



Keupers

kritischer

Kommentar

11-02-2017

November 2017

Es muss ein „Sozialer Klimaschutz“ werden.

Deutschland schafft seine in den Pariserverträgen zugesagte Reduzierung der klimaschädigen CO₂-Emissionswerte nicht, obgleich unsere Kanzlerin Angela Merkel beim gerade in Bonn stattfindenden Weltklimagipfel nochmals die deutschen Ziele zur Reduktion der Kohlendioxide bekräftigte. Dabei aber eingestand, dass es auch für Deutschland sehr schwierig sei, diese zeitgerecht umzusetzen. Frau Merkel erklärte vor dem Forum des Klimagipfels, dass die Bundesrepublik dazu stehe, bis 2050 mindestens um die 80 bis 95 Prozent des Kohlendioxid-Ausstoßes zu reduzieren, bis 2020 sollten es in etwa 40 Prozent im Vergleich zu 1990 sein. Dazu fehlen aber noch ein ganzes Stück, denn wir liegen derzeit bei etwa 28 Prozent. Wenn wir unser Ziel noch erreichen wollen, dann nur bei einem schnelleren Ausstieg aus der Kohleverstromung.

Eine Maut auf allen Straßen?

Um die ehrgeizigen Ziele in der Sache der Treibhausgasemission zu erreichen, bringt die Leiterin des Bundesumweltamtes, Frau Maria Krautzberger (SPD), die Belastung der Umwelt mit Stickoxiden durch Autoabgase ins Spiel und fordert das Autofahren insgesamt zu reduzieren. Sie fordert unter anderem eine umfassende Maut auf allen Straßen!

„Ich plädiere für eine Maut, die kilometerabhängig auf allen Straßen und für alle Kraftfahrzeuge erhoben wird“, sagte die Behördenchefin Maria Krautzberger der Tageszeitung "Die Welt" vom 5. November 2017. „Um den Klimawandel aufzuhalten, müsse das Autofahren insgesamt reduziert werden, zumal es im Verkehrssektor seit 25 Jahren keinen Emissions-Rückgang gegeben habe“.

Sie vertritt in dem Interview weiterhin die Meinung, dass es in Deutschland immer mehr Pendler gäbe, dass der Anteil von Beschäftigten, die lange Wege zum Arbeitsplatz und zurück in Kauf nehmen von Jahr zu Jahr steige. Im Jahre 2016 waren es 18,4 Millionen oder 59,4 Prozent der abhängig Beschäftigten.

Durch den Wirtschaftsboom haben immer mehr Menschen einen Job. Da dieser oft nicht in der Nähe des Wohnortes ist, setzen sie sich tagein, tagaus in das Auto oder in die Bahn, den Bus, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen und legen dabei immer größere Entfernungen zurück. Waren es 1999 im Durchschnitt nur 14,59 km, sind es im vergangenen Jahr 16,91 km (jeweils einfache Fahrt). Dafür dass die Zahlen stetig steigen, gibt es deswegen nachhaltige Gründe zum Handeln.

Angesichts der negativen Folgen für die Umwelt durch den Verkehr und auch für die Gesundheit der Pendelnden infolge der Stresssituationen auf der täglichen Fahrt, forderte die sozialdemokratische

Bundesumweltministerin Barbra Hendricks schon vor Monaten: „Wir müssen in die Verbindung von Stadt und Land“, aber auch zwischen den Städten und Metropolregionen, „investieren, für einen modernen und leistungsfähigen ÖPNV zum Beispiel“, denn wenn Bus und Bahn attraktiver werden, dann steigen die mit dem Auto pendelnden Leute zum größeren Teil auch um. Doch machen wir uns nichts vor, erstens wird ein solches Vorhaben etliche zig Milliarden für Investitionen und Subventionen verschlingen, und zweitens würde dieses in einigen dünner besiedelten Regionen keinen Sinn machen, weil die Fahrzeiten so ausufern, dass die Zeitaufwendungen für den Weg zur Arbeit unzumutbar werden.

Ist die Elektromobilität der Weg aus der Misere?

Bringt eine grundlegende Verkehrswende hin zur Elektromobilität die Lösung für saubere Luft bei der Verkehrsbelastung, so wie es einige Politiker zu glauben scheinen? Wie sauber sind die „Umweltautos“ wirklich? Nur bei Benutzung von Strom aus erneuerbarer Energiegewinnung sind sie der vermutete Saubermann. Studien ergaben, dass für 40 Millionen Fahrzeuge und einer Fahrleistung von jährlich 15 Tausend Kilometer im Durchschnitt, etwa 120 Terawattstunden Strom zusätzlich erzeugt werden muss. Das ist gegenüber heute eine Steigerung der Stromerzeugung um etwa 25 Prozent. Das sind deshalb aber auch mehr und größere Windräder, was nicht jeder Bürgerin und jedem Bürger gefallen wird. und auch die Sonnenenergie muss stärker genutzt werden.

Dieses sind die Vorstellungen nicht nur des Bundesumweltamtes, sondern viele der Politikerinnen und Politiker vertreten ähnliche Ziele: Maut und teurer Ökostrom! Kann sich in einigen Jahrzehnten ein normaler Bürger das Autofahren dann noch leisten? Kann man zukünftig noch im ländlichen Raum weiter wohnen bleiben, oder muss man in die industriellen Zentren umziehen, wo es keinen bezahlbaren Wohnraum gibt? Widerspricht dieses nicht den Vorstellungen zum Stärken des ländlichen Raumes?

Bestrebungen zum Klimaschutz müssen soziale Komponenten beachten!

Die Leiterin des Bundesumweltamtes, Frau Krautzberger, meint dazu: „Wir brauchen zukünftig Preise, die die ökologische Wahrheit sagen!“ Also Klimaschutz ohne soziale Komponenten, so wie es ja bisher bei der sogenannten Energiewende praktiziert wird? Das kann nicht sein, die Sozialdemokraten müssen den Weg eines „Sozialen Klimaschutzes“ fordern. Nicht nur die Kleinen in unserer Gesellschaft müssen für die Durchsetzung der eingegangenen Reduzierung der Umweltbelastung durch Stickoxide aufkommen. In der Pendlerfrage muss man über eine Dezentralisierung von Arbeitsplätzen in der Produktion, dem Handels- und Dienstleistungssektor nachdenken, was ja in der fortschreitenden Digitalisierung durchaus möglich sein sollte. Klimaschutz darf nicht zu Ungerechtigkeiten bis hin zur Armut führen. Nur ein „Sozialer Klimaschutz“ ist der richtige Weg in eine saubere und lebenswerte Zukunft!

In diesem Sinne,

Wörrstadt, den 19. November 2017

Heinrich Keuper