

## **Erziehung zur Suffizienz?**

### **Pädagogische Gedanken zur Energiewende**

*Vortrag von Tobias Lobstädt,*

*gehalten auf der Energiekonferenz der NRW-Initiative „Energiewende macht Schule“*

*am 28.09.2017 in der Hochschule Düsseldorf*

An einem heißen Vormittag des letzten Sommers hat sich die Leitung einer Grundschule dazu entschlossen, ihren Schülerinnen und Schülern hitzefrei zu geben. Kaum hatte sie das ausgesprochen, war der Jubel ohrenbetäubend. Hastig packten die Kinder ihre Rucksäcke und rannten Richtung Schultor. Aber als die Rektorin einige Zeit später aus dem Fenster schaute, sah sie einen Großteil der Kinder dort noch immer - nun aber deutlich stiller - am Schultor stehen. Die Rektorin ging auf die Kinder zu und fragte:

“Warum seid ihr noch hier? Wollt ihr nicht auch nach Hause?“

„Aber ja, sehr gern sogar“, antwortete ein Mädchen aus der vierten Klasse.

„Doch wir werden jeden Morgen mit dem Auto zur Schule gebracht und mittags wieder abgeholt. Den Fußweg nach Hause kennen wir leider nicht.“

Diese Geschichte ist nicht erfunden. Der Neusser Erziehungswissenschaftler Albert Wunsch schilderte vor einigen Wochen auf Spiegel Online einen ähnlichen Fall.<sup>1</sup> Das Vorhaben, den Kindern Hitzefrei zu geben, sei an einer Hamburger Grundschule daran gescheitert, dass zu viele Schüler noch nie allein nach Hause gegangen seien und den Weg einfach nicht gekannt hätten. Dabei liege der Schulweg für die Mehrzahl aller Schüler bei unter 800 Metern.

Viele Grundschüler lernen so, dass ein Auto in unserer Gesellschaft unverzichtbar ist.

Statt die Strecke klimaneutral zu Fuß oder mit dem Rad zu absolvieren, werden sie gefahren.

Die Eltern degradieren sich dabei aber nicht nur zu Chauffeuren. Sie verpassen Chancen der realitätsorientierten Bildungsvermittlung.

Zum einen bereitet eine Fahrt der Kinder im Elterntaxi nicht auf die Gefahren der eigenen Teilnahme am Straßenverkehr vor. Zum anderen - und dies ist im Bezug zur Energiewende entscheidend - fördert ein vorgelebter Verzicht auf das Auto zugunsten des Fußwegs oder der Radnutzung ein Verantwortungsbewusstsein gegenüber Umwelt und Gesundheit.

---

<sup>1</sup> Vgl. Spiegel Online: <http://www.spiegel.de/lebenundlernen/schule/schulweg-mit-dem-auto-der-kampf-gegen-elterntaxis-a-1164868.html>, aufgerufen am 20.09.2017

Weiterhin kann die Abkehr vom Auto als Gewinn an selbstbestimmter Mobilität erfahren werden, die dazu noch kostenfrei ist. Suffizienz kann in diesem Fall als Bereicherung vermittelt werden.

Dies ist wichtig, da kaum eine Zukunftskompetenz für die Grundschüler in den kommenden Jahrzehnten so notwendig sein wird, wie eine Fähigkeit zur Suffizienz. Denn ihre Welt wird mit großer Wahrscheinlichkeit von Verzicht bestimmt sein.

Das Wort Suffizienz leitet sich vom Lateinischen ab und bedeutet „ausreichend“. Suffizienz steht für eine maßvolle Bedürfnisbefriedigung und einen genügsamen Konsum. Suffizienz fordert nicht, so der Wirtschaftswissenschaftler Gerhard Scherhorn, auf das Notwendige zu verzichten, sondern mit dem Ausreichenden zufrieden zu sein.<sup>2</sup> Suffizienz beschreibt in ökologischer Hinsicht einen möglichst geringen Rohstoff- und Energieverbrauch.

Unbedacht des Energieverbrauchs eines PKW ist für die Hamburger Grundschüler das Auto ein bequemes Transportmittel von A (wie Arzt) nach B (wie Ballettunterricht). Sie begreifen schon früh, dass der Besitz, die Anzahl und die Marke den sozialen Status und den persönlichen Stil der Eltern anzeigen und der Aufwertung sowie Abgrenzung der Familie dienen. Vom Distinktions- zum Generationsobjekt wird das Auto dann in der Jugendzeit. Spätestens mit Erwerb des eigenen Führerscheins wird das Auto zum Symbol beginnender Unabhängigkeit. Es ist spaßbringender Beschleuniger, auditive Erlebniskammer, Rückzugsraum der Peergroup und Ort sexueller Intimität.

Autos sind technische Wunder, designte Träume und Ikonen der Nachmoderne, wie der Philosoph Roland Barthes vor 60 Jahren schrieb:

*„Ich glaube, daß das Automobil heute die ziemlich genaue Entsprechung der großen gotischen Kathedrale ist. Soll heißen: eine große epochale Schöpfung, die mit Leidenschaft von unbekanntem Künstlern entworfen wurde und von deren Bild, wenn nicht von deren Gebrauch ein ganzes Volk zehrt, das sie sich als ein vollkommen magisches Objekt aneignet.“<sup>3</sup>*

Diese magischen Objektrepräsentanzen können auch seriöse Studien nicht auflösen, die belegen, dass unsere 45,8 Millionen angemeldeten PKW hierzulande zu einem Großteil für

---

<sup>2</sup> Vgl. Scherhorn, Gerhard: Die Logik der Suffizienz.

In: Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (Hg.): Von nichts zu viel.

Suffizienz gehört zur Zukunftsfähigkeit. Wuppertal Papers Nr. 125, Dezember 2002, S. 15

<sup>3</sup> Barthes, Roland: Mythen des Alltags. Berlin 2012, S. 196

die klimaschädlichen CO<sup>2</sup>-Emissionen Deutschlands sowie die Feinstaubverschmutzung unserer Städte verantwortlich sind.

Wenn es um die Suche nach Alternativen geht, lautet die geläufigste Selbstberuhigung, dass die Industrie bald saubere Autos bauen wird.

Aber gerade danach sieht es nicht aus – spätestens seit Der Spiegel im Juli 2017 aufdeckte, dass die Dieselfäule kein Versagen eines einzelnen Unternehmens war, sondern Ergebnis einer jahrelangen Absprache von Audi, BMW, Daimler, Volkswagen und Porsche.<sup>4</sup>

Dies machte erneut deutlich, dass enorme wirtschaftliche Interessen unserem widersinnigen Festhalten am Auto die Hand stützen.

„Autoindustrie steigert Gewicht in deutscher Wirtschaft“ titelte eine dpa-Meldung zur Internationalen Automobilausstellung (IAA) in den Online-Ausgaben von Frankfurter Allgemeine und Welt, Kölner Stadtanzeiger und Berliner Morgenpost.<sup>5</sup> In dem Artikel wird die deutsche Autoindustrie als umsatzstärkste Branche, Exportweltmeister und Motor der Wirtschaft dargestellt. Ein Zuwachs der Bruttowertschöpfung zwischen 2005 und 2015 soll belegen, wie gewichtig diese Schlüsselbranche ist. Und tatsächlich: genannte Zahlen von 871.000 Beschäftigten (2015) sind beeindruckend. Dies relativiert sich erst, wenn man diese Zahl der Anzahl aller sozialversichert Beschäftigten in Deutschland (30.771.000) gegenüberstellt – was der Artikel ausspart.<sup>6</sup> Dann nämlich waren es 2015 lediglich 2,8 Prozent aller Beschäftigten, die in der Autoindustrie arbeiteten. Dennoch erweckt Matthias Wissmann, Präsident des Verbands der Autoindustrie den Eindruck, als stehe die Autoindustrie für den Erfolg der gesamten deutschen Wirtschaft.

In der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung vom 10. September 2017 sagt er:

*„Ich vertrete mehr als 600 Unternehmen mit über 800.000 Beschäftigten. Die ganz große Mehrheit davon hat mit den ärgerlichen Manipulationen nichts zu tun. Deshalb kämpfe ich dagegen, dass wir uns in Deutschland in eine apokalyptische Abwärtsspirale hineinreden. Wir sollten nicht vergessen, wovon dieses Land lebt. Und machen wir uns keine Illusionen: Die Feinde des Automobils schießen jetzt den Diesel an, die werden sich in Zukunft den Benziner vornehmen und übermorgen vermutlich das E-Auto, weil sie in Wahrheit individuelle Mobilität bekämpfen. Gegen solche Fanatiker müssen wir uns wehren.“<sup>7</sup>*

---

<sup>4</sup> Vgl. Der Spiegel, Nr. 30 vom 22.07.2017, S.12

<sup>5</sup> dpa-Meldung vom 14.09.17

<sup>6</sup> Vgl. Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarkt 2015. Heidelberg 2016, S. 14

<sup>7</sup> Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung, Nr. 36 vom 10.09.2017, S. 23

Kein Fanatiker ist der renommierte Klimawissenschaftler Jørgen Randers. Dennoch liefert er eine Reihe guter Argumente, die das Primat individueller Mobilität mit dem PKW in Frage stellen. Für den Club of Rome fertigte er eine Prognose an, wie die Welt im Jahre 2052 aussehen wird - also dann, wenn die Hamburger Grundschüler im Alter ihrer Eltern sind. Glaubt man den Berechnungen, dann haben wir bereits 2030 - heute in 13 Jahren - die Chance auf eine globale Erwärmung von unter 2 °C verspielt.<sup>8</sup> Bis 2052 werden die Folgen der Erderwärmung der Offenbarung des Johannes gleichen und die vom VDA-Präsident Wissmann ironisch benannte apokalyptische Abwärtsspirale wird Wirklichkeit. Die Ozeane erwärmen sich, das Wasser dehnt sich aus, der Meeresspiegel wird dadurch um über 30 Zentimeter ansteigen. Inseln versinken, Küstenregionen werden überschwemmt und die Klimaflüchtlinge kommen dann aus den Niederlanden, Schleswig-Holstein und Hamburg. Die Städte im Binnenland werden sprunghaft anwachsen, haben aber nicht genügend Trinkwasser für ihre Bewohner, da die Gletscher abgeschmolzen sind und nicht mehr als Wasserspeicher dienen. Kitzbühl ist kahl und Schnee auf dem Kilimandscharo gibt es nur noch bei Hemingway. Extreme Wetterereignisse wie Hochwasser, Waldbrände und Wirbelstürme sind in 35 Jahren keine Schlagzeile mehr wert sondern Alltag. Erdbeben begraben Dörfer. Insektenplagen, Sintfluten und Dürreperioden vernichten die Ernten. Dazu kommt ein sich selbst verstärkender Klimawandel ab der zweiten Hälfte des 21. Jahrhunderts, da das Auftauen der Permafrostböden in der Tundra riesige Mengen Methan freisetzt, das als Treibhausgas zu einem weiteren Temperaturanstieg führt, so Jørgen Randers.

Falls die Hamburger Grundschüler dann noch mit ihren Eltern reden, werden sie vermutlich Fragen stellen, angesichts ihrer überfluteten Heimatstadt. Denn wir alle wissen heute längst um die Belastungen von Klima, Umwelt sowie unserer Gesundheit und denken dennoch nicht im Traum daran, uns von unseren Autos zu trennen.

Warum aber akzeptieren wir diese Spaltung?

Der Tübinger Literaturwissenschaftler Jürgen Wertheimer verbindet diese Fragestellung mit dem Cassandra-Mythos. Der Seherin Cassandra will niemand glauben, obwohl sie die Zukunft kennt. Wertheimer beschreibt in seinem Vergleich die menschliche Fähigkeit zur Leugnung des offensichtlich nahenden Unglücks:

---

<sup>8</sup> Vgl. Randers, Jørgen: 2052. Der neue Bericht an den Club of Rome. München 2012, S. 146 ff.

*„Unsere eingebauten Abwehrmechanismen, bestehend aus einer diffusen Mischung von Sachzwängen, Mainstream-Diktat und Ängstlichkeit, hindern uns noch immer nachhaltig daran, so klug zu werden, wie wir es sein könnten. Deshalb können auch heute noch gerade hochprofessionelle Akteure in den Medien, der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Politik sehr viele bedrohliche Phänomene unverhältnismäßig lange ausblenden und unthematisiert belassen, solange sie keinen Neuigkeitenwert haben, keine theoretische Herausforderung darstellen oder keine bindenden politischen Entscheidungen erfordern.“<sup>9</sup>*

Einreihen in die genannte Liste der professionellen Akteure muss man hier all jene, die beruflich an der Erziehung und Bildung von Kindern und Jugendlichen beteiligt sind. Natur- und Umweltbildner leisten ebenso wie engagierte Erzieher und Lehrerinnen gute Arbeit. Doch die Zeit drängt und wir können uns nicht allein auf systemische Lösungen verlassen, die Nachhaltigkeit im Querschnitt aller Bildungsbereiche verankern will, wie das global initiierte und nationalgesteuerte BNE-Programm. Individuelle Lösungsansätze müssen forcieren und flankieren. Diese Ansätze lassen sich im Dreiklang von Effizienz, Konsistenz und Suffizienz finden, wobei Letzterer eine besondere Herausforderung für die Pädagogik darstellt. Denn die Erziehung zur Suffizienz ist eine Arbeit im Spannungsfeld von wachsenden Konsumwünschen und vorhandenem Umweltbewusstsein. Diese Ambivalenz der Erwachsenenwelt findet sich genauso in der Wertorientierung unserer Kinder und Jugendlichen wieder. Die Studie „Jugend 2015“ unter Beteiligung des Soziologen Klaus Hurrelmann und vom Mineralölkonzern Shell in Auftrag gegeben, befragte Jugendliche nach den wichtigsten Dingen in ihrem Leben.<sup>10</sup> Sie wählten unter zwölf Möglichkeiten aus. Auf Platz 2 der Orientierung ist das Anliegen, einen hohen Lebensstandard zu haben. Auf Platz 3 ist der Wunsch, sich unter allen Umständen umweltbewusst zu verhalten.

In Anlehnung an den Begriff der Schlüsselprobleme des Marburger Pädagogen Wolfgang Klafki, könnte man bei einer Erziehung zur Suffizienz von der Vermittlung einer epochaltypischen Schlüsselkompetenz als Bildungsinhalt im Medium des Allgemeinen sprechen. Was Klafki zur Bildungsarbeit angesichts des „Schlüsselproblems der Umweltfrage“ bereits vor rund 30 Jahren formuliert hat, gilt auch heute noch:

---

<sup>9</sup> Wertheimer, Jürgen: Cassandra und die Ignoranten. Der Umgang mit Krisen in postfaktischen Zeiten. SWR Aula, Radio-Sendung vom 06.08.2017

<sup>10</sup> Vgl. Shell Deutschland Holding (Hg.): Jugend 2015. Eine pragmatische Generation im Aufbruch. Frankfurt am Main 2015, S. 243

*„Erstens: Schrittweise Entwicklung des Problembewußtseins für die Umweltproblematik in ihrer Spannung zu den bisherigen Leitlinien der industriell-technischen Entwicklung mit ihren heute erkennbaren beiden Hauptfolgen: zum einen der tendenziellen Erschöpfung der natürlichen Ressourcen und zum anderen der Umweltzerstörung durch die Folgen unkontrollierter technologisch-ökonomischer Entwicklung.*

*Zweitens: Entwicklung der Einsicht in die Notwendigkeit, ressourcen- und energiesparende Techniken und umweltverträgliche Produkte und Produktionsweisen zu entwickeln sowie unseren Konsum teils einzuschränken, teils umweltfreundlich zu praktizieren.“<sup>11</sup>*

Als Eltern und Erziehende, Lehrkräfte, Pädagoginnen und Didaktiker sollten wir uns für Bildungsinhalte und Erziehungspraktiken verantwortlich fühlen, die Suffizienz vermitteln. Für die Erwachsenen des Jahres 2052 wird diese Kompetenz lebensnotwendig sein. Erfolgreich vermitteln werden wir die damit verbundenen Werte aber nur durch die eigene Glaubwürdigkeit. Geben wir uns deshalb als Diesel fahrende Lehrerin nicht mit einem Software-Update zufrieden. Beruhigen wir als Benziner fahrender Erzieher nicht unser Gewissen, in dem wir die Abwrackprämie beim Kauf eines Elektroautos in Anspruch nehmen. Leben wir lieber konsequent vor, was an Werten zu vermitteln dringend notwendig ist. Ohne Elterntaxi werden die Hamburger Grundschüler künftig nicht nur lernen, ihren Heimweg zu Fuß zu bestreiten, sondern auch dazu angeregt, andere Pfade in eine lebenswerte Zukunft zu finden.

[ 2017 © [www.tobias-lobstaedt.de](http://www.tobias-lobstaedt.de) ]

---

<sup>11</sup> Klafki, Wolfgang: Abschied von der Aufklärung?  
In: Baumgart, Franzjörg (Hg.): Erziehungs- und Bildungstheorien. Bad Heilbrunn 2007, S.273