

## Mit Vollgas in die Katastrophe?

von Hans Boës

Jeden Tag stirbt ein Kind im deutschen Straßenverkehr, jede Stunde ein Erwachsener, jede Sekunde passiert ein schwerer Unfall. Und nicht nur das. Auch die Folgen des Straßenverkehrs, ja des industriellen Wachstumswahns für das Weltklima sind mittlerweile hinlänglich bekannt. Kaum eine Woche, in der nicht von dramatischen Umwetterern irgendwo auf der Welt berichtet wird, kaum ein Jahr, in dem nicht wieder ein Forschungsinstitut vor den Folgen einer weltweiten Klimakatastrophe warnt.

Wir fahren vor die Wand - und geben dabei jedes Jahr noch 5% mehr Gas. Denn wie anders soll man es beschreiben, wenn der westliche Lebensstil nun weltweit nachgeahmt wird, wenn jetzt 4/5 der Weltbevölkerung auch ein Auto haben wollen, auch fließend warmes Wasser, eine Heizung im Winter und Air-Conditioning im Sommer, ein eigenes Häuschen im Grünen, mit Whirl-Pool-Anlage, Autobahnanschluß und dem Flughafen, nicht weiter als 30 Minuten entfernt.

Dieser Multiplikatoreffekt ist das eigentlich beängstigende an der derzeitigen Situation. Es scheint, als ob die Ausmaße der Lawine, die eine reiche, westliche Elite in Gang bringt, nicht erkannt werden. Schon gar nicht von ihr selbst. Gelingt es in den nächsten Jahren nicht, neue Visionen eines Lebens in Einklang mit den Grenzen dieser Welt zu entwickeln, wird der amerikanische Fortschrittstraum aller Wahrscheinlichkeit nach in einem gigantischen Klimakollaps enden. Denn wenn erst alle Chinesen, Indonesier, Inder oder Afrikaner ihren Traum vom Reihenhaus mit Garten und Garage realisiert haben, ist Amerika wahrscheinlich zu großen Teilen eine verdorrte Wüstenlandschaft.

Im Vorfeld der Berliner Klimakonferenz ist die tatsächliche Dramatik in einem Aufsatz von Bach noch einmal deutlich geworden. Modellrechnungen zeigen sehr eindrucksvoll, daß selbst wenn wir die CO<sub>2</sub> - Emissionen in den kommenden Jahrzehnten weltweit drastisch um bis zu 90 % reduzieren, die globale CO<sub>2</sub> - Konzentration mindestens noch 100 Jahre weiter ansteigt. Verantwortlich für diesen Effekt ist die lange Verweilzeit der Kohlenstoffmoleküle in der Atmosphäre von etwa 200 Jahren. Das heißt, alle CO<sub>2</sub> - Emissionen wirken praktisch kumulativ, addieren sich also. Jedes Kilogramm CO<sub>2</sub>, das wir emittieren, lagern wir für die nächsten 7 Generationen in der Atmosphäre ab. Je nach Klimamodell kann schon jetzt mit einer globalen Erwärmung um etwa 1 - 3 °C gerechnet werden, selbst wenn wir sofort deutlich reduzieren (vgl. Bach 1995, 14 u. 15).

Das Problem ist jedoch, daß alle Anzeichen der tatsächlichen weltweiten Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung in die andere Richtung zeigen. Die Chinesen beispielsweise verzeichnen derzeit Steigerungsraten des Bruttosozialprodukts um etwa 10 % jährlich. Es ist nur noch eine Frage weniger Jahre, bis China die USA und Japan als umsatzstärkste Wirtschaftsmacht überholt hat. Erst kürzlich hat der chinesische Premier Li Peng seine Vision vorgestellt, daß im Jahre 2015 jeder chinesische Haushalt ein Auto haben wird. Aber nicht nur China, ganz Südostasien befindet sich im wirtschaftlichen Aufbruch, auch Lateinamerika, Indien - im Grunde eifert uns die ganze Welt nach. Das heißt, die CO<sub>2</sub> - Emissionen werden in den kommenden 20 - 30 Jahren sicherlich nicht sinken, wenn wir jetzt nicht zeigen, daß es auch anders geht. Daß man sich auch zu Fuß fortbewegen kann oder mit Fahrrad, Bussen, Bahnen und Sammeltaxen in einem optimierten "intelligenten" Umweltverbund. Daß man sich auf die Dinge beschränken kann, die man wirklich braucht und daß diese Dinge dann nicht so

konzipiert und konstruiert sind, daß man sie nach ein paar Jahren gleich wieder wegschmeißen muß. Denn wenn wir den Ländern der 2. und 3. Welt nicht bald zeigen, daß Wohlstand auch klima- und umweltverträglich genossen werden kann, warum sollen sie sich dann einschränken?

Was passiert, wenn die globalen CO<sub>2</sub> - Emissionen jedoch wirklich weiterhin exponentiell steigen, entzieht sich im Grunde aller Mathematik. Alles was wir bisher über das weltweite Klimageschehen sicher wissen ist, daß es sich um ein äußerst komplexes System handelt, mit zahlreichen - teilweise sich selbst verstärkenden - Rückkoppelungen. Wie ein See biologisch "umkippen" kann, so kann auch das Klima plötzlich in einen neuen - dann äußerst stabilen - Zustand kippen. Das heißt, es könnte durchaus sein, daß einige wenige Jahre entscheidend sind, ob wir das Angesicht der Welt drastisch und unwiederbringlich ändern oder ob wir noch einmal davon kommen.

Dabei ist mir durchaus bewußt, daß eine Entwicklung hin zu einem neuen Leitbild, dem "sustainable development" - eben der Entwicklung unserer Gesellschaft zur "Dauerhaftigkeit" - nicht ohne Brüche, ohne politische, personelle und vor allem auch finanzielle Konsequenzen vonstatten gehen kann. Das birgt natürlich Gefahren, aber eben auch Chancen.

Denn eine praktizierte Verkehrswendepolitik käme einem gigantischen Investitions- und Arbeitsbeschaffungsprogramm gleich: Tausende und abertausende Kilometer von Radrouten, Grüntangenten, Straßenbahn-, S-Bahn-, Regional- und Fernbahnkilometern müßten gebaut werden. Neue Leitsysteme für einen "intelligenten Umweltverbund" wären eine dankbare Aufgabe für jeden arbeitslosen Raketen- oder Autoingenieur. Hunderte neuer Doppelstockwagen, Busse und Straßenbahnwagen wären nötig, wollten wir den Ausstieg aus der Autogesellschaft wirklich auch nur ansatzweise wagen, ebenso neue Fahrzeug- und Verkehrskonzepte: einsatzfähige Solar, Wasserstoff- oder Tretmobile, Lastenräder mit Wetterschutz, neue Bus- und Taxikonzepte für den Lokal-, Regional- und vor allem Nachtverkehr, Anrufsammel-, überhaupt funktionierende Sammeltaxis. Vor allem aber eine effektivere Finanzierung der Verkehrswende: Für alle bezahlbar, weil von allen getragen.<sup>1</sup>

#### Literatur:

Bach, W.: Notwendige Schritte in eine zukunftsfähige Welt, in: Zukünfte Nr. 11 (3/95), S. 13 - 17.

Dipl.-Ing. Hans Boës, Friedrichstr. 165, 10117 Berlin

---

<sup>1</sup> Eine Monatskarte "Ticket 2000 für alle" in den jeweiligen Verbundräumen würde zwischen 20,- und 50,- DM kosten (je nach Entfernungsstufe) und damit alle Kosten des Nahverkehrs abdecken (einschl. aller Zuschüsse und Subventionen).