

Rede: Das Pariser Abkommen und der Verkehr

Genau heute vor 5 Jahren wurde auf der internationalen Klimakonferenz das Pariser Abkommen beschlossen. Die Erderwärmung sollte als gemeinsames Ziel auf unter zwei, im „Idealfall“ auf 1,5 Grad Celsius begrenzt werden. Alle teilnehmenden Staaten sind mit der Unterzeichnung völkerrechtlich verpflichtet, die von ihnen festgelegten Ziele durch Maßnahmen umzusetzen.¹

Und wo stehen wir heute?

Zwar sanken in der EU in den Sektoren Energie, Industrie und Landwirtschaft die Emissionen in den vergangenen 30 Jahren leicht, jedoch steigen die Verkehrsemissionen weiterhin, trotz des Ziels, diese zwischen 1990 und 2030 um 40 Prozent zu senken. Knapp zwei Drittel der Gesamtemissionen stammen dabei aus dem Straßenverkehr.²

Seit den gestrigen Beschlüssen sollen die Emissionen bis 2030 sogar um 55% gesenkt werden.

In Deutschland ist der Verkehr mit 19 % der Gesamtemissionen der drittgrößte Verursacher, wobei der Großteil aus dem PKW-Verkehr stammt.³

Die Auswirkungen der aus dem Autoverkehr entstehenden Emissionen auf den Klimawandel sind unbestreitbar und auch der Flächenverbrauch für Straßen ist enorm. In Deutschland lag er 2018 bei um die 20% für Verkehrsinfrastruktur, während der Verbrauch für Sport-,Freizeit und Erholungsflächen knapp 10% ausmachte.⁴

Hinzu kommen außerdem die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe, die Schädigung natürlicher Lebensräume und deren tierischer Bewohner, sowie Unfälle. Diese gesamten externen Kosten liegen, ökonomisch ausgedrückt bei 149 Mrd. Euro⁵, die die Allgemeinheit, also wir alle, zu tragen haben.

Es wurde also politisch versäumt, einen der größten Klimawandel- und Verursacher vieler weiterer Probleme in Deutschland anzugehen.

Und auch für die Zukunft dürfen wir weiterhin nicht auf die Politik hoffen. Es wirkt beinahe grotesk. Als hätten wir nicht schon genug Probleme, unsere vereinbarten

1 BMU (Stand 2017) <https://www.bmu.de/themen/klima-energie/klimaschutz/internationale-klimapolitik/pariser-abkommen/>

2 Europäisches Parlament (Stand 18.April 2019) <https://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/society/20190313STO31218/co2-emissionen-von-autos-zahlen-und-fakten-infografik>

3 BMU (Stand 2019) https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutz_zahlen_2019_fs_verkehr_de_bf.pdf

4 Statistisches Bundesamt (Stand 7.5.2020) https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Landwirtschaft-Forstwirtschaft-Fischerei/Flaechennutzung/Publikationen/Downloads-Flaechennutzung/anstieg-suv.pdf?__blob=publicationFile

5 Allianz pro Schiene (Stand 08/2019) <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/daten-fakten/>

Ziele mit dem jetzigen Verkehrsaufkommen zu erreichen, wird weiterhin Geld in den Ausbau neuer Autobahnen gesteckt. Im Jahre 2019 wurden mehr als die Hälfte (55,7%) der staatlichen Investitionen in Infrastruktur dem Erhalt-, Neu-, und Ausbau von Fernstraßen gewidmet.⁶

Beispiel für diese völlig verfehlte Politik (übrigens ganz besonders seitens der trotz Öko-Image wenig klimafreundlich agierenden Grünen) ist der Bau der A49 in Hessen, für den, trotz massiver Proteste unzählige Bäume innerhalb dreier Wälder, davon einer Naturschutzgebiet (FFH-Gebiet)⁷, gefällt wurden.

Und dann ist da der Ausbau der A21 bis hier vor unsere Haustür, nach Kiel. Auch hier sind die Bestrebungen eine Autobahn zu bauen alt und keineswegs zeitgemäß, insbesondere, da ein Gutachten der Stadt von 2016⁸ feststellt, dass das gesamte Verkehrsaufkommen kaum reduziert werden wird. Schlimmer noch, an manchen Stellen, wie dem ohnehin schon stark befahrenen Theodor-Heuss-Ring (B76) wird der Verkehr zunehmen und zu einer Überlastung führen. Das ist insbesondere für die Anwohner*innen äußerst belastend, die schon heute unter dem Verkehr mit seiner Lautstärke und den gesundheitsschädlichen Abgasen leiden. Auch werden dem Bau dieser Autobahn für die Stadt wichtige Naturräume wie ein Kleingartengebiet und Teile des Vieburger Gehölzes, sowie die gesamte ÖPNV- und Radinfrastruktur in diesem Gebiet geopfert.

Dabei wäre in Kiel der Ausbau des ÖPNV, insbesondere die häufig angedachte aber nie realisierte Tram, längst überfällig in einer Stadt, die sich als nachhaltig auszeichnen lässt⁹ und den Klimanotstand¹⁰ ausgerufen hat, jedoch stets ein klimaschädliches Projekt nach dem anderen beschließt.

*Es kann nicht sein, dass Politiker*innen wider besseren Wissens und auch getroffener Vereinbarungen Autobahnen bauen lassen und unsere Landesregierung jegliches Umweltbewusstsein aufgibt. Straßen sind die Saat für eine reiche Verkehrsernte und deren Ertrag wollen wir nicht haben. Lasst uns gemeinsam verhindern, dass die Autos weiterhin unsere Städte und unser Klima morden!*¹¹

6 Allianz pro Schiene (Stand 07/2020) <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/infrastruktur/investitionen/>

7 Bundesamt für Naturschutz (Stand 15.02.2020) <https://www.bfn.de/themen/natura-2000/natura-2000-gebiete/steckbriefe/natura/gebiete/show/ffh/DE5120303.html>

8 Arbeitsgemeinschaft „Südspange“ (Stand 03/2016)

9 Deutscher Nachhaltigkeitspreis 2020 (abgerufen am 10.12.2020)

<https://www.nachhaltigkeitspreis.de/kommunen/preistraeger-staedte-und-gemeinden/2020/landeshauptstadt-kiel/>

10 KN-Artikel vom 17.05.2019 (abgerufen am 10.12.2020) <https://www.kn-online.de/Kiel/Kiel-ruft-Klimanotstand-aus>

11 Siehe Zitat des Münchener Oberbürgermeisters Hans-Jochen Vogel 1972 im Tagesspiegel (abgerufen am 10.12.2020) <https://www.tagesspiegel.de/berlin/landespolitik/michael-cramer-autobahnbau-ist-kein-weg-in-die-zukunft/1385474.html>