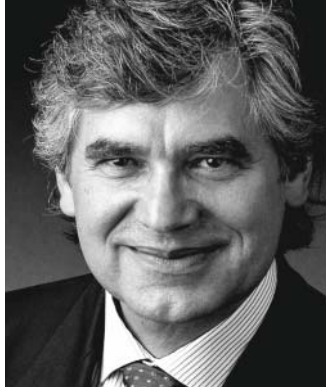




Dr. Dieter Korczak

Mobilität und Nachhaltigkeit



Das Bedürfnis nach Sicherheit und das Bedürfnis nach Mobilität sind zwei äußerst starke Triebkräfte des gesellschaftlichen Wandels im 21. Jahrhundert. Beides sind gemäß der Jung'ianischen¹ Terminologie archetypische Bedürfnisse, das heißt Bedürfnisse, die dem Homo erectus/sapiens genetisch vorprogrammiert sind. Von der steinzeitlichen Höhle bis zum 40-m²-Apartment oder dem Reihenhaus ist der Schutz das primäre Erfordernis an eine Behausung. Erst wenn der Schutz vor Wetterunbill und vor Feinden gegeben ist, steigt der Anspruch an Wohnkomfort².

Dauerkommunikation als neue Form der Mobilität

Mobilität war bereits bei den steinzeitlichen Kulturen eine entscheidende Voraussetzung für das Überleben. Die Sammler- und Jägergesellschaften mussten sich bewegen, um zu überleben, um zu essen und Schutz zu finden. Völkerwanderungen und Migrationsströme sind durch die Suche nach besseren, neuen Lebensbedingungen (Ressourcen) ausgelöst worden. Dies gilt auch für die gegenwärtige Weltgesellschaft. Sie ist durch ihre Kommunikationsmedien flächendeckend 24 Stunden vernetzt, permanent erreichbar und dadurch permanent in Bewegung.

Dauerkommunikation ist die neue Form der Mobilität, Dauerüberwachung suggeriert eine neue Form der Sicherheit. Im Zuge der Globalisierung sind die beiden Schubkräfte Sicherheit und Mobilität exzessiv verdichtet und werden als Garant für Wachstum und Reichtum gesehen. Auf die damit verbundenen Asymmetrien, der Akkumulation des Großteils des Reichtums bei höchstens 10% der Bevölkerung in den westlichen Industriestaaten und bei schätzungsweise 1% der Weltbevölkerung kann hier aus Platzgründen nicht eingegangen werden. Das würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen, aber es muss erwähnt werden. Zu weit führen würde auch eine Diskussion des Wachstums.

Die Weltbevölkerung wächst unaufhörlich und wird älter, allein durch dieses Wachstum wird das wirtschaftliche Wachstum vorangetrieben. Auf die damit verbundenen Konsequenzen, auch auf die Mess- und Bewertungsproblematik, z.B. durch die Verwendung des Indikators Bruttonationaleinkommen, kann hier ebenfalls aus Platzgründen nicht eingegangen werden. Die Folgen sind gravierend und zu komplex, dazu bedarf es einer eigenen Abhandlung.

¹ Carl Gustav Jung (1875–1961), Schweizer Psychoanalytiker

² Siehe dazu auch die Bedürfnishierarchie von Abraham Maslow (1908–1970)

Der Spielraum für die Ausdeutung nachhaltiger Entwicklung ist gewaltig

Auf diese beiden mächtigen Treiber des gesellschaftlichen Wandels, dem Sicherheits- und dem Mobilitätsbedürfnis, stößt seit rund 25 Jahren die Forderung nach Nachhaltigkeit. Im Brundtland-Bericht (1987) wird Nachhaltigkeit als dauerhafte Entwicklung definiert, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können. Die dauerhafte Entwicklung soll als ausgewogener Gleichklang der Ökonomie, Ökologie und von Sozialem erfolgen. Es ist offensichtlich, dass der Spielraum für die Interpretation dieser Parameter nachhaltiger Entwicklung gewaltig ist.

Wie die zurückliegenden 25 Jahre gezeigt haben, wird dieser Ausdeutungsspielraum auch hemmungslos ausgereizt. Wer bestimmt zum Beispiel die Bedürfnisse der Gegenwart? Bereits die Annahme, dass die Bedürfnisse von Staaten, von Unternehmen und Menschen ähnlich sein könnten, ist augenscheinlich irrig. USA, Russland, China, Brasilien, die Malediven haben unterschiedliche staatliche Interessen. Unternehmen wollen weltweit billig – teilweise auch unter Missachtung von Menschenrechtskonventionen – produzieren und ihre Gewinne maximieren. Die Menschen wollen Auto fahren und eröffnen damit der Automobilindustrie und ihren Zulieferern gewaltige Absatzmärkte. Das wunderbare Lied „There are one million bicycles in Beijing“ muss – leider – umgeschrieben werden. Nicht die Fahrräder, sondern Autos bestimmen Beijing und verursachen dicksten Smog.

Das Problem liegt jedoch nicht nur in der Bestimmung der Bedürfnisse der Gegenwart, sondern auch in der Definition der Bedürfnisse für die Zukunft. Wer weiß schon, welche eigenen Bedürfnisse zukünftige Generationen haben? Wer hätte vor 25 Jahren gedacht, dass die Menschheit weltweit ein Bedürfnis nach Smartphones hat? Wer hätte vermutet, dass Familien

am gemeinsamen Esstisch nicht mehr miteinander reden, sondern jeder für sich in ihrem Handy SMS abrufen, googeln und texten? Die MIT-Professorin Sherry Turkle hat in den USA einen Riesenerfolg mit ihrem Buch *Alone Together*, Basic Books (2011). Ihre These ist, dass zunehmend mehr die Interaktion mit dem Bildschirm stattfindet, im Sinne von: „Ich texte, ich poste, also bin ich.“ Sie fordert ein Umdenken, eine Gegenbewegung, die wieder zu komplexen zwischenmenschlichen Beziehungen in der direkten persönlichen Kommunikation führt, zu einem „together together“. Als anekdotische Anmerkung sei erlaubt zu erwähnen, dass Frau Turkle unmittelbar nachdem diese ihre Forderung auf einem großen Kongress im September in Atlanta/USA mit anhaltendem Applaus bedacht wurde, zu ihrem Smartphone griff und textete. So weit Theorie und Praxis, es ist allemal leichter, Wasser zu predigen und selbst Wein zu trinken.



Abb. 1: Dauerüberwachung suggeriert Sicherheit (Foto: Jost)

Es bleibt festzuhalten, dass die Zukunft hochgradig ungewiss ist und auch von Trendforschern und Zukunftsinstituten in aller Regel nur partiell, ausschnittsweise prognostiziert werden kann. Um nur zwei Beispiele dafür anzuführen: Wer hat den Fall der Mauer vorhergesehen? Wer hat 9/11 erwartet? Und wer hat mit den damit verbundenen Folgen gerechnet?

Der Konflikt zwischen Nachhaltigkeit und Mobilität

Die Forderung nach nachhaltiger Entwicklung ist deshalb primär und zuvorderst eine politische und moralische Forderung, in zweiter Linie eine durch wissenschaftliche Erkenntnisse fundierte pragmatische Entscheidung, die aus der Einschätzung von Ressourcenknappheit, Energiebedarf, Klimaveränderung, Reduktion der Artenvielfalt (Genpool) und der Zunahme von sozialen Problemen (Hungermigration) rührt. Bei angemessener Berücksichtigung von Kosten ist eine nachhaltige Entwicklung aber auch eine ökonomische Notwendigkeit. So hat der ehemalige Weltbank-Chefökonom Nicholas Stern 2006 in seinem Bericht über die ökonomischen Auswirkungen des Klimawandels diesen als das größte Versagen des Marktes mit immensen wirtschaftlichen und sozialen Kosten bezeichnet,

unter anderem Kosten für Überflutungen, Dürrekatastrophen, Ernteauffällen, Migrationsdruck, Kriege um Wasser etc.

Nachhaltigkeit und Mobilität scheinen sich gegenwärtig in einem unauflösbaren Konflikt gegenüberzustehen. Deutschland steht hier exemplarisch für alle Industrienationen und Schwellenländer, wobei man sich bewusst sein muss, dass sich der Begriff des Schwellenlandes (engl. Newly industrialized country) ebenfalls an dem Grad der Industrialisierung orientiert. Alle repräsentativen Bevölkerungsbefragungen zeigen, dass sich die Mehrheit der Bevölkerung ein Leben ohne Auto nicht vorstellen kann (z.B. Typologie der Wünsche 2011). Folgerichtig besitzt auch nahezu jeder deutsche Haushalt mindestens ein Auto (570 Pkws /1.000 Einwohner). Jährlich werden rund 35 Mio. Tonnen Kraftstoff in Deutschland für die private Mobilität mit dem Auto verbraucht. Eine Änderung des privaten Mobilitätsverhaltens, zum Beispiel die Reduzierung der jährlichen Fahrleistung von ca. 12.000 auf rund 10.000 Kilometer, würde bereits erhebliche Auswirkungen auf die CO₂-Emissionen haben. Weltweit verbraucht der Verkehrssektor mit rund 2 Milliarden Tonnen Rohöleinheiten die Hälfte der globalen Erdölproduktion. Die Benutzung eines eigenen mit Benzin oder Diesel angetriebenen Fahrzeugs lässt den individuellen ökologischen Fußabdruck nach oben schnellen, auch wenn sich der Betreffende ansonsten bei vielen Konsum- und Investitionsentscheidungen ökologisch korrekt und nachhaltig verhält. Der deutsche ökologische Durchschnittsfußabdruck beträgt 5,1 Hektar, 22% davon werden durch Automobilität erzeugt. Bei einem Verzicht auf tägliche Autofahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz würde sich der Fußabdruck auf 3,6 Hektar reduzieren. Ein kleiner Schritt vom Gaspedal wäre hier in der Tat ein großer Schritt für die Menschheit.

Die psychologische Kraft des Autos ist stärker als Rationalität

Ein Verzicht auf die innerstädtische Automobilität ist für die Mehrheit der Bevölkerung jedoch extrem schwer. Der Besitz eines Fahrzeugs ist mit Status verbunden. Welches Auto der Nachbar fährt, ist vielen Menschen als Bezugspunkt für die eigene Position in der gesellschaftlichen Hierarchie wichtig. Die einzelnen Marken haben bestimmte Images, mit denen sich Autofahrer gern identifizieren (vgl. Tab. 1). Diese Images werden durch permanente Werbekampagnen gestützt und befördert. Ein Auto liefert das Gefühl von Freiheit, von Fluchtmöglichkeiten, auch wenn sowohl Freiheit als auch Flucht durch den Stauverkehr stark eingeschränkt werden. Das Auto kann Ersatzbefriedigung oder Kompensation für unerfüllte Wünsche oder Frustrationen im Alltag sein. Das Auto ist bequemes Transportmittel für Lasten, Einkäufe und Kinder und für bestimmte Berufsgruppen unverzichtbar.

Die Städte und die Landschaften sind auf den automobilen Verkehr ausgerichtet, Stadt- und Landschaftsplanung sind ihm untergeordnet. Es geht um schnelle Erreichbarkeit, An-



PKW-Bestand in Mio. 2007	Modell	Geschlecht	Alter
4,32	VW Golf	Männer/Frauen	25-34
2,22	Opel Astra	Frauen	55+
1,57	VW Polo	Frauen	18-24
1,59	3er BMW	Männer	18-54
1,6	Opel Corsa	Frauen	18-24
1,0	Ford Fiesta	Frauen	18-24
0,97	Opel Vectra	Männer	35-44
0,72	Ford Focus	Männer	25-34
1,39	Audi A 4	Männer/Frauen	25-34
0,74	Ford Mondeo	Männer	18-24
0,61	Mercedes A-Klasse	Frauen	55+
1,15	Mercedes C-Klasse	Männer	45-54
0,37	Skoda Oktavia	Männer/Frauen	25-34
0,49	Audi A 3	Männer/Frauen	25-34/55+
0,71	5er BMW	Männer	55+
1,55	VW Passat	Männer	35-44

Tab. 1: Welche Marke/welches Modell besitzen Sie? (2008; N=843)
Quelle: Korczak/Irmer/Pfefferkorn/Tress 2011

bindungen und Verbindungen, Verkehrsfluss und Verkehrsvolumen. Seitdem die Stadtplaner in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts in der Bundesrepublik die „autogerechte Stadt“ zum Maß der Dinge erklärt haben, nimmt die Flächenversiegelung durch Straßen trotz der bekannten damit verbundenen ökologischen Probleme stetig zu. Die Fußgängerwege, die Trottoirs sind in den letzten Jahrzehnten geschrumpft zu Gunsten der Verkehrsflächen. Versorgungseinrichtungen wandern an ausschließlich automobil erreichbare Standorte.

Durch die subventionierte Bereitstellung von Bauland für Einkaufsmärkte, Outlet-Zentren und Fabrikverkäufe auf der grünen Wiese geraten TraditionsGeschäfte, Einzelhändler und Dienstleister in den innerstädtischen Quartieren ökonomisch unter Druck. Dadurch erhöht sich das zu fahrende Kilometer-Volumen zusätzlich, der ökologische Fußabdruck wächst, statt sich zu verkleinern. Trotz der augenscheinlichen suburbanen Tristesse der Malls (Einkaufszentren) in den USA eifern die deutschen Bürgermeister und Stadtplaner diesen städtebaulichen Irrtümern nach. All dies ist nur mit der Einsicht in die psychologische Kraft der Motorisierung und dem Impact-Factor des Automobils verständlich, dem rationale Erwägungen zur Nachhaltigkeit in der Regel unterlegen sind.

Mobilität wird zur Netzwerkwelt

Wie eingangs bereits angedeutet, beschränkt sich die Mobilität der Neuzeit nicht auf das Auto, sondern ergreift den ganzen Menschen. Persönliche, private, berufliche, virtuelle Mobilitäten sind ineinander verwoben. Persönliche Überzeugungen und Prinzipien sind fließend geworden, voller Ambivalenzen, gekennzeichnet von einem Hin- und Herpendeln, Schwanken, Oszillieren zwischen Gegensätzen im Fühlen, Wünschen,

Denken, Wollen und Beurteilen. Private Lebensentwürfe sind gekennzeichnet von einem hohen Maß an Unverbindlichkeit, Vorläufigkeit, Flexibilität und Offenheit. Für berufliche Karrieren ist Mobilität eine zwingende Notwendigkeit geworden. Langfristige Firmenzugehörigkeiten, Firmentreue wird als fehlende Dynamik und Flexibilität interpretiert. Wohnortwechsel, Arbeitgeberwechsel, selbst Berufswechsel, gepaart mit der Anforderung lebenslangen Lernens, gehören jetzt zur Normalität beruflicher Laufbahnen.

Das reale Leben switcht unablässig zum virtuellen Leben auf Datenautobahnen, in Social Media, via Facebook, Twitter und Instant Messaging. Smartphone-Programme, sogenannte Apps, werden zunehmend beliebter. Über 21 Millionen Deutsche nutzen 2012 die kleinen Programme auf ihrem Mobiltelefon. Im Jahr 2010 waren es noch 10 Millionen Nutzer. Durchschnittlich hat jeder Smartphone-Besitzer 23 Apps installiert. Smartphones machen auch Mobilität flexibel organisierbar, beispielsweise durch den Abruf von Fahr- und Wegplänen. Das Leben in Parallelwelten – hier Realität, dort Virtualität – stellt eine grenzenlos erweiterte Mobilität mit permanenter Vernetzung dar.

Die Daten- und Informationsströme, der kommunikative Tinnitus dringen auch ungehemmt in die eigenen vier Wände, das Heim, die Privatsphäre ein. Facebook und Google, gekoppelt mit Überwachungskameras, sind die neuen Verfassungsschützer, die jede Bewegung sowohl auf den Straßen wie auch im Datennetz der Social Media ausspionieren. Dieser Alptraum ist bereits 1998 in wunderbare bewegte Bilder in dem Film „Der Staatsfeind Nr. 1“ (mit Will Smith, Gene Hackman) umgesetzt worden. Die häusliche Schutz- und Trutzburg vor der Außenwelt wird einerseits aufgerüstet durch energiedämmende und energiesparende Maßnahmen, andererseits werden Wohnung und Haus zur Kommunikationshöhle, über deren Kommandozentrale ein permanenter Datentransfer mit der Außenwelt erfolgt. Die Parole heißt online nicht offline, bis hin zum Burnout aufgrund von Informationsüberflutung und Email-Intoxikation.

Wo bleibt die Nachhaltigkeit?

Der amerikanische Psychologe Daniel Goleman hat 1995 die These veröffentlicht, dass beim Menschen das emotionale System zuerst und schneller reagiert als das rationale System. Diese These ist von der modernen Hirnforschung bestätigt worden. In seinem neuen Buch „Ökologische Intelligenz“ (2009) vertritt Goleman die Ansicht, dass ökologische Intelligenz kollektive Intelligenz erfordert. Die Herausforderungen, denen die Menschheit gegenübersteht, seien zu unterschiedlich, zu subtil, zu kompliziert, um von einem Menschen allein verstanden und bewältigt zu werden. Er plädiert deshalb dafür, dass der Einzelne seine persönlichen Erfahrungen und Erkenntnisse über ökologische Konsequenzen an andere weitergeben solle. Diese Verbreitung würde die Gesellschaft insgesamt im Sinne von Nachhaltigkeit verbessern. So weit Goleman.



Es mag sich zunächst eher banal anhören, trifft aber den Kern: Erst wenn es einen breiten gesellschaftlichen Konsens zum nachhaltigen Verhalten gibt, kann nachhaltiges Verhalten tatsächlich wirken. Nachhaltigkeit geht daher Hand in Hand mit umfassender radikaler Transparenz und Information. Zur radikalen Transparenz gehört auch, dass die externen Kosten eines Produktes, der Ressourcenverbrauch, internalisiert werden, d.h. angemessen bepreist werden und in die Produktkosten einfließen.

Viele Konsumenten befinden sich gegenwärtig in einem dauerhaften Zwiespalt, einem permanenten Ambivalenzkonflikt. Ihrer Nachhaltigkeitsorientierung stehen persönliche Vorlieben, Genuss- oder statusorientierte Wünsche und werbeinduzierte Fehlinformationen gegenüber. Des Weiteren müssen Konsumenten das Dilemma lösen, dass sie möglicherweise durch ihre freiwillige Einschränkung langfristig nicht Schaden abwenden können und kurzfristig Ertrags- oder sonstige Nachteile in Kauf nehmen müssen. Hinzu kommt der relative Grenznutzen, der durch ein bestimmtes individuelles Verhalten erzielt wird. Beim Mülltrennen sind beispielsweise die individuellen Kosten niedrig, aber der subjektiv empfundene Nutzen hoch. Als Berufspendler auf die Autofahrt zu verzichten und öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, kostet finanziell betrachtet zwar weniger, gilt aber als aufwendig und unbequem und bringt in der subjektiven kurzfristigen Betrachtung weniger oder bestenfalls den gleichen Nutzen wie das Mülltrennen.

Vom Quasi-Bedürfnis zur Deckungsgleichheit mit echten Bedürfnissen

Aus der Verhaltensökonomie ist bekannt, dass kurzfristige Gratifikationen (wie beim Mülltrennen) effektiver sind als langfristige Gratifikationen, gemäß der Devise lieber fünf Euro sofort als zehn Euro später. Menschen haben Verlustangst, sie ziehen die Vermeidung eines Verlustes einem potenziellen Gewinn vor. Sie arbeiten härter, um einen Verlust von 1.000 Euro zu vermeiden, als einen Gewinn von 1.000 Euro zu realisieren. Verzögertes Feedback ist schlecht. In den Fällen, in denen die Konsequenz menschlichen Handelns nicht unmittelbar ist, wie im Fall der Auswirkungen des Autofahrens auf Klimaveränderung und Ressourcenverbrauch, sind Verhaltensänderungen besonders schwer zu erreichen.

Von daher ist es unwahrscheinlich, dass eine große Anzahl von Menschen den Vorsatz äußert: „Ich will nachhaltig handeln“, weil diesem Vorsatz gar kein echtes Bedürfnis zugrunde liegt. Es handelt sich bei diesem Vorsatz vielmehr um ein Quasi-Bedürfnis, das die Folge-Motivation erzeugen kann: „Ich will mich als guter Mensch fühlen können.“ Bei der Umsetzung im Alltagshandeln kann das Quasi-Bedürfnis nach Nachhaltigkeit schnell in Widerspruch zu einem echten vorhandenen und empfundenen Bedürfnis wie z.B. „ich will/muss mobil sein und deshalb will/muss ich Auto fahren“ geraten. Es ent-

steht ein Konflikt zwischen der Tendenz, in Übereinstimmung mit einem positiven Selbstwertgefühl zu handeln, und den erlebten Anforderungen einer Lebensweise, die durch selbstverständlich gewordene Mobilität, Flexibilität und dauernde Erreichbarkeit gekennzeichnet ist.



Abb. 2: Oft umständlich: unterwegs mit Bus und Bahn

Eine Vorsatzbildung, die im Widerspruch zu echten Bedürfnissen steht, dürfte auf Dauer nur eine geringe Chance auf Umsetzung haben. Um erfolgreich zu werden, muss Nachhaltigkeit durch ein übergeordnetes Willensziel von einem Quasi-Bedürfnis deckungsgleich zu einem echten Bedürfnis werden. Ein solches übergeordnetes Willensziel kann sich aus der Fokussierung auf die Zukunft der eigenen Kinder ergeben: „Ich will ein guter Vater/eine gute Mutter sein und deshalb übernehme ich Verantwortung für die Zukunftschancen meiner Kinder.“

Nachhaltigkeitsappelle verpuffen beim sonoren Klang der Motoren

Verantwortungsübernahme hängt zwingend mit Vorbildfunktion zusammen. Selbst die Umweltminister im Bund und in den Bundesländern fahren nicht mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Transportmitteln, sondern nutzen die von Mercedes, Audi und BMW zur Verfügung gestellten Fahrzeugflotten und die Flugbereitschaft des Bundesministeriums der Verteidigung. Zur Begründung verwenden sie Argumente, die mit der Bedeutung ihres Amtes oder der Wichtigkeit ihrer Funktion zusammenhängen. Sie benutzen auch keines der 4.500 Elektroautos, die aktuell auf deutschen Straßen fahren. Auch wenn das Elektroauto nach der Ansicht von Zukunftsforschern eine Schlüsselrolle in der Energiewende einnehmen kann, da die Batterien als Zwischenspeicher für die Überkapazitäten bei der Stromerzeugung genutzt werden könnten, ist ein Paradigmenwechsel vom Hubraum-Kolben-Auto zum Emobil noch weit entfernt. Wie mühsam das Erreichen eines solchen Paradigmenwechsels ist, zeigt der Weg von der Mitfahrzentrale zum Carsharing.



Mitfahrangebote, aus dem Mangel der Nachkriegszeit geboren, gibt es auch noch heute, nicht mehr nur stationär sondern auch als Online-Angebote. Die erste Carsharing-Organisation, die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Autos, wurde 1988 als StattAuto Berlin gegründet. Gegenwärtig stehen 158.000 Carsharing-Kunden 4.600 Fahrzeuge an 2.200 Stationen zur Verfügung. Mitfahrorganisationen wie Carsharing sind jedoch Marginalien im Vergleich zu dem aktuellen Bestand von 42,9 Mio. Pkw oder 69 Mio. Fahrrädern in Deutschland. Heißt dies nun, dass zumindest das Fahrrad das Auto als Fortbewegungsmittel überflügelt hat? Mitnichten, denn das Fahrrad gehört zum persönlichen Outfit der Selbststilisierung. Es ist Trimm-Dich- und Fitness-Gerät, es ist ein Bestandteil der individuellen Lebensqualität, aber kein wirklicher Konkurrent zum Auto.

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) hat 130.000 Mitglieder, der Allgemeine Deutsche Auto Club (ADAC) ist die größte Macht im deutschen Staat mit 18 Mio. Mitgliedern. Von 1998 bis 2012 hat sich der durchschnittliche Preis für einen Liter Superbenzin von 0,81 Euro (umgerechnet) auf 1,65 Euro verdoppelt. Die Preissensitivität der Deutschen ist jedoch, was das Auto angeht, sehr gering. Selbst eine Steigerung des Spritpreises um mehr als 100% schmälert die Liebe zum Auto nicht, Nachhaltigkeitsappelle verpuffen beim sonoren Klang der Motoren.

Wo bleibt der evolutionäre Umschwung?

Die Automobilbranche in Deutschland beschäftigt 740.000 Mitarbeiter und exportierte 2011 über 4,5 Mio. Pkw, sie ist damit eine zentrale Stütze der deutschen Wirtschaft und des Wirtschaftswachstums in Deutschland. Prognosen gehen davon aus, dass im Jahr 2050 weltweit rund 2 Mrd. Autos auf den Straßen fahren. Es ist unter anderem deshalb kaum vorstellbar, dass dieser Wirtschaftspfeiler für Deutschland wegbreicht, die ökonomischen und sozialen Konsequenzen für Deutschland wären verheerend – es sei denn, es fände ein evolutionärer Umschwung auf andere produktive und nachhaltige Wirtschaftsbereiche statt. Dazu bedarf es politischen Willens. Wie schwer dies ist, ist gegenwärtig an der Aktion der Politik und der Reaktion der Energieriesen (e.on, RWE, ENBW, Vattenfall) auf den AKW-Beschluss zu sehen.

Die Ökostrom-Abgabe für den Privatverbraucher wird erhöht, den Großabnehmern wird die Abgabe erlassen, die Energieriesen blockieren die Einleitung von Öko-Strom. Sie blockieren damit bewusst und machtpolitisch eine ökologische, dezentrale und bürgereigene Energieversorgung, wie sie beispielsweise die Energiewerke Schönau hinlänglich bewiesen haben. Energie wird bereits intensiv zusammen mit Nachhaltigkeit gedacht. Es ist an der Zeit, dass Mobilität ebenfalls nur noch im Verbund mit Nachhaltigkeit gedacht wird. Die allseits verwendete Forderung nach Innovation sollte vor der automobilen Gesellschaft nicht Halt machen. Der notwendige verhaltens-

ökonomische Umbau der Gesellschaft ist eine Jahrhundertaufgabe. Es stehen noch 87 Jahre zur Verfügung, um diese Aufgabe zu bewältigen. Der Autor dieses Artikels wird das nicht mehr erleben, aber hoffentlich seine Kinder.

Dr. Dieter Korczak

Geschäftsführer der GP Forschungsgruppe, Institut für Grundlagen- und Programmforschung, München

Quellen:

Korczak, D. (Hg.) (2012): Ambivalenz Erfahrungen, Asanger-Verlag, Kröning

Korczak, D. (Hg.) (2011): Die emotionale Seite der Nachhaltigkeit, Asanger-Verlag, Kröning

Korczak, D./Irmer, Ch./Pfefferkorn, P./Tress, F. (2011): Anders als man denkt. Die Befindlichkeit der Deutschen, BoD, Norderstedt

6. Vergaberechtsforum 2012 West und Südwest des vhw

Donnerstag/Freitag, 13./14. Dezember 2012

erstmalig gemeinsam in Bonn!

Die Vergaberechtsforen des vhw: seit Jahren nachgefragte besondere Veranstaltungen in einem besonderen Ambiente! Bereits fünf Mal fand das Vergaberechtsforum West des vhw NRW in Bonn statt. Genauso oft fand das Vergaberechtsforum des vhw Südwest speziell für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland statt, u.a. auf dem Hambacher Schloss oder im Kloster Eberbach. Im Jahr 2012 führen wir beide Foren zusammen und wollen damit einen noch besseren Informations- und Erfahrungsaustausch für die Teilnehmer erreichen. Das 6. Vergaberechtsforum West des vhw Nordrhein-Westfalen und das 6. Vergaberechtsforum des vhw Südwest als eine gemeinsame Fachtagung jetzt am 13./14. Dezember 2012 in Bonn im Wissenschaftszentrum!

Das Vergaberecht ist und bleibt im Wandel. Das vhw-Forum gibt einen kompakten Querschnitt über wichtige Themenfelder bei Vergabe und Beschaffung, die aktuell sind – Gesetzesänderungen und praktische Anwendung im Lichte der Rechtsprechung. Informieren sie sich an zwei Tagen, diskutieren Sie mit den Experten und tauschen Sie untereinander Erfahrungen aus! Dieses Mal in noch größerem Expertenkreis mit unterschiedlichen Sichtweisen und Erfahrungen über die Region hinaus.

Veranstaltungsort:

Wissenschaftszentrum Bonn
Ahrstraße 45, 53175 Bonn
Telefon: 0228/302219

Tagungsgebühren:

610,00 Euro für Mitglieder des vhw
690,00 Euro für Nichtmitglieder

vhw-Geschäftsstelle NRW
Hinter Hoben 149
53129 Bonn
Telefon: 0228 72599-41
Fax: 0228/72599-49
E-Mail: sfroehlich@vhw.de

vhw-Geschäftsstelle Südwest
Binger Straße 89
55218 Ingelheim
Telefon: 06132 71496-2
Fax: 06132/71496-9
E-Mail: gst-rp@vhw.de

Weitere Informationen: www.vhw.de