



Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt, Energie
GmbH

Wolfgang Sachs

Die vier E's

Merkposten für einen maß-vollen Wirtschaftsstil

Ursprünglich veröffentlicht als:

Wolfgang Sachs (1993):

Die vier E's : Merkposten für einen maß-vollen Wirtschaftsstil

In: Politische Ökologie, Jg. 11, Nr. 33, S. 69-72

Die vier E's.

Merkposten für einen mass-vollen Wirtschaftsstil

Wolfgang Sachs

Wie in Papiertunneln fühlte man sich bis vor kurzem in den Gängen der U-Bahn in Tokio. Über und über waren da die Wände mit grossflächigen Werbeplakaten zugestrichelt, Woche für Woche eine andere Schicht von Bildern und Botschaften. Den Holzmangel Japans vor Augen, beschlossen die Stadtväter, dieser Papierverschwendung ein Ende zu setzen: Im Namen des Umweltschutzes wurden überall auf Bahnsteigen und in Waggons Bildschirmgeräte aufgehängt, die jetzt das Publikum ohne Unterlass mit Werbebotschaften bombardieren. Papier gespart - Problem gelöst?

Die Anekdote steht für einen Ansatz in der Umweltpolitik, den ich als "Ökologie der Mittel" bezeichnen möchte. Bildschirme statt Papier, Elektronik statt Benzinverbrauch, Wiederverwertung statt Neuerstellung, solche und ähnliche Massnahmen zielen darauf ab, den Naturverbrauch pro Leistungseinheit herunterzudrücken. Viel kann da geschehen, gross ist das Potential von ausgeklügelten Motoren, Recycling und Systemtechnik, so gross, dass manche das hohe Lied einer "Effizienzrevolution" anstimmen.

In der Tat, da ist noch viel Musik drin, doch lässt ein kühler Blick auf die Grössenordnung der eigentlich fälligen Naturentlastung Zweifel daran aufkommen, ob es weise ist, Ökologie auf effizientes Ressourcenmanagement zu verkürzen. Denn die Verbrauchsreduktion, um die es geht, wenn man die Nutzung der Natur ökologisch und im Weltmassstab gerecht gestalten will, ist schwindelerregend: nach derzeit herungereichten Faustformeln ist allein eine Minderung des Energie- und Stoffdurchsatzes um 70-90% in den kommenden Jahrzehnten dem Ernst der Lage angemessen. Ein tollkühner Optimist, wer glaubt, dass ein solches Ziel mit blossen Effizienzsteigerungen erreicht werden

könnte! Das wird ja auch auf der Ebene der Logik deutlich, wenn man sich vor Augen führt, dass Spareffekte auf die Dauer unweigerlich wieder von Mengeneffekten aufgeessen werden, wenn nicht die Gesamtdynamik der Leistungssteigerung gebremst wird. Automotoren zum Beispiel sind heute viel effizienter als vor zwanzig Jahren, aber der Zuwachs an Autos, an Geschwindigkeit und an gefahrenen Kilometern hat den Gewinn schon lange annulliert. Rationalisierungserfolge helfen allenfalls Zeit zu gewinnen, sind aber langfristig nur in einer wachstumsdezenten Gesellschaft wirksam. Herman Daly hat diesen Sachverhalt in ein schlagendes Bild gebracht: auch ein Boot, in dem die Lasten effizient verteilt sind, wird bei steigendem Gesamtgewicht irgendwann untergehen - auch wenn den Insassen dann die Befriedigung bleibt, optimiert gesunken zu sein!

Einer naturverträglichen Gesellschaft kann man in der Tat nur auf zwei Beinen näherkommen: durch eine intelligente Rationalisierung der Mittel wie durch eine kluge Beschränkung der Ziele. Mit anderen Worten: die "Effizienzrevolution" bleibt richtungsblind, wenn sie nicht von einer "Suffizienzrevolution" begleitet wird. Nichts ist schliesslich so irrational, als mit einem Höchstmass an Effizienz in die falsche Richtung zu jagen.

Entschleunigung oder die Entdeckung der Gemächlichkeit

Beschleunigung wurde Trumpf im 19. Jahrhundert, dieser Umbruch im Zeitgefühl damals lässt sich deutlich in der Sprache nachzeichnen, diesem Seismographen unterirdischer Mentalitätsverschiebungen. Hätte man etwa zum jungen Bismarck vom "Tempo" der Zeit gesprochen, wäre man auf Unverständnis gestossen; er hätte allenfalls an die Musik gedacht. Denn "Tempo", das hiess "im angemessenen Zeitmass" spielen, dem Charakter einer Komposition entsprechend. Erst zur Jahrhundertwende hin nimmt "Tempo" die Bedeutung "hohe Geschwindigkeit" an: die Sprache spiegelt, dass das Ideal einer Bewegung jetzt nicht mehr im jeweils rechten Mass, sondern einheitlich in der höchstmöglichen Geschwindigkeit gesucht wurde.

Worauf diese Mentalitätsverschiebung reagierte, lässt sich ziemlich deutlich angeben: auf die Sprengung des organischen Masses der Fortbewegung durch Schiene und Lokomotive. Denn die Lokomotive, sie hatte mit den Schwächen der organischen Natur aufgeräumt und schien gleichmässig und ohne Erschöpfung dahinzueilen, während der Schienenweg sich die Landschaft unterwarf und sich weder um Berge noch um Täler scherte. Pferde machten ja bisher immer schlapp und auch die Landschaft zwang zu Steigung und Umweg; jetzt aber konnte sich mit dem Triumph der Maschine über die Schranken der Natur das Ideal einer steigerbaren und schrankenlosen Geschwindigkeit festsetzen. Die Kinetik wurde, nach P.Sloterdijk, zur Ethik der Moderne.

Ein Bereich, wo dieser Geist des 19. Jahrhunderts hartnäckig weiterlebt, ist der Automobilbau. Da werden uns Tempomobile mit Beschleunigungswerten und Spitzenleistungen angeboten, als ob sie jeden Tag ein Langstreckenrennen auf der Autobahn durchzustehen hätten. Dabei verbringt ein Auto im Schnitt 80% seiner Betriebszeit im Stadtverkehr bei Durchschnittsgeschwindigkeiten von 10-25 km/h. Tempomobile in den Stadtverkehr zu schicken ist daher ebenso rational wie Butter mit der Kreissäge zu schneiden. Der zwanghafte Vollzug der Ideale von gestern hat uns eine Automobilflotte beschert, die in grotesker Weise übermotorisiert ist, mit aller Verschwendung an Energie, Material, Sicherheitsausstattung, die sich daraus ergibt.

Beschleunigung, gründlich genug betrieben, zeigt freilich die missliche Tendenz, sich selbst aufzuheben: man kommt immer schneller dort an, wo man immer kürzer bleibt. Beschleunigung, das ist ihre kontraproduktive Seite, macht gleichgültig für das Hier und Jetzt, sie ist der Feind von gelungener Gegenwart. Daher erstaunt es nicht, dass das neue Interesse für Langsamkeit, das unter dem Firnis des offiziellen Beschleunigungszwangs wächst, mit dem Bestreben zu tun hat, sich aufmerksamer und grosszügiger den Situationen des Alltags zu stellen. Der Geschmack für Gemächlichkeit bildet sich aus in der Liebe zur Gegenwart, Intensität führt von selbst zur Verlangsamung.

Wenn wir schon unhaltbar gewordene Stellungen um der Natur und der Gerechtigkeit willen aufgeben müssen, wäre es da nicht klug, an niedermotorisierte Autos zu denken, die nicht in der Lage sind, schneller als, sagen wir, 100 km/h zu fahren? Beschleunigung entsprang schliesslich der Fortschrittsgewissheit, war die Tochter linearen Denkens. Verflüchtigt hat sich in fortschrittsskeptischen Zeiten aber die Hoffnung, dass im Morgen alles besser würde und deshalb Eile geboten sei; wo die Zukunft unübersichtlich geworden ist, da hat auch das Beschleunigungsgebot seine Autorität verloren. Eine Gesellschaft, die vom 19. Jahrhundert losgekommen ist, kann sich, so scheint es, wieder mehr Gelassenheit leisten.

Entflechtung und die Renaissance der Orte

Ueberlebt hat sich vor dem Hintergrund der Naturkrise wohl auch jene Utopie, die das Europa von Maastricht durchzieht: Einheit bedingungslos durch wirtschaftliche Verflechtung zu schaffen. Gewiss, noch immer lebt die Utopie vom alten Glanz; Spezialisierung, Effizienzsteigerung, mehr Angebot, kurz: durch Verflechtung zu Wachstum und Wohlstand. Seit Bretton Woods jagt die Welt und seit den Römischen Verträgen besonders Europa einem Wunschbild nach, das sich womöglich nur in der goldenen Ausnahmeperiode der Nachkriegszeit hat festsetzen können. Es verblasen die Mythen der Vergangenheit vor dem Grossmythos unserer Zeit, dass die planetarische Oekonomie ebenso erstrebenswert wie unvermeidlich sei.

Doch die Schatten werden immer länger. Zuallererst aus politischen Gründen. Denn die "Sicherung des Wirtschaftsstandorts" wird notgedrungen zur beherrschenden Maxime, vor der alle anderen Gestaltungswünsche, sei es das Verlangen nach sozialer Solidarität, nach Stadtqualität oder auch nach unverbrauchter Natur in die Knie gehen müssen. Aber so wie Demokratie durch Abschottung stranguliert wird, kann sie auch durch bedingungslose Entblössung weggeblasen werden. Was immer Demokratie bedeuten mag, kann sie niemals ohne einen Raum der Eigenständigkeit, dem Recht auf

Selbstbestimmung der eigenen Angelegenheiten, ja ohne Souveränität auskommen?

Sodann aus ökologischen Gründen. Verflechtung heisst Transport und immer mehr Transport. Die Entfernungen zwischen Produzent und Konsument (und auch zwischen Konsument und Wiederverwertung bzw. Müllhalde) spreizen sich auf; Blumen aus Kenia oder Schuhe aus Taiwan sind bekannte Beispiele. Ausserdem vervielfachen sich die Distanzen zwischen Zulieferer und Endfabrikanten; Autohersteller beziehen mit dem "global sourcing" Teile von überall her in der Welt, wie selbst die Bestandteile eines simplen Joghurtbecher in der Summe schon einen Reiseweg von 9000 km hinter sich haben. Gerade der gegenwärtige Trend zu geringeren Fertigungstiefen verlängert die Zuliefererketten und damit die Wegstrecken; "lean production" führt geradewegs zu "fat transportation". Dabei ist es ein offenes Geheimnis, dass sich Transport oft nur rechnet, weil die Spritkosten nicht den wahren Knappheitsverhältnissen entsprechen und vor allem weil den Transporteuren gestattet ist, die Schadensfolgen der Gesellschaft über den Zaun zu werfen. Fernlastzüge vermehren sich, weil insgeheim die Annahme gilt, dass der Raum zwischen den Bestimmungsorten nichts wert sei, also beliebig durchstossen, betoniert, verlärmert und vergiftet werden kann. Ehrliche Preise, Entfernungssteuern oder - warum nicht? - Zollrechte werden den Widerstand der Raumdurchquerung erhöhen müssen; nur eine lose verflochtene Wirtschaft wird weniger auf Natur und Gerechtigkeit drücken.

Auch hier gilt: was der Oekologie frommt, kann auch der Demokratie nützen. Mehr wirtschaftliche Kreisläufe auf regionaler/lokaler Ebene zu schliessen, schafft lokal verdichtete Oekonomien, also mehr Eigenständigkeit auf unterer Ebene. Obendrein eröffnen sich mit Mikroelektronik und mit auf Sonne und Biomasse aufbauenden Technologien neue Chancen für eine dezentralere Produktionsweise, die - in Verbindung mit einer Art post-modernem Heimatstolz - Europa buntscheckig gestalten könnte.

Entkommerzialisierung oder Ausschau nach den "Commons"

Woher rührt der Wohlstand eines Gemeinwesens? Seit Gründervater Adam Smith die Arbeit, und zwar die warenerzeugende, als die Quelle des nationalen Wohlstands gepriesen hat, ist den Oekonomen neben der Natur auch die Gemeinschaft, die Sphäre der nicht-kommerziellen Tätigkeiten, aus dem Blick gerutscht. Fixiert auf das Bruttosozialprodukt wie sie sind, können sie in den zahlreichen Leistungen, die ausserhalb des Marktes erbracht werden, wie Haushalt und Kindererziehung, Eigenarbeit und Freundschaftsdienst, Gemeindeskultur und Bürgertätigkeit, keine Wertschöpfung erkennen. Dabei ergibt sich aus Untersuchungen, dass 30-50% der gesellschaftlichen Arbeit, typischerweise von Frauen getragen, sich in diesem informellen Sektor abspielen. Daher ist es kaum übertrieben zu sagen, dass die Gemeinkultur nicht-kommerzieller Tätigkeiten das eigentliche Fundament der "Wertschöpfung" darstellt, auf das Büro und Fabrik erst aufzubauen. "Commons" ist ein Suchbegriff, um diese verdeckte Quelle des Wohlstands ins Zentrum der Aufmerksamkeit zu rücken.

Müssen wir nicht diese Quelle des Wohlstands neu in den Blick nehmen, wenn wir über eine stationäre Wirtschaft oder gar eine Wirtschaftsschrumpfung sprechen wollen? Schliesslich kann man sich doch nicht länger um die Grossfrage unserer Zeit herumdrücken: wie ist soziale Sicherheit, wie ist ein annehmlisches Leben möglich ohne eine wachsende Wirtschaft? Eine mögliche Antwort liegt darin, auf Wege zu sinnen, wie Ressourcen an Recht, Land, Infrastruktur, Geld so eingesetzt werden können, dass die Bürger viele Dinge in Selbsttätigkeit und in freier Trägerschaft tun können. Die wichtigste Ressource allerdings ist frei verfügbare Zeit; nur wer ein Recht hat, ein Teil seines Einkommens gegen freie Zeit einzutauschen, kann es sich leisten, an Selbsthilfe zu denken. Auch kann von einer echten Option auf Eigenarbeit nur die Rede sein, wenn unabhängig von einer Lohnbeschäftigung jeder wenigstens auf ein Minimaleinkommen rechnen kann. Zeitsouveränität und Grundsicherung sind die Pfeiler einer neuen Solidarordnung wie auch einer wachstumsindifferenten Wirtschaft.

Entrümpelung oder die Eleganz der Einfachheit

Die Weisheitslehren aus verschiedenen Kulturen in Ost und West mögen zwar unterschiedlicher Auffassung sein über die Natur des Universums, oder das Geschick der Geschichte, doch einstimmig empfehlen sie ziemlich alle, in der Lebensführung das Prinzip der Einfachheit zu kultivieren. Das kann kein Zufall sein. Die Erfahrungen von vielen Generationen zusammenfassend, landen sie bei der Schlussfolgerung, dass der Weg zu einem gelungenen Leben nicht über die Akkumulation von Reichtümern führt. Dabei sind sie keineswegs von Masochismus getrieben, der überraschende Befund ist vielmehr, dass sie Einfachheit als einen Teil der Lebenskunst betrachten.

Denn das Gegenteil zu einem einfachen Lebensstil ist in dieser Tradition keineswegs das luxuriöse, sondern das zerfaserte Leben. Eine Überzahl von Dingen verstopft den Alltag, zerstreut die Aufmerksamkeit, verzettelt die Energien, und schwächt die Kraft, eine klare Linie zu finden. Nur bei einem vorsichtigen Umgang mit den Dingen, bleiben genügend Ressourcen an Zeit und an Achtsamkeit, um dem eigenen Lebensprojekt richtige Gestalt zu geben. Das Plädoyer für Einfachheit hat also mehr mit der Ästhetik der Lebensführung zu tun als mit Moral; die Zersplitterung des Geistes ist die Gefahr, die im Überfluss steckt. Wie bei der Kunst alles auf den massgenauen, den beherrschten Umgang mit Farben oder Tönen ankommt, so verlangt auch die Lebenskunst einen wohldosierten Umgang mit den materiellen Reichtümern. Es gibt, mit anderen Worten, eine untergründige Verwandtschaft zwischen Genügsamkeit und Genuss.

Es scheint, dass Haltungen dieser Art zwischen den Selbstbedienungsregalen der Konsumgesellschaft hindurchfallen. Doch liegt die Stärke eines Lebensstils, der nach Einfachheit strebt, nicht nur darin, einigermaßen krisenfest zu sein, sondern obendrein der unausrottbaren Sehnsucht nach einem richtig geführten Leben etwas zu sagen zu haben. Wer den Kopf über der Warenschwemme halten will, dem bleibt sowieso nichts anderes als selektiver Konsum, und wer der Herr seiner Wünsche bleiben will, der wird das Vergnügen entdecken,

Kaufoptionen systematisch nicht wahrzunehmen. Bewusst ein Desinteresse für zuviel Konsum zu pflegen, ist eine recht zukunftsfähige Haltung, für einen selbst und zufällig auch für die Welt. Henry David Thoreau muss das schon gewusst haben, als er am Walden Pond in sein Tagebuch kritzelte: "Ein Mensch ist reich in Proportion zu den Dingen, die sein zu lassen, er sich leisten kann."