



Donnerstag, 20. Februar 2025, 13:00 Uhr
~11 Minuten Lesezeit

Genug ist genug

Wer jeden Einfluss des Menschen auf das Klima verneint, schüttet das Kind mit dem Bade aus. Notwendig ist eine ökologische Suffizienz-Strategie.

von Karl-Heinz Peil
Foto: Quality Stock Arts/Shutterstock.com

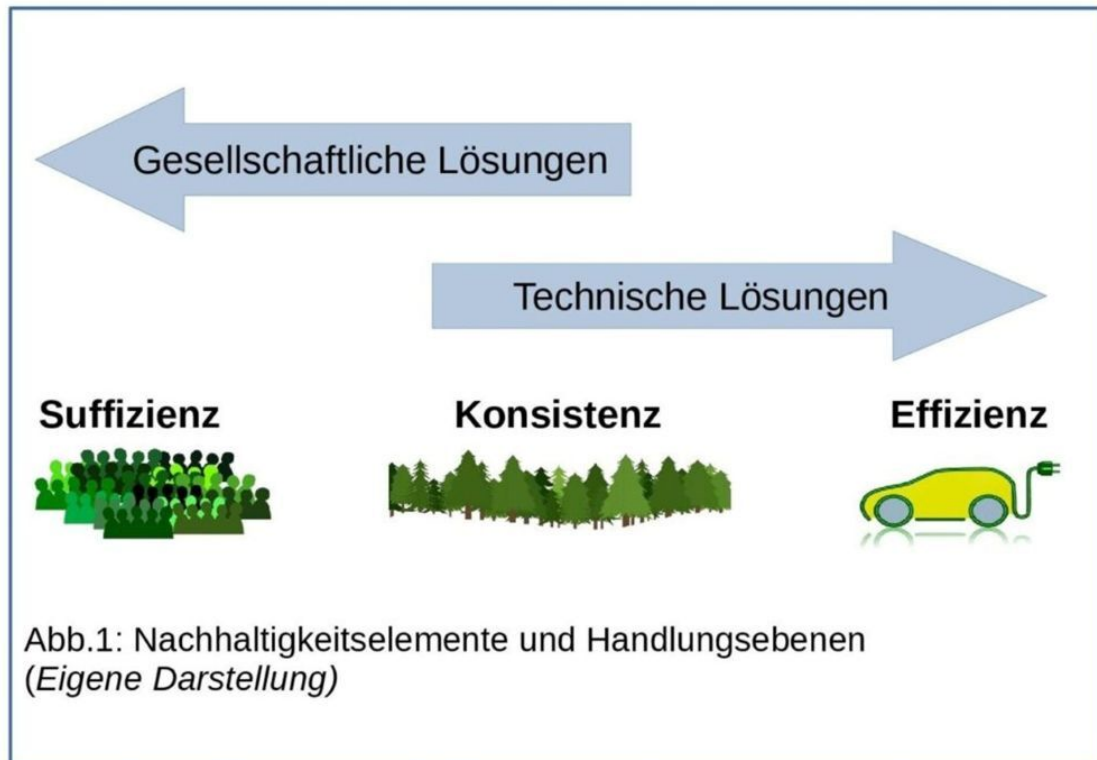
Die zum Kulturkampf eskalierende Debatte um die gegenwärtige Klimaschutzpolitik wird mit Begriffen geführt wie „Klimaschwindel“ und „grüne Ideologie“. Hinzu kommen pseudowissenschaftliche Argumente

wie zum Beispiel: „Klimaveränderungen hat es erdgeschichtlich schon immer gegeben“, „das bisschen CO₂ in der Atmosphäre“ oder „CO₂ ist für Pflanzen notwendig“. Das Abstreiten des „menschengemachten Klimawandels“ kommt aber keineswegs nur von global vernetzten, fossilen Lobbygruppen sowie politisch rechtslastigen Kreisen (1). Eine Steilvorlage für das Infragestellen der Klimaschutzpolitik liefert sicherlich die desaströse Politik der letzten drei Jahre mit Robert Habeck als Minister für Wirtschafts- und Klimaschutz. Hinzu kommt das irrsinnige bürokratische Regelwerk der seit dem letzten Jahr geltenden Nachhaltigkeitsberichterstattung, die aktuell circa 15.000 Unternehmen in Deutschland betrifft (2). Doch was läuft hier definitiv falsch und was führt dazu, dass man „vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr sieht“? Anders gefragt: Warum neigen aufgeklärte Menschen dazu, bei diesem Thema „das Kind mit dem Bade auszuschütten“? Nachfolgend geht es um grundsätzliche Argumente gegen die Verengung umweltpolitischer Debatten auf Teilbereiche wie den Klimaschutz, wobei der Nachhaltigkeitsbegriff eine zentrale Rolle spielt.

Was heißt Nachhaltigkeit?

Der Nachhaltigkeitsbegriff stammt aus dem 18. Jahrhundert als Konsequenz von massiver Entwaldung durch Raubbau an der Ressource Holz. Als aktuelle und immer noch maßgebende Definition kann man sich auf den Brundtland-Bericht beziehen, der

1987 von einer Kommission der Vereinten Nationen (UN) veröffentlicht wurde. Nachhaltigkeit besteht aus den strategischen Elementen Suffizienz, Konsistenz und Effizienz.



In der Nachhaltigkeitsdebatte erfolgt zumeist eine Konzentration auf **Effizienz**. Darunter ist zu verstehen, dass eine vorgegebene Ressourcennutzung optimiert wird, um Verschwendung zu vermeiden. Im Regelfall geht es hierbei um technologische Lösungen, die auf einer fachlichen Ebene erfolgen. Sowohl in der Herstellung wie auch in der Nutzung von Produkten gibt es eine Vielzahl von Stellschrauben für deren energieeffizienten Einsatz. Hinzu kommt bei Konsumgütern der immer noch unterbelichtete Aspekt der Kreislaufwirtschaft im Sinne von Recycling wichtiger Rohstoffe. Demgemäß werden auch in der Politik technologische Innovationen als – alleinige – Lösungen für den Klimaschutz propagiert. Vorrangig sind aber die beiden anderen Nachhaltigkeitselemente.

Konsistenz heißt, dass keine ökologische Überbeanspruchung von natürlichen Ressourcen erfolgt. Hierbei kann auf den bereits genannten Ursprung des Nachhaltigkeitsbegriffes aus dem 18.

Jahrhundert verwiesen werden.

Aktuell gilt dieses in zunehmenden Maße für metallische Rohstoffe, noch mehr aber für Grundwasser, das für industrielle Zwecke, Landwirtschaft und Trinkwasser genutzt wird. Auch für Deutschland gilt, dass die Konsistenz – als komplette Regenerierung – von Grundwasserkörpern durch Übernutzung nicht mehr gegeben ist. In vielen Ländern wird mittlerweile Trinkwasser zwar aus Meerwasserentsalzungsanlagen gewonnen, jedoch geht dieses nur auf ökologisch fragwürdige Weise und neuen Ressourcenproblemen.

Letztlich gibt es keine wirkliche Alternative zu unterirdischen Grundwasserreserven für die konkurrierenden Anwendungen zu Rohstoffgewinnung, industrieller Verarbeitung, Landwirtschaft und privatem Verbrauch.

Mit der Abkehr von fossilen Brenn- und Rohstoffen als Bestandteil der Klimaschutzpolitik dürfte sich die Wasserproblematik noch verschärfen. Zentraler Bestandteil dieser Politik ist die Nutzung von „grünem“ Wasserstoff. Dessen Herstellung aus ökologischer Stromerzeugung würde aber bei einer gleichbleibend hohen Nutzung für industrielle Zwecke an global vorgesehenen Erzeugerstandorten die dort zumeist vorhandene prekäre Wasserversorgung noch verschärfen.

Entscheidend ist, dass zur Konsistenz natürlicher Ressourcen wegen der komplexen Abhängigkeiten sowohl eine fachliche wie auch eine gesellschaftliche Debatte entwickelt werden muss.

Letzteres gilt noch mehr für das Nachhaltigkeitselement **Suffizienz**. Hierbei geht es um die Beschränkung der Ressourcennutzung für tatsächlich vorhandene individuelle und gesellschaftliche Grundbedürfnisse. Dabei kommt zwangsläufig die Frage nach einem

Verzicht oder staatlich verordneten Beschränkungen in die Diskussion, was häufig zu emotional aufgeladenen Debatten führt. Festgehalten werden muss aber, dass es bei Suffizienz nicht um Einschränkungen der Lebensqualität geht, sondern „nur“ um einen maßvollen Umgang mit begrenzten Ressourcen.

Bedeutungswandel und Narrative

Der Nachhaltigkeitsbegriff wird entgegen diesen eindeutigen Definitionen vor allem bezüglich industrieller Produktion und privatem Konsum in fragwürdiger und manipulativer Weise eingesetzt, vor allem zum „Greenwashing“ industrieller Produkte. Mit dazu beiträgt ausgerechnet das bereits genannte Nachhaltigkeits-Berichtswesen für Wirtschaftsunternehmen, das in den letzten Jahrzehnten mit zahlreichen Regelwerken entwickelt worden ist. Dieser Bedeutungswandel wurde bereits 2004 vom **Wissenschaftlichen Dienst des deutschen Bundestages** (https://webarchiv.bundestag.de/archive/2008/0506/wissen/analysen/2004/2004_04_06.pdf) festgehalten. Bezugnehmend auf den begrifflichen Ursprung aus dem forstwirtschaftlichen Zusammenhang im 18. Jahrhundert heißt es dort:

„Die rein ressourcenökonomische Interpretation von Nachhaltigkeit hatte bis weit ins 20. Jahrhundert Bestand. In den letzten Jahrzehnten hat sich der Begriff der Nachhaltigkeit mehr und mehr von seiner fachspezifischen Bedeutung gelöst und ist zu einem alle Felder der Politik verbindenden Leitkonzept geworden. Im übergreifenden Sinne bewertet ‚Nachhaltigkeit‘ gegenwärtiges Denken und Handeln unter dem Gesichtspunkt, die Lebenssituation der heutigen Generationen zu verbessern, ohne die Zukunftsperspektiven der kommenden Generationen zu verschlechtern.“

Durch eine Enquetekommission des Bundestages wurde 1995 daraus

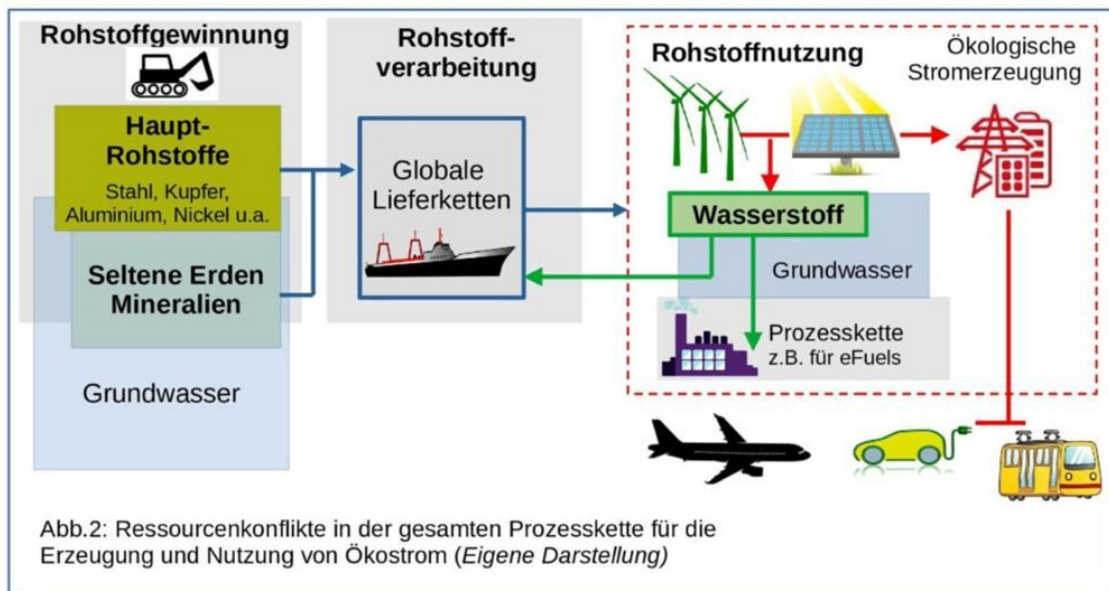
das „**Drei-Säulen-Modell** ([https://de.wikipedia.org/wiki/Drei-S%C3%A4ulen-Modell_\(Nachhaltigkeit\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Drei-S%C3%A4ulen-Modell_(Nachhaltigkeit)))“ einer nachhaltigen Entwicklung. Hierbei werden ökologische, ökonomische und soziale Ziele auf einer Ebene nebeneinander gestellt für ein integriertes gesellschaftliches Konzept. Dieses wurde bereits **2002 von dem Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU)** (https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/04_Stellungnahmen/2000_2004/2002_Stellung_Regierungsentwurf_Nachhaltigkeitsstrategie.pdf?__blob=publicationFile&v=2) kritisiert. Gefordert wurde damit eine überschaubare und integrierte Sichtweise von Umweltbelangen als vorrangige gesellschaftliche Aufgabe, da dieses Drei-Säulen-Modell die Nachhaltigkeitsidee letztlich untergraben würde. Damit verkomme der Nachhaltigkeitsbegriff zu einem „dreispaltigen Wunschzettel“, wo jeder Akteur sein Anliegen eintragen könne.

„Hyperkomplexität, die das arbeitsteilige politische System überfordert.“

Trotz dieser frühen Kritik hat sich der Nachhaltigkeitsbegriff in diesem Sinne verfestigt.

Verengung der Umweltprobleme auf den Klimaschutz

Mit diesem Grundverständnis des fehlgeleiteten und für „Greenwashing“ missbrauchten Nachhaltigkeitsbegriffs sind auch Maßnahmen mit dem Etikett Klimaschutz zumindest teilweise problematisch. Dieses soll an zwei Beispielen aus dem Mobilitätsbereich dargestellt werden, mit Bezug auf die strategischen Nachhaltigkeitselemente.



Erstes Beispiel: Die Elektromobilität im Straßenverkehr mit Batteriefahrzeugen gilt als ein Hauptbestandteil einer sozial-ökologischen Transformation im Verkehrswesen. Prinzipiell kann mit batterieelektrischen Fahrzeugen der motorisierte Individualverkehr wesentlich effizienter gestaltet werden. Der Wechsel der Antriebstechnik gegenüber Verbrennermotoren erlaubt eine drastische Reduzierung der hierfür eingesetzten technischen Bauteile und kann damit bereits in der Herstellung auch entsprechend ressourcenschonender erfolgen. Konterkariert wird dieses jedoch mit der Herstellung immer größerer Fahrzeuge, die auch entsprechend leistungsstärkere Batterien erfordern. Anstelle eines SUV-„Upgrades“ mit Elektroantrieben ist aber vor allem ein „Downsizing“ für zwei- und vierrädrige Straßenfahrzeuge im Sinne einer Suffizienz-Strategie möglich.

Wenig beachtet wird auch, dass Elektromobilität im Straßenverkehr bereits seit dem Ende des 19. Jahrhunderts besteht, nämlich durch die direkte Nutzung von elektrischem Strom bei Straßenbahnen. „Zero Emission“ im Betrieb gilt aber nur eingeschränkt, solange der elektrische Strom zu wesentlichen Anteilen aus Kohle- und Erdgas-Kraftwerken stammt. Doch selbst bei 100-Prozent-Anteil von regenerativ erzeugtem elektrischem Strom haben alle Fahrzeuge ein Ressourcenproblem im Herstellungsprozess, das insbesondere durch die derzeit dominierenden Batteriesysteme zu einem

„ökologischen Rucksack

(https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96kologischer_Rucksack)“

führt. Das heißt, dass mit dem Umstieg auf Elektroantriebe die bisher vorhandenen Ressourcenprobleme auf andere Rohstoffe verlagert werden.

Insbesondere der Straßenverkehr bietet aber riesige Potenziale für Suffizienz, indem man drastische Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen würde, wie Tempo 100 auf Autobahnen und innerörtlich generell mit Tempo 30. Dieses wird politisch bekämpft als Einschränkung persönlicher Freiheiten, obwohl damit viele Verbesserungen der Lebensqualität für alle verbunden wären: mehr Verkehrssicherheit und weniger Unfälle, weniger Luftschadstoffe und Lärmbelastungen.

Natürlich ergäbe sich damit auch eine deutlich verbesserte CO₂-Bilanz, was auch durch das Umweltbundesamt (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/tempolimit>) vorgerechnet wurde. Das größte Potenzial für Suffizienz liegt aber in der Vermeidung von beruflich bedingtem Straßenverkehr und dessen Verlagerung auf einen attraktiven Schienenverkehr.

Zweites Beispiel: Der Flugverkehr soll nach den Vorgaben der EU-Kommission bis 2050 klimaneutral werden, definiert durch ein Programm mit dem Namen „Fit for 55“ (<https://www.consilium.europa.eu/de/infographics/fit-for-55-how-the-eu-will-turn-climate-goals-into-law/>)“. Zentrales Element hierfür sind synthetische Kraftstoffe (eFuels), hier auch als „Sustainable Aviation Fuels“ (SAF) bezeichnet. Deren Herstellung ist jedoch nur mit einer komplexen technischen Prozesskette möglich. Ausgangspunkt ist hierbei die Umwandlung von elektrischem Strom aus Wind- und Solaranlagen in Wasserstoff. In weiteren energieintensiven Umwandlungsketten kann daraus synthetischer Kraftstoff erzeugt werden. Fest steht, dass der Luftverkehr in der

heutigen Form auch künftig abhängig sein wird von Verbrennungskraftstoffen für Turbinenantriebe.

Ein Verbrenner-Aus wie auf der Straße ist damit völlig unrealistisch, was aber ebenso für die politisch definierte Zielsetzung einer Luftfahrt ohne fossile Brennstoffe gilt. Denn es ist absehbar, dass Wasserstoff zumindest für den vorgegebenen Zeithorizont bis 2050 nur knapp vorhanden sein wird. Dessen Verwendung für SAF würde zudem mit einem Bedarf in anderen Sektoren konkurrieren, wo Wasserstoff für eine De-Karbonisierung gleichfalls benötigt wird. Fragwürdig sind eFuels auch deshalb, weil diese nach wie vor in Verbrennungsantrieben eingesetzt werden, bei denen CO₂ freigesetzt wird. Da dieses CO₂ jedoch erst im Produktionsvorgang an anderer Stelle gebunden wird, gelten eFuels als CO₂-neutral. Dieses wiederum gilt aber nur, wenn hierbei atmosphärisches CO₂ eingebunden wird und nicht bei Verwendung von punktförmig vorhandenen Kohlenwasserstoffen.

Noch problematischer ist, dass der hierfür erforderliche „grüne“ Wasserstoff in riesigen Mengen erzeugt werden muss, was – wenn überhaupt – nur über eine globalisierte Produktion und aufwendige Lieferketten möglich wäre. Damit ergäben sich neue Konflikte mit einer neokolonialen Geopolitik, wie es auch Bestandteil der deutschen Wasserstoffstrategie ist (3). Dabei müssen auch Begriffe wie „Klimagerechtigkeit“ und „imperiale Lebensweise“ erwähnt werden, die als politische Begriffe in den letzten Jahren häufig verwendet werden. Abgehoben wird damit auf den Ressourcenverbrauch des Westens gegenüber dem Globalen Süden.

90 Prozent der Weltbevölkerung haben aber noch nie ein Flugzeug von innen gesehen

[\(https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/luftverkehr/\)](https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/luftverkehr/).

Fehlende soziale Gerechtigkeit ist aber nicht nur global, sondern auch innerhalb Deutschlands ein gravierendes

Problem. Eine Suffizienz-Strategie würde für die Zukunft des Luftverkehrs zugrunde legen, dass der überwiegende Teil der Luftfracht auch über andere Verkehrsträger abgewickelt werden kann und zumindest ein Großteil der Personenflüge durch die direkte und indirekte Subventionierung induziert wird.

Das politisch definierte Ziel einer „klimaneutralen“ Luftfahrt mittels eFuels ist das wohl beste Beispiel dafür, wie man alle Elemente der Nachhaltigkeitskriterien mit dem Narrativ der Klimaneutralität ignorieren kann.

Handlungsebenen und fehlgeleitete Wahrnehmungen



Abb.3: Potenziale für Nachhaltigkeit und Klimaschutz auf verschiedenen Handlungsebenen (Eigene Darstellung)

Stimmungsmache gegen den Klimaschutz beruht im Wesentlichen auf einer falschen Wahrnehmung, die durch gängige Narrative erzeugt wird. Diese konzentrieren sich auf Einzelaktivitäten und deren Bewertung, wie zum Beispiel den individuellen CO₂-Fußabdruck.

Notwendig ist deshalb, die Hauptursachen für unzureichenden Klimaschutz zu benennen und Maßnahmen auf den vorrangig notwendigen Handlungsebenen einzufordern.

Vorrangig müssen dazu Aktivitäten zum Klimaschutz im globalen Maßstab erfolgen. Diese Aktivitäten haben keinen guten Ruf durch die jährlich stattfindenden, globalen Klimaschutzkonferenzen (COP), deren jeweils betriebener organisatorischer Aufwand im krassen Missverhältnis zu den jeweiligen Resultaten steht.

Allerdings kann ein wirksamer Klimaschutz nicht durch mühsam erzielte Formelkompromisse erreicht werden, sondern nur mit umfassender zwischenstaatlicher Kooperation. Dazu müssen geopolitische Machtpolitik mit Wirtschaftskriegen und militärische Machtspiele beendet werden, wie es derzeit von den USA unter Präsident Trump auf die Spitze getrieben wird.

Ressourcenverschwendung: Die Ursache heißt Kapitalismus

Die Problematik der globalen Erwärmung durch den Treibhauseffekt, vor allem mit dem Anstieg der CO₂-Konzentration in der Atmosphäre, wurde bereits im 19. Jahrhundert wissenschaftlich erkannt und ist seit mindestens 50 Jahren als gravierendes Menschheitsproblem virulent. Ungeachtet dessen lässt sich natürlich auch heute noch darüber wissenschaftlich streiten, welche globalen Wirkungen sich aus Einzelfaktoren und Modellberechnungen ergeben.

Klimaschutzpolitik hat aber nichts mit nach wie vor wissenschaftlich notwendigen Debatten zur globalen Erwärmung zu tun, sondern mit unstrittig notwendigen Maßnahmen, um diese zu begrenzen und um auf lokaler

und regionaler Ebene Gegenmaßnahmen zu den bereits vorhandenen Auswirkungen zu treffen.

Aber auch ohne die globale Erwärmung müsste man aktuell von einer sich abzeichnenden globalen Umweltkatastrophe sprechen. Diese resultiert aus verschiedenen Faktoren, wie zum Beispiel der Vermüllung der Weltmeere, Schadstoffbelastungen im Wasser und dem Zusammenbruch regionaler Ökosysteme. Zum gravierendsten Problem entwickelt sich aktuell die Übernutzung von Ressourcen, wie vor allem beim Trinkwasser.

Prinzipiell erfasst hatte die globalen „menschengemachten“ Probleme bereits Karl Marx vor mehr als 150 Jahren mit einer heute noch gültigen Benennung der Hauptursache, nämlich des Kapitalismus. Dazu schrieb er in seinem Hauptwerk „Das Kapital“:

„Die kapitalistische Produktion entwickelt nur die Technik und Kombination des gesellschaftlichen Produktionsprozesses, indem sie zugleich die Springquellen allen Reichtums untergräbt: die Erde und den Arbeiter.“

Mit heutigen Worten: Die Gesamtheit der Umweltprobleme hat eine ähnliche Ursache wie die drohende Vernichtung der Menschheit durch einen globalen Atomkrieg. Kapitalistische Produktionsweise und entsprechende Herrschaftsverhältnisse sind deshalb übergreifend das Hauptproblem auf nationalstaatlicher Ebene. Dessen ungeachtet ist auf globaler Ebene eine wirksame Klimaschutzpolitik in erster Linie eine Frage von zwischenstaatlichen Beziehungen und umfassender Kooperation.

Globale Kooperation statt geopolitische Konfrontation

Klimaschutz muss verstanden werden als zentrales Ziel für die globale Sicherheit der Menschheit. Dieses erfordert auch eine Berücksichtigung aller nationalstaatlichen Sicherheitsinteressen. Eine nachhaltige Umweltpolitik muss deshalb ansetzen mit einem übergreifenden Konzept für umfassende zwischenstaatliche Kooperation anstelle von Feindbildern und Drohungen mit wirtschaftlicher und militärischer Kriegsführung.

Ein derartiges Konzept wurde bereits in den 1980er-Jahren durch die internationale Kommission für Abrüstung und Gemeinsame Sicherheit (Palme-Bericht) vorgelegt. Eine Neuauflage dieses Konzeptes erfolgte unter dem Titel „**Gemeinsame Sicherheit 2022** (https://www.ipb.org/wp-content/uploads/2022/04/2022-04-14_Palme-Report2.0-de.pdf)“. Nur ein derart übergreifendes Verständnis bei politischen Aktionen gegen die deutsche Regierungspolitik kann nicht nur auf gesellschaftliche Veränderungen, sondern auch auf die internationale Politik einwirken.

Klimaschutzaktivisten wie „Fridays for Future“ blenden die geopolitischen Hintergründe und die daraus sich ergebenden Bezüge zur Friedensbewegung weitestgehend aus und bleiben damit weitgehend gefangen in den Narrativen des politischen Diskurses.

In der Friedensbewegung wird demgegenüber natürlich die Problematik eher gesehen, jedoch unterliegt man auch hier der umweltpolitischen Fixierung auf die CO₂-Emissionen. Umweltkiller ist das Militär aber nicht nur durch die Ressourcenverschwendung mit Kriegsmaterial und den Zerstörungen aus Kriegshandlungen (4).

Unterbelichtet sind auch aus umweltpolitischer Sicht die Wirtschaftskriege, wie sie vor allem seitens der USA geführt werden. Hierbei geht es auch um den Irrglauben, dass man mit Exportrestriktionen eine eigene technologische Überlegenheit behalten kann, die für Weiterentwicklung und Nutzung von

Kriegsgeräten als notwendig angesehen wird. Hierzulande versucht man mit „Schlüsseltechnologien“, die Wunschvorstellungen einer global führenden, deutschen Industrie aufrechtzuerhalten. Die meisten dieser Technologien sind dabei mit militärischer Nutzung verknüpft.

Die jüngsten Entwicklungen auf dem Gebiet von Anwendungen der künstlichen Intelligenz (KI) mit dem „Sputnik-Schock“ durch DeepSeek zeigen aber, wie fragil vermeintlich vorhandene technologische Vorsprünge sind. Ähnliches gilt für den geopolitischen Kampf um Rohstoffe. Die Lagerstätten von Lithium und Seltenen Erden spielen hierbei aktuell eine große Rolle, was sich aber mit technologischen Entwicklungen bei der Entwicklung neuer Batteriesysteme in kurzen Zeiträumen ändern kann. Was jedoch technologisch nicht lösbar ist, sondern zunehmend auch in regionalen und geopolitischen Konflikten eine Rolle spielt, ist die Ressource Wasser.

Auch umweltpolitisch notwendig ist deshalb auch auf nationaler Ebene der Widerstand gegen eine Politik, die mit Feindbildern und Kriegshetze eine Umstellung auf Kriegswirtschaft betreibt.

Weitere Ressourcenverschwendung ist damit vorprogrammiert und torpediert einen wirksamen Klimaschutz. Kleinteilige Maßnahmen hingegen werden damit sinnlos im Sinne von tatsächlicher Wirksamkeit gegen ein globales Problem, womit auch nachvollziehbare Widerstände provoziert werden.



Karl-Heinz Peil, Jahrgang 1953, ist in der Friedensbewegung aktiv. Er ist zweiter Vorsitzender des Friedens- und Zukunftswerkstatt e. V. in Frankfurt am Main und verantwortlicher Redakteur des zweimonatlich erscheinenden **Friedensjournals**, das der **Bundesausschuss Friedensratschlag** (<http://www.friedensratschlag.de/>) herausgibt. Als Einzelperson bringt er sich aktiv in den Koordinierungskreis der Kampagne „**Stopp Air Base Ramstein**“ (<https://www.ramstein-kampagne.eu/>) ein. Eine Zeit lang schrieb er darüber hinaus Artikel für den **Rubikon**.