eco@work
Juni 2025
Nachhaltiges
aus dem Öko-Institut

Sozialer Klimaschutz

Alle an Bord?

Hürden senken Die Lots*innen von mobisaar

Sozial in Europa Interview mit Louise Sunderland

Kein Greenwashing Kolumne von Dr. Florian Antony

207

Du fährst nicht allein

mobisaar – begleitet mit dem ÖPNV

Mit der Tram zum Einkaufen, mit dem Bus zur Arbeit – was einfach klingt, ist für viele Menschen keine Selbstverständlichkeit. Etwa, weil sie älter sind und sich in Fahrplänen oder auf Umsteigebahnhöfen nicht zurechtfinden. Oder, weil sie körperlich beeinträchtigt sind und die Fahrt alleine eine zu große Herausforderung ist. In großen Teilen des Saarlands – mit Ausnahme der Landkreise Merzig-Wadern und St. Wendel – werden diese Menschen durch Begleitpersonen von mobisaar, so genannte Mobilitäts-Lots*innen, bei der Nutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützt. „Unsere Lots*innen holen sie zu Hause ab und bringen sie bis an ihr Wunschziel – sei es der Supermarkt oder die Arztpraxis. Sie helfen den Kund*innen etwa beim Ein- und Aussteigen oder unterstützen sie beim Fahrkartenkauf", sagt Projektmanagerin Sabine Klär von der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH, die mobisaar koordiniert. Buchbar ist dieser kostenlose Service per Telefon, jeden Wochentag stehen etwa 60 Lots*innen von 8 bis 18 Uhr zur Verfügung. Ein gültiges Ticket brauchen die Nutzer*innen natürlich trotzdem.

Ziel von mobisaar ist es, den ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen attraktiver zu machen, denn das Projekt verringert die Hürden zu seiner Nutzung. Gleichzeitig bringt mobisaar eine sinnstiftende Tätigkeit für arbeitslose Menschen, die bislang auf Transferleistungen angewiesen waren – und diese auch immer wieder zurück auf den ersten Arbeitsmarkt. „Viele haben nach der Arbeit für mobisaar andere Jobs gefunden, so etwa in Seniorenheimen oder bei der Fahrgastbetreuung im ÖPNV", erklärt Marc Leiner, der sich bei mobisaar unter anderem um die Koordination der Buchungen und die Schulung der Lots*innen kümmert.

Die begleiteten Fahrten sind sehr beliebt, die Auslastung ist hoch. Seit dem Projektstart Ende 2015 wurden bereits über 50.000 Aufträge ausgeführt. „Es gibt viele mobilitätseingeschränkte Menschen, die sehr regelmäßig mit uns fahren – etwa zur Arbeit. Wenn es mobisaar nicht gäbe, könnten sie nicht am Arbeitsleben teilnehmen", sagt Sabine Klär. Möglich wird dies auch durch unterschiedliche Förderungen, derzeit und noch bis 2026 durch das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes.

Die Begleitung entlastet ebenso die Angehörigen von mobilitätseingeschränkten Menschen, die sich sonst oftmals um sichere Fahrten für ihre Lieben kümmern. Und was mobisaar leistet, ist übrigens nicht nur Begleitung. Von der Buchung an macht das Projekt seinen Nutzer*innen das Leben leichter. „Die Strecke, die dabei ausgewählt wird, orientiert sich klar an den Bedürfnissen der Kund*innen – etwa mit Blick auf ihre Gehgeschwindigkeit und die Strecke bis zur nächsten Bushaltestelle", sagt Marc Leiner. „Es kann auch mal passieren, dass eine Fahrt zehn Minuten länger dauert, dafür aber weniger Umstiege hat und komfortabler für jemanden ist, der im Rollstuhl sitzt."

Christiane Weihe

mobisaar@saarvv.de
www.mobisaar.de

8
Fördern und Unterstützen
Instrumente für Mobilität und Gebäude

18
Keine falschen Versprechen
Eine Kolumne von Dr. Florian Antony

6
Viele Dimensionen
Was bedeutet sozialer Klimaschutz?

IM FOKUS: SOZIALER KLIMASCHUTZ

2 **Du fährst nicht allein**
Mobisaar – begleitet mit dem ÖPNV

6 **Nicht nur eine Frage des Geldes**
Sozialer Klimaschutz

8 **1, 2 oder 3?**
Sozial gerechte Klimaschutzinstrumente

12 **Porträts**
Nelly Unger (Öko-Institut),
Benjamin Fischer (LK Wunsiedel),
Astrid Schaffert (Zukunft KlimaSozial)

13 **„Gute Ideen gibt es fast überall"**
Interview mit Louise Sunderland

ARBEIT

14 **Von der Biodiversität bis zur Ernährung**
Aktuelle Projekte, neue Ideen

16 **Von der Atomkraft bis zum Grünland**
Kurze Rückblicke, abgeschlossene Studien

PERSPEKTIVE

18 **Keine falschen Versprechen**
Orientierung statt irreführende Werbung

EINBLICK

19 **Von den Mitarbeitenden bis zum Jahresbericht**
Neuigkeiten aus dem Öko-Institut

VORSCHAU

20 **Verkehr – alle(s) in Bewegung**
Wie lässt sich das Steuer rumreißen?

In der Haut der anderen

Anke Herold
Sprecherin der Geschäftsführung des Öko-Instituts e. V.
a.herold@oeko.de

Lange Zeit hatte die soziale Frage beim Klimaschutz nicht die Brisanz, die sie heute hat. Denn anders als etwa bei der Emissionsreduktion in der Energieversorgung oder bei Industrieunternehmen betreffen die dringend notwendigen Klimaschutzmaßnahmen bei Gebäuden und Verkehr nun alle Bürger*innen. Wir alle müssen etwas dazu beitragen, dass auch in diesen Sektoren die Emissionen endlich sinken, etwa durch die Dämmung unserer Wohnungen, den Einbau von Wärmepumpen oder den Abschied vom Verbrennerfahrzeug. Viele Menschen können sich das aber nicht so einfach leisten. Daher müssen entsprechende Maßnahmen und Förderungen sozial ausgestaltet sein.

Gleichzeitig befinden wir uns in einer Zeit knapper Kassen, in denen weniger staatliche Mittel zur Verfügung stehen. Deswegen muss Klimaschutz effizienter werden. In der Vergangenheit wurden immer wieder Vergünstigungen für Menschen geschaffen, die eigentlich sehr gut verdienen. Jetzt muss viel genauer hingeschaut werden, wie jene unterstützt werden können, die sich weniger leisten können. Und es ist an der Zeit, endlich die starke Subventionierung von fossilen Energien etwa durch das Dienstwagenprivileg zu streichen.

Sie werden in diesem Heft immer mal wieder lesen, dass andere Länder beim sozialen Klimaschutz deutlich weiter voran sind – zum Beispiel Frankreich. Nur ein Beispiel dafür: Als eine Verwandte von mir hier in Deutschland ihre kaputte Gasheizung gegen eine Wärmepumpe austauschen wollte, mussten sie in Vorleistung gehen, die Förderung kam erst deutlich später an. Wie sollen sich das Menschen leisten, die keine Reserven haben? Hier muss sich etwas an den Förderbedingungen ändern. In Frankreich streckt der Staat das Geld für Sanierungen oder den Heizungstausch tatsächlich bei Haushalten mit geringem Einkommen vor.

Wir brauchen auch Möglichkeiten, damit ebenso Menschen mit niedrigen Einkommen Elektrofahrzeuge finanzieren und künftigen Belastungen durch höhere CO_2-Preise entgehen können, gleiches gilt für wenig zahlungskräftige kleine Unternehmen wie ambulante Pflegedienste. Und: Wir müssen genauer hinschauen, was für die Menschen funktioniert. Bei Förderprogrammen etwa wird oft die Situation der weniger Vermögenden nicht in den Blick genommen. Ich hoffe, dass dieses Heft einen kleinen Beitrag dazu leistet, auch dies zu tun.

Ihre
Anke Herold

Öko-Institut e.V.

Weitere Informationen zu unseren Themen finden Sie im Internet unter www.oeko.de/magazin

eco@work –Juni 2025 – ISSN 1863-2009 – Herausgeber: Öko-Institut e. V.
Redaktion: Mandy Schoßig (mas), Christiane Weihe (cw) – Verantwortlich: Anke Herold
Weitere Autor*innen: Dr. Florian Antony, Anke Herold, Kathy Kilz (kki), Carina Zell-Ziegler
Druckauflage: 1.600. Im Internet verfügbar unter: www.oeko.de/magazin

Gestaltung/Layout: Hans-Albert Löbermann – Technische Umsetzung: Markus Werz – Gedruckt auf 100-Prozent-Recyclingpapier
Redaktionsanschrift: Borkumstraße 2, 13189 Berlin, Tel.: 030/4050 85-0, redaktion@oeko.de, www.oeko.de

Bankverbindung für Spenden:
GLS Bank, BLZ 430 609 67, Konto-Nr. 792 200 990 0, IBAN: DE50 4306 0967 7922 0099 00, BIC: GENODEM1GLS
Spenden sind steuerlich abzugsfähig.

Bildnachweis: Titel: Andrii Zastrozhnov @ istock.com ; S. 2 freepik.com; S. 4 oben links: Andrii Zastrozhnov@ istock.com, oben rechts: samael334 @ istock.com, unten links: malerapaso @ istock.com; S. 7 samael334 @ istock.com; S. 8-11 Andrii Zastrozhnov@ istock.com; S.12 Mitte: Landratsamt Wunsiedel i. Fichtelgebirge; S.14: AntiMartina @ istock.com, kleines Foto wirestock @ freepik.com; S.15 oben: Filipp Borshch @ istock.com, unten: tawatchai07 @ freepik.com; S.16 CC BY-SA 4.0 Heimann + Schwantes; S.17 oben: Dietlinde Quack, unten Kaan Sezer @ istock.com; S.18: malerapaso @ istock.com; S.19: freepik.com; S. 20: annabel-jacobs @ unsplash.com; andere © Privat oder © Öko-Institut

Nicht nur eine Frage des Geldes

Sozialer Klimaschutz

Klimaschutz erfordert Handeln. Für viele Menschen heißt das: Sie müssen Geld aufbringen – und sie haben Sorge, dass das nicht geht. Zusätzlich sind entsprechende Maßnahmen oftmals umständlich. Sie verändern das Gewohnte und bringen bei der Umsetzung Baustellen mit sich – im Haus, auf der Schiene oder der Straße. Darüber hinaus betrifft Klimaschutz nicht alle gleichermaßen. Nicht alle können handeln, etwa wenn sie von Entscheidungen ihrer Vermieter*innen abhängig sind Nichthandeln führt jedoch zu viel höheren Kosten. Daher muss Klimaschutz sozial umgesetzt werden und alle sollen teilhaben können. Darauf hat die EU in verschiedenen Regularien ein besonderes Augenmerk gelegt und auch in Deutschland steht sozialer Klimaschutz nun im Fokus.

Was bedeutet das eigentlich – sozialer Klimaschutz? Worauf müssen wir achten, damit der Klimaschutz fair und sozial gerecht erfolgt? Welche Akteur*innen sind gefragt und in welchen Dimensionen müssen wir handeln? „Viele Menschen verbinden die soziale Frage vorrangig mit dem Finanziellen. Und die Frage, was das alles kostet und ob man es sich leisten kann, ist natürlich auch eine zentrale. Doch es gibt weitere wichtige Gerechtigkeitsfragen, so zum Beispiel: Kann ich überhaupt etwas tun, wenn ich zur Miete wohne? Wie gut ist mein Zugang zu Mobilität und komme ich zu wichtigen Orten wie zum Arzt oder Supermarkt? Oder: Wird meine Gesundheit durch mangelnden Klimaschutz beeinträchtigt, etwa weil ich an einer vielbefahrenen Straße wohne?“, erklärt Dr. Katja Schumacher, stellvertretende Leiterin des Bereichs Energie & Klimaschutz. In der Studie „Eckpunkte einer sozialen Umwelt- und Klimapolitik“, die das Öko-Institut gemeinsam mit dem Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) und dem Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) umgesetzt hat, heben die Wissenschaftler*innen diese und weitere Aspekte einer gerechten Umwelt- und Klimapolitik hervor. Darüber hinaus sollte es allen Menschen ermöglicht werden, klimafreundliche Investitionen oder Verhaltensweisen umzusetzen und dann auch davon zu profitieren – man denke etwa an Balkonkraftwerke. „Jene, die besonders belastet sind, sollten zudem besonders geschützt und unterstützt werden. Das bezieht sich nicht nur auf jene, die wenig Einkommen haben, sondern etwa auch auf ältere Menschen, die nicht mehr so beweglich sind, oder Alleinerziehende, die sehr viele Aufgaben gleichzeitig stemmen müssen“, so Schumacher. *(Zu konkreten Instrumenten für soziale Energie- und Klimapolitik siehe ausführlich Artikel „1, 2 oder 3?“ auf Seite 8.)*

Darüber hinaus sieht Katja Schumacher vor allem diejenigen Bürger*innen in der Pflicht, sich für den Klimaschutz zu engagieren, die einen hohen Anteil an den Treibhausgasemissionen haben. Zumeist haben diese ein gutes Einkommen und können sich klimafreundliche Alternativen wie ein Elektroauto, eine Wärmepumpe oder Bioprodukte leisten. „Menschen, die sich wenig Gedanken ums Geld machen müssen, reagieren auf Preissteigerungen, wie zum Beispiel durch den CO_2-Preis, nur bedingt. Hier braucht es weitere Ansätze, die die Vorteile des Klimaschutzes in den Mittelpunkt stellen – so etwa den Pioniergedanken bei innovativen Klimaschutztechnologien, die Unabhängigkeit bei der Eigenversorgung etwa durch eine Wärmepumpe oder die erhöhte Einbruchsicherheit von Immobilien durch Mehrfachverglasung, die gleichzeitig eine gute Wärmedämmung bringt.“ Zentral ist es für die Expertin zudem, schon bei der Einführung von Klimaschutzmaßnahmen deren soziale Folgen zu untersuchen und sicherzustellen, dass sie sozial gerecht ausgestaltet sind oder in Verbindung mit sozialpolitischer Unterstützung eingeführt werden. Derzeit entwickeln die Wissenschaftler*innen des Öko-Instituts gemeinsam mit dem Forschungszentrum Ungleichheit und Sozialpolitik (SOCIUM) für das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) ein Konzept für ein „Sozialmonitoring Klimaschutz“ und erproben dieses. „Ganz konkret heißt das: Wir widmen uns Möglichkeiten und Grenzen eines solchen Sozialmonitorings. Hierfür analysieren wir unterschiedliche Wirkungskategorien – so etwa mit Blick auf das Einkommen und Vermögen, den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum, Gesundheit oder die Teilhabe am Klimaschutz – und entwickeln für jede dieser Kategorien Indikatoren.“ Darüber hinaus überprüft das Projektteam sein Konzept anhand schon bestehender Klimaschutzmaßnahmen.

EUROPÄISCHE GRUNDLAGE

„Dass in Deutschland sozialer Klimaschutz ins Bewusstsein von Politik und Gesellschaft gerückt ist, ist vor allem der EU zu verdanken. Denn sie bringt die Mitgliedstaaten dazu, aktiv zu werden – etwa über die Energieeffizienz-Richtlinie", sagt Schumacher. „Diese legt fest, dass von Energiearmut betroffene Menschen besonders von Effizienzmaßnahmen profitieren sollen und fordert Maßnahmen der Mitgliedstaaten, um Energiearmut zu bekämpfen." Auch die EU-Gebäuderichtlinie legt einen besonderen Fokus auf schutzbedürftige Menschen. „Darin werden Maßnahmen für jene priorisiert, die in den energetisch schlechtesten Gebäuden wohnen."

KLIMA, SOZIAL

Im Zuge der Einführung eines neuen EU-weiten Emissionshandels für Gebäude und Straßenverkehr wird zudem ab 2026 der so genannte Klima-Sozialfonds eingerichtet, der besonders betroffene Haushalte und Kleinstunternehmen bei der Umstellung auf klimafreundliche Alternativen oder Verhaltensweisen unterstützen und finanzielle Belastungen durch die CO_2-Bepreisung abfedern soll. „Ein Teil des Geldes, das mit dem Verkauf von Zertifikaten aus dem Emissionshandel eingenommen wird, fließt in diesen Fonds und wird dann auf die Mitgliedstaaten verteilt. Diese erstellen derzeit Klima-Sozialpläne mit konkreten Ideen für Maßnahmen und Investitionen in dieser Zielgruppe." In mehreren Projekten ist hier auch das Öko-Institut aktiv. Es berät zum Beispiel das BMWK im Rahmen des Projektes „Wissenschaftliche Unterstützung Klimapolitik und Maßnahmenprogramm" gemeinsam mit dem Fraunhofer-ISI mit Blick auf die Erstellung des deutschen Klima-Sozialplans. „Wir identifizieren und quantifizieren hierfür vulnerable Gruppen und analysieren die möglichen Belastungswirkungen durch die CO_2-Bepreisung."

In einem weiteren Projekt für die Generaldirektion Reform der EU begleitet ein Projektkonsortium unter Leitung des niederländischen Beratungsunternehmens Trinomics, zu dem auch das Öko-Institut gehört, neun Mitgliedstaaten bei der Erstellung ihrer Klima-Sozialpläne – darunter Belgien, die Slowakei und Tschechien. „Auch hier geht es zunächst darum, die vulnerablen Gruppen zu identifizieren – dazu können auch Kleinstunternehmen gehören – und eine Datengrundlage über die bestehende Energie- und Mobilitätsarmut zu schaffen", so Nelly Unger, Wissenschaftlerin am Öko-Institut. „In einem nächsten Schritt geht es darum herauszufinden, welche Maßnahmen sich für die Unterstützung eignen. Das können etwa sozial gestaffelte Förderungen für Gebäudesanierungen oder soziale Tickets für den öffentlichen Nahverkehr sein." Das Öko-Institut wird zudem analysieren, wie sich solche Maßnahmen konkret auf die vulnerablen Gruppen auswirken. „Klimaschutz nutzt allen und verhindert hohe Kosten in der Zukunft", sagt Katja Schumacher, „wir müssen aber dafür sorgen, dass bei seiner Umsetzung nicht jene unter die Räder kommen, die es sowieso schon schwer genug haben."

Christiane Weihe

1, 2 oder 3?

Sozial gerechte Klimaschutzinstrumente

Wie kann ich mir ein Elektroauto leisten, wenn der Gebrauchtwagenmarkt nichts Bezahlbares hergibt? Welche Anreize gibt es für meinen Vermieter, die Wohnung zu dämmen? Gerade für jene, die sowieso schon wenig haben, braucht es gezielte und sozial ausgestaltete Maßnahmen, die bei der Umstellung auf klimafreundliche Alternativen unterstützen. Dabei geht es bei Weitem nicht nur um finanzielle Fragen. Die Wissenschaftler*innen des Öko-Instituts beschäftigen sich in zahlreichen Projekten mit der Frage, wie sich Politikmaßnahmen auf unterschiedliche Gesellschaftsgruppen auswirken, und entwickeln Lösungen etwa in den Bereichen Mobilität und Wohnen, um besonders belastete Bürger*innen zu unterstützen.

Wer genau wissen will, wie sich Politikmaßnahmen auf deutsche Haushalte auswirken, muss zwischen absoluten und relativen Ausgaben unterscheiden. „Die absoluten Ausgaben sind bei höheren Einkommen höher. Wer mehr verdient, wohnt aber oft auf größeren Flächen und bewegt das Auto in der Regel nicht nur zur Arbeit, sondern auch fürs Freizeitvergnügen", sagt Nelly Unger, Wissenschaftlerin am Öko-Institut. „Betrachtet man es hingegen relativ, also mit Blick auf den Anteil am Einkommen, dann sind untere Einkommensgruppen meist deutlich stärker belastet." So geben etwa die obersten Einkommensgruppen ein bis zwei Prozent ihres verfügbaren Einkommens für Heizkosten aus, bei Haushalten mit geringem Einkommen sind es fünf bis sieben Prozent.

Ein anderes Bild zeigt sich bei den Ausgaben für Kraftstoffe und den öffentlichen Nahverkehr, das verdeutlicht die Analyse „Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies", die das Öko-Institut gemeinsam mit mehreren Projektpartnern für die Europäische Kommission durchgeführt hat. „Hier wird deutlich, dass Haushalte mit mittlerem Einkommen einen weitaus größeren Anteil ihres Einkommens für Mobilität ausgeben als jene mit hohem Einkommen. Untere Einkommensgruppen geben im Durchschnitt einen vergleichsweise geringen Teil ihres Einkommens für Kraftstoffe und den öffentlichen Verkehr aus. Das liegt allerdings daran, dass sie seltener ein Auto besitzen und in Teilen auf Mobilität verzichten, um Geld zu sparen." Außerdem zeige sich, dass es um sehr viele unterschiedliche soziale Aspekte geht. „Wichtig ist auch die Frage, ob man überhaupt mobil sein kann. Also: Ist der öffentliche Verkehr verfügbar? Habe ich vielleicht eine körperliche Einschränkung, die es mir unmöglich macht, ihn zu nutzen? Oder: Wie sicher sind die Verkehrsteilnehmer*innen?" Man müsse bei der Mobilität sehr aufs Detail schauen, betont die Expertin. „Es gibt hier nicht eine Lösung für alle, denn Mobilität unterscheidet sich von Region zu Region sehr stark. Wer in einer bergigen Landschaft wohnt, wo es viel schneit, empfindet ein Lastenfahrrad vielleicht nicht als geeignet für den Arbeitsweg."

BEISPIEL: MOBILITÄT

Aber auch die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs kann für viele Menschen eine extreme Hürde sein. Das liegt daran, dass die Fahrzeuge für sie schlicht zu teuer sind. „Bislang gibt es einfach noch keinen ausreichenden Gebrauchtmarkt für Elektroautos und auch auf dem Neuwagenmarkt sehr wenig Fahrzeuge,

In der untersten Einkommensgruppe besitzen **über**

40 %

der Haushalte keinen eigenen Pkw, bei der obersten sind es **nur**

13 %

die für untere Einkommensgruppen attraktiv sind", so Unger. Natürlich gibt es Möglichkeiten, diese Menschen zu unterstützen. So etwa durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und vergünstigte Tickets, die Installation von Sharing-Angeboten für Lastenfahrräder oder auch Rufbusse sowie Fahrdienste im ländlichen Raum. So zeigt die Analyse „Sozio-ökonomische Folgenabschätzung zum Projektionsbericht 2023", die das Öko-Institut gemeinsam mit Fraunhofer ISI und IREES für das Umweltbundesamt durchgeführt hat, dass Haushalte mit geringem Einkommen etwa vom Deutschlandticket deutlich stärker profitieren als jene mit hohem. „Es wird aber immer Menschen geben, die aufs Auto angewiesen sind", sagt Nelly Unger.

Ein Ansatz könnte hier das so genannte Social Leasing sein, bei dem Bürger*innen mit kleinen oder mittleren Einkommen Zuschüsse für das Leasing von Elektroautos erhalten. In der Studie „How the EU can address the social barriers to the EV transition" zeigt das Öko-Institut im Auftrag von Transport & Environment (T&E): Dieses kann relevante Klimaschutzwirkungen entfalten – und gleichzeitig den Gebrauchtwagenmarkt für Elektroautos positiv beeinflussen.

In der Analyse „Umwelt und Soziales: Wechselwirkungen in ausgesuchten Bedürfnisfeldern, mit Fokus auf Wirkungen von Politikinstrumenten" für das Umweltbundesamt verdeutlicht das Öko-Institut gemeinsam mit dem Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) und dem Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) außerdem: verschiedene Instrumente haben verschiedene Wirkungen. „Mit Blick auf die Emissionen lohnt sich etwa eine Kraftfahrzeugsteuer, die stärker nach dem CO_2-Ausstoß gewichtet ist. Eine Stärkung des Schienenverkehrs – nah und fern – hat aus sozialer Sicht eine besonders positive Wirkung." Wer die Radinfrastruktur ausbaut und umweltfreundliche Busse fördert, tut für Umwelt und Menschen gleichermaßen etwas Gutes.

BEISPIEL: WOHNEN

Eine soziale Schieflage gibt es auch bei Gebäuden. So werden etwa Förderungen für Sanierungen oftmals von jenen in Anspruch genommen, die sowieso schon viel haben. Auch, weil sie im Eigenheim wohnen und oft besser über entsprechende Möglichkeiten informiert sind. „Es ist natürlich wichtig, auch hier zu fördern, Anreize zu bieten, damit etwas passiert", sagt Katja Schumacher, Wissenschaftlerin und stellvertretende Bereichsleiterin am Öko-Institut. „Doch es muss ein stärkerer Fokus auf schutzbedürftige Haushalte gelegt werden." Die Expertin sagt: Man muss zwischen den verschiedenen Akteur*innen unterscheiden – Mieter*innen, selbstnutzenden Eigentümer*innen und Vermieter*innen – und für sie jeweils passende Ansätze entwickeln. Mieter*innen etwa haben oftmals nicht die Möglichkeit, selbst die Effizienz ihrer eigenen vier Wände zu erhöhen – tragen aber über den CO_2-Preis auch Kosten für schlechte Dämmung und veraltete Heiztechnologien. „Natürlich kann man über ein besseres Heizverhalten Energie einsparen, entscheidend sind aber energetische Sanierungen und neue Heizungen." Im Projekt „Sozialgerechte Förderung für energetische Sanierungen im Mietwohnbereich" haben die Wissenschaftler*innen gemeinsam mit der Averdung GmbH analysiert, wie sich Sanierungen im Mietwohnbereich sozial gestalten lassen. In der Studie für den Deutschen Mieterbund schlagen sie unter anderem eine Anpassung der Bundesförderung für Effiziente Gebäude (BEG) vor, die bislang vor allem gut situierten Eigentümer*innen nutzt. „Sinnvoll ist aus unserer Sicht, einen Förderbonus für Vermieter*innen mit einer Mietpreisobergrenze einzuführen. Denn so kommen Einsparungen bei den Energiekosten den Haushalten zu Gute und werden nicht durch Mieterhöhungen kompensiert", sagt Schumacher. Eine weitere sinnvolle Maßnahme ist aus Sicht des Projektteams, zusätzliche Bundesfinanzhilfen für den Sozialen Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen.

Unter 10 %
der Fördermittel im Gebäudebereich kommen derzeit dem untersten Einkommensdrittel zugute.

Über drei Mio. Haushalte geben hierzulande **über 40 %** **des Einkommens** für die Bruttowarmmiete aus.

„Dies könnte dazu beitragen, bezahlbaren Wohnraum zu erhalten oder sogar neu zu schaffen."

In der Studie „Analyse und Empfehlungen zur Vereinbarkeit von bezahlbarem Wohnen und Klimaschutz" zeigen die Wissenschaftler*innen gemeinsam mit dem Institut für ökologische Wirtschaftsforschung auch, wie Eigentümer*innen zu mehr Klimaschutz gebracht werden können. Grundlegend ist danach ein ausgewogenes Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen, die Anreize für die notwendige Transformation schaffen, die Wirtschaftlichkeit befördern und eine soziale Ausgewogenheit ermöglichen. Wichtig ist etwa der CO_2-Preis, denn er beeinflusst die Wirtschaftlichkeit von Investitionsentscheidungen. „Darüber hinaus sollte es Mindestenergieeffizienzstandards für eine bessere Orientierung und eine sozial gestaffelte Förderung für Heizungsaustausch und Sanierung geben", sagt Schumacher. „Haushalte mit niedrigem Einkommen sollten deutlich stärker gefördert werden, jene mit hohem Einkommen brauchen eigentlich keine Förderung. Damit die Mietenden nicht über Gebühr belastet werden, braucht es zudem neue Modelle zur Umlage von Modernisierungskosten." Die Analyse für das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) betont die Relevanz von Beratung und Information – für Mieter*innen und Eigentümer*innen gleichermaßen.

„Dabei geht es um Energieberatungen ebenso wie um individuelle Sanierungsfahrpläne. Ein wirksames Instrument sind so genannte One-Stop-Shops, die Hausbesitzer*innen umfassend durch die energetische Sanierung ihrer Gebäude begleiten. Denn nicht jede*r Eigentümer*in verfügt über finanzielle Möglichkeiten, das Wissen oder den Zugang zu Handwerker*innen, um dies selbst in die Hand nehmen zu können."

KLIMAGELD FÜR ALLE?

Eine Option, die häufig diskutiert wird, um vulnerable Gruppen bei steigenden Kosten durch die CO_2-Bepreisung zu unterstützen, ist das Klimageld – eine direkte finanzielle Unterstützung für Bürger*innen, die sich aus den Einnahmen der CO_2-Bepreisung finanziert. „Das kann für einen kurzen Zeitraum sicher Spitzen der Belastung auffangen", sagt Katja Schumacher. „Ein Klimageld für alle ist aber nicht sinnvoll, es kann soziale Ungleichheiten sogar verschärfen. Dieses Geld ist bei der Unterstützung von Investitionen in klimafreundliche Alternativen besser aufgehoben." Im Policy Brief „Klimageld? Nur sozial gestaffelt und zeitlich begrenzt" betonen die Wissenschaftlerinnen des Öko-Instituts außerdem: Ein Klimageld führt nicht dazu, dass fossile Brennstoffe eingespart werden und führt dementsprechend auch nicht zu mehr Klimaschutz. „Wenn überhaupt sollte es nur zeitlich befristet und sozial gestaffelt für Haushalte mit wenig Einkommen eingeführt werden", so Dr. Katja Schumacher. Der Großteil sollte aber für sozial gerechte Klimaschutzmaßnahmen verwendet werden. Damit jenen geholfen wird, die sowieso nicht viel haben. Und eben auch dem Klimaschutz.

Christiane Weihe

Nelly Unger hat einen Bachelor in Sozialökonomie und einen Master in Volkswirtschaftslehre. Seit 2022 ist sie im Bereich Ressourcen & Mobilität des Öko-Instituts tätig, wo sie sich unter anderem mit der Modellierung von Verteilungswirkungen im Verkehrs- und Gebäudesektor sowie Beteiligungsprozessen für nachhaltige Mobilität befasst.
Ihre Kollegin Dr. Katja Schumacher ist stellvertretende Leiterin des Bereichs Energie & Klimaschutz, für den sie seit 2007 tätig ist. Hier analysiert sie etwa Strategien und Instrumente der Energie- und Klimapolitik und befasst sich mit ökonomischen Analysen sowie sozialen Aspekten.
n.unger@oeko.de
k.schumacher@oeko.de

Nelly Unger
Wissenschaftlerin am Öko-Institut

Eigentlich hatte sie sich auf eine Stelle mit dem Schwerpunkt „Klimaschutztechnologien im Verkehrssektor" beworben. „Doch kurz danach suchte der Bereich Ressourcen & Mobilität nach jemandem im Bereich Verkehrsökonomie und ich war schon dabei, eine zweite Bewerbung hinterherzuschicken, als ich einen Anruf aus dem Öko-Institut erhielt", erzählt Nelly Unger. Und kurz danach auch die Stelle. „Ich mag diese Arbeit sehr. Auch, weil wir so nah an den aktuellen Entwicklungen dran sind."

„Die soziale Perspektive ist eine der wichtigsten politischen Fragen beim Klimaschutz. Ohne sie können wir die notwendigen Veränderungen nicht umsetzen."

Die Volkswirtschaftlerin befasst sich unter anderem mit Verteilungswirkungen beim Klimaschutz, insbesondere mit Blick auf Mobilität. „Hier fehlen noch wirksame Instrumente, um vulnerable Haushalte zu schützen und zu unterstützen. Denn viele Förderungen laufen etwa über die Einkommenssteuer – doch 90 Prozent der Angestellten im unteren Einkommensbereich machen die entsprechende Erklärung überhaupt nicht." Um die wirklich vulnerablen Gruppen zu erreichen, brauche es daher neue Ansätze. „So zum Beispiel so genannte One-Stop-Shops, Anlaufstellen für Menschen, die ganzheitliche Unterstützung brauchen – mit Blick auf notwendige Informationen ebenso wie in Hinsicht auf konkrete Hilfe, etwa beim Ausfüllen von Anträgen." *cw*

n.unger@oeko.de

Benjamin Fischer
Mobilitätsmanager beim Landratsamt Wunsiedel

Er geht sehr gerne zu Seniorentreffs. In entspanntem Rahmen erklärt er dort älteren Menschen, was möglich ist im öffentlichen Verkehr. „Es geht mir nicht nur um die Information. Das ist gleichzeitig eine gute Gelegenheit, zu verstehen, wo die Bedürfnisse liegen", sagt Benjamin Fischer. Der Landkreis hat in den vergangenen Jahren zahlreiche neue Angebote für unterschiedliche Zielgruppen geschaffen. Von Expressbussen über Carsharing bis zu vergünstigten Taxifahrten für Jugendliche. Die neuen Angebote bei den Senior*innen bekannter zu machen, ist aber nur eine Aufgabe des Mobilitätsmanagers. „Ich befasse mich etwa mit Finanzierungsfragen und der Identifizierung von geeigneten Fördermitteln."

„Die Haushaltslage ist schwierig für die gebotene Stärkung nachhaltiger Mobilität. Wenn gespart werden muss, versuchen wir das durch höhere Effizienz zu erreichen."

Benjamin Fischer hat viele Jahre auf der eher theoretischen Seite der Mobilität gearbeitet. Als Projektleiter Verkehrsökonomie bei Agora Verkehrswende lag dabei ein Schwerpunkt auf sozialen Fragen. „Ein wichtiger Aspekt ist natürlich immer: Wie bekommt man die theoretischen Überlegungen im wahrsten Sinne des Wortes auf die Straße?" Im Fichtelgebirge hat man dies unter anderem mit einem On-Demand-Verkehr, dem fichtelflexi, erreicht. „Das Angebot wird sehr gut angenommen. Schon wenige Monate nach der Einführung im Sommer 2023 war es am Rande der Kapazität." *cw*

benjamin.fischer@landkreis-wunsiedel.de

Astrid Schaffert
Referentin bei Zukunft KlimaSozial

In den vergangenen Jahren gab es erste Ansätze, das Soziale auch in der Klimapolitik zu verankern. „Dazu gehört das CO_2-Kosten-Aufteilungsgesetz aus der letzten Legislaturperiode, das Vermieter*innen stärker in die Pflicht nimmt", sagt Astrid Schaffert. Was erwartet sie von der aktuellen Legislaturperiode? „Wir müssen allen Menschen die Transformation ermöglichen. Das wird sicher kein Selbstläufer, aber ich bin Berufsoptimistin. Für die Umsetzung braucht es einen stärkeren Fokus auf Gerechtigkeitsaspekte." Die Frage, wie sich Umwelt und Soziales vereinbaren lassen, begleitet sie schon ein Leben lang und motiviert sie für ihre Arbeit beim Thinktank Zukunft KlimaSozial.

„Wenn wir Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit zusammendenken, können wir Klimaneutralität für alle ermöglichen und zugleich Ungleichheiten reduzieren."

„Vulnerable Gruppen sollen nicht über Gebühr belastet werden, sondern von Klimaschutzmaßnahmen profitieren. Bislang tun das vor allem jene mit höheren Einkommen", so die Referentin. Vor Einführung jeder neuen Klimaschutzmaßnahme sollten daher deren soziale Wirkungen geprüft und im Bedarfsfall nachgesteuert werden. „Notwendig ist ein Chancenblick für Einkommensärmere. Bei Solaranlagen oder Gebäudesanierungen wurde dieser lange nicht eingenommen – wie wäre es, das nun zum Beispiel bei der Batterierevolution zu ändern?" *cw*

schaffert@zukunft-klimasozial.de

„Gute Ideen gibt es fast überall“

In Frankreich können Bürger*innen ein Elektroauto leasen, auch wenn sie nicht viel Geld haben. In Irland profitieren Einkommensschwächere von Windenergie, die ansonsten abgeregelt worden wäre. Überall in Europa gibt es gute und wirkungsvolle Ideen für sozialen Klimaschutz. Für diese Ausgabe der eco@work haben wir mit Louise Sunderland gesprochen, einer Expertin für sozial gerechte Energiepolitik von der NGO Regulatory Assistance Project. Sie spricht über effektive Wege, Energiearmut zu bekämpfen.

Frau Sunderland, wo stehen wir in Europa in Sachen Energiegerechtigkeit?
Im Zuge der Energiekrise ist die Energiearmut in ganz Europa größer geworden – trotz der sehr teuren Gegenmaßnahmen der nationalen Regierungen. Man hat sich nun auf einen neuen Rahmen für die Energiepolitik geeinigt, der die Linderung von Energiearmut viel stärker in den Mittelpunkt rückt. Nun muss dieser aber auch wirksam umgesetzt werden, damit sich das positiv auf das Leben der Menschen auswirkt.

Ist es im Gebäudesektor besonders schwierig, Energiegerechtigkeit herzustellen?
Grundsätzlich braucht Energiegerechtigkeit aus meiner Sicht ein systemisches Denken und kein sektorales. Es stimmt aber, dass im Gebäudesektor große strukturelle Ungleichheiten bestehen, die zu Ungerechtigkeiten führen. So leben Menschen mit geringerem Einkommen überproportional oft in den schlechtesten Wohnungen. Hier muss natürlich in die Wohnqualität investiert werden, genauso wichtig ist aber auch neuer, bezahlbarer Wohnraum. Das ist eine komplexe Aufgabe, die in der EU übrigens der erste Kommissar für Wohnungswesen angehen soll.

Was sind die wirksamsten Instrumente, um Energiearmut im Gebäudesektor zu bekämpfen?
Die Sanierung von Gebäuden, da sie den Energiebedarf und damit auch die Kosten senken. Wir merken immer häufiger, dass auch der Zugang zu lokal erzeugten erneuerbaren Energien ein wichtiges Instrument ist – etwa über eine Energiegemeinschaft oder eine Solaranlage auf dem Dach. Das gilt insbesondere für Haushalte, die mit Strom heizen oder kühlen. Zunehmend steht außerdem ein flexibler Verbrauch zur Verfügung – also ein Zugang zu günstigerem Strom zu bestimmten Zeiten. Hier wird die Endrechnung ebenso vom Zeitpunkt des Energieverbrauchs bestimmt wie von von seiner Höhe.

Wie effektiv wird aus Ihrer Sicht die EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden mit Blick auf eine bessere Unterstützung von einkommensschwachen Haushalten sein?
Sie enthält eine Menge wichtige neue Bestimmungen. So etwa, dass sich die Sanierung zunächst auf die Gebäude mit der schlechtesten Energieeffizienz konzentriert, oder auch die Schaffung von zentralen Anlaufstellen für Haushalte mit niedrigen Einkommen. Ihre volle Wirkung wird die Richtlinie aber erst im Zusammenspiel mit anderen Instrumenten entfalten, so etwa dem Klima-Sozialfonds oder der Energieeffizienz-Richtlinie.

Wie können auch Haushalte mit geringerem Einkommen an profitablen Klimaschutzmaßnahmen teilhaben?
Die Strommärkte belohnen immer stärker jene Haushalte, die flexibel Strom verbrauchen können. Das kann heute schon über bestehende Anlagen gelingen, wie etwa Warmwasserspeicher oder Elektroheizungen, aber auch über die Fähigkeit ihres Hauses, Wärme zu speichern. Wirkungsvoll sind natürlich auch intelligente Haushaltsgeräte, Elektrofahrzeuge oder Wärmepumpen. Ein flexibler Energieverbrauch unterstützt zudem ein effizientes Stromsystem.

Welche europäischen Länder sind bei der Bekämpfung von Energiearmut besonders weit fortgeschritten?
Schottland und Frankreich haben ziemlich umfassende Maßnahmen, um Haushalte zu unterstützen – vor allem im Gebäudesektor. So gibt es Sanierungsprogramme, die insbesondere Haushalte mit geringem Einkommen in den Blick nehmen, aber auch für andere Haushalte etwas bieten. In Frankreich gibt es einige Innovationen wie etwa das Social Leasing von Elektrofahrzeugen, das eine saubere Individualmobilität auch jenen Menschen zugänglich macht, die sich kein Auto leisten können. Gute Ideen gibt es aber fast überall. Ich denke da zum Beispiel auch an EnergyCloud – ein irisches Sozialunternehmen, das einkommensschwächeren Haushalten Windenergie zur Verfügung stellt, die sonst abgeregelt worden wäre.

Vielen Dank für das Gespräch.
Das Interview führte Christiane Weihe.

Im Interview mit eco@work:
Louise Sunderland, Leiterin des Europaprogramms beim Regulatory Assistance Project (RAP)
lsunderland@raponline.org

Besser für Biodiversität

Der Klimaschutz ist von zentraler nationaler und internationaler Bedeutung und die Einhaltung von Klimazielen hilft letztlich auch dem Schutz von Biodiversität. Aber was, wenn durch den Ausbau von Photovoltaik-Anlagen oder Windenergieparks im Meer negative Effekte für die Lebensräume oder wildlebende Arten entstehen? Wenn's dem Klima hilft, aber der Artenvielfalt schadet, ist es dann eine gute Idee? „Der Klimaschutz darf natürlich nicht die Biodiversitätskrise verschärfen. Daher ist es wichtig, die Wechselwirkungen zwischen beiden schon dann zu betrachten, wenn Maßnahmen geplant und umgesetzt werden", sagt Dr. Hannes Böttcher, Gruppenleiter Biogene Ressourcen & Landnutzung am Öko-Institut. Gemeinsam mit INFRAS untersuchen die Wissenschaftler*innen nun, welche negativen Folgen Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen für die Biodiversität haben können, wie sich diese vermeiden lassen und welche Alternativen es gibt. „Hierfür führen wir eine systematische Bewertung der nationalen Klimamaßnahmen durch und zeigen positive Synergieeffekte, die sich durch die Umsetzung für Klimamaßnahmen auch für den Biodiversitätsschutz ergeben und geben Empfehlungen, wie biodiversitätsgefährdende Maßnahmen ersetzt oder zumindest angepasst werden können", so Senior Researcher Judith Reise aus dem Bereich Energie & Klimaschutz. Darüber hinaus entwickelt das Projektteam Vorschläge für konkrete Indikatoren und Messgrößen, mit denen sich in Zukunft überprüfen lässt, wie naturverträglich die Klimamaßnahmen der Bundesregierung tatsächlich sind.

Das Projekt „Biodiversitäts-Check für Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen des Bundes" im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) läuft noch bis Juni 2026. *cw*

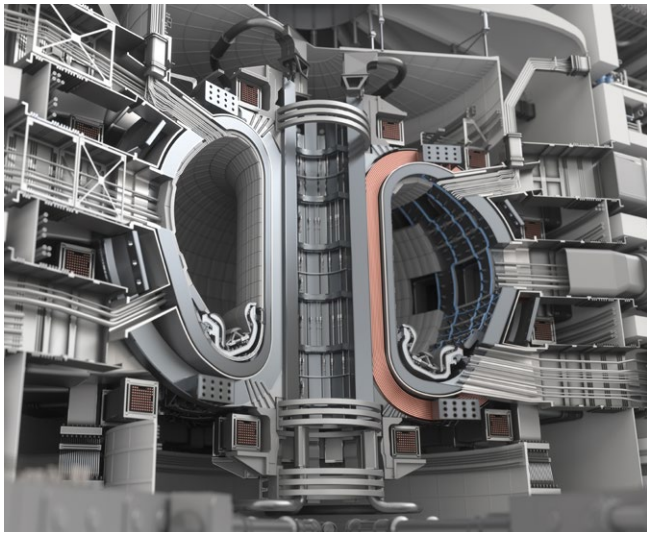
Evaluierte Ernährung

Stärker pflanzenbetonte Ernährung, mehr bio-regionale Produkte, weniger Lebensmittelabfälle – unsere Ernährungssysteme müssen sich dringend ändern. Wie kann das ganz konkret gelingen, auf lokaler Ebene, nah an den Menschen? Antworten auf diese Frage erleben noch bis Anfang 2027 Wissenschaftler*innen der Bereiche Produkte & Stoffströme und Nukleartechnik & Anlagensicherheit hautnah, sie begleiten für die Robert Bosch Stiftung das Förderprogramm „Zukunft aufgetischt! – Ernährung gemeinsam gestalten". „Dieses Programm richtet sich an strukturschwache ländliche Kommunen und will sie dabei unterstützen, regionale Ernährungsumgebungen zusammen mit Bürger*innen, Landwirt*innen, Unternehmen und Zivilgesellschaft nachhaltiger zu gestalten", erklärt Senior Researcher Gerolf Hanke. Über Interviews, teilnehmende Beobachtungen und Onlinebefragungen evaluiert das Projektteam von Beginn an, ob die Ziele des Programms erreicht werden. *mas*

Regeln für die Fusion

In der Diskussion sind sie schon lange: Fusionskraftwerke. Marktreife haben sie noch nicht erreicht. Doch die Forschung ist optimistisch, dass etwa Magnet- und Laserfusion einen Beitrag zur Energieversorgung der Zukunft leisten können. „Es wird aber noch sehr viel Forschungs- und Entwicklungsarbeit brauchen, um zu zeigen, ob und wann es dazu kommt", sagt Dr. Anna Kopp, Wissenschaftlerin am Öko-Institut. „Darüber hinaus muss es einen regulatorischen Rahmen für solche Anlagen geben – auch, damit Entwickler*innen und Betreiber*innen Planungssicherheit haben." Hier setzt das „Pilotvorhaben zur Regulatorik für Fusionsanlagen (ReFus)" an, das bis Mitte 2026 ein Konzept für einen rechtlichen und technischen regulatorischen Rahmen entwickelt. Gemeinsam mit der Gesellschaft für Anlagen- und Reaktorsicherheit (GRS), dem Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht, dem TÜV Rheinland und dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT) verfolgen die Expert*innen des Öko-Instituts dabei zwei Ansätze. „Wir betrachten zum einen das kerntechnische Regelwerk und strahlenschutzrechtliche Vorschriften und prüfen, ob diese auf zukünftige Kraftwerke angewendet werden können. Darüber hinaus entwerfen wir konzeptionelle Grundlagen für ein Regelwerk, um einen sicheren Betrieb der Kraftwerke zu gewährleisten." Weiterhin muss sichergestellt sein, dass zukünftige Fusionskraftwerke nicht zu einer Weiterverbreitung von Kernwaffen missbraucht werden. Eine Herausforderung dabei: Noch ist nicht klar, welche Fusionskonzepte es über die Ziellinie schaffen könnten.

Ein zentraler Punkt des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Projektes ist auch die Frage nach der sicheren Entsorgung radioaktiver Abfälle aus Fusionskraftwerken. „Deren Zusammensetzung und Gefährdungspotenzial wird sich deutlich von jenen aus Kernkraftwerken unterscheiden. Es muss also geprüft werden, ob die bestehenden Regelungen für ihre Entsorgung ausreichen", so Anna Kopp. Darüber hinaus bezieht das Projektteam zahlreiche Start-ups und Industriepartner ein, um auch den Bedarf der Entwickler*innen zu berücksichtigen. *cw*



Der Weg zur Emissionsnull

15 Prozent der jährlichen CO_2-Emissionen der EU gehen auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zurück, sie waren 2023 für über 70 Prozent der Emissionen des Verkehrssektors verantwortlich. „In der nächsten Dekade muss hier viel passieren – denn ab 2035 dürfen neu zugelassene Fahrzeuge in der EU kein CO_2 mehr ausstoßen", sagt Peter Kasten, Wissenschaftler am Öko-Institut. Das steht in den CO_2-Flottenzielwerten der EU. Auf dem Weg dahin sollen neue Pkw ihre Emissionen bis 2030 um 55 Prozent reduzieren, für leichte Nutzfahrzeuge gilt ein Wert von minus 50 Prozent. Wie effektiv ist die Regulierung und sollte gegebenenfalls etwas angepasst werden? Diesen Fragen widmet sich das Öko-Institut gemeinsam mit dem Beratungsunternehmen Ricardo (Projektleitung) sowie Transport & Environmental Policy Research. „Wir analysieren hierfür mögliche zukünftige Flexibilitätsmechanismen auf dem Weg zur Zielerreichung", so der Leiter des Bereichs Ressourcen & Mobilität. „So wird gerade beispielsweise diskutiert, ob nicht erreichte Ziele in den Folgejahren durch eine Übererfüllung ausgeglichen werden können." Darüber hinaus befassen sich die Wissenschaftler*innen des Öko-Instituts unter anderem mit dem Potenzial von CO_2-neutralen Kraftstoffen, zu den Klimazielen beizutragen, sowie mit der Frage, welche Politikinstrumente zum Hochlauf der Nullemissions-Pkw beitragen. „Für die erneuerbaren Kraftstoffe führen wir eine Marktanalyse durch, um den Status quo in diesem Bereich zu dokumentieren, und widmen uns außerdem technischen Herausforderungen und marktbezogenen Hindernissen."

Das Projekt „Support for the preparation of the first progress report, the evaluation and the review of regulation 2019/631" wird im Auftrag der Europäischen Kommission durchgeführt und läuft noch bis März 2026. *mas*

Vielfältiges Wissen

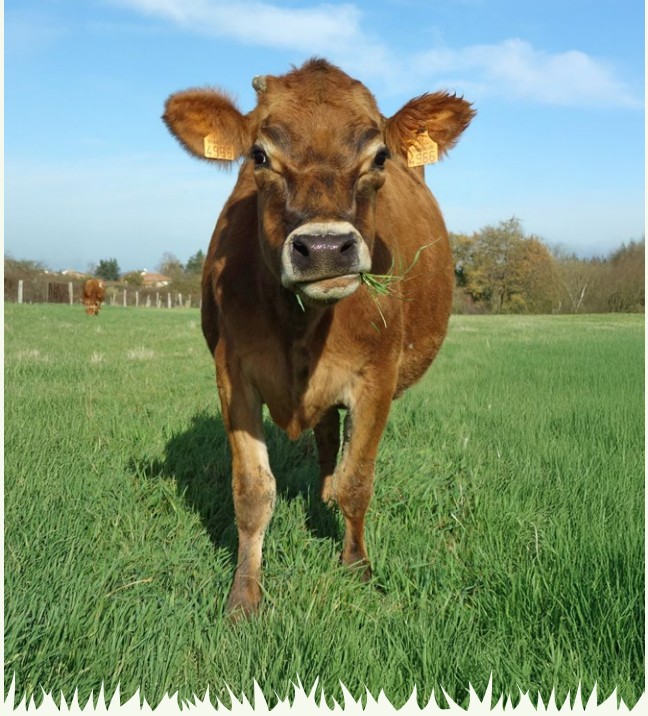
Wissenschaftler*innen, Praxisakteur*innen und Bürger*innen erarbeiten gemeinsam Wissen für die Endlagerung von Atommüll. Das war der Ausgangspunkte des Projektes „Transdisziplinäre Forschung zur Entsorgung hochradioaktiver Abfälle in Deutschland (TRANSENS)". „Ziel war es, durch die gemeinsame Arbeit tragfähige Lösungen zu finden", so Julia Neles, stellvertretende Leiterin des Bereichs Nukleartechnik & Anlagensicherheit. „Hierfür haben wir uns am Öko-Institut unter anderem der Zwischenlagerung und dem Sicherheitsmanagement gewidmet. Darüber hinaus sind wir der Frage nachgegangen, wie die Oberflächenanlagen eines Endlagers den potenziellen Standort und die Wahrnehmung der Bevölkerung verändern." Ziel war es dabei unter anderem, herauszufinden, wie die Verbundenheit der Bürger*innen mit ihrer Region beeinflusst, wie sie bei der Planung von Infrastrukturvorhaben beteiligt werden wollen. „Wir haben etwa in einem Workshop Modelle von Oberflächenanlagen eines Endlagers, die in unterschiedliche Landschaftstypen eingebettet waren, diskutiert", so die stellvertretende Projektleiterin Dr. Melanie Mbah. „In unserer Forschung zu Ortsverbundenheit und Infrastrukturvorhabenplanung zeigte sich ein deutlicher Unterschied zwischen Stadt und Land. In ländlichen Regionen sind die Menschen oft skeptischer mit Blick auf Veränderungen – je nach vorheriger Transformationserfahrung und der Bedeutung von Tourismus und Landwirtschaft."

Das Projekt wurde gemeinsam mit 15 weiteren Forschungsinstitutionen aus Deutschland und der Schweiz sowie Partner*innen aus Praxis und Zivilgesellschaft durchgeführt und vom Bundesumweltministerium und im Programm "Niedersächsisches Vorab" der VolkswagenStiftung gefördert. *cw*

Kurze Fakten statt Vermutungen

Weltweit liefert Atomkraft nur neun Prozent des Stroms – und sie wird in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter an Bedeutung verlieren. Europäische Staaten machen sich durch die Nutzung von Kernenergie stark von Russland abhängig. Und: Atomkraft ist eine der teuersten Arten der Stromerzeugung, sie ist in der Vergangenheit zudem immer teurer geworden. Nur drei zentrale Punkte aus der Publikation „Böll.Fakten: Atomenergie", die das Öko-Institut für die Heinrich Böll Stiftung erstellt hat. In kurzen FAQs formulieren die Wissenschaftler*innen aus dem Bereich Nukleartechnik & Anlagensicherheit vor dem Hintergrund der wiederbelebten Debatte über die Atomkraft insgesamt 14 Fakten rund um deren Funktionsweisen und Risiken. „Wir erklären darin zum Beispiel, wie Atomkraftwerke funktionieren, was deren Bau kostet und welche Risiken bestehen", sagt Dr. Christoph Pistner vom Öko-Institut. „Die Publikation widmet sich zudem der Frage, ob die Klimaziele ohne sie erreicht werden können. Und die Antwort darauf ist ein klares Ja. Sie sind nicht nötig und außerdem viel zu teuer."

Auch dem Atommüll und der Endlagerung widmen sich die Expert*innen für die Publikation. „Nach 60 Jahren kommerzieller Nutzung werden in Deutschland rund 27.500 Kubikmeter hochradioaktiver Abfall angefallen sein. Wir diskutieren, warum dessen Endlagerung eine so komplexe technische, aber auch gesellschaftliche Herausforderung ist", so der Bereichsleiter. *mas*



Artenvielfalt in der Milchproduktion

Artenreiches Grünland hat eine große Bedeutung für die Biodiversität. Doch ist ein großer Teil davon in den vergangenen Jahrzehnten verloren gegangen – etwa durch Nutzungsänderungen oder Intensivierung. „Die Leistungssteigerung bei Milchkühen hat die Anforderungen an die Futterqualität erhöht – und damit zur Intensivierung der Grünland-Bewirtschaftung beigetragen", erklärt Dr. Dietlinde Quack, Wissenschaftlerin am Öko-Institut.

In zwei Modellregionen – den Bio-Musterregionen Freiburg und Ravensburg – hat sich das Öko-Institut gemeinsam mit dem Institut für ländliche Strukturforschung (IFLS) sowie Grünweg Projektmanagement & Beratung der Frage gewidmet, wie sich die Milchproduktion ökonomisch lohnen und gleichzeitig Biodiversität fördern kann. „Da der Schutz und die Förderung der Biodiversität mit Kosten für die Betriebe verbunden sind, muss dem ein finanzieller Mehrwert gegenüberstehen. Ansatzpunkte gibt es dabei in der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU sowie bei Maßnahmen, die Biodiversitätsleistungen über den Markt fördern", so die Expertin. „Es hat sich gezeigt: Akteur*innen auf allen Ebenen können für Biodiversität aktiv werden. Dabei bietet gerade die regionale Ebene Potenziale." Im Projekt „Gestaltungsoptionen für ökonomisch tragfähige biodiversitätsfördernde Milchproduktionssysteme in den Bio-Musterregionen Freiburg und Ravensburg (GOBIOM)" zeigt das Projektteam außerdem: Auch Beratung und Bildung von Landwirt*innen spielen eine wichtige Rolle. „Es geht etwa darum, fundierte Kenntnisse zur Weidehaltung oder auch zur abgestuften Grünlandnutzung zu vermitteln", sagt Dr. Dietlinde Quack. „Eine klimaeffiziente Milchproduktion lässt sich dabei durchaus mit Tierwohl, dem Schutz von Biodiversität und dem Erhalt von kleinbäuerlichen Betrieben vereinbaren." *cw*

Fairness für Frauen

Wer Haushalte mit geringem oder mittlerem Einkommen bei der Energie- und Mobilitätswende unterstützt, unterstützt damit in hohem Maße Frauen. Egal, ob es um die Umstellung der Heizung auf erneuerbare Energien oder vergünstigte Angebote für den ÖPNV geht. „Frauen sind benachteiligt, wenn es darum geht, klimafreundlich zu wohnen oder unterwegs zu sein", sagt Tanja Kenkmann, Senior Researcher am Öko-Institut, „sie sind bei den Kosten stärker belastet, vor allem, wenn sie zur Miete wohnen." Alleinerziehende Mütter und Rentnerinnen trifft dies besonders, aber auch Frauen in anderen Lebenssituationen.

Das Öko-Institut hat sich im Rahmen einer Expertise für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung gezielt der geschlechtergerechten Gestaltung der Energie- und Mobilitätswende gewidmet. Dabei zeigte sich etwa, dass alleinlebende Frauen mehr als sieben Prozent ihres Einkommens für Heizung und Strom ausgeben, bei alleinerziehenden Müttern sind es sogar knapp acht Prozent – bei deutlich geringerem Einkommen. Bei alleinlebenden Männern sind es hingegen weniger als sechs Prozent, bei zugleich höherem Einkommen. „Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Mobilität", so Konstantin Kreye, Wissenschaftler im Bereich Ressourcen & Mobilität des Öko-Instituts. „So können sich etwa alleinerziehende Mütter zweieinhalb Mal so häufig kein Auto leisten wie die Haushalte der Gesamtbevölkerung."

Die Unterschiede, so betont Kenkmann, werden sich im Lauf der Energie- und Mobilitätswende noch verstärken, vor allem im Zuge des steigenden CO_2-Preises. „Daher ist es notwendig, rechtzeitig gegenzusteuern. Wirkungsvolle Maßnahmen zur Unterstützung von sozial benachteiligten Haushalten und dabei insbesondere Frauen sind etwa gezielte Förderungen für die Sanierung von Mietwohnungen und für den Austausch von Geräten mit hohem Stromverbrauch oder auch Zuschüsse beim Leasing von Elektrofahrzeugen." *mas*

Keine falschen Versprechen

Orientierung statt irreführende Werbung

Wir wollen nicht belogen werden. Nicht angeschummelt. Oder manipuliert. So weit, so selbstverständlich. Heißt aber nicht, dass das nicht passiert. Denn viele Umweltaussagen auf Produkten machen uns etwas vor, das nicht der Wahrheit entspricht. So wird mit Begriffen wie „klimaneutral", „umweltverträglich" und „nachhaltig" um sich geworfen. Das Ziel ist klar: wir sollen das so beworbene Produkt in den Einkaufswagen legen, fürs Gewissen und für den Klimaschutz. Doch in aller Regel können wir überhaupt nicht nachprüfen, wie viel Wahrheit hinter diesen Umweltaussagen steckt. In einer aktuellen Analyse für das Umweltbundesamt haben wir die Verbraucherperspektive umfassend betrachtet. Wir haben untersucht, was Verbraucher*innen über umweltbezogene Aussagen wissen, was sie von ihnen erwarten und wie sie sich auf sie auswirken. Dabei zeigt sich ganz klar: Viele Konsument*innen legen einen hohen Wert auf umweltfreundliche Produkte – wissen aber oft nicht, welche das überhaupt sind, und sind von der hohen Anzahl von Siegeln und Green Claims verwirrt. Gleichzeitig wollen Verbraucher*innen, dass sich hier etwas ändert. Dass der Staat eingreift, Claims unabhängig überprüfen lässt und somit Greenwashing verhindert.

Auf EU-Ebene gibt es bereits wichtige Bestrebungen, genau dies zu tun. Die bereits beschlossene Richtlinie Empowering Consumers for the Green Transition legt fest, dass keine Behauptungen mehr über die Umweltfreundlichkeit eines Produktes getroffen werden dürfen, wenn es keine entsprechende Datenbasis gibt. Verboten ist außerdem, Produkte mit Nachhaltigkeitssiegeln zu kennzeichnen, wenn diese nicht von staatlichen Stellen oder einem anerkannten Zertifizierungssystem stammen. Im Laufe des Jahres soll auch die Green Claims-Direktive auf den Weg gebracht werden. Sie legt fest, wie Umweltaussagen begründet und kommuniziert werden dürfen. Hier gibt es – neben der Sorge, dass diese Regulierungen wieder abgeschwächt werden – zahlreiche Herausforderungen. Denn eine wichtige Anforderung ist etwa, dass Umweltaussagen auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basieren sollen. Unklar ist bislang aber, auf Grundlage welcher Methoden und Kriterien diese ermittelt werden sollen – hier braucht es klarere Festlegungen und Definitionen. Notwendig ist es aus unserer Sicht auch, die Wirksamkeit der Regulierung nach angemessener Zeit zu überprüfen und den rechtlichen Rahmen bei Bedarf anzupassen.

Und was ist mit jenen, die uns mitunter belügen, anschummeln und in die Irre führen? Natürlich gibt es viele Unternehmen, die sich bereits intensiv darum bemühen, ihre Produkte mit möglichst geringen Umweltauswirkungen zu produzieren und die ihr Bemühen auch valide und transparent kommunizieren. Aber wenn wir uns die Situation anschauen, muss man feststellen, dass der Markt hier bislang noch nicht wirklich etwas geregelt hat. Gerade deshalb ist die Regulierung eine wichtige Chance. Jene Unternehmen, die wirklich nachhaltig arbeiten und nur mit Green Claims werben, die der Realität entsprechen, haben wenig zu befürchten. Ganz im Gegenteil: Sie könnten von einer ambitionierten Regulierung sogar profitieren. Denn dann können sie die eigene Arbeit für mehr Umwelt- und Klimaschutz in einem fairen Wettbewerbsumfeld öffentlich machen.

Stand heute fühlen sich viele Verbraucher*innen durch die Vielzahl an unterschiedlichen Umweltaussagen überfordert. Erst wenn sie sich auf umweltbezogene Aussagen wirklich verlassen können, erst wenn sie in der Lage sind, sich auf Grundlage von eindeutigen Spielregeln und glaubwürdigen Informationen eine Meinung zu bilden, können sie ihre Macht vollständig ausspielen. Und sollten es dann natürlich auch.

Dr. Florian Antony

Dr. Florian Antony ist Biologe und seit 2013 für den Bereich Produkte & Stoffströme des Öko-Instituts tätig. Hier widmet sich der Senior Researcher unter anderem nachhaltigem Konsum und nachhaltigen Produkten. Antony ist zudem Gruppenleiter Nachhaltige Ernährungssysteme & Lebensweisen.
f.antony@oeko.de

Jahresbericht 2024: Gegenwind

Populistische Debatten, Ablehnung und Ängste gegenüber der Klimapolitik, ein zunehmend rauer Ton in der Öffentlichkeit: Der Klimaschutz sowie konkrete Maßnahmen finden nur schwerlich eine breite Basis – Fragen der Verteilungsgerechtigkeit und damit verbundene Ängste treten in den Vordergrund. Ökonomische Interessen verstärken diese Befürchtungen noch. Wir befinden uns in stürmischen Zeiten. In unserem aktuellen Jahresbericht stellen wir deshalb den „Gegenwind" – dem gegenüber sich das Öko-Institut schon oft behauptet hat – in den Fokus. Und zeigen auf, was beim Umwelt- und Klimaschutz wichtig ist und bleibt: von der Notwendigkeit, die Klimaschutzlücke im Verkehr zu schließen, über die Hervorhebung der Kreislaufwirtschaft als Schwerpunktthema 2024 bis hin zur Analyse des Zeitaufwands für die Endlagerstandortsuche von hochradioaktivem Müll. Außerdem haben wir in einem offenen Brief zur Weiterführung der praxisorientierten Forschung zur Elektromobilität gegenüber der Bundesregierung aktiv Stellung bezogen. Unermüdlich stellen wir uns den gegenwärtigen und zukünftigen Herausforderungen – auch in stürmischen Zeiten. *kki*

www.oeko.de/jahresbericht2024

Strategischer Austausch auf Mitarbeitendentagung 2025

Unter dem Motto "Gegenwind – Das Institut durch stürmische Zeiten navigieren" stand die diesjährige Mitarbeitendentagung, die am 2. und 3. April in Kassel stattfand. Institutsinterne Themen wie der Bericht zum Stand des Instituts sowie ein Dialog zur laufenden Umstrukturierung durch die neu gegründete Öko-Institut Consult GmbH und deren Herausforderungen bildeten den inhaltlichen Schwerpunkt des ersten Tages. Am zweiten Tag vermittelte Christopher Vogel von der Mobilen Beratung gegen Rechtsextremismus in Hessen mit seiner Keynote „Der Wind hat sich gedreht – wie wir uns trotzdem positionieren können" wichtige Impulse für den Umgang mit Anfeindungen aus einem erstarkenden rechtspopulistischen Umfeld. Darauf aufbauend erarbeiteten die Mitarbeitenden in mehreren Kleingruppen Ansätze für die zukünftige Positionierung bei politischen Treffen und Ausschüssen, auf Podiumsdiskussionen und in öffentlichen Debatten, Plenen sowie „Gegenwind" in Medien und im Social Web.

Die Mitarbeitendentagung ist die zweijährlich stattfindende Zusammenkunft aller fest angestellten Mitarbeiter*innen des Öko-Instituts. Sie dient dem Austausch sowie der Stärkung des Gemeinschaftsgefühls über die Grenzen von Standorten und Organisationseinheiten hinweg.

kki

Geht das eigentlich ... den eigenen Kiez nachhaltiger gestalten?

Büchertauschbörsen in Telefonzellen, bepflanzte Baumscheiben oder mehr Sitzgelegenheiten: Es gibt viele Optionen, die Lebensqualität im eigenen Wohnviertel attraktiver zu gestalten. Auch die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs gehört dazu. Das bringt große Effekte im Hinblick auf mehr Nachhaltigkeit, allerdings auch Konfliktpotenzial mit sich. Die Forschung zeigt, dass die Akzeptanz insbesondere für verkehrspolitische Maßnahmen steigt, wenn Menschen erleben, wie durch weniger Autos, Staus und Lärm die Lebensqualität im Wohnbezirk steigt. Es empfiehlt sich für Kommunen, Maßnahmen auszuprobieren, die Vorteile erlebbar zu machen und mit den Bürger*innen gemeinsam Bilanz zu ziehen.

Das Konzept der „Kiezblocks" in Berlin ist ein sehr gutes Beispiel. Hier geht es darum, den motorisierten Durchgangsverkehr im Viertel zu beschränken. Interessierte Anwohner*innen bekommen Hilfestellung bei Konzepten und Anträgen. Die Kiezblocks leisten einen Beitrag zur Verkehrswende und stärken darüber hinaus Nachbarschaften insgesamt. Gemeinschaft ist ein wichtiger Aspekt auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Kiez. Anlaufstellen für nachhaltige Praktiken wie die Beratung zum energiesparenden Wohnen, Reparaturstellen für Geräte oder Fahrräder, Leihläden, Orte für Begegnung und Gemeinschaftsgärten tragen dazu bei.

Carina Zell-Ziegler

Wissenschaftliche Mitarbeiterin im Bereich Energie & Klimaschutz

Verkehr – alle(s) in Bewegung

Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs hierzulande auf 85 Millionen Tonnen sinken, bis 2045 soll er klimaneutral sein. Eine große Aufgabe, insbesondere vor dem Hintergrund, dass auf dem Weg dorthin im Vergleich zu 1990 bislang keine großen Fortschritte zu erkennen sind. Auch vom Ziel, bis 2030 mindestens 15 Millionen Elektroautos auf deutsche Straßen zu bringen und ein Drittel der Lkw-Fahrleistung mit Strom zu bewältigen, sind wir noch weit entfernt. Wie lässt sich hier das Steuer herumreißen? Wie können alle Akteur*innen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft zum Gelingen der Verkehrswende beitragen? Mit diesen Fragen beschäftigt sich die nächste Ausgabe der eco@work, die im September 2025 erscheint.