

herrschenden Wirtschafts- und Lebensweise noch kompatibel erscheinen, verlangt Suffizienz (weniger) einen Paradigmenwechsel.<sup>18</sup>

Abgeleitet von dem hier kurz umrissenen Nachhaltigkeitsdiskurs ergibt sich für die Beurteilung der Regulierungsvorschläge folgender Bewertungsraster (siehe Tabelle 1). Als Beurteilungskriterien für die soziale Dimension ziehen wir die Wohlstandsverteilung und Partizipationsmöglichkeiten heran. Im Unterschied zu Grunwald (2003) integrieren wir die politisch-institutionellen Rahmenbedingungen nicht als Kriterium innerhalb der sozialen Dimension. Das Dreigestirn der Effizienz, Suffizienz und Konsistenz ordnen wir der ökologischen Dimension zu, da die Strategien im Wesentlichen auf die Stoffkreisläufe im Ökosystem abzielen. In Bezug auf die ökonomische Nachhaltigkeitsdimension werden die Regulierungsvorschläge auf ihre Auswirkungen hinsichtlich Beschäftigungsniveau und Innovationsfähigkeit überprüft und damit zwei Kernaspekte wirtschaftlicher Entwicklung abgebildet. Hieraus ergibt sich der in Tabelle 1 dargestellte Bewertungsraster.

**Tabelle 1: Bewertungsraster**

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium
Ökonomisch	Beschäftigung
	Innovationsfähigkeit
Ökologisch	Effizienz
	Suffizienz
	Konsistenz
Sozial	Wohlstandsverteilung
	Partizipationsmöglichkeiten

Quelle: eigene Darstellung.

Im Folgenden sollen nun einige konkrete Regulierungsvorschläge vorgestellt und hinsichtlich ihres spezifischen Regulationsdesigns untersucht, verglichen und anhand der entwickelten Bewertungskriterien evaluiert werden. Dabei dient das Beispiel des Top-Runner-Programms sowohl als Inspirationsquelle als auch als eine Vergleichsfolie zur Bestimmung der Zielerreichungspotenziale einzelner Reformvorschläge.

#### 4. Regulierungsvorschläge für mehr Nachhaltigkeit

In diesem Abschnitt werden exemplarisch sechs potenzielle Wege für eine nachhaltige Gestaltung der Konsumkultur sowie dazugehörige Regulierungsvorschläge vorgestellt und auf ihr Potenzial für eine nachhaltigere Gestaltung privaten Konsums untersucht.

### 4.1 Nachhaltigkeit durch energieeffizientere Konsumgüter: Das Top-Runner-Programm

Energiekonsum kann reduziert werden, wenn entweder insgesamt weniger konsumiert wird oder aber bei gleichem Konsumvolumen weniger Energie verbraucht wird. Das eingangs bereits erwähnte Top-Runner-Programm ist ein Regulierungsversuch, der auf zweite Zielsetzung abstellt. Im April 1999 in Japan gestartet, verpflichtet es ProduzentInnen dazu, bei ihren Produkten gewisse Energieeffizienzstandards einzuhalten.<sup>19</sup> Diese Standards werden jeweils für eine Periode von drei bis zehn Jahren im Vorhinein festgesetzt, wobei das jeweils energieeffizienteste Produkt seiner Klasse als Ausgangswert des Standards dient und zusätzlich das zukünftige Effizienzsteigerungspotenzial mit einbezogen wird. Am Ende dieser Periode folgt eine Evaluation des jeweiligen Verkaufssortiments einer Firma. Unterschreitet hier nun der durchschnittliche Effizienzwert der verkauften Produkte einen gewissen Zielwert, so werden vom Wirtschaftsministerium Weisungen erteilt bzw. Sanktionen verhängt.<sup>20</sup> Über diese regulatorische Maßnahme hinaus beinhaltet das Top-Runner-Programm auch ein verpflichtendes Kennzeichnungssystem, welches KonsumentInnen darüber informiert, wie gut ein Gerät diese Effizienzstandards erfüllt: Liegt der Energieverbrauch eines Gerätes 10% über (unter) dem Standard, so wird auf der Plakette 110% (90%) vermerkt.<sup>21</sup> Hamamoto (2011) findet einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Einführung des Top-Runner-Programms und den Ausgaben für Forschung und Entwicklung (R&D) der ProduzentInnen von Haushalts- und Elektrogerä-

**Tabelle 2: Bewertung Fallbeispiel Top-Runner-Modell**

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium	Bewertung	Kommentar
Ökonomisch	Beschäftigung	o	Geringere Nachfrage/Export (höhere Preise), langsameres Steigen der Arbeitsproduktivität (durch Verlagerung der Forschungsaktivitäten)
	Innovationsfähigkeit	++	Energieeffizienz als neue Wettbewerbsdimension
Ökologisch	Effizienz	++	Höhere Ressourceneffizienz
	Suffizienz	o	Kein Konsumverzicht
	Konsistenz	+	Verbesserte Energiekreisläufe, höhere Nutzungsdauer
Sozial	Wohlstandsverteilung	-	Steigende Konsumgüterpreise
	Partizipationsmöglichkeiten	o	Keine Partizipationsmöglichkeiten

Quelle: eigene Darstellung.

ten. Es wird hier geschätzt, dass dieses Programm (in Verbindung mit dem Kennzeichnungssystem) einen Anstieg der Ausgaben für Forschung und Entwicklung um 9,5% bewirkt hat. Die Swedish Environmental Protection Agency<sup>22</sup> stellt in einem Report dem Top-Runner-Programm ein sehr positives Zeugnis aus: Die Unternehmen halten sich an die vorgegebenen Standards (übererfüllen diese teilweise) und bringen energiesparende Innovationen schneller auf den Markt, womit diese Form der Regulierung durch eine Reduktion des Energieverbrauchs bei gegebenem Konsumniveau zu einer nachhaltigen Konsumkultur beiträgt. Zentrales konzeptionelles Element ist hierbei die dynamische Gestaltung der vorgesehenen Standards, die die Kategorie der Energieeffizienz als relevante und immanente Wettbewerbsdimension etabliert. Zusammenfassend lässt sich das Top-Runner-Modell wie in Tabelle 2 bewerten.

#### **4.2 Nachhaltigkeit durch langlebigere Konsumgüter: Gewährleistungsfristen und Produkthaltbarkeit**

Häufig wird die Nutzungsdauer von Produkten als unzureichend oder sogar als rückläufig empfunden.<sup>23</sup> Die Gründe hierfür sind vielschichtig. Zum einen unterliegen Produkte der relativen Obsoleszenz, d. h. sie werden aus Gründen der Gewöhnung und der Präsenz innovativer Alternativen als nicht mehr ausreichend attraktiv wahrgenommen und deshalb von den KonsumentInnen ersetzt. Verantwortlich hierfür können insbesondere wechselnde Moden sowie die technische Überlegenheit neuerer Produkte sein.<sup>24</sup> Der Produktaustausch erfolgt allerdings nicht immer „freiwillig“. Wird ein Produkt ersetzt, weil es nicht mehr bzw. nur mehr eingeschränkt funktionsfähig ist, so spricht man von absoluter Obsoleszenz.<sup>25</sup> Absolute Obsoleszenz kann entweder für den Hersteller ungewollt eintreten (dies wird in der Regel der Fall sein, wenn Mängel am Produkt innerhalb der Gewährleistungs- bzw. Garantiefrist auftreten), von diesem zwar nicht gewollt, aber gebilligt sein (wenn etwa zugunsten niedrigerer Preise die Produktqualität reduziert wird) oder aber auch vorsätzlich herbeigeführt werden. Bei Letzterem spricht man von geplanter Obsoleszenz.<sup>26</sup> Diese Vorgehensweise hat für die jeweilige Branche den Vorteil, höhere Umsatzzahlen generieren zu können. Der erste dokumentierte Fall von geplanter Obsoleszenz ereignete sich im Jahre 1924, als sich die führenden Hersteller von Glühbirnen darauf einigten, die Lebensdauer ihrer Produkte auf 1.000 Stunden zu beschränken. Geplante Obsoleszenz ist jedoch schwer beweisbar und kann rechtlich nur schwer verfolgt werden<sup>27</sup> und ist, besonders aus Sicht des „souveränen“, d. h. auf sich alleine gestellten Konsumenten mit hohem Aufwand verbunden.<sup>28</sup> Umgekehrt ist die Ausweitung des Nutzungszeitraums bis zum Eintritt absoluter Obsoleszenz bei Konsumgütern von hoher ökologischer Relevanz, da sie zur Mehr- und

Wiederverwendung von Produkten beiträgt. Aus regulatorischer Perspektive bieten sich hierzu zwei grundsätzlich komplementäre Strategien an: Die erste besteht in der Verlängerung der gesetzlichen Gewährleistungsfrist;<sup>29, 30</sup> die zweite in der Erweiterung des bestehenden Konzeptes des Top-Runner-Programms um das Kriterium der Produkthaltbarkeit. Einem solchen Programm unterliegende Produkte müssen in produktrelevanten Haltbarkeitskriterien gewisse Mindeststandards erfüllen. Bei Kleidung könnte etwa eine Mindestanzahl an Waschgängen festgelegt werden, bei Mobiltelefonen hingegen eine Mindestanzahl an Aus- und Einschaltvorgängen, eine zeitlich bestimmte aktive Nutzungsdauer oder eine gewisse Mindestfallhöhe, die unbeschadet überstanden werden muss. Wie diese beiden Beispiele veranschaulichen, sind die Möglichkeiten hier vielfältig und differieren von Produkt zu Produkt. Im Fall eines Nichteinhaltens dieser Standards könnten die gleichen Sanktionen Anwendung finden wie im bereits bestehenden Top-Runner-Programm.

Die Beschäftigungseffekte einer solchen Reorientierung im Konsumgütersektor sind dabei schwer prognostizierbar. Höhere Auflagen schaffen dabei eine Reihe neuer Arbeitsplätze in den Bereichen Forschung/Entwicklung, Instandhaltung und Reparatur,<sup>31</sup> die negativen Beschäftigungseffekten in der Produktion durch geringere Absatzzahlen gegenüberstehen. In diesem Kontext scheint eine allgemeine Verkürzung der Arbeitszeit ein probates Mittel, um Arbeit besser aufzuteilen (siehe auch Abschnitt 4.6). Eine weitere Option, um im Zusammenhang mit der Verlängerung der Nutzungsdauer von Konsumgütern zusätzliche Arbeitsplätze zu generieren, besteht in der Förderung öffentlicher – auf gewisse Produktklassen spezialisierter – Reparaturwerkstätten.<sup>32</sup>

**Tabelle 3: Bewertung Fallbeispiel langlebigere Konsumgüter**

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium	Bewertung	Kommentar
Ökonomisch	Beschäftigung	o	Negative und positive Beschäftigungsimpulse
	Innovationsfähigkeit	+	Längere Produkthaltbarkeit
Ökologisch	Effizienz	+	Bessere Ressourcennutzung
	Suffizienz	+	Reduktion des absoluten Stoffverbrauchs/Müllvermeidung
	Konsistenz	+	Höhere Wiedernutzung der entsprechenden Güter
Sozial	Wohlstandsverteilung	+	KonsumentInnen sparen sich das Geld für Neuananschaffungen
	Partizipationsmöglichkeiten	o/+	Erweiterung hinsichtlich einer stärkeren Einbindung der Bevölkerung denkbar (zB Einrichtung einer Ombudsstelle)

Quelle: eigene Darstellung.

### 4.3 Nachhaltigkeit durch neue Nutzungspraktiken: Das Beispiel *Car-Sharing*

Die Möglichkeit, Konsum vermehrt als den Zugang zu bestimmten Dienstleistungen zu verstehen, anstelle den Erwerb von Eigentum ins Zentrum zu rücken, ist ein aktuell viel diskutierter Ansatz im Kontext nachhaltigen Konsums.<sup>33</sup> KonsumentInnen erhalten so Zugang zu Objekten oder Netzwerken, die sie, aufgrund finanzieller oder räumlicher Beschränkungen oder aufgrund von ökologischen bzw. politischen Überzeugungen, selbst nicht kaufen können oder wollen. Die Idee eines zugangs- oder dienstleistungsorientierten Konsums ist dabei kein Novum. Seit Langem sind KonsumentInnen daran gewöhnt, in Mietwohnungen zu leben oder z. B. in Bibliotheken eine Dienstleistung in Anspruch zu nehmen, ohne dabei zum/zur EigentümerIn der Wohnung oder der Bücher zu werden. Mit den Möglichkeiten des Internets und der Digitalisierung hat dieses Konsummodell eine neue Qualität und Quantität erhalten.<sup>34</sup> Das Auto nimmt in diesem Diskurs aufgrund seiner ökonomischen, sozialen und ökologischen Bedeutung eine besondere Stellung ein.<sup>35</sup>

Der Ansatz des organisierten *Car-Sharing*, der im Folgenden kurz diskutiert werden soll, entwickelte sich aus zivilgesellschaftlichen Selbsthilfegruppen heraus. Ziel war es für alle jene, die ohne ein eigenes Auto leben müssen oder wollen, temporär eine (Auto-)Mobilität als Dienstleistung zu ermöglichen. Ursprünglich waren die *Car-Sharing*-Organisationen genossenschaftlich bzw. in Vereinen organisiert – die Mitgliedschaft in den jeweiligen Genossenschaften bzw. Vereinen war dabei verbunden mit dem Anspruch auf die fallweise Nutzung der entsprechenden Fahrzeuge. Erst Mitte der 90er-Jahre entstanden *Car-Sharing*-Organisationen in Rechtsform von Kapitalgesellschaften in Deutschland.<sup>36</sup>

Obgleich *Car-Sharing* an sich keinen direkten regulativen Eingriff darstellt, bietet dieses Konzept eine durchaus sinnvolle Ergänzung zu regulatorischen Eingriffen in die Verkehrspolitik. Gerade in Hinblick auf die intensiv diskutierte Ausweitung der Kurzpark- bzw. Parkpickerlzone in Wien<sup>37</sup> bietet *Car-Sharing* Ansatzpunkte für die kommunale Verkehrspolitik an: Die komplementäre Einführung eines *Car-Sharing*-Systems kann gesellschaftliche Spannungen reduzieren, die in diesem Bereich durch eine strengere Regulierung entstehen.

Darüber hinaus zeigen sich die positiven ökologischen Effekte von *Car-Sharing* vor allem im Zusammenspiel mit einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystem.<sup>38</sup> Insgesamt stellt die grundsätzliche Idee, Privateigentum durch Dienstleistungen zu substituieren, eine zweckmäßige Strategie für nachhaltigen Konsum dar, die jedoch oftmals durch regulatorische Eingriffe flankiert werden muss. Gerade beim Automobil, das nicht nur durch die Benutzung, sondern vor allem in der Produktion umwelt-

schädliche Wirkungen<sup>39</sup> erzeugt, erscheinen eigentumsersetzende Dienstleistungen als vielversprechend.

Vor dem Hintergrund des Wandels hin zu profitorientierten *Car-Sharing*-Organisationen ist sowohl die ökologische Wirkung als auch die dominante Zielsetzung aber von Fall zu Fall zu hinterfragen. So bietet beispielsweise die Volkswagen AG mit „Mietermobil“ wohnanlagenbezogenes *Car-Sharing* gezielt in Studierendenheimen an. Dadurch werden neue Nutzungsmöglichkeiten und zusätzliche Automobilität bei bisher „autolosen“ Personen geschaffen. Ebenso erscheint es zweifelhaft, wenn *Car-Sharing* als Instrument zur Markenbindung eingesetzt wird. Die angebotene Dienstleistung zielt dann darauf ab, dass sich Personen an den motorisierten Individualverkehr gewöhnen und später dann selbst ein Auto (einer bestimmten Marke) kaufen.<sup>40</sup>

Trotz der Vorbehalte, die vor allem bei *Car-Sharing* anbietenden Autoherstellern geäußert ist, verweisen aber eine Reihe von empirischen Studien auf positive ökologische Wirkungen von *Car-Sharing*. So zeigt beispielsweise das Wuppertal-Institut anhand einer Ökobilanzierung für Deutschland, dass im Jahr 2005 durch *Car-Sharing* 142 kg CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Person im Jahr eingespart wurden. Die Effekte ergeben sich zum einen durch das unterschiedliche Alter und die unterschiedlichen Größen der *Car-Sharing*-Fahrzeuge und der Privat-Pkw (Basiseffekt), zum anderen aufgrund der Verringerung der gefahrenen Pkw-Kilometer (Verhaltensänderungen).<sup>41</sup> Ausschlaggebend für die Verhaltensänderung bzw. für den Suffizienzeffekt ist insbesondere die Kostentransparenz, die von *Car-Sharing*-Anbietern erzeugt wird. Sichtbar werden dadurch nicht nur

**Tabelle 4: Bewertung Fallbeispiel *Car-Sharing***

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium	Bewertung	Kommentar
Ökonomisch	Beschäftigung	–	Dienstleistung als Alternative (Substitutionsmöglichkeit) zum Produktkauf
	Innovationsfähigkeit	o	Kein Einfluss
Ökologisch	Effizienz	++	Stärkere Auslastung/geringere Parkzeiten
	Suffizienz	+	Vermehrte Nutzung alternativer Verkehrsträger, bessere Kostentransparenz
	Konsistenz	+	Verkehrsplanerische Abstimmung möglich (z. B. durch Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz)
Sozial	Wohlstandsverteilung	+	Steigende Mobilitätsoptionen
	Partizipationsmöglichkeiten	o	Keine Partizipationsmöglichkeiten

Quelle: eigene Darstellung.

die Kosten für den Treibstoff, sondern die gesamten betriebswirtschaftlichen Kosten, die mit der Dienstleistung der Automobilität entstehen.<sup>42</sup> Zusätzlich haben noch nicht-monetäre Transaktionskosten (Reservierungen, Rückgabe usw.) einen Einfluss auf die Verhaltensänderung. Neben dem Suffizienzeffekt ist bei *Car-Sharing* noch von einem Effizienzeffekt auszugehen. *Car-Sharing*-Fahrzeuge werden in der Regel intensiver genutzt, und die Parkzeiten sind geringer als bei privaten Fahrzeugen.<sup>43</sup> Die Senkung des Fahrzeugbestandes kann theoretisch dafür genutzt werden, öffentliche Autostellplätze zum Beispiel für FußgängerInnen, Radverkehr oder Begrünung zu verwenden.<sup>44</sup> Zusammenfassend lässt sich *Car-Sharing* wie in Tabelle 4 bewerten.

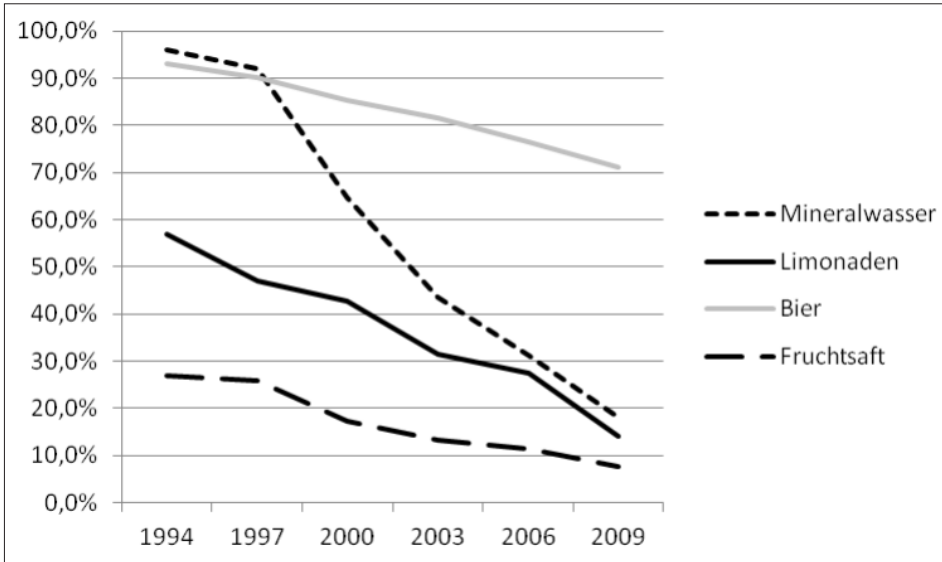
#### **4.4 Nachhaltigkeit durch Wiederverwendung: Die Einführung von Mehrwegsystemen**

Als Mehrwegsysteme werden logistische Strukturen bezeichnet, die es erlauben, Verpackungsmaterialien mehrfach zu verwenden. Aus ökologischer Sicht führt dies zu einem Rückgang der Gesamtmenge physischen Abfalls, wobei für eine ganzheitliche Betrachtung,<sup>45</sup> je nach Kontext, auch die Berücksichtigung etwaiger weiterer Einflussfaktoren, wie höhere Transportwege oder erhöhter Wasser- und Energieverbrauch (etwa zur Aufbereitung von Mehrwegflaschen), erforderlich ist. Die Einrichtung von Mehrwegsystemen, die grundsätzlich in verschiedensten Kontexten zum Einsatz kommen können, bedarf dabei zumeist einer gewissen Anfangsinvestition, die im Normalfall von den verantwortlichen Unternehmen getragen werden muss.

In diesem Kontext bietet der österreichische Getränkemarkt ein passendes Fallbeispiel, den Einfluss gesetzlicher Regulierung auf konkrete Unternehmenspraktiken kursorisch zu untersuchen. So hatte etwa die Einzelhandelsbranche bis 1996 verpflichtende Wiederbefüllungsquoten im Getränkebereich zu erfüllen – danach erfolgte eine stufenweise Lockerung, die zuerst (ab 1996) auch die Verbrennung alter Getränkegebinde als Alternative zur Wiederbefüllung erlaubte und später (ab 2001) überhaupt auf gesetzliche Vorgaben zum Mehrweganteil verzichtete und stattdessen auf einer freiwilligen Selbstverpflichtung der Handelsbranche beruhte. Im gleichen Zeitraum kam es zu einem signifikanten Rückgang der Verwendung von Mehrweggebinden im Getränkebereich. Dieser geht vor allem auf die Einführung von PET-Einwegflaschen sowie die sortimentsseitige Eliminierung und Reduktion gewisser Typen von Mehrwegflaschen (Glas-Mehrwegflaschen, PET-Mehrwegflasche für Limonaden) zurück.

Handelsseitig wurde dieser Rückgang vor allem mit den Präferenzen der KonsumentInnen begründet und dabei das schon diskutierte Bild der KonsumentInnensouveränität beschworen. Es wird hier vornehmlich auf die

**Abbildung 1: Der Anteil an Mehrweggetränkegebinden in Österreich im Zeitverlauf**



Quellen: MEHRWEG-AG 2010; eigene Darstellung.

Vorteile an Bequemlichkeit verwiesen, die durch das geringere Gewicht von Plastikverpackungen entstehen. Zivilgesellschaftliche Organisationen halten dieser Argumentation entgegen, dass dieser Rückgang durchaus angebotsseitig vorangetrieben wird – etwa durch gänzliche Streichung entsprechender Angebote, die Einschränkung von Rückgabemöglichkeiten oder die relativ schlechtere Platzierung der Produkte in den Verkaufsregalen.<sup>46</sup> Insgesamt ergibt sich also ein Bild, in dem die Rücknahme regulatorischer Vorgaben dem Handel neue Spielräume eröffnet, die zur Rationalisierung, also in diesem Fall zum Rückbau der Mehrwegkapazitäten, genutzt werden. Dieses Vorgehen wird nach außen mit dem schon bekannten Bild des „autonomen Konsumenten“ gerechtfertigt.

Dabei taugt der Fall der Getränkegebinde nicht nur zur Illustration der Wirksamkeit regulatorischer Vorgaben im Sinne ökologischer Ziele, sondern auch zur Diskussion der technischen Schwierigkeiten und methodischen Probleme, die mit derartigen Vorgaben in Verbindung stehen. So ist der öko-bilanzielle Status verschiedener Verpackungssysteme nicht im Vorhinein klar, da neben der Müllvermeidung auch noch andere Aspekte berücksichtigt werden müssen. Wesentliche und unstrittige Ergebnisse dieser Diskussion sind (a) die relative ökologische Vorteilhaftigkeit von Glas-Mehrweg gegenüber Glas-Einweg und Metall-Einweg sowie (b) die Vorteilhaftigkeit von PET-Mehrweg gegenüber PET-Einweg. In den meisten diesbezüglichen Untersuchungen erscheint die PET-Mehrwegflasche



als die aus ökologischer Sicht zu bevorzugende Lösung.<sup>47</sup> In Frage stellen lassen sich diese Resultate, die vornehmlich auf Daten zu Ressourcenverbrauch (Wasser, Energie, fossile Brennstoffe etc.) und der Menge physischen Mülls beruhen, durch eine Betrachtung der chemischen Eigenschaften der verwendeten Grundstoffe: So zeigen etwa Analysen von in PET-Flaschen verkauftem Mineralwasser bzw. verkaufter Limonade, dass diese durch einen mehrfach überhöhten Anteil an Antinom, einem gesundheitsschädlichen Halbmetall, belastet sind und insofern als potenziell gesundheitsgefährdend anzusehen sind.<sup>48</sup> Bei entsprechender Inkorporation und Bewertung des Aspekts der Gesundheit wäre also eine teilweise Umkehrung der Ergebnisse – und vor allem eine signifikante relative Steigerung der Vorteilhaftigkeit eines Glas-Mehrwegsystems – zu erwarten.

Im Sinne einer erfolgreichen Regulierungsstrategie lässt sich aus dieser kursorischen Betrachtung der Regulierung der Getränkegebindeausgabe in Österreich die Schlussfolgerung ziehen, dass Mehrwegsysteme tendenziell verordnet werden müssen, da Handelsunternehmen versuchen, ihre Logistikketten entsprechend der Gesetzeslage zu optimieren.<sup>49</sup> Mit dem Argument der physischen Müllvermeidung lassen sich derartige Maßnahmen grundsätzlich rechtfertigen, ohne eine spezifischeren ökobilanziellen Untermauerung einer solchen Forderung zu bedürfen.<sup>50</sup> Dabei ist die Implementierung von Mehrwegsystemen keinesfalls auf die Frage von Getränkegebinden beschränkt, sondern kann in vielfältigste Richtungen ausgeweitet werden. Sinnvoll ist hier nicht nur bestehende, hoch funktionale Mehrwegsysteme (wie etwa das EURO-Paletten-Tauschsystem) in den Blick zu nehmen, sondern dessen Ausdehnung auf neue Anwendungsbereiche zu forcieren und eventuell sogar regulatorisch voranzutreiben. Eine solche regulatorische Strategie würde dabei auch die KonsumentInnen-souveränität stärken, da etwa Quotenvorschriften hinsichtlich Mehrweggebinden den KonsumentInnen neue Optionen einräumen, die aus ProduzentInneninteresse eliminiert oder zurückgedrängt wurden. Dies zeigt aufs Neue, dass präzisere gesetzliche Regelungen individueller Wahlfreiheit nicht notwendig entgegenstehen, sondern diese vielmehr weiter befördern können. Der Einzelhandel bleibt dabei sicherlich ein zentraler Ansatzpunkt: So hat etwa der ALDI-Konzern in Belgien seinen Gemüse- und Obstverkauf bereits logistisch umgestellt und dazu spezifische, wieder verwendbare Gebinde entwickelt.

Nichtsdestotrotz ist der Einsatz ökobilanzieller Analysen in vielen Fällen als empfehlenswert anzusehen – vor allem wenn die technischen Randbedingungen eines Mehrwegsystems, wie etwa im Fall der Wiederbefüllung von Getränkegebinden – relativ komplex sind. In diesem Kontext sind gerade Auftragsarbeiten hinsichtlich ihrer konzeptionellen Vollständigkeit, d. h. der Frage, ob sie alle relevanten Bewertungsfaktoren berücksichti-

gen, kritisch zu hinterfragen. Zusammenfassend lässt sich die Implementierung von Mehrwegketten wie in Tabelle 5 bewerten.

**Tabelle 5: Bewertung Fallbeispiel Implementierung von Mehrwegketten (im Einzelhandelsbereich)**

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium	Bewertung	Kommentar
Ökonomisch	Beschäftigung	+	Positive Beschäftigungseffekte durch Erweiterung der Logistikketten
	Innovationsfähigkeit	+	Etablierung neuer Materialien und Entwicklung neuer Distributionssysteme
Ökologisch	Effizienz	o	Bessere Ressourcennutzung vs. längere Transportwege
	Suffizienz	o	Reduktion des absoluten Stoffverbrauchs/Müllvermeidung
	Konsistenz	+	Oftmalige Wiedernutzung der entsprechenden Güter
Sozial	Wohlstandsverteilung	o	Kein Einfluss
	Partizipationsmöglichkeiten	+	Mehr Flexibilität bei Kaufentscheidungen (Ermöglichung eines bewussten ökologischen Konsums hinsichtlich der Verpackungsintensität)

Quelle: eigene Darstellung.

### 4.5 Nachhaltigkeit durch Regionalisierung: Regionalwährungen und lokaler Konsum

Nach Ricardo (1817) birgt internationale Arbeitsteilung und damit verbundener Handel Effizienzgewinne, wenn sich jede Teilnehmerin auf die Produkte spezialisiert, bei denen sie über einen komparativen Vorteil verfügt. Mittlerweile hat der internationale Warenverkehr aber ein Ausmaß erreicht, bei dem die negativen Auswirkungen dieses Systems nur schwerlich ignoriert werden können. Unter Letztere fallen vor allem die zunehmende strukturelle Abhängigkeit des „globalen Südens“, sukzessive auseinanderdriftende Leistungsbilanzungleichgewichte und ökologische Belastungen durch zunehmendes Transportaufkommen. Gerade Letzterem kann mit dem Konzept einer Regionalisierung von Produktionsprozessen entgegengewirkt werden. Eine Reduktion der Transportwege kann erreicht werden, wenn Unternehmen ihre Vorprodukte von regionalen Zulieferern beziehen oder Unternehmen ihre Waren direkt in der Region verkaufen. Schwierigkeiten hierbei sind, dass es meist an regionalem Angebot bzw. regionaler Nachfrage fehlt, Waren auf dem Weltmarkt billiger zu haben sind oder ungenügend Kenntnisse über lokale Angebote und Absatzmöglichkeiten vorhanden sind.<sup>51</sup>

Wenn importierte Waren billiger sind, so sind sie es u. a. auch deshalb, weil den ökologischen Kosten, die ihr Transport verursacht, zu wenig Rechnung getragen wird. Eine Erhöhung derzeitiger Transportsteuern, vor allem für Lkw (in Österreich in Form des sogenannten *Road Pricing*), kann hier einen regulatorischen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit leisten, indem Nachfrage zu regionalen Produkten umverteilt wird.

Der Problematik fehlender lokaler Nachfrage oder fehlenden lokalen Angebots kann aber auch mit einem Konzept begegnet werden, welches ursprünglich zur Förderung lokaler Wirtschaftskreisläufe in wirtschaftlich schwachen Regionen entwickelt wurde und insofern auch einen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit durch verstärkte Regionalisierung leisten kann:<sup>52</sup> Regiogeld. Derzeit gibt es eine Vielzahl an Regionalgeldinitiativen im deutschsprachigen Raum, wobei der Chiemgauer mit einem Jahresumsatz von 6,2 Mio. Euro (Jahr 2011) und 593 Akzeptanzstellen sowie einem elektronischen Zahlungssystem die erfolgreichste dieser Initiativen ist.<sup>53</sup> Der Chiemgauer ist im Grunde ein Gutschein, der zu einem Euro-Wechselkurs von 1:1 erworben und bei den sich beteiligenden Unternehmen eingelöst werden kann. Die Unternehmen können ihrerseits diese Chiemgauer weiter verwenden oder bei der Ausgabestelle gegen 5% Abschlag in Euro zurücktauschen. Nach einem Quartal wird der Chiemgauer wertlos, seine Gültigkeit kann aber durch das Aufkleben einer Marke im Gegenwert von 2% des Gesamtbetrags für das jeweils nächste Quartal verlängert werden. Diese immanente Wertminderung soll die Umlaufgeschwindigkeit erhöhen und verhindern, dass dieses Geld für Wertaufbewahrungszwecke verwendet wird. Die anfallenden Gewinne kommen den partizipierenden Vereinen zugute.<sup>54</sup> Ein solcherart konzipiertes System dient der Regionalisierung, indem es zuerst für mehr Nachfrage nach heimischen Produkten bei den KonsumentInnen sorgt: Wer im Besitz von Chiemgauern ist, macht sich darüber Gedanken, wo er diese ausgeben kann, bevor sie an Wert verlieren. Sobald Unternehmen durch das Akzeptieren von Regiogeld in dessen Besitz gekommen sind, erhöht es in weiterer Folge aber auch deren Nachfrage nach heimischen Vorprodukten, da bei einem Rücktausch in Euro eine Gebühr anfällt, nicht hingegen bei einer Weiterverwendung.<sup>55</sup> Der regulative Spielraum geht bei Regiogeld von dessen gezielter Einführung durch regionale Institutionen über die Tüchtigkeit von öffentlichen Ausgaben in Regiogeld bis hin zu dessen Akzeptanz bei der Bezahlung von Steuern.<sup>56</sup>

Sowohl höhere Transportsteuern als auch Regiogeld können Verschiebungen der Nachfrage zu regionalen Produkten bewirken und somit zu einer nachhaltigeren Konsumkultur im Sinne der Regionalisierung beitragen. Dabei darf die Wirkungsintensität derartiger Regionalwährungen nicht überschätzt werden: Auch bei sehr erfolgreichen Regionalgeldinitiativen wird oft nur ein minimaler Teil (weniger als 3%) des regionalen Ein-

kommens in diesen alternativen Währungen umgesetzt. Einer theoretisch alternativen Lösungsmöglichkeit steht also die kritische Frage nach deren praktischer Wirksamkeit<sup>57</sup> gegenüber. Zusammenfassend lässt sich die Einführung von Regiogeld wie in Tabelle 6 bewerten.

**Tabelle 6: Bewertung Fallbeispiel Regiogeld**

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium	Bewertung	Kommentar
Ökonomisch	Beschäftigung	+	Positive regionale Nachfrageeffekte
	Innovationsfähigkeit	+	Mögliche Etablierung neuer (z. B. genossenschaftlicher) Organisationsformen
Ökologisch	Effizienz	+	Kürzere Transportwege
	Suffizienz	o	Kein Konsumverzicht
	Konsistenz	+	Regionalisierung von Konsum
Sozial	Wohlstandsverteilung	+	Finanzierungsoption für zivilgesellschaftliche Initiativen/Vereine
	Partizipationsmöglichkeiten	+	Partizipationsmöglichkeiten bei Ausschüttung (z. B. öffentliche Förderung) bzw. Regulierung (z. B. Zahlung von Gebühren/Steuern in Regiogeld).

Quelle: eigene Darstellung.

#### 4.6 Nachhaltigkeit durch weniger Konsum: Potenziale einer Arbeitszeitverkürzung

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

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

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

Arbeitszeitverkürzung würde einen Weg aus diesem Kreislauf bedeuten. Bei diesem Argument sollte aber beachtet werden, dass ein Tausch von mehr Freizeit gegen weniger materiellen Konsum (weniger Einkommen) sicher kein valides Konzept für alle Einkommensgruppen darstellt: BezieherInnen niedriger Einkommen würde ein Rückgang desselbigen vor große Probleme stellen, da dadurch essenzielle Dinge plötzlich nicht mehr leistbar wären. Auch im Hinblick auf die Verteilungsgerechtigkeit ist, eingedenk der niedrigen Reallohnsteigerungen der letzten Jahre und der damit einhergehende Umverteilung von Lohn- zu Profiteinkommen,<sup>58</sup> ein kollektiver Lohnverzicht nicht akzeptabel. Das Argument für eine Arbeitszeitverkürzung im Sinne einer Reduktion des Konsums ist daher eher auf höhere Einkommensschichten anwendbar, während das erstgenannte Argument – Arbeitszeitverkürzung, um mehr Raum für private Nachhaltigkeitsinitiative zu schaffen – für alle Bevölkerungsschichten gilt. Der Vorschlag der Arbeitszeitverkürzung ist insofern besonders reizvoll, da dieser sowohl positive soziale als auch ökologische Effekte in sich birgt bzw. den propagierten Zielkonflikt auflöst. In Österreich wurden im Jahr 2010 über 307 Mio. Mehr- und Überstunden geleistet. Gleichzeitig waren viele Menschen arbeitslos bzw. unterbeschäftigt. Würde nur 1/3 dieser Mehr- und Überstunden zu Beschäftigung führen, könnten rund 60.000 Menschen

**Tabelle 7: Bewertung Fallbeispiel Arbeitszeitverkürzung**

Nachhaltigkeitsdimension	Kriterium	Bewertung	Kommentar
Ökonomisch	Beschäftigung	++	Mehr Beschäftigungsmöglichkeiten durch Beschränkung des Arbeitsangebots
	Innovationsfähigkeit	o	Keine Auswirkungen
Ökologisch	Effizienz	o	Keine Auswirkungen
	Suffizienz	+	Weniger materieller Konsum bei oberen Einkommensgruppen
	Konsistenz	+	Andere Formen der Zeitnutzung (Freizeit vs. Konsum)
Sozial	Wohlstandsverteilung	+	Gerechtere/gleichere Einkommenverteilung
	Partizipationsmöglichkeiten	++	Mehr Freizeit für private Nachhaltigkeits-initiativen und (politische) Beteiligung

Quelle: eigene Darstellung.

eine Arbeit aufnehmen.<sup>59</sup> Bei einer generellen Arbeitszeitverkürzung von 39 auf 35 Stunden könnte die Zahl der Beschäftigten in Österreich um 130.000 Personen ansteigen (kostenneutrales Szenario).<sup>60</sup> All diese Argumente sprechen für das hohe Potenzial von Arbeitszeitverkürzung als regulatorische Maßnahme, um Umweltbelastungen zu verringern, Arbeitslosigkeit zu senken und auch die Lebensqualität der Bevölkerung zu steigern.<sup>61</sup> Zusammenfassend lässt sich eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung wie in Tabelle 7 bewerten.

## 5. Fazit

Der vorliegende Beitrag plädiert für den verstärkten Einsatz regulatorischer Strategien mit dem Ziel, eine nachhaltigere Konsumkultur zu etablieren. Dabei wurde argumentiert, dass diese den individualistischen Ansätzen zu KonsumentInnenerziehung und Bewusstseinsbildung überlegen sind, weil (1) KonsumentInnen in ihren Entscheidungen aufgrund ihres Eingebettetseins in ein soziales Umfeld nicht souverän sind, (2) diese durch die Komplexität der Materie systematisch überfordert sind und (3) individuelles Handeln ineffektiv ist, da es sich beim vorliegenden Thema um ein Kollektiv(gut)problem handelt, welches einer bewussten Koordination auf Makroebene bedarf. Aufbauend auf diesen Einsichten wurden einige Regulierungsvorschläge diskutiert.

Neben den spezifischen Ergebnissen der einzelnen Fallstudien zeigte diese Auseinandersetzung auch, dass es sich bei der Gegenüberstellung von individueller Handlungsfreiheit und KonsumentInnensouveränität mit kollektiven Regulierungsinitiativen nur um einen scheinbaren Widerspruch handelt. Vielmehr wird die individuelle Entscheidungs- und Wahlfreiheit in vielen Beispielen durch regulatorische Vorgaben unterstützt (etwa im Fall des Top-Runner-Programms oder der Einführung von Mehrweggebinden, die das Produktsortiment um ökologisch erstrebenswerte Aspekte erweitern und damit zusätzliche Wahlmöglichkeiten schaffen). Dies ist keineswegs überraschend, wenn man bedenkt, dass Regulierung als solche niemals absent ist: Auch die völlige Freigabe der Gebindewahl wäre beispielsweise eine Form der Regulierung – und zwar eine Variante, in der großen Handelskonzernen ein umfassender Handlungsspielraum zugeteilt wird. Hier können regulatorische Initiativen KonsumentInneninteressen aufwerten, die ansonsten aus betriebswirtschaftlichen Gründen negiert würden. Irgendeine Form der Regulierung ist also immer präsent. Wenn also dieser Beitrag von „mehr Regulierung“ oder einer „höheren Regulierungsintensität“ spricht, sind zwar zumeist präzisere Regelwerke als die bestehenden gemeint, es geht dabei aber im Kern um alternative und nicht um umfassendere Regulierung. Da also ökonomische Aktivitäten