

22. April 2008, 04:00 Uhr

# "Wir müssen über unseren Fleischkonsum reden"

Bremens grüner Umweltsenator Loske macht westlichen Lebensstil für Nahrungskrise verantwortlich - "Schwarz-Grün kein Projekt"

Während in Hamburg CDU und GAL spektakulär koalieren, regieren die Grünen in Bremen harmonisch mit der SPD. Im WELT-Interview spricht Bremens grüner Umweltsenator Reinhard Loske über die Optionen seiner Partei und die Notwendigkeit einer neuen Debatte über die Grenzen des Wachstums.

DIE WELT:

Herr Senator Loske, was war schwieriger: in Hamburg mit der CDU über Schwarz-Grün zu verhandeln oder in Bremen mit der SPD über Rot-Grün?

Reinhard Loske:

Beide Male war es relativ leicht. In Bremen waren die Gespräche mit der SPD angenehm, weil diese die große Koalition mit der CDU statthatte und wirklich mit uns koalieren wollte. Ähnlich scheint die Hamburger CDU ein echtes Interesse an der Koalition mit der GAL zu haben. Beide Koalitionen wurden im Geist des Pragmatismus geschlossen und zielen auf Inhalte statt auf ein ideologisch aufgeblasenes Projekt.

Schwarz-Grün ist kein Projekt?

Loske:

Nein. Von dem Wort halte ich hierbei so wenig wie von der These, hier vollziehe sich die Rückkehr der aufmüpfigen grünen Kinder in den Schoß der bürgerlichen Gesellschaft. Ich befürworte seit Langem schwarz-grüne Koalitionen, aber dass es sich um Projekte von übergeordneter Bedeutung handele, ist eher der Wunsch einiger Journalisten als der Parteien. Bei den Grünen kenne ich keinen, der in Schwarz-Grün anderes sieht als eine von mehreren Optionen zur Durchsetzung unserer Inhalte. Hier in Bremen fahren wir mit der SPD sehr gut. Wobei ich mich über Schwarz-Grün in Hamburg schon deshalb freue, weil nun beide Hansestädte so manche Initiative gemeinsam in Gang setzen können.

Auch Ihre Bundesratsinitiative zum Tempolimit auf Autobahnen?

Loske:

Das will ich doch schwer hoffen, Ole von Beust hat ja schon gesagt, dass er dafür ist.

Ist ein Tempolimit wirklich nötig?

Loske:

Es hilft, Energie zu sparen, verringert die CO2-Emissionen sowie die Staugefahr, reduziert die Lärmbelastung, sorgt für mehr Verkehrssicherheit und schafft Anreize, beim Autobau nicht auf hohe Leistung zu achten, sondern auf niedrigen Verbrauch und geringe Emissionen.

Und die Grünen erscheinen mal wieder als Vorschriftenmacher.

Loske:

Ich bin ein großer Freund marktwirtschaftlicher Instrumente, wie wir sie bei der Ökosteuer und dem Emissionshandel haben. Aber es gibt Bereiche, in denen die Instrumente des Ordnungsrechts sinnvoll sind. Dazu zählt das Tempo auf Autobahnen, weil davon alle Verkehrsteilnehmer und eben auch die Anwohner betroffen sind.

Immerhin wird ja wohl nicht mehr mit Biosprit gerast. War dessen Propagierung nicht ein großer Fehler der Grünen?

Loske:

Erstens haben wir früher als andere auf negative Auswirkungen der Biospritbeimischung hingewiesen. Wobei sich außerhalb der Grünen kaum jemand für das Thema interessierte, solange es darum ging, dass Regenwälder für Palmölplantagen abgeholzt werden und die Erzeugung von Biosprit zur Lebensmittelknappheit führen könnte. Gestoppt wurde die Sache erst, als sich zeigte, dass deutsche Autos den Biosprit nicht vertragen. Das finde ich bezeichnend.

Aber jetzt erkennt man doch, dass der Biospritboom Hunger auslösen kann.

Loske:

Es ist sicher absoluter Irrsinn zu glauben, man könne bei Treibstoffen auf unserem Verbrauchsniveau die fossilen Brennstoffe komplett durch nachwachsende ersetzen. Daher haben wir uns während der rot-grünen Regierungszeit im Bund darauf beschränkt, steuerliche Anreize zur regionalen Produktion von Biokraftstoffen in Deutschland für einzelne Verkehrssektoren zu setzen, etwa Busflotten oder die Landwirtschaft. Das hat die große Koalition ersetzt durch den Beimischungszwang, wodurch man das Geschäft in die Hand der Mineralölwirtschaft gegeben hat. Und die akquiriert die Biokraftstoffe beziehungsweise die landwirtschaftlichen Grundstoffe dort, wo sie am günstigsten sind, in der Dritten Welt. Das kann so nicht weitergehen.

Also Abschied vom Biosprit?

Loske:

Vor allem müssen wir den Energie- und Kraftstoffverbrauch massiv reduzieren. Wir dürfen bei der Bioenergie nicht von der Anbetung in die Verteufelung verfallen. Bei einer differenzierten Analyse müssen wir uns abwenden von der Primärnutzung der Pflanzen - der Umwandlung von Ackerfrüchten in Treibstoff - und uns der Nutzung von Abfallstoffen wie etwa Klärschlamm oder Gülle zuwenden. Es geht also nicht um das, was oben hineinkommt, sondern um das, was unten herauskommt. Wobei dabei eher an Wärme- oder Stromerzeugung zu denken ist als an Kraftstoffe für Autos. Und von Ackerfrüchten sollten nur diejenigen verwendet werden, bei denen ein strenges Zertifizierungssystem sicherstellt, dass nicht der

Regenwald zerstört beziehungsweise der Anbau von Nahrungspflanzen verhindert wird. Und das Hauptproblem bei der Hungerkrise ist nicht der Sprit, sondern das Fleisch.

Inwiefern?

Loske:

Sowohl bei der Regenwaldzerstörung als auch bei der Verdrängung von Ackerfrüchten, die dem menschlichen Verzehr dienen, ist der wichtigste Faktor die Produktion von Soja und Mais für die Viehzucht. Wenn wir also grundsätzlich über die Welternährung sprechen wollen, müssen wir vor allem über unseren Fleischkonsum und unseren Lebensstil sprechen.

Zurück zum Verzicht und zu den Grenzen des Wachstums?

Loske:

Der Anfang der modernen Umweltdebatte lag ja in den Siebzigerjahren in der Lebensstilfrage: Wenn alle so leben wie wir, verkraftet das die Erde nicht. Das wurde seit den Achtzigerjahren abgelöst durch einen Technikoptimismus, auch bei den Grünen, die nicht mehr als Verzichtsapostel erscheinen wollten, sondern als modern und innovativ, indem sie technologische und marktwirtschaftliche Instrumente präsentierten. Doch so gut und wichtig diese Instrumente auch sind: Wir müssen die Frage der nachhaltigen Lebensstile und der nachhaltigen Konsummuster wieder verstärkt auf die politische Tagesordnung setzen. Allerdings nicht in Form säuerlicher Bußpredigten oder der Vorschriftenmacherei, sondern in der Debatte über das rechte Maß, über einen Lebensstil, der der Erde angemessen ist.

Das Gespräch führte Matthias Kamann