

1,5 Grad sind nicht zu schaffen

Ein Bericht von Klimaforschenden macht deutlich, dass das 1,5-Grad-Ziel wohl nicht mehr erreicht werden kann. Der gesellschaftliche Wandel sei zu langsam. Man müsse sich jetzt auf die Folgen vorbereiten.

Reinhard Kleindl

Es war ein Ziel mit hohem symbolischem Wert, das als Anhaltspunkt dienen sollte: Bei der 21. Klimakonferenz in Paris 2015 einigten sich die Teilnehmerstaaten voller Tatendrang auf das 1,5-Grad-Ziel. Seither wurden aber zu wenige Maßnahmen gesetzt, und inzwischen ist klar: Das Klimaziel kann wohl nicht mehr erreicht werden, wie auch ein neuer Bericht zeigt.

Erstmals erwähnt wurde das Ziel, die Erderwärmung auf 1,5 Grad über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen, in einer Publikation der Vereinten Nationen bei der 16. Klimakonferenz in Cancún 2010. Als vorindustriell gelten die Temperaturen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als damit begonnen wurde, in großen Mengen fossile Brennstoffe zu verbrennen. Die Wahl des Ziels geschah „auf Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse“, hieß es dort.

Bis zu dieser Grenze sollten die Folgen des menschengemachten Klimawandels umkehrbar sein. Die Veränderung wäre also von vorübergehender Natur. Eine zu starke Erderwärmung würde, das wusste man, eine Reise ohne Wiederkehr bedeuten. Dann würden Kippunkte erreicht: Der Weltklimarat IPCC nennt etwa das Einsetzen des Zusammenbruchs polarer Eisschilde und einen beschleunigten Meeresspiegelanstieg. Doch die Abschätzung der Klimafolgen ist schwierig, weil unser Verständnis der natürlichen Prozesse auf dem Planeten nach wie vor begrenzt ist.

Anders steht es um atmosphärische Phänomene und die Auswirkungen von Treibhausgasen. Hier ist das Bild inzwischen klar, und es zeichnet sich seit längerem ab, dass die Begrenzung der Erwärmung auf 1,5 Grad unrealistisch sein könnte. Offizielle Prognosen gibt es dazu seit einigen Jahren vom Weltklimarat IPCC, der sich als Kommunikationsstelle für wissenschaftliche Evidenz zum Klimawandel versteht. Verschiedene mögliche Zukunftsszenarien geben Aufschluss über die zu erwartenden Folgen in Abhängigkeit von unserem Treibhausgasausstoß. Eines der Szenarien geht immer noch von einer kurzfristigen Überschreitung der Zieltemperatur und einem letztendlichen Erreichen des 1,5-Grad-Ziels aus.

Begrenzung unrealistisch

Doch ein neuer Bericht des Hamburger Climate, Climatic Change and Society Cluster Cliccs, an dem über 60 Fachleute beteiligt waren, kommt nun zum Schluss, dass ein Erreichen dieses Ziels, trotz positiver Entwicklungen, inzwischen unrealistisch ist. „Tatsächlich ist in Sachen Klimaschutz inzwischen einiges in Bewegung geraten. Aber wenn man sich die Entwicklung der gesellschaftlichen Prozesse im Detail ansieht, ist eine Begrenzung der Erderwärmung auf unter 1,5 Grad immer noch nicht plausibel“, sagt Cliccs-Sprecherin Anita Engels. Zwar gebe es positive Entwicklungen, etwa die Klimapolitik der Vereinten Nationen und den voranschreitenden Ausstieg aus fos-

silen Brennstoffen. Doch das genüge nicht, weil der gesellschaftliche Wandel nicht schnell genug voranschreite. Vor allem das Konsumverhalten und die Reaktionen von Unternehmen würden dringend benötigte Maßnahmen verlangsamen. Die Rolle der Medien sei ambivalent: Manche hätten im betrachteten Rahmen einen positiven Effekt, manche einen negativen. „Die erforderliche tiefgreifende Dekarbonisierung geht einfach zu langsam voran“, sagt Engels.

Das Besondere an dem nun zum zweiten Mal erschienenen „Hamburg Climate Futures Outlook“ ist sein technoökonomischer Fokus, der auch gesellschaftliche Entwicklungen abbildet und in einem genau definierten Rahmen die Plausibilität verschiedener Szenarien durchspielt. Dabei berücksichtigte man die Klimapolitik der Uno, die Gesetzgebung zum Klimaschutz, soziale Bewegungen und Proteste, transnationale Initiativen, Klagen vor Gericht, Konsumverhalten sowie den Abzug von Investitionen aus der fossilen Wirtschaft.

Kippunkte weniger relevant

Neue Informationen gibt es zu den Kippunkten. Deren kurzfristige Bedeutung stellt der Bericht infrage. Die häufig diskutierte Eisschmelze sei zwar ein ernstes Problem, habe bis 2050 aber geringen Einfluss auf die globale Temperatur. „Auftauender Permafrost, geschwächte atlantische meridionale Umwälzirkulation und der Verlust des Amazonaswaldes sind wichtigere Faktoren“, sagt der Co-Sprecher von Cliccs, Jochem Marotzke. Doch ihr Einfluss halte sich kurzfristig in Grenzen.

Der Bericht ist nicht die erste Warnung, das 1,5-Grad-Ziel könnte verfehlt werden. Doch in dieser Deutlichkeit sind die von Fachleuten offen genannten Zweifel am Erreichen des 1,5-Grad-Ziels neu. Die Forschenden mahnen, man müsse jetzt beginnen, sich aktiv auf die Folgen einer stärkeren Erwärmung vorzubereiten. „Um für eine wärmere Welt gerüstet zu sein, müssen wir Veränderungen antizipieren, die Betroffenen mit ins Boot holen und das lokale Wissen nutzen. Anstatt nur zu reagieren, müssen wir hier und jetzt einen aktiven Wandel einleiten“, sagt Engels.

Ist nun also, salopp gesagt, alles egal? Der Bericht widerspricht. In der Pariser Klimakonferenz wurde auch die Bedeutung von zwei Grad Celsius genannt: Das Zwei-Grad-Ziel könnte immer noch erreicht werden, wenn Lücken in Bezug auf die Ambition, die Umsetzung und das Wissen um Klimamaßnahmen geschlossen würden. Und jedes Zehntelgrad weniger Erderwärmung senkt das Risiko unumkehrbarer Entwicklungen.

Die Hoffnung liege in einem doch noch einsetzenden gesellschaftlichen Wandel. Notwendige Bedingungen dafür seien unter anderem staatenübergreifende Initiativen, die Arbeit von nichtstaatlichen Akteuren und nicht zuletzt, mittels Protesten den Druck auf die Politik aufrechtzuerhalten – wie etwa jene der wenig beliebten Klimakleber.



Klimaprotesten kommt laut dem neuen Bericht eine entscheidende Bedeutung zu, um die Erderwärmung zu begrenzen. Im Bild: eine Aktion vor der Wiener Wirtschaftskammer.

Verkehrsfachleute fordern strengere Tempolimits

Tempo 30/80/100 hätte Vorteile für die Umwelt und die Gesellschaft, lautet die Argumentation

Guido Gluschitsch

In einem offenen Brief an die Bundesregierung, den Nationalrat und die Bundesländer fordern eine Wissenschaftlerin und deren Kollegen nun plakativ, „die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Ortsgebiet auf 30 km/h, auf Autobahnen auf 100 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen auf 80 km/h zu senken“. Hinter der Forderung stehen Astrid Gühneemann, Leiterin des Instituts für Verkehrswesen an der Boku Wien, sowie die Leiter diverser Verkehrsabteilungen der TU Wien und der Universität Innsbruck, Martin Berger, Günter Emberger und Markus Mailer.

Gefordert werden zudem mehr Kontrollen, bundeseinheitliche Toleranzen und Strafen, wobei Erstere abgeschafft werden sollen, Letztere angehoben. Argumentiert wird die Forderung mit positiven Auswirkungen auf die Umwelt, mehr Verkehrssicherheit und einer sinkenden Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen.

Durch die Temporeduktion könnten Lärm und Feinstaubemissionen reduziert werden und „die CO₂-Emissionen aus dem Kfz-Verkehr um rund 2,4 Millionen Tonnen beziehungsweise zehn Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2019 gesenkt werden“, zudem würden so zehn Prozent Treibstoff gespart werden können.

Gleichzeitig müssten 116 Menschen weniger im Straßenverkehr sterben, die Anzahl der dort Verletzten würde sich um 7000 Personen verringern.

Belegt wird dies alles mit Studien, die auf der Homepage der Plattform, tempolimit-jetzt.at, angeführt sind. Dort rechnen die Experten auch vor, dass der Zeitverlust auf einer Strecke von 100 Kilometern bei etwa elf Minuten läge, während man sich 2,8 Euro erspart – der volkswirtschaftliche Nutzen noch gar nicht eingerechnet.

Auf die zu erwartende Gegenwehr reagieren die Initiatoren mit dem Hinweis, dass Umfragen in der Schweiz und Frankreich belegt hätten, „dass sich eine breite Akzeptanz für die He-

rabsetzung des Tempolimits erst nach dessen Implementierung einstellt“.

Wenig überraschend begrüßt der Verkehrsclub Österreich (VCO) die Forderung und bezeichnet die Tempolimits als „low-hanging fruits“ im Klimaschutz“. Aus dem Ministerium von Eleonore Gewessler (Grüne) kommt der Appell an die Menschen in Österreich, langsamer zu fahren: „Ein niedrigeres Tempo ist grundsätzlich eine sinnvolle Maßnahme. Es gibt jedoch für eine gesetzliche Änderung der Höchstgeschwindigkeiten im Nationalrat keine Mehrheit. ÖVP, SPÖ, FPÖ und Neos haben sich dagegen ausgesprochen. Das ist in unserer Demokratie selbstverständlich zu akzeptieren.“