

MEHR TEMPO

Warum wir uns keinen politischen
Stillstand mehr leisten können

Zukunft wird jetzt gemacht

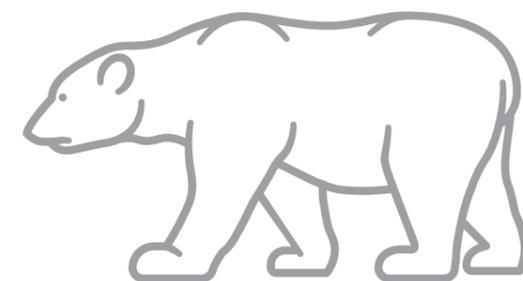


Klima

Dem Klima ist der Mensch egal.
Umgekehrt funktioniert das nicht.



Wald



Nachhaltige Transformation: entschieden, schnell und gerecht

Mit der klimagerechten Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft steht die wohl größte Umwälzung aller Zeiten bevor. Die Zeit drängt — denn die Klimakrise bringt ungenannte Risiken für alle Unternehmen und für uns Menschen. Um die Ziele aus dem Pariser Klimaabkommen bis 2035 zu erreichen, müssen wir uns alle enorm anstrengen. Dass die Transformation möglich ist, zeigen wir bei der GLS Bank jeden Tag. Denn bei uns gehören erfolgreiches Unternehmertum und Klimaschutz zusammen.

Für eine zukunftsfähige Gesamtwirtschaft braucht es aber jetzt klare politische Rahmenbedingungen. Die Unternehmen sind längst bereit für den Wandel. Was fehlt, ist ein unmissverständliches Startsignal aus der Politik, das Unternehmer*innen Planungssicherheit gibt. Entscheidend sind der Schutz natürlicher Ressourcen, eine gemeinwohlorientierte Wirtschaft und der Mut zur Transformation.

Dabei gilt: Schneller und ambitionierter Klimaschutz ist der kostengünstigste. Wir fordern von der nächsten Bundesregierung deshalb einen beherzten und wirklich ambitionierten Weg für deutsche Unternehmen in dieser Transformation. Ständiger Zwang zu Nachbesserungen erhöht die Kosten, sorgt für Frustration und führt nicht zum 1,5-Grad-Ziel.

Wagen wir lieber jetzt den großen Wurf. Leisten wir unseren Beitrag und halten diesen Planeten auch für künftige Generationen bewohnbar.

Klimaschutz und Biodiversität

Die Folgen der Erderhitzung sind bereits jetzt, bei 1,3 Grad, im globalen Süden existenziell und in Mitteleuropa deutlich spürbar. Klima- und Biodiversitätsschutz sind auch bei den Vereinten Nationen schon Chefsache — wann ist das bei der deutschen Bundesregierung der Fall? Der dramatische Schwund der Artenvielfalt kann die Ökosysteme instabil machen, von denen wir abhängen. Das gefährdet unsere Ernährungssicherheit, macht Lebensmittel teurer und zerstört einen Großteil unserer Flora und Fauna.

Zu sinnvollen politischen Rahmenbedingungen gehört deshalb eine faire Verteilung der Verantwortung. Unternehmen können keine milliardenschweren Entschädigungen erwarten für die Folgen der Schäden, die sie selbst verursacht haben. Verursacher müssen für die Nutzung unserer ökologischen Ressourcen zahlen. Das bedeutet einen angemessenen hohen CO₂-Preis sowie die Bepreisung von Spritz- und Düngemitteln.

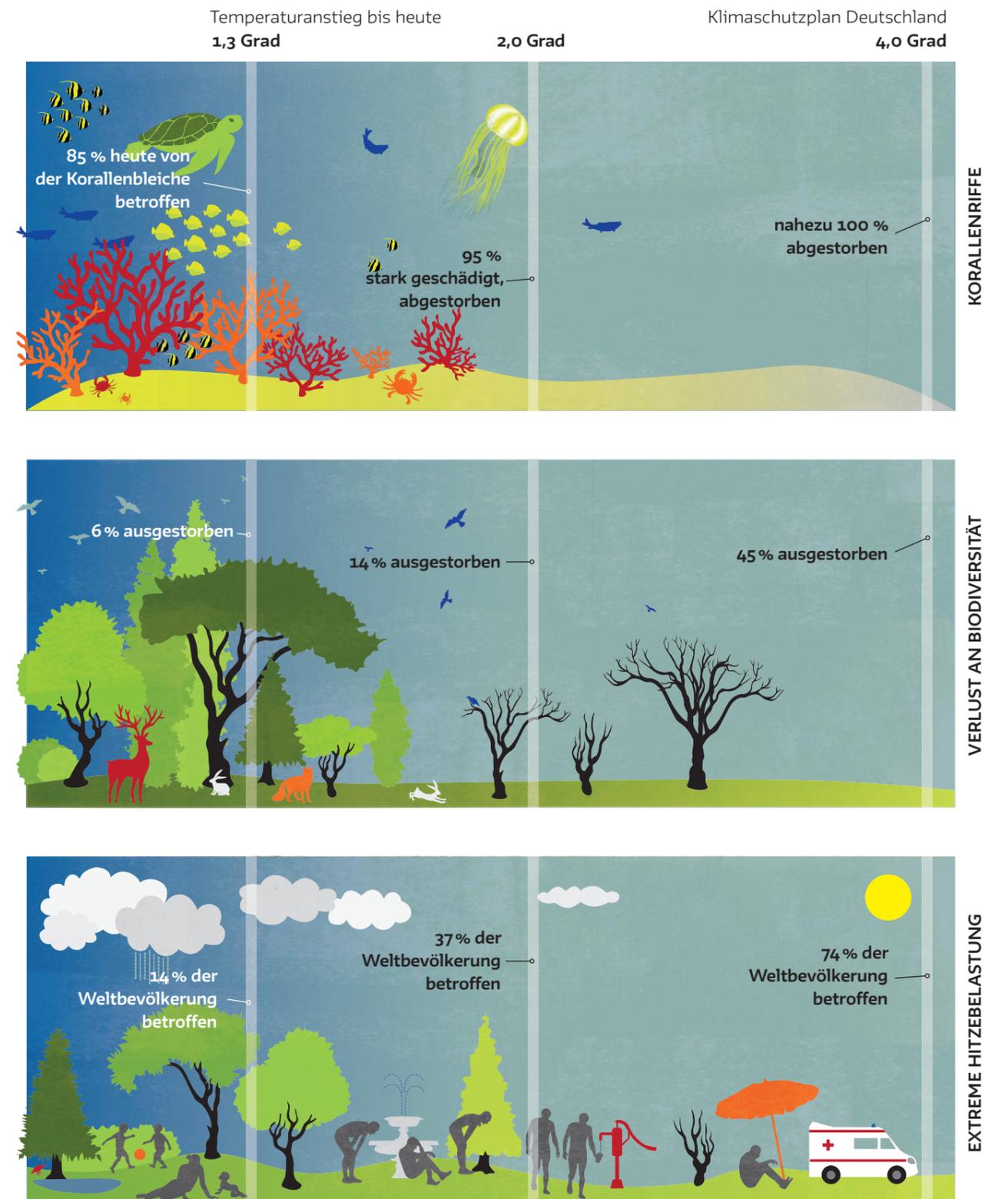
Der Schlüssel ist aber die schnelle und vollständige Abkehr von fossilen Energieträgern. Die Energiewende ist weit mehr als ein Verzicht auf Kohle und Kernkraft. Die Energiewende ist auch Struktur- und Kulturwandel. Wir brauchen ein Vielfaches an Windkraft und Photovoltaik, um den Umbau der Wirtschaft und Industrie stemmen zu können. Das kann schneller gehen: Um die Pariser Verträge einzuhalten, müssen wir den Ausbau beschleunigen und vereinfachen.

Mut zur Transformation

Für eine sozial-ökologische Transformation ist es wichtig, das Gesamtbild vor Augen zu haben. Dann wird sofort klar: Ein entschlossenes und sofortiges Handeln ist geboten. Je länger wir warten, desto höher werden die ökonomischen und gesellschaftlichen Kosten sein. Wir werden immer weiter über die planetaren Grenzen hinausgehen und unser Naturvermögen unwiderruflich aufbrauchen. Natürlich heißt das heute, dass wir vor gewaltigen Veränderungen stehen. Aber noch können wir mitbestimmen, wie sie gestaltet sind.

Zum Gesamtbild gehört auch, dass wir riesige Chancen haben und immense Vorteile für ein besseres Zusammenleben auf uns warten. Nachhaltige Ideen gibt es im Überfluss. Gemeinsam können wir das Leben lebenswerter und unsere Gesellschaft resilienter machen. Wir können schon heute den Weg einschlagen, der die nächsten Jahrzehnte bestimmen wird. Machen wir die Welt jetzt enkeltauglich!

Auswirkungen des Klimawandels



Quellen: Weltklimarat, Intergovernmental Platform on Biodiversity and Ecosystem Services

Millennials for Future!

Es mussten erst massenhaft sehr junge Menschen demonstrieren und die Schule schwänzen, damit die Klimakrise endlich ein politisches Thema wurde. Die meisten Über-30-Jährigen haben nicht den Job geschwänzt. Warum eigentlich nicht? Ein Essay von Nora Schareika

Mein 13. Schuljahr begann mit dem 11. September 2001. Der Terroranschlag in New York war die erste Erfahrung meiner Generation mit einer größeren Krise in der Welt. Es folgte ein Jahrzehnt der Anti-Terror-Kriege, 2008 kam die Finanzkrise hinzu, 2020 Corona. Damit bin ich eine typische Vertreterin der Millennials. Wir sind auf den ersten Blick krisen-erprobt, doch keine der bisher durchlebten Krisen scheint uns auf die Klimakrise vorbereitet zu haben. Wir sind zwischen 30 und 40 Jahre alt, haben die ersten Sprossen der Karriereleiter erklommen, viele haben Kinder und einen gewissen Wohlstand erreicht.

Und natürlich behagt es an diesem Punkt im Leben nicht, wenn eine von außen kommende, noch etwas abstrakte Krise den Lebensentwurf infrage stellt. Dabei müssten wir jetzt alles bisher Getane und Erreichte infrage stellen, die Älteren mit ihrer Verantwortung für die Klimakrise konfrontieren — aber auch uns selbst, denn wir sind ja nicht erst seit gestern auf der Welt. Und vor allem müssen wir: aktiv werden.

Warum tun wir das (noch) nicht? Als wir im Alter der heutigen Fridays-for-Future-Aktivist*innen waren, gingen manche gegen den Afghanistankrieg — die Antwort der USA auf 9/11 — demonstrieren. Bei einer Demo in Berlin kaufte ich mir einen Palästinenserschal und bildete mir ein, so könnte es sich 1968 angefühlt haben. Doch eigentlich gab es in unserer satten, optimistischen Teenagerwelt nichts Greifbares, wogegen man dauerhaft rebellieren konnte. Nur ein diffuses Unbehagen. Die Kriege blieben weit weg, wie auch die Warnungen von Wissenschaftler*innen vor der Klimakatastrophe, über die schon 1995 die Tagesschau berichtet hatte. Es fehlte der historische Moment, wie ihn 2018 Fridays for Future hatten.

Und so überlegten die meisten meiner Mitschüler*innen bald nach dem Schock von 9/11 wieder, mit welcher soliden Ausbildung oder welchem Studium sie künftig gutes Geld verdienen würden. Die Millennials heißen so, weil ihr bewusstes Erleben um die Jahrtausendwende einsetzte. Manche nennen sie auch die Generation Y — „why?“, denn typisch ist, dass diese mitteljung Menschen Dinge nach ihrer Nützlichkeit für sich selbst beurteilen. Warum sollte ich das tun, warum sollte ich jenes kaufen — was bringt es mir?

Selbst in der Finanzkrise ab 2008 fielen wir — zumindest in Deutschland — noch weich. Irgendwie fanden die meisten in den bald folgenden Hochkonjunkturjahren einen Job und vergaßen ihre früheren Revolutionsträumereien. Und plötzlich hört man aus der eigenen Altersgruppe hier und da Verballhornungen des Georges-Clemenceau-Zitats „Wer mit 20 Jahren nicht Sozialist ist, hat kein Herz, wer es mit 40 Jahren noch ist, hat kein Hirn.“ Und so nimmt das Leben ähnliche Wege wie bei den Eltern: Haus bauen, Kinder bekommen, Autos kaufen, Reisen unternehmen. Als hätten nicht Ton Steine Scherben vor 50 Jahren schon jenen ins Gewissen gebrüllt: „Autos kaufen, Häuser kaufen, Möbel kaufen, Reisen kaufen. Wofür? Macht kaputt, was euch kaputt macht!“ Das Narrativ vom ewigen Wachstum war eben mächtiger.

Doch ist es das immer noch? Ende August 2021 wurde ein Teil des Weltklimaberichts bekannt, der eigentlich erst im Frühjahr 2022 erscheinen sollte. Aktivist*innen von Scientist Rebellion haben den Teil öffentlich gemacht. Wissenschaftler*innen aus aller Welt werden darin sehr deutlich: Unser kapitalistisches System, das auf Wirtschaftswachstum baut, sei mit Klimaschutz nicht vereinbar. Wir um uns selbst kreisenden Millennials müssen deshalb endlich hinterfragen, was uns „etwas bringt“. Eine noch heißere Welt jedenfalls — das steht im offiziellen Entwurf des Weltklimarates — bringt mehr Extremwetter, Feuer, Überschwemmungen, Flucht, Hunger und Krankheiten. Nicht nur im fernen globalen Süden, sondern auch direkt vor unserer Haustür, wie diesen Sommer die Flutkatastrophe im Ahrtal.

Das heißt: Wir müssen spätestens jetzt neue Prioritäten setzen und die wachsende Klimagerechtigkeitsbewegung unterstützen. Das tun bereits zahlreiche Wissenschaftler*innen, Prominente, einige Journalist*innen und Aktivist*innen unterschiedlicher Bewegungen. 60 Prozent der jungen Menschen haben laut einer aktuellen internationalen Umfrage Zukunftsängste, 56 Prozent sind überzeugt, dass die Menschheit dem Untergang geweiht sei. Wegen der Untätigkeit der Politik in den vergangenen drei Jahrzehnten ist die Klimakrise zur größten Bedrohung für die Zukunft junger Menschen geworden. Trotzdem ist immer noch keine Massenbewegung auf den Straßen.



Woran liegt das? Auch an uns Millennials. Warum nutzen wir nicht viel stärker unsere beruflichen Positionen, unsere Unabhängigkeit und unsere Lebenserfahrung, um gemeinsam mit all den anderen eine Revolution anzetteln? Nur weil unser Alltag zwischen Büro, Kita, Fitnessstudio und Supermarkt so hektisch geworden ist? Gerade wir müssten helfen, die Uneinsichtigen, die heute Konzerne leiten, die Lobbyisten und Politiker*innen zu entmachten. Was wäre los, wenn wir als Arbeitnehmer*innen mindestens einen Tag pro Woche streiken würden?

Die Strukturen dafür sind schon da. Neben Fridays for Future kämpfen zivile Bewegungen wie Extinction Rebellion, Ende Gelände, Alle Dörfer Bleiben, Sand im Getriebe oder Am Boden bleiben für Klimagerechtigkeit, viele nutzen das Mittel des zivilen Ungehorsams, um Druck aufzubauen. Sie fordern einen schnelleren Kohleausstieg, mehr Bürger*innenbeteiligung, mehr Klartext zur Klimakrise von Medien und

Handeln der Politik. Viele Menschen engagieren sich ehrenamtlich oder nehmen sich auf eigene Kosten Auszeiten für den Aktivismus. Manche kandidieren jetzt für den Bundestag. Das halbe Land debattiert anscheinend über Klimaschutz — leider erschöpft sich das meistens in der Frage, was Klimaschutz uns kosten dürfe oder wie teuer Autofahren würde.

Hören wir auf damit! Die Unlust vieler berufstätiger Menschen, ihre Komfortzone zu verlassen, ist der entscheidende Unterschied zur sogenannten Generation Greta. Für die ist es längst eine Überlebensfrage, den unbeschwerten SUV-Hedonismus abzulehnen. Wir können das auch: Beschäftigt euch mit der Klimakrise, informiert Freund*innen, Bekannte und Eltern. Schließt ein Konto bei der GLS Bank ab und geht am 24. September zum Klimastreik. Dieser Tag und der 26. September 2021 könnten historische Momente für Veränderung sein.



Ernährung

Ausgelaugte Böden, pestizidbelastete Lebensmittel, nitratverseuchtes Grundwasser, Antibiotikaresistenzen, Artensterben – um nur einige Argumente für eine schnelle Agrarwende zu nennen



Ohne Land keine Wirtschaft

Landwirtschaft und Ernährung beeinflussen in hohem Maße unsere Umwelt und unser Klima. Der ökologische Fußabdruck unserer Ernährungssysteme ist enorm — wir überschreiten planetare Grenzen und verbrauchen Rohstoffe, die zukünftigen Generationen nicht mehr zur Verfügung stehen. **Bei den biochemischen Kreisläufen haben wir, vor allem bei Stickstoff und Phosphat, bereits Kippunkte erreicht.** Der Überschuss an Phosphaten ist der Hauptgrund für das sogenannte Umkippen von Gewässern, bei denen Sauerstoffarmut einen Massentod von Tieren und Pflanzen zur Folge hat.

Die intensive, auf Düngemittel und Pestizide angewiesene Form der Landwirtschaft trägt zur Zerstörung von Artenvielfalt und natürlichen Lebensräumen bei und befeuert massiv die Klimakrise. Fast ein Viertel der weltweit landwirtschaftlich genutzten Böden ist bereits geschädigt oder buchstäblich verwüstet. Auf Ackerflächen in Deutschland gehen im Durchschnitt pro Jahr und Hektar zehn Tonnen fruchtbarer Boden durch Erosion und Humusabbau verloren. Im weltweiten Durchschnitt sind es sogar 20 Tonnen. Wenn der Ausstoß an Klimagasen ungebremst so weitergeht, wird in wenigen Jahrzehnten nicht mehr viel übrig sein von der Fläche, die landwirtschaftlich genutzt werden kann. Mindestens ein Drittel der Flächen wäre verloren, auf denen heute noch Nahrung angebaut und Viehzucht betrieben wird. Schon heute leiden weltweit 690 Millionen Menschen Hunger. Alle 3,6 Sekunden stirbt ein Mensch an Hunger oder Mangelernährung. **UNICEF will bis 2030 den Hunger auf der Welt beenden — dieses Ziel werden wir kolossal verfehlen, wenn wir nicht sofort gegen den Klimawandel aktiv werden.** Wie viele Menschen werden sterben, wenn ein zusätzliches Drittel der landwirtschaftlich genutzten Fläche verloren geht?

Das Problem liegt nicht an der erzeugten Menge der Lebensmittel, sondern an der extremen Ungleichverteilung. Denn während die Menschen im globalen Süden verhungern, **sterben elf Millionen Menschen jedes Jahr an ungesunder**

Ernährung, hauptsächlich durch ein Zuviel an Salz, Fetten und Zucker. „Schlechte Ernährung ist für mehr Todesfälle verantwortlich als jeder andere Risikofaktor auf der Welt“, erklärt Christopher Murray von der Universität von Washington. „Nach unserer Einschätzung sind zu viel Salz und zu wenig Obst und Gemüse die größten Risikofaktoren.“ Die moderne Marktwirtschaft hat dazu geführt, dass Menschen einerseits an Hunger sterben, während in anderen Teilen der Welt so viel Überfluss an industriell gefertigten, ungesunden Lebensmitteln herrscht, dass Fettleibigkeit und Folgeerkrankungen von ungesunder Ernährung die häufigste Todesursache sind.

Etwa 1,3 Milliarden Tonnen Lebensmittel gehen nach Schätzungen weltweit jährlich verloren oder werden verschwendet. Jedes Jahr werden in Deutschland 356 Millionen Kilogramm Fleisch weggeworfen, das sind 45 Millionen Hühner, vier Millionen Schweine und 200.000 Rinder.

Was die Tierhaltung für das Klima bedeutet

Tierhaltung stößt mehr Treibhausgase aus als der globale Verkehr. Bei einer weltweit vegetarischen Ernährung könnte es sieben Millionen weniger Tote jährlich geben, die Sterberate in Industrienationen sänke um etwa sieben Prozent.

Unsere Ernährung verursacht mindestens ein Drittel der globalen Treibhausgasemissionen.

Auf das globale Ernährungssystem sind bis zu 37 Prozent der weltweiten Treibhausgasemissionen zurückzuführen. Direkte Emissionen tragen hierzu ca. zwölf Prozent bei. Dies beinhaltet Methan aus Reisfeldern und von Wiederkäuern und Lachgas, das aus landwirtschaftlich genutzten Böden entweicht. Methan ist 25-mal so wirksam wie Kohlendioxid, Lachgas sogar 198-mal, das heißt, bereits kleine Mengen haben eine große Treibhauswirkung.

Zwei Drittel weniger Treibhausgase gelangten aus der Nahrungsmittelproduktion in die Atmosphäre und eine Landfläche so groß wie Afrika würde frei: 20 Milliarden Hühner, 1,5 Milliarden Kühe und je eine Milliarde Schafe und Schweine würden nicht mehr gebraucht. Dadurch würden 33 Millionen Quadratkilometer Land frei, auf denen die Tiere derzeit gehalten werden. Das entspräche ungefähr der Fläche Afrikas. Die Ackerfläche für den Futtermittelanbau ist hier noch nicht einmal mitgerechnet.

Weniger Nutztiere und mehr freie Landflächen helfen im Kampf gegen den Klimawandel. Zwar sind viele Gebiete so trocken, dass sie sich ohne menschliches Zutun in Wüsten verwandeln würden, aber in ihrer Summe könnten viele ehemalige Weideflächen wieder zu Wald werden — und der absorbiert sehr effektiv klimaschädliches CO₂. Fakt ist: **Die Welt muss ihren Fleischkonsum drastisch reduzieren, wenn wir Klimaschutz ernst nehmen wollen.**

Mit der Kantine die Welt retten?

Das größte Einsparpotenzial im Bereich Ernährung bieten Kantinen. Schätzungen zufolge zählen deutsche Kantinen insgesamt 2,24 Milliarden Besucher*innen jährlich. **Die Umstellung auf Biolebensmittel, regionale Obst- und Gemüsesorten und überwiegend pflanzliche Kost ist ein wichtiger und notwendiger Schritt Richtung Klimaneutralität. Zugleich ist er unglaublich wirksam, da wir sofort mit der Umstellung anfangen können — anders als bei groß angelegten Infrastrukturmaßnahmen wie in der Energie- oder Bauwende. Wir könnten von heute auf morgen tonnenweise klimaschädliche Emissionen einsparen und die überfällige Agrarwende effektiv vorantreiben.** Nicht nur die Anpassung von Rezepturen, sondern auch die Vermeidung von Verpackungsmüll, die Zubereitungsart, Portionsgrößen und die Reduzierung von Lebensmittelabfällen bieten ein riesiges Potenzial, klimaschädliche Emissionen einzusparen. Die Umstellung von Kantinen findet in

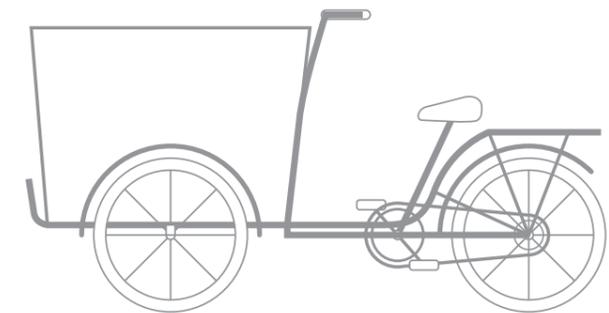
der Politik bislang wenig Beachtung, dabei essen die meisten Menschen überwiegend nicht zu Hause, sondern in Kitas, in Schulen, in Unimensen, in Seniorenheimen und auf der Arbeit. Von einem ausgewogenen, gesunden Speiseplan würden am Ende alle profitieren: die Unternehmen (weniger krankheitsbedingte Ausfälle), die Biobauern, das Klima und nicht zuletzt die Menschen selbst. Im Jahr 2020 sind in Deutschland rund 80.000 Menschen an oder mit dem Corona-Virus gestorben. Zur gleichen Zeit starben rund 160.000 Menschen in Deutschland an den Folgen ungesunder Ernährung. Mit dem Verzicht auf die tägliche Verfügbarkeit von Schnitzel, Currywurst und Co. retten wir also nicht nur unseren Planeten, sondern auch unsere eigene Haut.

Transportkosten bei Lebensmitteln

Ware aus Übersee wird größtenteils mit dem Schiff transportiert. Im Vergleich zu den anderen Transportmöglichkeiten ist das noch am besten. Wären da nicht die langen Wegstrecken: Die Importware verbraucht elfmal mehr Energie, stößt elfmal mehr CO₂ aus und verbraucht 28-mal so viel Schwefeldioxid wie einheimische Produkte. Der absolute Klimakiller ist das Flugzeug: Ein Kilo Lebensmittel, das per Luftfracht transportiert wird, verursacht 170-mal so viele Emissionen wie ein Kilo, das mit dem Schiff befördert wird. In Bezug auf die Emissionsbilanz bedeutet das: Für ein Kilo Lebensmittel aus Übersee, das per Schiff transportiert wird, können elf Kilo innerhalb von Deutschland geliefert werden. Für ein Kilo Lebensmittel mit dem Flugzeug sind das knapp 90 Kilo einheimische Nahrungsgüter. Schnell verderbliche Lebensmittel wie frisches Obst, Fisch und Fleisch werden mit dem Flugzeug transportiert, während haltbare Lebensmittel wie Gewürze, Tee, Kaffee und Reis mit dem Schiff nach Deutschland importiert werden.

Mobilität

Wir sind an einem Punkt, an dem uns weniger Geschwindigkeit schneller machen kann.



Mobilität = Autokorrektur

Verkehrsaktivistin Katja Diehl setzt sich auf Social Media und als Referentin für eine Verkehrswende mit einem klaren Ziel ein: weniger Autos. Und sie erklärt, dass der Vorwurf ihrer Kritiker zu kurz greift. „Ich hasse keine Autos“, stellt sie im Interview klar. Doch die große Mobilitätswende sei eben mehr als die Elektrifizierung der Abermillionen Privat-Pkw. Die große Chance: Bei der Veränderung gleich für mehr Gerechtigkeit sorgen.

GLS Bank: Katja, du nennst deine Kampagne für eine Mobilitätswende „Autokorrektur“. Heißt das, die Autos müssen weg? Oder heißt das, die Wende wird von selbst kommen?

Katja Diehl: Autokorrektur heißt für mich, dass Autos nur noch da zum Einsatz kommen, wo es wirklich notwendig ist. Ich sehe in der Stadt keine Notwendigkeit für privaten Autobesitz. Sinnvoller wären Modelle, wo Fahrzeuge gemeinsam genutzt werden. Vor allem müssen wir näher hinschauen, wie viele Menschen heute Auto fahren, obwohl sie es gar nicht wollen. Da sind wir beim Thema Autokorrektur des öffentlichen Raums. Wenn zum Beispiel BIPOC-Personen oder Transfrauen im öffentlichen Raum nicht sicher sind, weil sie Übergriffe fürchten müssen, werden sie weiterhin Auto fahren. Verkehrswende ist nicht nur Mobilitätswende, sondern gesellschaftlicher Wandel.

Diese Ansage macht offenbar manchen Autofahrenden Angst.

Ich hasse keine Autos, sie sind praktisch. Aber im Gegensatz zum Beispiel zu einem Kühlschrank, der ebenfalls praktisch ist, stehen sie im öffentlichen Raum herum. Da stellt sich also die Frage von Raumgerechtigkeit. Menschen, die kein Auto besitzen, erfahren hier Einschränkungen. Wir sollten also innehalten und die Perspektive ändern. Würde Freiheit genommen, wenn es eine Autokorrektur gäbe? Durch die Pandemie haben wir im ersten Lockdown kurzzeitig eine erlebt. Da zeigte sich, zu wie viel Veränderung wir in der Lage sind — auch wenn Corona kein positiver Anlass war.

Autokorrektur heißt also, es geht um mehr als Autos. Du bringst eine andere Definition von Freiheit im öffentlichen Raum ein. Wie sieht es mit dem Faktor Zeit aus?

Vor Corona war Hektik ein Statussymbol. Menschen mit Macht haben nie Zeit, müssen Coffee-to-go trinken, im Auto essen und häufig fliegen. Familienmobilität funktioniert zudem mit unserer jetzigen Infrastruktur oft nur mit Auto. Eine Alleinerziehende sagte mir bei meiner Recherche für

mein Buch, dass sie wegen ihrer Arbeitszeiten keine der KITAS in ihrer Nähe nutzen kann. Also muss sie eine weiter entfernte mit dem Auto ansteuern. Und damit sind wir plötzlich mitten in der Diskussion um den Wert von Care-Arbeit und beim Feminismus. In unserer Gesellschaft sollte es allen gut gehen. Dafür müssen Privilegien anders verteilt und vor allem endlich geteilt werden.

Was bedeutet das konkret, Privilegien teilen?

Den größten CO₂-Fußabdruck hat mit 25 Prozent Anteil das reichste ein Prozent der Menschen. Warum nehmen wir die armen Menschen als Ausrede dafür, dass sich nichts ändern dürfe? Gerade sie hätten viel von einer Veränderung. Es dient also nur der Status-quo-Bewahrung, wenn sich dagegen gewehrt wird. Nur weil ich ein Auto habe, das ich vor der Tür parken darf, heißt das nicht, dass das auch Recht ist. Das ist ein Gefühl von Recht. Geteiltes Privileg wäre, wenn ich da mein Sofa hinstellen könnte, wenn ich keine Autobesitzerin bin. Oder die Autobesitzer zahlen für ihren Parkplatz.

Du hast Feminismus erwähnt. Warum kommt der ins Spiel bei der Mobilitätswende?

Viele, die etwas verändern könnten, wollen nichts verändern. Das liegt an mangelnder Diversität in Politik, Unternehmen, Entscheidungsgremien. Dort fehlt schlechtweg die Fantasie, dass die eigene Automobilität nicht die von anderen ist. Die Lastenraddiskussion neulich war doch krass: Warum regen sich Leute auf über 1.000 Euro Lastenradförderung, aber nicht über 9.000 Euro, die der Staat für einen Neuwagen zuschießt? Eine konsequente Mobilitätswende geht zwangsläufig an Werte und Normen, hinterfragt rassistische und sexistische Strukturen. Eine Verteidigungsstrategie der Bewahrer ist Whataboutism — sie verweisen dann zum Beispiel auf den ländlichen Raum, wo man ja ohne Auto nicht leben könnte. Und ja: Viele Menschen auf dem Land fühlen sich von solchen Debatten bedroht, weil sie ja gerade noch keine andere Möglichkeit haben, mobil zu sein. Deshalb lohnt sich die Frage: Willst oder musst du Auto fahren?

Wie durchbrechen wir diesen Teufelskreis aus Abwehrlhaltung und fehlenden Alternativen zum Status quo?

14,1 Milliarden Euro pro Jahr fließen insgesamt in den Autoverkehr und seine Folgen, dazu zählen auch die Toten und Schwerverletzten. Da mal hinzuschauen, wie viel Geld fließt, wie viele Subventionen das Auto bekommt, das lohnt sich. Würde das Produkt ehrlich bepreist werden, würde niemand mehr Auto fahren, weil es einfach viel zu teuer wäre. Das fängt beim kostenlosen Parkplatz an, geht mit dem Diesel- und Dienstwagenprivileg weiter und endet bei Steuersubventionen. Das alles für ein sehr schädliches Produkt, das man eigentlich nur nutzen sollte, wenn es gar nicht anders geht. Es wird aber verkauft wie Fast Food. Die Autobranche schreit danach, reguliert zu werden. Dann würde sich auch etwas bewegen in Sachen Mobilitätswende. Allein schon bei der Stadtgestaltung: Nur 46 Prozent der Kinder sind regelmäßig täglich draußen. Wenn Kinder sich kaum noch frei bewegen können, hat das auch einen Gesundheitsaspekt. Und Gesundheit darf etwas kosten.

Warum sieht die deutsche Automobilindustrie da nicht viel mehr Potenzial für neue Geschäftsfelder? Auch die Autobosse müssten wissen, dass Mobilitätswende mehr ist, als ein paar Elektrofahrzeuge zu entwickeln.

Die Rufe werden lauter: Wo bleibt der deutsche elektrische Kleinwagen? Diese Industrie ist getrieben von Exceltabellen, Quartalsberichten, Aktiennotierungen. Das ganze System ist kaputt. Die Autoindustrie tut leider genau das Gegenteil von dem, was dem Gemeinwohl guttäte. Denn sie muss dicke Autos verkaufen, um die Elektromobilität bezahlen zu können. Die Bundesregierung hatte mal das Ziel, dass 2020 eine Million Elektroautos zugelassen sind. Sie hat es sich aber selbst zuzuschreiben: Als Verkehrsminister hätte ich als Bedingung für die Milliardensubventionen verlangt, dass die Industrie zum Beispiel Lösungen für den Nahverkehr auf dem Land entwickelt, wie kleine Elektrobusse.

Wie können wir als Gesellschaft den Druck erhöhen?

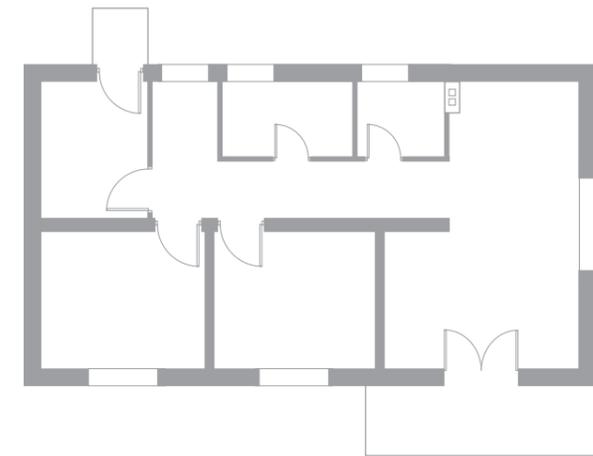
Es gibt allein 42 Radentscheide in Deutschland, zunehmend auch im ländlichen Raum. Solche Aktionen, durchaus auch ziviler Ungehorsam wie bei den Protesten gegen Autobahnbau oder jetzt gerade gegen die IAA, ermutigen andere Menschen, eine andere Mobilität, andere Städte zu fordern. Viele sagen sich: Ich will meine Zeit nicht im Auto verbringen, sondern aktiv sein. Wenn Kommunen darauf eingehen und Fuß- und Radwege bauen, werden diese genutzt und die Zufriedenheit steigt. Infrastruktur muss erst einmal da sein. Anders ist es bei Autobahnen: Werden sie gebaut, wird der Verkehr nur schlimmer, es reicht aber nie. Viele Menschen suchen sich bereits ihren Job danach aus, ob sie eine autofreie Anbindung dort haben. Ich hoffe, dass sich die Städte verändern, damit Stadtbewohner*innen nicht mehr ständig dem Stress entkommen müssen, sondern der Urlaub vor der Tür beginnt. Ein vielversprechendes Modell ist die 15-Minuten-Stadt.

Was können Unternehmen beitragen?

Arbeitgeber sollten eine Mobilitätsprämie für alle vergeben und den Dienstwagen abschaffen. Wenn auch Menschen mit nicht so hoch bezahlten Jobs sich ein gutes Fahrrad als Jobrad leisten können, kann ein Umdenken beginnen. Wenn es eine Unternehmensflotte aus verschiedenen großen Elektroautos gibt, die auch Anwohner nutzen können. Es gibt bereits viele tolle Ideen und Lösungen — aber die gehören aufs Land, nicht in die Stadt. Da würde ich meine Steuern viel lieber investiert sehen als in eine Autokultur, von der ich gar nichts habe.

Wohnen

Der Staat kommt seiner Verpflichtung, jedem angemessenen Wohnraum zu ermöglichen, nicht nach.



Bauen – bitte klimaneutral und sozial!

Im Zusammenhang mit dem weltweiten CO₂-Ausstoß sprechen wir viel über das Fliegen, übers Autofahren, über Fleischkonsum und über Kohlekraftwerke. Ein Thema hat bislang noch nicht so viel Aufmerksamkeit bekommen: das Bauen. Dabei entstehen hier, wenn man die gesamte Infrastruktur mit einbezieht, 38 Prozent der weltweiten Treibhausgase.

Gebäude gehören zu den größten Klimasündern. Eingerechnet ist da einerseits der Betrieb – etwa das Heizen, Warmwasser, Strom und Klimaanlage – aber andererseits auch der Bau. Abgesehen vom CO₂-Ausstoß hat der Neubau von Gebäuden weitere negative Effekte, wie zum Beispiel die Versiegelung von Flächen, die Zersiedelung von Landschaften und den Rückgang der Biodiversität. Wenn es um Abholzung und Raubbau an der Natur geht, sind wir ganz schnell dabei, mit dem Zeigefinger auf Brasilien zu zeigen, dabei praktizieren wir auch hier in Deutschland die Vernichtung unserer Flächen. **Der Dannenröder Forst ist vielleicht nicht der Regenwald am Amazonas, aber er ist in seiner Struktur einer der ältesten Wälder Westeuropas, den wir rücksichtslos vernichten, für eine zusätzliche Autobahn. Täglich werden hierzulande über 80 Hektar bebaut und versiegelt – das sind weit mehr als 100 Fußballfelder.** Das festgelegte Ziel der Bundesregierung in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie schreibt vor, die tägliche Inanspruchnahme neuer Siedlungs- und Verkehrsflächen auf durchschnittlich 30 Hektar zu begrenzen. Davon sind wir meilenweit entfernt. Welche katastrophalen Konsequenzen eine zunehmende Versiegelung von Flächen mit sich bringt, hat uns die Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 eindringlich vor Augen geführt. In versiegelten Boden kann kein Niederschlag mehr eindringen – der natürliche Wasserkreislauf wird gestoppt. Das Wasser muss sich einen anderen Weg suchen; und da wir der Natur immer weniger Platz überlassen, zwingen wir die Natur, sich ihren Weg durch unsere Städte und Dörfer zu suchen.

Dennoch hat das Innenministerium bei der Überarbeitung des Baugesetzbuches dafür gesorgt, dass die Regeln für neue Wohngebiete dauerhaft aufgeweicht werden – mit dem obskuren Paragraphen 13b, der eigentlich bis Ende 2019 befristet war. Er hatte zum Ziel, schnell günstigen Wohnraum in Ballungsgebieten für Geflüchtete zu schaffen. Jetzt will der momentane Bauminister Horst Seehofer die Ausnahmeregelung fest im Gesetz verankern, obwohl Studien belegen, dass in 80 Prozent der Anwendungsfälle nur Ein-

und Zweifamilienhäuser gebaut werden – in denen natürlich keine Flüchtlinge wohnen. **Durch Paragraph 13b entstehen im beschleunigten Verfahren Wohngebiete auf der grünen Wiese. Dabei werden frühzeitige Bürgerbeteiligung, Umweltbelange und eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ausgehebelt.** Damit steht er im krassen Widerspruch zum Vorrang der Innenentwicklung, zur Bodenschutzklausel und zu den Flächensparzielen der EU, des Klimaschutzplanes und der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Seine Vereinbarkeit mit EU-Recht ist fraglich. Für den Wohnungsbau sinnlos, für den Klimaschutz fatal: Der Bundestag hat im Mai 2021 der Novelle des Baugesetzbuches zugestimmt und damit auch einer Verlängerung des §13b BauGB bis 2022.

Hinzu kommt, dass die Baubranche einen extrem hohen Ressourcenverbrauch hat und bisher nur schlecht recycelt: Jedes Jahr werden – alleine in Deutschland – 517 Millionen Tonnen mineralische Rohstoffe verbaut, darunter Kalk, Gipsstein, Kies und Sand. Gleichzeitig entstehen mehr als 200 Millionen Tonnen Abfälle, sowohl beim Bau als auch beim Abriss, also zum Beispiel Bodenaushub oder Bauschutt. Die Bauabfälle machen mehr als die Hälfte des deutschen Müllaufkommens aus.

Gleichzeitig ist Wohnungsleerstand ein weitverbreitetes Phänomen in Deutschland. Es wird also generell nicht zu wenig gebaut, sondern am Bedarf vorbei. Über zwei Millionen Häuser stehen hierzulande leer. Während in den Boom-Städten wie Berlin, München, Hamburg und Frankfurt mit einer Leerstandsquote von weniger als einem Prozent Wohnungsmangel herrscht, stehen in vielen Landkreisen in Ostdeutschland, aber auch in der Eifel oder im Norden Bayerns mehr als zwölf Prozent der Wohnungen leer. Experten führen das Phänomen einerseits auf die Abwanderung aus strukturschwachen, ländlichen Gebieten zurück. Sie weisen aber auch darauf hin, dass es andererseits zugleich in solchen Gebieten häufig eine ausgeprägte Bautätigkeit gebe. Wie kann das sein? Strukturschwache Regionen locken mit günstigen Bauflächen und einer niedrigen Grunderwerbssteuer. Alte Gebäude und ältere Geschosswohnungen entsprechen nicht der Nachfrage und viele Menschen scheuen sich vor einer aufwendigen Sanierung, bei der die Kosten nicht gut zu kalkulieren sind. Stattdessen wird neu gebaut, immer längere Pendelwege zur Arbeit werden in Kauf genommen.

Lasst uns nutzen, was wir haben. Wie viele Autobahnen brauchen wir noch? Wie viele Regionalflughäfen wie Kassel-Calden oder Münster-Osnabrück? Wie viele Industriegebiete stehen leer, doch am anderen Ende der Stadt wird ein neues Industriegebiet hochgezogen? Wir müssen umdenken. Die Gebäude nutzen, die schon da sind. Mit Aufstockungen und Umnutzen könnten nach einer Studie der TU Darmstadt 2,7 Millionen neue Wohnungen in Ballungsgebieten entstehen – ganz ohne neue Versiegelung.

In Regionen mit hohem Leerstand müsste das Bauen auf ein Minimum zurückgefahren werden, stattdessen brauchen wir gesetzliche Rahmenbedingungen, die die Sanierung von alten Gebäuden fördern. Zusätzlich könnte man Tiny-House-Dörfer schaffen. Diese bieten neuen Wohnraum aus natürlichen Materialien, sind oft energie- und wasserautark und tun eines vor allem nicht: Fläche versiegeln.

Politikversagen beim sozialen Wohnungsbau

Viele Menschen in Städten wie Berlin, München oder Köln müssen mehr als 50 Prozent ihres Haushaltseinkommens für die Miete aufbringen. Vor zwei Jahren gelobte die Bundesregierung auf dem „Wohn Gipfel“ Besserung und versprach, eine „Wohnraumoffensive“ in Gang zu setzen. „Ziel verfehlt“, lautet das Fazit von VdK-Präsidentin Verena Bentele. „Von der versprochenen Entspannung auf dem Wohnungsmarkt kann keine Rede sein.“ Gesetzliche Maßnahmen wie die Mietpreisbremse seien „ein sehr stumpfes Schwert“ im Kampf für bezahlbares, familiengerechtes und barrierefreies Wohnen.

Grund dafür ist der überhitzte Immobilienmarkt. Viele Privatpersonen versprechen sich von der eigenen Immobilie eine verlässliche Altersvorsorge und Inflationsschutz. Investoren schöpfen maximale Rendite. Wer kann, kauft. Ein Blick bei immobilienscout 24 zeigt: Der Markt für Kaufobjekte ist in vielen Städten so gut wie leergefegt und die Preise kennen nur eine Richtung – steil nach oben.

Vor allem Geringverdiener können sich das Leben in der Stadt kaum noch leisten. „An Berlin sehen wir, wie dringend es bei der öffentlichen Wohnpolitik vorangehen muss“, sagt Bentele. Von 2006 bis 2019 ist die Zahl der Sozialwohnungen in Deutschland von 2,1 auf 1,1 Millionen zurückgegangen, das geht aus einem Bericht der Bundesregierung hervor. Der rasante Abbau lässt sich an den Zahlen von 2019 illustrieren: Es fielen 64.456 Wohnungen aus der Sozialbindung,

während nur 25.565 neue Sozialwohnungen gebaut wurden. Die Sozialbindung einer Wohnung entfällt je nach Bundesland nach zwölf bis 15 Jahren – eine gesetzliche Regelung, die Investoren in die Hände spielt und soziale Gerechtigkeit untergräbt. Wir brauchen eine dauerhafte Sozialbindung der Wohnungen und einen verbesserten Mieterschutz: „Wohnen ist ein Menschenrecht. Wir brauchen eine verbesserte Mietpreisbremse und eine Deckelung in laufenden Mietverträgen, damit die Menschen nicht aus ihren Wohnungen verdrängt werden“, erklärt Bentele.

Die Wohnkrise ist in Wirklichkeit eine Bodenkrise. Die GLS Bank setzt sich zusammen mit der Stiftung trias seit vielen Jahren für bezahlbaren und sozial gerechten Wohnraum ein. Bereits im Jahr 2002 entstand die Forderung, Boden müsse als Gemeingut, als sogenannte Allmende, behandelt werden. Öffentliche Grundstücke dürfen nur noch an diejenigen vergeben werden, die im Sinne der Gemeinschaft damit umgehen. Sprich: Grundstückvergabe nach Gemeinwohlaspekten und nicht als Spielfläche für schnellen Profit. Das wichtigste Werkzeug bei der Umsetzung ist das sogenannte Erbbaurecht. Vergibt eine Kommune ein Grundstück im Erbbaurecht, bleibt sie Eigentümer und kann eine bestimmte Nutzung festlegen. In Berlin werden öffentliche Grundstücke seit der rot-rot-grünen Koalition 2016 fast nur noch im Erbbaurecht vergeben. Das Problem: Nachdem die Stadt in den vergangenen Jahren einen Ausverkauf ihrer Flächen betrieben hat, besitzt sie heute kaum mehr Grundstücke.

Die Politik könnte viele wirksame Hebel in Gang setzen – bei der Schaffung von Sozialwohnungen, bei der Grundstücksvergabe öffentlicher Flächen und bei den gesetzlichen Vorgaben für nachhaltiges Bauen. Statt viele Milliarden Euro jedes Jahr für klimaschädliche Subventionen auszugeben, sehen wir den Staat in der Pflicht, das Geld sozial und nachhaltig zu investieren: die Schaffung von Sozialwohnungen nach höchsten ökologischen Standards mit ausschließlich nachhaltigen Baustoffen. Der Staat als einer der größten Auftraggeber in der Baubranche kann hier die längst überfällige Bauwende schaffen und als Innovator der Branche eine komplett neue Richtung geben.

