

## **Hitzewelle 2018: Konsequenter Klimaschutz endlich umsetzen**

*Die Nachrichten und Erfahrungen zum Klimawandel werden drastischer. Daher beschäftigen wir uns hier noch einmal mit der Hitzewelle dieses Sommers und mit den Anforderungen und Konsequenzen, die sich aus der Klimaerwärmung ergeben*

In Europa reichte die Hitzewelle bis in die Region des Nordkaps. Am Polarmeer an der Küste Sibiriens zeigte das Thermometer bis zu 32 Grad und bereits im Februar waren es am Cape Jesup an der Nordspitze zeitweise über 0 Grad. Im arktischen Ozean war der vorige Winter der wärmste seit Beginn der Aufzeichnungen. Das Grönlandeis schmilzt schneller als erwartet, weshalb der Meeresspiegel bis 2100 wohl um mehr als die bisher prognostizierten 50 bis 100 cm steigen wird.

### Konsequenter Klimaschutz vermindert Fluchtursachen

Die Hitzewelle in Europa entspricht den Vorhersagen der Meteorologen. Die sind davon ausgegangen, dass sich wegen drastisch erhöhter Temperaturen in der Polarregion (und als Folge eines geringeren Temperaturgefälles zwischen Norden und Süden) eine Abnahme der Strömung über dem Atlantik mit geringerer Bewegung der Druckgebiete ergibt. Daher sind künftig Hochdruck- oder Niederschlagsgebiete tendenziell beständiger und dementsprechend gibt es (zusätzlich zur allgemeinen Erwärmung) längere Hitzeperioden beziehungsweise gelegentlich auch länger anhaltende Niederschläge mit hoher Niederschlagsmenge.

Das Wetter wird wegen erhöhter Temperaturen regional zugleich extremer und labiler werden. In Afrika, aber auch im Nahen Osten und in Europa (sowie in anderen Regionen der Welt) droht eine Ausdehnung von Dürregebieten. In Syrien und im Irak gab es ab 2005 zum Beispiel eine schwere Dürre, sodass ein großer Teil der Viehbestände starb und viele, vor allem junge Leute, in die Slums von Damaskus oder Aleppo abwanderten und ein Unruhepotenzial bildeten, das mit zum Ausbruch des Kriegs in Syrien beitrug. Die Weltbank rechnet in einer aktuellen Studie für das Jahr 2050 mit 140 Millionen Klimaflüchtlingen weltweit und mit 86 Millionen in Subsahara-Afrika (<https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2018/03/19/climate-change-could-force-over-140-million-to-migrate-within-countries-by-2050-world-bank-report>). Ein konsequenter Klimaschutz wäre daher nötig (und geeignet), um die Verschärfung der Situation einzugrenzen.

### Klimaschutz braucht einen entschiedenen politischen Willen

Leider wird Deutschland die Einlösung seiner Reduktionszusagen für CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40 % bis 2020 (mit nur 32 % Reduktion) verfehlen. Denn der Kohleausstieg kommt nicht voran, stattdessen wird der Ausbau erneuerbarer Energien gebremst. Zur Begründung wird oft auf den unzureichenden Ausbau der Leitungsnetze verwiesen, ohne die Möglichkeiten von dezentraler Versorgung (Smart Grids) und Speicherung ausreichend voranzutreiben. Allerdings zeigt eine aktuelle Untersuchung des Fraunhofer Instituts für Energiewirtschaft und Energiesystemtechnik, wie das 40-Prozent-Ziel doch noch möglich werden könnte, und zwar durch Abschaltung und Drosselung der ältesten besonders klimaschädlichen Braunkohleblöcke sowie durch den im Koalitionsvertrag beschlossenen Ausbau von Solar- und Windanlagen. Dazu müssten bis 2020 14 Braunkohleblöcke mit einer Leistung von 6,1

Gigawatt stillgelegt, die verbleibenden Braunkohlekraftwerke, die im Jahr 2020 ein Alter von mindestens 20 Jahren erreicht haben, gedrosselt und zugleich die im Koalitionsvertrag vereinbarten Windkraft- und Solaranlagen mit einer Leistung von neun Gigawatt gebaut werden (siehe <https://www.heise.de/tp/news/Kohleausstieg-Es-fehlt-am-politischen-Willen-4140141.html>, <https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/energieszenario-2020>)

### Konsequenter Klimaschutz braucht eine Verkehrswende

Auch die Verkehrswende müsste endlich schneller realisiert werden. Seit 1990 hat sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Verkehrsbereich (er trägt zu rund 30 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen bei) trotz aller technischen Verbesserungen an den Motoren vor allem durch Produktion und Kauf immer schwererer Autos mit stärkeren Motoren (insbesondere SUVs) leicht erhöht, statt sich wie erforderlich und geplant massiv zu verringern. Viele Jahrzehnte ist das Wachstum des Automobilverkehrs in Kauf genommen und durch den milliardenschweren und breiten Ausbau des Straßennetzes, den Erhalt der Pendlerpauschale und relativ niedrige Besteuerung gefördert worden. Auch politisch niedrig gehaltene Grenzwerte tragen weiter zu hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei.

Der Flugverkehr ist (etwa durch fehlende Kerosinbesteuerung) subventioniert worden. Sein Wachstum ist aber immer noch vielfach politisch gewollt, obwohl das Flugzeug ein besonders klimaschädliches Verkehrsmittel ist. Dem steht etwa die Vernachlässigung des ökologisch verträglicheren Bahnverkehrs gegenüber.

Im Klimaschutzplan der Bundesregierung aus dem Jahr 2016, der eine Reaktion auf die verschärfte Problemlage ist, wurde beschlossen, dass der Verkehr bis zum Jahr 2030 etwa 40 bis 42 % weniger CO<sub>2</sub> im Vergleich zum Jahr 1990 emittieren soll, damit die von der Bundesregierung angestrebten und erforderlichen CO<sub>2</sub>-Ziele insgesamt erreicht werden können. Das bedingt eine deutliche Verkehrswende, zum Beispiel durch die Steigerung des Rad- und Fußverkehrs sowie durch den Ausbau des ÖPNV und weniger Förderung des individuellen Pkw-Verkehrs. Viele kennen aus ihren Gemeinden Versuche, zu einer Mobilitätswende beizutragen. Es gibt inzwischen zahlreiche Beispiele, wie die Verkehrsverlagerung auf Fahrrad, ÖPNV oder Bahn gefördert werden soll, um die festgelegten CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele zu realisieren. Die Ausdehnung des ÖPNV oder die Einführung eines günstigeren Jahrestickets für 365 Euro sind zwei Möglichkeiten (in Wien ist das bereits Realität, für Bonn und Reutlingen ist es geplant; Mannheim möchte seine Ticketpreise um ein Drittel senken; siehe <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/Pilotvorhaben-fuer-saubere-Luft-Modellstaedte-wollen-guenstigeren-OePNV-testen,oeffentlicher-nahverkehr-verguenstigungen-100.html>).

Weitere beispielhafte Maßnahmen für eine Verkehrswende wären die Einführung einer City-Maut und eine verstärkte Parkraumbewirtschaftung. Norwegen plant beispielsweise ein radikales Umsteuern: ab 2025 sollen keine Autos mit Benzin- oder Dieselmotor mehr zugelassen werden. Das Gleiche gilt für die Niederlande. China verpflichtet inzwischen alle Automobilkonzerne, bei Produktion und Absatz ihrer Pkw eine Quote für Elektroautos zu erfüllen. Das Berliner Mobilitätsgesetz vom 28. Juni 2018 schreibt vor, Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel in der Verkehrsplanung Berlins künftig vorrangig vor dem Autoverkehr zu behandeln. Zweck des Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten Verkehrssystems, das gleichzeitig stadt-, umwelt-, sozial- und klimaverträglich gestaltet ist. Dafür ist unter ande-

rem der Ausbau des Radwegnetzes, insbesondere von Radschnellwegen, und der Bau von zusätzlichen Fahrradstellplätzen vorgesehen (<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobilitaetsgesetz/>).

### Keine Verkehrswende ohne Stärkung des Radverkehrs

Die Verkehrspolitik setzt also inzwischen in manchen Städten auf einen Stadtumbau und auf eine neue Aufteilung des Straßenraums, die gerechter ist und größeren Nutzen für die Allgemeinheit bringt, weil sie den Klimaschutz mit Priorität berücksichtigt. Diese zukunftssträchtige Entwicklung müsste verstärkt werden. In Münster, Kopenhagen oder Amsterdam, die als Vorbild dienen können, werden heute 35 bis 40 % aller Verkehrswege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Diese Entwicklung ist Resultat jahrzehntelanger Bemühungen zur Förderung des Fahrradverkehrs. Dazu müssen Fahrradwege ausgebaut werden (wie bei gesonderten Bus- und Taxispuren gelegentlich auch zu Lasten von Autospuren) und Autoparkplätze notfalls zu Gunsten von Fahrradparkplätzen (und Spielplätzen) reduziert werden.

Zur Nutzung des Fahrrads wird inzwischen auch durch zahlreiche Sonderregeln ermutigt, die das Radfahren erleichtern und sicherer machen sollen. Dazu gehören unter anderem eigene Fahrstreifen für Radfahrer an Kreuzungen sowie die „Fahrradschleuse“ (die Radfahrer dürfen an den Autos vorbei bis direkt vor die Ampel fahren). Dadurch sind sie sicherer, weil sie sich bei Grün im Blickfeld der anfahrens Autos befinden. Außerdem brauchen sie so nicht im unmittelbaren Abgasausstoß der Autos zu warten. Andere mögliche Maßnahmen sind: Fußgängerampeln gelten durch Sonderzeichen nicht für Radfahrer; eine für Autofahrer vorgeschriebene Fahrtrichtung an Kreuzungen und Einmündungen gilt nicht für Radfahrer; Einbahnstraßen werden für Radfahrer in beide Richtungen freigegeben; es werden sogenannte Fahrradstraßen eingerichtet – das heißt, dass Radfahrer hier Vorrang vor den Autos haben und beispielsweise nebeneinander fahren dürfen.

Dies sind positive Schritte in Richtung einer Verkehrswende und damit für einen konsequenten Klimaschutz. Sie müssen ausgeweitet und umgesetzt werden. Viel zu lange betrieb die Politik den Klimaschutz nur zögerlich, weil sie sich scheute, Interessen von Industrie und Verbrauchern zu tangieren. Arbeitsplatz- und Kostenargumente sind wichtig, aber sie dürfen nicht zum Vorwand werden, um Profitinteressen zu schonen und Teile der sehr konsumorientierten Bevölkerung nicht zu verärgern. Die Hitzewelle 2018 erinnert uns daran, dass hier ein deutliches Umdenken erforderlich ist. Andernfalls kann der in vielen Reden beschworene Klimaschutz nicht gelingen, die von EU und Deutschland vorgegebenen CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele werden nicht eingehalten und die Erhitzung der Erde schreitet rasch voran. Wenn der Klimawandel schneller verläuft, als von vielen bisher gedacht, muss nicht nur die Klimapolitik entsprechend konsequenter werden. Auch jeder Einzelne ist gefordert, sein Verhalten zu reflektieren und zu überprüfen, was er wie zum Klimaschutz beitragen kann. An Wissen fehlt es uns nicht, aber zu oft am konsequenten Umsetzen.

Dr. Werner Glenewinkel/Prof. Dr. Erhard Treutner