

Gregor Ritschel, Thomas Müller

Editorial

In T. C. Boyles neuem Roman „Blue Skies“ wird das Leben in der Klima- und Biodiversitätskrise zu einer plastischen und auch körperlichen Erfahrung. Eine umfassend gebildete, ökologisch bewusst lebende Familie, die alles richtig machen will und gute Chancen dazu hat, wird dennoch erbarmungslos von den sich rapide wandelnden Umweltbedingungen zerrieben. Es folgen Amputationen, physische Krisen und Versuche einer stetigen Neuanpassung und Reparatur. Schon im kleinen Maßstab wird hier das ganze Leben zur Baustelle. Auf der individuellen Ebene, so scheint Boyle sagen zu wollen, sind die heutigen globalen Problemlagen nicht mehr zu bewältigen.

Ihre gesellschaftliche Bewältigung gestaltet sich jedoch nicht einfacher. Seit dem Bericht des Club of Rome „Die Grenzen des Wachstums“ (1972) kennt die Menschheit das Problem der Übernutzung der globalen Ressourcen. Wie dieses Problem zu lösen ist, darüber wird mindestens seit der Veröffentlichung des Berichts gestritten – in den letzten Jahren mit noch größerem Eifer als früher, seit das Leugnen des menschengemachten Klimawandels zum Standardrepertoire politischer Populisten geworden ist. Die größte, existentielle Baustelle bildet heute die Reduktion des globalen CO₂-Fußabdrucks, die Abkehr von fossilen Energieträgern.

Die Wurzeln des ökologischen Denkens reichen weit zurück. 1713 prägte der sächsische Bergrat Hans Carl von Carlowitz den Begriff der Nachhaltigkeit, mit dem er die gebotene Wiederaufforstung der vom Bergbau übernutzten Wälder meinte. Seitdem wurde die Menschheit mit vielen anderen Herausforderungen ökologischer, sozialer und ökonomi-

scher Art konfrontiert, die mit den Mitteln der Gegenwart im Namen der Zukunft gelöst werden müssen. Das Spektrum der Aufgaben ist fast unüberschaubar groß und reicht von der globalen Politik bis zu alltagspraktischen Fragen. Der Themenschwerpunkt „Baustellen der Nachhaltigkeit“ stellt Aufgaben und Lösungsansätze vor, die nicht nur von aktueller, sondern auch von grundsätzlicher Bedeutung sind. Der Blick richtet sich vor allem auf Probleme, die nicht zuletzt aufgrund von Interessenkonflikten, bisher ungelöst geblieben sind und insofern den Charakter von Dauerbaustellen haben.

Im Unterschied zum eher holistisch gedachten Begriff der sozialen und ökologischen Transformation können mit der Metapher der Baustelle kleinteilige Probleme innerhalb eines größeren Ganzen adressiert werden. Gerade deshalb kann sie einen geeigneten Rahmen für das Nachdenken über die vor uns liegenden vielfältigen Aufgaben bieten. In der Metapher der Baustelle schwingt zudem das Versprechen gemeinschaftlicher Bearbeitung mit – sofern es gelingt, einen nachhaltigen Zustand zu erreichen. In der Realität gibt es fast nie eine baustellenfreie Zeit, so sehr man sich diese wünschen mag. Auch die Demokratie ist nie fertig, sondern „im Kommen“, wie Jacques Derrida meinte. Baustellen gelten vielen als Hindernisse, die individuelle (Bewegungs-)Freiheiten einschränken. Politisch ist dies nicht unwichtig: Carolin Amlinger und Oliver Nachtwey sprechen angesichts staatlicher Vorgaben in Umbruchsphasen von „gekränkten Freiheiten“. Ein Beispiel ist die diesjährige Novelle des Gebäudeenergiegesetzes, die massenmedial skandalisiert wurde und viele Bürger:innen im Hin-

blick auf die Energiewende verstimmt hat.

Doch so herausfordernd Baustellen auch sein mögen: Ohne grundlegende kollektive Umbaumaßnahmen scheint eine nachhaltige Zukunft kaum möglich. Ob dies durch einen staatlichen, EU-weiten „Green Deal“, neue Technologien und dahinter liegende „grüne“ Kapitalinteressen gelingen kann oder eher durch basisdemokratische Initiativen und Genossenschaftsmodelle „von unten“, wie Kohei Saito in „Systemsturz: Der Sieg der Natur über den Kapitalismus“ (2023) fordert, ist ebenso offen wie die Frage, wie die Wirtschaft bei „laufendem Motor“ umgebaut werden kann.

Eröffnet wird der Themenschwerpunkt mit einem Essay von *Sighard Neckel*, der die gesellschaftlichen Konfliktlinien thematisiert, die der Klimawandel sichtbar macht. Als Schlüsselproblem identifiziert er die soziale Ungleichheit, welche die Akzeptanz von Klimapolitik zunehmend gefährdet. Für ebenso problematisch hält er undifferenzierte Appelle, das individuelle Konsumverhalten zu ändern. Vielmehr als individueller Verzicht sei der radikale und zügige Umbau gesellschaftlicher Infrastrukturen durch den Staat angezeigt, da dieser den Bürger:innen neue Spielräume bzw. Handlungsoptionen eröffne.

Angesichts der Anpassungen an die Folgen des Klimawandels beobachtet *Felix Heidenreich* in den westlichen Demokratien eine Akzentverschiebung weg von einem liberalen hin zu einem stärker republikanischen Modell, das er „Green republicanism“ nennt. Dabei kommen die gesellschaftlichen Selbstorganisationskräfte ins Spiel, die das staatliche Handeln im Idealfall ergänzen. Einen solchen demokratischen Organisationszustand erkennt Heidenreich aktuell in der Ukraine, welche mit ganzer Kraft gegen den russischen Aggressor kämpft, aber auch ideengeschichtlich in Mandevilles berühmter „Bienenfabel“.

Ein Gemeinplatz in der Nachhaltigkeitsdebatte ist die Rede vom Postwachstum. *Karl-Martin Hentschel* analysiert den Degrowth-Ansatz, den Ulrike Herrmann in ihrem Buch

„Das Ende des Kapitalismus“ (2022) skizziert hat. Statt um radikale Schrumpfung geht es, so Hentschel, um radikales Umsteuern, das bereits gewonnene wissenschaftliche Erkenntnisse zur Energie- und Mobilitätswende nicht nur zur Kenntnis nimmt, sondern auch verarbeitet.

An Sighard Neckels Diagnose von der sozialen Ungleichheit als Kernproblematik im Nachhaltigkeitsdiskurs knüpft *Davide Brocchi* an. Er argumentiert, dass national wie global der Abstand zwischen Privilegierten und Benachteiligten wächst. In einer Gesellschaft, die auf grüne Technologien setze, erscheinen die anstehenden Probleme lösbar, doch die Rückseite einer global verschobenen Produktion sei in den Wohlstandsinseln eben nicht mehr sichtbar. Zudem sei der globale Süden von den Auswirkungen des Klimawandels ungleich stärker betroffen.

Aus einer von Marx inspirierten Perspektive fragt *Hans Rackwitz*, wie tragfähig aktuelle sozial-ökologische Transformationsvorstellungen sind. Er kommt dabei zu einem skeptischen Schluss. Die Funktionslogik des wachstumsgetriebenen Kapitals, das die Umwelt einzig als Senke oder Gratisressource konzeptualisiere, sei letztlich unvereinbar mit einer nachhaltigen gesellschaftlichen Produktions- und Lebensweise.

Udo Grashoff widmet sich zwei Umbruchsphasen im 20. Jahrhundert, die auf je eigene Weise das Umweltbewusstsein in Deutschland geprägt und vorangebracht haben. Während um 1900, unter dem Eindruck einer wachsenden Rationalisierung der Welt, durch gesellschaftliche Reformbewegungen „von unten“ ein neues Bewusstsein für Umwelt und Natur entstand, waren es in den 1970er Jahren in DDR und BRD zunächst staatliche Akteure, die „von oben“ ein neues Öko-Systemdenken und konkrete Umweltinitiativen initiierten.

Einen Gegenakzent zu dem Argument, dass Nachhaltigkeit keine individuelle Aufgabe ist, sondern ein gesamtgesellschaftliches Problem darstellt, setzt *Hans-Ulrich Zabel*. Ähnlich wie

Konzeptionen der Bildung für eine nachhaltige Entwicklung betont er die durch Bildungsprozesse angestoßene Nachhaltigkeitsorientierung als Weg zur Bewältigung gesellschaftlicher und individueller Probleme. Gerade das menschliche Streben nach Glück ließe sich als eine Komponente der Nachhaltigkeitstransformation nutzen.

Hans Zillmann lenkt die Aufmerksamkeit auf eine umweltethische Baustelle, indem er die Vorannahmen der Ökosophie des norwegischen Philosophen Arne Naess prüft. Naess forderte u. a. einen drastischen Bevölkerungsrückgang und eine grundlegende Veränderung der Produktionsbedingungen der westlichen Welt. Doch aus welchen Prämissen leitete er diese Forderungen ab? Und können diese Prämissen allgemeine Geltung beanspruchen und insofern überzeugen? Zillmann argumentiert, dass sich Naess' Ansatz aus spirituellen Kosmologien speist, von denen eine Verallgemeinerbarkeit nicht zu erwarten ist.

Oliver Schwedes erinnert abschließend daran, dass der Verkehrssektor bislang fast nichts zur Erreichung der Klimaziele beigetragen hat. Wie die Zusammenarbeit der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen mit dem Bundesverkehrsministerium zeige, sei die negative Bilanz mit einem technokratischen Politikverständnis zu erklären. Schwedes identifiziert drei Demokratiedefizite, die eine strategische Verkehrspolitik im Sinne nachhaltiger Verkehrsentwicklung blockieren, und formuliert Vorschläge für eine Reform der Verkehrspolitik.

Außerhalb des Schwerpunkts würdigt *Georg Quaas* in seinem Artikel das Denken des Philosophen Peter Ruben, der am 1. Dezember dieses Jahres seinen 90. Geburtstag feiert. Ruben, einer der Begründer dieser Zeitschrift und lange Jahre Ehrenpräsident des Vereins Berliner Debatte Initial, ist mit originellen Beiträgen zur Wertform-Analyse und Messtheorie hervorgetreten, die Quaas als genial charakterisiert.

Der politische Erwartungsdruck an Wis-

senschaft, Erkenntnisse in die allgemeine Öffentlichkeit zu transferieren, steigt nicht erst seit der Corona-Pandemie. Häufig wird dieser Transfer als „Wissenschaftskommunikation“ bezeichnet. *Daniel Watermann* und *Andreas Beer* weisen darauf hin, dass gleichnamige Konzepte gemeinhin die Hochschullehre ausblenden. Gegen diese Merkwürdigkeit argumentieren sie dafür, Hochschullehre als Wissenschaftskommunikation zu denken, um etwa Grundlagen für eine gesellschaftspolitisch relevante Kommunikation von Wissenschaft zu schaffen.