein wenig. Wenn wir sehen, wie in den entwickelten Ländern die Zunahme der Anzahl der Autos das Bevölkerungswachstum übersteigt, so ruft dies gemischte Gefühle bei uns hervor – vergleichbar der Reaktion in den entwickelten Ländern angesichts unserer ständig wachsenden Bevölkerungszahlen. Können wir aus diesem Grunde eine Geburtenkontrolle für Autos befürworten? Dies würde dem demokratischen Geist, an den wir glauben, widersprechen. Dennoch ist die Lage im Norden in vielerlei Hinsicht bedauerlich, um so mehr, als dass die Entwicklungsländer diese zum Modell für Wachstum und Fortschritt nehmen.

Nun, gegen Ende unseres Besuchs, können wir viele Ähnlichkeiten und Unterschiede in unserer Herangehensweise zur Bewältigung des Problems der Nachhaltigkeit erkennen. Wir stammen bereits aus nachhaltigen Gesellschaften, deren Entwicklung sich Richtung mehr Industrialisierung und Energieverbrauch geändert hat. Die Frage lautet nun, wie man diese Fehlentwicklungen rückgängig machen kann. So lange Länder wie die Bundesrepublik weiterhin ihren Konsum steigern und einen Trend in diese Richtung setzen, werden die Länder des Südens dem nacheifern. Für ein gewisses Maß an Ehrlichkeit in Bezug auf den globalen Verbrauch der Ressourcen bedarf es also eindeutiger Signale – nicht indem man uns vorschreibt, weniger zu verbrauchen, sondern indem mit gutem Beispiel vorangegangen wird.

Es war interessant zu beobachten, wie inmitten des ganzen Energiekonsums und all dieser schnellen Autos noch immer Platz für Diskussionen über einen gerechteren Lebensstil ist. Zumindest in den Städten sind einige gute öffentliche Verkehrsnetze und ein Engagement für die Nutzung von Fahrrädern, Car Sharing oder für das Zu-Fuß-Gehen zu verzeichnen. Des Weiteren gibt es eine Tendenz hin zu erneuerbare Energien und Energiesparmaßnahmen sowie den Widerstand gegen genetisch manipulierte Organismen. Der Konsum von biologisch erzeugten Nahrungsmitteln steigt, wenn auch langsam, an. Diese Beispiele zeigen, was erreicht werden kann, wenn Engagement vorhanden ist sowie Themen auf globaler Ebene begriffen und mit denen der lokalen Ebene verknüpft werden. Aber sie bedeuten auch einen dramatischen Wandel in Lebensstil und Denkweise, der nicht durch Gesetzesvorschriften, Technologien oder öffentliche Abgaben erzwungen werden kann. Die Haltung hat sich geändert, und das ist das Wesentliche, zumal niemand ohne guten Grund seine derzeitigen Konsummuster aufgibt. Hierin besteht gewissermaßen das globale Dilemma: Wie viel ist genug, und wo hört man auf?

Wir hoffen, keine zusätzliche Verwirrung in der Nachhaltigkeitsdebatte in Deutschland zu stiften.

Meena Menon (Indien), Bernardo Reyes (Chile), Batir Wardam (Jordanien), Jane Ngige (Kenia)

1 ZIEL UND ANGEWANDTE METHODEN

1.1 Ziel des Berichts

Ziel war es, zehn Jahre nach dem Erdgipfel von 1992 einen Blick aus dem Süden auf die Politik nachhaltiger Entwicklung in Deutschland zu werfen. Der Bericht ist in drei Abschnitte unterteilt: Landwirtschaft und Naturschutz, Energie und Klimawandel, Verkehr und Mobilität.

1.2 Methodik

Die Untersuchung fand in den Zeiträumen 15.-30. September 2001 und 06.-21. April 2002 statt. Es handelte sich allgemein um eine Mischung aus Theorie und Exkursionen mit Seminaren, Interviews und Besuchen. Das Team nutzte hauptsächlich öffentliche Transportmittel für die Fahrten in Städte und ländliche Gebiete. Die Ergebnisse gründen sich auf Informationen, die bei Treffen und Interviews mit den an der deutschen Nachhaltigkeitsdebatte beteiligten Personen aus vielen verschiedenen gesellschaftlichen Schichten - vom Privatsektor und der bürgerlichen Gesellschaft über Personen aus Verwaltung und Politik - gesammelt wurden. Zur Vervollständigung des Bildes machte das Team weitreichenden Gebrauch von Büchern und Publikationen nichtkonventioneller - der so genannten grauen - Literatur, Zeitungsartikeln und dem Internet. Im September 2001, gegen Ende des ersten Projektabschnitts, nahm das Team an der Auftaktkonferenz des nationalen Nachhaltigkeitsrats in Berlin teil. In der zweiten Projektphase wurde in Düsseldorf ein Workshop mit Vertretern aus den Bereichen Schule und Jugend, Industrie, Gender, Kirche, Umwelt, Arbeit und Landwirtschaft durchgeführt, um einen ersten Einblick in die Studie zu gewähren und einen Teil der Ergebnisse näher zu prüfen.

1.3 Nachhaltigkeit im Verständnis des Teams Südperspektive

Nachhaltigkeit in Entwicklungsprozessen ist multidimensionaler Natur und zielt darauf ab, die Bedürfnisse der heutigen Generationen zu befriedigen, ohne die der künftigen zu beeinträchtigen. Zielsetzung einer nachhaltigen Entwicklung ist es:

- a) demokratische Institutionen sowie die Verantwortlichkeit von Regierung und Wirtschaft zu stärken;

- b) die Beteiligung der Bürger an den Entscheidungsprozessen und politischen Strategien zu verbessern und zu fördern;
- c) sich aktiv für Gleichheit und eine Gewährleistung des Zugangs zu einem gerechten Anteil an den natürlichen Ressourcen und Leistungen zu engagieren und hierbei die Bedürfnisse innerhalb und zwischen den Generationen auch aus geschlechterspezifischer und globaler Perspektive gebührend zu berücksichtigen sowie
- d) die Entwicklung einer gesunden, sozial verantwortlichen Wirtschaft in einer globalisierten Welt.

Für eine Nachhaltigkeit in den Entwicklungsprozessen ist die Integration der ökologischen, sozialen, wirtschaftlichen und institutionellen Dimensionen erforderlich. Damit kann gewährleistet werden, dass die Auswirkungen auf die Umwelt und die sozialen Implikationen der Produktions- und Verbrauchsmuster, eine globale Ethik in sozialer Gerechtigkeit und Verantwortlichkeit, der erforderliche Schutz lebenserhaltender Ökosysteme sowie die breite Anerkennung der durch die Natur gesetzten Grenzen gebührend berücksichtigt werden. Die in Rio aufgestellten Grundsätze zählen zur globalen Verantwortung der industrialisierteren und reicheren Nationen: die Notwendigkeit, die Armut in der Welt auszurotten und die Bedürfnisse und Lage der am wenigsten entwickelten Länder gebührend zu berücksichtigen, deren Umwelt auch am wenigsten geschützt ist.

2 ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Dieser Bericht legt die Ergebnisse des im September 2001 ins Leben gerufenen Projektes „Zukunftsfähiges Deutschland – Eine Blick aus dem Süden 10 Jahre nach Rio“ vor. Im ersten Teil gibt er einen Überblick über alle Nachhaltigkeitsstrategien und –initiativen, wie sie sich in den Interviews, Diskussionen und Veröffentlichungen darstellten, die dem Team zur Verfügung standen.

Der Wandel in der Bundesrepublik in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung stellt sich nationalen und internationalen Herausforderungen, insbesondere im Klimaschutz und in der Energieproduktion. In den Empfehlungen der Klima-Enquête-Kommission und den Studien „Zukunftsfähiges Deutschland“ (BUND/Misereor, 1995) sowie „Nachhaltiges Deutschland“ (UBA, 1998) wurde festgestellt, dass Stoffströme und Energieverbrauch der deutschen Wirtschaft verringert werden müssen. Die Maßnahmen zur Abkopplung des Wirtschaftswachstums vom Energieverbrauch stützen sich zu einem großen Teil auf Umweltkonzepte wie Ökoeffizienz, Faktor 4 und Faktor 10, MIPS (Materialinput Pro Service-Einheit) und Umweltraum. Die kürzlich erfolgte Einführung einer Öko-Steuer, ein neues Gesetz zur Förderung Erneuerbarer Energien, eine breite Palette von Programmen zur Förderung eines multifunktionalen Ansatzes in ländlichen Gebieten sowie ein reformiertes Naturschutzgesetz zählen zu den wichtigsten Errungenschaften seit dem Gipfel von Rio 1992.

2.1 Energie und Klimaschutz

Im Energiesektor werden die seit Anfang der 90er Jahre aufkommenden Umstrukturierungstrends und die Auswirkungen von energiepolitischen Strategien und technologischen Neuerungen auf die zukünftige Stellung des Landes in den Bereichen Energieversorgung und technologische Entwicklung deutlich. Ein drastischer Wandel resultierte in einer bedeutenden Reduzierung der CO₂-Emissionen und anderer Treibhausgasen im Jahr 2001 auf nahezu 18% der Werte von 1990, womit die deutschen Verpflichtungen im Bereich Klimaschutz zum Teil erfüllt sind. Ursprünglich wurden die Maßnahmen zur Umstrukturierung des Energiesektors von den Reaktionen in der Bevölkerung auf die Luftverschmutzung durch kohlebasierte Kraftwerke sowie den in Verbindung mit dem Bau und Betrieb von Kernkraftwerken bestehenden Sicherheitsbedenken angetrieben. Soziale Forderungen führten zu schärferen staatlichen Vorschriften im Hinblick auf eine Verbesserung der Luftqualität und eine Verringerung der Auswirkungen der von der Energiewirtschaft erzeugten Schadstoffe. Neue energiepolitische Strategien führten zu technischen Innovationen, dem Entwurf eines neuen Energiegesetzes

(1998) und schließlich zum Erneuerbare-Energien-Gesetz (1999). So konnte unter anderem durch den Einsatz dieser und weiterer staatlicher Instrumente der deutsche Energiesektor liberalisiert und ein Markt für erneuerbare Energien geschaffen werden.

Der Bericht unterstreicht die Bemühungen des Landes, die Energieversorgungsstruktur umzuwandeln und die Effizienz des Energieverbrauchs im Industrie- und Energiesektor zu steigern. Zu den Ergebnissen zählen technologische Neuentwicklungen, die Entwicklung einer neuen produktiven Infrastruktur, z.B. in Form von Hunderten von Windkraftanlagen, sowie die Aussicht auf bis zu 200.000 neue Arbeitsplätze bis zum Jahr 2020. Auch bei anderen Schadstoffemissionen und Treibhausgasen sind insgesamt bedeutende Rückgänge zu verzeichnen.

Staatlich geförderte Programme und die Einbeziehung des privaten Sektors resultierten Ende der neunziger Jahre in einem dynamischen Wachstum bei den erneuerbaren Energien; so unter anderem bei der Windkraft, wo Deutschland in Europa an erster Stelle liegt und weltweit zu den führenden Windenergieproduzenten gehört.

Gegenwärtig beträgt der Anteil der erneuerbaren Energien knapp 2,5% der Stromerzeugung insgesamt. Aufgrund der in diesem Sektor zu beobachtenden hohen Wachstumsrate kann für 2010 vorsichtig von einem Anteil von über 6% ausgegangen werden. Die Bundesregierung strebt bis zum Jahre 2050 eine bis zu 50%ige Deckung des Strombedarfs durch erneuerbare Energien an. Vorläufig verlässt sich Deutschland bei der Stromerzeugung weiterhin stark auf Steinkohle, Braunkohle, Öl, Gas und Atomkraft. Es steht jedoch ein größerer Wandel bevor, da der Ausstieg aus der Atomenergie die Nachfrage nach anderen Energiequellen wie Braunkohle, Gas, Kraft-Wärme-Koppelung und erneuerbare Energien sowie nach größerer Energieeffizienz steigern wird.

Gesetzliche Rahmenbedingungen und staatliche Innovationsstrategien - und nicht etwa nur die Signale des Marktes bzw. der allgemeine Preiskampf - haben diesen Wandel bewirkt. Auch hätte dieser Trend nicht allein durch die Interessen der großen Energieunternehmen aufrecht erhalten werden können, zumal diese dazu neigen, am besten auf nichtregulierten Märkten mit geringen Anforderungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt und sozialen Implikationen sowie wenigen staatlichen Eingriffen zu florieren.

Die infolge der energiepolitischen Umstrukturierungsstrategien entstehenden technologischen Innovationen und das Know-how haben die Stellung des Landes als führendem Akteur im Energiesektor ausgebaut. Man rechnet damit, dass dies den Trend zur Abkopplung des Energieverbrauchs vom Wirtschaftswachstum festigen könnte. Nordrhein-Westfalen ist mit seinen innovativen Solar- und Windenergieprogrammen in diesem Zusammenhang führend auf dem Weg in ein neues Energiezeitalter.

Die Schlussfolgerungen für diesen Sektor befassen sich einerseits mit der Notwendigkeit, die demokratischen Prozesse durch eine größere Miteinbeziehung der Bevölkerung zu stärken und so zu gewährleisten, dass Marktsignale und -kräfte den bislang erzielten Fortschritt nicht außer Kraft setzen. Andererseits ist es notwendig, das staatliche Engagement zur Erreichung noch ambitionierterer Zielsetzungen im Klimaschutz aufrechtzuerhalten.

Eine unbedenkliche und sichere Energieversorgung sollte mit demokratischen Beteiligungsprozessen auf allen gesellschaftlichen Ebenen verknüpft sein. Zu einem Zeitpunkt, an dem der wirtschaftliche, technologische und politische Einfluss der europäischen Stromriesen durch Fusionen noch gesteigert wird, ist es von entscheidender Bedeutung, dass der Staat in der Regulierung des Energiesektors und in der Energiepolitik ein hohes Maß an Autorität behält. In Zeiten großer globaler Ungleichheiten und der wachsenden Herausforderung, gerechte Entwicklungsmöglichkeiten zu schaffen, ist es erforderlich, dass die Bundesrepublik, wie die meisten anderen Industriestaaten, weiter Verpflichtungen eingehen, die globalen Auswirkungen des eigenen hohen Energie- und Ressourcenverbrauchs zu reduzieren. Durch eine Senkung des Energie- und Materialverbrauchs in Deutschland könnte südlichen Ländern der Weg geebnet und ihnen die Möglichkeit gegeben werden, eine eigene gerechte und nachhaltige Zukunft aufzubauen.

Die größte bevorstehende Herausforderung liegt in den Zielsetzungen für eine weitere Abkopplung der Energieabhängigkeit in den postindustriellen Gesellschaften sowie im Wechsel vom Effizienz- zum Suffizienzparadigma, eine der wachsenden globalen Anforderungen an die industrialisierte Welt.

2.2 Verkehr und Mobilität

Ähnlich dem Energiebereich besteht in modernen Gesellschaften eine zunehmende Abhängigkeit vom Verkehr. In den entwickelten Ländern übersteigt die Zunahme der PKW-Zahl das Bevölkerungswachstum. Mehr Verkehr - schneller, größer, diversifizierter und effizienter – erfordert, ein riesiges Infrastrukturnetzwerk aufzubauen und zu unterhalten. Unser Team untersuchte die sozialen, ökologischen, wirtschaftlichen und technologischen Implikationen der jüngsten Verkehrs- und Mobilitätstrends.

Das Team konnte sich selbst von der Verfügbarkeit eines ausgedehnten öffentlichen Verkehrsnetzes überzeugen – ein nationales Gut, das es Wert ist, gepflegt und ausgebaut zu werden. Dennoch gilt dieses System als teuer, und so bevorzugen die Menschen für Reisen über mittlere bis lange Entfernungen oftmals das Auto. Das Fehlen ausreichender staatlicher Unterstützung und Subventionen für den öffentlichen Verkehr machen das Auto zur “gangbaren“ Alternative für die Bevölkerung. Dies erhöht die Schadstoffbelastung und schafft eine Nachfrage nach weiteren Straßen, wodurch wiederum die Flächenzerstückelung und -versiegelung zunimmt.

In den letzten 10 Jahren war der PKW-Verkehr durch höhere Zuwachsraten als der öffentliche Verkehr gekennzeichnet. Die Kombination öffentlicher Mittel für den Bau weiterer Straßen einerseits und die Privatisierung von Bahnlinien des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs andererseits kann kaum als eine auf lange Sicht befriedigende Lösung angesehen werden. Zusammengenommen lassen sich durch diese Trends vielleicht

Arbeitsplätze schaffen und die hohe Produktionsrate in der Automobilindustrie und den angegliederten Unternehmen halten, wodurch in Deutschland kurzfristig der Eindruck von Wohlstand und wirtschaftlicher Sicherheit erzeugt wird. Langfristig steigen hierdurch jedoch die derzeitigen und künftigen gesellschaftlichen Gesamtkosten für die Umwelt und die sozialen Folgen.

Zwar weisen die Städte eine gute öffentliche Verkehrsanbindung auf. Hinsichtlich der Verfügbarkeit ist die Situation jedoch insofern durch markante Ungleichheiten gekennzeichnet, als dass die ländliche Bevölkerung auf das Auto als Transportmittel zurückgreifen muss.

Die Automobilindustrie ist bestrebt, Autos mit geringem Schadstoffausstoß zu produzieren, und bringt verschiedene technologische Neuerungen zur Effizienzsteigerung von Kraftfahrzeugen wie beispielsweise das 5-, 3- und sogar 1-Liter Auto hervor. Nach Aussagen der Industrie kaufen die Deutschen jedoch nicht die wirtschaftlichsten oder effizientesten Autos, und die Markttrends deuten auf eine eindeutige Vorliebe für größere und schwerere PKW hin. Effiziente Autos werden weiterhin lediglich ein Symbol für den Umweltschutz darstellen, es sei denn, sie werden von der breiten Masse angenommen und die Kosten für externe Effekte und Infrastruktur werden in voller Höhe zum integralen Bestandteil der Kosten für Flächen- und Straßennutzung (sowie -bau) gemacht.

In modernen Gesellschaften stellen Stadtplanung und Mobilität Bereiche von entscheidender Bedeutung dar. Der hohe Lärmpegel, Staus und die Luftverschmutzung treiben die Menschen aus der Stadt. Dieser Trend zur Abwanderung aus den Städten auf der Suche nach einem besseren Lebensstil bringt leider auch einen erhöhten, oftmals mit dem PKW erfolgenden Pendelverkehr zur Schule, dem Arbeitsplatz oder zu Einkaufszentren mit sich. Es scheint keinen breitgefächerten Ansatz in der Stadtplanung zu geben, der Alternativen zum Verkehrsstau bieten würde.

Das Team ist der Ansicht, dass der Anteil der Bevölkerung, die den Zusammenhang zwischen der globalen Erwärmung und den Umweltbelastungen durch Straßen- und Flugverkehr erkennt, noch immer zu gering ist. Der Verkehr ist bereits für mehr als 20% der Kohlendioxidemissionen in Deutschland verantwortlich, und die Investitionen und Innovationen im Bereich Verkehr folgen noch immer der Nachfrage. Daher gewann das Team den Eindruck, dass die Deutschen ihr Auto zu sehr lieben, um sich mit den Kosten für die Umwelt und den sozialen Bereich von autointensiven Gesellschaften beschäftigen zu wollen. Die mit dem Besitz von schnellen Autos, dem neuen Symbol für Freiheit und Glamour, assoziierte Macht setzt sich zunehmend und schneller durch als die Erkenntnis, dass es notwendig ist, weniger die Umwelt verschmutzende Verkehrsmittel zu erhalten und zu nutzen.

Die Analyse führte zu einer Diskussion darüber, warum die Deutschen schnelle Autos, einen teuren Lebensstil, Flugreisen zum Urlaubsort und Extremsportarten schätzen. Die Antwort hierauf fand sich in den marktorientierten Medien und der Werbung mit dem Rollenbild der schnellen Autos fahrenden Personen. Es scheint nur wenige Menschen, Organisationen und Behörden zu geben, die Alternativen wie das zu Fuß Gehen, mit dem

Fahrrad fahren oder die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel befürworten. In Ermangelung anderer Rollenbilder oder Objekte der Verherrlichung besteht eine sich über alle Bedenken hinweg setzende, große Abhängigkeit von Fortschritts- und Modernitätssymbolen wie etwa schnellen Autos und fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung.

Die verkehrspolitischen Strategien zielen nach wie vor nicht auf die besonderen Bedürfnisse der weiblichen Sorge-Ökonomie ab, und eine geschlechterspezifische Perspektive fehlt. Man muss sich von der Annahme lösen, dass Mobilität mit den Wegen von und zur Arbeit gleichzusetzen sei. Insbesondere für die Frauen umfasst Mobilität viele kurze Wege, die Teil ihrer Rolle als Pflegende, Berufstätige, Mütter oder Hausfrauen sind. Trotz der von Forschern ergriffenen Maßnahmen bedarf der Bereich Geschlecht und Mobilität noch immer einer größeren Reflexion in Politik und Planung sowie weiterer Unterstützung aus der Forschung.

Als positiv zu verzeichnen sind die sicheren und ausgedehnten, noch immer in öffentlicher Hand befindlichen, öffentlichen Verkehrsmittel sowie die für Fahrräder und Fußgänger vorgesehenen Räume, die es insbesondere in Münster und anderen Städten gibt.

2.3 Landwirtschaft und Naturschutz

Die umwelt-, sozial- und wirtschaftspolitischen Herausforderungen, denen sich der Agrarsektor gegenüber sieht, wurden vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeitsprinzipien untersucht.

In der Bundesrepublik, deren Anteil an der gesamten landwirtschaftlichen Fläche in Europa 15-30% ausmacht, hat sich eine energie- und inputintensive Landwirtschaft entwickelt, mit Profitmargen, die sich zwischen 1999 und 2000 um die 13% bewegten und hauptsächlich auf Schweinezucht und höhere Einnahmen aus dem Getreideanbau zurückzuführen sind. Die Lebensmittelpreise auf dem Binnenmarkt führen auf einem übersättigten Markt zu einem scharfen Wettbewerb unter den Erzeugern. Der Anteil der für Nahrungsmittel aufgewendeten Haushaltskosten ist von 50% Ende der 50er Jahre auf mittlerweile nur 12% zurückgegangen. Der Trend zu sinkenden Lebensmittelpreisen untergräbt eine Ausweitung des kontrolliert biologischen Anbaus und schränkt die Möglichkeiten der landwirtschaftlichen Familienbetriebe ein.

Die Politik für den Nahrungsmittelmarkt in Deutschland war lange Zeit gekennzeichnet durch niedrige Preise und ein wachsendes Angebot an importierten Lebensmitteln. Landwirtschaftliche Flächen werden zunehmend als bloßes Mittel zur Produktion von Lebensmitteln und Landwirtschaft nicht mehr als eine Lebensart (way of life) betrachtet. Es wird kaum ein Zusammenhang zwischen der Qualität von Nahrungsmitteln und der Natur hergestellt. In der Industriegesellschaft wird der Zugang zu Nahrung als selbstverständlich vorausgesetzt. Corporate Catering und der Lebensmitteleinzelhandel spiegeln neue Trends eines zunehmend integrierten Systems von Nahrungsmittelproduktion, -verarbeitung und

Einzelhandel wider. Dies führt unter anderem dazu, dass eine große Anzahl von Bauern angesichts des Zwangs zu immer größerer Effektivität und des zunehmenden Preisdrucks seitens der großen Produzenten die Landwirtschaft aufgeben. Laut den offiziellen Statistiken gaben im Jahre 2000 über 13.000 Landwirte mit Betrieben von mehr als 2 Hektar auf. Zwischen 1991 und 2001 waren insgesamt nahezu 32% aller Landwirte betroffen. Ländliches Wissen, Kultur und Anpassungsfähigkeiten verschwinden rapide, seit die Agrarindustrie die Rolle des Nahrungsmittellieferanten übernommen hat.

Durch die kürzlich verkündeten ministeriellen Zielsetzungen, den strukturellen Umwandlungsprozess in der Landwirtschaft verstärkt fördern zu wollen, ergeben sich im Anschluss an die BSE-Krise neue Herausforderungen für Deutschland. Die neuen Strategien zielen darauf ab, den Verbraucher zu schützen, die Nahrungsmittelqualität sicherzustellen und das Gleichgewicht zwischen der Landwirtschaft und den natürlichen Habitaten wieder herzustellen. Im Mittelpunkt dieser Debatte steht neben Strategien, die die landwirtschaftlichen Praktiken sozial- und umweltverträglicher gestalten sollen, die multifunktionale Rolle der Landwirtschaft. Wenn ein derartiges Engagement langfristig und auf bundespolitischer Ebene angelegt ist, haben nachhaltige Ansätze für die ländliche Gesellschaft eine Chance. Ohne soziale Mobilisierung und Druck von unten lauern jedoch die Gefahren von politischen Manövern durch die machtvolle Lobby der Agro-Industrie und kleinkariertes Parteipolitik.

In Nordrhein-Westfalen wurden bereits zu einem frühen Zeitpunkt Ziele zur Qualität und Sicherheit der Nahrungsmittel aufgestellt, wie z.B. dem bis zum Jahre 2010 angestrebten Anteil von 20% an Nahrungsmitteln aus biologischem Anbau (derzeit 3%). Renate Künast, Bundesministerin für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft, hat diesen Vorschlag nun auf Bundesebene aufgegriffen. Die BSE-Krise und die Maul- und Klauenseuche haben diesen Prozess vorangetrieben. Auch wenn kleine Biobauern befürchten, bei den derzeitigen Bedingungen auf dem Markt nicht wettbewerbsfähig sein zu können, so zielt die Regierungspolitik dennoch darauf ab, eine größere staatliche Unterstützung bereitzustellen, um in den nächsten 10 Jahren einen Wandel in der Landwirtschaft zu erreichen: die Qualität der Nahrungsmittel und die multifunktionale Rolle der Landwirtschaft bilden hierbei die vorrangigen Ziele.

Die Auswirkungen der Landwirtschaft auf Naturschutz, biologische Vielfalt und Wasserqualität sind wichtige Elemente in der Diskussion um nachhaltige Strategien für die Landwirtschaft. Kürzlich wurde das Bundesnaturschutzgesetz erstmalig nach 25 Jahren geändert und trat im April 2002 in Kraft. Mit diesem Gesetz sollen Naturschutz, landwirtschaftliche Praktiken und Flächennutzung harmonisiert und für die Bedürfnisse einer modernen Gesellschaft mit einer Bevölkerung von 80 Mio. Menschen Sorge getragen werden. Es wird eine neue Rolle und Funktionalität für die Landwirtschaft des 21. Jahrhunderts gesucht.

Die Untersuchung dieses Sektors ergibt insgesamt, dass ein starker Bedarf an wesentlichen Veränderungen, einschließlich einer Überprüfung der Subventionen, Praktiken und der den ländlichen Gebieten zugedachten Rolle, besteht. Wie im Energiesektor bedarf es für eine Nachhaltigkeit der landwirtschaftlichen Praktiken und Flächenbewirtschaftung eines

tiefgreifenden strukturellen Wandels. Damit verbindet sich die Hoffnung, einen Beitrag dazu zu leisten, das Vertrauen der Verbraucher wieder herzustellen und die Landwirte und Industrie auf verantwortungsvollere Produktionsprozesse festzulegen, die qualitativ hochwertige und sichere Nahrungsmittel garantieren. Es bleibt zu hoffen, dass die Agrarwirtschaft in Zukunft der Forderung nach umweltfreundlichen und artgerechten Produktionssystemen gerecht wird.

Die Erwartungen der Nichtregierungsorganisationen und Biobauern werden diskutiert und verbunden mit einer breiteren Debatte zu Nachhaltigkeit und demokratischer Entscheidungsfindung. Der heutige politische Rahmen scheint einer sinnvollen Miteinbeziehung der Öffentlichkeit jedoch nicht förderlich zu sein, insbesondere weil die beteiligten Parteien in jeder Hinsicht ungleich sind. Den nichtstaatlichen Umweltschutzverbänden, Frauengruppen, Bürgerinitiativen und kleinen Produzenten stehen große Wirtschaftsinteressen und eine mächtige politische Lobby gegenüber. Daher macht sich zunehmend Enttäuschung über die formalisierte politische Beteiligung breit.

Durch die Nutzung weltweiter Ressourcen als Futtermittel für Nutztiere sowie dem Einsatz der ungeheuren Mengen an Energie hat der deutsche Agrarsektor seine landwirtschaftlichen Grenzen auf sämtliche Kontinente ausgedehnt. Die Beförderung von Nahrungsmitteln aus weit entfernten Ländern, die Nutzung der besten landwirtschaftlichen Flächen in Übersee zur Deckung des heimischen Bedarfs sowie die transportbedingten, weltweiten Schadstoffemissionen schlagen sich in Form einer immer größer werdenden ökologischen Schuldenlast nieder. Andererseits finden die indirekten Kosten der Nahrungs- und Futtermittelimporte kaum Berücksichtigung in den internationalen Preisfestsetzungsmechanismen. Die Ausweitung der globalisierten Märkte erfolgt nicht nur auf der Suche nach neuen Kunden, sondern auch zur konstante Zufuhr von Inputs und Importen für Industrienationen wie Deutschland. Sollte sich im Bereich der Landwirtschaft keine drastische Reduzierung des Ressourcenverbrauchs erzielen lassen, so wird Deutschland mehr als seinen „fairen Anteil“ an der Umwelt nutzen. Der durch die heutigen Systeme der industriellen Nahrungsmittelproduktion bedingte exzessive Verbrauch von Energieressourcen und Grundstoffen führt dazu, dass in vielen Teilen der Welt einer wachsenden Anzahl von arbeitslosen, an Hunger leidenden und an den Rand der Gesellschaft gedrängten Menschen in vielen Teilen der Welt der Zugang zu den Ressourcen der Erde stetig verwehrt ist.

Die deutsche Gesellschaft hat einen unverhältnismäßig hohen Anteil der weltweiten Ressourcen verbraucht, um einen Wohlstandsgrad zu erlangen und Reichtümer anzuhäufen, die mit Sicherheit von den meisten der südlichen Länder nicht zu erreichen sind. Das Konsumverhalten im Nahrungsmittelbereich, das von ihr als Teil des Rollenmodells einer "entwickelten Gesellschaft" gefördert wird, ist mit dem globalen Ökosystem kaum zu vereinbaren. In der Landwirtschaft, der Nahrungsmittelproduktion und im Konsumverhalten sind deshalb drastische Einschnitte bei der Nutzung fossiler Brennstoffe, eine Reduzierung des Rohstoffverbrauchs sowie eine Effizienzsteigerung erforderlich.

Wie im Energiesektor besteht auch in der Landwirtschaft die Notwendigkeit zur Stärkung der Kooperationsprozesse zwischen Nord und Süd. Die Integration ethischer Maßstäbe für

einen fairen Handel im deutschen Außenhandel und bei deutschen Auslandsinvestitionen sowie das nachhaltige Bemühen, multilaterale Institutionen zu demokratisieren, könnten einen Beitrag dazu leisten, gemeinsam eine sichere Zukunft für die Menschheit aufzubauen.

3 ALLGEMEINE ÜBERLEGUNGEN

“Wenn die gesamte Weltbevölkerung soviel CO₂ wie die Deutschen freisetzen würde, bräuchte die Menschheit fünf Planeten, damit die Natur mit diesen Emissionen fertig werden könnte. In Deutschland ist Kohlendioxid für drei Viertel des nationalen Treibhauseffekts verantwortlich.” (Sachs, W. et al (1998): Greening the North, A post industrial blueprint for ecology and equity"; deutsch: BUND/Misereor (1995): "Zukunftsfähiges Deutschland. Ein Beitrag zu einer global nachhaltigen Entwicklung")

Dazu aufgefordert, Deutschlands Fortschritt in Richtung einer nachhaltigen Entwicklung 10 Jahre nach Rio zu prüfen, nahm unser Team einige kritische Punkte wie Energie, Verkehr, Landwirtschaft und Naturschutz unter die Lupe.

Das Team fragte sich, ob Nachhaltigkeit an globaler Relevanz verloren hatte, oder ob für die Rhetorik bezüglich nachhaltiger Entwicklung ein paar Modellbeispiele benötigt wurden, um politisch relevant zu bleiben. Globale Entwicklungstrends verzeichnen eine Zunahme der Armut, eine immer größer werdende Kluft zwischen Nord und Süd, eine Verschlechterung der Umweltsituation und soziale Unruhen in verschiedenen Weltregionen. Während dank wissenschaftlicher Durchbrüche die Geheimnisse des menschlichen Genoms entschlüsselt werden konnten, führte gleichzeitig die wirtschaftliche Entwicklung zur Schaffung von weltweit vernetzten Kapital- und Materialflüssen, zusammen mit einem immer engermaschigeren globalen Markt, der von multinationalen Konzernen dominiert wird. Vor diesem Hintergrund führten wir das Südperspektive-Projekt durch.

“Die reichsten Menschen der Welt haben ihren Nettobesitz zwischen 1995 und 1999 verdoppelt: Heute ist ihr Reichtum gleichbedeutend mit dem jährlichen Gesamteinkommen der 2,5 Milliarden ärmsten Menschen der Welt. Diese Kluft wird sich noch vergrößern - nach einer kürzlich vorgenommenen Schätzung der WTO wird sich das Ungleichgewicht der Einkommen bei einem Anhalten des gegenwärtigen Trends in anderthalb Jahrhunderten verdoppelt haben. Und es ist mittlerweile jedem klar, dass ohne einschneidende Gegenmaßnahmen wie z.B. Armutsbekämpfung der Traum von einer nachhaltigen Entwicklung nie Realität werden wird.“ (,The Road to Johannesburg‘ - Ashok Khosla, in der UNED Forum Millenium-Paper Serie 2002; IIED Strategiepapier, IISD-Homepage und The Road to Johannesburg.
<http://www.earthsummit2002.org/mill%20paper5.pdf>)

Nach dem Erdgipfel 1992 in Rio de Janeiro taten sich viele Regierungen, die der Agenda 21 zugestimmt hatten, schwer mit der Umsetzung entsprechender Maßnahmen, sei es im Hinblick auf Schutz von Klima und Artenvielfalt, oder der Armutsbekämpfung. Das finanzielle Engagement bei der Förderung der in Rio beschlossenen Nachhaltigkeitsagenda blieb weiter hinter der Zielsetzung zurück. In der Zwischenzeit gab es intensive Verhandlungen über Konventionen und internationale Protokolle zur Schaffung eines Aktionsrahmens für bereits gemachte Zusagen und zur Stärkung nachhaltiger Entwicklung.

Inzwischen hat die WTO anstelle von Gleichheit oder sozialer Gerechtigkeit wieder den Handel ins Zentrum internationaler Beziehungen gerückt. Der ökonomische Aspekt hat soziale und umweltpolitische Prioritäten verdrängt. Insgesamt hat sich die Waagschale der Entwicklung zu Ungunsten der Armen und der Umwelt geneigt. Nichtsdestotrotz bietet der kommende Johannesburg-Gipfel noch einmal die Gelegenheit, die Debatte über nachhaltige Entwicklung, Armutsbekämpfung und globale Kostenteilung neu zu entfachen. Zwar sind die Erwartungen im Hinblick auf Vereinbarungen, die zu einem echten Umschwenken in Richtung nachhaltige Entwicklung führen könnten, eher gedämpft, doch erwarten sich viele vom kommenden UN-Gipfel für Umwelt und nachhaltige Entwicklung in Johannesburg, dass er zu einem Forum wird, auf dem die drängendsten Probleme der Menschheit beleuchtet werden.

Deutschland nahm zwar aktiv am Gipfel von Rio teil und formulierte eine ganze Reihe von Zielen, doch bis Mitte der Neunziger wurde wenig Initiative ergriffen. Im Jahre 1995 präsentierten der BUND und Misereor die Studie "Zukunftsfähiges Deutschland". Dort wurden auf Basis eines Umweltraum-Konzeptes die wichtigsten Herausforderungen und der Bedarf an drastischen Reduktionen im Verbrauch von Material und Energie umrissen. Der Bundestag richtete eine Enquête-Kommission ein, die die Ziele und Rahmenbedingungen einer nachhaltigen Entwicklung festlegen sollte. 1998 erstellte das Umweltbundesamt einen Bericht „Nachhaltiges Deutschland“, dessen Empfehlungen nicht in die politische Praxis umgesetzt wurden. Bis Ende der Neunziger wurde lediglich die Frage der nachhaltigen Entwicklung von den betroffenen Organisationen und Institutionen diskutiert, nicht jedoch eine mögliche politische Strategie. Nach der Amtsübernahme der rot-grünen Koalition im Jahre 1998 wurde im Juli 2000 ein "Grünes Ministerium" eingesetzt, und es wurden Maßnahmen bezüglich der Forderungen von Rio getroffen. Der Prozess der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie war jedoch eher lethargisch, und Deutschland erfüllte nur einen Teil der 1992 gemachten Zusagen.

In Rio verpflichtete sich Deutschland, wie eine Reihe von industrialisierten Ländern, seinen globalen Verantwortlichkeiten nachzukommen. So erklärten sich z.B. die OECD-Länder bereit, 0,7% ihres BIP als Entwicklungshilfe zu leisten, um armen Ländern aus ihren sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Problemen herauszuhelfen. Globale Gleichheit wurde damit mit Hilfe zur Armutsbekämpfung gleichgesetzt. Dies war eines der unerfüllten Versprechen der Siebziger - und die Entwicklungshilfe hat seither ständig abgenommen. Das einzige europäische Land, das seine Zusagen erfüllt hat, ist Dänemark mit circa 1% des BIP. Deutschland hat auch unter der jetzigen Regierung einen Entwicklungshilfesatz, der unter dem europäischen Durchschnitt von 0,33% liegt.

Tatsächlich ist die deutsche Entwicklungshilfe seit dem Rio-Gipfel kontinuierlich zurückgegangen - von 0,39% in 1992 auf 0,27% im Jahre 2000. Anstelle der für die Implementierung der Agenda 21 über die Entwicklungshilfe aufzubringenden 125 Milliarden Dollar pro Jahr lag der von der internationalen Gemeinschaft bereit gestellte Betrag gemäß einer Schätzung des IISD bei "Null". Die Entwicklungshilfe sollte über einen Zeitraum von zehn Jahren einen Wert von 200 Milliarden Dollar pro Jahr erreichen, um eine nachhaltige Entwicklung auf globaler Ebene anzustoßen. Doch der Betrag verringerte sich von 80 Milliarden Dollar auf 30-40 Milliarden Dollar pro Jahr.

3.1 Die bevorstehende Umstrukturierung des Energiesektors zugunsten von Klimaschutz und sauberer Produktion

Deutschland hatte sich als einziges Land frühzeitig und freiwillig dazu verpflichtet, die Kohlendioxid-Emissionen zu reduzieren - noch bevor dies zu einem internationalen Thema wurde. Dieser mutige Schritt scheint sich für die deutsche Wirtschaft und ihre Führungsrolle in der industrialisierten Welt ausgezahlt zu haben. Nichts zeigt die Diskrepanzen bei Entwicklung und Verbrauch so deutlich auf wie die CO₂-Emissionen. Sie reflektieren Verbrauchsmuster und Lebensstil in einem einzigen Indikator. Indem es bereits vor 2002 die Initiative ergriff, hat Deutschland gezeigt, dass man nicht unbedingt auf internationale Konferenzen warten muss, um globalen Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten nachzukommen. Klimaschutz ist zu einem zentralen Anliegen der nationalen Energiepolitik geworden.

Mit einem CO₂-Ausstoß von 10,8 Tonnen pro Kopf liegt Deutschland hinter den USA mit 20,5 t/capita, jedoch weit vor Indien mit 1,1 t/capita oder Afrika mit 0,9 t/capita (alle Zahlen von 1999). Zur Absorption der Kohlendioxid-Emissionen sind fast vier Hektar Produktivwald pro Kopf erforderlich, das ist mehr als die fünffache Menge eines durchschnittlichen Nicht-OECD-Verbrauchers. Dies nur als Erinnerung, dass Deutschland, wie auch die anderen OECD-Länder, in der nahen Zukunft noch größere energiepolitischen Anstrengungen machen muss.

Deutschland hat sein Ziel, die CO₂-Emissionen bis 2005 um 25% zu reduzieren, fast erreicht, obwohl die Zahlen zeigen, dass ein Gutteil der Gewinne, die durch Effizienzsteigerung erzielt wurden, von dem wachsenden Energiekonsum aufgehoben werden. Ob es Optimismus oder Weitblick gewesen ist, der Umweltminister Jürgen Trittin zu der Aussage verleitet hat, dass die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40% reduziert werden könnten - es ist auf jeden Fall die mutigste Vorgabe, die bisher von einer Industrienation postuliert wurde. Aber noch ist sie nicht zum nationalen Ziel erhoben.

3.2 Die bevorstehende Umstrukturierung von Landwirtschaft und Naturschutz

Die landwirtschaftliche Entwicklung und die Lebensmittelproduktion spiegeln die Weisheit eines Landes wider, gute und gesunde Nahrung sicherzustellen. Die Modernisierung der Landwirtschaft hat mittlerweile auch die abgelegensten Teile Deutschlands erreicht und dabei die natürliche Umgebung verändert und die Erträge in die Höhe getrieben. Die hochindustrialisierte landwirtschaftliche Produktionsweise hat zu Landkonzentration geführt, was seine Entsprechung in der hohen Zahl von Betriebsstillegungen findet. Die sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen dieser Landflucht scheinen nach Aussage der vom Team interviewten kleinen Biobauern auf der landwirtschaftlichen Agenda nicht sehr weit oben zu stehen. Die energieintensive Beförderung und Verarbeitung von Nahrungsmitteln ist eng mit der Emission von Treibhausgasen verknüpft. Trotz der BSE-Krise lag die Fleischproduktion im Jahr 2000 bei 63 kg pro Kopf, d.h. sie hatte sich seit 1950 verdoppelt. Dieses Fleischproduktionsniveau ist häufig als Beispiel eines hohen Lebensstandards dargestellt worden. Die Ausgaben der Haushalte für Nahrungsmittel gingen von 50% der Gesamtausgaben im Jahre 1950 auf 12% in 2000 zurück. Niedrige Lebensmittelpreise und hohe Subventionen für die Landwirtschaft haben dieses System ohne größere Veränderungen am Leben erhalten

Der hohe Energieverbrauch für Transport und Verarbeitung von Nahrungsmitteln ist eng mit der Emission von Treibhausgasen verbunden. Lebensmittel, die über Hunderte und manchmal Tausende von Kilometern von den Höfen oder Produktionsorten zu den Verarbeitungsbetrieben und Ladengeschäften transportiert werden, sind ein gutes Beispiel für die Verzerrung des Wettbewerbs durch Transport- und landwirtschaftliche Subventionen. Dennoch konnte das Team in diesem Sektor keine nennenswerten Ziele in Richtung Emissionsverringerung ausmachen. Auf der anderen Seite setzte die jetzige Regierung das Energieeinsparungspotenzial ebenso auf ihre Agenda wie die Energieproduktion aus Biomasse. Die Reduzierung der Subventionen und ihre Unterordnung unter umweltpolitische Notwendigkeiten erfordern komplexe Verhandlungen und klare Definitionen für eine langfristige nationale Strategie der nachhaltigen Landwirtschaft. Bis vor kurzem hat Deutschland nicht nur Reformen im eigenen Land, sondern auch die Agenda-Beschlüsse zu den EU-Landwirtschaftsreformen verschleppt, wie Ministerin Künast einräumen musste.

Die konservativen Kräfte im landwirtschaftlichen Sektor werden gegen die Strategien der Regierung, die auf den Umbau der Landwirtschaft in Richtung einer nachhaltigeren und umweltverträglicheren Praxis abzielen, Widerstand leisten. Das kürzlich bekannt gegebene Ziel von 10% biologischer Landwirtschaft hat bereits für Unstimmigkeiten innerhalb des Nationalen Nachhaltigkeitsrats geführt. Deutschland hinkt bei der Umsetzung von EU-Normen zum Umweltschutz im Agrarsektor nach wie vor hinterher.

Der Schutz der natürlichen Artenvielfalt und der Qualität von Wasser und Boden hat sich in den meisten Staaten als schwierige Aufgabe erwiesen. Der Ausbau des Straßennetzes und die Expansion des städtischen Raums haben ein stark zersplittertes Territorium geschaffen,

in dem ökologische Kontinuität oder biologische Korridore Seltenheitswert haben. Traditionelles und einheimisches Saatgut sind durch verbesserte Varietäten ersetzt worden, was die Kulturpflanzenvielfalt beeinträchtigt hat. Der intensive Einsatz von Agrarchemikalien und Düngemitteln belastet Wasser und Boden, während Ackerland durch die Ausweitung von Ballungsräumen, Bergbaubetrieben und Verkehrswegen beeinträchtigt wird. Bis heute hat Deutschland keine nationale Strategie zum Schutz der Artenvielfalt entwickelt, auch wenn vor kurzem, nach 25 Jahren, das Naturschutzgesetz dahingehend verbessert wurde, dass Vorgaben für die Ausweitung der geschützten Flächen gesetzt wurden.

Ein Geschäftsführer des Bioland-Verbandes stellte die Integrität des Agro - Business in Frage und bedauerte das mangelnde Umweltbewusstsein bei den Essgewohnheiten der Deutschen. Seiner Meinung nach ist die Gesellschaft durch eine weitreichende Entfremdung gekennzeichnet: Die Menschen wissen nicht, wo ihre Nahrung herkommt, und beziehen ihre Befriedigung stattdessen aus schnellen Autos und Luxusreisen. Kinder glauben zunehmend, dass Lebensmittel aus der Dose kommen - Nahrung zu Hause anzubauen oder zuzubereiten, wird immer mehr zu einer abstrakten Idee. Mehrstufig verarbeitete Lebensmittel sind zu einem unverzichtbaren Bestandteil deutscher Haushalte geworden. Ein Wendepunkt in der Agrarpolitik wurde möglicherweise durch die BSE-Krise, den Dioxin-Skandal und die Maul- und Klauenseuche erreicht.

Die BSE-Krise hat der biologischen Landwirtschaft zu ungeahntem Auftrieb verholfen, und mittlerweile gibt es eine jährliche Zuwachsrate von 25% beim biologischen Anbau. Deutschland hat etwas mehr als 200.000 Hektar biologische Anbaufläche, verglichen mit einer Million Hektar im benachbarten Italien. Der Wechsel von einer modernen industriellen Landwirtschaft zu multifunktionaler Landwirtschaft mit weniger "invasiven" Anbaumethoden muss über einen längeren Zeitraum - mit langfristiger staatlicher Unterstützung und verlässlicher Information der Verbraucher - erfolgen. Dies ist auch dem nordrhein-westfälischen Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Verbraucherschutz klar. Durch ihre offensiven Kampagnen und Informationspolitik im Hinblick auf Qualitätsnahrung hat sich die verantwortliche Ministerin einige mächtige Feinde gemacht, während sie seitens der Öffentlichkeit viel Unterstützung erfuhr. Das gleiche gilt für die Bundesministerin - jetzt, da sich die Agrarindustrie und die konservativen Vertreter konventioneller Anbaumethoden langsam vom Schock der Krise erholen, spürt sie heftigen Gegenwind. In jüngster Vergangenheit nahmen konservative Kräfte die öffentliche Empörung über kontaminiertes, biologisches Hühnerfleisch zum Anlass, die kürzlich bekannt gegebenen Maßnahmen zur Steigerung der Bioproduktion als nationales Ziel anzugreifen und zu behaupten, dass biologische Produktion weder sauberer noch sicherer sei als herkömmliche Methoden. Das Erbe an angehäuften toxischen Rückständen wird landwirtschaftlichen Erzeugnissen noch viele Jahre lang zu schaffen machen.

Der Deutsche Bauernverband z.B. beruft sich auf Nahrungsmittelsicherheit in der Dritten Welt, um das Quantitätsparadigma neu einzuführen und entgegen der nach der BSE-Krise neu entfachten Nachfrage nach Qualitätsnahrung auszuspielen. Und die gleichen Kräfte kämpfen auf nationaler und europäischer Ebene um die verstärkte Akzeptanz von

Nahrungsmitteln, Futtermitteln und sogar Saatgut mit genmanipulierten Organismen. Laut Meinungsumfragen wird genmanipulierte Nahrung jedoch von rund 80% der Deutschen abgelehnt - und in vielen EU-Staaten ergibt sich ein ähnliches Bild. Zur Zeit drängt die Industrie bei der EU ebenso darauf, den Anbau genmanipulierter Feldfrüchte europaweit zu genehmigen, wie sie die Gesellschaft zu zwingen versucht, die Kontamination durch die bereits vorhandenen genmanipulierten Feldfrüchte zu akzeptieren. Dies zielt darauf ab, der Debatte darüber, wer diese manipulierten Organismen tatsächlich braucht, den Boden zu entziehen. Die Kennzeichnungspflicht für genmanipulierte Produkte ist ein weiterer kritischer Punkt für Bauern- und Verbraucherorganisationen, wozu noch keine Lösung gefunden wurde.

In jüngster Vergangenheit und unter der derzeitigen Regierung wurde im Hinblick auf einen ersten Schritt in Richtung nachhaltiger landwirtschaftlicher Praktiken eine neue Generation von Subventionen eingeführt. Sie zielen darauf ab, das Wasser zu schützen, die Artenvielfalt zu stärken, nachhaltige Waldwirtschaft zu fördern und die geschützten Landschaften und Naturschutzgebiete auszuweiten. Bis sich nachhaltige Methoden (wie z.B. Schutz der Anbauvielfalt, der Wasserqualität und der Sicherheit der erzeugten Nahrungsmittel) durchgesetzt haben, muss die deutsche Landwirtschaft noch einige Herausforderungen bewältigen. Um sicherzustellen, dass die Landwirtschaft tatsächlich eine multifunktionale Rolle einnimmt, sollte die Förderung von Familienbetrieben als fester Bestandteil der landwirtschaftlichen Umstrukturierung angesehen werden.

3.3 Die bevorstehenden Aufgaben bei Verkehr und Mobilität

Deutschlands umfangreiches Straßen- und Schienennetz wird durch Wasserverbindungen, Hafenanlagen und eine intensiv ausgebaute Luftverkehrs-Infrastruktur vervollständigt. Das breitgefächerte öffentliche Verkehrssystem ist ziemlich effizient, obwohl sich die Deutschen des öfteren über Verspätungen im Zugverkehr beklagen. Fahrradfahrer haben sich in den meisten Städten einiges an Raum erobert. In Mülheim und Freiburg ist das Fahrrad eines der wichtigsten Fortbewegungsmittel und verfügt dementsprechend auch über eigene Parkplätze. In vielen mittelgroßen Städten bieten nicht-motorisierte Verkehrssysteme den Menschen eine gesunde Möglichkeit, zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu fahren.

In Deutschland sind aber auch führende Automobilhersteller beheimatet, die Teil seines nationalen Stolzes und seiner Geschichte sind. Automobilindustrie, Beschäftigungsstrategie, technologische Entwicklung und Wirtschaft sind seit mehreren Jahrzehnten untrennbar miteinander verknüpft. Lange Zeit förderte die Politik dementsprechend den Autoverkehr, und dies spiegelt sich in einer wachsenden Anzahl von Autos und einer Zunahme der durch LKW auf Autobahnen beförderten Fracht wider.

Das Untersuchungsteam hat reichlich von den öffentlichen Verkehrsmitteln Gebrauch gemacht und fand wenig Gründe für die Bevorzugung überfüllter Straßen und Autobahnen. Es gibt immer noch viele Deutsche, die noch nie per Eisenbahn gereist sind (laut einer vom VCD durchgeführten Studie 50%). Experten führen die Probleme bei der Reduzierung der verstärkten Mobilität (per Auto), die die deutsche Gesellschaft charakterisiert, auf Stadtplanung, eine zu intensivem Pendlerverkehr führende Job-Mobilität, geschäftliche Anforderungen und Freizeitreisen zurück. All dies führte zum Entstehen einer autointensiven Gesellschaft.

Die hohen verfügbaren Einkommen bieten auch reichlich Gelegenheit für Reisen innerhalb Europas und nach Übersee. Die Reduzierung von Emissionen im Verkehrssektor wird eine schwierige Zukunftsaufgabe bleiben. Solange sich das von den Medien propagierte Image und Rollenmodell durch Verherrlichung von schnellen Autos, Fernreisen und schnelles Reisen auszeichnet, wird sich an der kulturellen Haltung der Deutschen zu Mobilität kaum etwas ändern.

3.4 Öffentliche Partizipation und Mitsprache bei Fragen Nachhaltiger Entwicklung

Mitsprache und öffentliches Engagement sind eine der größten Schwachstellen in Deutschlands Verpflichtung zu nachhaltiger Entwicklung. Erst im Februar 2001 wurde der aus 17 Mitgliedern bestehende Nationale Nachhaltigkeitsrat eingerichtet. In diesem Rat ist ein breites Spektrum der deutschen Gesellschaft vertreten. Seine Ernennung war eine der 1992 in Rio gemachten Zusagen.

Eine weiteres in Rio gemachtes Versprechen war die Ausarbeitung einer nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Neun Jahre später legte Deutschland als eines der letzten OECD-Länder im Dezember 2001 den Entwurf der Strategie für eine nachhaltige Entwicklung vor. Das Strategiepapier wurde nicht weit verbreitet, lediglich eine Kopie ins Internet gestellt - ein eher fruchtloser Versuch der demokratischer Praxis via Email. Dieser unüberlegte Versuch in Richtung virtuelle Demokratie ist auf breite Kritik seitens vieler deutscher Organisationen und Privatpersonen gestoßen. Diese waren der Meinung, der Ansatz sei kein geeignetes Mittel, um eine gesellschaftliche Debatte über ein derart wichtiges Dokument zu führen. Das Untersuchungsteam brachte in Erfahrung (persönliche Befragung von BUND-Mitarbeitern), dass rund 100 Reaktionen im Netz eingingen, jedoch viele der Anregungen keinen Eingang in das endgültige Strategiepapier fanden, das am 17. April diesen Jahres veröffentlicht wurde. Das Dokument enthält einen Satz Indikatoren (21 Stück) zur Zielsetzung und Politikkontrolle in verschiedenen Sektoren und Themenbereichen.

Die Interviews und Diskussionen, die wir mit Institutionen und Forschern führten, ergaben ein klares und deutliches Bild der Qualität von Konsensbildung, Entscheidungsfindung und öffentlicher Mitsprache. Die gegenwärtig vorhandenen politischen Strukturen sind wenig dazu angetan, eine öffentliche Mitsprache, die diese Bezeichnung verdient, zu ermöglichen,

da die beteiligten Parteien in jeder Beziehung ungleich sind. Im Umweltschutz aktive NGOs, Frauengruppen und Bürgerinitiativen stehen gegen die Großindustrie und einflussreiche parteipolitische Lobbys. Viel zu oft ist es die Politik- und Industrielobby, die am Ende gewinnt. Es gibt eine verstärkte Desillusionierung bezüglich derartiger Interaktionen, die undemokratisch sind und denen es an Transparenz mangelt. Entschlüsse werden von Regierungen zentralisiert und ohne angemessenen Beratungsprozess gefasst, was die Glaubwürdigkeit der Beschlussorgane unterminiert und soziale Strukturen schwächt.

Viele der befragten Organisationen sind der Ansicht, dass große Unternehmen niemandem Rechenschaft ablegen müssten und sich wenig um die Meinung der Menschen kümmern. Ein Beispiel: Die Gemeinden um den Tagebaubetrieb bei Garzweiler fühlen sich im Stich gelassen, da sie wenig politische oder gesellschaftliche Unterstützung für ihr Anliegen erhielten. Sowohl das beteiligte Bergbauunternehmen als auch die Gesellschaft als ganzes schienen offenbar der Meinung, sie sollten die Entschädigung einstreichen und das Gebiet räumen. Der Besuch in der Tagebauregion an der Ruhr war eine Offenbarung für das Team. Das Team kennt genügend Beispiele einer Entwicklung, im Zuge derer die Menschen in ihren eigenen Ländern entwurzelt werden. Dies ist ein häufiger Vorwurf gegenüber Entwicklungsländern seitens Erste-Welt-Organisationen und sogar Regierungen. Doch dass eine solche Praxis in einem so hochindustrialisierten Land wie Deutschland von der Bergbaugesellschaft gutgeheißen wurde, hat uns schockiert.

Beschlüsse über Megaprojekte wie die NRW-Investition (über die WestLB) in die Ölpipeline in Ecuador scheinen sich nur nach dem Aspekt der Rentabilität zu richten und haben keinerlei Bezug zu den erklärten Nachhaltigkeitszielen des deutschen Energiesektors. Nationale politische Themen wie die nationale Nachhaltigkeitsstrategie wurden als Beispiel für unzureichende Beratung und Demokratie genannt. Deshalb muss die Qualität der öffentlichen Mitsprache verbessert werden, besonders im gesamten Prozess der Definition von nachhaltigen Entwicklungsprioritäten, besonders im Energie- und Verkehrssektor. Ohne konzertierte Aktion seitens sämtlicher Nutzer der Umweltressourcen gibt es kaum eine Chance, eine Agenda auszuarbeiten, die der Vielschichtigkeit des modernen Lebens Rechnung trägt. Ebenso wenig wird es ohne eine angemessene, von den verschiedenen gesellschaftlichen Akteuren geführte Diskussion über Prioritäten und die Notwendigkeit eines radikalen Kurswechsels die notwendigen Verhaltensänderungen und -regeln geben.

Das Engagement in politischen und Umwelt-Organisationen nimmt ab. Viele sind der Ansicht, dass Konfrontation kein geeignetes Mittel zur Lösung von Problemen ist. Fast wie in den südlichen Ländern werden politische Beschlüsse ohne Rückhalt in der Bevölkerung gefasst (man betrachte sich nur den Transrapid in NRW oder die Finanzierung der Pipeline in Ecuador, bei der die Fördermittel von einer sich teilweise im Besitz des Landes NRW befindlichen Bank stammen). Das Team ist der Meinung, dass eine akzeptablere und sinnvollere Kommunikationsagenda geschaffen und die Qualität und gleichberechtigte Mitsprache bei der Entschlussfindung verbessert werden muss, bevor ehrgeizige Nachhaltigkeitsprogramme in Angriff genommen werden. Dies könnte eine der wichtigsten Voraussetzungen für den Aufbau einer nachhaltigen Gesellschaft darstellen, jedenfalls eher

als die technologisch begründeten Teillösungen - mehr Autos, bessere Treibstoffnutzung - oder das bloße Vorbeten der globalen Verantwortung, wenn es tatsächlich wenig Rückhalt für entsprechende Maßnahmen gibt.

Es ist eine Tatsache, dass nachhaltige Entwicklung weder bei den Medien noch bei der deutschen Bevölkerung besonders positiv belegt ist, da sie die lokalen und globalen Verknüpfungen und damit die Notwendigkeit zu einem moderateren Lebensstil nicht nachvollziehen können. Die Verlagerung von Konsummustern ist ein langsamer und komplexer Vorgang, den alle Deutschen in ihrer jeweiligen lokalen Umgebungen umsetzen müssen.

Katastrophen wie BSE oder Tschernobyl haben nach Ansicht des Teams eine Politik der Krisenbewältigung bzw. eine "Feuerwehrstrategie" angestoßen. Auf Krisen zu warten, um sich weiter in Richtung Nachhaltigkeit zu bewegen, birgt jedoch ein großes Risiko. Die "ökologische Steuer" zum Beispiel ist ein sehr nützliches Mittel, um den Menschen die wahren Energiekosten vor Augen zu führen. Trotzdem ist den meisten Menschen immer noch nicht klar, auf welche Weise sie dazu beigetragen hat, den energetischen Wirkungsgrad zu verbessern, den technologischen Fortschritt in Form von Hunderten von Forschungsinitiativen zu fördern oder als Folge des Einsatzes erneuerbarer Energien neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu schaffen. Es scheint, dass die Mehrheit der Deutschen nicht fähig ist, eine Verbindung zwischen ihrem alltäglichen Energieverbrauch und einer besseren Zukunft für alle herzustellen.

3.5 Die Vorbildfunktion der industrialisierten Volkswirtschaften

Es gibt heute neue Versuche, mit den Konsequenzen des "Fortschritts" fertig zu werden. Gestützt auf die geballte Macht der Industrie hat Deutschland bei der Reduzierung der Kohlenstoff-Emissionen die Führung übernommen. Für das Verkehrswesen ist dieses Szenario immer noch undenkbar. Die Faszination schneller Autos und von Fernreisen – Symbole für Freiheit, Klasse und Luxus - nimmt stärker zu als die Einsicht in die Notwendigkeit, umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu bewahren oder zu nutzen. Da diese Analyse aus einer Südperspektive heraus gemacht wird, würden wir gerne festhalten, dass die sogenannten entwickelten Länder ein Konsumverhalten hervorgebracht haben, dem die Entwicklungsländer nacheifern. Demzufolge haben auch Staaten wie Mexiko, Indien usw. in den städtischen Räumen einen vom Auto dominierten Lebensstil entwickelt, was zu massiven Verkehrsstaus und einer bereits die Gesundheit von Millionen beeinträchtigenden Luftverschmutzung geführt hat. Es ist kein Zufall, dass die Entwicklungsländer weitreichende Straßenbauprogramme auflegen, um im Rennen um einen Platz in der entwickelten Welt der schnellen Autos, Highways und Autobahnen nicht den Anschluss zu verlieren.

Es gibt keine Zahlen über die Kosten dieses schiefen "Technologie-Transfers". Die ärmeren Länder glauben, dies sei der richtige Weg der Entwicklung - zuerst die Infrastruktur, die sie sich kaum leisten können, und dann die Autos, um sie auszuschöpfen.

Nachhaltige Entwicklung beinhaltet auch das Setzen von Beispielen und das Propagieren der Tatsache, dass manches von Anfang an falsch war und deshalb nicht nachahmenswert ist. Während in Deutschland Schritte zur Reduzierung des Kohlendioxids, zur Entwicklung effizienterer Autos und verbessertem Schienenverkehr sowie strikte Landnutzungsgesetze umgesetzt werden, muss auch der schwierigere Aspekt, nämlich den Entwicklungsländern mit gutem Beispiel voranzugehen, bei den Planungen berücksichtigt werden. Dies wird ein zentraler Punkt bei der Nord-Süd-Zusammenarbeit sein. Die Lektionen der Vergangenheit müssen in die Nord-Süd-Agenda integriert werden. Die Menschen in den südlichen Ländern verlangen zunehmend nach Nahrungsmitteln, die über große Entfernungen transportiert werden müssen, wollen mit dem Auto zur Arbeit fahren und kurze Reisen zu weit entfernten Zielen unternehmen, oder auch mit dem Auto einkaufen fahren. Sie glauben, dies seien die Merkmale einer wohlhabenden und entwickelten Gesellschaft. Die indirekten Kosten, die durch solche Konsummuster entstehen, sind selten der Gegenstand von Diskussionen oder Lösungsansätzen, solange sie vom verwundbarsten Teil der Gesellschaft getragen werden müssen.

Ein zentrales Thema, das nach wie vor angegangen werden muss, ist die Verknüpfung der globalen mit der lokalen Agenda. Trotz der starken politischen Bewegungen der 70er, deren Forderungen sich in einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz, besserer und sauberer Luft, der politischen Repräsentation der Grünen in den Schaltzentren der Macht und sogar im Ausstieg aus der Atomenergie niedergeschlagen haben, fehlt nach wie vor eine ganzheitliche Entwicklungsagenda. Für viele Deutsche gibt es keinen klaren Zusammenhang zwischen Politik und sozialen wie Umweltfragen. Von daher gibt es wenig Aktivität für soziale Gerechtigkeit oder verbesserte Lebensbedingungen. Der Durchschnittsdeutsche ist heutzutage überzeugt, dass sich die Umweltbedingungen seines Landes verbessert haben, die Luft sauberer und die Wasserqualität besser ist als vor 20 Jahren, die Straßen größer und breiter sind, dass man schnellere und größere Wagen und kilometerweit in den Urlaub fahren oder sogar fliegen kann. Doch haben sich die Konzepte der sozialen Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit tatsächlich durchgesetzt? Auch wenn die Einkommensunterschiede nicht sehr krass sein mögen, werden auch in dieser Überfluggesellschaft die Armen doch ärmer. Die Arbeitslosigkeit ist hoch - circa 10% - und Frauen sind in einer solchen Lage besonders benachteiligt. Kinder müssen in zunehmendem Maße durch Sozialhilfe unterstützt werden, und die Rolle der Frau als Erzieherin der Gesellschaft wird kaum vergütet oder von Planern anerkannt.

Deutschland hat seine Vormachtstellung bei Importen und Exporten aufrechterhalten, und der Handel ist nach wie vor der dominante Wirtschaftsfaktor. Die Automobilindustrie wird engstirnig unterstützt - ein deutlicher Beweis ist das weitreichende Straßen- und Autobahnnetz des Landes. Es gibt auch keine Restriktionen für Export oder Import, solange die Handelsbilanz ein günstiges Ergebnis vorweisen kann.

Deutschland sieht sich mit der schwierigen Aufgabe konfrontiert, den Kurs und die Geschwindigkeit der Entwicklung in einem durch steigenden Konkurrenzdruck charakterisierten globalen Umfeld zu ändern. Noch schwieriger wird es sein, das Konsumverhalten einer Gesellschaft, die ständig nach mehr verlangt, zu ändern. Dies hat einen entscheidenden Einfluss auf ärmere Nationen, die versuchen, die westlichen Visionen von Wohlstand nachzuahmen und dabei ihr "Tafelsilber" verkaufen, um höhere Einkommensniveaus zu erreichen.

Es gibt keine Vorbilder für einen Lebensstil, der weniger konsumorientiert ist, auf gerechteren Beförderungsmitteln basiert, lokale Erzeugnisse und Produkte konsumiert anstatt Produkte aus aller Welt zu importieren. Auf einem globalisierten Markt ist lokale und regionale Eigenständigkeit nicht gefragt. Doch dies bringt auch eine Entfremdung von der Ressourcenbasis und der Natur, die für die Bedürfnisbefriedigung des Menschen unerlässlich sind. Genau deshalb ist es erforderlich, neue Rollenmodelle zu entwickeln, deren Grundlage aus einem besseren Verständnis unserer Abhängigkeit von der Umwelt und den von den lebenswichtigen Ökosystemen auferlegten Grenzen besteht.

Die Vorstöße in Richtung einer als nachhaltig definierten Entwicklung sind fragmentarisch oder zu sehr zugunsten einzelner Sektoren wie Energie gewichtet, während Bereiche wie Verkehr, Landwirtschaft oder Naturschutz einen geringeren politischen Stellenwert einnehmen. Konsummustern wird in einer marktorientierten Gesellschaft wenig Bedeutung zugemessen.

Dem gesamten Nachhaltigkeitsansatz mangelt es an geschlechtsspezifischer Thematik. Frauenspezifische Mobilitätsanforderungen werden bei der Verkehrsplanung außer acht gelassen, obwohl es auf diesem Gebiet bahnbrechende Forschungsergebnisse gibt. Es fehlt an Rollenmodellen für eine nachhaltige Lebensweise. Es ist bisher nicht gelungen, die zersplitterten Strategien und Initiativen in einer Entwicklungsperspektive zu integrieren, obwohl theoretische Konzepte und Visionen entwickelt worden sind (z.B. die Studie "Zukunftsfähiges Deutschland" und das Umweltraum-Konzept). Das Konzept des „Umweltraums“ und der „ökologische Fußabdruck“ sind ausgezeichnete pädagogische Werkzeuge, doch diese Konzepte werden in der Literatur und dem Schulungsmaterial von heute selten erwähnt.

Nachhaltigkeit besitzt keine wirkliche Anziehungskraft auf die Deutschen, da sie diesen Begriff nicht in Bezug zu ihrem Alltagsleben setzen können. Internationale Protokolle bewegen sich immer noch auf abstrakter Ebene und sind bislang nicht zur "Grasswurzel-Ebene" vorgedrungen. Das Konzept der Nachhaltigkeit stößt in weiten Teilen der deutschen Gesellschaft auf große Resonanz, doch laut einer in 2000 erstellten Studie des Bundesumweltministeriums zum Umweltbewusstsein ist der Begriff den meisten Deutschen immer noch unbekannt. Auch acht Jahre nachdem das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung zum Leitprinzip der internationalen umweltpolitischen Strategien erklärt wurde, geben nur 13% der Deutschen an, diesen Begriff zumindest schon einmal gehört zu haben. Doch 90% der Befragten stimmen der Aussage "Die Generationen sollten gleichgestellt sein" und 83% der Aussage "Wir sollten nicht mehr Ressourcen verbrauchen, als wir ersetzen können" zu. Es war keine Überraschung, dass die meisten Deutschen nicht

mit dem Begriff "Agenda 21" vertraut sind. Eine Ausnahme bilden die städtischen Gruppen, Schulen und Gemeinden, die sich auf lokaler Ebene mit Agenda 21-Aktivitäten beschäftigen.

Es scheint dringend notwendig, sich von Begriffen wie „nachhaltige Entwicklung“ wegzubewegen, da sie den meisten Menschen nichts bedeuten. Es wäre zwingend erforderlich, Prioritäten zu setzen, die sozial gerecht und verträglich sind, so dass sich die Menschen mit dem Gesamtziel identifizieren und dessen Konsequenzen nachvollziehen können. Nicht die Terminologie ist wichtig, sondern die Wahrnehmung und Identifikation. Und es ist vielleicht keine schlechte Idee, so viele Menschen wie möglich erreichen zu wollen, anstatt einen Begriff zu verwenden, der zwar gut gemeint ist, jedoch nichts mit ihren Alltagsorgen zu tun hat. Der Aufbau gut funktionierender Gemeinden und fairer Beziehungen mit dem Süden (wie es bei der Fair-Trade-Initiative oder der Solarstrom-Initiative deutscher Schulen der Fall ist) könnte eine Menge zur Schaffung eines Konsenses und für die Einbringung neuer Entwicklungsideen und -anregungen bewirken.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

4.1 Ergebnisse und Schlussfolgerungen zu Energie und Klimaschutz

1. Die Bundesrepublik hat als eines der ersten europäischen Länder ernsthafte und langfristige Maßnahmen zur Umstrukturierung ihres Energiesektors ergriffen. Die Folge war eine drastische Herabsetzung des Ausstoßes von Schadstoffen wie Schwefeldioxid, Distickstoffoxid und anderen.

Es gibt in der neuen deutschen Energiepolitik vier Hauptelemente, die den Weg für eine ökologische Modernisierung des Energiesektors ebnen und die umweltpolitischen Ziele der Energiegewinnung reduzieren: a) das neue Energiegesetz (1988) zur Liberalisierung des Strommarkts und der Etablierung neuer Stromproduzenten, einschließlich heimischer Energieerzeugung; b) der Ausstieg aus der Kernenergie, mit dem als gesellschaftliches Ziel die hinzunehmenden Risiken der Stromerzeugung reduziert werden sollen; c) die Entwicklung des Gesetzes über erneuerbare Energien (1999) zur Förderung erneuerbarer Energien; d) die ökologische Steuerreform zur Verbesserung der Energieeffizienz und der Energieeinsparungen. Dies hat zu einem Umstrukturierungsprozess im Energiesektor geführt, dem unter der gegenwärtigen Regierung neue Bedeutung zukommt. Alle vier Elemente erfahren starke Unterstützung seitens des Staates, der Zivilgesellschaft und auch der Industrie. Es besteht ein öffentlicher Konsens darüber, dass Deutschland seinen Beitrag zum Klimaschutz und der Reduzierung des Energiekonsums leisten muss.

3. Das neue Energiegesetz ebnete den Weg für die Umstrukturierung des Energiesektors als Schlüsselement zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie. Die Liberalisierung der Strommärkte hat die Energiekosten der Industrie um ganze 50% gesenkt. Durch neue industrielle Prozesse und technologisches Know-how ließen sich weitere Effizienzsteigerungen erzielen. Der Schwerpunkt auf die Energieeffizienz als Maßnahme zur Reduzierung der Produktions- und Betriebskosten begründet sich auch in der Steigerung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit. Dies hat positive Auswirkungen auf sämtliche Industriebereiche, die Energieproduktion und die Haushalte zur Folge.
4. Die Bundesrepublik ist als Nation eine deutliche Verpflichtung eingegangen, das Klima zu schützen und den eigenen Beitrag zur Erwärmung der Erdatmosphäre zu reduzieren. Das Land hat sich selbst zum Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2005 um 25% zu senken. Die Instrumente zur Realisierung dieser Zielsetzung sind vielfältig und zielen auf verschiedene Sektoren ab. Deutschland ist auf dem richtigen Weg und das angestrebte Ziel scheint in Reichweite, zumal bereits ein Wert von nahezu 19% erzielt wurde.

5. Die Bundesrepublik muss sich trotz der durchgeführten Maßnahmen der Notwendigkeit weiterer Reduzierungen von Treibhausgas-Emissionen für den Zeitraum 2012-2020 stellen. Bisher gibt es hierzu keine klaren Zusagen, obwohl davon auszugehen ist, dass bis zum Jahre 2050 fast 50% des Energiebedarfs durch erneuerbare Energien gedeckt werden.
6. Die Nachfrage nach Strom steigt weiterhin an, und die Liberalisierung des Marktes führt zu Preissenkungen, die die Auswirkungen der Energiesteuer z.T. kompensieren. Der Bedarf an Primärenergie wird zu einem großen Teil noch immer durch Öl, Stein- und Braunkohle gedeckt, und die Aussichten, die durch den Ausstieg aus der Kernenergie entstehende Deckungslücke durch erneuerbare Energien zu füllen, stehen nicht gut. Auf dem integrierten Strommarkt der EU könnte der auf dem einheimischen Markt durch die Stilllegung der Atomkraftwerke entstehende Bedarf auch durch Kernenergie aus den Nachbarländern gedeckt werden.
7. Die Privatisierung im Energiesektor hat gemeinsam mit den traditionell in der Bergbauindustrie wirkenden sozioökonomischen Kräften dazu geführt, dass in manchen Gebieten die umweltschädlichen Methoden der Braunkohleförderung beibehalten wurden. Noch immer ist der Energiesektor durch eine Fülle von sozioökonomischen und Umweltkonflikten gekennzeichnet. Eine Internalisierung der Kosten im Energiesektor hat nur teilweise stattgefunden.
8. Der Durchschnittsdeutsche ist sich der Notwendigkeit einer Reduzierung des „ökologischen Fußabdrucks“ seines Energieverbrauchs noch nicht bewusst. Im Gegensatz zu den großen Bemühungen der Politik auf Bundes- und Landesebene fällt der Versuch, dem Durchschnittsbürger die Gründe für Energiesparmaßnahmen nahe zu bringen, mager aus und es gibt keinen umfassenden Ansatz, lokale Initiativen mit einzubeziehen oder sie mit den allgemeinen politischen Strategien zu verknüpfen.
9. In Bezug auf die Produktion von Kohle und Braunkohle regt sich Widerwillen in Politik und Wirtschaft gegen echte und effektive Strukturreformpläne. Klassische Energieproduktionsmethoden sind direkt mit politischen und wirtschaftlichen Zentren verbunden, die tiefgreifenden Einfluss auf die politischen Entscheidungsprozesse haben. Die Zielvorgabe für Kohleenergie ist immer noch bei 30% der gesamten Energieerzeugung.
10. Technologische Forschung und innovative Programme, die neue Akteure auf den Märkten für erneuerbare Energien hervorbrachten, haben zu einer Diversifizierung der Energiequellen geführt. Ein Schlüsselinstrument hierfür sind die Vorzugspreise für das Einspeisen erneuerbarer Energien ins Versorgungsnetz. Sowohl Wind- als auch Solarenergie gewinnen demzufolge zunehmend an Bedeutung.
11. Während einige der in der Bundesrepublik durchgeführten Klimaschutzmaßnahmen sich auf mikroökonomischer Ebene als effizient und populär erwiesen (wie beispielsweise das Programm der „100.000 Dächer“ und die Übernahme erneuerbarer Technologien), unterliegen andere makroökonomische Maßnahmen (wie die Einführung der Ökosteuer) großem politischen Druck aus den Sektoren, in denen man der Ansicht ist, dass sich die

- Besteuerung fossiler Brennstoffe nachteilig auf ihre jeweiligen kurzfristigen Interessen auswirkt. So ist die Zukunft der Energiesteuer ungewiss, auch wenn sie sich als ein wertvolles Instrument zur Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe und Verbesserung technologischer Innovationen erwiesen hat und gleichzeitig dazu beiträgt, für Tausende von Deutschen neue Jobmöglichkeiten zu schaffen.
12. Das Gesetz für erneuerbare Energie hat den Weg für einen beeindruckenden Zuwachs erneuerbarer Technologien geebnet. Die erzeugte Windkraft kann bereits ein Atomkraftwerk ersetzen, und die Wachstumsprognosen deuten darauf hin, dass bis zum Jahre 2010 bis zu drei AKWs ersetzt werden können.
 13. Als Folge des Gesetzes über erneuerbare Energien und der Ökosteuer werden regenerative Energien bis zum Jahre 2010 bis zu 12,5% des gesamten Energiebedarfs decken, während dieser Bereich gleichzeitig zu einer erheblichen Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und der Schaffung von mehr Arbeitsplätzen beitragen wird, als alle AKWs zusammengenommen bereit stellen.
 14. Nach zwei Jahren erkennen sogar Bereiche, die der Ökosteuer kritisch gegenüber stehen, an, dass diese erheblich zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beigetragen hat, und sagen eine weitere Reduzierung von bis zu 2-3% bis 2005 voraus. Der Benzin- und Dieselbedarf beginnt sich abzuschwächen und entwickelt allmählich eine Abwärtstendenz.
 15. Die Klimaschutz- und Energieeffizienzmaßnahmen wirken sich von Sektor zu Sektor unterschiedlich aus. Während die verarbeitende Industrie ihren Kohlenstoffausstoß eindeutig reduziert hat, gab es einen Anstieg im Verkehrssektor, in dem der Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen auch künftig weiter ansteigen werden. Der Verkehrssektor scheiterte hauptsächlich aufgrund der vorherrschenden Verbrauchsmuster und der Motorisierungsnachfrage und -präferenzen, die die durch die technologischen Errungenschaften in der Automobilproduktion erzielten Effizienzgewinne mehr als aufhoben. Der Anstieg bei Flugverkehr und Frachtbeförderung ist weiterhin zu großen Teilen für die Emissionen verantwortlich.
 16. Der Ausstieg aus der Atomenergie war eine große Leistung bei der Umstrukturierung des Energiesektors. Laut offizieller, dem Team übermittelter Daten hat die Erarbeitung eines Zeitplans für die Abschaltung von AKWs zusammen mit neuen Direktiven zur Reduzierung von Atommülltransporten zur Verbesserung der ökologischen Sicherheit in Deutschland beigetragen.
 17. Die politischen Initiativen auf regionaler und nationaler Ebene und deren Umsetzung auf lokaler und Haushaltsebene klaffen weit auseinander. Nicht nur auf lokaler, sondern auch auf regionaler und nationaler Ebene fehlt es an Versuchen, die Menschen an der Basis in die Planungs- und Entscheidungsprozesse mit einzubeziehen.
 18. In Bezug auf die Produktion von Kohle und Braunkohle regt sich Widerwillen in Politik und Wirtschaft gegen echte und effektive Strukturreformpläne. Klassische

Energieproduktionsmethoden sind direkt mit politischen und wirtschaftlichen Zentren verbunden, die tiefgreifenden Einfluss auf die politischen Entscheidungsprozesse haben.

19. Eine der Grundlagen der Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland ist die Idee, sich in Richtung Dematerialisierung und Reduzierung des Energie- und Materialverbrauchs zu bewegen. Dieser Gedanke, der sich seit 1992 in sämtlichen Dokumenten und auch in der 1995 vorgestellten Studie "Zukunftsfähiges Deutschland" wiederfindet, ist von der Mehrheit der von uns besuchten Gruppen, Organisationen und Institutionen weder angenommen noch debattiert worden. Der Notwendigkeit einer Reduzierung des Energie- und Materialverbrauchs in den Industriegesellschaften ist ein Schlüsselement für das Erreichen der Nachhaltigkeit auf regionaler und globaler Ebene. In den Entwicklungsländern werden die Möglichkeiten für Wirtschaftswachstum und materielle Zuwächse beschränkt, sollten die Wohlstandsgesellschaften ihren eigenen Material- und Energieverbrauch in dem mit uns geteilten Raum auf einem zunehmend zerbrechlichen Planeten nicht reduzieren.
20. Deutschland hat das Potential, zum globalen Anführer in punkto nachhaltige Entwicklung und ökologische Gerechtigkeit zu werden, falls es sich die Prinzipien der Gleichheit zu eigen macht und eine globale Vorbildfunktion übernimmt, der andere Industriestaaten und die Entwicklungsländer nacheifern. Die Verpflichtungen zu Klimaschutz und Energieeffizienz in Deutschland sollten durch einen angemessenen Technologietransfer in Entwicklungsländer und dem Aufstellen von ethischen Richtlinien für Auslandsinvestitionen und die Finanzierung von Industrie- und Energieprojekten im Ausland flankiert werden.
21. Die noch für 2002 erwartete Ratifizierung des Protokolls von Kioto in der Bundesrepublik wird seiner Implementierung großen Auftrieb geben. Deutschland kann durchaus zum globalen Anführer in diesem Bereich aufsteigen. Dennoch sollte die Implementierung eines Handels mit Schadstoffemissionen mit Vorsicht betrachtet werden. Anstatt der bei der Durchführung der Kioto-Mechanismen angewandten Kosten- / Nutzenanalyse neoliberaler Wirtschaftswissenschaftler sollten Fairness- und Gleichheitsaspekte im Mittelpunkt einer tiefgehenden Analyse stehen. Das Risiko, das sich deutsche Industriezweige im Süden in „greenwash“-Praktiken verwickeln, könnte für die Entwicklungsländern die Entstehung großer sozialer und Umweltkosten bedeuten.

4.2 Vorläufige Ergebnisse und Schlussfolgerungen zu Verkehr und Mobilität

1. Eine Reihe der von uns im Verlauf der Untersuchung interviewten Fachleute waren der Ansicht, dass eine ausschließlich auf das Auto ausgerichtete Verkehrspolitik unsozial ist, weil sie einen Großteil der Bevölkerung - einschließlich derer, die aus freiem Willen auf ein Auto verzichten, und derer, die sich ein Auto nicht leisten können, sowie Kinder,

ältere und behinderte Menschen - ausschließt. Hier gibt es wichtige offene Fragen, mit denen man sich wird beschäftigen müssen und die mit den Themen Gender und Verkehr verknüpft sind. Abgesehen von der Flächenplanung müssen sich Verkehrsstrategien im Einklang mit den in anderen Bereichen durchgeführten Maßnahmen befinden, vor allem im Hinblick auf Stadt-/Landthematiken, Gesundheit und Industriestandorte.

2. Zwar ist der von Wissenschaftlern beleuchtete geschlechterspezifische Aspekt bei der Verkehrsplanung gelegentlich aufgegriffen worden, doch die Entwicklung von Planungs- und Forschungsprojekten in diesem Bereich geht nur schleppend voran, obwohl sich diverse Organisationen auf Verkehrs- und Mobilitätsmuster konzentrieren und ein Bedarf zur Entwicklung eines nutzerfreundlicheren Systems besteht.
Geschlechterperspektiven haben eine zentrale Bedeutung, denn in Deutschland (bzw. der ganzen Welt) werden die Verkehrsstrategien von Männern geplant und umgesetzt, und zwar auf Basis des persönlichen Eigentums an Fahrzeugen. Die entscheidende Frage ist in Deutschland, ob die Menschen bereit sind, dieser Problematik mehr Aufmerksamkeit zu widmen, oder ob verkehrspolitische Beschlüsse weiterhin unter rein technischen Aspekten von einigen wenigen (meist männlichen) Experten gefasst werden.
3. Bei steigendem verfügbarem Einkommen sind Veränderungen im Verbrauch schwer herbeizuführen. Dieser Anstieg des verfügbaren Einkommens wurde als Ausgangspunkt für die Überflussgesellschaft beschrieben. 1950 betrug das durchschnittliche Einkommen eines Angestellten in der Bundesrepublik Deutschland (in seinen damaligen Grenzen, d.h. ohne das Saarland, Berlin und die neuen Bundesländer) 243 DM im Monat. Von diesem Betrag gingen 11 DM für die Lohnsteuer und 19 DM für Sozialversicherungsbeiträge ab, so dass am Ende 213 DM in der Lohntüte waren. 50 Jahre später betrug das durchschnittliche Einkommen eines Angestellten im wiedervereinigten Deutschland 4.270 DM im Monat, d.h. das 18-fache des Kollegen von 1950. Bei den Abzügen (849 DM Lohnsteuer, 711 DM Arbeitnehmeranteil der monatlichen Sozialversicherungsbeiträge) war ein unverhältnismäßig hoher Anstieg zu verzeichnen (von 12,3% der Löhne und Gehälter im Jahre 1950 auf 36,5% im Jahre 1999), so dass 1999 die auf das Konto des Angestellten überwiesene Summe im Durchschnitt 2.710 DM betrug. Während die Preise für Güter und Dienstleistungen sich (mit Ausnahme derer für eine Reihe von landwirtschaftlichen Erzeugnissen) seit den 50er Jahren vervierfacht haben, zeigt der Einkommensanstieg eindeutig, welche Summen für den Kauf von Dingen zur Verfügung steht. Die verfügbaren Einkommen sind – und dieses Muster ist auch deutlich in den Entwicklungsländern zu beobachten – Ausgangspunkt für einen überhöhten Verbrauch.
4. Deutsche Umweltschutzgesetze basieren in erster Linie auf dem Vorbeuge- und dem Verursacherprinzip. Dennoch muss man sich fragen, ob diese Prinzipien wirklich umgesetzt werden. Durch die hohen Subventionen für den Verkehrssektor (sowie für Kohle im Energiesektor und für die Landwirtschaft) werden diese Grundsätze des deutschen Rechts untergraben. Darüber hinaus werden die Kosten für den Verkehr nicht internalisiert; als Paradebeispiel hierfür lassen sich die fehlende Besteuerung des

Flugzeugtreibstoffs sowie die Unterschiede in der Preisfestsetzung für Benzin und Diesel anführen. Zahlt also wirklich der Verursacher?

5. Des weiteren bezweifeln wir, dass Steuern wie die oben genannten wirklich ein effektives Mittel zur Senkung des Mineralölverbrauchs und der sich hieraus ergebenden Umweltverschmutzung sind. Stimmt diese Auffassung und Politik auch aus der Perspektive der Nachhaltigkeit? Besteuerung als Mittel zur Reduzierung des überhöhten Verbrauchs erscheint uns als eine Vorstellung, die eindeutig der „Ersten Welt“ entstammt. Können wir in der Dritten Welt das Modell einer Besteuerung von Mineralöl übernehmen? Dies ließe sich politisch nicht durchsetzen. Welche Auswirkungen hat die Ökosteuerreform auf die Dritte Welt, in der die Steuerlast bereits viele Länder ins Wanken gebracht hat? Während die Menschen in der Bundesrepublik unzufrieden sind mit der Ökosteuer, gibt es also auch positive Auswirkungen. Aber handelt es sich wirklich um eine nachhaltige Option auf lange Sicht? Die Steuern packen das Problem nicht an der Wurzel, sondern machen sich den Umstand zu Nutzen, dass die Menschen willens oder vielmehr fähig sind, eine Strafabgabe für den Verbrauch weltweiter Ressourcen zu zahlen.
6. Der Besuch in Hannover bei der Verkehrsmanagementzentrale der move GmbH veranschaulichte eine typische Möglichkeit kostenintensiver Verkehrlenkung. Ja, es gibt Bemühungen, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu fördern, aber wo bleibt die Beteiligung der Bevölkerung? Der gesamte Betrieb erfolgt über Computer und Kameras. Es hat keine Auswertung des Programms und dessen Kosteneffektivität stattgefunden. Und dennoch besteht die Gefahr, dass auch dieses Projekt zum Modell für die Entwicklungsländer des Südens wird!
7. Die zentrale Frage lautet, ob derartige Instrumente und Projekte tatsächlich auf die Ursachen des Verkehrsproblems abzielen und ob sich die Menschen an diesem Änderungsprozess beteiligen. Es scheint auf politischer Ebene und bei der Entscheidungsfindung einen Mangel an Kommunikation mit und der Beteiligung der Bevölkerung an den staatlichen Programmen zu geben. Im Gegensatz zu den siebziger Jahren, als es Massendemonstrationen für kostenlose öffentliche Verkehrsmittel gab, ist z.Z. ein einzigartiger Mangel an öffentlichem Engagement bei Verkehrsinitiativen festzustellen. Die Menschen haben das selbstgefällige Gefühl, dass ein annehmbares Maß an Umweltqualität erzielt worden und es somit nicht mehr erforderlich sei, auf weitere Veränderungen zu drängen.
8. Was den Kampf um einen „nachhaltigen“ Verkehr anbelangt, scheinen die Automobilhersteller in Deutschland die Oberhand zu haben. Zu den Innovationen zählen das 1-Liter-Auto, treibstoffeffiziente Kraftfahrzeuge, umweltfreundliche und geräuscharme PKW und 3-Wege-Katalysatoren. Wie üblich in diesem Wettlauf um Überlegenheit wird die Technologie zur Schau gestellt. Aber mit Waffen allein lässt sich keine Schlacht gewinnen. Wo sind die Alternativen zum Auto? Da die Automobilindustrie zu einflussreich ist und als starke Zugmaschine für die Wirtschaft fungiert, ist es schwierig, einen Wandel der gegenwärtigen Mobilitätsmuster in Richtung nachhaltigerer Verfahren zu bewirken. Da die Automobilindustrie zu einflussreich ist

und als starke Zugmaschine für die Wirtschaft fungiert, ist es schwierig, einen Wandel der gegenwärtigen Mobilitätsmuster in Richtung nachhaltigerer Verfahren zu bewirken.

9. Warum legen die Deutschen so viel Wert auf schnelle Autos, einen teuren Lebensstil und Extremsportarten? Ihre Vorbilder sind Leute, die schnelle Wagen fahren, und es ist niemand in Sicht, der Alternativen bieten könnte. Es besteht eine übermäßige Abhängigkeit von Symbolen des Fortschritts oder der Moderne - schnelle Autos, keine Geschwindigkeitsbegrenzung, all das wird bewundert - aus Mangel an anderen Vorbildern oder Objekten der Begierde. Es gibt innerhalb der Gesellschaft eine weitreichende Entfremdung, die sich in aufwendigem Lebensstil, Extremsport, dem Verzehr von Fastfood und Fertignahrung oder auch in Fernreisen widerspiegelt.
10. Die deutsche Gesellschaft ist zum Vorbild für Entwicklungs- und Schwellenländer geworden. Diese kopieren den großflächigen Ausbau des Straßennetzes und fördern einen autozentrierten Lebensstil. Anstatt wie in Deutschland ein großzügiges öffentliches Verkehrssystem aufzubauen, konzentriert man sich auf den Bau von kapitalintensiveren Straßen für wenige privilegierte Autobesitzer, die damit in den Genuss des so genannten Fortschritts in unseren Ländern kommen. Das Team nutzte während des größten Teils seiner Reise das öffentliche Verkehrssystem - eine Erfahrung, die nur sehr wenige Länder außerhalb Europas bieten können. Anderenorts erfolgt die Beförderung eher per Taxi oder dem Privatwagen. Das Aufgebot der Züge, Straßenbahnen, Busse oder U-Bahnen ist beeindruckend – bis man die Stadt verlässt. In ländlichen Gebieten nutzte das Team einen Privatwagen, und auf diesen Umstand - dem Mangel eines öffentlichen Verkehrssystems in den meisten der ländlichen Gebiete der Bundesrepublik - wird oftmals nicht hingewiesen. Bereits bei der Ankunft in Deutschland fallen einem die sich ständig ausdehnenden Autobahnen auf und die beachtlichen Investitionen, die hierfür erfolgt sein müssen. Viele der Entwicklungsländer beneiden Deutschland um seine Autobahnen. Nicht zu beneiden ist das Land dagegen um die Auswirkungen auf Flächennutzung und Umwelt, welches die Menschen im Süden jedoch selten bedenken.
11. Aus einem „südlichen Blickwinkel“ hat es den Anschein, dass Deutschland schnell Maßnahmen zur Einführung von effizienten Verfahren zur “Geburtenkontrolle für Autos” ergreifen muss. Die stetig wachsende Anzahl und Vielfalt der Autos sowie der Bau neuer Straßen hierfür sind die Hauptbestandteile des nicht nachhaltigen Verkehrssystems in der Bundesrepublik. Es gibt keine Grenzen für den Wachstum in diesem Bereich und eine neue Vision einer „nachhaltigen Mobilität“ - die anstatt der Autos die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, und nicht der Autos, in die Planung mit einbezieht - ist stark angezeigt.
12. In Bezug auf die Nutzung von PKW sind die Verbrauchsmuster seit Jahren unverändert, und es gibt eine wachsende Nachfrage nach verbesserten Modellen, schnelleren Autos mit kräftigeren Motoren und neuem Design. Besser ausgerüstete, schwerere Fahrzeuge sind langfristig gesehen gleichbedeutend mit einer höheren Treibstoffverbrennung und höheren Schadstoffemissionen - ein Trend, der vom Markt begünstigt und von staatlicher Seite nicht reguliert wird.

13. Dennoch fehlt es an Anreizen für die Produktion von Fahrzeugen mit niedrigem Verbrauch. Während sich die Preise für Waren und Dienstleistungen seit den fünfziger Jahren vervierfacht haben, ist bei den Treibstoffkosten nur eine Verdoppelung zu verzeichnen. Die unterschiedliche Festsetzung der Preise für Benzin und Diesel ist inakzeptabel, zumal im Hinblick auf den Ausstoß von Schadstoffen Diesel stärker besteuert werden sollte als Benzin. Die pro Liter anfallenden CO₂-Emissionen liegen bei Diesel höher. Dass solche Autos zudem kaum nachgefragt werden, zeigt sich am Beispiel des 3-Liter-Autos Lupo.
14. Man rechnet mit einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens in den kommenden Jahren, sollten die gegenwärtigen Trends anhalten. Laut den für den Bundesverkehrswegeplan genutzten Voraussagen wird die Anzahl der in Deutschland registrierten PKW bis zum Jahr 2005 auf 46,5 Mio. Fahrzeuge ansteigen. Im Jahr 2010 wird die Anzahl der Fahrzeuge die 48 Millionen-Marke erreichen. Der Verkehrssektor ist in erster Linie durch eine stetig wachsende Nachfrage gekennzeichnet, die ihrerseits technologische Neuerungen und eine Ausweitung der Verkehrsinfrastruktur bewirkt. Auch wenn es entlastende Maßnahmen gibt, wurden weder die Raumplanung noch der Naturschutz in die politischen Verkehrsstrategien integriert.
15. In der Bundesrepublik gibt es einen wachsenden Trend, den Frachtverkehr auf LKWs zu verlagern. Dies ist teilweise auf den Umstand zurückzuführen, dass die Europäische Union bislang noch keine Politik zur Reduzierung der Auswirkungen des Güterverkehrs auf die Umwelt entwickelt hat und die angrenzenden Länder einen offenen Zugang zu deutschen Bundesstraßen fordern.
16. Die gute Nachricht ist, dass in einigen mittelgroßen Städten, beispielsweise in NRW, nach wie vor ansehnliche 25-30% der täglichen Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden. Manche Städte weisen ein ausgedehntes Fahrradwege- und ein gutes öffentliches Verkehrsnetz auf. In einigen Städten gibt es Anzeichen für eine Steigerung des öffentlichen Nahverkehrs in Verknüpfung mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln. Hierbei handelt es sich jedoch nur um Ausnahmen, die noch keinen Trend begründen können.
17. Es gibt zwar seit über zehn Jahren Car-Sharing-Initiativen, diese genießen jedoch wenig politische Unterstützung. Während die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel in den Städten gut ausgebaut und angebunden sind, ist die Situation in den ländlichen Gebieten weniger befriedigend. Dass die Menschen trotz dieses ausgezeichneten öffentlichen Verkehrsnetzes (zumindest in den Städten) das Auto bevorzugen, zeigt, welchen Wert als Statussymbol es für die Deutschen hat.
18. Es gibt zwar eine steigende Besorgnis über Lärmbelästigung durch Autos, deren wachsende Zahl und die verkehrsbedingte Luftverschmutzung, doch scheinen sich keine Initiativen oder Lösungen abzuzeichnen. Das Konzept eines autofreien Tages ist zwar lobenswert, weil es den Menschen zeigt, was machbar ist - doch beteiligen sich die Leute daran wirklich im erforderlichen Maß? Und leider sind nur Wenige in der Lage, die

Verbindung zwischen Aufheizung der Erdatmosphäre und Luftverschmutzung durch Verkehr - auf Straßen oder in der Luft - herzustellen.

4.3 Vorläufige Ergebnisse und Schlussfolgerungen zu Landwirtschaft und Naturschutz

1. Seit der Konferenz von Rio wird die Entwicklungspolitik von Liberalisierungs- und Globalisierungsprozessen beherrscht. Wachstum, Effizienz und Profitsteigerung wurden zu entwicklungspolitischen Leitmotiven, indem dem freien Handel Vorrang vor sozialen Rechten und ökologischen Bestimmungen eingeräumt wurde. Die intensive Produktion von Waren und Dienstleistungen bedroht Umweltschutzbestimmungen und ökologische Alternativen und unterminiert die soziale Verantwortlichkeit. In dieser Hinsicht hat die Globalisierung die soziale Kluft zwischen dem Norden und dem Süden vertieft, mit der stark zunehmenden Verarmung weltweit aber zugleich auch einen Norden im Süden und ein Süden im Norden geschaffen.
2. Die Bundesrepublik scheint sich der Notwendigkeit bewusst geworden zu sein, im Interesse des wirtschaftlichen und technologischen Wachstums ihre Produktions- und Verbrauchsmuster zu überprüfen und sich den Interessen der Nachhaltigkeit, des Umweltschutzes und sozialen Gleichgewichts unterzuordnen. Noch spiegeln die Preise nicht die wahren Kosten wider, da die ökologischen und sozialen Kosten nicht berücksichtigt sind. Beispielsweise sollten der faire Handel, „ethische“ Investitionen, sozial und ökologisch „saubere“ oder ressourcensparende Produktionsverfahren und sich an Gleichheitsgrundsätzen orientierende Unternehmen Unterstützung in Form von Anreizen und Steuervorteilen genießen.
3. Richtlinien für die Landwirtschaft, Umwelt und den Naturschutz bilden den Rahmen, der die Deutschen mit ausreichend, sicheren und qualitativ hochwertigen Nahrungsmitteln, Flächen für Sport und Freizeit, nicht zerstörten Landschaften und ausreichend sauberem Wasser, regenerierten Böden und einer schadstofffreien Atmosphäre versorgen soll. Diese Ziele müssen erst noch erreicht werden. Die sich in Bezug auf die Nachhaltigkeit ergebenden Herausforderungen wurden anerkannt, und es gibt eine Vielzahl an technologisch Werkzeugen zur Effizienzsteigerung. Umfassende politische Maßnahmen und Zielsetzungen müssen auch auf die Frage der Nachhaltigkeit in der Landwirtschaft abzielen. Eine Vision für die Landwirtschaft muss auch einen internationalen Ansatz besitzen. Dies ist insbesondere von Bedeutung, wenn große multinationale Unternehmen der Landwirtschafts- und Nahrungsmittelbranche die Essgewohnheiten lenken und bestimmte, auf den Konsum von Nahrungsmitteln ausgerichtete Strategien betreiben. In solch einer Vision darf die Frage der Machtverteilung zwischen der Agrarwirtschaft, der Lebensmittelindustrie, der chemischen Industrie und der Saatgutunternehmen einerseits und den Verbrauchern, der organisierten Zivilgesellschaft und, in manchen Fällen, dem Staat andererseits nicht unberücksichtigt bleiben.

4. Wie von kritischen Experten im Bereich nachhaltige Entwicklung in Deutschland angeführt, wird der Fortschritt in der Landwirtschaft von der technologischen Entwicklung gesteuert. Deshalb können zukünftige Entwicklungen oder Änderungen lediglich in Form von technischen Maßnahmen konzipiert werden. Die Idee, eine Änderung der Verhaltensweisen (z.B. Essgewohnheiten oder Kaufpräferenzen) als Werkzeug für die Umsetzung von Fortschritt zu nutzen, ist per se abstrakt. Doch kulturelle Veränderungen sind eine Voraussetzung dafür, die Produktions- und Konsummuster in der Landwirtschaft in Richtung Nachhaltigkeit zu verändern. Dies ist das Dilemma, dem sich Deutschland heutzutage gegenüber sieht.
5. Als angesehener wirtschaftlicher und soziopolitischer Schrittmacher auf globaler Ebene muss Deutschland seine Verpflichtungen erfüllen und eine Vorbildfunktion haben, indem es einen Übergang zu einer nachhaltigen Landwirtschaft und die Erhaltung des ländlichen Lebens unterstützt. Dies ist in Deutschland oder der EU allein nicht zu bewerkstelligen. Saatgut und Lebensmittelprodukte werden global transportiert. Daraus folgt, dass Strategien für sichere Nahrungsmittel im Inland sich nicht umsetzen lassen, wenn die Agrarwirtschaft und die Chemieindustrie den Süden verseuchen. Für eine globale landwirtschaftliche Perspektive bedarf es eines breiteren Übergangs und einer Beteiligung der Partner aus dem Süden. Dies kann nicht erfolgen, so lange die Bundesrepublik ihre Entwicklungshilfe reduziert oder diese in direkte Auslandsinvestitionen wandelt. Der offene Dialog zwischen den Landwirten sollte sich nicht in einen Dialog über die wirtschaftlichen Interessen wandeln. Den Schwerpunkt in der Entwicklungszusammenarbeit sollte ein verbesserter Zugang zu Land, Wasser, Wälder und Biodiversität als die Voraussetzung für eine Sicherung des Lebensunterhalts des größten Teils der Menschen in den südlichen Ländern bilden. Um einen globalen Übergang zu nachhaltigen landwirtschaftlichen Praktiken im Norden und im Süden sicherzustellen, sollte geklärt werden, welchen Wert die Entwicklungshilfe für die Deutschen darstellt.
6. Bisher sind in den Bereichen Landwirtschaft und natürliche Ressourcen geschlechterspezifische Fragen nicht berücksichtigt worden. Aber die ganze Debatte über eine Veränderung der Konsumgewohnheiten betrifft die Geschlechterfrage, zumal die verschiedenen, geschlechtsbedingten Bedürfnisse und Zuständigkeiten befriedigt werden müssen. Die verschiedenen Rollen und Bedürfnisse der arbeitenden/nicht arbeitenden Bevölkerung, alleinstehenden oder verheirateten Eltern, Rentner oder älteren Bürger, heranwachsenden Kinder, der lebenshungrigen Jugend und der Bürger mit besonderen Bedürfnissen müssen in die Strategien für den Wandel integriert werden. Daher müssen diese durch eine echte und effektive Beteiligung in den Entscheidungsfindungsprozess mitaufgenommen werden. Wenn man ein Engagement der Menschen auf individueller und kollektiver Ebene erreicht, müssen Initiativen, die auf den Druck aus der Bevölkerung angewiesen sind, sich nicht tagespolitischen Konjunkturen unterordnen, wie dies derzeit der Fall zu sein scheint. Ein Beispiel hierfür ist, dass, so sehr den Menschen auch bewusst sein mag, dass ein ökologisches Produktionssystem in der Landwirtschaft eine Option für Nachhaltigkeit ist, diese als

politische Zielsetzung vielleicht nur so lange bestehen bleibt, wie die Grünen an der Regierung beteiligt sind. Die Strategien zur Nachhaltigkeit in der Landwirtschaft müssen unbedingt von der Parteipolitik abgekoppelt werden.

7. Wenn die neue Ausrichtung der Landwirtschaft an der Nahrung orientiert ist, und wenn die Konsumenten die ökologische Landwirtschaft so annehmen, wie es die Trends aufzeigen, und nimmt man die Geschwindigkeit zum Maßstab, in der eine Reinigung der Böden und Gewässer erfolgen kann, so wird die Umstellung von den herkömmlichen Produktionsweisen auf ökologische Methoden einige Zeit in Anspruch nehmen. Könnte sich hierdurch die Gelegenheit ergeben, die Entwicklungsländer als Quelle für Produkte aus biologischem Anbau zu betrachten? Dies würde neben den zusätzlichen Möglichkeiten für einen fairen Handel natürlich auch die Frage der Kilometer aufwerfen, die die Nahrungsmittel zurücklegen müssen.
8. Der Trend, in den Industriestaaten die Agrarsubventionen zu reduzieren, und die Auswirkungen, die die Öffnung der Märkte für landwirtschaftliche Erzeugnisse hat, werden noch viele Fragen aufwerfen. Noch führt der „faire Handel“ ein Nischendasein, aber er zeigt gleichzeitig eine Möglichkeit auf, die auf der Basis objektiver Überlegungen weiter entwickelt und stärker gefördert werden muss. Das mit dem internationalen Wettbewerbsdruck in Richtung niedriger Lebensmittelpreise verbundene Risiko ebnet nicht notwendigerweise den Weg für eine nachhaltige Landwirtschaft im Süden. Es könnten sich auch große agrarwirtschaftliche Unternehmen im Süden ansiedeln, um die Möglichkeiten der aufstrebenden Märkte zu nutzen. Nachhaltigkeit in Landwirtschaft und Naturschutz verlangt ein verständliches Kriterienbündel, das soziale, ökonomische, umweltrelevante und institutionelle Aspekte in Deutschland und in der ganzen Welt einbezieht.

AUSGEWÄHLTE LITERATUR

Energie- und Klimaschutz

- BMU, Sustainable Development in Germany: Progress and Prospects, Berlin, 1998
- BMU, Germany's Climate Protection Programme, Berlin, October 2000
- BMU, Greenhouse gas reductions in Germany and the UK: Coincidence or Policy Induced? Berlin, June 2001
- BMU, Act on Granting Priority to Renewable Energy Sources, Berlin, May 2000
- BMU, Nuclear Safety In Germany, Berlin, September 2001
- BMU, Economic Effects of Climate Change Policy: Understanding and emphasising the costs and benefits, Berlin, March 2000
- BMU, Nature protection in the Federal State of Germany, Berlin, no date
- BMU, The main goals of the Federal Government concerning climate change and energy, no date
- German Energy Agency, Strategy of the German government on the use of off-shore wind energy, January 2002
- German NGO Forum Environment & Development, Many Small Steps Are no Great Leap: an analysis of the German climate protection programme, no date
- OECD, Environmental Performance Reviews: Germany, Paris, OECD, 2001
- OECD, Governance for sustainable development: Five OECD case studies, OECD 2002
- Pichl, Peter: The National Climate Protection Programme for Germany, an overview, May 2000
- RWE: Environmental Report 2000
- RWE, Responsible Action: Renewable energies today and tomorrow, no date
- Sachs, W. et al., Greening the North: A post-industrial blueprint for ecology and equity, Zed Books, 2nd ed, 2000
- Spangenberg, Joachim: Germany ten years After: Sustainable Development after UNCED, September 2001
- Umweltbundesministerium www.bmu.de
- Wolters, Dirk: Rio plus ten: Did Germany make its homework? September 2001
- World Resource Institute, The Weight of Nations, 2000
- "The energy revolution: The dawning of the Solar Age", in: Deutschland, No. 5, October/November 2000.

Verkehr und Mobilität

BfN, How Much Environment is Travel Going to Cost Us? Federal Agency for Nature Conservation (BfN), Bonn, March 1998

BMU, Germany's National Climate Protection Programme, The Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety (BMU), October 2001

BMV, "Roads in Germany" report of the Federal Ministry of transport, 1994, published by BMV, Bonn

CarSharing - the mobile alternative in Europe. CD-Rom, Ecolo - Ecology and Communication, Bremen, 1998

Facts about Germany, 2000, published by the German Federal Press and Information Bureau, Frankfurt/Main

FEA, Sustainable Development in Germany: progress and prospects. Federal Environment Agency (FEA), Federal Republic of Germany. Erich Schmidt Verlag, Berlin, 1998

FEA, Umwelt Deutschland/Environmental Germany. CD-ROM, Umweltbundesamt/ Federal Environment Agency (FEA), Berlin, 2000

FEA, "Environmental Awareness in Germany 2000". A continuation of the surveys on environmental awareness which the Umweltbundesamt (Federal Department of Ecology) last conducted in 1998 and 1996. Philipps-Universität Marburg, Department of Education
URL: <http://staff-www.uni-marburg.de/%7Ecmperzwi/englisch/hauptframe.htm> (English)

URL: <http://staff-www.uni-marburg.de/%7Ecmperzwi/hauptframe.htm> (German)

FEA, Environment Protection in the Federal Republic of Germany, Federal Environment Agency (FEA), no date

Forum Environment & Development, "Many small steps and No great Leap - An analysis of the German climate Protection programme" -a report by the German NGO Forum Environment and Development, Bonn, 2001

Forum Environment & Development, "Social, Economic And Environmental Sustainability From A Gender Perspective: 14 Issues To Tackle. NGO Women's Forum and Working Group 'Women' in the Forum Environment & Development." Statement of the Conference "Sustainability -- Gender Justice – Environment. Women between livelihood and mainstreaming strategies"

22./23. February 2002. Gustav-Stresemann-Institut, Bonn

Germanwatch, Future of Rail, by Manfred Treber, February 2001, URL: www.germanwatch.org

HBF/BMU, Gender Perspectives for Earth Summit 2002 - Energy, Transport, Information for Decision-Making. Report on the International Conference, by Heinrich Boell Foundation (HBF) and Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety (BMU), 10 - 12 January 2001, Berlin, Germany

IISD, Views for Issues and Challenges at Johannesburg (Background paper), 2002; IIED Strategy papers, IISD site and The Road to Johannesburg, Ashok Khosla

LUA, Umweltbericht NRW, Daten und Fakten. CD-Rom, Landesumweltamt Nordrhein-Westfalen (LUA), Essen, 2000

OECD, Environmental Performance Reviews: Germany, Paris, OECD, 2001

OECD, Governance for Sustainable Development - Five OECD case studies: Germany. By: Martin Jänicke, Helge Jörgens, Kirsten Jörgensen, Ralf Nordbeck. OECD. Paris, 2002, pp 113-153

Sachs, Wolfgang et al., Greening the North: A Post-Industrial Blueprint for Ecology and Equity. Zed Books, London, 1998 (2nd impression 2000)

Wuppertal Institute, Evaluation of the Involvement of Gender in Transport Science, Traffic Planning and Mobility Politics, in Germany. By: Meike Spitzner, Gabi Zauke, Wuppertal Institute, 1996

World Resources Institute, The Weight of Nations, Material Outflows from Industrial Economies, WRI, 2000

VW, "Mobility and Sustainability", VW annual report 2001/2002

Landwirtschaft und Naturschutz

Peter Bartelmus, Economic Growth and Patterns of Sustainability, November 1999.

BML, National Forests Program Germany - Socio-political dialogue to promote sustainable forest management within the framework of sustainable development, Federal Ministry of Food Agriculture and Forestry, 1999/2000

BMU, Landscape Planning - Contents and Procedures, Federal Ministry for the Environment, Nature, Conservation and Nuclear Safety, May 1998

BMU, Economic Effects Of Climate Change Policy Understanding and Emphasising the Costs and Benefits, Brochure on behalf of the BMU. By: Eberhard Jochem, Uwe Kuntze, Martin Patel, 2000

BMU, Common Ground - A Triennial Report on Germany's Environment, BMU, 2002

BMU, German initiatives Towards Sustainable Tourism, BMU, EPS Nature conservation

BMVEL, Agriculture Report 2001 - Summary, Agri-food Policy Report of the Federal Government, Federal Ministry of Consumer Protection, Food and Agriculture, June 2001

BMVEL, Ernährungs- und agrarpolitischer Bericht der Bundesregierung 2002. BMVEL, Bonn

Centre for Applied Studies in International Negotiations 2000. The Food Chain in Sub Sahara Africa

FAO, The State of Food And Agriculture 2000, Food and Agriculture Organization of The United Nations, 2000

FEA, Federal Agency for Nature Conservation: Nature Data 1999

FEA, Federal Environment Agency, Federal Republic of Germany. "Sustainable Development in Germany: progress and prospects". Erich Schmidt Verlag, Berlin, 1998

Forum Environment & Development, "Many small steps and No great Leap - An analysis of the German climate Protection programme" -a report by the German NGO Forum Environment and Development. Bonn, 2001

Forum For Environment, A platform for environmental advocacy and communication among people concerned with Ethiopian Environment, In Partnership with Heinrich Böll Foundation October 2001

German Environmental Law Basic Texts and Introduction. Edited by Gerd Winter

German Government, Web site: www.dialog-nachhaltigkeit.de

OECD, Environmental Performance Reviews: Germany, Paris, OECD, 2001

OECD, Governance for Sustainable Development - Five OECD case studies: Germany. By: Martin Jänicke, Helge Jörgens, Kirsten Jörgensen, Ralf Nordbeck. Paris, OECD, 2002, pp 113-153

Künast, Renate, Germany's Idea About a New European Agricultural Policy. Speech given by Renate Künast. Federal Minister of Consumer Protection, Food and Agriculture on the Occasion of the International Conference "Where next for European Agriculture". London. 17 July, 2001

Sachs, Wolfgang et al, Greening the North: A Post-Industrial Blueprint for Ecology and Equity. Zed Books, London, 1998 (2nd impression 2000)

Schäfer, M. et al.: Biokunden in Berlin. Kundenorientiertes Marketing in Bio-Einkaufsstätten. Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin, 2001

Tangermann, Stefan: Agriculture in Germany, 2000

TWN, International Environmental Governance: Some Issues From A Developing Country Perspective, Working paper by Third World Network, September 2001

Wuppertal Institute, New Paradigms in Environmental Policy and Information Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy, by: Peter Bartelmus, June 1999

Questionnaire from the Policy Research Centre for Environment and Economy China, Environmental Administrative System in Germany (Draft response)

Press release, 2001/12/19 Minister of State Bury Presents Draft of National Sustainability Strategy Containing 21 Objectives for the 21st Century

Water – a key to Sustainable Development, Second Announcement, International Conference on Freshwater 2001.

KURZBIOGRAFIEN DES UNTERSUCHUNGSTEAMS

Meena Menon ist freiberufliche Journalistin und lebt im indischen Mumbai. Bereits seit 18 Jahren arbeitet sie als Journalistin mit den Schwerpunktthemen Soziales und Entwicklung. Sie hat für die indische Times gearbeitet und schreibt nun für verschiedene Zeitungen und Zeitschriften. Email: cats@bol.net.in

Bernardo Reyes ist Forscher und aktives Mitglied des Instituto de Ecologia Politica in Santiago de Chile. Ausgebildet an der Universität von Toronto, Kanada, beschäftigt sich der Biologe bereits seit zweieinhalb Jahrzehnten mit Entwicklungsthemen im Hochland von Peru, Bolivien und Chile. Er ist der derzeitige Direktor des Ecological Economics Programme und arbeitet zusammen mit dem Programa Chile Sustentable an der Entwicklung einer nationalen Nachhaltigkeitsagenda. Das Programm unterstützt örtliche Gemeinden und Regierungsstellen sowie kommunale Organisationen, die an demokratischen Planungsprozessen beteiligt sind. Bernardo Reyes lehrt Ökologie an der School of Architecture der Universidad ARCIS in Santiago sowie in den Aufbaustudienprogrammen zur nachhaltigen Entwicklung an der Katholischen Universität in Temuco, Valparaiso und La Paz, Bolivien. Email: bjreyescl@yahoo.co

Batir Wardam stammt aus Amman, Jordanien, und ist Diplom-Ökologe. Er ist der leitende Umweltforscher am jordanischen Environmental Watch Programme, Moderator des elektronischen NGO-Forums des GEF Small Grant Programme in Jordanien, Verfasser einer täglichen Kolumne und Autor im Themenbereich Politik und Entwicklung. Er war Kommunikationsoffizier der jordanischen Royal Society for the Conservation of Nature, Programme Development Officer der nationalen Niederlassung der World Conservation Union (IUCN) in Jordanien sowie Berater der UNDP in Amman. Email: batir@nets.jo

Jane Ngige, Nahrungsmittel- und Agrarbiotechnologin in Nairobi, Kenia, ist derzeit stellvertretende Koordinatorin des Green Belt Movement, einer nationalen NGO, die sich mit der Stärkung von Gemeinden durch umweltpolitische und staatsbürgerliche Bildung, mit Nahrungsmittelsicherheit und Menschenrechtsfragen befasst. Des Weiteren ist sie leitende Beraterin bei Biosystems, einem Unternehmen, das im Bereich Agrarproduktforschung, Produktentwicklung und -weiterverarbeitung, Qualitätsmanagement und Marketing tätig ist. Email: biosystems@swiftkenya.com

Ute Sprenger, die mit der Koordination dieser Studie betraut war, lebt und arbeitet als freiberufliche Publizistin und Beraterin in Berlin. Von Beruf Soziologin und Pädagogin hat sie zahlreiche Artikel und Publikationen verfasst. Ihr Betätigungsfeld reicht von Umwelt über Entwicklung zu politischer Ökologie mit Schwerpunkt auf den sozialen Auswirkungen der neuen Technologien. Email: usp@snafu.de

Die Heinrich-Böll-Stiftung

Die Heinrich-Böll-Stiftung mit Sitz in den Hackeschen Höfen im Herzen Berlins ist eine politische Stiftung und steht der Partei Bündnis 90/Die Grünen nahe. Die Stiftung arbeitet in rechtlicher Selbständigkeit und geistiger Offenheit. Ihre Organe der regionalen Bildungsarbeit sind die 16 Landesstiftungen.

Heinrich Bölls Ermutigung zur zivilgesellschaftlichen Einmischung in die Politik ist Vorbild für die Arbeit der Stiftung. Ihre vorrangige Aufgabe ist die politische Bildung im In- und Ausland zur Förderung der demokratischen Willensbildung, des gesellschaftspolitischen Engagements und der Völkerverständigung. Dabei orientiert sie sich an den politischen Grundwerten Ökologie, Demokratie, Solidarität und Gewaltfreiheit.

Ein besonderes Anliegen ist ihr die Verwirklichung einer demokratischen Einwanderungsgesellschaft sowie einer Geschlechterdemokratie als ein von Abhängigkeit und Dominanz freies Verhältnis der Geschlechter.

Darüber hinaus fördert die Stiftung Kunst und Kultur als Element ihrer politischen Bildungsarbeit und als Ausdrucksform gesellschaftlicher Selbstverständigung.

Die Stiftung engagiert sich in der Welt durch die Zusammenarbeit mit rund 200 Projektpartnern in 60 Ländern auf vier Kontinenten.

Jedes Jahr vergibt das Studienwerk der Heinrich-Böll-Stiftung rund 90 Stipendien an Studierende und Promovenden.

Die Heinrich-Böll-Stiftung hat ca. 160 hauptamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aber auch rund 300 Fördermitglieder, die die Arbeit finanziell und ideell unterstützen.

Die Mitgliederversammlung, bestehend aus 49 Personen, ist das oberste Beschlußfassungsorgan und wählt u.a. den Vorstand. Den hauptamtlichen Vorstand bilden z. Zt. Ralf Fücks und Barbara Unmüßig. Die Geschäftsführung hat Dr. Birgit Laubach inne.

Die Satzung sieht für die Organe der Stiftung und die hauptamtlichen Stellen eine Quotierung für Frauen sowie für Migrantinnen und Migranten vor.

Zur Zeit unterhält die Stiftung Auslands- bzw. Projektbüros bei der EU in Brüssel, in den USA, in Tschechien, Südafrika, Kenia, Nigeria, Brasilien, El Salvador, Pakistan, Indien, Kambodscha, Thailand, Bosnien-Herzegowina, Rußland, Polen, der Türkei, Israel und dem arabischen Nahen Osten.

Jährlich stehen der Stiftung rund 35 Millionen Euro aus öffentlichen Mitteln zur Verfügung.

World Summit Papers

The Jo'burg Memo - Fairness in a Fragile World

Memorandum for the World Summit on Sustainable Development,
[World Summit Papers Special Edition](#), Berlin, April 2002, 80 pages

Also available in German, Spanish, Italian. In preparation is a Russian, Arabic; Portuguese, Turkish and Hungarian version. www.joburgmemo.org

Energy Turnround 2020 - The path to a sustainable energy system in Germany

An Öko-Institut Study by Dr. Felix Chr. Matthes and Martin Cames

World Summit Paper No. 15

Sustainability and Justice

Documentation of a Conference in Berlin, September 2000

World Summit Papers No. 13, Johannesburg, July 2002

Generación Jo'Burg

Una nueva visión para la Cumbre Mundial. Una recompilación de informes por Mohammed Rabah Aghbarieh, et al.

World Summit Papers No. 12, Berlin, Mai 2002, 28 pages

Generation Jo'Burg

A new vision for the World Summit on Sustainable Development. A Compilation of reports by Mohammed Rabah Aghbarieh, et al.

World Summit Papers No. 11, Berlin, Mai 2002, 28 pages

Gender and Sustainable Development

A briefing Paper by Minu Hemmati and Rosalie Gardiner

World Summit Papers No. 10, Berlin 2002, 56 pages

The Road to Johannesburg after September 11, 2001

Documentation of the online-debate on www.worldsummit2002.org

World Summit Papers No. 9, Berlin 2002, 54 pages

Rio + 10 and the North-South Divide

An essay by Wolfgang Sachs

World Summit Papers No. 8, Berlin 2001, 16 pages

Globalization and Poverty – an Ecological Perspective

By Roldan Muradian and Joan Martinez-Alier

World Summit Papers No. 7, Berlin 2001, 36 pages

Globalización y Sustentabilidad

Un ensayo de Wolfgang Sachs

World Summit Papers No. 6, San Salvador 2001, 30 pages

From Rio to Johannesburg. Contributions to the Globalization of Sustainability

By Jürgen Trittin, Uschi Eid, Sascha Müller-Kraenner and Nika Greger

World Summit Papers No. 5, Berlin 2001, 36 pages

Von Rio nach Johannesburg. Beiträge zur Globalisierung der Nachhaltigkeit

Von Jürgen Trittin, Uschi Eid, Sascha Müller-Kraenner und Nika Greger

World Summit Papers No. 4, Berlin 2001, 40 Seiten

Breaking the Impasse. Forging an EU Leadership Initiative on Climate Change

A policy paper by Hermann E. Ott and Sebastian Oberthür

World Summit Papers No. 3, Berlin 2001, 36 pages

10 Years After Rio. Debating Development Perspectives

A concise outlook on sustainable development implementation

By Karl H. Segschneider

World Summit Papers No. 2, Chiang Mai 2001, 70 pages

Towards the World Summit on Sustainable Development

A discussion paper by the South African NGO Caucus on the World Summit for Sustainable Development

World Summit Papers No. 1, Berlin 2001, 32 pages

To order these publications:

Heinrich-Böll-Stiftung, Rosenthaler Str. 40/41, 10178 Berlin

Tel.: ++49 30/285 340; fax: ++49 30/285 34 109

E-mail: info@boell.de; for downloads: www.boell.de; www.worldsummit2002.de

Andere Publikationen zum Weltgipfel (WSSD) 2002

World Summit 2002-Newsletter No. 1 of the Washington Office of the Heinrich Böll Foundation

By Nika Greger. May 2001, available in German, English, Spanish at

www.worldsummit2002.org

Gender Perspectives for Earth Summit 2002 – Energy, Transport, Information for Decision-Making

Report on the International Conference at Jagdschloss Glienecke, 10-12 January 2001, Berlin. Edited by the Federal Ministry for the Environment and the Heinrich Böll Foundation. Berlin, February 2001, 42 pages.

Download at www.boell.de/downloads/gd/genderpersp2002.pdf

Globalization and Sustainability

Essay by Wolfgang Sachs. Documentations, Papers & Reports of the Heinrich Böll Foundation Nr. 5, Berlin 2000, 32 pages.

Download at www.boell.de/downloads/nachhaltigkeit/sachsglobal.pdf

