

immer vor dem Hintergrund eines gewissen Regelsettings ablaufen, geht es uns hier vornehmlich darum, möglichst „kluge“ Regeln vorzustellen, um auf dieser Basis zu „besseren“ Ergebnissen zu gelangen.

„Klug“ und „besser“ sind dabei aus Sicht der Autoren stets jene Regelformationen, die es erlauben, Zielsetzungen im Bereich nachhaltigen Konsums bestmöglich zu erreichen. Dabei zeigt sich letztlich, dass eine bewusste und durchdachte Regulierung diesem Ziel oft besser Rechnung trägt als eine Überantwortung der entsprechenden Entscheidungsmacht an die anonymen „Marktkräfte“.

## Anmerkungen

- <sup>1</sup> Eine Kurzfassung dieses Beitrages unter dem Titel „Konsum demokratisch gestalten: Spielräume zur Etablierung nachhaltigen Konsums“ erschien in der Nummer 35/3 (2012) der Wirtschafts- und sozialpolitischen Zeitschrift (WISO).
- <sup>2</sup> Polanyi (1978).
- <sup>3</sup> Grunwald (2010).
- <sup>4</sup> Veblen (1899).
- <sup>5</sup> Reisch (2002) 113.
- <sup>6</sup> Siehe auch Höfle (1994).
- <sup>7</sup> Grunwald (2010) 179f.
- <sup>8</sup> Bilharz und Schmitt (2011).
- <sup>9</sup> Abrahamse et al. (2005), Bilharz (2008), Eckhardt et al. (2010).
- <sup>10</sup> Eckhardt et al. (2010) 431.
- <sup>11</sup> Sharp et al. (2010).
- <sup>12</sup> „De-Marketing“-Initiativen bezeichnen Marketing-Bestrebungen, die auf freiwillige Reduktion des Konsums demeritorischer Güter wie etwa Tabak oder Benzin abzielen.
- <sup>13</sup> Dabei gilt es freilich, die tendenzielle Komplementarität beider Strategien – Beeinflussung des individuellen Verhaltens und direkte Regulierung – im Auge zu behalten. Maßnahmen der Bewusstseinsbildung sollten dabei vor allem auf jene Aspekte fokussiert werden, in denen private Nachhaltigkeitsbemühungen die vergleichsweise größte Wirkung hätten (etwa: Individualverkehr, Wohnraumheizung), um die informationsbedingten Komplexitäten bestmöglich zu berücksichtigen. Siehe hierzu Bilharz und Schmitt (2011).
- <sup>14</sup> Im Sinne von Schumpeter (2006), siehe auch Land und Busch (2008).
- <sup>15</sup> METI (2010).
- <sup>16</sup> Polanyi (1978).
- <sup>17</sup> Hauff (1987).
- <sup>18</sup> Von Winterfeld (2007).
- <sup>19</sup> Unter das Top-Runner-Programm fallen folgende Produkte: Pkw, Lkw, Klimaanlage, Kühlchränke, Reiskocher, Mikrowellenöfen, Beleuchtung, elektronische Toilettensitze, Fernseher, Videorekorder, DVD-Rekorder, Computer, Kopiergeräte, Heizgeräte, Gaskocher, Wasserkocher, Verkaufsautomaten, Transformatoren, Router und Schaltteile; vgl. METI (2010).
- <sup>20</sup> Die Verwendung eines Durchschnittswertes bei der Evaluierung erlaubt es Unternehmen, weiterhin Produkte zu verkaufen, die unterhalb der Effizienzstandards liegen, wenn gleichzeitig bei anderen Produkten eine Übererfüllung vorliegt. Auf diese Art sollen Energiesparinnovationen, welche über die Vorgabe hinausgehen, gefördert werden; vgl. METI (2010).

- <sup>21</sup> METI (2010).
- <sup>22</sup> Naturwandsverket (2005).
- <sup>23</sup> Cooper (2004).
- <sup>24</sup> Siehe dazu Granberg (1997).
- <sup>25</sup> Cooper (2004).
- <sup>26</sup> Packard (1960).
- <sup>27</sup> Marsiske (2012).
- <sup>28</sup> Für eine Liste von Verdachtsfällen siehe [www.murks-nein-danke.de](http://www.murks-nein-danke.de) (21.8.2012). Auf dieser Plattform können KonsumentInnen ihre Verdachtsfälle melden.
- <sup>29</sup> Derzeit beträgt diese in Österreich bei beweglichen Sachen 2 Jahre, bei unbeweglichen Sachen 3 Jahre (§ 933 Abs 1 und 2 ABGB) und kann bei Verträgen von Unternehmern mit Konsumenten prinzipiell nicht wirksam verkürzt werden (§ 9 Abs 1 KSchG).
- <sup>30</sup> Cooper (1994, 2004); Heiskanen (1996).
- <sup>31</sup> Zu den positiven Effekten des Top-Runner-Programms im Bereich der Forschung siehe Hamamoto (2011).
- <sup>32</sup> Siehe als Beispiel die Linzer Fahrradreparaturwerkstätte B7; <http://www.fahrradzentrum7.at/kontakt.html> (15.8.2012). Siehe dazu auch das Konzept von Stahel und Reday-Mulvey (1981), Konsumgüter vermehrt als Kapitalgüter (die im Gegensatz zu Konsumgütern nicht einem Prozess von Entsorgen und Ersetzen, sondern von Reparieren und Warten unterliegen) zu behandeln. Dieses zielt darauf ab, den Konsumgütersektor durch vermehrten Einsatz von Reparatur- und Serviceleistungen weniger materialverbrauchsintensiv und mehr dienstleistungs- und somit beschäftigungsintensiv zu gestalten.
- <sup>33</sup> Z. B. Botsman, Rogers (2011) oder Bardhi, Eckhardt (2012).
- <sup>34</sup> Botsman, Rogers (2011) 96ff.
- <sup>35</sup> Schrader, Koch (2001) 270
- <sup>36</sup> Wilke et al. (2007) 35f.
- <sup>37</sup> Siehe dazu: Zonengrenzen für Wiener Parkpickerl so gut wie fix. Online: <http://derstandard.at/1334796013991/Entscheidung-Zonengrenzen-fuer-Wiener-Parkpickerl-so-gut-wie-fix> (25.6.2012).
- <sup>38</sup> So steigen beispielsweise in der Schweiz mehr Personen auf *Car-Sharing* um und verzichten auf das eigene Auto als in Deutschland, da der öffentliche Verkehr besser ausgebaut ist; vgl. Gaus, Zanger (2003) 210.
- <sup>39</sup> Van de Sand, Acosta, Bringezu (2007).
- <sup>40</sup> Schrader, Koch (2001) 284.
- <sup>41</sup> Wilke et al. (2007) 134.
- <sup>42</sup> Nicht berücksichtigt sind externe Kosten (Umweltverschmutzung, Straßenbau usw.), die von der Gesamtgesellschaft getragen werden.
- <sup>43</sup> Bongardt, Wilke (2005) 660f.
- <sup>44</sup> Wilke et al. (2007) 35f.
- <sup>45</sup> Salhofer et al. (2008).
- <sup>46</sup> Siehe etwa Putschögl (2011).
- <sup>47</sup> MEHRWEG-AG (2010), IFEU (2011), PricewaterhouseCoopers (2011).
- <sup>48</sup> Shotyk et al. (2006), Hansen et al. (2010).
- <sup>49</sup> Siehe hierzu auch das in MEHRWEG-AG (2010) vorgestellte Ökobonusmodell.
- <sup>50</sup> Salhofer et al. (2008).
- <sup>51</sup> Graehl et al. (2001).
- <sup>52</sup> Siehe auch Cato (2009).
- <sup>53</sup> Für eine Auflistung aller Regionalgeldinitiativen im deutschsprachigen Raum siehe [www.regiogeld.de/initiativen.html](http://www.regiogeld.de/initiativen.html). Prominentestes österreichisches Beispiel ist der „Waldviertler“ ([www.waldviertler-regional.at](http://www.waldviertler-regional.at)).

<sup>54</sup> Siehe [www.chiemgauer.info](http://www.chiemgauer.info).

<sup>55</sup> Herrmann (2006).

<sup>56</sup> In der niederösterreichischen Gemeinde Heidenreichstein können z. B. bis zu 30% der Kommunalsteuer in „Waldviertlern“ bezahlt werden, welche dann zur Auszahlung der Vereinsförderungen verwendet werden. Siehe dazu beispielhaft:

[http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/top\\_news/392275\\_In-Krisenzeiten-werfen-Gemeinden-die-Gelddruckmaschinen-an.html](http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/top_news/392275_In-Krisenzeiten-werfen-Gemeinden-die-Gelddruckmaschinen-an.html) (28.6.2012).

<sup>57</sup> Im Sinne von Bilharz und Schmitt (2011).

<sup>58</sup> Siehe dazu Guger und Marterbauer (2004).

<sup>59</sup> Buxbaum, Dunst (2012).

<sup>60</sup> Marterbauer (2010) 19.

<sup>61</sup> Lindner (2010) 14ff.

## Literatur

Abrahamse, Wokje; Steg, Linda; Vlek, Charles, Rothengatter, Talib, A review of intervention studies aimed at household energy conservation, in: *Journal of Environmental Psychology* 25/3 (2005) 273-291.

Bardhi, Feure; Eckhardt, Giana M., Access Based Consumption: The Case of Car Sharing, in: *Journal of consumer Research* 29/4 (2012) 881-898.

Bilharz, Michael, „Key Points“ nachhaltigen Konsums. Ein strukturpolitisch fundierter Strategieansatz für die Nachhaltigkeitskommunikation im Kontext aktivierender Verbraucherpolitik (Marburg 2008).

Bilharz, Michael; Schmitt, Katharina, Going Big with Big Matters, in: *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society* 20/4 (2011) 232-235.

Bongardt, Daniel; Wilke, Georg, Eco-efficiency of car-sharing at risk? *Energy Savings: What Works & Who Delivers?* (= eceee 2005 Summer Study Proceedings, 659-669); [http://www.eceee.org/conference\\_proceedings/eceee/2005c/Panel\\_3/3192wilke/paper](http://www.eceee.org/conference_proceedings/eceee/2005c/Panel_3/3192wilke/paper) (25.6.2012).

Botsman, Rachel; Rogers, R., *What's mine is yours. How collaborative consumption is changing the way we live* (London 2011).

Böhler, Susanne; Bongardt, Daniel; Schäfer-Sparenberg; Caroline; Wilke, Georg, *Zukunft des Car-Sharing in Deutschland* (2007); [http://www.wupperinst.org/uploads/tx\\_wiprojekt/Zukunft\\_Car-Sharing.pdf](http://www.wupperinst.org/uploads/tx_wiprojekt/Zukunft_Car-Sharing.pdf) (25.6.2012).

Buxbaum, Adi; Dunst, Christian, *Arbeitszeit – Fairness durch Umverteilung*, in: AK Wien (Hrsg.), *Verteilungspolitik. Wo bleibt die Verteilungsgerechtigkeit. Band 2: Sozial-, Bildungs- und Rechtspolitische Dimensionen* (Wien 2012) 57-66; [http://www.arbeiterkammer.at/bilder/d174/Verteilungspolitik\\_Band\\_2\\_Mai\\_2012.pdf](http://www.arbeiterkammer.at/bilder/d174/Verteilungspolitik_Band_2_Mai_2012.pdf) (26.6.2012).

Cooper, Tim, *Beyond recycling: The longer life option* (London 1994).

Cooper, Tim, Inadequate Life? Evidence of Consumer Attitudes to Product Obsolescence, in: *Journal of Consumer Policy* 27/4 (2004) 421-449.

Cato, Molly, *Green Economics: An Introduction to Theory, Policy and Practice* (London 2008).

Eckhardt, Giana M.; Belk, Russel; Devinney, Timothy M., Why don't consumers consume ethically?, in: *Journal of Consumer Behaviour* 9 (2010) 426-436.

Gaus, Hansjorg; Zanger, Cornelia, Nachhaltige Mobilität fängt in den Köpfen an. Empirische Studie zur kognitiven Verankerung des Car-Sharing, in: Scherhorn, Gerhard; Weber, Christoph (Hrsg.), *Nachhaltiger Konsum. Auf dem Weg zur gesellschaftlichen Verankerung* (München 2003) 209-218.