

NACHBEREITUNG ZUR TAGUNG «SUFFIZIENZ IM ALLTAG» **Möglichkeiten und Barrieren einer komplementären, aber unbeliebten Strategie**

Am 07. Mai 2018 hat sun21 zusammen mit dem Fachbereich Nachhaltigkeit der Universität Basel zur Tagung «Suffizienz im Alltag» eingeladen. Als zentraler Anknüpfungspunkt fungierte hierbei das von der Mercator Stiftung Schweiz finanzierte Projekt «Suffizienz als Mehrwert im Alltag», das innert drei Jahren verschiedene Massnahmen im Bereich der Suffizienz hinsichtlich ihrer Wirkung und Verbreitung analysiert.

Hintergrund des Projektes und der Tagung ist die Formulierung ehrgeiziger Klima- und Energieeinsparziele zahlreicher Städte und Gemeinden, die jedoch wie beispielsweise die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft im Kanton Basel-Stadt, allein mit Effizienz-Massnahmen mittelfristig kaum zu schaffen sind. Nur mit zusätzlichen Einsparungen von Energie und Ressourcen durch Verhaltensänderungen im Alltag ist ein Fortschritt möglich. Allerdings fehlen bisher Handlungsanleitungen, wie diese Veränderungen erreicht werden können. In diesem Kontext wurden in verschiedenen Beiträgen aus der (angewandten) Forschung und durch praxisorientierte Workshops zu den Bereichen Wohnen, Mobilität und Ernährung, Einblicke in die Möglichkeiten und Grenzen der Umsetzung von Suffizienzmassnahmen gewährt.

Mit dieser Handreichung zur Tagung finden Sie die wichtigsten Ergebnisse hinsichtlich der Überwindung von Barrieren und Förderung von innovativen Interventionen, die zur Förderung von Suffizienz in den verschiedenen Bereichen im Alltag führen.

Einen herzlichen Dank gilt allen Beitragenden und Teilnehmenden sowie den Organisatoren der Tagung.



INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung der Keynote

Dr. Roman Seidl, Öko-Institut Freiburg
Suffizienz: Chancen & Grenzen

Aus den Inputreferaten

Ann-Kathrin Hess, Uni Basel
Suffizienz im Alltag -
Effekte von Suffizienzmassnahmen im Bereich Mobilität

Stephan Parlow, Uni Basel
Suffizienz als Ethik der Nachhaltigkeit - Vorschlag eines
Governance-Ansatzes für Suffizienz

**Dr. Corinne Moser (ZHAW), Dr. Matthias Probst (ETH Zürich) und
Dr. Selma L'Orange Seigo (ETH Zürich)**
Zwischenergebnisse Reallabor Hunziker Areal: Nachhaltige Ernährung

Aus den Arbeitsgruppen

Ernährung: **Kristina Kraft**, Projektleiterin im Fachbereich
Bildung und Gesellschaft, Ökozentrum

Mobilität: **Stephan Lingenhel**, e-viva
Mobilitäts- und Energiestadtberater

Wohnen (Energie): **Evelyn Rubli**, Leiterin Energieberatung IWB
Joël Baumgartner, Senior Product Developer IWB

Übersicht zu den Postern

Poster "Suffizienz als Mehrwert im Alltag"
Fachbereich Nachhaltigkeitsforschung, Universität Basel

Poster "Dialoggestaltung Nachhaltige Schulverpflegung"
Dr. Jenny Teufel, öko-Institut e.V.

Poster "Was ist eigentlich Suffizienz?"
Catherine Heinzer Ulusoy, Präsidiatdepartement Kanton Basel-Stadt

Poster "Vorbilder für morgen"
Anette Graupe, Amt für Umwelt und Energie Kanton Basel-Stadt

Überblick und Thesen

**Barrieren, Lösungen und Forderungen bezüglich
der Umsetzung von Suffizienz-Massnahmen**

Keynote: „Suffizienz: Chancen & Grenzen“

Die Keynote-Präsentation «Suffizienz: Chancen und Risiken» leistete einen informativen Einstieg in die weiterführende Diskussion zum Thema. Im Mittelpunkt standen hier die Beleuchtung des Hintergrundes der Diskussion sowie die Begriffsklärung. Als Quintessenz kann festgehalten werden, dass Suffizienz aktuell nach Reduktion, Verlust und Mittelmäßigkeit (Schulnote ‚ausreichend‘) klingt. Daher sollte dieser Begriff in Diskussionen mit Bedacht verwendet werden. Eine konkrete Schlussfolgerung der Präsentation war es, dass man die Diskussion zum Thema Suffizienz besser in den Kontext konkreter Themen stellt, die die Menschen interessieren und an Dinge des Alltages anknüpfbar sind. Als Beispiele wurden hierfür die Themen „Co-Design“, „Upcycling“ und „kreatives Kochen“ angebracht. Eine Forderung, die sich aus den Ausführungen ergab lautete, dass ein suffizientes Verhalten das «neue Normal» werden muss. Hierzu ist es unabdingbar, dass sich soziale Normen weiterentwickeln und die Gemeinschaft insgesamt ein derartiges Ziel verfolgt. Als Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung von Suffizienz-Massnahmen wurde die Freiwilligkeit des Einzelnen identifiziert, wobei auch Instrumente wie das Nudging und in Kombination mit dem vorher gesagten auch Vorschriften nötig wären. Schliesslich wurde eine ganzheitliche Sicht mit der Präsentation stark gemacht: Mehr sozio-ökologische Nachhaltigkeit ist notwendig, um eine nachhaltigere Gesellschaft für eine ‚enkelfreundliche‘ Zukunft zu entwickeln.

Aus den Inputreferaten: „Suffizienz im Alltag - Effekte von Suffizienzmassnahmen im Bereich Mobilität“

Die Präsentation fokussierte auf das Teilen von Lastenvelos als eine Massnahme mit Suffizienzpotential (Aspekt des Teilens eines Verkehrsmittels, aber auch das Potential das Auto auf Kurzstrecken zu ersetzen). Eine Befragung unter Mitgliedern von carvelo2go (der Schweizer Plattform für eCargo-Bikesharing) in Basel sowie unter nicht-Mitgliedern brachte Erkenntnisse bezüglich Unterschieden zwischen verschiedenen Gruppen (aktive Mitglieder, inaktive Mitglieder, potentielle Mitglieder und nicht Interessierte). Personen, die Mitglied bei Carsharing sind, sind auch eher (potentielle) Mitglieder von eCargo-Bikesharing. Für diese Personen mag die «Eintrittsbarriere» zum Teilen eines Verkehrsmittels nicht so hoch sein, weil sie bereits Erfahrung damit gesammelt haben. Des Weiteren fanden wir heraus, dass Mitglieder und nicht Interessierte unterschiedliche Barrieren benennen, warum sie eCargo-Bikesharing nicht (öfter) nutzen: Mitglieder nennen v.a. mangelnde Flexibilität des Verleihsystems, die Verfügbarkeit von funktional ähnlichen Transportmitteln (Veloanhänger, eigenes Lastenvelo) sowie geringen Transportbedarf als Gründe warum sie das Angebot nicht häufiger nutzen. Nicht Interessierte nicht-Mitglieder nennen in erster Linie, dass sie keinen Bedarf für eCargo-Bikesharing für sich sehen. An zweiter Stelle jedoch werden Sicherheitsbedenken genannt, die zum einen mit dem Velofahren in der Stadt im Allgemeinen (zu viele Autos) und mit dem Cargo-Bike im Besonderen (zu schwer und unhandlich, schmale Strassen) gesehen werden. An dritter Stelle werden Vorbehalte gegenüber dem E-Motor genannt (Personen geben an das Konzept des E-Motors nicht zu mögen). Gerade für die gelegentliche Nutzung von Cargo-Bikes scheint es wichtig, Personen im Umgang mit diesem Verkehrsmittel zu schulen, z.B. im Rahmen eines Sicherheitstrainings. Wenn eine grossflächige Nutzung gefördert werden soll, bräuchte dies dann auch neue Anforderungen an die Infrastruktur mit sich (z.B. breitere Velowege, Abstellmöglichkeiten).

Aus den Inputreferaten: «Suffizienz als Ethik der Nachhaltigkeit - Vorschlag eines Governance-Ansatzes für Suffizienz»

Unter den drei komplementären Strategien zur Erreichung nachhaltiger Entwicklung spielt Suffizienz, neben Effizienz und Konsistenz, in mehrfacher Hinsicht eine besondere Rolle. Einerseits rückt sie die Konsequenzen von Produktion und Konsum für die ökologische Tragfähigkeit des Systems Erde in den Fokus und stellt das ökonomische Wachstumsparadigma in Frage. Andererseits adressiert Suffizienz das individuelle Konsumverhalten der Bürgerinnen und Bürger. Während die Zuständigkeit für Effizienz und Konsistenz klar im Verantwortungsbereich von Staat und Wirtschaft liegt, nehmen diese bei der Suffizienz den «mündigen Bürger» und «souveränen Konsumenten» in die Pflicht und verstecken ihre Verantwortung hinter diesem anonymen Subjekt. Manfred Linz formuliert treffend: «Suffizienz müsse (so) in einer Gesellschaft gelernt werden, die ein halbes Jahrhundert hindurch genau das Gegenteil als Leitbild gepflegt habe; sie müsse sich auch gegen die Normativität des Faktischen am eigenen Schopf aus der Nicht-Nachhaltigkeit herausziehen». Vorgestellt wird ein Governance-Ansatz, der sowohl die Politik als auch die Bürger in einen dynamisch, partizipativen Lernprozess einbezieht.

Aus den Inputreferaten: "Zwischenergebnisse Reallabor Hunziker Areal: Nachhaltige Ernährung"

Das Hunziker Areal in Zürich ist ein autoarmes Stadtquartier, welches die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt. Um die ambitionierten Energieziele zu erreichen, wurden bereits wichtige bauliche und organisatorische Massnahmen realisiert. Durch diese Massnahmen alleine und ohne entsprechendes Verhalten der Bewohner/innen können die Ziele jedoch nicht erreicht werden. Hier setzt das von der Stiftung Mercator Schweiz geförderte Projekt an: Forschende der ETH Zürich und der ZHAW entwickeln gemeinsam mit interessierten Bewohner/innen und der Verwaltung Interventionen, die Verhaltensänderungen anstossen. Der Fokus der Interventionen liegt auf dem Bereich Ernährung, da dort grosse Suffizienzpotentiale vorhanden sind. Im Inputreferat wurden erste Ergebnisse aus einer Intervention vorgestellt, die gemeinsames Essen auf dem Hunziker Areal fördert. Zudem wurden Herausforderungen des partizipativen Ansatzes diskutiert.

Aus den Arbeitsgruppen: Ernährung

Im Bereich Ernährung existieren bereits einige **innovative Ansätze** in der Gesellschaft. Genannt wurden Abo-Konzepte mit Vertragslandwirtschaften, ökologische Anbaumethoden und die ganzheitliche Nutzung von Tieren. Zudem wurden Bildungsangebote (bspw. Anpassung der Ausbildung zum Koch in Richtung nachhaltiges Kochen), Foodsharing Initiativen und Fair-Teiler Systeme sowie Online Tools genannt, die helfen den Einfluss der eigenen Ernährung auf das Klima zu berechnen. Insgesamt sollte „Öko“ zunehmend der Standard sein und entsprechende politische Strategien sollten die Richtung vorgeben.

Eine **Barriere zur Umsetzung** sei die Erreichung der Zielgruppen, wenn es um

Kommunikationsstrategien ginge. Zudem herrsche die Meinung, dass eine ökologisch bewusste Ernährung teuer sei. Zeit und Bequemlichkeit seien weitere Barrieren. Erstens sei das Angebot im Supermarkt nicht immer nachhaltig, was Zeit für das Abwägen im Supermarkt kostet. Zweitens müssen Einkäufe geplant werden, um beispielweise Foodwaste zu vermeiden. Das „blinde“ Vertrauen ins Mindesthaltbarkeitsdatum oder Ängste bezüglich Einhaltung der Hygiene seien weitere Barrieren. Insgesamt sei Ernährung ein emotionales und komplexes Thema: niemand möchte sich durch Vorschriften den Genuss oder seine Vorlieben schlecht reden lassen, individuelle körperliche Verträglichkeit und gesundheitliche Aspekte machen das Thema zusätzlich komplex und lassen keine Verallgemeinerung der Handlungsempfehlung zu.

Lösungen: Prominente Vorbilder könnten hilfreich sein einige Zielgruppen zu erreichen. Zudem scheint es ein Bedürfnis nach Überblick über Label, ökologischen Fussabdruck von Produkten und Speisen, oder Abwägungshilfen zwischen bspw. „Bio oder doch lieber Unverpackt“ zu geben – hier wird eine Online Plattform vorgeschlagen, Planungstools für das Einkaufen oder Ampelsysteme im Supermarkt. Es braucht eine Vermarktung der Co-Benefits und Bildung dahingehend, dass eine nachhaltige Ernährung auch eine gesunde Ernährung sein kann. Bildung ist nicht nur ein innovativer Ansatz, der bereits existiert, sondern auch eine Lösung, die weiterhin ausgebaut und ggf. innovativer gestaltet werden sollte.

Aus den Arbeitsgruppen: Mobilität

Welche Barrieren könnten einer erfolgreichen Umsetzung im Wege stehen?

Bei der Diskussion von Problemen und Barrieren wurden Punkte zu den folgenden Kategorien genannt: Akteure, Infrastruktur, persönliche Neigungen/Bedürfnisse.

Im Bereich Akteure, wurde z.B. das Gewerbe in Basel genannt, das aktuell eine Initiative lanciert gegen die 2010 beschlossene Reduktion des motorisierten Verkehrs um zehn Prozent bis 2020. Dieser Paragraph soll wieder aus dem Umweltschutzgesetz herausgenommen werden. Im Bereich Infrastruktur fiel das Stichwort «Velokultur», das heisst es könnte immer noch mehr getan werden, um eine solche Velokultur zu schaffen. Als Barrieren aus der Kategorie «persönliche Neigungen/Bedürfnisse» wurden Bequemlichkeit, Status, sowie das Verständnis ein Recht auf Auto und Parkplätze zu haben genannt.

Wie könnten diese Barrieren überwunden werden? Welche innovativen Ansätze/Interventionen zur Förderung von Suffizienz gibt es im Bereich Mobilität?

Im Workshop Mobilität wurden Massnahmen zur Förderung nicht-motorisierter Mobilität diskutiert. Die Teilnehmer sprachen sich für Infrastrukturmassnahmen und Anreize aus, die einerseits den Langsamverkehr fördern und andererseits den MIV weniger attraktiv machen sollten.

Auch Aktionen, die einen Bewusstseinswandel fördern wurden diskutiert. Die Idee ist, die Dominanz des Autos im öffentlichen Raum in Frage zu stellen, die Bedeutung des Autos als Statussymbol zu hinterfragen und mehr Lebensqualität mit weniger Autos zu erreichen.

Es wurden die folgenden konkreten Ansätze bzw. Massnahmen genannt: Road Pricing, Parkraumbewirtschaftung (teurere Parkausweise, Reduzierung der Parkplätze), Ausbau Velowege, Schulungen für das sichere Handling von Cargobikes, sowie gemeinsame Projekte (z.B. in Zusammenarbeit mit Wirtschaft und Verwaltung) wie z.B. die vergünstigte Bereitstellung eines Cargobikes an Basler Unternehmen für den städtischen Warentransport.

Aus den Arbeitsgruppen: Wohnen (Energie)

Im Bereich Wohnen wurden Barrieren und Lösungen zur Umsetzung anhand zweier exemplarischer Individuen-Typen diskutiert. Typ 1: Nadine, eine ledige, 28jährigen Frau, die kreativ, flexibel und offen lebt und Wohnraum v.a. für sozialen Austausch nutzen, ansonsten aber ungebunden bleiben möchte. Typ 2: Remo, ein Familienvater, der auf dem Land ein Eigenheim bauen will, nachbarschaftlichem Austausch eher kritisch gegenübersteht und Einsparungen genau berechnet. Die Unterteilung in beide exemplarische Typen verdeutlicht die Notwendigkeit einer zielgruppenspezifischen Problemdiagnose und Lösungsentwicklung.

Barrieren suffizienter Wohnformen

Als Barrieren wurden sowohl Kontextfaktoren diskutiert, insbesondere bei «Nadine», die gegenüber suffizienten Wohnformen grundsätzlich als offen angesehen wurde. Zu den diskutierten strukturellen Barrieren zählten institutionelle oder soziale Barrieren (z.B. kaum «flexibler» Wohnraum verfügbar, konservative Nachbarn, behördliche Umstände). Zudem wurden individuelle Faktoren, wie Lebensstil (Bevorzugung von energetisch schlechteren Altbauten, etc.) im Zusammenhang mit Nadine diskutiert. Bei dem anderen Typ «Remo» wurde dagegen ein Schwerpunkt bei individuellen Barrieren suffizienter Wohnformen gesehen, wie (Un)wissen, Werteinstellungen, Emotionen, Verantwortung, etc. aber auch strukturelle Faktoren wurden diskutiert, wie beispielsweise die Wahl des Architekten.

Lösungen zur Umsetzung suffizienter Wohnformen

Ebenso wie die Barrieren wurden je nach Typ unterschiedliche, suffiziente Lösungen vorgeschlagen. Für Nadine wurden progressivere, ihrem Lebensstil angemessene Ideen diskutiert, wie z.B. Wohnraum in einer suffizienten Wohnungsgenossenschaft, Airbnb als Sharing-Konzept, sowie mögliche Vermittler wie Stadtteilsekretariate, Berater für Quartiere und andere Informationsquellen. Remo dagegen wurden gemäßigte Vorschläge „unterbreitet“, wie gemeinsame nutzbare Räume mit Nachbarn, die möglichst frühzeitig in der Bauphase eingeplant wurden, Schuppen statt Kellerräume, ökologische Regenwassersysteme, Ausreizung an Effizienzpotenzialen und suffiziente Mobilitätsformen (Homeoffice, pendeln mit Rad oder ÖV), etc. Dabei wurde aber auch verdeutlicht, dass das Potenzial für echtes suffizientes Wohnen beschränkt ist (suffizient wäre z.B., auf einen Neubau auf dem Land zu verzichten.).



Überblick und Thesen

Barrieren

- Schwache zielgruppenspezifische Kommunikation, insgesamt schwaches Erreichen der Konsumenten
- Institutionelle und soziale Barrieren erschweren Umsetzung von Suffizienz-Massnahmen
- Umsetzung von Suffizienz-Massnahmen erfordern zu viel finanzielle sowie zeitliche Ressourcen
- Individuelle Routinen und Praktiken sind schwer zu verändern
- Mängel Infrastruktur, die Nutzung erschweren (z.B. Velowege)
- Politische oder finanzielle Macht von Interessengruppen bzw. Minderheiten, die konträr zu den Inhalten von Suffizienz agieren

Lösungen

- Prominente Vorbilder, die je nach Thema und Zielgruppe anders rekrutiert werden
- Leicht verständliche Aufbereitung von Angeboten und Akteuren für ein breiteres Publikum
- Planungstool bzw. Ampelsystem für das tägliche Einkaufen bzw. Praktiken allgemein
- Spezifische Bildungsangebote in den gesamten Lebenslauf des Konsumenten integrieren
- Anreize zur Förderung der Umsetzung von Suffizienz-Massnahmen
- Verstärktes Augenmerk auf die Co-Benefits von Suffizienz-Massnahmen (z.B. Gesundheitsaspekt des Langsamverkehrs betonen)

Forderungen

- Diskussion zum Thema Suffizienz im Kontext konkreter Themen
- zielgruppenspezifischen Problemdiagnose und Lösungsentwicklung
- Innovative Massnahmen und Interventionen in Verknüpfung mit verschiedenen Lebensbereichen
- Suffizientes Verhalten bzw. «öko» als Standard etablieren
- Investitionen in spezifische Bildungsangebote

Basel, 29. Juni 2018