Klimawandel, demografischer Wandel – unsere Verantwortung gegenüber nachkommenden Generationen

Dr. Volker Hauff
Vorsitzender des Rates für Nachhaltige Entwicklung

Dinner-Rede zum Handelsblatt-Infrastrukturgipfel in Berlin am 3. Mai 2010

Sehr geehrter Herr de Maizière, sehr geehrter Herr Müller, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Die Veranstaltung findet in einem Symbol für Infrastruktur statt. Der Gasometer erinnert uns daran, dass gute Infrastruktur, wenn sie entsteht, immer Innovation sein muss, und später fordert sie oft erneut, innovatives Denken heraus, um alte Infrastruktur zeitgemäß zu nutzen. Der Gasometer erinnert mich an meine Kindheit. Meine Großmutter hatte erstmals einen Gasanschluss zum Kochen erhalten. Ich weiß noch wie sie mir sagte, dass der Gaskessel – so nannten wir den Gasometer damals -, an den mich mein Schulweg vorbeiführte, das Gas enthielt, das bei uns zuhause aus der Leitung kam. Vermutlich sind bei vielen von Ihnen ebenfalls früheste Erinnerungen auf irgendeine Weise mit Infrastruktur verbunden. Wir tagen also am richtigen Ort.

Zum Thema: Klimaschutz und Demografie sind zwei der ganz großen Herausforderungen unserer Zeit. Unsere Gesellschaft ist auf dem Fundament von Verantwortung und Freiheit aufgebaut. Das ist gut so und das soll so bleiben. Damit es aber bleiben kann, müssen wir manches Liebgewordene loslassen. „Darum besinnt Euch auf Eure Kraft und darauf, dass jede Zeit eigene Antworten will – und dass man auf der Höhe zu sein hat, wenn Gutes bewirkt werden soll.“ Das Zitat stammt von Willy Brandt.

- Das heißt heute, über Verantwortung und Nachhaltigkeit nachzudenken. Und zwar neu.

- Das heißt heute, verantwortliche Entscheidungen zu treffen; und zwar bei Zielkonflikten und in der Konkurrenz berechtigter Interessen.

- Das heißt heute, eine neue Infrastruktur zu schaffen; und zwar eine, die den Kriterien der Nachhaltigkeit entspricht.

Das sind die Herausforderungen, vor denen wir heute stehen.

I

Der demografische Wandel ist ein wichtiger Treiber für die Infrastruktur. Unsere Gesellschaft wird älter und die Bevölkerungszahlen in Deutschland nehmen ab. Die amtliche Bevölkerungsstatistik und die wissenschaftliche Demographie liefern harte Zahlen. Der demografische Wandel ist bereits heute Realität. Seine Auswirkungen werden in naher Zukunft noch deutlicher als heute schon zu Tage treten. Sie werden auch die Infrastruktur betreffen.

- Alle Baumaßnahmen zum Verkehrs- und Städtebau und zur Ver- und Entsorgung gingen bisher von mehr oder weniger linear ansteigenden Bevölkerungsziffern aus und kannten daher nur ein Richtung: quantitatives Wachstum. Das stimmt heute nicht mehr uneingeschränkt.
- Alle soziale und gesundheitliche Infrastruktur, sei es die Zahl der Landärzte, seien es Schulen, sei es die Pflegeversorgung – gingen bisher vom Ziel einer Gleichverteilung im Raum aus. Das ist vermutlich ein Bild aus vergangenen Zeiten.

Der demografische Wandel wird alles sein, nur nicht gleichförmig. Daran muss sich die Infrastrukturpolitik anpassen. Schon jetzt erfahren unsere Städte eine bunte Gleichzeitigkeit von Wachstum und Schrumpfung. Neun Jahre Erfahrungen im Nachhaltigkeitsrat der Bundesregierung sind für mich auch neun Jahre intensive Diskussionen wie wir aus der Sackgasse der stetigen Inanspruchnahme von Flächen herauskommen.

- Schrumpfende Bevölkerungszahlen: Daran mag man sich noch gewöhnen.

- Schrumpfende Infrastruktur: Das wird ein völlig neues Lernfeld. Für alle Beteiligten heißt das: Verstehen, neu Denken, anders Handeln.

Der demografische Wandel bedeutet für jeden von uns statistisch ein längeres Leben, er ermöglicht jungen Menschen größere Chancen, mehr Flexibilität, ein besseres Leben – wenn und insofern es uns gemeinsam gelingt, ökonomische und ökologische Zukunftsbarrieren wegzuräumen. Sofern es uns gelingt, eine zukunftsfeste Infrastruktur aufzubauen.

II

Bill Clintons größte Sorge sei der Klimawandel. Das sagte er beim World Economic Forum in Davos. Der Klimawandel sei das Einzige, das die Macht habe, die Zivilisation, wie wir sie kennen, fundamental zu ändern.

Aus meiner Sicht hat er mit dieser Bewertung Recht. Umso dringender ist die Frage, wie es eigentlich weitergehen soll? Wie mit der Klimapolitik in den Vereinten Nationen? Wie mit unserer nationalen Vorreiterrolle? Wie mit den Investitionen in erneuerbare Energien, in Projekte zum Carbon Capture and Storage, bei uns und weltweit? Man kann doch nicht davon ausgehen, dass Kohle weltweit nicht mehr verbrannt wird oder auch nur unter 30% Anteil an der Primärenergie sinkt – man wird sie so schnell nicht los. Muss man sich nicht endlich ernsthaft darum bemühen, klimaverträgliche Lösungen für die Kohle zu finden?

Diese Fragen verlangen außerordentlich sorgfältige Antworten. Der Rahmen dieser Rede verlangt, dass ich mich konzentriere auf die folgenden thesenartigen Anmerkungen:

1. Kopenhagen

   Kopenhagen hat den Klimaschutz aufgehalten, aber nicht den Klimawandel.

   Die Übereinkunft von Kopenhagen ist – entgegen der herrschenden Meinung in Deutschland – inhaltsreich und ein geeigneter

Anknüpfungspunkt, um weiter voranzugehen. Ihre Bedeutung wird zunehmen. Jetzt muss es darum gehen, die Vereinbarung konkret umzusetzen. Das ist möglich. Aber es ist schwer.

Wer immer noch dem Ideal anhängt und der Meinung ist, dass ein rechtsverbindliches Weltabkommen mit hohen Zielen und völkerrechtlichen Verpflichtungen jetzt unmittelbar anzustreben ist, der braucht einen starken Plan B. Wer alles oder nichts spielt, wird mit nichts enden.

Für mich ist Kopenhagen auch das Signal, die Verhandlungsstrategie Europas und Deutschlands zu überdenken. Es macht doch keinen Sinn, China „Scheinheiligkeit“ vorzuhalten, den Vereinigten Staaten borniertes Blockieren vorzuwerfen und Brasilien, Südafrika und die anderen Staaten auch anzuklagen. Am europäischen Wesen soll die Welt genesen? Das wird und soll nicht mehr gehen.

2. IPCC-Kritik

Klimapolitik braucht wissenschaftliche Fundierung. Das ist keine Frage. Und diese wird auf höchstem Niveau, mit den besten Köpfen gebraucht. Auch das ist klar.

Auf der Seite der Klimawissenschaft gab es sachliche Fehler, vermeidbare Interessenkonflikte und ärgerliche Fehleinschätzungen. Das wichtigste ist aber wohl das Übermaß an wissenschaftlicher Hybris.

Das alles hält den wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt auf. Aber es hält uns nicht auf, unserer politischen Verantwortung vor kommenden Generationen gerecht zu werden. Und dem zu genügen, was Robert Spaemann so treffend als die Freundschaft zwischen den Generationen bezeichnete.

3. Deutschland

Unser Land ist Industrieland, es ist Transitland, es ist unsere Heimat in Europa. Wir wollen innovativ sein, wir wollen Arbeitsplätze schaffen, wir wollen sinnvolle Lösungen erarbeiten, die die Menschen auch außerhalb unserer Grenzen überzeugen. Dafür brauchen wir eine Energie- und Klimastrategie, die besser ist als der status quo.

Sie muss den Weg zum Jahr 2050 aufzeigen. Wer glaubt, das Jahr 2050 läge weit weg und eigentlich im Bereich von Utopien, der möge in die Schulen gehen: Dort sitzen heute diejenigen, die 2050 in der politischen und wirtschaftlichen Verantwortung stehen werden.

III

Nun sprechen Sie morgen über Infrastruktur. Das ist gut und notwendig, weil Deutschlands Infrastruktur teils gut, teils aber auch überlastet, teils marode, teils einfach nicht mehr up to date ist.

Viele Probleme sind bekannt:

- Der aufkommende Mangel an qualifizierte Arbeitskräften, insbesondere an Facharbeitern und Ingenieuren

- Die Engpässe an schulischer, medizinischer und Pflege-Versorgung im ländlichen Raum

- Die Mängel im Bestand an Straßen

- Die ungleiche Netzabdeckung im Telekommunikationsbereich

- Die unsinnige Förderung von Doppelstrukturen etwa bei Regionalflughäfen

- Die viel zu vielen Langsamfahrstellen im Netz der Bahn, die Überlastung der strategischen Bahn-Strecken, die Engpässe im Hinterlandverkehr der Seehäfen

- Die Lärmbelastung als regional ganz zentraler Engpass von Entwicklung

- Die steuer- und klimarechtliche Bestrafung der Bahn-Infrastruktur

- Die mangelnde Anpassung des Energie-Versorgungsnetzes an die Erzeugungsstruktur, insbesondere wenn es um Innovationen wie das smart grid geht

- Die Unterinvestition in kommunale Wasserversorgung, Kanalisation und Kläranlagen, das Straßennetz, Krankenhäuser, Schulen, Sportstätten und kommunale Verwaltungsgebäude.

Das sind große Probleme. Und ich fürchte, meine bunte Mischung ist noch nicht einmal vollständig.

Wir kennen diese Probleme seit Jahren. Seit Jahren wird regelmäßig geklagt, die Infrastrukturen seien unterfinanziert. Seit Jahren! Es wird gewarnt. Es werden die sogenannten Entscheidungsträger beschwört. Es wird der Investitionsstau ermittelt. Es werden Wachstums-Chancen hochgerechnet. Die Wirtschaft hält der Politik vor, dass sie verlässliche Rahmenbedingungen schaffen muss. Die Politik hält der Wirtschaft vor, dass sie immer nur an Maximalrenditen denke und dass Investitionssicherheit nur ein Deckwort für Subvention ist. Der Schwarze Peter geht hin und her.

Fast jedes dieser Probleme ist für sich allein genommen ein Megaproblem. Lösungen aber bleiben vage. Ich sehe nicht die erforderliche, ernste Suche nach Lösungen.

- Es fehlt eine Diskussion darüber, wie wir diese Probleme im Zusammenhang sehen.
- Es fehlt eine Diskussion über die Kriterien für die Nachhaltigkeit von Infratruktur.
- Es fehlt eine Diskussion darüber, wer welche Verantwortung für eine zukunftsfeste Infrastruktur hat.

Ich halte es für politischen Leichtsinn, und zwar für politischen Leichtsinn höchster Ausprägung, diese Herausforderung nicht ernst zu nehmen.

IV

Ich will Ihnen von einer bemerkenswerten Initiative berichten. Die Bundeskanzlerin hat eine Gruppe von internationalen Experten gebeten, die Nachhaltigkeitspolitik in Deutschland – in Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft – einer kritischen Bestandsaufnahme zu unterziehen. Zum Vorsitzenden der Gruppe hat sie nicht irgendwen, sondern den Präsidenten des World Business Council for Sustainable Development, Björn Stigson, berufen. Das allein ist schon bemerkenswert.

Aber noch bemerkenswerter ist das inhaltliche Ergebnis des sogenannten Peer Review. Stigson spricht Klartext und ohne Schnörkel. Früher war Deutschland Spitze in der Umweltindustrie, heute verliert es an Boden. Jedenfalls, wenn Deutschland die neuen Spielregeln dessen nicht beherzigt, was Stigson das Green Race nennt. Green Race – das ist Globalisierung mit Nachhaltigkeitskriterien.

Der Wettlauf um die Entwicklung und Produktion der effizientesten Systemlösungen für nachhaltiges Wirtschaften ist in vollem Gange. Es geht um den Umbau von Produktion und Konsum zu klimagerechten, ressourceneffizienten und nachhaltigen Formen der Produktion und des Konsums. Also kein business as usual.

Der World Business Council for Sustainable Development hat soeben ein bemerkenswertes Buch herausgegeben, die Vision 2050: „Die Unternehmen werden aufsteigen, die über ihr Kerngeschäft helfen, die größten Herausforderungen der Welt zu meistern.“

Stigson analysiert glasklar: Deutschland hat keine Zukunftsvision, kein Grand Design für das Jahr 2050. Aber genau das braucht Deutschland, um erfolgreich zu sein. Unsere Stärke ist das Engineering. Unsere Stärke ist es, Systemlösungen für die nachhaltige Stadt, die nachhaltige Mobilität oder auch den nachhaltigen Konsum zu schaffen. Auch hier gilt: Nichts kommt von selbst und Wenig ist von Dauer – der Satz, mit dem Willy Brandt die oben zitierte Bemerkung einleitete.

Ich bin fest davon überzeugt, Nachhaltigkeit wird das Thema dieses Jahrhunderts - gerade so, wie die Suche nach der sozialen Marktwirtschaft das letzte Jahrhundert bestimmte.

Dabei brauchen wir gute Instrumente und Politiken.

Ein Beispiel: Der Bundesverkehrswegeplan.

Der Bundesverkehrswegeplan ist das wichtigste Instrument der Infrastrukturplanung für unser Land. Trotzdem wird Tag für Tag mit ihm Mißbrauch getrieben.

- Er ist das Opfer wirtschaftlicher und politischer Partikularinteressen aller Ebenen.

- Seine Wunschlisten haben nur dem Namen nach etwas mit dem tatsächlichen Geschehen zu tun.

- Er folgt immer noch dem Aufbau-Reflex aus der Nachkriegszeit. Dabei brauchen wir heute einen Plan für eine neue Mobilitätskultur. Nutzung muss vor Besitz gehen. Die Integration der Mobilitätssysteme ist der wichtigste Aspekt.

- Er ist ständig überzeichnet, lässt die Kosten steigen, bei sinkenden Finanzgrundlagen. Das war in der Vergangenheit schon so, die Lage wird sich in Zukunft mit Sicherheit nicht entspannen.

Wenn es eine gesicherte Lehre aus der Nachhaltigkeitspolitik gibt, dann diese: Überwinde die Kurzfristigkeit im Denken, überwinde das Silodenken. Deshalb ist es aus meiner Sicht ein Irrtum, nur auf einen Verkehrsträger zu setzen wie dies heute beim sogenannten E-Mobility Gipfel der Bundesregierung geschehen ist.

V

Der Bundesverkehrswegeplan ist nur ein Beispiel. Man könnte genauso über Flughafen-Bau oder das Energienetz reden. Überall stehen dringende Weichenstellungen an.

Wenn ich die Herausforderungen aus Klimaschutz und demografischem Wandel bis zum Jahr 2050 sehe, dann komme ich zu folgenden Schlüssen:

1. Nachhaltigkeits-Vorgabe

   Über Infrastrukturfragen darf man nie ideologisch, sondern immer von der Wirkung im Netz her und von den Nutzern her denken muss. Wir müssen zu einem angemessenen Verhältnis von Nachhaltigkeit und einer zukunftsfesten Infrastruktur kommen: verlässlich, belastbar und ernsthaft.

   Ich schlage vor, für jede Infrastruktur-Sparte einen spezifischen Nachhaltigkeitszyklus zu benennen. Das können mal drei Jahre sein, mal zehn Jahre sein, je nach der Infrastruktur, um die es geht. Es macht Sinn, diese Infrastruktur-Zyklen an die Aufstellung der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie anzuknüpfen. In diesem Zyklus ist dann über die ausstehenden Investitionen zu reden und über strukturelle Fragen von Eigentum, Regulierung und Verantwortung zu entscheiden. Das wäre ein wirklich klares und gelungenes Grand Design 2050. Ich würde gerne das Wort „Regulierungszyklus“ vermeiden, das Bundesminister Brüderle für das Telekommunikationsgesetz vorsieht, weil es zu sehr auf ein bestimmtes Instrument orientiert ist. Das ist mir zu eng.

   Infrastrukturplanungen brauchen eine Nachhaltigkeitsprüfung Der Bundestag hat sie eingeführt. Das ist ein richtiger Schritt. Er muss jetzt fundiert und transparent angewendet werden.

2. Wissen und Dialogkompetenz

   Zukünftige Infrastruktur-Politik verlangt mehr und besseres Wissen. Wir brauchen in der wissenschaftlichen Expertise mehr unabhängige Äquidistanz zu den Interessen von Politik und Betreibern.

Dazu gehört auch der Sachverstand, den die legitime Lobby vorträgt. Aber Sachverstand darf nicht allein auf Lobby gegründet werden.

3. Roadmaps für zukunftsfeste Infrastruktur

Für Infrastrukturvorhaben mit übergreifender Bedeutung sollten wir Roadmaps entwickeln.

- Sie sollen Innovation vorantreiben und Markteinführung sicherstellen, zum Beispiel für die E-Mobility. Die Bahn – wir haben ja schon eine große E-Mobility – darf nicht ausgeblendet werden.
- Sie sollen Rechte und Pflichten regeln, zum Beispiel im Energiebereich.
- Die öffentliche Hand sollte ihrer Rolle als großer Nachfrager gerecht werden. Vierzig Prozent unseres Bruttosozialproduktes macht die öffentliche Nachfrage aus. Die Politik sollte endlich – anstatt über Subventionen – über die Ausgabenstruktur der öffentlichen Hand nachdenken. Wir müssen weg vom immer noch gültigen „geiz-ist-geil“ der öffentlichen Beschaffung. In der öffentlichen Beschaffung muss Nachhaltigkeit zur Leitschnur werden.

4. Moratorium für die Verkehrswegeplanung

So wie bisher kann es mit der Bundesverkehrswegeplanung nicht weitergehen. Ich plädiere für ein Innehalten und ein Sichbesinnen in der Bundesverkehrswegeplanung.

- Was brauchen wir noch? Was können wir uns leisten?
- Ganz wichtig: Welche Kosten sind langfristig damit verbunden? Die Immobilienwirtschaft macht es doch schon vor: Sie beginnt zunehmend, die Lebenszykluskosten von Baumaßnahmen zu ermitteln und zur Grundlage von Entscheidungen zu machen. Warum verschließen wir davor in der Verkehrswegeplanung immer noch die Augen?
- Wir müssen die Prioritäten neu ordnen.

Für Nachhaltigkeit gibt es keine Rezepte, aber es gibt klare Prinzipien. Eines habe ich vorhin genannt: Die Freundschaft zwischen den Generationen. In diesem Sinne: Nachhaltigkeit ist der Schwesterbegriff zur Globalisierung.

Es wird keine Globalisierung geben, wenn sie nicht mit den Kriterien der Nachhaltigkeit verbunden und gestaltet wird. Etwas anderes werden die Menschen einfach nicht mehr akzeptieren. Ich halte das für die große Diskussion der nächsten Jahrzehnte.

Ich wünsche Ihren Beratungen guten Erfolg.