Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur

Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte

Band: 90 (2010)

Heft: 981

Artikel: Ökologie & Ökonomie. Teil 1, Ökologie oder wenn andere zahlen... : warum gute Ökonomen die Umwelt besser schützen als gutmeinende Umweltschützer

Autor: Rager, Timo

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-168565

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

New Green Deal, Green Change – der ökologische Umbau unserer Gesellschaft ist an der Zeit. Sagt man. Heisst es. Aber wieviel von diesem Wandel ist nachhaltig? Und wieviel bloss Zeitgeist?

1/2 Ökologie oder wenn andere zahlen…

Warum gute Ökonomen die Umwelt besser schützen als gutmeinende Umweltschützer

Timo Rager

Eine grundsätzliche Ablehnung des Marktes als Funktionsprinzip der Wirtschaft ist eher selten geworden; zu offensichtlich ist seine Leistungsfähigkeit. Umso beliebter sind jedoch Einwände, dass der Markt nicht die richtigen Ziele anstrebe. Daher solle wahlweise die Politik oder auch die Wissenschaft dem Wirtschaftsmotor die gewünschte Richtung vorgeben.

Derlei Forderungen haben nicht zuletzt im Gefolge der Wirtschaftskrise neue Popularität erlangt. Der Schwerpunkt hat sich dabei unter dem Stichwort eines *Green New Deal* vom Sozialen zur Ökologie verlagert: der freie Markt neige von sich aus zur Verschwendung und verursache dadurch unnötige Umweltbelastungen. Um dies zu vermeiden, sei die Wirtschaft durch Staatseingriffe ökologisch umzubauen. Nicht zum erstenmal wird dabei gleich eine doppelte Dividende versprochen. Erstens werde die Umwelt geschont und zweitens das Wirtschaftswachstum beschleunigt.

Gewiss – Marktpreise spiegeln nicht überall und zu jeder Zeit die wahren Kosten und die tatsächlichen Knappheitsverhältnisse wider. Dies ist allerdings noch kein Freibrief für staatliche Eingriffe, denn auch diese haben ihre unberücksichtigten Nebenwirkungen. Im Hinblick auf umweltschädliche Begleiterscheinungen menschlichen Handelns gilt es zumindest folgende grundsätzliche Punkte zu bedenken:

- Allen gegenteiligen Behauptungen zum Trotz sind Umweltschäden noch immer vorwiegend lokaler Natur. Die Kosten der damit verbundenen Verletzungen von Eigentumsrechten sind grundsätzlich quantifizierbar und können somit dem Verursacher in Rechnung gestellt werden. Eine marktwirtschaftliche Einigung ist bei entsprechenden Eigentumsrechten also möglich.
- Auch Umweltbelastungen, die keine unmittelbaren Kosten hervorrufen, zahlen sich in den seltensten Fällen aus, weil der Verursacher zugleich Ressourcen verschleudert, die er auch sinnvoller nutzen könnte. Viel Abfall kann nur bei entsprechend hohem Rohstoffeinsatz entstehen, und was als Abfall in die Umwelt gelangt, lässt sich nicht mehr verkaufen. Auch in dieser Hinsicht spielen die Gesetze des Marktes.
- Wenn es dem Markt nicht gelingt, für Umweltgüter Preise zu definieren, nach welchen Kriterien sollte dann die Politik dies tun?

Umweltpolitik beschränkt sich nun aber nicht darauf, für scheinbar kostenlose Umweltgüter Preise festzulegen (was aus den genannten Gründen schon an sich problematisch und willkürlich ist). Tatsächlich greift sie vor allem dort ein, wo sich bereits Marktpreise gebildet haben. Sie tut dies durch Abgaben, Mengenbegrenzungen oder Subventionen.

Die Grundlage solcher Massnahmen sind zumeist die persönlichen Präferenzen der zuständigen Politiker oder einflussreicher Interessengruppen. Diese Höhergewichtung der Überzeugungen eines kleinen Teils der Bevölkerung wirft zunächst einmal schwerwiegende Fragen zur Gerechtigkeit auf – selbst dann, wenn sie sich im Einzelfall auf einen Mehrheitsentscheid stützen sollte. Kommt hinzu, dass sich derartige Massnahmen nur am Bekannten und Absehbaren orientieren. Sie sind daher tendenziell konservativ und blind gerade für jene unerwarteten Entwicklungen, die das grösste Potential zur Lösung heutiger und künftiger Probleme bieten.

Am schwersten dürfte allerdings wiegen, dass derlei politische Eingriffe nichts anderes bedeuten als die künstliche Trennung zwischen jenen Personen, die Entscheidungen treffen bzw. davon profitieren, und jenen, die die finanziellen Konsequenzen tragen müssen. Im Gegensatz zu gängigen Versprechen wird also nicht die Internalisierung, sondern die Externalisierung von Kosten betrieben. Auch in der Umweltpolitik findet so das allgemeine Sozialstaatsprinzip Anwendung: Was ich gut finde, sollen andere bezahlen. Die zwangsläufige Folge davon ist ein verschwenderischer Umgang mit Ressourcen, was gleichbedeutend ist mit zusätzlicher Umweltbelastung ohne Wohlstandsgewinn.

Was abstrakt klingen mag, lässt sich am Beispiel des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sehr schön illustrieren. Insbesondere die Bahn gilt gemeinhin als umweltfreundlich, und man könnte mitunter meinen, je mehr Kilometer wir auf Schienen zurücklegen, umso besser geht es der Umwelt. Dieser Eindruck entsteht etwa, wenn Ex-Bundesrat Leuenberger behauptet: *«Wir wissen, dass eine gutausgebaute Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs […] ökologisch von grossem Vorteil ist.»**

Das stimmt so natürlich nicht, denn auch die Eisenbahn benötigt Energie, auch sie verbraucht Land, verursacht Lärm und emittiert Schadstoffe. Wirklich «ökologisch» wäre nur die Immobilität. Nichtsdestoweniger wird die Förderung des ÖV von vielen als erstrebenswertes politisches Ziel angesehen. Der über Steuergelder finanzierte Ausbau des Angebotes und subventionierte Preise sollen Anreize schaffen für eine Verlagerung des Strassenverkehrs.

Dabei ist offensichtlich, dass Bus- und Bahnfahrten durch die Förderung ganz allgemein gegenüber anderen Handlungsoptionen begünstigt werden. Häufigere und weitere Wochenendausflüge mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erscheinen leichter bezahlbar, und die Kosten eines langen Arbeitsweges fallen weniger ins Gewicht als die finanziellen Vorteile einer Wohnung auf dem Land. Neben einer Verkehrsverlagerung ruft die Förderung des ÖV also auch neuen Verkehr hervor.

Eine Studie, die im Rahmen des Projekts Bahn 2000 vom Bundesamt für Verkehr in Auftrag gegeben wurde (und somit als unverdächtig gelten darf), kommt zum Schluss, dass in diesem konkreten Fall zwei Drittel des angebotsbedingten zusätzlichen Bahnverkehrs als Neuverkehr einzustufen sind und nur ein Drittel vormaligen Autofahrern zuzuschreiben ist. Hinzu kommt ein längerfristiger «struktureller» Mehrverkehr, den die Studie als unvermeidlich annimmt, der aber ebenfalls durch die Angebotserweiterung mitverursacht wird. Der Nutzen von Bahn 2000 für die Umwelt, gemessen an den CO_2-Emissionen, erweist sich so als bestenfalls vernachlässigbar, und für die Autoren der Studie *«stellt sich angesichts des Angebotseffekts … die Frage nach der Sinnhaftigkeit von Investitionen in den ÖV».***

Die Kosten für die Förderung des ÖV werden zwangsweise – und unabhängig von der individuellen Nutzungsintensität – der Gesamtheit der Steuerzahler belastet. Die Kosten sind dadurch natürlich nicht verschwunden. Vielmehr liegen sie sogar höher, als wenn kein angebotsbedingter Neuverkehr entstanden wäre. Im Umkehrschluss haben die Konsumenten einen Wohlstandsverlust hinzunehmen im Vergleich gegenüber einem Zustand, in dem sämtliche Kosten von den Nutzern getragen würden und die Steuern entsprechend tiefer lägen. Es zeigt sich also: selbst wenn in diesem Fall allen Beteiligten unterstellt wird, in bester Absicht zu handeln, so sind die Konsequenzen des Staatseingriffs und der damit verbundenen Umverteilung sowohl für Umwelt wie für Wohlstand dennoch gleichermassen unerfreulich.

Noch problematischer wird die Situation in Wirklichkeit dadurch, dass die Spanne zwischen dem natürlichen und dem künstlich angehobenen oder abgesenkten Preis eines Gutes zwangsläufig Anreize zum Missbrauch schafft. Industrieunternehmen, Umweltverbände oder Forschungseinrichtungen werden versuchen, die Umweltgesetzgebung in ihrem Sinne zu beeinflussen, Subventionen werden erschlichen oder Abgaben umgangen und in zusätzliche Gewinne umgemünzt. Gerade diejenigen, die den Marktprozessen ausgeprägtes Misstrauen entgegenbringen, sollten diese Gefahren ernst nehmen und sich nicht dem Vertrauen hingeben, dass sie sich durch Kontrollen vollständig verhindern liessen.

Zweierlei gilt es deshalb im Interesse eines realistischen und damit wirkungsvollen Umweltschutzes anzuerkennen:

- Menschliches Handeln wird immer Auswirkungen auf die Umwelt haben. Solange wir vernünftigerweise die Existenz von Menschen befürworten, kann unser Bemühen nur darauf gerichtet sein, deren Bedürfnisse möglichst effizient zu befriedigen. Genau dies geschieht tagtäglich in einer freien Wirtschaft, wenn Unternehmen ihre Prozesse optimieren, um Kosten zu sparen, und Konsumenten die für sie vorteilhaftesten Produkte wählen.
- Der unumgängliche Kompass für den wirtschaftlichen Optimierungsprozess sind Preise, die die realen Knappheitsverhältnisse und die tatsächlichen Präferenzen aller Marktteilnehmer widerspiegeln. Jede Preismanipulation wird uns unweigerlich vom Kurs abbringen. Statt Preise willkürlich festzulegen, muss es unser Ziel sein, die wirklichen Marktpreise immer wieder neu zu entdecken.

Es ist keineswegs so, dass uns diese Erkenntnis in unseren Handlungsmöglichkeiten einschränkt oder gar zur Passivität verdammt. Ganz im Gegenteil. Das Verständnis von Gesetzmässigkeiten in den Naturwissenschaften hat uns ungeahnte technische und erfinderische Möglichkeiten eröffnet. Diese erlauben uns unter anderem einen schonenderen Umgang mit natürlichen Ressourcen und eine wirkungsvollere Schadensbekämpfung. Ähnliche – durchaus kreativ gestaltbare – Entwicklungschancen bieten sich uns, wenn wir lernen, die Gesetze des Marktes zu nutzen, statt ihnen Zwang anzutun und sie zu verfälschen.

> Umweltprobleme lassen sich reduzieren, wenn wir der Ökonomie mehr Beachtung schenken.

Dies sollte Anlass zu Hoffnung sein. Vieles spricht für die Annahme, dass sich unsere Umweltprobleme auf ein erträgliches Mass reduzieren liessen, wenn wir den ökonomischen Realitäten dieser Welt mehr Beachtung schenkten. Es wäre einen Versuch wert, dies auszuprobieren.

* Interview mit Moritz Leuenberger im SBB-Magazin «via», Nr. 8, Oktober 2009, S. 36 ff.

** Bundesamt für Verkehr (BAV): Infras-Studie Evaluation Bahn 2000 1. Etappe, Bern 2006, S. 124.

TIMO RAGER, geboren 1970, ist promovierter Chemiker und war mehrere Jahre in der Energieforschung am Paul-Scherrer-Institut tätig.