

Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler rufen die Bundesregierung dazu auf, die begründeten Sorgen junger Menschen mit wirksameren Klimaschutz-Maßnahmen zu beantworten.

In diesem Winter ist ein Dorf am Rande des Kohleabgrunds zu einem Brennpunkt geworden. Es wurde vor allem von jungen Menschen besetzt, die sich große Sorgen um ihre zukünftigen Lebensbedingungen machen. Die Bundesregierung und die Landesregierung von NRW rechtfertigen den Abbau unter Lützerath damit, dass der Kohleausstieg im Gegenzug von 2038 auf 2030 vorgezogen wurde. Das haben viele Protestierende in Lützerath als faulen Kompromiss bezeichnet.

Der Brennpunkt Braunkohleprotest hat auch eine unsichtbare und stille Seite. Und als Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus verschiedenen Fachbereichen möchten wir die öffentliche Diskussion entschieden auch auf diese unsichtbare Seite lenken.

Der vorgezogene Kohleausstieg spart in seiner bisherigen Fassung tatsächlich keine CO₂-Emissionen ein. Und zwar aus folgendem Grund: Die CO₂-Emissionen in der EU werden durch die Anzahl von CO₂-Zertifikaten gesteuert. Um die Emissionen zu reduzieren, werden jedes Jahr weniger Zertifikate ausgegeben, die international unter CO₂-Emittenten gehandelt werden. Doch die Bundesregierung unter Merkel hat es sehr schwer gemacht, in Brüssel die Zertifikate löschen zu lassen. Um Zertifikate zu löschen, muss die aktuelle Bundesregierung unter anderem Gutachten einholen. Falls dies nicht rechtzeitig geschieht, werden andere CO₂-Emittenten diese Zertifikate kaufen und das durch den Kompromiss eingesparte CO₂ doch ausstoßen. Daher halten wir die ablehnende Einschätzung der Kohle-Gegnerinnen und Gegner bis auf weiteres für gerechtfertigt.

Ähnliche CO₂-Verlagerungen entstehen auch durch die Art und Weise, wie die Bundesregierung Elektroautos bezuschusst. Wenn der alte Verbrenner beim Kauf eines Elektroautos nicht entsorgt wird, steigen die CO₂-Emissionen zwar nicht so stark an wie beim Kauf eines neuen Verbrenners. Aber wenn das alte Auto als Gebrauchtwagen weiterfährt, sinken die CO₂-Emissionen nicht. Anstatt lediglich den Anstieg der Emissionen abzuschwächen, müssen wir dringend die Emissionen reduzieren. Doch wenn die Bundesregierung den Zuschuss zu Elektroautos nicht mit einer Abwrack-Bedingung verbindet, macht sie die guten und vorgelebten Absichten dieser Bürgerinnen und Bürger weitgehend unwirksam.

Werden zudem rund 1000 km neue Autobahnen nach alten Plänen gebaut, führt das zu mehr Verkehr und mehr Emissionen. Die Fridays for Future-Bewegung fordert zu Recht, dass das Geld besser in Radwege und öffentliche Verkehrsmittel investiert wird. Ein Umdenken in diese Richtung führt zu emissionsarmer, billigerer und gesünderer Mobilität und ist für Privatpersonen einer der großen Beiträge, um die zukünftigen Lebensbedingungen der jungen Generation auch nur annähernd zu erhalten. Denn es besteht wissenschaftlicher Konsens, dass bei anhaltenden CO₂-Emissionen bereits in acht Jahren so viel CO₂ in der Atmosphäre sein wird, dass das arktische Eis sowie das Westantarktische Eisschild beginnen könnten, unaufhaltsam zu schmelzen. `

Wie sollen junge Menschen, die sich zu Recht Sorgen um ihre zukünftigen Lebensbedingungen machen, Vertrauen in Politik und Institutionen gewinnen, wenn neu abgeschlossene langfristige Verträge über Gaslieferungen unter Verschluss gehalten werden? Russisches Gas durch andere Lieferungen und schwimmende LNG-Terminals zu ersetzen, wird den CO₂-Ausstoß nur für sehr kurze Zeit im Rahmen der deutschen Klimaziele halten. Es ist offensichtlich, dass die langfristigen Verträge, die mit diesen Lieferungen abgeschlossen werden, die gesetzlich festgelegten Klimaziele Deutschlands unmöglich machen. Künftige Bundesregierungen, die verantwortlich handeln, werden die Verträge brechen müssen und hohe Strafzahlungen riskieren. Den jungen Menschen wird durch den Verschluss dieser Verträge das Wissen dazu vorenthalten, wieviel sie über Steuern an Strafen zahlen müssen, wenn Deutschland seinen vertraglichen Pflichten nicht nachkommt. In seinem Klima-Urteil vom April 2021 hat das Bundesverfassungsgericht dem Bundestag eine besondere Sorgfaltspflicht auferlegt und betont, dass die Bundesregierung dafür zu sorgen habe, dass Deutschland nicht auf Kosten junger Menschen zu viel Treibhausgase emittiere. Die Langzeitverträge

sowie der Bau und Betrieb der geplanten LNG-Terminals stehen dem Erreichen der deutschen Klimaziele und unserem Beitrag zum Pariser Abkommen im Weg.

Wir halten es für geboten, die berechtigten Sorgen der Jugendlichen und ihre Impulse kreativ und konstruktiv zum wirklichen Klimaschutz umzusetzen.

Verlässliche Quellen zu unseren Argumenten

CO₂-Zertifikate:

- Europäische Kommission, Climate Action, EU-Emissionshandelssystem (EU-EHS): https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets_de

Langzeitverträge zu Gaslieferungen:

- Allgemein verständliche Bewertung und Diagramm vom NewClimate Institute, Köln, in der Studie "Pläne für deutsche Flüssigerdgas-Terminals sind massiv überdimensioniert"(2022), <https://www.newclimate.org/resources/publications/plane-fur-deutsche-flussigerdgas-terminals-sind-massiv-uberdimensioniert>

Elektroautos:

- UNEP-Bericht "Used vehicles and the environment" (2021): <https://www.unep.org/resources/report/used-vehicles-and-environment-progress-and-updates-2021>;
- Artikel in Nature Sustainability, "Net emission reductions from electric cars and heat pumps in 59 world regions over time" (2020): <https://doi.org/10.1038/s41893-020-0488-7>;
- Studie "Klimabilanz von Elektroautos" des Instituts für Energie und Umweltforschung Heidelberg und der Agora Verkehrswende: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz_von_Elektroautos/Agora-Verkehrswende_22_Klimabilanz-von-Elektroautos_WEB.pdf;
- Artikel in Nature Climate Change, "Electrification of light-duty vehicle fleet alone will not meet mitigation targets" (2020): <https://www.nature.com/articles/s41558-020-00921-7>

Neue Autobahnen:

- Gut verständlicher Artikel in Nature Energy zu Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern, N. Koch et al, "Attributing agnostically detected large reductions in road CO₂ emissions to policy mixes" (2022), <https://doi.org/10.1038/s41560-022-01095-6>
- Artikel spezifisch für Deutschland: L. Peiseler und A.C. Serrenho, "How can current German and EU policies be improved to enhance the reduction of CO₂ emissions of road transport? Revising policies on electric vehicles informed by stakeholder and technical assessments" (2022), <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2022.113124>

Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts:

- <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html>

Polarschmelze:

- U. Kloenne et al., allgemein verständlicher Kommentar in der Zeitschrift Nature Climate Change (2023), <https://doi.org/10.1038/s41558-022-01566-4>

Autorinnen und Autoren dieses Aufrufs:

Pietro P. Altermatt, Franz Baumann, Ulrich Brand, Friedrich J. Bohn, Kirsten von Elverfeldt, Reinhard Guthke, Gregor Hagedorn, Claudia Kemfert, Jürgen Scheffran, Urban Weber

