



GESTALTUNG VON WOHLFAHRTSSYSTEMEN FÜR EINE 1,5°-ZUKUNFT

POLICY BRIEF



Dieses Projekt wird durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union gefördert (Fördernummer 101003880).

Für die Inhalte sind einzig und allein die Autor*innen verantwortlich. Sie spiegeln nicht zwangsläufig die Meinung der Europäischen Union wider. Weder die European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) noch die Europäische Kommission sind für die eventuelle Nutzung von enthaltenen Informationen verantwortlich.

ZUSAMMENFASSUNG FÜR POLITISCHE ENTSCHEIDUNGSTRÄGER*INNEN

In Nachhaltigkeitsdebatten behandeln politische Entscheidungsträger*innen und Kommentator*innen soziale und ökologische Ziele oft als getrennte, wenn nicht gar als gegensätzliche Anliegen (Fritz & Koch, 2019; Otto & Gugushvili, 2020). Dies behindert die Stärkung von Nachhaltigkeitszielen und schränkt die Bemühungen ein, das Wohlergehen aller zu steigern und gleichzeitig die Klimaschutzziele zu erreichen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, Synergien zwischen Wohlfahrts- und Klimapolitik zu identifizieren und einen gemeinsamen Ansatz für sozial-ökologische Probleme zu entwickeln. In diesem Policy Brief werden wohlfahrtspolitische Maßnahmen vorgestellt, die als potenzielle Lösungen zur Verbesserung der Gleichberechtigung und des Wohlbefindens bei gleichzeitiger Reduzierung der CO₂-Emissionen identifiziert wurden. Die Liste der Maßnahmen basiert auf einer umfassenden Literaturrecherche und einer Expert*innenbefragung, die im Rahmen des europäischen Horizon 2020-Projekts EU 1,5° Lebensstile durchgeführt wurde. Insbesondere die Arbeitszeitverkürzung (Working Time Reduction, WTR) und die universelle Grundversorgung (Universal Basic Services, UBS) erwiesen sich als äußerst wünschenswerte und realisierbare politische Lösungen. Diese Optionen sind von grundlegender Bedeutung, um die Ziele des Pariser Abkommens und des EU Green Deal zu erreichen und gleichzeitig die Risiken sozialer Spannungen zu begrenzen.

Sowohl WTR als auch UBS sind sehr kontextspezifisch und führen je nach ihrer Ausgestaltung zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen. Dieses Policy Brief gibt einen wissenschaftlich fundierten Überblick über die Potenziale der beiden Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung und fasst die vorhandene wissenschaftliche Literatur zu den sozialen Auswirkungen von WTR und UBS zusammen. Forschung und Expert*innenbefragungen zeigen, dass WTR sowohl fair als auch effektiv sein kann, wenn die Arbeitszeit und der Verdienst für alle Arbeitnehmer*innen reduziert werden und gleichzeitig staatliche Subventionen vorgenommen werden, um Einkommensverluste für schwächere Arbeitnehmer*innen auszugleichen. Um die Emissionen wirksam und gerecht zu reduzieren, sollte jeder weniger arbeiten, aber nicht jeder weniger verdienen. UBS sind am effektivsten, wenn sie gleichen Zugang zu Leistungen gewährleisten, die Optionen mit den geringsten Emissionen angeboten werden und sie demokratisch bereitgestellt werden, z.B. durch Bürger*innenversammlungen oder ähnliche Modellen. So haben beispielsweise Sozialwohnungen, die mit Blick auf einen reduzierten CO₂-Fußabdruck und in Absprache mit den Bürger*innen vor Ort gebaut werden, ein höheres Potenzial, ökologisch, politisch und wirtschaftlich nachhaltig zu sein.

DIE NOTWENDIGKEIT EINES GEMEINSAMEN KONZEPTS FÜR WOHLFAHRT UND KLIMA

- Wirksame klimapolitische Maßnahmen wie die Verringerung von Konsum, der Abbau emissionsintensiver Industrien und die Verteuerung fossiler Energien haben häufig Verteilungseffekte, die vulnerable Gruppen, wie unter anderem einkommensschwache Haushalte, gering qualifizierte Arbeitnehmer*innen, Landarbeiter*innen und die Bevölkerung auf dem Land, belasten können. Diese Beziehung verschärft die politische Polarisierung und gesellschaftliche Spaltung und kann Energiearmut verstärken. Werden Klima- und Wohlfahrtsbelange gegeneinander ausgespielt, so betont dies bestehende Gegensätze zwischen der Erfüllung menschlicher Bedürfnisse und der Verringerung von Umweltbelastungen, anstatt Lösungen zu finden, die für beide Seiten vorteilhaft sind. Solange Klima- und Sozialpolitik nicht miteinander verwoben werden, wird auch die Tatsache ignoriert, dass eine gesunde Umwelt für die langfristige Gesundheit der Gesellschaft von entscheidender Bedeutung ist. Anders ausgedrückt: **Eine gut konzipierte Wohlfahrtspolitik ist ein grundlegender Wegbereiter für die mit dem Pariser Abkommen und dem Green Deal der EU angestrebten Transformationen.**
- Wohlfahrtspolitische Maßnahmen, die das Spitzeneinkommen senken, wirken sich ebenfalls positiv auf das Klima aus. Einkommensstarke Gruppen sind für einen deutlich höheren Anteil der Konsumemissionen der Haushalte verantwortlich als der Rest der Bevölkerung (UNEP, 2020; Oxfam, 2020). Die obersten 10 % der Emittenten in der EU stoßen 41 % aller Emissionen aus und damit mehr als die unteren 50 % der Emittenten zusammen (Chancel, 2022). **Die Bekämpfung von Ungleichheit nützt somit der Umwelt.**
- In diesem Policy Brief werden sechs sozialpolitische Maßnahmen (Arbeitsplatzgarantien, Einkommensobergrenzen, Arbeitszeitverkürzung, kostenloser öffentliche Verkehrsmittel, Gebäudesanierungsprogramme und universelle Grundversorgung) vorgestellt, die für den Klimaschutz von entscheidender Bedeutung sind. Das Delphi-Verfahren, das im Rahmen **des EU-Projekts 1,5° Lebensstile** durchgeführt wurde, **bewertete die Erwünschtheit und Durchführbarkeit der einzelnen Maßnahmen auf kurze und mittlere Sicht (2025 bis 2050).**
- **Arbeitszeitverkürzung (WTR)** und **universelle Grundversorgung (UBS)** wurden von den Expert*innen am meisten befürwortet. Diese können jedoch je nach ihrer Ausgestaltung zu unterschiedlichen Ergebnissen führen, so dass ein wissenschaftlich fundierter Vorschlag für ihre Definition und Umsetzung erforderlich ist.

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN:

Umsetzung von Maßnahmen auf nationaler oder sektoraler Ebene, die eine einheitliche Arbeitszeitverkürzung vorsehen.

- Der geringe Anteil der Emissionen von Gruppen mit niedrigem Einkommen, die geringere CO₂-Intensität ihrer Aktivitäten und die Notwendigkeit, Einkommen zu erhalten, um

Wohlergehen zu schützen, legen nahe, dass Einkommensreduzierungen durch WTR-Politiken proportional verteilt werden sollten, mit höheren Reduktionen für Gruppen mit hohem Einkommen.

- Um dies zu erreichen, sollten sektorale oder nationale WTR-Maßnahmen eine dreifache Kostenteilung zwischen dem Staat, den Arbeitnehmer*innen und den Arbeitgeber*innen definieren und zusätzliche staatliche Subventionen zum Schutz der Einkommen von geringer verdienenden Arbeitnehmer*innen beinhalten.
- Staatliche Vertreter*innen oder Gewerkschaften können auch Branchentarifverträge aushandeln, die die Arbeitszeit in den Branchen mit den höchsten Emissionen reduzieren.

Ausbau der bestehenden Sozialleistungen zu einer universellen Grundversorgung, die einen bezahlbaren allgemeinen Zugang zu Gesundheitsversorgung, Kinderbetreuung, Verkehr, öffentlichem Wohnraum, Telekommunikation, Energie und Bildung gewährleistet.

- Die Erfüllung der Grundbedürfnisse wird die sozialen Spannungen und den potenziellen politischen Widerstand gegen Klimaschutzmaßnahmen verringern, die durch Klimakrisen und wirtschaftliche Verwerfungen ausgelöst werden.
- Demokratisch erbrachte Leistungen, wie beispielsweise öffentlicher Wohnraum, können Emissionen reduzieren, indem sie strengere Umweltstandards vorschreiben und nachhaltige Materialien priorisieren.
- Investitionen in den Pflegesektor durch den Ausbau des Angebots an Gesundheitsdienstleistungen und Kinderbetreuung können beispielsweise neue emissionsarme Arbeitsplätze schaffen und den vorhandenen Arbeitnehmer*innen den Übergang in ökologisch nachhaltigere Pflegeberufe erleichtern.

DIE WISSENSCHAFT HINTER DEN EMPFEHLUNGEN

WOHLFAHRTSPOLITIK UND KLIMASCHUTZ

Um das im Pariser Abkommen festgelegte 1,5°-Ziel zu erreichen, müssen die menschengemachten CO₂-Emissionen auf das verbleibende globale Emissionsbudget begrenzt werden. Für die EU27 erfordert dies eine Verringerung des CO₂-Fußabdrucks der Haushalte um fast 70% gegenüber 2015 bis 2030 und um über 90% bis 2050. Das Ausmaß und die Geschwindigkeit dieser Reduktion erfordern einen erheblichen gesellschaftlichen Wandel. Eine wirksame Wohlfahrtspolitik kann dazu beitragen, die damit verbundenen sozialen Spannungen zu mildern.

Verschiedene wohlfahrtspolitische Maßnahmen können den Übergang zu einer 1,5°-



Gesellschaft unterstützen. Diese zielen darauf ab, Wohlbefinden, Resilienz und Gerechtigkeit zu fördern und gleichzeitig die Herausforderungen des Klimawandels zu bewältigen. In diesem Policy Brief wird Wohlfahrtspolitik in die Bereiche **Arbeitspolitik**, die sich mit Aspekten des Rechts auf Arbeit, Einkommen und Arbeitszeit befasst, und **öffentliche Leistungen**, die sich auf die Bereitstellung qualitativ hochwertiger Leistungen zur Befriedigung der Grundbedürfnisse aller Menschen konzentrieren, unterteilt. Das Projekt EU 1,5° Lebensstile hat zu diesen Themen politische Expert*innen im Rahmen eines Delphi-Verfahrens in fünf EU-Mitgliedstaaten konsultiert: in Ungarn, Lettland, Spanien, Schweden und Deutschland. Aus diesen Diskussionen gingen die folgenden politischen Vorschläge hervor.

Arbeitspolitik

Zu den wichtigsten arbeitspolitischen Maßnahmen, die während der Konsultationen hervorgehoben und in der Literatur über die grüne Transformation häufig erwähnt wurden, gehören Arbeitsplatzgarantien, Einkommensobergrenzen und Arbeitszeitverkürzung.

Arbeitsplatzgarantien beziehen sich auf dauerhafte Programme mit dem vorrangigen Ziel, Arbeitsplätze zu einem existenzsichernden Lohn für alle zu gewährleisten (Tcherneva, 2019; Alcott, 2013). Durch die Förderung hochwertiger, gut bezahlter Arbeitsplätze haben diese Programme das Potenzial, Arbeitslosigkeit und schlecht bezahlte Arbeitsplätze zu bekämpfen, so die Armut zu verringern und gleichzeitig die soziale Inklusion und Einkommensgleichheit zu fördern. Um soziale und ökologische Vorteile zu schaffen, können Arbeitsplatzgarantieprogramme Beschäftigungsmöglichkeiten für Frauen, geringverdienende und wenig qualifizierte Gruppen in Sektoren mit geringer Emissionsintensität, die das Erreichen der Klimaziele fördern, priorisieren.

Die Einführung von absoluten oder relativen **Einkommensobergrenzen** kann eine gerechtere Gesellschaft fördern und den sozialen Zusammenhalt stärken (Khan et al., 2022). In Anbetracht des bestehenden Zusammenhangs zwischen Einkommen und CO₂-Emissionen können Einkommensobergrenzen für Bezieher*innen hoher Einkommen den CO₂-Fußabdruck durch Luxuskonsum verringern.

Arbeitszeitverkürzung wird häufig als Instrument zum Abbau der Arbeitslosigkeit und zur Verringerung der Umweltauswirkungen diskutiert (Antal et al., 2020; Gunderson, 2019; King & van den Bergh, 2017). Dies wird erreicht, indem der Kreislauf von arbeiten-Geld verdienen-konsumieren unterbrochen und eine bessere Work-Life-Balance, z.B. durch mehr Zeit für Kinderbetreuung, persönliche Pflege oder ehrenamtliche Arbeit, ermöglicht wird.

Öffentliche Leistungen

Ein schneller und umfassender Übergang zu einer ökologisch-nachhaltigen Wirtschaft wird zu erheblichen sozioökonomischen Verwerfungen führen. Diese Verwerfungen, sei es in

Form von reduziertem Konsum, abnehmender Beschäftigung in nicht-nachhaltigen Industrien oder wachsenden sozialen Spannungen, können die vulnerabelsten Mitglieder der Gesellschaft unverhältnismäßig stark bedrohen. Den Sozialleistungen kommt eine entscheidende Rolle zu, wenn es darum geht, eine gerechte und gute Transformation zu gewährleisten. Zu den in der jüngsten wissenschaftlichen Literatur und in politischen Dokumenten am häufigsten diskutierten öffentlichen Leistungen gehören kostenlose öffentliche Verkehrsmittel, Renovierungsprogramme für energieineffiziente Gebäude und die Entwicklung von UBS.

Der private Pkw-Verkehr trägt in den meisten Ländern am stärksten zu den verkehrsbedingten Pro-Kopf-Emissionen bei (Akenji et al., 2021). Die Bereitstellung **kostenloser öffentlicher Verkehrsmittel** kann dazu beitragen, den CO₂-Fußabdruck und Verkehrsstaus zu verringern sowie die Luftqualität und die Verkehrssicherheit zu verbessern (Štraub & Jaroš, 2019). Die Einführung von kostenlosen öffentlichen Verkehrsmitteln erfordert eine sorgfältige Planung, um sicherzustellen, dass sie finanziell nachhaltig und auf die Bedürfnisse der Gesellschaft zugeschnitten ist.

Das Heizen und Kühlen von Wohngebäuden ist ein wichtiger Faktor für die Emissionsbilanz von Haushalten. Die Umsetzung eines öffentlichen **Sanierungsprogramms für energieineffiziente Gebäude** ist eine umsetzbare Lösung zur Verringerung der Klimaauswirkungen von Wohngebäuden (Kirby, 2022). Ein solches Programm könnte staatliche Finanzmittel und technische Unterstützung beinhalten, um die Energieeffizienz von Gebäuden zu verbessern, Sicherheitsmerkmale nachzurüsten und ihr Design zu modernisieren, um es an aktuelle Standards anzupassen. Die Modernisierung bestehender Gebäude trägt auch dazu bei, Emissionen und andere negative Auswirkungen von Neubauten zu vermeiden und die finanziellen Belastungen durch Energiekosten zu verringern, was insbesondere für Haushalte mit geringem Einkommen von Bedeutung ist.

Die universelle Grundversorgung ist ein Vorschlag zur Befriedigung der Grundbedürfnisse aller Menschen innerhalb der ökologischen Grenzen (Coote, 2023). Heutzutage sind grundlegende Versorgungsleistungen wie Nahrungsmittel, Wohnraum und Gesundheitsdienste ungleich verteilt und bestimmte Bevölkerungsteile haben keinen ausreichenden Zugang dazu. UBS-Konzepte sehen vor, dass diese Leistungen von öffentlichen oder kollektiven Einrichtungen erbracht werden, so dass der Zugang für alle kostenlos ist. Während der soziale Nutzen von UBS unmittelbar ersichtlich ist, ergibt sich der ökologische Nutzen aus der Priorisierung einer emissionsarmen Ausgestaltung von Versorgungsleistungen.

AUSGEWÄHLTE MAßNAHMEN IM DETAIL

Ein rascher Übergang zu einer ökologisch nachhaltigen Gesellschaft muss den Verbrauch der Reichen reduzieren, ohne die Gerechtigkeit oder das Wohlergehen von Millionen von Menschen mit niedrigem Einkommen zu opfern. Die für das Projekt konsultierten Expert*innen haben ihre Empfehlungen auf zwei Maßnahmen eingegrenzt, die in ihrer

Kombination das Potenzial haben, den ökologischen Fußabdruck zu verringern, ohne die Erfüllung von Grundbedürfnisse zu gefährden. Die erste Maßnahme, die **Arbeitszeitverkürzung**, würde den Verbrauch reduzieren, indem Einkommen gesenkt werden und die Zeit des Einzelnen von der Arbeit auf die Freizeit verlagert wird. Die zweite Maßnahme, die Schaffung einer **universellen Grundversorgung**, würde marginalisierten Gruppen und Arbeitnehmer*innen mit geringem Einkommen ein hohes Maß an Sicherheit und Lebensqualität garantieren und es den Staaten gleichzeitig ermöglichen, Teile ihrer Wirtschaft zu dekarbonisieren. Zusammengenommen stellen Arbeitszeitverkürzungen und die Schaffung einer universellen Grundversorgung ein Konzept dar, mit dem Gesellschaften der Klimakrise begegnen und gleichzeitig das gemeinsame Wohlergehen steigern können. Ebenso wichtig ist, dass die Expert*innen die Umsetzung beider Maßnahmen bis 2030 für machbar halten.

Arbeitszeitverkürzung

Arbeitszeitverkürzungen (WTR) haben das Potenzial, den Verbrauch zu senken, indem sie das Einkommen verringern und den Lebensstil ändern, wodurch sich der ökologische Fußabdruck erheblich reduziert. Die sozialen und ökologischen Auswirkungen von WTR sind jedoch noch nicht vollständig bekannt. Politische Entscheidungsträger*innen, Gewerkschaften, Arbeitgeber*innen und Forscher*innen interessieren sich seit langem für die Auswirkungen von WTR auf das Wohlbefinden, die Produktivität und die Beschäftigungsquoten von Arbeitnehmer*innen. Die vorhandene Literatur deutet darauf hin, dass WTR das Wohlbefinden effektiv verbessern und den Verbrauch senken.

Die Arbeitszeit ist im letzten Jahrhundert weltweit und insbesondere in reichen Ländern zurückgegangen. Dieser Rückgang hat sich jedoch in den letzten Jahrzehnten verlangsamt (Huberman und Minns, 2007; Feenstra et al., 2015). In den OECD-Ländern ging die durchschnittliche Jahresarbeitszeit zwischen 2010 und 2019 leicht von 1799 auf 1767 Stunden zurück, bevor sie während der Pandemie auf 1687 Stunden sank und in den beiden Folgejahren wieder anstieg (OECD, 2022). WTR-Befürworter*innen argumentieren, dass eine Arbeitszeitverkürzung die Arbeitslosigkeit verringern, die Gesundheit, Zufriedenheit und Produktivität der Arbeitnehmer*innen fördern und die unbezahlte Care-Arbeit umverteilen kann. Kritiker*innen weisen darauf hin, dass Arbeitszeitverkürzungen die Stückkosten für Unternehmen erhöhen können, was zu höheren Preisen und geringeren Investitionen führt, sowie zu Einkommenseinbußen und zunehmender Prekarität für Arbeitnehmer*innen (De Spiegelaere, S., und Piasna, A., 2017).

Die Europäische Gewerkschaftsinitiative (ETUI) kam in ihrer Untersuchung der vorhandenen Literatur zu WTR-Programmen zu dem Schluss, dass die meisten lokalen und nationalen Experimente bei der Erreichung der angestrebten Ziele gemischte Ergebnisse zeigten. Viele (von Arbeitgeber*innen und Arbeitnehmer*innen initiierte) freiwillige Reduzierungen haben wirksam Entlassungen verhindert und einige wenige, vor allem in Schweden, führten zu einer Erhöhung der Beschäftigungsquote. Programme, die eine

freiwillige Arbeitszeitreduzierung auf Unternehmens- oder Landesebene förderten, waren häufig mit erheblichen Reallohnsenkungen als Gegenleistung für den Beschäftigungsschutz verbunden und führten zu einem Anstieg der Zahl der Teilzeitbeschäftigten, insbesondere bei Arbeitnehmer*innen mit niedrigem Einkommen. Auf Freiwilligkeit basierende Programme änderten zudem kaum etwas an der Verteilung von Care-Arbeit in den Haushalten oder am Grad der allgemeinen Arbeitsintensität. Kollektive Reduzierungen, wie sie in Frankreich eingeführt wurden, teilten die Kosten stärker zwischen Arbeitnehmer*innen, Arbeitgeber*innen und dem Staat auf und verringerten die Arbeitslosigkeit weniger wirksam, förderten aber mehr Vollzeitarbeit und geringfügige Veränderungen der Geschlechterrollen. Bei allen Beispielen kam die ETUI zu dem Schluss, dass der Erfolg eines Programms stark von seiner Anpassung an den lokalen Kontext abhängt, einschließlich der Arbeitsmärkte, Büroulturen und Geschlechternormen (De Spiegelaere, S., und Piasna, A., 2017).

Arbeitszeitreduzierungen wirken sich auch auf das Klima aus. Im Mittelpunkt der Frage nach den ökologischen Auswirkungen von WTR steht die Frage, ob der Konsum reduziert wird, indem Zeit und Einkommen auf nachhaltige Freizeitgestaltung und Pflege umverteilt werden, oder ob Arbeitnehmer*innen ihre zusätzliche Zeit für emissionsintensive Aktivitäten wie Reisen nutzen. Außerdem ist es von Bedeutung, ob der ökologische Fußabdruck in erster Linie zeit- oder einkommensabhängig ist. Programme, die es versäumen, Arbeitszeitreduzierungen entsprechend auszurichten, können die Wahrscheinlichkeit erhöhen, dass eine reduzierte Arbeitszeit oder ein reduziertes Einkommen negative externe Effekte wie vermehrte Flugreisen mit sich bringen, die die anfänglichen ökologischen Einsparungen überwiegen.

Es gibt eine umfangreiche und wachsende Literatur zu den ökologischen Dimensionen von Arbeitszeitreduzierungen. Antal et al. (2020) führten eine Meta-Analyse der vorhandenen Forschung durch und stellen fest, dass frühere Studien keine eindeutige Aussage über den Zusammenhang zwischen WTR und Emissionen machen konnten, was vor allem auf die Schwierigkeit zurückzuführen ist, Studien mit sehr unterschiedlichen Methoden zu vergleichen. Mallinson und Cheng (2021) finden eine starke Korrelation zwischen der durchschnittlichen Arbeitszeit und den CO₂-Emissionen auf Bundesstaatsebene in den USA. Dieses Ergebnis wird von Fremstad et al. (2019) gestützt, die aufzeigen, dass Maßnahmen zur Arbeitszeitverkürzung in den USA zu einer moderaten Verringerung der CO₂-Emissionen führen, wenn auch in geringerem Umfang.

In einer Längsschnittstudie mit Schweizer Arbeitnehmer*innen stellten Neubert et al. (2022) fest, dass WTR das emissionsverursachende Verhalten reduzieren und das Wohlbefinden erhöhen. Der größte Teil der Verringerung wurde durch ein geringeres Einkommen und nicht durch eine geringere Arbeitszeit erzielt. Insbesondere verringerte das niedrigere Einkommen nach der WTR die Emissionen durch geringere Ausgaben für Kleidung, eine Verkleinerung des Wohnraums und die Einschränkung von Auto- und Flugreisen. Durch die geringere Arbeitszeit verringerte sich die Häufigkeit, mit der die Arbeitnehmer*innen mit dem Auto zur Arbeit fahren. Nässén und Larsson (2015) zeigen

ebenfalls, dass bei schwedischen Haushalten eine Verringerung der Arbeitszeit um 1 % die Emissionen um 0,8 % reduzierte. Sie führen den Rückgang fast ausschließlich auf einen verringerten Konsum infolge eines Einkommensrückgangs zurück. Im Gegensatz dazu stellen Shao und Rodriguez-Labajos (2016) fest, dass die Emissionen in den Industrieländern mit der Arbeitszeit zunehmen, während dieser Trend in den Entwicklungsländern, wo zusätzliches Einkommen nicht für emissionsintensive Freizeitaktivitäten ausgegeben wird, nicht gilt. In einer Folgestudie nehmen Shao und Shen (2017) 15 wohlhabende europäische Länder unter die Lupe und stellen fest, dass sich Arbeitszeit und Emissionen seit 2000 in ähnlicher Weise entkoppelt haben wie in den Entwicklungsländern.

Zudem gibt es immer mehr, wenn auch nicht einheitliche Belege dafür, dass WTR-Maßnahmen die Emissionen in erster Linie durch Einkommensreduzierungen verringern. Gleichzeitig deutet die Literatur zu den allgemeinen makroökonomischen Auswirkungen von WTR darauf hin, dass die Programme mit dem größten Nutzen für das Wohlergehen von Arbeitnehmer*innen und Haushalten entweder zeitlich begrenzte Maßnahmen zur Vermeidung von Entlassungen oder Programme sind, die die Reallöhne nur geringfügig senken. In diesem Zusammenhang sollten die politischen Entscheidungsträger*innen das Spannungsfeld zwischen Einkommensreduzierung im Namen des Klimaschutzes und Einkommenserhalt zum Schutz von Lebensqualität sorgfältig ausloten.

Universelle Grundversorgung

Die Universelle Grundversorgung (UBS) umfasst staatlich und kollektiv bereitgestellte Leistungen, die alle Grundbedürfnisse eines jeden Menschen befriedigen. Bereits seit der ersten theoretischen Ausarbeitung definieren UBS menschliche Bedürfnisse weit als „Teilhabe, Gesundheit und kritische Autonomie“ (Doyal und Gough, 1991) und „Zugehörigkeit, körperliche Unversehrtheit und praktische Vernunft“ (Nussbaum, 2000) eines jeden Gesellschaftsmitglieds. Der Aufbau von UBS bedeutet daher, dass die bestehenden wohlfahrtsstaatlichen Strukturen ausgebaut werden müssen, um u. a. saubere Luft und sauberes Wasser, Ernährung, Kinder- und Gesundheitsfürsorge, Bildung, Wohnen, Energie, Sicherheit, Verkehr und digitale Kommunikation zu gewährleisten. UBS verändern auch die Art und Weise, wie Wohlfahrtsstaaten ihre Leistungen erbringen: Anstatt Leistungen als Geschenke darzustellen, die von einer privilegierten Regierung an einige wenige Bedürftige vergeben werden, setzt UBS auf einen demokratischen Dialog, der es den Leistungsempfänger*innen ermöglicht, in angemessener Weise Einfluss darauf zu nehmen, welche Leistungen wie bereitgestellt werden. Wichtig ist auch, dass UBS in ihrer Ausgestaltung anerkennen, dass ein nachhaltiges Ökosystem ein grundlegendes menschliches Bedürfnis ist. UBS sorgen nicht für eine hohe Lebensqualität auf Kosten des Planeten, sondern stellen stattdessen den Klimaschutz in den Mittelpunkt der Gestaltung öffentlicher Leistungen, um politisch-wirtschaftliche Entscheidungen mit den Realitäten der Biosphäre in Einklang zu bringen (Coote, 2023).

UBS sollten weitgehend, aber nicht ausschließlich, von einem demokratisch rechenschaftspflichtigen Staat bereitgestellt werden. Neben der direkten Bereitstellung von Leistungen müssen Bundes-, Länder- und Lokalregierungen das gleiche Recht auf Zugang für alle sozioökonomischen Gruppen sicherstellen, Standards und Verpflichtungen durch soziale Lizenzen festlegen und durchsetzen, die notwendigen Mittel erheben und investieren und verschiedene Bereitstellungsmodelle als Reaktion auf unterschiedliche lokale Kontexte fördern. Der Staat sollte mit einer Vielzahl von zivilgesellschaftlichen Gruppen zusammenarbeiten, darunter Gewerkschaften, Genossenschaften, gemeinnützige Organisationen und Bürger*innenorganisationen, um Legitimität und Wirksamkeit zu maximieren (Coote, 2023).

Viele Länder und Gemeinden bieten bereits Leistungen an, die den UBS-Grundsätzen wie Universalität, dezentrale Entscheidungsfindung und Dekommodifizierung entsprechen. Die norwegische Regierung bietet allen ihren Bürger*innen eine kontinuierliche Kinderbetreuung vom ersten bis zum sechsten Lebensjahr an. Sie kombiniert „eine gesetzliche Garantie eines Platzes für alle Kinder mit Gebühren, die sowohl insgesamt niedrig als auch einkommensabhängig sind“ (Ellingsaeter, 2014: 53-76). Private Unternehmen bieten ein zusätzliches Kinderbetreuungsangebot ohne das öffentliche System zu beeinträchtigen, da der Staat nach wie vor einen hohen Anteil der Kinderbetreuungskosten übernimmt, die Gebühren für private Angebote begrenzt, strenge Vorschriften für die Qualifikation des Personals erlässt, den Gewinn auf ein „angemessenes Maß“ beschränkt und sicherstellt, dass Eltern in den Kindergartenvorständen sitzen (Coote, 2023). Eine öffentlich bereitgestellte und allgemein zugängliche Kinderbetreuung ist ein wichtiges Beispiel für das Potenzial von UBS, das Wohlergehen wirksam zu fördern und gleichzeitig die ökologischen Grenzen zu respektieren. Ein Blick auf das Gesundheitswesen im Allgemeinen gibt Aufschluss über den Klimanutzen von UBS. Stark privatisierte Gesundheitssysteme (gemessen am privaten Anteil an den Gesundheitsausgaben) wie die Vereinigten Staaten, das Vereinigte Königreich und Australien erfüllen die Grundbedürfnisse von Kindern und Familien weniger umfassend (OECD, 2020) und haben einen größeren CO₂-Fußabdruck als überwiegend öffentliche Systeme (Pichler et al., 2019). Der Ausbau von Kinderbetreuung hat zudem das Potenzial, die Emissionen durch die Schaffung einer beträchtlichen Anzahl von emissionsarmen Arbeitsplätzen zu verringern (Isser, 2019).

UBS sollten auch für einen sicheren, vernetzten, häufigen, zuverlässigen und angemessen finanzierten öffentlichen Verkehr sowie für Fuß- und Radwege sorgen. Die Klimavorteile des öffentlichen Verkehrswesens liegen auf der Hand: Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in den Vereinigten Staaten reduziert die CO₂ Emissionen um 45 % im Vergleich zur Fahrt mit einem Auto mit durchschnittlichem Ausstoß (Pei, 2021). Die Vereinten Nationen schätzen, dass durch den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel bis zu 2,2 Tonnen Kohlenstoffemissionen pro Jahr und Person eingespart werden können und dass ein Leben ohne Auto den jährlichen CO₂-Fußabdruck um bis zu

3,6 Tonnen reduziert (Vereinte Nationen). Weltweit stoßen Busse und Züge im Durchschnitt mehr als zwei Mal weniger Emissionen aus als Autos (Internationale Energieagentur, 2019). Ein emissionsarmer öffentlicher Verkehr als allgemein zugängliche und notwendige Leistung ermöglicht, dass er für so viele Menschen wie möglich Nutzen entfaltet und trägt zu einem stetigen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bei.

DIE WICHTIGSTEN ERKENNTNISSE

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass politische Entscheidungsträger*innen das Potenzial von WTR- und UBS-Maßnahmen zur Förderung von Lebensqualität und zur Verringerung des ökologischen Fußabdrucks in Betracht ziehen sollten, aber die damit verbundenen Kompromisse sorgfältig abwägen müssen. Der Erfolg von WTR-Programmen hängt von den lokalen Gegebenheiten ab und das Erreichen von Klima- und Wohlfahrtszielen kann nuancierte Ansätze erfordern. UBS bieten einen umfassenden Rahmen für die Bereitstellung grundlegender Leistungen, der mit demokratischen Prinzipien und ökologischer Nachhaltigkeit in Einklang steht. Politische Entscheidungsträger*innen sollten die universelle Grundversorgung auf demokratischen Dialog, Klimaschutz und allgemeinen Zugang ausrichten, wie z. B. durch kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, der die CO₂-Emissionen erheblich reduziert. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Lebensqualität, ökologischen Zielen und gesellschaftlichen Bedürfnissen ist unerlässlich. Hierfür können wirksame politische Maßnahmen zu einer nachhaltigeren und gerechteren Zukunft beitragen.



ÜBER UNS

Das EU 1,5° Lebensstile Konsortium umfasst zehn Forschungspartner (Universitäten, Forschungsinstitute, Unternehmen und NGOs) aus **Deutschland, Finnland, Ungarn, Lettland, Niederlande, Spanien und Schweden.**



KONTAKT

Besuchen Sie uns unter onepointfivelifestyles.eu oder einskommafuenlebensstile.de.
Sie können uns auch unter info@onepointlifestyles.eu kontaktieren.

Folgen Sie uns:

Facebook: www.facebook.com/EU1.5Lifestyles
LinkedIn: www.linkedin.com/company/eu-1-5-lifestyles
Twitter: twitter.com/lpt5lifestyles



Dieses Projekt wird durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union gefördert (Fördernummer 101003880).

Für die Inhalte sind einzig und allein die Autor*innen verantwortlich. Sie spiegeln nicht zwangsläufig die Meinung der Europäischen Union wider. Weder die European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) noch die Europäische Kommission sind für die eventuelle Nutzung von enthaltenen Informationen verantwortlich.



QUELLENVERZEICHNIS

- Antal, M, et al. (2021). *Environmental Research Letters*, 16(1). <https://doi.org/10.1088/1748-9326/abceec>
- Askenazy, P. (2013). Working time regulation in France from 1996 to 2012. *Cambridge Journal of Economics*, 37(2), 323–347. <https://doi.org/10.1093/cje/bes084>
- Chancel, L. (2019). Global carbon inequality over 1990–2019. *Nature Sustainability*, 5, 931–938, <https://doi.org/10.1038/s41893-022-00955-z>
- Coote, A. (2023). Universal Basic Services: Provisioning for Our Needs Within a Fair Consumption Space, Think Piece series, Hot or Cool Institute, Berlin.
- De Spiegelaere, S., & Agnieszka, P. (2017). The Why and How of Working Time Reduction. European Trade Union Institute. <https://www.etui.org/sites/default/files/2020-07/The%20why%20and%20how%20of%20working%20time%20reduction-2017-WEB-2.pdf>.
- De Spiegelaere, S., & Piasna, A. (2017). The why and how of working time reduction. European Trade Union Institute. ISBN 978-2-87452-466-0
- Doyal, L., & Gough, I. (1991). *A Theory of Human Need*, Palgrave Macmillan, London.
- Ellingsaeter, A. (2014). Towards universal quality early childhood education and care: the Norwegian model, in Gambero, L., Stewart, K. and Waldfogel, J. (2014)., *An Equal Start? Providing Quality Early Education and Care for Disadvantaged Children*, Bristol University Press.
- Fagnani, J. & Letablier, M-T. (2004). Work and Family Life Balance The Impact of the 35-Hour laws in France. *Work, Employment & Society*, 18, 551-572. <https://doi.org/10.1177/0950017004045550>.
- Feenstra, R.C., Inklaar, R., and Timmer, M.P. (2015). The Next Generation of the Penn World Table. *American Economic Review*, 105(10), 3150–3182. www.ggdc.net/pwt
- Fremstad, A., et al. (2019). Work Hours and CO₂ Emissions: Evidence from U.S. Households. *Review of Political Economy*, 31(1), 42–59. <https://doi.org/10.1080/09538259.2019.1592950>.
- Fritz, M., & Koch, M. (2019). Public Support for Sustainable Welfare Compared: Links between Attitudes towards Climate and Welfare Policies. *Sustainability*, 11(15), 4146. <http://dx.doi.org/10.3390/su11154146>



Dieses Projekt wird durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union gefördert (Fördernummer 101003880).

Für die Inhalte sind einzig und allein die Autor*innen verantwortlich. Sie spiegeln nicht zwangsläufig die Meinung der Europäischen Union wider. Weder die European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) noch die Europäische Kommission sind für die eventuelle Nutzung von enthaltenen Informationen verantwortlich.



- Huberman, M., & Minns, C. (2007). The times they are not changin': Days and hours of work in Old and New Worlds, 1870–2000. *Explorations in Economic History*, 44, 538–67.
- International Energy Agency. (2019). GHG Intensity of Passenger Transport Modes. <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/ghg-intensity-of-passenger-transport-modes-2019>.
- Isser, M. (2019). A Low-Carbon Economy Will Be Built By Nannies, Caregivers and House Cleaners. *In These Times*. <https://shorturl.at/kuCDO>
- Mallinson, DJ., & Cheng, K. (2022). The Relationship between State-Level Carbon Emissions and Average Working Hours in the United States: A Replication Study. *Environmental Sociology*, 8(1), 88–93. <https://doi.org/10.1080/23251042.2021.1975350>.
- Méda D., & Larroutourou, P. (2016). Einstein avait raison: il faut réduire le temps de travail. Ivry-sur-Seine. Les Editions de l'Atelier.
- Nässén, J., & Larsson, J. (2015). Would Shorter Working Time Reduce Greenhouse Gas Emissions? An Analysis of Time Use and Consumption in Swedish Households. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 33(4), 726–45. <https://doi.org/10.1068/c12239>.
- Neubert, S., et al. (2022). Free Days for Future? Longitudinal Effects of Working Time Reductions on Individual Well-Being and Environmental Behaviour. *Journal of Environmental Psychology*, 82. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2022.101849>.
- Nussbaum, M. (2000). *Women and Human Development: The Capabilities Approach*, Cambridge University Press.
- Organisation for Economic Cooperation and Development. (2020). *Is Childcare Affordable? Policy Brief on Employment, Labour and Social Affairs*, OECD, Paris, [oe.cd/childcare-brief-2020](https://www.oecd.org/childcare-brief-2020)
- Organisation for Economic Cooperation and Development. (2022). OECD Data Explorer, Average annual hours actually worked per worker. www.data-explorer.oecd.org
- Otto, A., & Gugushvili, D. (2020). Eco-Social Divides in Europe: Public Attitudes towards Welfare and Climate Change Policies. *Sustainability*, 12(1), 404; <https://doi.org/10.3390/su12010404>
- Qing-long, S., & Rodríguez-Labajos, B. (2016). Does Decreasing Working Time Reduce Environmental Pressures? New Evidence Based on Dynamic Panel Approach. *Journal of Cleaner Production*, 125, 227–35. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.03.037>.
- Seifert, H., & Trinczek, R. (2000). New approaches to working time policy in Germany: The 28,8 hour working week at Volkswagen Company. *WSI-Diskussionspapier*, No. 80.



Dieses Projekt wird durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union gefördert (Fördernummer 101003880).

Für die Inhalte sind einzig und allein die Autor*innen verantwortlich. Sie spiegeln nicht zwangsläufig die Meinung der Europäischen Union wider. Weder die European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) noch die Europäische Kommission sind für die eventuelle Nutzung von enthaltenen Informationen verantwortlich.



Sisson, K. (2012). Pacts for Employment and Competitiveness: Concepts and Issues. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions. Retrieved from: <https://www.eurofound.europa.eu/en/publications/2012/pacts-employment-and-competitiveness-concepts-and-issues>

UCLA Transportation. (2021). 5 Environmental Benefits of Sustainable Transportation. <https://shorturl.at/gFNS6>

United Nations. (2019). Your Guide to Climate Action: Transport. <https://www.un.org/en/actnow/transport>. 2019.



Dieses Projekt wird durch das Forschungs- und Innovationsprogramm Horizon 2020 der Europäischen Union gefördert (Fördernummer 101003880).

Für die Inhalte sind einzig und allein die Autor*innen verantwortlich. Sie spiegeln nicht zwangsläufig die Meinung der Europäischen Union wider. Weder die European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) noch die Europäische Kommission sind für die eventuelle Nutzung von enthaltenen Informationen verantwortlich.