

Angelika Zahrt

ROT-GRÜN II – ein Programm der Halbherzigen
Ja zur Nachhaltigkeit und zur Verschwendung*

Am 22. September 2002 bekam die rot-grüne Bundesregierung ihre zweite Chance. Die SPD hatte deutliche Verluste hinnehmen müssen, Bündnis 90/Die Grünen wurden gestärkt. Nach dem Dauertief in den Meinungsumfragen bis zum Sommer 2002 war ein solches Wählervotum fast nicht mehr erwartet worden. Die zweite Chance war wohl vor allem dem konsequenten Anti-Kriegs-Kurs von Bundeskanzler Schröder in der Irakfrage zu verdanken und seinem entschiedenen Auftreten während des Hochwassers an der Elbe. Zwar zog auch der Kandidat Stoiber die Gummistiefel an, aber er holte sich beim Einsatz eher nasse Füße; und beim Thema Umweltkompetenz sah er inhaltlich und personell blank aus. Die rot-grüne Koalition dagegen nutzte die Chance, ihre bis dahin im Wahlkampf weitgehend abgetauchte Umweltbilanz von den Fluten nach oben spülen zu lassen. Klimapolitik und die späte Einsicht in die Notwendigkeit einer neuen Flusspolitik wurden nun selbstbewusst als Aktivposten präsentiert.

Die Bilanz der Umweltverbände über vier Jahre Rot-Grün I fiel durchwachsen aus. Doch unterm Strich war sie positiv – vielleicht auch wegen des umweltpolitischen Totalausfalls der Opposition. Der „Atomausstieg“ war zwar mutiert zur Bestandsgarantie der Atomkraftwerke, aber mit der Förderung der erneuerbaren Energien wurde immerhin die Energiewende angeschoben. Die „Ökologische Steuerreform“ wurde – wenn auch zu schwach, mit systematischen Fehlern und zu viel Rücksicht auf die Industrie – begonnen und selbst im Stammtisch-Proteststurm durchgehalten, vor allem wohl deshalb, weil selbst ökologischer Neigungen unverdächtige Sozialdemokraten nicht auf die notwendigen Einnahmen für die Rentenversicherung verzichten wollten. Die Agrarwende, von der BSE-Krise angestoßen,

* Ich danke Roland Köpke für die Unterstützung bei der Arbeit an diesem Beitrag.

startete, die Investitionen für die Bahn wurden erhöht, das Bundesnaturschutzgesetz novelliert. Und in letzter Minute wurde für Johannesburg eine nationale Nachhaltigkeitsstrategie vorgelegt – als „roter Faden für das 21. Jahrhundert“.

Man hätte erwarten können – zumal bei dem stärkeren Gewicht der Grünen –, dass dieser rote Faden im Koalitionsvertrag aufgenommen wird, sich in allen Politikbereichen wiederfindet und das Gewebe durchwirkt und bestimmt – als Übersetzung des Langfristprogramms Nachhaltigkeit in die mittelfristige Strategie der Koalition. Doch weit gefehlt – die inflationäre Wiederholung des Begriffs der Nachhaltigkeit im Koalitionsvertrag steht in deutlichem Gegensatz zur Nachhaltigkeitssubstanz des Vertrags. Der (relative) Mut und der Weitblick der Nachhaltigkeitsstrategie verloren sich im hektischen Koalitionsgerangel.

Ja zu neuen und alten Energien

Beim *Klimaschutz* verpflichtet sich die Bundesregierung, den deutschen Kohlendioxidausstoß bis 2020 um 40 % gegenüber 1990 zu senken, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die EU insgesamt ihren Ausstoß von Treibhausgasen um 30 % senkt. Diese Regelung lädt dazu ein, einen engagierten Klimaschutz auf die lange europäische Bank zu schieben. Statt ihre Leistungen von der anderer abhängig zu machen, sollte die Koalition ihr nationales Reduktionsziel eigenständig setzen und aufzeigen, wie sie es erreichen will. Die in der Nachhaltigkeitsstrategie genannten Ziele der Reduktion von Treibhausgasen bis 2012 um 21 % (Kyoto) sowie der CO₂-Reduktion bis 2005 um 25 % nennt der Koalitionsvertrag nicht ausdrücklich. Vielleicht auch deshalb, weil sie das CO₂-Reduktionsziel für 2005 schon aufgegeben hat?

Beim *Ausbau erneuerbarer Energien* wird das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie für 2010 im Koalitionsvertrag übernommen: Verdoppelung ihres Anteils am Primärenergieverbrauch gegenüber 2000. Positive Maßnahmen sind ein Marktanreizprogramm für den Ausbau der erneuerbaren Energien und die ausdrückliche Hervorhebung regenerativer Wärme.

Die erneuerbaren Energien sind das Lieblingskind und Vorzeigeprojekt der Grünen. Entsprechend stark haben sie sich auch für die (erfolgte) Verlagerung der Abteilung vom Wirtschafts- zum Umwelt-

ressort (mit 8 Mitarbeitern) gemacht. Was dagegen fehlt, ist ein Ziel zur Reduzierung des Energieverbrauchs insgesamt. Bei der Energieeffizienz, der „vergessenen Säule der Energiepolitik“ (Wuppertal-Institut), liegt ein enormes Potential – das aber nicht so populär ins Bild zu bringen ist wie Solarkollektoren und Windräder. Die Aufgabe Energieeffizienz verbleibt im Wirtschaftsministerium, die Koalitionsvereinbarungen sind hier relativ schwach ausgefallen.

Das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie, die Effizienzsteigerung bis 2020 gegenüber 1990 zu verdoppeln, ist in der Koalitionsvereinbarung erwähnt, jedoch ohne mittelfristige Quantifizierung und detaillierteren Zeitrahmen. Das vorgesehene Förderprogramm zur Errichtung von Passivhäusern mit 30.000 Wohneinheiten ist zwar ein konkretes Projekt zur nachhaltigen Energienutzung; wichtiger ist aber die Sanierung des Altbaubestandes. Hier sind die Pläne von dürftiger Allgemeinheit.

In ihren energiepolitischen Zielen orientiert sich die rot-grüne Koalition an der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Sie bringt jedoch zu wenig Mut auf zu konkreten mittelfristigen Zielen. Und die weißen Flecken im Energiebereich der Nachhaltigkeitsstrategie finden sich (hierin konsequent) auch im Koalitionsvertrag wieder: Es fehlen eine Aussage und konkrete Maßnahmen zum raschen Abbau der Steinkohlesubventionen (wie vom Rat für Nachhaltige Entwicklung gefordert) und zur Beendigung des Braunkohleabbaus, insbesondere zum Stopp von Garzweiler II. Der Kumpel ist den Regierenden näher als das Klima.

Fatal sind die Aussagen des Koalitionsvertrages im Atombereich. Der Kanzler garantierte in Geheimabsprachen den EVU's, dass Obrigheim, der älteste Atommeiler der Bundesrepublik, noch ein Jahr länger am Netz bleiben darf. Im Ergebnis ist dies ein sicherheitspolitisch unvertretbares Risiko. Vom Verfahren her hat sich hier Bundeskanzler Schröder als demokratiepolitisches Risiko erwiesen.

Der Atomausstieg kommt nicht voran. Da in der Ausstiegsvereinbarung zwischen Bundesregierung und Atomindustrie den Stromkonzernen ein Wohlverhalten der Regierung zugesichert wurde, unterbleiben notwendige Maßnahmen, um die Privilegierung der Atomindustrie aufzuheben: die notwendige Besteuerung von Kernbrennstoff, analog zur Besteuerung von Öl und Gas in Kraftwerken, die weitere Erhöhung der Haftpflicht und die Aufhebung der Steuerfreiheit für Atomrückstellungen. Erfreulich ist dagegen, dass die staat-

liche Förderung der Entwicklung nuklearer Techniken zur Stromerzeugung beendet wird – und damit die Kernfusionsforschung.

Rot-grüne *Energiepolitik II* setzt also ein bekanntes Strickmuster fort: Bei den erneuerbaren Energien ist sie progressiv, bei der Energieeffizienz bleibt sie hinter den Potentialen zurück. Beim Umgang mit den energiepolitischen „Altlasten“ wie Atomenergie und Kohle scheut sie Konflikte mit Konzernen und mit Kumpeln zu Lasten von Sicherheit und Klimaschutz.

Verkehr: Für jeden etwas

Ihre *Verkehrspolitik* will die Regierung am „Leitbild einer nachhaltigen Mobilität“ orientieren, „wie es die Bundesregierung in der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt hat“. Die Nachhaltigkeitsstrategie nennt hier drei Ziele: 1. Rückgang der Transportintensität um rund 5 % im Güterverkehr bzw. 20 % im Personenverkehr bis 2020 bezogen auf 1999, 2. Verdopplung der Güterverkehrsleistung der Schiene bis 2015 gegenüber 1997, 3. das Wachstum der Verkehrsleistung der Binnenschifffahrt im gleichen Zeitraum um rund 40 %. Der Koalitionsvertrag erwähnt lediglich das Ziel der Verdopplung des Güterverkehrs auf der Schiene. In ihrer Auswahl von Zielen lässt die Bundesregierung ihre Präferenzen deutlich erkennen: Wachstum statt Verringerung durch Effizienzsteigerung.

Die Nachhaltigkeitsstrategie im Verkehrsbereich benennt sieben Aktionsfelder – *eines* davon sind Investitionen für eine leistungsfähigere Verkehrsinfrastruktur. Im Koalitionsvertrag jedoch dominiert dieses Aktionsfeld: In ihm ist ein „Zukunftsprogramm Mobilität“ im Umfang von 90 Milliarden Euro vorgesehen für steigende Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bei *allen* Bundesverkehrswegen und Verkehrsträgern.

Auch der im Frühjahr 2003 vorgelegte Entwurf des Bundesverkehrswegeplans mit knapp 150 Milliarden Euro Investitionen bis 2015 in Straße, Schiene und Wasserstraßen leidet unter dem Mangel an ökologischer Prioritätensetzung. Zwar sollen endlich ausreichend Mittel für die Sanierung der vorhandenen Infrastruktur bereitgestellt werden. Doch statt der Schiene und der Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote Vorrang zu geben, erreicht der Straßenbausetat neue Rekordhöhen: Bis zum Jahr 2015 sollen 800 Straßen neu entstehen oder ausgebaut werden. Und statt bei der Schiene die

knappen Finanzmittel auf einen naturschonenden Kapazitätsausbau der Hauptstrecken und eine Modernisierung der Regionalnetze zu konzentrieren, werden teure (und landschaftszerstörende) Großvorhaben wie die ICE Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle oder ein Riesbahnhof „Stuttgart 21“ geplant oder der zum „Metrorapid“ verwandelte Transrapid.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan nimmt die Bundesregierung hin, dass sich die Verkehrsflut schicksalhaft über das Land ergießen wird. Verkehrspolitik beschränkt sich darauf, diese Flut zu kanalisieren – und möglichst ein wenig vom Kanal Straße in die Kanäle Schiene und Wasserstraßen umzulenken. Den Prognosen wird mit Baumaßnahmen hinterhergehechelt, anstatt sie als Herausforderung für die politische Gestaltungsaufgabe nachhaltiger Politik anzunehmen.

Nachhaltige Verkehrspolitik braucht andere Ziele als die möglichst staufreie Erfüllung von Verkehrsprognosen: die Zahl der Verkehrsoffer reduzieren (bis auf null), kein weiterer Flächenverbrauch, Verminderung des Lärms und der Emissionen – vom Dieselruß bis zu CO₂. Aus diesen zu quantifizierenden Zielen müssen die verkehrspolitischen Maßnahmen abgeleitet werden; an diesen Zielen muss sich Verkehrspolitik messen lassen, nicht an der Zahl der gebauten Autobahn-Kilometer oder an Investitionssummen. „Intelligenz statt Beton“ könnte das neue Motto dafür sein. Intelligent wäre es, das Planungsinstrument Bundesverkehrswegeplan zu reformieren: Die finanzielle Anreizwirkung führt jetzt dazu, dass für ein regionales Verkehrsproblem nicht die sinnvollste Lösung – auch in Kombination mit öffentlichem Verkehr – gesucht wird, sondern diejenige, die eine „geschenkte“ Bundesstraße bringt.

Intelligent wäre es, mit Preissignalen die Autofahrer zum Kauf sparsamer Autos und zu sparsamer Fahrweise anzuhalten. Dies ist klimapolitisch dringend erforderlich, denn der Autoverkehr konterkariert alle Klimaanstrengungen in Haushalten und Industrie. Dass höhere Preise eine lenkende Wirkung haben, wurde in den letzten zwei Jahren deutlich, in denen erstmals die Zahl der gefahrenen Pkw-Kilometer zurückgegangen ist. Aber der Autokanzler war stärker als die klimapolitische Einsicht. Die ökologische Steuerreform ist erst einmal bis 2004 auf Eis gelegt worden. Die Neigung, sie aufzutauen und zu einem wirkungsvollen Steuerungsinstrument im Energiebereich und darüber hinaus weiterzuentwickeln, scheint gering.

Es gibt auch Positives im Verkehrskapitel des Koalitionsvertrages: die Absage von Staustufen an Donau und Saale, die Renaturierung der unteren Havel, den Ausbaustopp der Elbe. Verwunderlich und bedenklich ist nur, dass Verkehrsminister Stolpe weiterhin am Bau eines Saale-Seitenkanals und der Vertiefung von Main, Weser, Unterelbe und Havel festhält – ist alles doch nicht so ernst gemeint?

Positiv ist auch, dass die klimapolitisch skandalösen Privilegien des Flugverkehrs angegangen werden sollen mit der Einführung der Mehrwertsteuer für innereuropäische Flüge. Mit der Verteuerung des Flugverkehrs auf der einen und der Absenkung der Mehrwertsteuer im Schienenpersonenfernverkehr auf den ermäßigten Satz von 7 % ab 2005 auf der anderen Seite wird die Konkurrenzfähigkeit der Bahn verbessert.

Die Vernetzung der Verkehrsmittel wird als zu förderndes Ziel benannt, mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrssystem mit flächendeckendem Angebot, anbieterübergreifender Fahrplanauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür. Auch der Schutz vor Lärm soll verbessert werden – vor Fluglärm, Bahnlärm, Straßenlärm. Allerdings fehlen auch hier konkrete Ziele, Maßnahmen und die Zuweisung von Haushaltsmitteln.

Rot-grüne *Verkehrspolitik II* will allen etwas bringen: der Straßenlobby die Autobahnen, dem Technikfan den Metrorapid, und der Radfahrer wird auch gefördert. Eine konsequente ökologische Verkehrswende wird aus diesem rot-grünen Strickmuster nicht.

Andere Politikfelder

Wie in der Energie- und Verkehrspolitik, so ist auch in anderen Politikfeldern der rote Faden der Nachhaltigkeit nur teilweise erkennbar oder wird durchkreuzt vom schwarzen Faden des Strukturkonservatismus. Eine positive Ausnahme bildet jedoch die *Agrar- und Verbraucherpolitik*.

Hier soll die Agrarwende fortgeführt werden, das Ziel bleibt, den Anteil des ökologischen Landbaus an der landwirtschaftlich genutzten Fläche auf 20 % bis zum Jahr 2010 zu steigern. Der Verbraucherschutz wird erstmalig als Querschnittsaufgabe der gesamten Bundesregierung definiert, und das Verbraucherinformationsgesetz, das Auskunftsrechte gegenüber Behörden und Firmen stärken soll, steht erneut auf der Agenda.

In der *grünen Gentechnik* ist die Position von Bündnis 90/Die Grünen erkennbar. Doch der Koalitionsvertrag bleibt vage. Ziel ist zwar, gentechnikfreie Lebensmittel kaufen zu können und die ökologische sowie die konventionelle Landwirtschaft von gentechnischer Verschmutzung zu schützen. Aber welche Maßnahmen zur Erreichung dieses Ziels getroffen werden sollen, wird nicht ausreichend konkretisiert. Ob Gentechnikfreiheit für Verbraucher und Verbraucherinnen letztlich möglich sein wird, hängt von den Grenzwerten ab, ab denen gentechnische Kontamination in Lebensmitteln und Futtermitteln gekennzeichnet werden muss. Diese müssen an der Nachweisgrenze liegen – die EU-Vereinbarung mit einer Kontaminationsgrenze von 0,9 % ist zu hoch. Hier zeigen sich die Grenzen grüner (und nationaler) Bewegungsfreiheit: Die klaren Aussagen im Wahlprogramm der Grünen konnten noch relativ unbeschadet in den Koalitionsvertrag Eingang finden, im EU-Agrar-Ministerrat mussten unter dem Druck der internationalen Saatgutindustrie Abstriche gemacht werden.

Der ungebremste *Flächenverbrauch* von derzeit 130 ha pro Tag ist bislang ein wenig thematisiertes und doch augenfälliges Problem. In der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung ist das Ziel formuliert, die Flächeninanspruchnahme im Jahr 2020 auf maximal 30 ha pro Tag zu reduzieren. Im Koalitionsvertrag wird das Ziel „Reduzierung der Flächeninanspruchnahme“ unter Bezug auf die Nachhaltigkeitsstrategie zwar aufgenommen, aber die Koalitionäre haben sich nicht zu einer mittelfristigen Quantifizierung des Ziels und zu Aussagen über die nötigen Instrumente durchringen können. Wie wenig das Ziel der Reduzierung des Flächenverbrauchs verankert ist, machen andere Pläne der Koalition deutlich: Sie will Bauen einfacher und kostengünstiger machen sowie das Vergaberecht im Hinblick auf Planungsvereinfachung und Beschleunigung überprüfen. Das sind Pläne, die zusammen mit dem 90-Milliarden-Investitionsprogramm im Verkehrsbereich tendenziell zu beschleunigtem Flächenverbrauch statt zu einer Verringerung führen werden. Selbst dort, wo mit der Reduzierung der Eigenheimzulage für Neubauten auf das Niveau für Altbauten ein den Flächenverbrauch verringernder Subventionsabbau vorgeschlagen wird, wird er allein fiskalpolitisch, nicht aber ökologisch begründet.

Zwischen Tagesaktualität, alten Rezepten und Nachhaltigkeit

Eine konsequente Umsetzung der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie im rot-grünen Koalitionsvertrag ist nicht zu erkennen. Im Großen und Ganzen stellt er eine Fortführung der bisherigen Politik dar. Da, wo sie bisher ökologisch orientiert war, ist sie es auch weiterhin. Da, wo sie halbherzig war, bleibt sie es. Die Begriffe „Nachhaltigkeit“, „nachhaltige Entwicklung“ kommen dutzende Male in der Koalitionsvereinbarung vor. „Nachhaltigkeit“ fungiert sogar als einer von drei Leitbegriffen im Titel der Koalitionsvereinbarung. Diese verbale Allgegenwart der Nachhaltigkeit verspricht mehr, als der Text halten kann.

Woran liegt das? Das Konzept der Nachhaltigkeit mit seinem Anspruch intergenerativer und internationaler Gerechtigkeit, dem politikfelderintegrierenden Ansatz, ist zwar in den Köpfen vieler Politiker angekommen, aber bis heute leider noch nicht zur Leitlinie praktischer Politik geworden. Hier dominieren die lautstarken Auseinandersetzungen über Verteilungsfragen *innerhalb* der gegenwärtigen Generation das Feld. In der Debatte über die Staatsverschuldung oder die Reform der Rentenversicherung wird zwar die Notwendigkeit langfristigen Denkens und langfristiger tragfähiger Lösungen deutlich, aber die Erweiterung des zeitlichen Denk- und Planungshorizonts mit entsprechenden, merklichen Umorientierungen braucht offensichtlich seine Zeit.

Die Veränderung der Politik zu Gunsten von Langfristorientierung und weltweiter Solidarität ist auch deshalb so schwierig, weil die Politik den Eindruck erweckt, als würden über ausreichend große runde Tische und pluralistisch besetzte Kommissionen mit genügend Geduld und gutem Willen sich überall Win-Win-Situationen finden lassen. Es gibt (zum Glück) diese Win-Win-Situationen, in denen intelligente Lösungen allen Beteiligten zugute kommen. Aber es gibt bei dieser Umorientierung auch viele Konfliktfelder, die benannt, analysiert, diskutiert, entschieden werden müssen. Der Traum vom stetig größeren Kuchen durch Wirtschaftswachstum und Effizienzgewinne, der Verteilungskonflikte zur Zufriedenheit aller löst, hängt immer noch als Wunschvorstellung in den Köpfen. Politik in den Zeiten des Weniger ist zwar Alltagsrealität – aber wenigstens kann man sich die Hoffnung bewahren, es kämen wieder bessere Zeiten, wenn denn die Konjunktur anspringt.

Nachhaltigkeit wird häufig als additives Konzept verstanden: Zusätzlich zur Straße soll die Schiene gefördert werden, zusätzlich zur Braunkohle sollen regenerative Energieformen ausgebaut werden. Diese Parallelpolitik zeigt Unentschlossenheit und keine Richtung. Und sie wird auf Dauer nicht finanzierbar sein. Die Finanzknappheit bietet (zumindest theoretisch) die Chance höherer ökonomischer Rationalität, indem Ausgaben stärker auf ihre Kosten-Nutzen-Relation überprüft werden. Hier könnte beim Abbau ökologisch schädlicher Subventionen oder bei der Verhinderung von prestigeträchtigen Großprojekten eine ökologisch-ökonomische Win-Win-Lösung gefunden werden.

Das hilflose Hoffen, die Wirtschaftskrise könne allein durch Wachstum gelöst werden, ist Reflex, kein Konzept. Das Konzept der „ökologischen Modernisierung der Industriegesellschaft“, der Verbindung von Arbeit und Umwelt durch ökologische Strukturreformen, ist zeitgemäßer denn je – aber kaum politisch relevant. Stattdessen wird die Belebung der Bauwirtschaft durch den Bau von Straßen und Eigenheimen gefordert und gleichzeitig davon unberührt die Zersiedelung der Landschaft beklagt.

Die Idee der ökologischen Steuerreform mit der Verteuerung des Faktors Umwelt, um durch sparsamen Umgang und Innovation den Umweltverbrauch zu reduzieren, und der Senkung der Lohnnebenkosten ist als weiterführende Reformidee zumindest für den Kanzler und weite Teile der SPD ein Non-Thema – obwohl die Höhe der Lohnnebenkosten lautstark beklagt wird. Die Diskussion über den Abbau der Arbeitslosigkeit wird verkürzt auf eine Kürzung der Unterstützung der Arbeitslosen, den Abbau von Arbeitnehmerrechten und das Hoffen auf Wachstum. Damit wird die Lücke zwischen den 4,6 Millionen Arbeitslosen und den wenigen freien Stellen nicht zu schließen sein. Grundlegende Debatten über die Verringerung von Arbeitszeiten, über die bessere Vereinbarkeit von Familien und Berufstätigkeit, über Grundeinkommen, Ehrenamt und Eigenarbeit, über Konsum und Wohlergehen werden nicht mehr geführt. Stattdessen wird die Konsumzurückhaltung der Bürgerinnen und Bürger von Politikern als nahezu unsoziales Verhalten hingestellt und zum Konsum zwecks Konjunkturbelebung aufgefordert.

Neben diesem kritischen Blick gibt es noch eine andere Betrachtungsweise von Rot-Grün II – vor dem Hintergrund der schwarz-gelben Alternative: für die Atomenergie, für noch mehr Straßenbau,

für die Anwendung der Gentechnik, für den Ausbau der letzten naturbelassenen Flüsse usw. Vor diesem Hintergrund wird dann das Rot kräftiger und das Grün intensiver. So relativ sind Farben.

Grau ist alle Theorie

Wir haben es hier nur mit Programmen zu tun. Entscheidend für Mensch und Umwelt ist, was am Ende in die Tat umgesetzt wird. Sollte uns das beruhigen? Wohl kaum. Alle Erfahrung sagt uns: Die politische Wirklichkeit bleibt in der Regel hinter der politischen Programmatik zurück. Das ist besonders bei der Umweltpolitik der Fall.

Damit der „rote Faden für das 21. Jahrhundert“ in der Politik von Rot-Grün wieder erkennbar wird und die Richtung in eine nachhaltige Zukunft weist, wird es für die Umweltverbände darauf ankommen, konsequent an ihrer Ariadne-Aufgabe weiterzuarbeiten.

Literaturhinweise

BUND MISEREOR (Hg): Wegweiser für ein zukunftsfähiges Deutschland, München 2002.

Bundesregierung/Presse und Informationsamt: Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine nachhaltige Entwicklung, Berlin 2002.

Bundestagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen: Koalitionsvertrag 2002 – 2006. Erneuerung – Gerechtigkeit – Nachhaltigkeit. Für ein wirtschaftlich starkes, soziales und ökologisches Deutschland. Für eine lebendige Demokratie, Berlin 2002.

„Kurzsichtigkeit ist die Berufskrankheit
der Pragmatiker.“

Karl W. Deutsch
