



Verkehrsclub Deutschland

Johann Meindorfer  
Kreisgruppe Straubing-Bogen  
Kreisgruppensprecher  
Arbeitskreis Ostbayern

vcd-straubing@vcd-bayern.de  
www.vcd.org  
www.vcd-bayern.de/straubing

Bund Naturschutz in Bayern e.V.  
Johann Meindorfer  
Kreisgruppe Straubing-Bogen  
2. Kreisvorsitzender  
Landesarbeitskreis Abfall / Kreislaufwirtschaft / Ressourcenschonung  
Albrechtsgasse 3  
94315 Straubing  
Telefon 09421 / 2512  
Fax 09421 / 963910  
straubing@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de  
www.straubing.bund-naturschutz.de



Bahnhof Straubing  
10 Minuten Fußweg



Stadtbus 1, 2, 3, 4, Taxibus 10,11  
Haltestelle Ludwigsplatz



AST Bestellung 09421 51651

IHRE NACHRICHT

VOM

UNSERE ZEICHEN

STRAUBING, 29.11.15

JM. VEAL ENEN IMKL UAÖS Anforderungen an Positionierung zur Energiepolitik

## Anforderungen an Positionierung zur Energiepolitik über die Bereiche Strom und Wärme hinaus

**Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen als Voraussetzung für Lebensqualität für alle auch in Zukunft - dafür setzen wir uns ein!**

**Deshalb: Höchste Zeit für eine ökologisch nachhaltige Energie-, Agrar-, Rohstoff- und Verkehrswende, ja zu einer grundlegenden Wirtschafts- und Konsumwende**

**Denkschrift und Plädoyer für eine dringend gebotenen ökologisch nachhaltigen Energie-, Agrar-, Rohstoff- und Verkehrs- Wirtschafts- und Konsumwende mit höherer sozialer und ökologischer Verteilungsgerechtigkeit**

**Mehr Geld wird ins System müssen, ob Staatshaushalt oder Sozialsysteme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die ausgerufene Energiewende kann sich nicht auf Heizenergie- und Stromverbrauch reduzieren, sondern ist immer in einem Gesamtzusammenhang mit den entscheidend grossen Bereichen Agrar und Verkehr und somit Konsumverhalten zu sehen und zu stellen.

Zur **Energiewende** sind im übrigen zuallererst ansehnliche Beiträge zum **Energiesparen** und zur Erhöhung der Energieeffizienz gefordert. Das hat allerhöchste Priorität und dann ist der verbleibende Restenergiebedarf so ökologieverträglich wie möglich zu decken!

Dazu ist jeder – noch so kleine – Beitrag erforderlich, wie auch Klimawandel und Rohstoffverknappung durch viele einzelne Aktivitäten ausgelöst werden, aber in der Summe grosse Bedrohungen darstellen.

Dazu müssen zwingend auch die Anforderungen an ein **umweltfreundliches**

**Beschaffungswesen** und Mobilitätsmanagement in allen Bereichen der öffentlichen Hand, die - deutlich einzufordernd! - eine Vorbildfunktion übernehmen muss, den Ministerien, kommunalen Spitzenverbänden und deren Mitgliedern verdeutlicht werden.

„Graue“ Energie ist in Produkten enthalten sowohl in Form der zur Herstellung als auch zum Transport der Güter aufgewendeten Energie und ist somit durch öffentliches wie privates Konsumverhalten zu beeinflussen.

Das Nicht-Anpacken der dadurch zu hebenden „versteckten“ grossen Energiesparpotentiale im Rahmen eines durchgängig umweltfreundlichen Beschaffungswesens und Mobilitätsmanagements in allen Bereichen der öffentlichen Hand wie auch im privaten Konsum- und Verkehrsverhalten ist somit ein Hemmschuh für die o.g. Erfordernisse.

Wobei gerade bezüglich des Gütertransports das Konsumverhalten einen entscheidenden Treiber darstellt, ist doch Güterverkehrsaufkommen vor allem determiniert durch das Mass des Erwerbs von Ge- sowie Verbrauchsgütern, also das Kauf- und Verbrauchsverhalten im öffentlichen wie im privaten Sektor.

Insofern brauchen sich unser Verbände auch von keiner Seite in die Pflicht genommen sehen, Konzepte dafür vorzulegen, mit welchen Leitungen, Kraftwerken etc. der jetzige viel zu hohe Energiehunger befriedigt werden kann. Mit vernünftigen wirklich ihrerseits ökologisch nachhaltig verträglichen Mitteln und Massnahmen lässt sich ehrlicherweise nur ein deutlich reduzierter Energieverbrauch abdecken.

Nicht übergangen und übersehen werden sollte, dass in manchen Protesten und vermeintlichem bürgerschaftlichen Engagement nicht das Eintreten für das Anliegen der Energiewende steht, sondern nur eine Abwehrhaltung gegen vermeintlich negative unmittelbare Auswirkungen bestimmter Anlagen bzw. vermeintlich negative unmittelbare Betroffenheit durch bestimmte Anlagen und Projekte.

Als Beispiel für vermeintlich als marginal betrachtete „versteckte“ grosse Energiesparpotentiale, die nicht annähernd gehoben, weil bisher nicht annähernd ausgeschöpft sind mag die Umstellung grosser bedeutsamer Mengen von Primärfaserpapieren, die mit erheblichen Umweltbelastungen u.a. durch deren hohen Energieaufwand für die Gewinnung aus Zellstoff verbunden sind, auf Recyclingpapier aus 100 % Altpapier gelten.. Denn für umweltverträgliches Recyclingpapier wird weniger als zwei Drittel an Energie und nur ein Sechstel an Frischwasser benötigt als für die umweltbelastenden Frischfaserpapiere, auch für die sogenannten „chlorfrei gebleichten“ Papiere mit Bezeichnungen wie „chlorfrei gebleicht“, „aus forstwirtschaftlich kontrolliertem Anbau“ und Siegeln wie „FSC“, „PEFC“. Die Einsatzquote von Recyclingpapier im grafischen Bereich ist technisch noch stark steigerungsfähig. Welchen Beitrag die Verwendung von Recyclingpapier zur Energiewende beitragen kann, mag man am Energie-Einsatzpotential bei der Erhöhung der Altpapier-Einsatzquote um 10 Prozentpunkte erkennen, das in Deutschland bei der Stromerzeugung von ca. zwei AKWs liegt. Doch ein Viertel des Altpapiers ging etwa 2011 aus Deutschland in den Export, 3,6 Mio. Tonnen, während fast die gleiche Menge frischer Zellstoff importiert wurde. Deren weite energieintensive Transportwege teils um die halbe Erdkugel wiederum verursachen Unmengen an Energieverbrauch und klimaschädlichem Schadstoffausstoss und schlagen sich belastend auf die Ökobilanz nieder.

Die Gemeinden wie die gesamte öffentliche Hand sind eigentlich zur umfassend vorbildlich ökologieverträglichen Beschaffung verpflichtet, wozu auch die Verwendung von Recyclingpapier statt Frischzellstoffpapier gehört. Aber auch da fehlt's himmelweit, in Deutschland und in der Gesamt-EU sowieso, wo die Erhöhung der Altpapier-Einsatzquote noch „Spielräume“ von eines Mehrfachen dieser 10 „deutschen“ Prozentpunkte bietet und daher umso höheren Handlungsbedarf zur Erhöhung der Altpapier-Einsatzquote.

In mengenmässig geringerem, aber immer noch bedeutsamem Umfang gilt dies in der „Plastik-Diskussion“ und zwar nicht nur für Tragetaschen, sondern für vielerlei auch hochwertige, extrem dünnwandige Produkte aus Recyclingkunststoff, die sich aus sortenreinen Kunststoffabfällen herstellen lassen. Es ist im übrigen zu kurz gegriffen, wenn man nur die Umstellung auf vermeintliche „Öko-Plastik“-Tragetaschen ins Auge fasst, denn ein Nachweis gesamtökologischer Vorteile gerade gegenüber Recycling-Kunststoff auf Erdölbasis fehlt nach wie vor.

Zur Energiewende sind im übrigen auch im Bereich **Verkehr / Mobilität** zuvorderst ansehnliche Beiträge zum Energiesparen und zur Erhöhung der Energieeffizienz gefordert. Das hat allerhöchste Priorität und dann ist der verbleibende Restenergiebedarf so ökologieverträglich wie möglich zu decken, somit Massnahmen zur Förderung der verstärkten vorrangigen Nutzung der und des Umstiegs auf die umweltschonenden Verkehrsträger / Verkehrsmittel des Umweltverbundes - Fussgänger-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr – und des Ausbaus der Infrastruktur diese Verkehrsträger erforderlich.

Von der dringend gebotenen **ökologisch nachhaltigen grossen**

**Transformation**, also einer dringend gebotenen ökologisch nachhaltigen Energie-, Agrar- und Verkehrswende hängt nicht zuletzt die Zukunftsfähigkeit unserer menschlichen Gesellschaft ab. Dabei wird wegen des nach wie vor bedeutenden Anteils der Mobilität am Gesamt-Energieverbrauch eine wirklich ökologisch nachhaltige Energiewende nur zusammen mit einer Verkehrswende funktionieren:

Wie bei der Energiewende nicht das bloße Austauschen eines Energieträgers gegen einen anderen genügt, so genügt in Sachen Verkehr auch nicht die bloße Verlagerung. Dort gilt es zuerst den Energieverbrauch insgesamt zu senken, hier das oftmals künstlich – etwa durch fehlerleitende steuerliche Regelungen - aufgeblähte Verkehrsaufkommen, wegen des nach wie vor bedeutenden Anteils der Mobilität am Gesamt-Energieverbrauch.

**Dabei gilt im Verkehrsbereich die eindeutige Prioritätenreihung mit folgenden „Basics“:**

1. Verkehrsvermeidung im Güter- wie im Personenverkehr
2. Verkehrsverlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die umweltverträglichsten Verkehrsträger, vorrangig die Bahn
3. Gezielte Investitionen in die Infrastruktur nur der umweltverträglichsten Verkehrsträger für Güter- und Personenverkehr, vorrangig in die Bahn- Infrastruktur

Dazu muss der vergleichsweise klima- und umweltverträglichen Verkehrsträger Bahn bei der Verteilung der Haushaltsmittel im Verkehrshaushalt des Bundes wie der Länder die gebotene Priorität erhalten und braucht einen starken Finanzierungsschub, um endlich die über Jahrzehnte erfolgte Bevorzugung der Auto- und LKW-Infrastruktur kompensieren zu können; Voraussetzung für attraktive alternative Angebote, die zum Umstieg benötigt werden.

Für das örtliche / überörtliche Staats- und Kreisstrassennetz gilt es ebenfalls, dem Substanzerhalt Priorität einzuräumen und Ausbaumaßnahmen auch für Ortsmgehungen auf das unabwiesbare Mass zu beschränken. Dabei soll jeweils nur die nachweislich flächensparend-umweltschonendste Variante zum Zuge kommen.

Ein entsprechendes ökologisch nachhaltiges Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung der öffentlichen Hand ist daher durchgängig geboten. Die reine Umstellung von Dienstwagenbeständen auf alternative Kraftstoffe wird dem nicht gerecht, wenn nicht auch der Energieverbrauch pro zurückgelegter Fahrstrecke durch die Anschaffung der verbrauchsgünstigsten Fahrzeugtypen gesenkt wird.

Zum ökologisch nachhaltigen Mobilitätsmanagement gehört auch ein ganz prominentes Herausstellen und Bewerben der Anfahrts- /Anreisemöglichkeiten mit den umweltschonenden Verkehrsträgern / Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu den Behörden / Dienststellen und insbesondere zu besucherstarken / besucherträchtigen Veranstaltungen bzw. Veranstaltungsorten in bzw. auf allen elektronischen wie Print-Publikationen und im Mail- und Schriftverkehr.

Ausbaupläne und –konzepte für den Umweltverbund müssen daher Bestandteil einer Energie- mit Mobilitätswende sein. Dabei ist natürlich auf die örtlichen Verhältnisse individuell einzugehen.

Generell drängen sich jedoch und jedenfalls folgende Handlungsfelder auf, die jeweils mit örtlich passenden Massnahmen auszufüllen wären:

Planerische Konzepte und ausreichende Mittelausstattung für Fuss- und Radverkehrsförderung und Ausbau des Radverkehrsnetzes (Radverkehrspläne, ggf. als integraler Bestandteil von verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsentwicklungsplänen)

Entwicklungs- und Optimierungskonzepte für ÖPNV sowie Bahnverkehr, als integraler Bestandteil von verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsentwicklungsplänen

Zur Förderung von Akzeptanz und Nutzung den umweltschonenden Verkehrsträgern / Verkehrsmitteln des Umweltverbundes braucht es auch Marketingaktivitäten in allen elektronischen wie Print-Publikationen und anlassbezogen zusätzlich ganz prominentes Herausstellen und Bewerben der Anfahrts- /Anreisemöglichkeiten insbesondere zu besucherstarken / besucherträchtigen Veranstaltungen bzw. Veranstaltungsorten.

Generalisierend weiter in Details zu gehen, verbietet sich m.E., da im Bereich Verkehr stark auf die lokalen Verhältnisse und Vorbedingungen abzustellen ist, was eben die o.g. Ausbaupläne und –konzepte bewerkstelligen müssten.

Doch noch ein Brückenschlag zwischen den Themen Verkehr, Energie und Flächenressourcenschonung: Generell bedarf es zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf die umweltverträglichsten Verkehrsträger einer städtebaulichen bzw. Siedlungsentwicklung mit vorrangiger Bebauung von Gebieten mit Bahnanbindung oder im ländlichen Raum zumindest mit ÖPNV-Erschliessung in hoher Taktfrequenz, um eine möglichst fussläufige oder fahrradaffine Erreichbarkeit der Bahnhöfe bzw. –Haltepunkte zu gewährleisten. Eine möglichst bahnaffine Nachverdichtung und Innenentwicklung, die darüberhinaus auch Kosten sowie Umfang der erschliessenden Strassenverkehrsanlagen sowie den Flächenressourcenverbrauch minimiert ermöglicht und erlaubt auch am ehesten eine energieeffiziente Kraft-Wärme-Kopplung mittels dezentraler Heizkraftwerke mit Nahwärmenetzen.

Weitaus schwieriger lassen sich zugegebenermassen konkrete generell gültige Vorschläge für die lokale Ebene zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung im Güterverkehr benennen. Einen Ansatzpunkt könnten City-Logistik-Konzepte dastellen.

Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die umweltverträglichsten Verkehrsträger, vorrangig die Bahn, benötigt übergreifend auf Landes- wie Bundesebene neben ordnungspolitischen Vorgaben wie Tempolimits auf Autobahnen insbesondere gezielte Investitionen in die Infrastruktur nur der umweltverträglichsten Verkehrsträger für Güter- und Personenverkehr, vorrangig in die Bahn- Infrastruktur

Dazu muss der vergleichsweise klima- und umweltverträglichen Verkehrsträger Bahn bei der Verteilung der Haushaltsmittel im Verkehrshaushalt des Bundes wie des Landes Bayern die gebotene Priorität erhalten

Und eine wirklich ökologisch nachhaltige Energiewende kann nur zusammen mit einer **Agrarwende** funktionieren:

Der Agrarbereich hat durch Umstellung auf Bio-Landwirtschaft einen gewichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zum Einsparen von Energie zu leisten, denn diese verursacht durch Verzicht von energieintensiv hergestellten Industriedüngern und Spritzmittel sowie durch schonende Bodenbewirtschaftung mit hoher CO<sub>2</sub>-Bindung im Humus eine deutlich geringere Freisetzung von klimaschädlichen Gasen (, und bewahrt Boden und Grundwasser vor Schadstoffeintrag). Die Förderung der Umstellung durch Erhöhung der Nachfrage nach BIO-Produkten ist somit ein wichtiger und keinesfalls zu vernachlässigender Beitrag zur Energiewende.

Letztendlich sollte auch immer die Forderung nach dem nach marktwirtschaftlichen Prinzipien globalsteuernden **Instrument eines intelligenten ökologisch-soziales Steuersystems zum Erreichen einer dringend gebotenen ökologisch nachhaltigen Energie-, Agrar- Rohstoff-, Verkehrs- sowie einer grundlegenden Wirtschafts- und Konsumwende erhoben / eingebaut werden**, denn gesamthaft gesehen wird eine **ökologisch nachhaltige Energiewende** nur zusammen mit einer ebensolchen **Agrar-, Rohstoff- und Verkehrswende**, ja einer grundlegenden **Wirtschafts- und Konsumwende** gelingen. Und von diesem Gelingen hängt nicht zuletzt die Zukunftsfähigkeit unserer menschlichen Gesellschaft ab.

Es wird sich ohnehin bald erweisen, dass mehr Geld ins System muss, in den Staatshaushalt und in die Sozialsysteme, so dass an einer grundlegenden Reform des Steuersystems kein vernünftiger Weg vorbeiführen wird.

Egal, ob es um die nötige höhere Streifen- und Kontrollpräsenz der Polizei und damit um die Kosten einer deutliche Personalmehrung geht, um Diebstahls-, Einbruchs- oder Schleuserkriminalität sowie das Ausbreiten von Vandalismus und Sachbeschädigungen im privaten wie öffentlichen Raum geht, oder um eine höhere Kontrolldichte im Schwerlastverkehr ebenso wie bei Kontrollen auf Einhaltung von Sicherheitsabständen, Geschwindigkeitsübertretungen, Alkohol und Drogen am Steuer, Ladungssicherung oder um verstärkte Ahndung von sicherheitsrelevanten Verkehrsvergehen wie Behinderungen und Gefährdungen von Fußgängern und Radfahrern durch Falschparker auf Geh- und Radwegen. Oder um die polizeilichen Herausforderungen durch Schleuserkriminalität die Asylbewerber- bzw. Flüchtlingsströme mit nur durch Dolmetscher zu überwindenden Sprachbarrieren – Stichwort Flüchtlingsnotstand, Artikel-Unterüberschrift „Auch den Beamten reicht es“, aufwändige Observationen von mutmasslichen „Schläfern“ in der islamistisch-terroristischen Szene genauso wie bei Gefährdern, die aus der Strafhaft entlassen wurden, aber nicht mehr der Sicherheitsverwahrung unterliegen. Ebenso die mit nur durch Dolmetscher zu überwindenden Sprachbarrieren verbundenen immer aufwändiger werdenden Gerichtsverfahren mit nötiger Personalmehrung im Justizwesen.

Oder im Bildungs- und Sozialbereich um mehr Geld zur Unterbringung und Versorgung der Asylbewerber bzw. Flüchtlinge inclusive unbegleiteter Jugendlicher, zur Verbesserung der Pflegesituation, ob in Krankenhäusern, Pflegeeinrichtungen oder häuslichen Pflege – Stichwort Pflegenotstand, bessere Personalschlüssel. Zur Verbesserung der Palliativmedizin und Sterbebegleitung – Stichwort Sterbehilfediskussion und Ansteigen von Krebserkrankungen. Zur Erhöhung von Lehrer- und Schulpsychologen-Stellen, auch wegen der Integrationsaufgaben junger Migranten, ebenso wegen der zunehmenden Zahl aufmerksamkeitsgestörter/hyperaktiven Kinder, mitverursacht durch das Übermass an Nutzung der virtuellen sogenannten digitalen „sozialen“ Medien und Entfremdung von der natürlichen Mitwelt. Der Militärssektor lechzt nach zusätzlichen Milliarden, um den NATO-Verpflichtungen näher zu kommen: Die Bundeswehr erfüllt nicht die Nato-Verpflichtungen von 2% des BSP, sondern nur etwa über 1.2%. Die Verteidigungsministerin will die Ausgaben erhöhen, auch wegen der Materialprobleme der Bundeswehr. Von der Ersatzbeschaffung für das Hubschrauber und Transportflugzeuge Deutscher Bundeswehr-Verband e. V. fordert angesichts der internationalen (Un-)Sicherheitslage einen noch höheren Verteidigungshaushalt als die bis 2019 vorgesehenen 35 Milliarden €, „weitere Nachsteuerungen“.

Oder um die Konsequenzen zu Tage getretenen Skandale in der agrarindustriellen Intensivlandwirtschaft inclusive tierquälerischer Massentierhaltung und Ausbreitung genmanipulierter Pflanzen verlangen nach mehr Kontrollen, also mehr Kontrollpersonal, dessen Kosten man leider nicht voll den Verursachern anlastet, wie es nötig wäre, sondern frecher- und ungerechterweise dem Staat und somit dem Steuerzahler.

Oder zum Stoppen des bedrohlichen bereits im Laufen befindlichen Klimawandels - Stichwort Energie- und Verkehrswende, für die es deutlich höhere Haushaltsmittel braucht, auch um die nötige Infrastruktur zu einer gelingenden Verkehrsverlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die umweltverträglichsten Verkehrsträger, vorrangig die Bahn, zu bewerkstelligen.

Oder um die Instandhaltung bzw. den Substanzerhalt der öffentlichen Gebäude- (Stichwort Sanierungsstau bei Schulen etc. etc. ) sowie Verkehrs-Infrastruktur, wo man auf schon erhoffte Mehreinnahmen infolge der PKW-Maut-Pleite verzichten muss.

Es wird bald nicht mehr zu leugnen sein, dass zur Erfüllung von immer mehr Staatsaufgaben die derzeitigen Steuereinnahmen nicht ausreichen, egal ob auf kommunaler, Landes- oder Bundesebene. Die üblichen Forderungen von Landespolitikern, der Bund müsse sich halt an diesen oder jenen Kosten mehr beteiligen, lösen das Problem der sich erweiternden Kluft zwischen Staatseinnahmen und Staatsausgaben in keiner Weise, schon gar nicht in Zeiten mit Vorgabe der vielbeschworenen "schwarzen Null". Man scheut sich, das der Bevölkerung zu sagen. Die ohnehin viel bejammerten „klammen Kassen“ auf allen Ebenen der öffentlichen Hand führen nicht nur zur Schliessung von Frei- und Hallenbädern oder Kultureinrichtungen – wobei Forderungen aus der Kulturszene nach einem neuen Luxus-Konzertsaal in München nicht zur akuten Lage passen, nein es wird weitaus einschneidendere Betroffenheiten geben: von der Streichung von ÖPNV- und Bahnverbindungen bis zum Unterlassen von Energiesparmassnahmen etwa im Bereich der energetischen Gebäudesanierungen.



Die Finanzierung, das Zur-Verfügung-stellen der Finanzmittel für all die notwendigen sinnvollen sozial und ökologisch nachhaltigen Zwecke darf nicht mit Verweis auf die ja auch so vielen und nicht mehr zu finanzierenden vom Staat zu tragenden „Lasten“ (= Staatsausgaben und somit Staatsausgaben) gefährdet werden, indem man einfach dort streicht, sondern man muss sich um sozial „gezielte“ Finanzierungsquellen kümmern und diese auch „anzapfen“.

Alles nur Schwarzmalende Prophezie? Nur Schlaglichter aus wenigen Bereichen des Staatswesens, keine tiefgehende Analyse, die noch mehr „Baustellen“ ans Tageslicht befördern würde. Aber schon die Gegenwart, der jetzige Status Quo, zeigt die Realitätsnähe- keine schwarzmalende Prophezie....

Abgesehen von den geradezu verantwortungslosen Bestrebungen des Polit-Mainstreams nach noch weiterem Fernstrassenausbau, der aus Biodiversitäts- und Klimaschutzgründen striktestens zu unterbleiben hat, läuft es immer wieder auf die Frage hinaus: Woher nehmen, wenn nicht stehlen – von ???

Das Generieren von Finanzmitteln für sinnvoll sozial und ökologisch nachhaltige Zwecke hat mit erster Priorität durch **Abbau von Subventionen** und Umschichtung von Mitteln weg von sozial und ökologisch **nachteiligen, schädlichen bzw. unnötigen Projekten** zu erfolgen, z. B. gilt es die bisherige Fixierung der überregionalen Verkehrsentwicklung auf den Fernstrassenausbau und dessen eklatante Bevorzugung bei der Einstellung von Haushaltsmitteln aufzugeben zu Gunsten des Substanzerhaltes im Fernstrassennetz und vor allem zu Gunsten der Verkehrsverlagerung von Güter- und Personenverkehr auf die umweltverträglichsten Verkehrsträger, vorrangig die Bahn. Die Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs darf auch nicht durch Instrumente wie Abwrack-Prämien oder Subventionierung für die Anschaffung von E-Autos noch weiter vorangetrieben werden. Denn wohlgemerkt: Wie bei der Energiewende nicht das bloße Austauschen eines Energieträgers gegen einen anderen genügt, so genügt in Sachen Verkehr auch nicht die Absicht des Ausbaus der Auto- Elektromobilität, gerade nicht durch Subventionierung für die Anschaffung von E-Autos.

Dagegen gilt es zuerst den Energieverbrauch insgesamt zu senken, hier das oftmals künstlich aufgeblähte Verkehrsaufkommen. Dazu braucht es eine gerechte Anlastung der Kosten nach dem Verursacherprinzip. Und ein intelligentes ökologisch-soziales Steuersystem, das zu ressourcen- und energiesparendem umweltverträglichem Konsum und Verhalten anspricht. Damit sich sozial- und umweltverträglich-verantwortliches Verhalten – auch die Vermeidung von unsinnigen Transporten - auch finanziell rechnet und lohnt - und nicht die Verschwendung von Ressourcen und das weitere unhinterfragte Güterverkehrswachstum.

Zur Bekämpfung von Fluchtursachen, zumindest soweit diese nicht im Wüten kriegstreibender Potentaten in bestimmten Ländern, gehört das Eintreten für eine höhere globale Verteilungsgerechtigkeit.

*MISEREOR etwa erinnert daran, dass Menschen nicht nur durch Kriege und Terror in die Flucht getrieben würden. Viele von ihnen wollten einem Leben in Armut und Elend entkommen, "das auch mitverursacht wird durch politische Entscheidungen der Industrie- und Schwellenländer. Zum Beispiel werden traditionelle Landrechte einheimischer Bauern durch Investorenrechte außer Kraft gesetzt. Unfaire Handelsabkommen zerstören Existenzgrundlagen einheimischer Produzenten. Internationale Konzerne plündern die Ressourcen Afrikas ohne einen nennenswerten Nutzen für die lokale Bevölkerung aus." Vor diesem Hintergrund forderte MISEREOR eine europäische und globale Anstrengung, um die Ursachen von Armut und Flucht umfassend anzugehen. Das Thema gehöre auf der Agenda der Weltpolitik nach ganz oben.*

Zu den Verursachern der bestehenden Verteilungsungerechtigkeit – Stichwort Nord-Süd-Konflikt – gehören in nicht unbedeutendem Mass und Umfang die „Grösstverdiener“ unter den Konzernen und ihrer Stakeholder/ Profiteure

Eine höhere Verteilungsgerechtigkeit.auch im Inland ist angesichts der immer weiter auseinanderklaffenden Schere zwischen Superreichen und armen Bevölkerungsschichten geboten – Stichwort steigender Grundsicherungsbedarf, auch in Bezug auf Altersarmut.

Dies alles zusammengefasst bedeutet, dass wir ein **intelligentes ökologisch-soziales Steuersystem** brauchen. Mit höherer Besteuerung von Ressourcenverbrauch sowie deutlich höherer steuerlicher

Abschöpfung von extrem hohen Einkommen von „Grösstverdienern“, deren Einkommen in keinerlei vernünftiger Relation zu den von ihnen erbrachten oder auch nur erbringbaren Leistungen steht und in krassem Missverhältnis zu demjenigen von qualifiziert arbeitenden „Normal-“, oder auch „Gutverdienern“ steht.

Zu diesem Unternehmens- und Personenkreis zählen in nicht unbedeutendem Mass und Umfang nationale und internationale Konzerne, ihre Konzernlenker und Stakeholder/ Profiteure, die ihre extrem hohen Einkommen, Reichtümer und Vermögen zu signifikanten Anteilen aus der Ausbeutung und auf Kosten der Bevölkerung wie auch der Biodiversitäts- und Ressourcenausstattung von Ländern der Kontinente Afrika, Asien, Mitte- und Südamerikas generiert haben bzw. immer noch generieren, was die „Entwicklungspolitik“ nach Machart der USA mit Hilfe solcher Konzerne wie Ford, Mc Donalds, Monsanto, Coca Cola oder Nestle noch zusätzlich befördert, die vor allem der Gewinnentwicklung“ der „Hilfsgeber“ geschuldet ist.

Im Gegenzug muss mit einer deutlichen Anhebung des Spitzensteuersatzes eine Entlastung der niedrigeren und mittleren Einkommen einhergehen. Damit und mit adäquaten Mindestlöhnen, viel höherem steuerlichen Grundfreibetrag zur Entlastung der niedrigeren und mittleren Einkommen und entsprechender Anpassung der Sozialleistungen ist zu erreichen, dass jedeR bei regulärer Arbeit in einem gesundheitlich und sozial vertretbaren zeitlichen Umfang ohne Notwendigkeit zusätzlicher Sozialleistungen mit seinem erzielten Arbeitsentgelt einen guten Lebensstandard erreichen kann - und für die nicht Arbeitsfähigen dies durch die Sozialleistungen gesichert ist. Wobei eine Bürgerversicherung für mehr Gerechtigkeit bei den Beiträgen sorgen und alle Einkommensarten gleichermaßen als Bemessungs- und Berechnungsgrundlage für die Sozialversicherungsbeiträge heranziehen muss. Auch die höchsten Erwerbseinkommen tragen somit durch eine Verbreiterung der Berechnungsgrundlage zur Finanzierung der Sozialsysteme in angemessener und gerechter Weise bei – und die prozentuale Beitragsbelastung für den Faktor Arbeit kann wegen der breiteren Finanzierungsbasis gleichbleiben oder sogar sinken.

Diese Basics“ sind - ziemlich komprimiert halt - gleichsam die Grundvoraussetzungen für ein weiter funktionierendes Staatswesen in Zeiten von Klimawandel inclusive massivem Verlust an Biodiversität, Flüchtlingsströmen und massivem Umbruch in der demographischen Entwicklung, anders gesagt für die Zukunftsfähigkeit unserer menschlichen Gesellschaft. Ob sie manchen Regierenden und den sie Wählenden in ihr Konzept passen oder nicht, es wird sich weisen.

Schlüssel aber, der zu ressourcen- und energiesparendem sozial- und umweltverträglichem Konsum- und auch investivem Verhalten anspornt, wäre ein intelligentes ökologisch-soziales Steuersystem. Damit sich sozial- und umweltverträglich-verantwortliches Verhalten – auch die Vermeidung von unsinnigen Transporten - auch finanziell rechnet und lohnt - und nicht die Verschwendung von Ressourcen.

Dazu ein zu unterstreichender Auszug aus der Publikation „Woran unser Klimaschutz krankt“ des Journalisten Alexander Neubacher zur Ineffizienz der bisherigen Klimaschutzmaßnahmen:

*„Das Kernproblem beim Umweltschutz ist generell, dass natürliche Ressourcen wie Luft oder Wasser nichts kosten. Jeder glaubt, sie nutzen und verschmutzen zu dürfen, ohne dafür zu bezahlen. Für Schäden muss die Allgemeinheit aufkommen. Der Preis, der in einer Marktwirtschaft sonst alle wichtigen Informationen über Knappheit, Angebot und Nachfrage widerspiegelt, ist deshalb fundamental falsch. Zwar weiß jeder Einzelne, dass sein gieriges Verhalten der Umwelt schadet, aber keiner will der Dumme sein, der sich bescheiden zurückhält, während andere hemmungslos zugreifen. Die Rationalität des Einzelnen steht im Widerspruch zur Rationalität der Gemeinschaft, betriebswirtschaftliches Kalkül im Widerspruch zu volkswirtschaftlichem Kalkül. Dieses Problem lässt sich nur lösen, indem der Staat entschlossen eingreift und klare Regeln festlegt. Regeln, die verhindern, dass das Eigennutzstreben das Gemeinwohl ruiniert. ...“*

In dieselbe Richtung zielt folgender auszugsweise Beitrag aus dem Heft 1 des Magazins MOVUM:

#### *„WAS IST DIE SOZIALÖKOLOGISCHE TRANSFORMATION?“*

*Eine Ökologische Finanzreform ist für eine erfolgreiche Transformation unserer Wirtschaftsweise unabdingbar – und sie lässt sich auch sozial gerecht gestalten. Bisher befinden sich Menschen stets in dem Dilemma, sich zwischen ihren eigenen Moralvorstellungen und ihrem Geldbeutel entscheiden zu müssen. Wer sich ökologisch und sozial verhält, wird dafür finanziell bestraft. So zahlen Konsumentinnen und Konsumenten für ökologische Lebensmittel mehr als für Lebensmittel, die aus Massentierhaltung stammen oder unter starkem Einsatz chemischer Düngemittel und Pestizide hergestellt wurden. Für eine Urlaubsreise mit der Bahn bezahlt man ein Vielfaches des Preises einer Flugreise. Konventionelle Stromanbieter bieten ihre Energie oftmals noch günstiger an als Ökostromanbieter. All dies ist jedoch nicht gottgegeben oder naturgesetzlich bedingt, sondern hängt von konkreten politischen Entscheidungen bezüglich der Gestaltung von Steuern und Subventionen ab.*

#### *PREISE OHNE ÖKOLOGISCHE WAHRHEIT*

*Bisher basiert wirtschaftlicher Erfolg zu einem beachtlichen Teil darauf, dass Naturleistungen weitgehend kostenlos in Anspruch genommen werden – sei es durch den Abbau natürlicher Ressourcen oder die Nutzung der Atmosphäre als Schadstoffsenke. Durch wirtschaftliche Aktivitäten werden also in großem Umfang Kosten auf die Natur abgewälzt, anstatt sie dem Verursacher selbst in Rechnung zu stellen. Verursachergerechtigkeit ist jedoch eine zentrale Frage der ökologischen Gerechtigkeit. Viele der Umweltschäden, die heute entstehen, müssen von der Allgemeinheit, den Menschen der Länder des Südens oder kommenden Generationen bezahlt werden. Die Preise sagen also nicht die ökologische Wahrheit. In einem Wirtschaftssystem, in dem Allokationsfragen überwiegend an Märkten entschieden werden, sind Preise aber der zentrale Koordinierungsmechanismus. Wenn sogenannte »externe Kosten« nicht »internalisiert«, also nicht den Verursachern in Rechnung gestellt werden, funktionieren Märkte nicht. Eine Politik, die sich an der Maximierung des Bruttoinlandsprodukts ausrichtet, muss daher ebenso fehlgeleitet sein wie Entscheidungen von Unternehmen oder Verbrauchern, die sich nur am heutigen Preissystem orientieren. Beides führt mit dazu, dass Volkswirtschaften immer weiter – auf Kosten der natürlichen Umwelt – wachsen. Eine wesentliche Triebfeder des heutigen Wachstums ist die Steigerung der Arbeitsproduktivität. Immer mehr Produkte werden mit immer weniger Arbeitskraft hergestellt. Politikerinnen und Politiker müssen daher ihre Entscheidungen immer stärker auf eine Ankurbelung des Wachstums ausrichten. Denn sobald die Arbeitsproduktivität schneller wächst als das Bruttoinlandsprodukt, steigt die Arbeitslosigkeit. gleichzeitig gilt: Solange die Ressourcenproduktivität nicht schneller wächst als das Bruttoinlandsprodukt, nimmt das Ausmaß der ökologischen Probleme zu. Genau hier setzt eine ökologische Steuerreform an: Sie internalisiert externe Kosten, stellt also dem Verursacher die ökologischen Folgen seines Handelns in Rechnung, indem der Ressourcenverbrauch besteuert wird. Dies erhöht die Anreize zur Steigerung der Ressourcenproduktivität. Wird das so gewonnene Aufkommen zum Beispiel durch die Senkung von Sozialversicherungsabgaben dazu verwendet, den Faktor Arbeit zu entlasten, sinkt gleichzeitig der Anreiz zur Steigerung von Arbeitsproduktivität. Der Druck auf die Politik, für mehr Wachstum zu sorgen, nimmt also ab, etwaig verbleibendes Wachstum wird umweltverträglicher. Bisher wird in den meisten Ländern allerdings vor allem der Faktor Arbeit mit Steuern und Abgaben belastet – der Faktor Ressourcenverbrauch dagegen meist nur minimal. So finanziert sich der deutsche Staat zu rund zwei Dritteln durch Steuern und Abgaben auf Arbeit, während umweltbezogene Steuern gerade einmal zu fünf Prozent des Staatsaufkommens beitragen.*

#### *UMWELTSTEUERN FÖRDERN SOZIALE GERECHTIGKEIT*

*Ein wesentlicher Kritikpunkt an der bisherigen Umweltpolitik ist der sogenannte Rebound-Effekt. Er besagt, dass trotz Effizienzsteigerung Umweltbelastungen zunehmen, beispielsweise, wenn durch effizientere Autos das Autofahren billiger wird und dadurch weitere Strecken mit dem Auto zurückgelegt werden. Es kann sogar zu »Backfire«-Effekten kommen, etwa wenn die eingesparten Spritkosten für zusätzliche Flugreisen verwendet werden. Dies macht deutlich, dass eine Politik, die sich rein auf die Steigerung der technischen Effizienz richtet, zu kurz denkt. Eine ökologische Steuerreform vermeidet Rebound-Effekte, da Geldflüsse von ressourcenintensiven Wirtschaftszweigen in arbeitsintensive Bereiche umgelenkt werden. Werden Energie- und Ressourcenverbrauch durchgehend teurer und wird der Faktor Arbeit gleichzeitig entlastet, wird zusätzliches Einkommen durch Effizienzsteigerung in arbeitsintensivere Sektoren umgelenkt. Eine ökologische Finanzreform ist also insbesondere vor dem Hintergrund der Wachstumsdebatte ein wichtiger Bestandteil politischer Rahmensetzung. Gleichzeitig gibt es in ihrer Ausgestaltung zahlreiche Ansatzpunkte, soziale Ausgewogenheit zu gewährleisten. Zunächst einmal fördern Umweltsteuern die soziale Gerechtigkeit in dem Sinne, dass durch ihre ökologische Lenkungswirkung gerade Menschen mit geringem Einkommen, die so-wohl im internationalen Kontext als auch in Deutschland besonders unter ihren Folgen leiden, von den Auswirkungen von Umweltproblemen weniger belastet werden.*

#### *VON OBEN NACH UNTEN UMVERTEILEN*

*Zum Zweiten kann ein Schwerpunkt auf den Abbau von Subventionen gelegt werden, die nicht die Einkommensschwachen der Gesellschaft treffen und bereits in nennenswertem Umfang umweltschädliche Vergünstigungen reduzieren. Hierzu gehören beispielsweise die Vergünstigungen für die deutsche Industrie bei den Energiepreisen oder die Privilegierung des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern durch die Befreiung von der Mineralölsteuer und der Mehrwertsteuer. In anderen Bereichen – etwa bei einer Erhöhung der Steuer auf Heizstoffe oder der Stromsteuer – sind isoliert betrachtet recht sicher sozial negative*

*Verteilungseffekte zu erwarten. Spätestens hier wird der dritte wesentliche Aspekt bei der Gestaltung von Umweltsteuern wichtig: Die Aufkommensverwendung. Anders als die Einführung neuer Subventionen kosten Umweltsteuern den Staat kein Geld, sondern erbringen im Gegenteil zusätzliche Einnahmen. Diese können dazu verwendet werden, Bürgerinnen und Bürger an anderer Stelle zu entlasten: Etwa durch die eingangs erwähnte Senkung von Sozialversicherungsbeiträgen in Form einer staatlichen Bezuschussung der Sozialversicherungssysteme, durch die gezielte Förderung von Effizienzmaßnahmen, die helfen, die Energiekosten trotz steigender Preise zu senken, oder durch die Aufstockung von Sozialtransfers für besonders Bedürftige. All diese Ansatzpunkte lassen sich problemlos kombinieren, so dass auch ökologische Finanzreformen denkbar sind, die von oben nach unten umverteilen. Für die Akzeptanz von Umweltsteuern ist es elementar, dass diese als gerecht empfunden werden. Aber auch für den Erfolg jedweden tiefgreifenden Umbaus der Wirtschaft ist eine solide soziale Absicherung Voraussetzung, damit Menschen bereit sind, sich auf einen solchen Wandel einzulassen.“*

*Text: DAMIAN LUDEWIG*

Dies unterstreicht nämlich unsere Positionierung für ein Intelligentes ökologisch-soziales Steuersystem bzw. eine solchermaßen ausgerichtete ökologisch-soziales Steuerreform: Von einer dringend gebotenen ökologisch nachhaltigen Energie-, Agrar-, Rohstoff- und Verkehrs- Wirtschafts- und Konsumwende hängt nicht zuletzt die Zukunftsfähigkeit unserer menschlichen Gesellschaft ab. Es gilt für alle Wirtschaftssektoren, vom Baubereich über Landwirtschaft und die gesamte Energieversorgung, dass sich ein ressourcen- und energiesparendes klima- und umweltfreundliches Verhalten durch den Marktmechanismus einstellen sollte. Bei Energieerzeugung und Energieversorgung würden sich damit die effizientesten Erzeugungs- und Versorgungsformen durchsetzen. Statt einem für die Privilegierten lukrativen oder auch nur bequemen Weiter-So hat die Politik auf allen Ebenen zentrale grundlegende Prinzipien umsetzen: Jenes der ökologisch-sozialen Kostenwahrheit und Kostengerechtigkeit sowie das Vorsorge- und Verursacherprinzip. Dass sich sozial- und umweltverträglich-verantwortliches Verhalten auch finanziell rechnet und lohnt - und nicht wie bisher oft die Verschwendung von Ressourcen. Das Prinzip „Gewinne privatisieren – Schäden und Kosten sozialisieren“ dagegen hat schon sich bisher schon schlimm genug ausgewirkt.

Grundlegend erforderlich ist dazu eine gerechte Anlastung der Kosten nach dem Verursacherprinzip als Bestandteil eines intelligenten ökologisch-sozialen Steuersystems, das zu ressourcen- und energiesparendem umweltverträglichem Konsum- und Verkehrsverhalten anspornt. Damit sich sozial- und umweltverträglich-verantwortliches Verhalten – auch die Vermeidung von unsinnigen Transporten - auch finanziell rechnet und lohnt - und nicht die Verschwendung von Ressourcen und das weitere unhinterfragte Güterverkehrswachstum. Diese ist als zentrales Element einer nachhaltig-ökologisch-sozialen Energie- und Verkehrswende anzusehen, weil sie „global- und selbststeuernd“ nach marktwirtschaftlichen Prinzipien wirkt und damit auch eine Fülle bürokratischer Detailregelungen erübrigen würde. Dabei auch den Bürokratieaufwand für punktuelle und selten punktgenau eine gerechte und ihr eigentliches Ziel erreichende Subventionierungsmassnahmen vermeiden und diese ersetzen bzw. überflüssig werden liesse.

Die Politik muss also eine deutlich **höhere soziale und ökologische**

## **Verteilungsgerechtigkeit**

herstellen auf nationaler Ebene genauso wie global betrachtet und damit eine ökologisch nachhaltige Energie-, Agrar-, Rohstoff- und Verkehrs- Wirtschafts- und Konsumwende unterstützen. Unter anderem eben mit einem intelligenten ökologisch-sozialem Steuersystem, das Leistung belohnt, aber auf gerechte Verhältnismässigkeit der Einkommensverteilung achtet. Das den "Faktor" menschliche Arbeit grundsätzlich entlastet und den Energie- und Ressourcenverbrauch verteuert, d.h. stärker und mindestens mit all seinen externen Sozial- und Umweltfolgekosten belastet - planbar und berechenbar für die Wirtschaftssubjekte.

Dass jedeR auf einer soliden Einkommensbasis aber auch zu ressourcen- und energiesparendem umweltverträglichem Konsum und verantwortlichem Verhalten einerseits angespornt und andererseits durch die gerechte Einkommensverteilung auch befähigt wird. Dass sich sozial- und umweltverträglich-verantwortliches Verhalten auch finanziell rechnet und lohnt - und nicht wie bisher oft die Verschwendung von Ressourcen.

Sozialen Verwerfungen gilt es durch gutes Austarieren, den sozialpolitischen Grundsatz des Förderns und Forderns in wohlverstandener Weise eingeschlossen, höherer Belastungen wegen der Ressourcenverteuerung mit deutlich wirksamen Entlastungen für die wirtschaftlich benachteiligten Bevölkerungsgruppen bzw. -schichten und bei Bedarf durch schleuniges Nachsteuern vorzubeugen.

Wir müssen uns, soweit bei jedem einzelnen noch nicht erfolgt, einen Lebensstil aneignen, der an die Reserven des Planeten Erde, an die Regenerationsfähigkeit der Natur insgesamt angepasst ist.

Dass die gebotene Abkehr vom Wachstums- und Konsumwahn dem luxusgewohnten und –verwöhnten Teils unserer Wohlstandsgesellschaft nicht gefallen oder „schmecken“ wird, dürfte abzusehen und zu erwarten sein.

*Exemplarisch dafür:*

*Dass eine Urlaubsreise nicht zwingend eine Flugreise sein muss, sondern dass man auch mit der Bahn eine herrliche atemberaubende Vielfalt schöner Landschaften und Orte entdecken und erleben kann und sich derer erfreuen kann. Dass die Gier nach Wochenendtrippis auf irgendwelche Ferieninseln oder Shopping-Metropolen, Einkaufsflügen nach New York oder Paris völlig überzogene vermeintliche Bedürfnisse bedient, was in keinerlei vernünftigem Verhältnis zu den dadurch verursachten Schäden*

*Dass die Vorstellung, für die persönliche Mobilität, das Vorankommen SUVs, überdimensionierte Spritfresser, Abgasschleudern und Tempo-250-Boliden angebracht, „hip“, „in“ oder „sexy“ seien, dass der verdientermassen zwingend gebotene Wohnstandard ausufernde und ausladende ausschliesslich eingeschossige Einfamilienhäuser mit Doppel- bis Dreifachgaragen samt elektrischer Garagentorantriebe und zugehöriger Vorplätze seien - Flächen- und sonstiger Ressourcenverbrauch völlig ausgeblendet. Raum für solche nicht nachhaltig zu bedienende überzogene egoistische Ansprüche besteht angesichts einer laufend rapide wachsenden Weltbevölkerung und der in vollem Gange befindlichen bedrohlichen weltweiten Zerstörung von Biodiversität sowie des Klimawandels – ausdrücklich keiner, kein bisschen.*

*Der Konter des VDA(Verband der Automobilindustrie e.V)-Chefs Matthias Wissmann, ehemaliger CDU-Bundesverkehrsminister, zu dessen Verdiensten unter anderem die Bahnreform sowie die Planung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg gehören, vom*



13. August 2015 (21. Jahrhundert !?) auf die Vorstellung der neuen VCD-Auto-Umweltliste, der Weltmarktanteil der deutschen Autoindustrie von knapp 80 Prozent im Oberklasse-Segment bestätige "diese intelligente Strategie: Die Menschen wollen keine rollende Verzichtserklärung. Ein Auto muss auch sexy sein." zeigt, woher der Gegenwind einer ökologisch nachhaltige Energie- und Verkehrswende entgegenweht. Und dass man in solchen Kreisen tatsächlich auf sie pfeift.

Umso wichtiger ist es, der Mehrheit der Gesellschaft die Vorteile und Vorzüge eines bescheideneren Lebensstils ohne übergrößen ökologischen Fußabdruck zu vermitteln, umschrieben als **Konsumwende** – oft sind diese von gesundheitlichem Wert, wie bei der Reduzierung des Fleischkonsums, beim Setzen auf Qualität statt Masse, auf BIO-Landbau statt Billig-Massenproduktion.

Auch und gerade die Politik-Akteure müssen die Ausgangslage der Begrenztheit der Ressourcen und die sich daraus – nicht zuletzt in diesem Text skizzierten ergebenden Konsequenzen ihrer Klientel und der potentiellen Wählerschaft nahe bringen, anstatt Ihnen noch weiter steigenden materiellen Wohlstand und jegliche erträumte Selbstverwirklichung durch stetiges Wirtschaftswachstum und nur immer mehr Konsum als realistische Ziele vorzugaukeln.

Das Beschwichtigen, und Beschönigen von Missständen aus den einschlägigen Politik(er)kreisen ist endlich zu unterlassen und ein mehr als evidenter, für jeden, der sich nicht gezielt oder bewusst von der Realität abschottet, offensichtlicher Handlungsbedarf nicht weiter in Abrede zu stellen.

Das politische Nicht-Handeln, das Nichtstun mit singulärem Klein-Klein- Aktionismus, mit Ruhigstellen mittels realitätsferner Beschönigungen, selbstinszenierte Belobigung, Selbstbeweihräucherung, sich-Schmücken mit belanglosen, aber wohlklingenden Titeln ohne Aussagekraft etc. bei Politikerauftriebe zu hübschen Fototerminen, vorgeblichen „Nachhaltigkeitswerkstätten“ und XYZ-Netzwerk-Workshops als probates Mittel, den eigentlichen hochumfänglichen Handlungsbedarf zu verleugnen, zu verschleiern, in Abrede oder auch nur in Frage zu stellen, darf nicht mehr durchgehen.

Es behindert bequemer- und gewollterweise die dringend gebotenen Massnahmen ist im Übrigen im Gegenzug eine Beleidigung aller, die sich ernsthaft für eine Umsetzung der Energiewende einsetzen.

Das politische Nicht-Handeln, das Nichts-Unternehmen ist Ausdruck und zugleich Auswirkung völlig verquerer und im Hinblick auf die dringend gebotenen ökologischen Notwendigkeiten für die Zukunftsfähigkeit der Gesellschaft völlig falscher Prioritätensetzung.

Das Sich-darauf-Verlassen, dass schon in der Zeitspanne der jeweiligen politischen Karriere noch nichts so Gravierendes zu Tage tritt, dass es ebendiese gefährden würde, widerspricht diametral und eklatant dem mit der jeweiligen Kandidatur für das politische Amt abgegebenen Versprechen bzw. der Bereitschaft, damit Verantwortung für die Allgemeinheit zu übernehmen. Zu dieser Verantwortung für die und gegenüber der Allgemeinheit gehört in der aktuellen zeitgeschichtlichen Lage mit den vielfach aufgezeigten bedrohlichen Entwicklungen ( s.a. in diesem Text...) unmissverständlicherweise ein ambitionierter Einsatz für die Zukunftsfähigkeit der Gesellschaft, umschrieben auch als ökologisch nachhaltige Energie-, Agrar-, Rohstoff- und Verkehrswende, einer grundlegenden Wirtschafts- und Konsumwende

Keiner will niemals nicht schuld sein am Klimawandel durch zu hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoss, die westlichen Industrieländer, die ja für die vergangenen Jahrzehnte klar führend waren bei der klimaschädlichen Energieverschwendung schieben es auf die Schwellen- und Entwicklungsländer, die derzeit beim Umweltverschmutzen zweifellos „aufholen“, aber nicht ganz ohne unser westliches Zutun: was importieren wir nicht alles unnötigerweise aus China und Fernost, um angebliche Billig-Konsumbedürfnisse zu befriedigen, vom cadmiumbelasteten Plastikspielzeug, bis zu chemikaliengeschwängerten Klamotten... Und was exportieren wir nicht alles dorthin: nicht die energiesparendsten, -effizientesten und umweltverträglichsten Auto nach dem besten Stand der Technik und der ökologisch nachhaltigen best practice, sondern zu Hauf überdimensionierte PS-geschwängerte Spritfresser, Abgasschleudern: SUVs und Gross-Karossen.

Dem Klimawandel haben fast alle Länder zusammen verursacht, wenn auch zeitlich versetzt, und alle müssen ran um den Schaden zu begrenzen. Auch alle Verschmutzer-Branchen müssen ran, die jetzt die Verantwortlichkeiten immer auf „die anderen“ schieben. Die Autoindustrie verweist auf die Luftfahrt, der Bundesverband deutscher Fluggesellschaften will nur für drei Prozent der Emissionen verantwortlich sein.

Mit dem „Und keiner will's gewesen sein!“ wird die Allgemeinheit dann nach dem Ausscheiden der politischen Nicht-Handeln-Akteure aus ihren Ämtern / Mandaten konfrontiert, wenn sie politisch abgedankt und sich weggeduckt haben und mit Präsidenten-, Vorstandsvorsitzenden-Posten ebenso zu den weitaus überbezahlten Grösstverdienern gehören. Siehe oben: Wissmann, „Die Menschen wollen keine rollende Verzichtserklärung. Ein Auto muss auch sexy sein.“ Auch wenn dann die Hinterlassenschaft, „voll am Dampfen“ ist.

Die Erde, die Natur an sich, auch als Ökosystem begriffen, wird jegliche für die Menschheit noch so katastrophal-bedrohliche Entwicklung überstehen, es fragt sich nur, mit welchem Preis für die Menschheit bzw. den dann noch verbliebenen Teil von ihr.

Im höchst eigenen Interesse der Menschheit, somit unserer Wohlstandsgesellschaft, muss es daher liegen, der Bedrohung ihrer eigenen Existenz nach Kräften entgegenzuwirken, sofern sie überlebenswillig ist und zukunfts- sowie überlebensfähig sein will.

Es gilt, die Bausteine einer dringend gebotenen ökologisch nachhaltigen Energie-, Agrar-, Rohstoff- und Verkehrs- Wirtschafts- und Konsumwende mit höherer sozialer und ökologischer Verteilungsgerechtigkeit so rechtzeitig einzuleiten, dass ein Gegensteuern noch durch in Ruhe planbare steuerbare und umsetzbare Maßnahmen möglich ist, bevor eine völlig aus dem Ruder laufende katastrophale Entwicklung bei Zerstörung von Biodiversität, Klimaregime und unserer natürlichen Lebensgrundlagen weitaus drastischere Szenarien diktiert.

Bevor also die laufende Bedrohung und Zerstörung von Biodiversität, Klimaregime und unserer natürlichen Lebensgrundlagen Schadensbegrenzung nur noch in hektischem Aktionismus im Katastrophenmodus erlaubt.

Und dafür schliesst sich das zur Verfügung stehende Zeitfenster in rapider Geschwindigkeit. Umgehendes Umsteuern im beschriebenen Sinne tut not! Nur dann wird „ein Schuh draus“, keiner mit extrem übergrößen ökologischem Fußabdruck. Sondern einer, der an die Reserven des Planeten Erde, an die Regenerationsfähigkeit der Natur insgesamt angepasst ist. Den muss sich die Gesellschaft jetzt schleunigst zusammen (-) schustern, wenn sie sich in ihrer Gesamtheit eine lebenswerte Zukunft sichern will.



**Deshalb: Höchste Zeit für eine ökologisch nachhaltige Energie-, Agrar-, Rohstoff- und Verkehrswende, ja zu einer grundlegenden Wirtschafts- und Konsumwende.**

Ganz zentraler Baustein, ja geradezu Grundstein und Fundament der ökologisch-sozialen Kostenwahrheit und Kostengerechtigkeit sowie des Vorsorge- und Verursacherprinzips ist ein Intelligentes ökologisch-soziales Steuersystem, also zunächst eine solchermaßen ausgerichtete ökologisch-soziale Steuerreform.

Das Einfordern und Pochen auf die Einleitung **einer dringend gebotenen ökologisch nachhaltigen Energie-, Agrar- Rohstoff-, Verkehrs- sowie einer grundlegenden Wirtschafts- und Konsumwende** zusammen und im Kontext mit der Herstellung einer deutlich **höheren, auch ethisch moralisch vertretbaren sozialen und ökologischen Verteilungsgerechtigkeit kann durchaus als äusserst vornehme Aufgabe angesehen werden.**

Dieses „grosse Ziel“ sollte bei Diskussionen über einzelne Teilbereiche nicht aussen vor bleiben, sondern immer nach bester Möglichkeit vorangestellt oder zumindest mit eingebracht werden.

Mit freundlichen Grüßen  
Johann Meindorfer

Verkehrsclub Deutschland  
Kreisgruppe Straubing-Bogen  
Kreisgruppensprecher  
Arbeitskreis Ostbayern  
Albrechtsgasse 3  
94315 Straubing  
Telefon 09421 / 2512  
Fax 09421 / 963910  
vcd-straubing@vcd-bayern.de  
www.vcd.org  
www.vcd-bayern.de/straubing

Bund Naturschutz in Bayern e.V.  
Kreisgruppe Straubing-Bogen  
2. Kreisvorsitzender  
stv. Sprecher Landesarbeitskreis Abfall / Kreislaufwirtschaft / Ressourcenschonung

straubing@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de  
www.straubing.bund-naturschutz.de



Unsere Briefbögen sind gedruckt auf Recyclingpapier aus 100 % Altpapier – umweltfreundlich.  
Erhalt unserer natürlichen Lebensgrundlagen als Voraussetzung für Lebensqualität für alle - dafür setzen wir uns ein!