

Heiko Barske

Die Freiheit des Einen hat ihre Grenze in der des Anderen

Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Zukunft in Wohlstand

An der Erkenntnis, dass das Klima wärmer wird und wir Menschen daran einen Anteil haben führt inzwischen ebensowenig ein Weg vorbei wie an der Erkenntnis, dass mit einer weiteren Klimaerwärmung eine zum Teil drastische Verschlechterung der Lebensverhältnisse auf heute besiedelten Teilen unserer Erde verbunden ist. Die Minderheit der heute in den Industriestaaten lebenden Bevölkerung hat durch bedenkenlosen Verbrauch fossiler Ressourcen und deren Entsorgung in die Atmosphäre seit Beginn der Industrialisierung vor etwa 150 Jahren den Kohlendioxidgehalt der Atmosphäre von etwa 280 ppm auf heute 380 ppm ansteigen lassen. Bei Extrapolation der derzeitigen Entwicklung werden bereits für das Jahr 2030 etwa 450 ppm erwartet, ein Wert, bei dem eine sich aus sich heraus beschleunigende, drastische Verschlechterung der Lebensverhältnisse erwartet wird. Die Situation ist vergleichbar mit einer Balkenwaage, deren mit großen Gewichten belastete Waagschalen im Gleichgewicht stehen (dem mit sehr hohen Umätzen verbundenen natürlichen Kohlendioxidkreislauf) und die durch eine relativ kleine Störung (dem menschlichen Eingriff) aus dem Gleichgewicht gebracht werden und in einen neuen Zustand kippen. Das ökologische System Erde befindet sich bereits in einem solchen Kippzustand; insofern ist es nicht fünf vor, sondern fünf nach Zwölf.

Und dennoch tun wir so, als sei eine grundsätzliche Änderung unseres Handelns nicht nötig. Jede neue Großveranstaltung oder Großkonferenz, jedes neue Luxushotel, Kreuzfahrtschiff, Apartment, Auto usw. muss den jeweiligen Vorgänger übertreffen, was mit entsprechendem zusätzlichen Ressourcenverbrauch verbunden ist. So lange wir auch in Gegenden, in denen bestes Trinkwasser aus den Leitungen sprudelt, Wasser trinken, das Hunderte von Kilometern entfernt in Flaschen abgefüllt und zu uns transportiert wurde, entlarven sich Reden über nachhaltiges Handeln als rein opportunistische Statements. Uns werden Fernreisen zu Niedrigstpreisen angeboten, bei denen der einzelne so viel Erdöl verbraucht, wie er im Lauf eines Jahres für seine Heizung oder sein Kfz benötigt. Dennoch wird der Flugverkehr mit drastischen Wachstumsraten weiter geplant. Unter unseren derzeitigen Rahmenbedingungen konnte mit einem Porsche Ca-

enne, um nur ein Beispiel für ein wegen eines Stadtverbrauches von über 20 l unter ökologischen Gesichtspunkten als Dinosaurier einzustufendes Fahrzeug zu nennen, so viel Geld verdient werden, dass damit ein namhafter Anteil der allerdings wegen Fehlentscheidungen des Managements sehr niedrig bewerteten VW-Aktien gekauft werden konnte. Man kann keinem Industriemanager vorwerfen, für das Unternehmen und dessen Mitarbeiter durch den Verkauf von marktangepassten Produkten Geld zu verdienen. Deutsche Autos konnten sich im Luxussegment weltweit unter anderem deshalb positionieren, weil unser Land das einzige ohne allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung ist. Was man den Managern allerdings vorwerfen muss, ist, dass sie regelmäßig der Einführung von Rahmenbedingungen, die das Auto umweltverträglicher machen wollten, mit für den gesunden Menschenverstand kaum nachvollziehbaren Argumenten widersprachen, wie Nichterfüllbarkeit von Vorschriften, übermäßiger Verteuerung der Autos und Gefährdung von Arbeitsplätzen. Die gleichen kurzsichtigen Argumente, mit denen die Einführung von bleifreiem Kraftstoff oder die Einführung von schärferen Abgasgrenzwerten bekämpft wurden, werden nun wieder bei der Diskussion einer Limitierung der Kohlendioxidemissionen vorgebracht. Der Politik ist vorzuwerfen, dass sie regelmäßig vor diesen Argumenten einknickt und lediglich reagierend handelt anstatt gestalterisch zu agieren.

Wenn die weltweiten Kohlendioxidemissionen gesenkt werden sollen und den Bürgern der sich entwickelnden, bevölkerungsstarken Länder der gleiche Ausstoß zugebilligt wird wie denen der reichen Industrieländer (China emittiert heute etwa 2,3 to/Kopf, Deutschland etwa 9,7 to/Kopf und die USA etwa 19 to/Kopf an Kohlendioxid), so muss der Kohlendioxidausstoß pro Kopf der Bevölkerung beispielsweise in der Bundesrepublik in einem Ausmaß gesenkt werden, das drastisch über die derzeitigen Ziele hinausgeht. Auch die sich abzeichnende Knappheit fossiler Ressourcen und daraus resultierende Verteilungskämpfe machen eine drastische Senkung des Verbrauches dieser Ressourcen unumgänglich. Mit den ins Auge gefassten Maßnahmen, wie Begrenzung der Kohlendioxidemissionen der Industrie durch Handel mit Emissionsrechten, weiche Deckelung des Kohlendioxidausstoßes der Autos, Ausstieg aus der Kernenergie, Forcierung regenerativer Energien durch Energieeinspeisegesetz und Finanzierungshilfen, Beimischung von aus Biomasse hergestellten Kraftstoffen zu den fossilen Kraftstoffen usw. ist das Ziel einer drastischen Senkung des Kohlendioxidausstoßes

ohne gravierende Einschränkungen unseres Lebensstandards nicht erreichbar. Notwendig ist vielmehr ein fundamentales Umdenken, das zukunftssichere Technologien unter Nutzung der egozentrisch motivierten hohen Triebkräfte der Marktwirtschaft hervorbringt.

Eine fundamentale Leitlinie für die Einführung von Rahmenbedingungen, die die Schöpfung bewahren, sollte Folgende sein: *Eine der zentralen Aufgaben des Staates liegt darin, für eine Balance zwischen den Freiheiten seiner Bürger zu sorgen, d.h. die Freiheit des Einen gegenüber der des Anderen und dem Wohl der Allgemeinheit abzugrenzen.* Dies gilt nicht nur innerstaatlich, sondern auch für das immer stärker verzahnte globale Zusammenleben von Staaten. Zu starke soziale Unterschiede und insbesondere Freiheitsungleichgewichte führen zu gefährlichen Spannungen, die mit eine Ursache für die blutigen Auseinandersetzungen auf unserer Erde und auch den Terrorismus sind. Aus dieser Leitlinie folgt, dass solche Rahmenbedingungen möglichst nah am Einzelnen ansetzen sollten, da dessen Handeln und nicht das Handeln irgendwelcher abstrakter Ganzheiten den anderen beeinträchtigt.

„Keiner darf den anderen schädigen oder mehr als den Umständen nach unvermeidbar belästigen“, das ist ein ethisch begründeter Grundsatz zivilisierter Gesellschaften. Aufgabe der Politik ist es, das Maß festzulegen, in dem der Eine den anderen belästigen, oder wo unvermeidlich, schädigen darf. Wenn bezüglich des Verbrauches fossiler Kraftstoffe und deren Entsorgung in die Atmosphäre diesbezüglich Handlungsbedarf besteht - das ist inzwischen unbestritten -, so widerspricht es dem vorgenannten Grundsatz zutiefst, dies über Abgaben steuern zu wollen. Der Wohlhabende kann sich unter solchen Rahmenbedingungen durch die Entrichtung der Abgaben von seiner Verpflichtung zur Minimierung der Schädigung freikaufen. Auch eine Begrenzung des Kohlendioxid-Ausstoßes durch Deckelung des für eine Gesamtheit, beispielsweise eine Fahrzeugflotte, zulässigen Ausstoßes widerspricht diesem Grundsatz, da der Einzelne der Gesamtheit wiederum unnötig viel emittieren darf, wenn nur die anderen wenig emittieren.

Einen überaus effizienten und den ethischen Grundsätzen gerecht werdenden Lösungsweg hat die von der hiesigen Automobilindustrie lange bekämpfte moderne Abgasgesetzgebung gezeigt. Sie hat den streckenbezogenen Schadstoffausstoß auf ein technisch mögliches, in Stufen strenger werdendes Maß reduziert, dem sich der Einzelne nicht entziehen kann. Da leistungsstarke,

schwere Fahrzeuge davon stärker betroffen waren, wurden die notwendigen Technologien zunächst überproportional von wirtschaftlich starken Käufern bezahlt und breiteten sich dann kostengünstig in die anderen Fahrzeugkategorien aus. Dies geschah unter den effizienten marktwirtschaftlichen Regelmechanismen, bei denen der Preis eine sich aus Angebot und Nachfrage entwickelnde Größe ist. Die Industrie hatte von Anfang an Entscheidungssicherheit über die zu erwartenden Stückzahlen, denn die wirtschaftlich starken Käufer wollen auf „Schub im Rücken“ nicht verzichten und sind bereit, den dafür erforderlichen Mehrpreis zu bezahlen, der wegen der von Anfang an in hohen Stückzahlen gefertigten neuen Technologie zudem nur moderat war. Ohne die mit großer Ineffizienz verbundene Umverteilung von Geldern der Bürger durch Staatshand flossen die durch die Abgasgesetzgebung bedingten Ausgaben direkt von den Käufern in Investitionen und Arbeitsplätze.

Ein effizienter Ansatz, den Verbrauch wirksam zu senken, ist eine Limitierung des Verbrauches unter den normalerweise gefahrenen Lastkollektiven, in denen die hohen Spitzenleistungen derzeitiger Luxusfahrzeuge von mehreren hundert kW praktisch nie erreicht werden. Technisch-physikalisch ist es durchaus möglich, ein Fahrzeug mit einer Spitzenleistung von mehreren hundert kW derart zu konstruieren, dass es bei Einsatz von lediglich beispielsweise 40 kW, mit denen normalerweise gefahren wird, nicht mehr verbraucht als ein ähnlich schweres Fahrzeug, das mit einem Motor geringerer Spitzenleistung ausgerüstet ist. Der zulässige Kohlendioxid-Ausstoß sollte aus physikalischen Gründen an die Fahrzeugabmessungen gekoppelt werden (damit unterschiedlich große Fahrzeuge nicht zwangsläufig unterschiedliche Fahrleistungen haben) und in zeitlichen Abständen entsprechend dem technischen Fortschritt vermindert werden. Durch eine solche intelligente Verbrauchs-limitierung leidet nicht der Kaufanreiz für die Möglichkeit „großen Schubs im Rücken“. Die dafür benötigte, höhere Spitzenleistung ist unter dem Limitierungsszenario, da sie kaum eingesetzt wird, für den Praxisverbrauch kaum relevant. Ihre Umweltverträglichkeit muss durch hohen technischen Aufwand erkaufte werden.

Begleitet werden sollte eine zukunftsgerichtete, intelligente Verbrauchs-limitierung von einer umgestalteten Kraftfahrzeugsteuer, die die Fahrzeuggrundfläche, d.h. die benötigte teure Verkehrsfläche stark berücksichtigt und das Unterschreiten von umweltrelevanten Grenzwerten belohnt. Von einer solchen Steuer geht

ein permanenter Entwicklungs-(Evolutions-)druck in eine zukunftssichere Richtung aus.

Die kalifornische Gesetzgebung zeigt, wie durch intelligente, nicht in erster Linie unmittelbar am Geldbeutel ansetzende Rahmenbedingungen zukunftsgerichtete Entwicklungen ausgelöst und durchgesetzt werden können. Der von der hiesigen Automobilindustrie zunächst verspottete und nun unter den Zwängen des Marktes nachentwickelte, insbesondere von TOYOTA in einem langfristigen strategischen Ansatz entwickelte Hybridantrieb ist ein Beispiel dafür, wie eine bezüglich Umweltstandards proaktive Haltung eines Herstellers zu zukunftssicheren Marktvorteilen führen kann. Der TOYOTA Prius ist in Kalifornien zu einem Kultauto geworden und nimmt auch hier den Platz 1 in der Liste umweltverträglicher Autos an. Der Hybridantrieb, der die Vorteile des Verbrennungsmotors mit denen des Elektroantriebs vereint, ist für die kalifornischen Rahmenbedingungen deshalb besonders geeignet, weil dort strengste Emissionsvorschriften und eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung gelten. Die Höchstleistung des Verbrennungsmotors muss der für die zulässige Höchstgeschwindigkeit erforderlichen Leistung entsprechen. Für ein gutes kurzzeitiges Beschleunigungsvermögen steht der Elektromotor als Booster mit einem aus der Batterie speisbaren Energievorrat zur Verfügung. Dieser Energievorrat reicht aus, um im Stop- und Go Verkehr, in Wohngebieten usw. emissionsfrei rein elektrisch zu fahren. Normale Bremsungen erfolgen durch Rückspeisung kinetischer Energie in die Batterie, wodurch der Verbrauch zusätzlich gesenkt und die Feinstaubbelastung reduziert werden.

Unter einer intelligenten Verbrauchslimitierungsgesetzgebung verpufft das Geld der wirtschaftlich Starken nicht umweltschädlich in Verbrauch von Ressourcen und deren Entsorgung in die Atmosphäre, sondern fließt freiwillig und ohne mit hoher Reibung behaftete staatliche Umwege direkt in den Gebrauch der fast unendlichen Ressource menschlicher Kreativität, die zu Investitionen in zukunftssichere Arbeitsplätze und auf dem Weltmarkt absetzbaren Produkten führt.

Einzelheiten der effizienten, marktwirtschaftlichen Mechanismen, die durch eine intelligente Limitierungsgesetzgebung in Gang gesetzt werden können, sowie Details einer Gesetzgebung, die den Kohlendioxidausstoß der PKWs innerhalb weniger Jahre drastisch reduziert und gleichzeitig ein

Konjunkturprogramm für die Wirtschaft bildet, können in dem bereits 2002 erschienenen und unverändert aktuellen Buch „**Mehr durch Weniger**“ (ISBN 3-93657202-X) nachgelesen werden.

Das Auto bzw. der Individualverkehr ist nur eine von mehreren Emissionsquellen. Für intelligente Limitierungsgesetze, mit denen wir den Forderungen der Zukunft ethisch fundiert, d.h. auf breitem Konsens beruhend, sozial verträglich und die Wirtschaft fördernd, begegnen können, gibt es zahlreiche Ansatzpunkte. Man denke beispielsweise an die Limitierung des individuellen stationären Verbrauches fossiler Energieträger. Die derzeitige Politik lässt durch Energieeinspeisegesetz, direkte staatliche Förderungen usw. einen subventionierten Markt zur Erzeugung regenerativer Energien entstehen, der beispielsweise zu höheren Strompreisen auch für wirtschaftlich Schwache führt, mit sozialer Marktwirtschaft nicht viel zu tun hat und zumindest in Teilen zusammenbricht, wenn die Subventionen gekürzt werden. Unter einer Limitierungsgesetzgebung, die dem Einzelnen nur einen begrenzten Verbrauch kostengünstiger, weil unmittelbar aus der Erde sprudelnder fossiler Ressourcen erlaubt, ist jeder, der mehr Energie verbraucht, gezwungen, diese anderweitig zu beschaffen, nämlich entweder selbst herzustellen, oder von den Energieversorgern zu beziehen. Auf diese Weise entsteht ein nicht subventionierter Markt regenerativer Energieerzeugung, der nicht am staatlichen Tropf hängt (was immer mit höheren Steuern verbunden ist), stark wächst und dadurch zu sinkenden Preisen führt, die zu den steigenden Preisen knapper werdender fossiler Ressourcen konkurrenzfähig werden und somit einen glatten Übergang in das „nachfossile Zeitalter“ erlauben.

Wie auch immer gearteter Luxus – die individuellen Wünsche sind hier außerordentlich verschieden – soll durch eine intelligente Limitierungsgesetzgebung nicht begrenzt werden, denn er ist eine der Triebkräfte unseres Handelns. Luxus soll jedoch nicht mit höherem Verbrauch nicht nachwachsender Ressourcen und damit letztendlich höherer Schädigung des Anderen verbunden sein, sondern durch effizientere Technik, d.h. Gebrauch menschlicher Kreativität, und/oder Gebrauch regenerativer Ressourcen möglich werden.

Allerdings sollten wir uns nicht in der Sicherheit wiegen, dass mit unter einem Szenario intelligenter Limitierungen entstehender Bioenergie, Windenergie, Wasserenergie, geothermischer, photovoltaischer oder photothermischer Energie der Energiehunger moderner

Gesellschaften ohne weiteres gedeckt werden kann. Es wird voraussichtlich erforderlich sein, weiterhin die extrem hohe Energiedichte von dann möglicherweise sicherheitstechnisch vorteilhaft auf Thorium-Basis arbeitenden Kernkraftwerken zu nutzen, um Strom und Wärme zu produzieren, wobei der Strom direkt und/oder weiter zur Herstellung von Wasserstoff genutzt werden kann, der mit andernfalls in die Atmosphäre entweichendem oder aus der Atmosphäre entnommenem Kohlendioxid zur Herstellung von dann völlig umweltverträglichem flüssigen Kraftstoffen eingesetzt werden kann. Flüssige Kraftstoffe bleiben wegen ihrer hohen volumen- und massenbezogenen Energiedichte und ihrer unproblematischen Handhabbarkeit voraussichtlich für viele Jahre der bevorzugte Energieträger von Verkehrsmitteln.

Es ist zu hoffen, dass die in unserem Lande politisch Entscheidenden sich weniger von den kurzsichtigen Lobbyisten der Großfirmen beeinflussen lassen und gesetzliche Regelungen schaffen, die durch effiziente marktwirtschaftlichen Regelungsmechanismen zukunftssicheren technischen Fortschritt begünstigen und entsprechende Märkte entstehen lassen. Menschliche Kreativität ist im Gegensatz zu den fossilen Ressourcen eine kaum begrenzte Ressource. Die Kaufkraft der wirtschaftlich Starken für die Nutzung dieser Ressource und Umsetzung in Investitionen und Arbeitsplätze unmittelbar einzusetzen, ist für die Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit wesentlich effizienter als sie über Steuern abzuschöpfen und umzuverteilen. Solche Regelungen sollten sich, um langfristig aufrechterhaltbar zu sein und nicht aktionistisch ständig verändert zu werden, an dauerhaft konsensfähigen Fundamenten orientieren, die es auch in unserer sich so rasch ändernden Welt gibt.



Der Autor war über mehrere Jahre in verantwortlichen Positionen der Automobilindustrie tätig, u.a. als Leiter der Produktplanung und des Projektmanagements bei der AUDI AG und als Leiter der Forschung des VOLKSWAGEN Konzerns, und ist aufgrund seiner Erfahrungen bei der Entscheidung über die Serieneinführung neuer Technologien, über Kaufentscheidungen der Kunden und über marktwirtschaftliche Regelungsmechanismen überzeugt davon, dass es für die Rahmenbedingungen, die der Staat bei der Organisation einer nachhaltigen Entwicklung vorzugeben hat, einen wesentlich effizienteren Ansatz gibt, als den derzeit primär verfolgten, die Energiepreise durch Abgaben zu erhöhen.



Das Buch „Mehr durch Weniger - Wie man durch intelligente Verbrauchslimitierung ökonomisches Wachstum erzeugt und der Umwelt nützt“ können Sie direkt beim Verlag bestellen, 123 Seiten, Hardcover, ISBN: 3-936572-02-X

Mehr Informationen zum Thema
finden Sie im Internet unter:
www.omikronverlag.de