

Konsum demokratisch gestalten: Spielräume zur Etablierung nachhaltigen Konsums

1. Einleitung	168
<hr/>	
2. Die Regulierung von Konsumroutinen wider die „Privatisierung der Nachhaltigkeit“	169
<hr/>	
3. Regulierungsvorschläge für mehr Nachhaltigkeit	173
3.1. Nachhaltigkeit durch energieeffizientere Konsumgüter	174
3.2. Nachhaltigkeit durch neue Nutzungspraktiken	175
3.3. Nachhaltigkeit durch Regionalisierung	177
3.4. Nachhaltigkeit durch weniger Konsum	179
<hr/>	
4. Fazit	180

Jakob Kapeller

Universität Linz, Institut für Philosophie und Wissenschaftstheorie

Bernhard Schütz

Universität Linz, Institut für Volkswirtschaftslehre

Dennis Tamesberger

Arbeiterkammer Oberösterreich, Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Gesellschaftspolitik

1. Einleitung

Das private Konsumverhalten in Nordamerika und Europa ist eine wesentliche Determinante sowohl des weltweiten Wirtschaftswachstums als auch des globalen Ressourcenverbrauchs und Emissionsausstoßes. Dieser Befund legt nahe, dass Strategien nachhaltiger Wirtschaftsentwicklung demzufolge versuchen sollten, individuelle und private Konsumroutinen nachhaltig zu verändern. Aus Sicht einer demokratischen Konsumkultur bieten sich zwei grundsätzliche Möglichkeiten an, Demokratie und Konsum zu verknüpfen. Zum einen kann die Wahlfreiheit im Bereich des privaten Konsums als Ausdruck individueller Freiheitsrechte im Sinne der oft beschworenen KonsumentInnensouveränität verstanden werden. Zum anderen verweist der Aspekt der Demokratie auch auf die Möglichkeit, durch öffentliche Regelsetzung jene Fragen zu klären, die sich aus dem Konnex zwischen individuellem Handeln und seinen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und Folgen ergeben. Demokratie als prinzipielles Argument kann hier also auf zweierlei Arten ins Feld geführt werden, nämlich einerseits als Argument zur Stärkung individueller Handlungsspielräume oder aber als Ausgangspunkt zur gemeinschaftlichen Regulierung kollektiv relevanter Problemstellungen.

Dieses Spannungsfeld spiegelt sich auch in der Diskussion des Umgangs mit den ökologischen Folgen privaten Konsumverhaltens wider, in der im Wesentlichen zwei Strategien zur Wahl stehen: Zum einen die Forcierung einer verstärkten individuellen Bewusstseinsbildung durch einen entsprechenden gesellschaftlichen Diskurs und ein umfassendes Informationsangebot zur Etablierung nachhaltiger Konsumpräferenzen in weiten Teilen der Bevölkerung. Zum anderen die Option einer verstärkten gesetzlichen Regulierung ökologisch relevanter Parameter im durchaus breit gefächerten Konsumgütersektor. Dabei sind diese beiden Ansätze nicht notwendigerweise in permanentem Konflikt, sondern in vielen Fällen durchaus komplementär. So korreliert etwa die Bereitschaft zu umweltsensiblem Verhalten oft positiv mit der Durchsetzbarkeit entsprechend ökologisch inspirierter Regulierungsvorschläge. Umgekehrt üben einmal etablierte Regulierungsvorschriften ihrerseits wiederum einen schwer zu überschätzenden Einfluss auf die Herausbildung künftiger Präferenzformationen heraus. Nichtsdestotrotz konstituiert das

obig zitierte Spannungsfeld ein Problem der politischen Strategiebildung – im Sinne der Wahl des geeigneten Instruments (etwa: Aufklärung oder Verbote) zur Steuerung gesellschaftlicher Entwicklungen.

Vor diesem Hintergrund verfolgt der vorliegende Beitrag zwei Ziele: Zum einen soll gezeigt werden, dass stärker regulatorisch ausgerichtete Strategien aufgrund ihrer größeren Validität und Effektivität gegenüber auf KonsumentInnenenergie basierenden Herangehensweisen umweltpolitisch zu priorisieren sind. Dabei liegt diese höhere Effektivität nicht nur im Grade einer höheren technischen Zielerreichung begründet, sondern ergibt sich auch durch Umweffekte – etwa indem Anreize zu einer stärkeren Ökologisierung von Produktion und Produkt gesetzt werden oder indem private Bemühungen um die Institutionalisierung nachhaltigen Konsumhandelns unterstützt werden (Abschnitt 2). Zum anderen soll vor dem Hintergrund des Polanyischen Arguments (Polanyi 1978) der allgegenwärtigen Komplementarität von Recht und Markt gefragt werden, welche Formen der Regulation potentiell geeignet wären, nachhaltige Konsumpraktiken auf lange Frist zu etablieren (Abschnitt 3).

2. Die Regulierung von Konsumroutinen wider die „Privatisierung der Nachhaltigkeit“

Obwohl die grundsätzliche Relevanz der Herausbildung mündiger, kritischer und umweltbewusster KonsumentInnen weitgehend unbestritten ist, formiert sich in diesem Kontext, vor allem aufgrund der zunehmend dominanteren Rolle dieses Aspekts im Gesamtpaket ökologiespezifischer Politikmaßnahmen, die grundsätzliche Kritik an einer „Privatisierung der Nachhaltigkeit“ (Grunwald 2010). Im Kern dieser Kritik steht der Umstand, dass die Verantwortung für die Etablierung nachhaltiger Konsumroutinen individuellen AkteurInnen übergeben und damit der privaten – im Gegensatz zur politisch-öffentlichen – Sphäre übertragen wird. Die Legitimität dieser Verantwortungsdelegation an die private Sphäre wird dabei auf zumindest drei Ebenen infrage gestellt.

Kritik an einer „Privatisierung der Nachhaltigkeit“

Erstens lässt sich mit dem Verweis auf die soziale Einbettung von Konsumroutinen – also dem Umstand, dass Konsummuster und Präferenzen sozial vermittelt, geprägt und verstärkt werden

*„KonsumentInnen-souveränität“
ist infrage zu stellen*

und insofern von historischen, psychologischen und kulturellen Faktoren abhängen (Veblen 1899) – das dieser Verantwortungsdelegation zugrunde liegende Idealbild einer atomistisch gedachten „KonsumentInnen-souveränität“ insgesamt infrage stellen. Wenn nämlich „gesellschaftliche Konsumstile [...] keineswegs vorwiegend Ausdruck einer marktgegebenen Konsumentensouveränität [sind]“, sondern „Konsumkultur [als] Ergebnis eines evolutionär-historischen Prozesses“ gedacht wird (Reisch 2002, 113), ist der Verweis auf die Handlungsautonomie des Individuums insofern anachronistisch, als dass hier Resultate eines aggregierten und vernetzten Prozesses auf rein individueller Ebene korrigiert werden sollen. Ausgehend von der Einsicht, dass Verhaltensroutinen ohnehin stets Gegenstand einer durch Traditionen und Normen vermittelten sozialen Regulation sind, wird das Primat einer „autonomen“ Entscheidung der Konsumentin als realitätsfern und geradezu utopisch zurückgewiesen und die Implementierung einer komplementären, öffentlichen Regulierung als einzig demokratisch legitime Vorgehensweise gedeutet. Auf dieser Ebene wird also das der „Privatisierung der Nachhaltigkeit“ zugrunde liegende Bild der „autonomen Konsumentin“ mit Entschiedenheit infrage gestellt (siehe auch Hösle 1994).

*systematische
Überforderung
von
KonsumentInnen*

Zweitens, wird argumentiert und teilweise auch empirisch nachgewiesen, dass die hier diskutierte Verantwortungsdelegation an individuelle Haushalte, nachhaltige Konsumroutinen zu etablieren, mit einer systematischen Überforderung einhergeht. Ein wesentlicher Kern dieses Einwands liegt darin, dass individuelles Nachhaltigkeitshandeln eine Reihe systemischer Komplexitäten berücksichtigen muss, die keineswegs trivial zu erfassen und zu operationalisieren sind. Hierunter fallen einerseits die genaue Kenntnis aller ökologisch relevanten Eigenschaften eines Produkts über dessen gesamten Lebenszyklus – eine Aufgabe, die auch unter ExpertInnen häufig zu Kontroversen führt – und andererseits die Inkorporation systemischer Rückkoppelung in die eigene Handlungsstrategie, die ein spezifisches Kontextwissen über die institutionellen Strukturen, in deren Rahmen das eigene Nachhaltigkeitshandeln implementiert wird, erforderlich macht. Ein Beispiel hierfür sind individuelle Stromsparebemühungen, die aufgrund des auf der Marktebene operierenden System des Zertifikatshandels oft nur zu einer Umverteilung des aggregierten Stromverbrauchs führen (nämlich von privaten Haushalten zur

Industrie), anstelle den Stromverbrauch auch in der Gesamtbeurteilung zu senken. Die daraus resultierende Überforderung führt im Gegenzug zu Entwicklung von Kompensationshandlungen nach dem Prinzip des Ablasshandels (etwa der Kauf von Regenwaldzertifikaten im Kontext von Flugreisen), um sich angesichts begangener Umweltsünden emotional zu erleichtern, ohne ein konkretes Problembewusstsein oder alternative Handlungsstrategien entwickeln zu müssen (Grunwald 2010, 179–180). Informationsbedarf und technische Komplexität sowie der nötige kognitive Aufwand zu deren Bewältigung bilden hier zentrale Gegenargumente zu einer „Privatisierung der Nachhaltigkeit“.

Dabei wird die Tragweite derartiger Informationsdefizite oftmals unterschätzt. Entsprechende Untersuchungen zeigen etwa, dass Individuen mit höherer Nachhaltigkeitsorientierung keineswegs kleinere ökologische Fußabdrücke hinterlassen als Individuen ohne derartige Einstellung, wobei fehlende Konsequenz in der Umsetzung nachhaltiger Ideale ebenso eine Rolle spielen wie die Wahl ineffektiver Strategien zur Reduktion des eigenen ökologischen Impacts (Bilharz und Schmitt 2011). Selbst wenn also die Umweltbildung in dem Sinne erfolgreich sein sollte, dass sie zu einer langfristigen Beeinflussung von Präferenzstrukturen taugt, bleibt die Frage nach der Effektivität der auf diese Weise induzierten Maßnahmen weitgehend offen. Die bestehende Evidenz zeigt jedenfalls, dass auf nachhaltige Konsumaspirationen keineswegs notwendigerweise auch nachhaltiger Konsum folgt (Abrahamse et al. 2005, Bilharz 2008, Eckhardt et al. 2010). Insofern wäre es, ironischerweise, unter Umständen ökologisch weit effektiver, wenn Individuen versuchen würden, ihre nachhaltigen Ambitionen in den politischen Prozess einzuspeisen, um entsprechende regulatorische Entwicklungen voranzutreiben, anstelle sachlich unzureichende private Maßnahmen zu implementieren. Auch in diesem Kontext lassen sich entsprechende Kompensationsmuster beobachten: Vor allem in Westeuropa gilt, dass Personen die Erfüllung ökologischer Standards im Konsumbereich mental an staatliche Regulierungsbemühungen delegieren – die Informationsanfordernisse werden hier also nach einem einfachen Muster rationalisiert. Es wird als Aufgabe der öffentlichen Regulierung gesehen, die Individuen von der Informationsakquise zu entlasten und den Handel mit jenen Produkten, die gewisse ethische oder ökologische Mindeststandards unterschreiten, zu unterbinden (Eckhardt et al. 2010, 431).

Tragweite der Informationsdefizite oftmals unterschätzt

*Nachhaltigkeit
ist eine Sache
der Polis*

Diese Argumente bestärken auch den dritten zentralen Einwand wider die „Privatisierung der Nachhaltigkeit“, der sich im Wesentlichen auf die vergleichsweise geringe technische und quantitative Effektivität dieser Strategie beruft. Ein zentrales Argument ist hier, die Frage umweltsensiblen Konsums als Kollektivgutproblem zu deuten, dessen Lösung einer bewussten Koordination bedarf, die nicht auf der individuell-marktlichen Ebene erfolgen kann. Grunwald (2010, 181) etwa vertritt die Ansicht, dass „es [...] kaum zu bezweifeln sein [dürfte], dass Nachhaltigkeit eine Sache der Polis ist“, und vergleicht die Privatisierung der Nachhaltigkeit mit der Idee eines freiwilligen anstatt verpflichtenden Steuersystems. Zu diesem sehr allgemeinen Argument hinzu tritt die Beobachtung, dass regulatorische Eingriffe viel rapidere und umfassendere Verhaltensänderungen bewirken können, als es durch die behäbigere autonome Adaption von Konsumroutinen geschieht. In einer Fallstudie zum Verbot von Einweg-Plastiktragetaschen in Süd-Australien (Sharp et al. 2010) zeigte sich etwa, dass das Verbot derartiger Produkte nicht nur weitaus effektiver war als Strategien freiwilliger Selbstbeschränkung oder De-Marketing-Initiativen¹, sondern auch die Präferenzen der KonsumentInnen beeinflussen konnte: So stieg die Zustimmung zum Verbot der Einwegtasche nach dessen Einführung nochmals an – vor allem unter jenen Personen, die sich zuvor keiner oder nur geringer Selbstbeschränkung ausgesetzt hatten. Jene Personen wiederum, die bereits vor dem Verbot versucht hatten, ihren Verbrauch an Plastiktaschen einzuschränken, wurden durch das Verbot in ihrem Verhalten bestärkt, das sie nun weit konsequenter umsetzten als zuvor. Zumindest im vorliegenden Fall erhöhte also die regulatorische Vorschrift auch die Bemühungen nachhaltigkeitsmotivierter Personen, ihre eigenen Aspirationen konsequent umzusetzen.

Vor dem Hintergrund dieser Einwände – die Infragestellung des Idealbilds der KonsumentInnensouveränität, die Überforderung privater KonsumentInnen durch die Delegation der Nachhaltigkeitsverantwortung an die private Sphäre und die fehlende Effektivität bewusstseinsbildender Maßnahmen – scheint es aus Sicht der politischen Strategiebildung sinnvoll und geboten, vornehmlich regulatorische Strategien zur Ökologisierung privaten Konsumverhaltens zu forcieren.²

In diesem Sinne versucht der vorliegende Beitrag vor allem die Potentiale regulatorischer Strategien zur Etablierung nachhaltigen Konsumverhaltens aufzuzeigen. Die durchaus pragmatische Grundidee fußt auf der These, dass eine „kluge“ Regulation es erlaubt, das den wirtschaftlichen AkteurInnen innewohnende Innovationspotential (im Sinne von Schumpeter 2006, siehe auch Land und Busch 2008) in die „richtige“ Richtung zu lenken und so signifikante Verbesserungen zu erzielen. Nur ein solcher Zugang ist auch adäquat, um konsumpolitische Fragen der Ebene privaten Entscheidungsverhaltens zu entziehen und sie wieder verstärkt zu gesellschaftlich relevanten Fragestellungen aufzuwerten.

Offen bleibt dabei freilich, was „klug“ und „richtig“ nun genau sei. Um diese Frage mit Hilfe einer gewissen empirischen Rückkopplung zu betrachten, schlagen wir vor einen speziellen Regulierungsmodus – das japanische Top-Runner-Programm – als empirischen Fall eines Archetyps einer „klugen“ Regulierung zu betrachten. Das Top-Runner-Programm basiert auf dem Versuch, den Energieverbrauch für Haushaltsgeräte zu reduzieren, indem der Faktor der Energieeffizienz als neue Wettbewerbsdimension etabliert wird. Es basiert auf Energieeffizienzmessungen in verschiedenen Produktklassen und verwendet die jeweils effizientesten Geräte zur Definition des Standards, welcher dann binnen einer gewissen Frist erreicht werden muss (METI 2010). Neben der Kanalisierung des Innovationspotentials in Richtung geringeren Energieverbrauchs durch Etablierung einer neuen Wettbewerbsdimension lassen sich auch die Kontextgebundenheit (gekoppelt an angebots- wie nachfrageseitig relevante Routinen) und die konkrete Zielorientierung (Energieverbrauch) als relevante Eigenschaften dieses Regulierungsversuchs identifizieren. Interessant ist dabei vor allem, dass die Durchsetzung eines neuen Wettbewerbsprinzips durch ein regulatorisches Verbot implementiert wird – ein besonders augenscheinlicher Fall der ohnehin allgegenwärtigen Komplementarität von Recht und Markt (Polanyi 1978).

Top-Runner-Programm als gutes Regulierungsbeispiel

3. Regulierungsvorschläge für mehr Nachhaltigkeit

In diesem Abschnitt werden nun exemplarisch vier potentielle Wege für eine nachhaltige Gestaltung der Konsumkultur und

dazugehörige Regulierungsvorschläge vorgestellt und auf ihr Potential für eine nachhaltigere Gestaltung privaten Konsums untersucht.

3.1. Nachhaltigkeit durch energieeffizientere Konsumgüter

Energiekonsum kann reduziert werden, wenn entweder insgesamt weniger konsumiert wird oder aber bei gleichem Konsumvolumen weniger Energie verbraucht wird. Das eingangs bereits erwähnte Top-Runner-Programm ist ein Regulierungsversuch der auf zweitäre Zielsetzung abstellt. Im April 1999 in Japan gestartet, verpflichtet es ProduzentInnen dazu, bei ihren Produkten gewisse Energieeffizienzstandards einzuhalten.³ Diese Standards werden jeweils für eine Periode von 3 bis 10 Jahren im Vorhinein festgesetzt, wobei das jeweils energieeffizienteste Produkt seiner Klasse als Ausgangswert des Standards dient und zusätzlich das zukünftige Effizienzsteigerungspotential miteinbezogen wird. Am Ende dieser Periode folgt eine Evaluation des jeweiligen Verkaufssortiments einer Firma. Unterschreitet hier nun der durchschnittliche Effizienzwert der verkauften Produkte einen gewissen Zielwert, so werden vom Wirtschaftsministerium Weisungen erteilt bzw. Sanktionen verhängt.⁴ Über diese regulatorische Maßnahme hinaus beinhaltet das Top-Runner-Programm auch ein verpflichtendes Kennzeichnungssystem, welches KonsumentInnen darüber informiert, wie gut ein Gerät diese Effizienzstandards erfüllt: Liegt der Energieverbrauch eines Gerätes 10% über (unter) dem Standard, so wird auf der Plakette 110% (90%) vermerkt (METI 2010). Hamamoto (2011) findet einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Einführung des Top-Runner-Programms und den Ausgaben für Forschung und Entwicklung (R&D) der ProduzentInnen von Haushalts- und Elektrogeräten. Es wird hier geschätzt, dass dieses Programm (in Verbindung mit dem Kennzeichnungssystem) einen Anstieg der R&D-Ausgaben um 9,5% bewirkt hat. Die Swedish Environmental Protection Agency (Naturvårdsverket 2005) stellt in einem Report dem Top-Runner-Programm ein sehr positives Zeugnis aus: Die Unternehmen halten sich an die vorgegebenen Standards (übererfüllen diese teilweise) und bringen energiesparende Innovationen schneller auf den Markt, womit diese Form der Regulierung durch eine Reduzierung des Energieverbrauchs bei gegebenem Konsumniveau zu einer nachhaltigen Konsumkultur beiträgt. Zentrales konzeptionelles Element ist hierbei vor allem

*Verpflichtung für
Produzenten*

*Anstieg der
R&D-Ausgaben*

die dynamische Gestaltung der vorgesehenen Standards, die die Kategorie der Energieeffizienz als relevante und immanente Wettbewerbsdimension etabliert.

3.2. Nachhaltigkeit durch neue Nutzungspraktiken

Die Möglichkeit, Konsum vermehrt als den Zugang zu bestimmten Dienstleistungen zu verstehen, anstelle den Erwerb von Eigentum ins Zentrum zu rücken, ist ein aktuell viel diskutierter Ansatz im Kontext von nachhaltigem Konsum (z.B. Botsman/Rogers 2011 oder Bardhi/Eckhardt 2012). KonsumentInnen erhalten so Zugang zu Objekten oder Netzwerken, die sie, aufgrund finanzieller oder räumlicher Beschränkungen oder aufgrund von ökologischen bzw. politischen Überzeugungen, selbst nicht kaufen können oder wollen. Die Idee eines zugangs- oder dienstleistungsorientierten Konsums ist dabei kein absolutes Novum. Seit Langem sind KonsumentInnen daran gewöhnt, in Mietwohnungen zu leben oder z.B. in Bibliotheken eine Dienstleistung in Anspruch zu nehmen, ohne dabei zum/zur EigentümerIn der Wohnung oder der Bücher zu werden. Mit den Möglichkeiten des Internets und der Digitalisierung hat dieses Konsummodell eine neue Qualität und Quantität erhalten (Botsman/Rogers 2011, 96ff.). Das Auto bekommt in diesem Diskurs eine besondere Stellung aufgrund seiner ökonomischen, sozialen und ökologischen Bedeutung (Schrader/Koch 2001, 270). Der Ansatz des organisierten Car-Sharings, der im Folgenden kurz diskutiert werden soll, entwickelte sich aus zivilgesellschaftlichen Selbsthilfegruppen heraus. Ziel war es, für alle jene, die ohne ein eigenes Auto leben müssen oder wollen, temporär eine (Auto-)Mobilität als Dienstleistung zu ermöglichen. Ursprünglich waren die Car-Sharing-Organisationen genossenschaftlich bzw. in Vereinen organisiert – die Mitgliedschaft in den jeweiligen Genossenschaften bzw. Vereinen war dabei verbunden mit dem Anspruch auf die fallweise Nutzung der entsprechenden Fahrzeuge. Erst Mitte der 90er-Jahre entstanden Car-Sharing-Organisationen in Rechtsform von Kapitalgesellschaften in Deutschland (Wilke et al. 2007, 35f.).

*Car-Sharing
entstand aus der
Zivilgesellschaft*

Auch wenn Car-Sharing an sich keinen direkten regulativen Eingriff darstellt, bietet dieses Konzept eine durchaus sinnvolle Ergänzung zu regulatorischen Eingriffen in die Verkehrspolitik. Gerade in Hinblick auf die intensiv diskutierte Ausweitung der Kurzpark- bzw. Parkpickerlzone in Wien⁵ bietet Car-Sharing

Ansatzpunkte für die kommunale Verkehrspolitik an: Die komplementäre Einführung eines Car-Sharing-Systems kann gesellschaftliche Spannungen reduzieren, die in diesem Bereich durch eine strengere Regulierung entstehen. Darüber hinaus zeigen sich die positiven ökologischen Effekte von Car-Sharing vor allem im Zusammenspiel mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem.⁶ Insgesamt stellt die grundsätzliche Idee, Privateigentum durch Dienstleistungen zu substituieren, eine zweckmäßige Strategie für nachhaltigen Konsum dar, die jedoch oftmals durch regulatorische Eingriffe flankiert werden muss. Gerade beim Automobil, das nicht nur durch die Benutzung, sondern vor allem in der Produktion umweltschädliche Wirkungen (Van de Sand/Acosta/Bringezu 2007) erzeugt, erscheinen eigentumsersetzende Dienstleistungen als vielversprechend.

*ökologische
Wirkung von
Fall zu Fall zu
hinterfragen*

Vor dem Hintergrund des Wandels hin zu profitorientierten Car-Sharing-Organisationen ist die ökologische Wirkung oder zumindest die Zielsetzung aber von Fall zu Fall zu hinterfragen. So bietet beispielsweise die Volkswagen AG mit „Mietermob il“ wohnanlagenbezogenes Car-Sharing gezielt in Studierendenheimen an. Dadurch werden neue Nutzungsmöglichkeiten und zusätzliche Automobilität bei bisher „autolosen“ Personen geschaffen. Ebenso erscheint es ökologisch als problematisch, wenn Car-Sharing als Instrument zur Markenbindung eingesetzt wird. Die angebotene Dienstleistung zielt dann darauf ab, dass sich Personen an den motorisierten Individualverkehr gewöhnen und später dann selbst ein Auto (einer bestimmten Marke) kaufen (Schrader/Koch 2001, 284).

*Verhaltens-
änderung*

Trotz der Vorbehalte, die vor allem bei Car-Sharing anbietenden Autoproduzenten geboten sind, verweisen aber eine Reihe von empirischen Studien auf positive ökologische Wirkungen von Car-Sharing. So zeigt beispielsweise das Wuppertalinstitut anhand einer Ökobilanzierung für Deutschland, dass im Jahr 2005 durch Car-Sharing 142 kg CO²-Äquivalente pro Person im Jahr eingespart wurden. Die Effekte ergeben sich zum einem durch das unterschiedliche Alter und die unterschiedlichen Größen der Car-Sharing-Fahrzeuge und der Privat-PKW's (Basiseffekt), zum anderen aufgrund der Verringerung der gefahrenen PKW-Kilometer (Verhaltensänderungen) (Wilke et al. 2007, 134). Ausschlaggebend für die Verhaltensänderung bzw. für den

Suffizienzeffekt ist insbesondere die Kostentransparenz, die von Car-Sharing-Anbietern erzeugt wird. Sichtbar werden dadurch nicht nur die Kosten für den Treibstoff, sondern die gesamten betriebswirtschaftlichen Kosten, die mit der Dienstleistung der Automobilität entstehen.⁷ Zusätzlich haben noch nicht-monetäre Transaktionskosten (Reservierungen, Rückgabe usw.) einen Einfluss auf die Verhaltensänderung. Neben dem Suffizienzeffekt ist bei Car-Sharing noch von einem Effizienz-Effekt auszugehen. Car-Sharing-Fahrzeuge werden in der Regel intensiver genutzt und die Parkzeiten sind geringer als bei privaten Fahrzeugen (Bongardt/Wilke 2005, 660f.). Die Senkung des Fahrzeugbestandes kann theoretisch dafür genutzt werden, öffentliche Autostellplätze zum Beispiel für FußgängerInnen, Radverkehr oder Begrünung zu verwenden (Wilke et al. 2007, 35f.).

3.3. Nachhaltigkeit durch Regionalisierung

Nach Ricardo (1817) birgt internationale Arbeitsteilung und damit verbundener Handel Effizienzgewinne, wenn sich jede Teilnehmerin auf die Produkte spezialisiert, bei denen sie über einen komparativen Vorteil verfügt. Mittlerweile hat der internationale Warenverkehr aber ein Ausmaß erreicht, bei dem die negativen Auswirkungen dieses Systems nur schwerlich ignoriert werden können. Unter Letztere fallen vor allem die zunehmende strukturelle Abhängigkeit des „globalen Südens“, sukzessive auseinanderdriftende Leistungsbilanzungleichgewichte und ökologische Belastungen durch zunehmendes Transportaufkommen. Gerade Letzterem kann mit dem Konzept einer Regionalisierung von Produktionsprozessen entgegengewirkt werden. Eine Reduzierung der Transportwege kann erreicht werden, wenn Unternehmen ihre Vorprodukte von regionalen Zulieferern beziehen oder Unternehmen ihre Waren direkt in der Region verkaufen. Schwierigkeiten hierbei sind, dass es meist an regionalem Angebot bzw. regionaler Nachfrage fehlt, Waren auf dem Weltmarkt billiger zu haben sind oder ungenügend Kenntnisse über lokale Angebote und Absatzmöglichkeiten vorhanden sind (Graehl et al. 2001).

*Auswirkungen
des internationalen
Warenverkehrs*

Wenn importierte Waren billiger sind, so sind sie es unter anderem auch deshalb, weil den ökologischen Kosten, die ihr Transport verursacht, zu wenig Rechnung getragen wird. Eine Erhöhung derzeitiger Transportsteuern, vor allem für LKWs (in Österreich in Form des so genannten Road Pricings), kann hier einen

regulatorischen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit leisten, indem Nachfrage zu regionalen Produkten umverteilt wird.

Förderung lokaler Wirtschaftskreisläufe

Der Problematik fehlender lokaler Nachfrage oder fehlenden lokalen Angebots kann aber auch mit einem Konzept begegnet werden, welches ursprünglich zur Förderung lokaler Wirtschaftskreisläufe in wirtschaftlich schwachen Regionen entwickelt wurde und insofern auch einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit durch verstärkte Regionalisierung leisten kann (siehe auch Cato 2009): Regiogeld. Derzeit gibt es eine Vielzahl an Regionalgeldinitiativen im deutschsprachigen Raum, wobei der Chiemgauer mit einem Jahresumsatz von 6,2 Millionen Euro (Jahr 2011) und 593 Akzeptanzstellen sowie einem elektronischen Zahlungssystem die erfolgreichste dieser Initiativen ist.⁸ Der Chiemgauer ist im Grunde ein Gutschein, der zu einem Euro-Wechselkurs von 1:1 erworben und bei den sich beteiligenden Unternehmen eingelöst werden kann. Die Unternehmen können ihrerseits diese Chiemgauer weiter verwenden oder bei der Ausgabestelle gegen 5% Abschlag in Euro zurücktauschen. Nach einem Quartal wird der Chiemgauer wertlos, seine Gültigkeit kann aber durch das Aufkleben einer Marke im Gegenwert von 2% des Gesamtbetrags für das jeweils nächste Quartal verlängert werden. Diese immanente Wertminderung soll die Umlaufgeschwindigkeit erhöhen und verhindern, dass dieses Geld für Wertaufbewahrungszwecke verwendet wird. Die anfallenden Gewinne kommen den partizipierenden Vereinen zu Gute.⁹ Ein solcherart konzipiertes System dient der Regionalisierung, indem es zuerst für mehr Nachfrage nach heimischen Produkten bei den KonsumentInnen sorgt: Wer im Besitz von Chiemgauern ist, macht sich darüber Gedanken, wo er diese ausgeben kann, bevor sie an Wert verlieren. Sobald Unternehmen durch das Akzeptieren von Regiogeld in dessen Besitz gekommen sind, erhöht dies in weiterer Folge aber auch deren Nachfrage nach heimischen Vorprodukten, da bei einem Rücktausch in Euro eine Gebühr anfällt, nicht hingegen bei einer Weiterverwendung (Herrmann 2006). Der regulative Spielraum geht bei Regiogeld von dessen gezielter Einführung durch regionale Institutionen über die Tüchtigkeit von öffentlichen Ausgaben in Regiogeld bis hin zu dessen Akzeptanz bei der Bezahlung von Steuern.¹⁰

mehr Nachfrage nach heimischen Produkten

Sowohl höhere Transportsteuern als auch Regiogeld können Verschiebungen der Nachfrage zu regionalen Produkten bewirken

und somit zu einer nachhaltigeren Konsumkultur im Sinne der Regionalisierung beitragen. Dabei darf die Wirkungsintensität derartiger Regionalwährungen nicht überschätzt werden: Auch bei sehr erfolgreichen Regionalgeldinitiativen wird oft nur ein minimaler Teil (weniger als 3%) des regionalen Einkommens in diesen alternativen Währungen umgesetzt. Einer theoretisch alternativen Lösungsmöglichkeit steht also die kritische Frage nach deren praktischer Wirksamkeit (im Sinne von Bilharz und Schmitt 2011) gegenüber.

3.4. Nachhaltigkeit durch weniger Konsum

Der vierte Vorschlag für einen regulatorischen Eingriff ist eine allgemeine Verkürzung von Arbeitszeit. Wie bereits erwähnt, geht ökologischer Konsum mit hohen Informationserfordernissen an die KonsumentInnen einher. Menschen, die Zeit haben, sich mit dem Thema Nachhaltigkeit zu befassen, werden eher zu einem solchen Verhalten tendieren (auch weil ökologischer Konsum schon ohne Informationsbeschaffung oft zeitaufwändiger ist: z.B. Fahrrad vs. Auto oder Bioladen vs. Diskonter um die Ecke). Gesellschaftliches und politisches Engagement für mehr Nachhaltigkeit ist nicht minder zeitaufwändig. Eine allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit würde hier mehr Raum für private Initiativen jeglicher Art schaffen.

Verkürzung der Arbeitszeit für mehr private Initiativen

Ein zweites ökologisches Argument für eine allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit liefert Sanne (2002) mit dem Verweis auf immanente Zirkularität von Arbeit und Konsum, d.h. dass Arbeit nicht bloß notwendig ist, um Konsum zu finanzieren, sondern diesen auch kulturell legitimiert. Integriert man in dieses Argument nun noch Gewöhnungseffekte, im Sinne der Erwartungsanpassung an ein bestimmtes Wohlstandsniveau, ergibt sich auf theoretischer Ebene ein sich ständig intensivierender „Teufelskreis“ aus Arbeiten und Konsumieren:

„Teufelskreis“ aus Arbeiten und Konsumieren

“[W]e do not only work in order to be able to spend (which is a trivial statement) but [...] we also spend because we have worked and received an income which we are less keen about but will still, in all likelihood, transform into consumption. This also means growing accustomed to consuming and more commitments, a ‘ratchet effect’, which impedes any suggested cuts in consumption.” (Sanne 2002, 280)

*kein valides
Konzept für alle
Einkommens-
gruppen*

*positive soziale
und ökologische
Effekte*

Arbeitszeitverkürzung würde einen Weg aus diesem Kreislauf bedeuten. Bei diesem Argument sollte aber beachtet werden, dass ein Tausch von mehr Freizeit für weniger materiellen Konsum (weniger Einkommen) sicher kein valides Konzept für alle Einkommensgruppen darstellt: BezieherInnen niedriger Einkommen würde ein Rückgang desselbigen vor große Probleme stellen, da dadurch essentielle Dinge plötzlich nicht mehr leistbar wären. Auch im Hinblick auf die Verteilungsgerechtigkeit ist, eingedenk der niedrigen Reallohnsteigerungen der letzten Jahre und der damit einhergehenden Umverteilung von Lohn- zu Profiteinkommen (siehe dazu Guger und Marterbauer 2004), ein kollektiver Lohnverzicht nicht akzeptabel. Das Argument für eine Arbeitszeitverkürzung im Sinne einer Reduzierung des Konsums ist daher eher auf die höheren Einkommensschichten anwendbar, während das erste Argument – Arbeitszeitverkürzung um mehr Raum für private Nachhaltigkeitsinitiative zu schaffen – für alle Bevölkerungsschichten gilt. Der Vorschlag der Arbeitszeitverkürzung ist insofern besonders reizvoll, da dieser sowohl positive soziale als auch ökologische Effekte in sich birgt bzw. den propagierten Zielkonflikt auflöst. In Österreich wurden im Jahr 2010 über 307 Millionen Mehr- und Überstunden geleistet. Gleichzeitig waren viele Menschen arbeitslos bzw. unterbeschäftigt. Würden nur 1/3 dieser Mehr- und Überstunden zu Beschäftigung führen, könnten rund 60.000 Menschen eine Arbeit aufnehmen (Buxbaum/Dunst 2012). Bei einer generellen Arbeitszeitverkürzung von 39 auf 35 Stunden könnte die Zahl der Beschäftigten in Österreich um 130.000 Personen ansteigen (kostenneutrales Szenario) (Marterbauer 2010, 19). All diese Argumente sprechen für das hohe Potential von Arbeitszeitverkürzung als regulatorische Maßnahme, um Umweltbelastungen zu verringern, Arbeitslosigkeit zu senken und auch die Lebensqualität der Bevölkerung zu steigern (Lindner 2010, 14ff.).

4. Fazit

Im vorliegenden Beitrag wurde für ein verstärktes Einsetzen regulatorischer Strategien zum Erreichen einer nachhaltigen Konsumkultur plädiert. Dabei wurde argumentiert, dass diese den individualistischen Ansätzen zu KonsumentInnenerziehung und Bewusstseinsbildung überlegen sind, weil (1) KonsumentInnen in ihren Entscheidungen aufgrund ihres Eingebettetseins

in ein soziales Umfeld nicht souverän sind, (2) diese durch die Komplexität der Materie systematisch überfordert sind und (3) individuelles Handeln ineffektiv ist, da es sich beim vorliegenden Thema um ein Kollektiv(gut)problem handelt, welches einer bewussten Koordination auf Makroebene bedarf. Aufbauend auf dieser Einsicht wurden einige Regulierungsvorschläge diskutiert. Als vielversprechendster Ansatz gilt für die Autoren das Top-Runner-Programm, welches zur Nachhaltigkeit der Konsumkultur beiträgt, indem es Energieeffizienz als neue Wettbewerbsdimension forciert und somit zu einer Senkung des Energiekonsums (ohne Konsumverzicht) beiträgt. Weiteres ökologisches Potential liegt in einer Regionalisierung von Produktionsprozessen, wodurch eine Reduktion des Transportaufkommens und der damit einhergehenden Emissionen erreicht werden soll. Ein verhältnismäßig leicht umzusetzender Regulationsansatz ist die Einführung neuer bzw. die Erhöhung existierender Transportsteuern. Ergänzend kann Regionalisierung durch die Einführung und Förderung regionaler Währungen forciert werden, wobei deren praktische Wirkungsintensität nicht überschätzt werden darf. Als Ergänzungsmaßnahme für einen restriktiven regulatorischen Kurs in der städtischen Verkehrs- und Parkplatzpolitik wurde das Konzept des Car-Sharing diskutiert, welches helfen kann, eine gemeinschaftliche und somit nachhaltigere Nutzung des Konsumgutes Auto zu entwickeln. Abschließend wurde das ökologische Potential einer allgemeinen Arbeitszeitverkürzung besprochen, welches in einer Reduktion des Konsums bei den oberen Einkommenschichten und der Schaffung von mehr Möglichkeiten für private Nachhaltigkeitsinitiativen quer durch alle Einkommenschichten liegt.

*verstärktes
Einsetzen
regulatorischer
Strategien*

Anmerkungen

1. „De-Marketing“-Initiativen bezeichnen Marketing-Bestrebungen, die auf freiwillige Reduktion des Konsums demeritorischer Güter wie etwa Tabak oder Benzin abzielen.
2. Dabei gilt es freilich die tendenzielle Komplementarität beider Strategien – Beeinflussung des individuellen Verhaltens und direkte Regulierung – im Auge zu behalten. Maßnahmen der Bewusstseinsbildung sollten dabei vor allem auf jene Aspekte fokussiert werden, in denen private Nachhaltigkeitsbemühungen den vergleichsweise größten Impact hätten (etwa: Individualverkehr, Wohnraumheizung), um die informationsbedingten Komplexitäten bestmöglich zu berücksichtigen (siehe hierzu Bilharz und Schmitt 2011).
3. Unter das Top-Runner-Programm fallen folgende Produkte: PKWs, LKWs, Klimaanlage, Kühlschränke, Reiskocher, Mikrowellenöfen, Beleuchtung, elektronische Toilettensitze, Fernseher, Videorekorder, DVD-Rekorder, Computer, Kopiergeräte, Heizgeräte, Gaskocher, Wasserboiler, Verkaufsautomaten,

- Transformatoren, Router und Schaltteile (METI 2010).
4. Die Verwendung eines Durchschnittswertes bei der Evaluierung erlaubt es Unternehmen, weiterhin Produkte zu verkaufen, die unterhalb der Effizienzstandards liegen, wenn gleichzeitig bei anderen Produkten eine Übererfüllung vorliegt. Auf diese Art sollen Energiersparinnovationen, welche über die Vorgabe hinausgehen, gefördert werden (METI 2010).
 5. Siehe dazu: Zonengrenzen für Wiener Parkpickerl so gut wie fix. Online: <http://derstandard.at/1334796013991/Entscheidung-Zonengrenzen-fuer-Wiener-Parkpickerl-so-gut-wie-fix> [25.06.2012].
 6. So steigen beispielsweise in der Schweiz mehr Personen auf Car-Sharing um und verzichten auf das eigene Auto als in Deutschland, da der öffentliche Verkehr besser ausgebaut ist (Gaus/Zanger 2003, 210).
 7. Nicht berücksichtigt sind externe Kosten (Umweltverschmutzung, Straßenbau usw.), die von der Gesamtgesellschaft getragen werden.
 8. Für eine Auflistung aller Regionalgeldinitiativen im deutschsprachigen Raum siehe www.regiogeld.de/initiativen.html. Prominentestes österreichisches Beispiel ist der Waldviertler (www.waldviertler-regional.at).
 9. Siehe www.chiemgau.info.
 10. In der niederösterreichischen Gemeinde Heidenreichstein können z.B. bis zu 30% der Kommunalsteuer in „Waldviertlern“ bezahlt werden, welche dann zur Auszahlung der Vereinsförderungen verwendet werden. Siehe dazu beispielhaft: http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/top_news/392275_In-Krisenzeiten-werfen-Gemeinden-die-Gelddruckmaschinen-an.html [28.6.2012]

Literatur

- Abrahamse, W., Steg, L., Vlek, C. und Rothengatter, T. (2005): A review of intervention studies aimed at household energy conservation. *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 25: 273–291.
- Bardhi, F. und Eckhardt, G. M. (2012): Access Based Consumption: The Case of Car Sharing. *Journal of Consumer Research* (forthcoming).
- Bilharz, M. (2008): „Key Points“ nachhaltigen Konsums. Ein strukturpolitisch fundierter Strategieansatz für die Nachhaltigkeitskommunikation im Kontext aktivierender Verbraucherpolitik. Marburg: Metropolis.
- Bilharz, M. und Schmitt, K. (2011): Going Big with Big Matters. *GAIA – Ecological Perspectives For Science And Society*, 20(4): 232–235.
- Bongardt, D. und Wilke, G. (2005): Eco-efficiency of car-sharing at risk? Energy Savings: What Works & Who Delivers? *eceee 2005 Summer Study Proceedings*, 659–669. Online: http://www.eceee.org/conference_proceedings/eceee/2005c/Panel_3/3192wilke/paper [25.06.2012].
- Botsman, R. und Rogers, R. (2011): *What's mine is yours. How collaborative consumption is changing the way we live.* London: Collins.
- Buxbaum, A. und Dunst, C. (2012): *Arbeitszeit – Fairness durch Umverteilung.* AK Wien. Verteilungspolitik. Wo bleibt die Verteilungsgerechtigkeit. Band 2 Sozial-, Bildungs- und Rechtspolitische Dimensionen: 57–66. Online: <http://wien.arbeiterkammer.at/Verteilungsgerechtigkeit> [26.06.2012].
- Cato, M. S. (2009): *Green Economics: An Introduction to Theory, Policy and Practice.* London: Earthscan.
- Eckhardt, G., Belk, R. und Devinney, T. M. (2010): Why don't consumers consume ethically? *Journal of Consumer Behaviour*, Vol. 9: 426–436.
- Gaus, H. und Zanger, C. (2003): Nachhaltige Mobilität fängt in den Köpfen an. Empirische Studie zur kognitiven Verankerung des Car-Sharing. In: Scherhorn, G. und Weber, C. (Hrsg.): *Nachhaltiger Konsum. Auf dem Weg zur gesellschaftlichen Verankerung.* 2. Aufl. München: oekom Verlag: 209–218.
- Graehl, S., Fichtner, W. und Rentz, O. (2001): Regionalisierung als Beitrag zur Nachhaltigkeit im Bereich der industriellen Produktion. *Raumforschung und Raumordnung*, 59(1): 29–38.

- Guger, A. und Marterbauer, M. (2004): Die langfristige Entwicklung der Einkommensverteilung in Österreich. Wien: Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung.
- Grunwald, A. (2010): Wider die Privatisierung der Nachhaltigkeit – Warum ökologisch korrekter Konsum die Umwelt nicht retten kann. *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society*, 19(3): 178–182.
- Hamamoto, M. (2011): Energy Efficiency Regulation and R&D Activity: A Study of the Top Runner Program in Japan. *Low Carbon Economy*, 2: 91–98.
- Hayden, A. und Shandra, J. (2009): Hours of work and the ecological footprint of nations: an exploratory analysis. *Local Environment*, 14(6): 575–600.
- Herrmann, M. (2006): Fördert Regionalgeld eine nachhaltige Regionalentwicklung? *Zeitschrift für Sozialökonomie*, 149: 12–18.
- Hösle, Vittorio (1994): Philosophie der ökologischen Krise. München: C.H. Beck.
- Keynes, J. M. (1933): National Self-Sufficiency. *The Yale Review*, 22(4): 755–769.
- Land, R. und Busch, U. (2008): Ressourceneffizienz und die Grenzen des fordistischen Typs sozioökonomischer Entwicklung. soeb-Arbeitspapier 2008/3.
- Lindner, F. (2010): Weniger arbeiten, besser leben! Die Zukunft. *Diskussionszeitschrift für Politik, Gesellschaft und Kultur*, 11: 14–17.
- Marterbauer, M. (2010): Budgetpolitik im Zeitalter verminderter Erwartungen. WIFO Working Papers, Nr. 366. Online: [http://www.wifo.ac.at/www/servlet/wwa.upload.DownloadServlet/bdoc/WP_2010_366\\$.PDF](http://www.wifo.ac.at/www/servlet/wwa.upload.DownloadServlet/bdoc/WP_2010_366$.PDF), [26.06.2012].
- Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) (2005): Top Runner Program. Developing the World's best Energy-Efficient Appliances. Online: <http://www.enecho.meti.go.jp/policy/saveenergy/toprunner2010.03en.pdf> [26.06.2012].
- Naturvårdsverket (2005): The Top Runner Program in Japan – its effectiveness and implications for the EU. Report 5515.
- Polanyi, K. (1978): Die große Transformation. Frankfurt/Main: Suhrkamp.
- Reisch, L. A. (2002): Kultivierung der Nachhaltigkeit – Ein neuer Weg zu nachhaltigem Konsum? *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society*, 11(2): 113–118.
- Ricardo, D. (1817): On the principles of political economy and taxation. London: Murray.
- Sanne, C. (2002): Willing consumers – or locked-in? Policies for a sustainable consumption. *Ecological Economics*, 42: 273–287.
- Schumpeter, J. A. (2006 [1912]): Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung. Neudruck der 1. Auflage. Berlin: Duncker & Humblot.
- Sharp, A., Høj, S. und Wheeler, M. (2010): Proscription and its impact on anti-consumption behaviour and attitudes: the case of plastic bags. *Journal of Consumer Behaviour*, 9: 470–484.
- Schrader, U. und Koch, P.-S. (2001): Kundenorientierte Gestaltung von Verfügungsrechten und -pflichten – Das Beispiel VW-Mietermobil. In: Schrader, U. und Hansen, U. (Hrsg.): Nachhaltiger Konsum – Forschung und Praxis im Dialog. Frankfurt: Campus, 269–290.
- Veblen, T. B. (1994/1899): The Theory of the Leisure Class. New York: Dover.
- Wilke, G., Böhler, S., Bongardt, D. und Schäfer-Sparenberg, C. (2007): Zukunft des Car-Sharing in Deutschland. Online: http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wiprojekt/Zukunft_Car-Sharing.pdf [25.06.2012].
- Van de Sand, I., Acosta, J. und Bringezu, S. (2007): Abschätzung von Potenzialen zur Verringerung des Ressourcenverbrauchs im Automobilssektor. Online: http://www.ressourcenproduktivitaet.de/download.php?datei=src/downloads/AP_42_Automobilsektor.pdf [25.06.2012].