

# fairkehr

3  
2022

Menschen.  
Nachhaltig.  
Mobil.  
Das VCD-Magazin

## Alarmstufe Rot

TITEL | Klimanotstand  
POLITIK | Schatzkammer Alt-Akku  
REISE | Interrail reloaded

**VCD**   
Mobilität für Menschen.

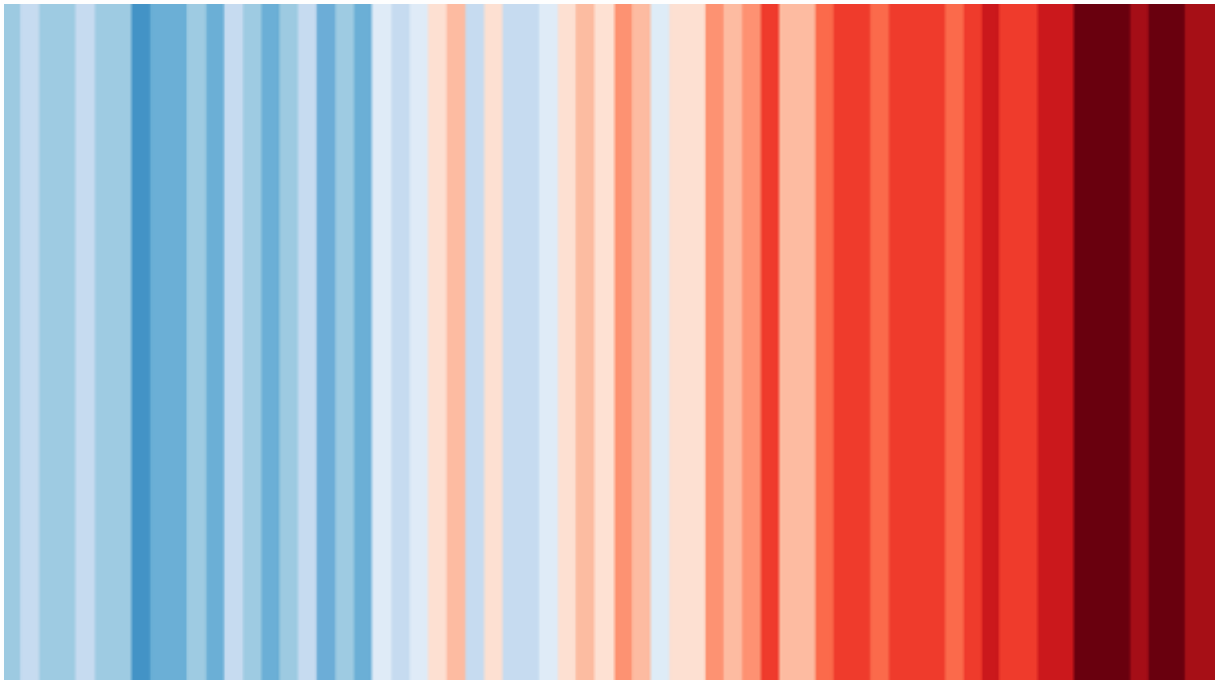
## Titel 3/2022

Klimakrise

# Alarmstufe Rot: Was kommt nach 1,5 Grad?

---

**Der letzte IPCC-Klimabericht zeigt: Die Menschheit wird das im Pariser Abkommen vereinbarte Klimaziel aller Wahrscheinlichkeit nach verfehlen. Wenn wir nicht massiv umsteuern, droht uns eine Zukunft voller ökologischer Risiken und globaler Ungerechtigkeit**



Grafik: Ed Hawkins

*Auf unserer Erde wird es heißer. Das zeigen die „Warming Stripes“ des britischen Klimawissenschaftlers Ed Hawkins. Die Farbe jedes Streifens repräsentiert die weltweite Durchschnittstemperatur eines einzelnen Jahres, von 1850 bis 2021. Je röter, desto wärmer – eine klare Botschaft. Deshalb haben wir sie in dieser fairkehr als Titelmotiv gewählt.*

Als der Weltklimarat der Vereinten Nationen (IPCC) 1990 seinen ersten Sachstandsbericht veröffentlichte, stand die Welt bei einer globalen Erwärmung von 0,4 Grad. Inzwischen sind es 1,2 Grad, verglichen mit vorindustriellen Temperaturen. Das ist nicht nur die schnellste Aufheizung, die der Planet jemals erfahren hat; die Vorhersagen der Forscher\*innen von damals haben sich auch als beeindruckend präzise erwiesen.

Inzwischen arbeitet eine neue Generation von Klimawissenschaftler\*innen an dem Bericht, der über das letzte halbe Jahr in drei Teilen veröffentlicht wurde. Sie kann auf ungleich größere Datenmengen zurückgreifen: Tiefenbohrungen liefern Wissen über das Klima von vor Hunderttausenden von Jahren; Satelliten orten und quantifizieren Treibhausgas-Ausstöße weltweit in Echtzeit; und bei sich häufenden Extremwetterlagen wie zum Beispiel Hitzewellen lernt die Wissenschaft immer besser zu bestimmen, was „nur“ Wetter und was dem Klimawandel zuzurechnen ist.

Gerade bei extremen Hitzephänomenen sind sich die Forscher\*innen sicher: Hitze- wellen, etwa in Europa, sind schon heute aufgrund des Klimawandels häufiger, länger und heißer.

Der mit dem im April veröffentlichten dritten Teil abgeschlossene sechste IPCC-Bericht hat deutlich gemacht: Die Weltgemeinschaft wird das im Pariser Abkommen vereinbarte Ziel, die Erderwärmung bis zum Jahr 2100 auf 1,5 Grad zu begrenzen, aller Wahrscheinlichkeit nach verfehlen. Denn dazu müsste der Ausstoß von Treibhausgasen 2025 seinen Höchstwert erreichen und danach rapide fallen, die Weltwirtschaft bis 2050 vollständig dekarbonisiert sein. Aber bisher pumpt die Menschheit Jahr für Jahr mehr Klimagase in die Atmosphäre. Dass sich der Anstieg der Emissionen im letzten Jahrzehnt verlangsamt hat, ist nur ein schwacher Hoffnungsschimmer.

Der Befund der Forscher\*innen ist ein Schlag in die Magengrube der Menschheit. Denn hätte sie die Warnungen der Klimawissenschaft ernst genommen und sich konsequent aus ihrer Abhängigkeit von fossiler Energie befreit – sie hätte es schaffen können. Dann hätte unser Wohlstand und der Aufstieg aus der bittersten Armut, der sich in den letzten zwanzig Jahren hauptsächlich in Asien ereignet hat, nicht mit den wachsenden ökologischen Risiken bezahlt werden müssen, die alle Fortschritte am Ende wieder zunichte machen könnten. Laut IPCC-Bericht erreichen wir den Meilenstein der Misere voraussichtlich schon Anfang des kommenden Jahrzehnts.

Bereits heute erleben wir mehr Extremwetterereignisse als in der Vergangenheit. Und mit jedem zusätzlichen Zehntel Erwärmung wachsen die Risiken für irreversible Schäden am Ökosystem des Planeten – und damit für den Menschen. Das heißt: mehr Extremwetter, stärkere Übersäuerung der Meere, beschleunigtes Artensterben und erhöhte Gefahren für Leib und Leben vor allem für die Ärmsten, die kaum Mittel haben, sich auf veränderte klimatische Bedingungen einzustellen. Selbst wenn wir das 1,5-Grad-Ziel verpassen sollten, lohnt es sich, für jede einzelne Klimaschutzmaßnahme zu kämpfen.

Denn auch das macht der letzte IPCC-Bericht deutlich: Fortschritte sind möglich, wenn wir nur wollen. So hat zum Beispiel das Engagement von Umweltschützer\*innen und Regierungen das Abholzen von Wäldern in vielen Weltgegenden verlangsamt oder durch Aufforstung sogar umgekehrt, weshalb der Planet heute mehr Waldfläche aufweist als 2010. Die Preise für Solarenergie (-85 %), Windenergie (-55 %) und Lithium-Ionen-Batterien für E-Autos (-85 %) sind im letzten Jahrzehnt massiv gefallen – stärker, als selbst die optimistischsten Szenarien im letzten IPCC-Bericht angenommen hatten. Und für die meisten industriellen Prozesse stehen grüne Technologien bereit.

Erstmals widmet der dritte Teil des IPCC-Berichts der Frage ein eigenes Kapitel, welchen Einfluss ein verändertes Konsumverhalten in den reichen Ländern hätte. Die Klimateffekte sind größer, als die Forscher\*innen vermutet hatten. Von 60 identifizierten Maßnahmen, wie Homeoffice oder fleischarme Ernährung, ist das Mobilitätsverhalten dabei das Wichtigste: Die größten CO<sub>2</sub>-Einsparungen können wir durch ein autofreies Leben mit mehr Laufen und Radfahren, mehr ÖV-Nutzung, E-Mobilität und weniger Langstreckenflügen erreichen.

Die Wissenschaft geht davon aus, dass die globale Erwärmung zum Erliegen kommt, sobald die Menschheit den Ausstoß von CO<sub>2</sub> stoppt. Wie der amerikanische Klimaforscher Zeke Hausfather im April auf der Online-Plattform „Carbon Brief“ berichtete, hat sich diese These in neueren Studien bestätigt. Allerdings würde das

dann erreichte Temperaturlevel über Jahrhunderte wohl nicht mehr fallen. Das heißt: Die Menschheit bestimmt jetzt, wie heiß der Planet wird. Je schneller sie das Ziel Netto-Null erreicht, desto mehr Sicherheitsabstand bringt sie zwischen sich und eine gefährliche 3-Grad-Welt, auf die sie im Moment zusteuert. Eine solche wäre zwar voraussichtlich nicht unbewohnbar, aber doch mit massiven und schwer kalkulierbaren Härten für Mensch und Natur verbunden. Der Planet wäre ein anderer. Zum Vergleich: Der durchschnittliche Temperaturunterschied zur letzten Eiszeit liegt bei etwa 5 Grad Celsius.

Das Ruder reißt die Weltgemeinschaft nur herum, wenn sie sich rasch und konsequent von fossilen Brennstoffen verabschiedet. Sie machen rund zwei Drittel des Treibhausgas-Ausstoßes aus. Aber allein die künftigen Emissionen aus der existierenden Infrastruktur für Öl, Kohle und Gas sprengen das CO<sub>2</sub>-Restbudget für 1,5 Grad. Rechnet man geplante Neuerschließungen der Fossilindustrie dazu, kommt man auf etwa doppelt so viel Treibhausgase, als wir noch ausstoßen dürften. Die britische Tageszeitung „The Guardian“ veröffentlichte jüngst eine Liste von 195 investiven Öl- und Gasprojekten der Ölmultis: Laut den Recherchen planen allein die zwölf größten Konzerne, bis 2030 103 Millionen Euro täglich für Erschließung und Abbau neuer Öl- und Gasfelder auszugeben. Offensichtlich sind sie sich ihrer Macht so sicher, dass sie gegen eine Welt wetten, in der wir den Klimawandel aufhalten. Kein Wunder, erfreuen sie sich doch nach wie vor satter staatlicher Subventionen. Laut EU-Rechnungshof belaufen sich diese allein in Europa auf 55 Milliarden Euro jährlich – Geld, mit dem der Verbrauch fossiler Brennstoffe täglich befeuert wird.

*Tim Albrecht*

Interview

**„Tempo 30 kommt, sobald man uns lässt.“**

---

Bonn will 2035 klimaneutral sein. Dafür muss die Mobilitätswende in der rheinischen Metropole gelingen. Ein Gespräch mit OB Katja Dörner über Pläne, Herausforderungen und den Status quo.



Foto: Stadt Bonn/ Benjamin Westhoff

Schafft sie die Mobilitätswende? Oberbürgermeisterin Katja Dörner (Bündnis 90/Die Grünen) vor der Universität Bonn.

*fairkehr: Frau Dörner, Ihre Amtskollegin, Bürgermeisterin Anne Hidalgo in Paris, bekommt für ihre Verkehrswende-Politik international Anerkennung. In Deutschland ist diese Vorreiterrolle noch frei. Wäre das was für Sie?*

Katja Dörner: Wir haben in Bonn ambitionierte Ziele, was die Mobilitätswende angeht, und setzen diese konsequent um. Sie ist ein zentraler Hebel, um auf kommunaler Ebene Klimaneutralität zu erreichen. Schon vor meiner Zeit, Ende 2019, beschloss der Stadtrat, dass Bonn bis 2035 klimaneutral werden soll. Es ist jetzt meine Aufgabe und auch mein Wille, das umzusetzen.

*Damals hat die Stadt den Klima-Notstand ausgerufen. War das nur eine Willensbekundung der Stadt oder hat der Beschluss bindende Wirkung für die Abteilungen der Stadtplanung?*

Das ist ein Ratsbeschluss und Ratsbeschlüsse müssen umgesetzt werden. In diesem Fall muss er mit Leben gefüllt, das heißt mit konkreten Schritten hinterlegt werden. Wir sind gerade dabei, einen Pfad bis 2035 zu entwickeln: Bis zu welchem Zeitpunkt müssen wir welche Entscheidungen treffen – und welche Maßnahmen folgen daraus? Diesen CO<sub>2</sub>-Reduktionsplan wollen wir im Herbst vorstellen, um ihn dann in der Politik zu diskutieren. Den Prozess zur Klimaneutralität haben wir konzernübergreifend angelegt; nicht nur die Stadtverwaltung, sondern auch die

städtischen Töchter sind eingebunden: die Verkehrsbetriebe, Energie und Wasser und ebenfalls unsere städtische Wohnungsbaugesellschaft. Eine gemeinsame CO2-Bilanzierung haben wir als Grundlage schon vorgelegt.

*Damals hatte der Rat bei der Mobilität einen 75-Prozent-Anteil für den Umweltverbund als Ziel vorgegeben – viel, gemessen an dem, was heute auf Bonns Straßen los ist.*

Genau, das ist ambitioniert. Aktuell haben wir 60 Prozent ÖV-, Fuß- und Rad-Anteil. Wir wollen 75 und haben vor, das auch zu schaffen. Dass wir dem Radentscheid beigetreten sind, ist dabei ein Meilenstein.

*Klimaneutralität 2035 verlangt eine umfassende Transformation der Stadt. Das sind nur noch 13 Jahre. Sie sagen, Sie sind dabei, Pfade zu entwickeln. Müssten Sie nicht schon viel weiter sein?*

Wir müssen auf dem aufbauen, was wir vorgefunden haben. Meine Wahrnehmung ist, dass wir zwar viele Beschlüsse hatten, es mit der konkreten Umsetzung aber noch gehapert hat. Schaut man sich den aktuellen IPCC-Bericht an, dann ist für mich klar, dass wir an den ambitionierten Zielen auf alle Fälle festhalten müssen. Dass wir alles dafür tun müssen, die Beschlüsse auch im städtischen Haushalt so zu unterfüttern, dass wir diese Ziele erreichen können.

*Erste Schritte Richtung Verkehrswende haben Sie gemacht. Aber es gibt auch Gegenwind. Wie wollen Sie ein Gesamtkonzept für die neue Mobilität in der Stadt durchsetzen?*

Es ist nötig, dass wir den Raum in der Stadt anders verteilen. Dass das nicht konfliktfrei abläuft, war mir klar und ist allen klar, die sich mit Verkehrswende und solchen Verkehrsprojekten beschäftigen. Das Landtagswahlergebnis und das gute Abschneiden der Grünen hier in Bonn haben gezeigt, dass die breite Mehrheit der Stadtgesellschaft die Mobilitätswende positiv sieht. Daraus ziehe ich durchaus Rückenwind für mich und meine Ansätze, auch für die Mehrheit im Stadtrat.

*Sie haben den City-Ring für Autos gekappt und das Rheinufer für den Autoverkehr gesperrt, um mehr Platz für Menschen zu Fuß und auf dem Rad zu schaffen. Wegen zusätzlicher Baustellen kam es zu Staus, und die regionalen Medien schlugen Alarm. Beschäftigt Sie das?*

Bei Änderungen der Verkehrsführung kommt es anfangs zu Problemen, das ist normal. Für die Mobilitätswende gibt es in einer Stadt wie Bonn nie den optimalen Zeitpunkt. Wir werden immer Baustellen haben, immer irgendwo etwas sanieren müssen. Es gibt Kritik und die ist teils auch berechtigt, aber alles in allem ist das Feedback sehr positiv, insbesondere, wenn Maßnahmen fertig gestellt sind, wie beispielsweise der zunächst umstrittene Radweg in der Rheinaue. Da bekomme ich jetzt viele begeisterte Mails, weil die Menschen sehen, wie Maßnahmen der Mobilitätswende ihren Alltag verbessern und die Stadt lebenswerter machen.

*In Umfragen ist die Zustimmung zur Verkehrswende und zu Klimaschutzmaßnahmen meist sehr hoch. Wie wichtig ist Kommunikation, um diesen Schwung mitzunehmen und die Stadtgesellschaft für konkrete Veränderungen zu begeistern?*

Es ist sicher die Frage, wie es gelingt, ein größeres Bild zu zeichnen von dem, wohin man wirklich will, damit der Fokus eben nicht auf die eine Maßnahme gerichtet ist, die einen individuell zunächst vielleicht auch mal negativ tangiert – zumindest kurz- oder mittelfristig. Das versuchen wir kommunikativ umzusetzen und immer den Mehrwert der Mobilitätswende für mehr Lebensqualität in der Stadt zu beschreiben.

Wir haben in den letzten Monaten angefangen, verstärkt Erklär-Videos und Soziale Medien zu nutzen, um zu zeigen, wo wir hinwollen. Wir möchten die Menschen im Prozess mitnehmen. Beteiligung ist sehr wichtig, das haben wir jetzt nochmal ausgebaut, durchaus auch mit Stellen und einer Verankerung im Dezernat der Oberbürgermeisterin.

***Stichwort Beteiligung: Die Stadt hat zwei „Bönnsche Viertel“ ausgewählt, in denen modellhaft verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt werden sollen. Welche Idee steckt dahinter?***

Das ist ein Baustein für die autoarme Innenstadt, aber im Rahmen eines Mitgestaltungsverfahrens. Wir haben dem Stadtrat mit den Bönnschen Vierteln einen Vorschlag gemacht, der stark auf Einbeziehung der Menschen im Quartier abzielt. Zu sagen: „Wir wollen von euch hören, wie wollt ihr den Platz nutzen, den ihr in eurem Quartier dazugewinnt?“ Das ist nicht nur ein Mobilitätsprojekt, sondern ein Vorhaben, das Mobilität und Zusammenhalt in der Stadt, im Viertel, auf eine ganz großartige Art und Weise zusammenbringt. Wir hoffen, erfahrbare Räume zu schaffen, in denen sich Dinge zum Positiven verändern. Dann kann man einen Rollout in der Breite der Stadt machen.

***Bonn will eine Stadtseilbahn bauen. Wie gehen die Planungen voran?***

Die Seilbahn ist ein ganz wesentlicher Baustein der Mobilitätswende. Im nächsten Schritt werden erste Gutachten zu Klima, Naturschutz und anderen Themenbereichen beauftragt und auch der Beteiligungsprozess der Bürger\*innen wird fortgesetzt. In der Breite der Stadtgesellschaft gibt es großen Zuspruch. Das Besondere an der Seilbahn ist ja, dass sie ein ÖPNV-Projekt ist und man mit einem ganz normalen Ticket mit Bus, Bahn und Seilbahn richtig gut vernetzt mobil sein kann.

Foto: Bundesstadt Bonn/Giacomo Zucca



*Blick aus dem Büro der Oberbürgermeisterin im Stadthaus Bonn, im Hintergrund Rhein und Siebengebirge.*

*Sie unterstützen die Forderungen des Bonner Radentscheids. Wie wollen Sie diese umsetzen?*

Der Bonner Radentscheid ist das bisher größte Bürgerbegehren Bonns. Die Ziele des Fuß- und Radentscheids haben wir gemeinsam als Stadtrat beschlossen und dafür im Haushalt die finanziellen Mittel von 62 Millionen Euro für die kommenden fünf Jahre eingestellt. Auch für die notwendigen Personalkapazitäten. Derzeit haben wir aber noch größere Schwierigkeiten bei der Besetzung der Stellen: Fachkräfte, insbesondere Ingenieure, sind Mangelware. Ohne die zusätzlichen Fachkräfte können wir noch nicht das Tempo generieren bei der Umsetzung, das ich gerne hätte. Trotzdem haben wir viel angestoßen und bringen in diesem Jahr einiges auf die Straße; dieses Frühjahr haben wir links und rechts am Rhein Radwege ausgebaut bzw. Fahrradstraßen eingerichtet, die den Radverkehr barriereärmer, sicherer und komfortabler entlang des Rheins führen. Auch quer durch die Stadt wird Radfahren attraktiver und sicherer durch die Einrichtung verschiedener Umweltspuren und breiter Radfahrstreifen an mehreren Abschnitten der Ost-West-Achse in Bonn, zum Beispiel auf der Viktoriabrücke und entlang der Oxfordstraße. Aber auch über die Stadtgrenzen hinaus bauen wir schon Radinfrastruktur aus – zum Beispiel die Radpendlerroute zwischen Bornheim, Alfter und Bonn in diesem Jahr.

*Sie haben vorher das Ziel 75 Prozent Umweltverbund genannt: Was machen Sie, um den ÖPNV zu stärken?*

Wir haben natürlich auch für den ÖPNV sehr ambitionierte Ziele und Vorhaben. Wir sanieren die Betriebshöfe unserer Verkehrstochter SWB Bus und Bahn, und zwar so, dass sie in der Lage sein wird, eine komplett elektrische Busflotte energetisch auszustatten. Das ist beschlossen, mit Zeitplan und Finanzen unterlegt, und das passiert jetzt alles. Das sind Dinge, die nicht so im Fokus sind, wenn man über die Verkehrswende spricht. Aber sie sind die Basis dafür, dass wir unsere Ziele erreichen können. Wir wollen die Elektrifizierung der gesamten Busflotte bis spätestens 2035 abgeschlossen haben, möglichst sogar ein bisschen früher. Aber dafür müssen wir natürlich auch die Möglichkeit schaffen, die Busse zu laden. Neben der Seilbahn verdichten wir auch weiterhin das Bus- und Bahnnetz in Bonn. Bei den Bussen vor allem im Rahmen von Taktverdichtungen und Beschleunigung, indem wir den Weg frei machen und Ampeln optimieren. Wir haben ein günstigeres Schüler\*innenticket und ein Sozialticket beschlossen, um den ÖPNV auch preislich attraktiver zu machen.

*Und dann braucht man ja auch noch die entsprechende Fahrzeugflotte ...*

Die Beschaffung der E-Busse ist beauftragt, ebenso die von neuen Stadtbahnen. Die brauchen wir, um den Straßenbahntakt in der Stadt verdichten zu können. Es ist jetzt im wahrsten Sinne des Wortes ganz viel aufs Gleis gesetzt worden, was jetzt sukzessiv umgesetzt wird und was massiv auf die Verkehrswende einzahlen wird. Aber es geht nicht im Handumdrehen.

*Im Moment ist der ÖPNV wegen des Neun-Euro-Tickets in aller Munde. Wie kann man den Nahverkehr nach der Pandemie stärken, damit er noch stärker auf die Klimaziele einzahlt?*

Der ÖPNV muss nicht nur attraktiver, sondern auch günstiger werden. Das ist Fakt, und das ist auch in Bonn so. Aber das ist der Punkt, den wir als Kommune nicht allein werden schaffen können. Wir müssen weg von der Nutzerfinanzierung im ÖPNV, das ist aus meiner Sicht absolut zentral. Das sagen wir auch nicht nur als Stadt Bonn, sondern wir sagen das im Städtetag unisono. Wir brauchen eine andere ÖPNV-Finanzierung von Bund, Land und Kommunen zusammen. Natürlich wird auch



ein Teil noch von den Nutzer\*innen kommen müssen, zumindest mittelfristig. Aber dieser Mechanismus, den wir heute haben, dass alle Preissteigerungen quasi automatisch auf die Nutzer\*innen umgelegt werden, das kann nicht so weitergehen. Da brauchen wir den Bund und da brauchen wir auch das Land. Für die Verkehrswende ist das eine der wichtigsten Forderungen, die wir von der kommunalen Ebene an die anderen Ebenen haben.

*Da stellt sich die Frage: Wie viel Macht hat eine Oberbürgermeisterin eigentlich bei der Umsetzung der kommunalen Mobilitätswende?*

Die Oberbürgermeisterin hat viel Spielraum. Die größeren Maßnahmen stoße ich in Abstimmung mit meinen Dezernent\*innen an. Ich beschäftige mich weniger mit der Frage, wo was auf der Straße markiert wird. Aber wenn wie zum Beispiel derzeit die Oxfordstraße als Ost-West-Achse in Bonn eine Umweltspur bekommt, dann muss ich meinen Haken daruntersetzen. Wir haben uns als Stadtverwaltung vier strategische Schwerpunkte gegeben, zwei davon sind die Klimaneutralität 2035 und die Mobilitätswende. Der Verwaltungsvorstand steht hinter diesen Themen.

*Die Stadt hat sich der Initiative Tempo 30 des Städtetages angeschlossen. Wann kommt Tempo 30 flächendeckend in Bonn?*

Sobald man uns lässt.

*Sie hatten zu Anfang Ihrer Amtszeit schon einen eigenen Vorstoß zu Tempo 30 gemacht. Hat Sie der damalige Bundesverkehrsminister Scheuer ausgebremst?*

Ich habe damals Herrn Scheuer geschrieben, ob er uns das modellhaft ermöglichen möchte. Er hat leider abgelehnt. Wir sind eine der ersten Kommunen gewesen, die sich dem Bündnis des Städtetages angeschlossen hat. Ich glaube, mittlerweile sind es 134. Man sieht also: Das ist eine große Bewegung, übrigens auch parteiübergreifend. Der Deutsche Städtetag, in dem Oberbürgermeister\*innen aller politischen Parteien vertreten sind, hat gefordert, dass wir Kommunen selbst entscheiden dürfen sollten, wie wir das handhaben wollen. Das ist doch das Mindeste. Es ist mir unverständlich, warum die jetzige Bundesregierung sich immer noch nicht klar dazu geäußert hat, ob das in dieser Legislatur kommt oder nicht.

*Im Koalitionsvertrag steht dazu nichts Konkretes.*

Stimmt. Aber Bundesverkehrsminister Wissing hat in Interviews geäußert, dass er das den Kommunen in einem größeren Umfang ermöglichen möchte. Was das genau heißt, ist noch offen. Mein Wunsch wäre, dass wir für die Stadt Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit definieren können und Tempo 50 als Ausnahme dort, wo es sinnvoll ist – also andersrum als heute.

*Bräuchte es insgesamt mehr Gestaltungsfreiheit für die Kommunen?*

Ich finde schon. Das Thema Tempo 30 zeigt das. Zu kaum einem anderen Thema gibt es so viele Bürgeranträge wie zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Als Stadt müssen wir dann immer sagen: Wir würden ja gerne, aber uns sind bundesgesetzlich die Hände gebunden. Das ist frustrierend für die Bürger\*innen, und auch für die Stadtverwaltung. Deshalb würde ich sagen: Ja, mehr Flexibilität wäre gut.

*Sie haben noch ein riesiges Projekt, das nicht in Ihren Händen liegt: Der Ausbau der Autobahn 565 mitten durch die Stadt von vier auf sechs Streifen, der seit vielen Jahren beschlossen ist. 300.000 m<sup>2</sup> grüne oder offene Flächen würden zusätzlich versiegelt. Konterkariert das nicht alles, was Sie sich in Richtung Klimaschutz vorgenommen haben?*

Wir haben unsere Einwände als Stadt vorgebracht und dem Bund einen Kompromissvorschlag unterbreitet. Der Stadtrat hat seine ursprüngliche Haltung auch revidiert.

### *Inwiefern?*

Der Rat hatte sich ursprünglich positiv zur Autobahn-Erweiterung positioniert. Als einen der ersten Beschlüsse mit mir als Oberbürgermeisterin haben wir das gestoppt. Unseren Alternativvorschlag hat der Stadtrat beschlossen und im Rahmen unserer Einwände im Verfahren vorgebracht. Ich habe die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass es über Änderungen am Bundesverkehrswegeplan gelingt, die ursprüngliche Planung so nicht umsetzen zu müssen. Nur darüber können wir Einfluss nehmen. Zum Beispiel muss jetzt noch ein Klimagutachten beigebracht werden, das im Vorfeld nicht erforderlich war. Aber die Entscheidung wird letztlich auf Bundesebene getroffen. Wir versuchen wirklich alle Hebel in Bewegung zu setzen. Würde die Autobahn ausgebaut, wäre das katastrophal – auch im Blick auf unsere Klimaziele. Auch hier gilt der alte Satz: Wer Asphalt sät, wird Verkehr ernten. Das ist bei Autobahnen ja hinlänglich belegt.

*Interview: Uta Linnert, Tim Albrecht*

### **Mehr Infos auf Bonn.de:**

- [Umwelt und Natur](#)
- [Klimaschutzkonzepte und -berichte der Stadt Bonn](#)
- [Verkehrsentwicklungsplan Bonn 2020](#) (PDF-Dateien)
- [Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für Bonn](#) (Endbericht von November 2013, PDF-Datei)

Interview

**„Die Zeit, die uns verbleibt, ist Goldstaub.“**

---

Meteorologe und ZDF-Wetter-Moderator Özden Terli spricht im fairkehr-Interview darüber, wie die Medien über die Klimakrise berichten – und darüber, wie sie es tun sollten.



Özden Terli nutzt seine kurze Sendezeit nicht nur für den Wetterbericht, sondern auch, um Fakten über die Klimakrise zu präsentieren.

**fairkehr: Früher wurde der Wetterbericht oft durch die Autofahrerbrille kommentiert: Vorsicht, es wird glatt auf den Straßen. Sie mischen sich politisch ein. Warum?**

Özden Terli: Nicht im Wetterbericht, der ist nicht politisch. Aber die Folgen der Klimaveränderungen, die Extremwetter, haben politische Auswirkungen – aufgrund von massiven Versäumnissen beim Klimaschutz in der Vergangenheit. Die Menschen spüren die Veränderungen, erleben die Katastrophen. Entscheidend war das Jahr 2018, in dem es alle gemerkt haben: Diese enorme Dürre, die schon im Februar anfing und erst im November geendet hat – das war eines der Ereignisse, die sehr massiv waren. Da war allen klar, da stimmt irgendetwas nicht. Die wiederholt anormale Lage des Jetstreams, die Lage der Hochs, die Brände von Skandinavien bis nach Sibirien, das war insgesamt betrachtet extrem.

**Nutzen Sie deshalb die wenigen Minuten des Wetterberichts immer auch für Meldungen zur Klimakrise?**

Ich habe im heute-journal eine Minute dreißig – und wenn es notwendig ist, ergänze ich etwa vierzig Sekunden auch mit einem Klimaanteil. Das gehört genau da rein, weil die Realität da draußen uns das vorgibt. In diesem Zusammenhang kommt gelegentlich die Frage: „Hat das etwas mit dem Klima zu tun?“

**Was antworten Sie darauf?**

Wir sind mitten in der Klimakrise und ALLES hat etwas damit zu tun. Die physikalische Realität zeigt die Klimaveränderung. Alle Parameter haben sich schon längst verändert: die Temperatur, der Kohlendioxidanteil in der Atmosphäre, die großräumige Zirkulation, die Lage und Stärke des Jetstreams, der Kohlendioxidgehalt in den Ozeanen, die Erwärmung der Ozeane, die Eiskappen.

*Ihre Kolleg\*innen sprechen darüber weniger.*

Die Warnungen vor den Wetterereignissen am nächsten Tag müssen ja sein, keine Frage. Aber gerade bei uns Meteorologen gehört die Klimatologie zur Ausbildung. Wie kann es sein, dass man dann nicht darüber spricht?

Die Klimakrise ist da. Wir sind mittendrin. Sie hat sich über Jahrzehnte aufgebaut und jetzt bekommen wir sie zu spüren, selbstverständlich beim Wetter. Deshalb müssen wir darüber reden. Es kommt allmählich in den Medien an, aber es geht zu langsam. Wir bräuchten einen Ruck, der alles verändert.

*Würden Sie sagen, es ist Aufgabe der Medien, Wissen über den Klimawandel zu verbreiten? Ist das nicht die Aufgabe der Politik?*

Die Medien sollen die Politik kontrollieren. Was ist denn bisher politisch passiert? Nichts. Die Konzentration der Gase in der Atmosphäre nimmt weiter zu, selbst in der Coronazeit hat sie weiter zugenommen. Solange die Kurve nicht abflacht oder wenigstens langsamer ansteigt, ist nichts passiert. Richtig? Also wirklich gar nichts. Wir Medien müssen Ursache und Wirkung benennen. Kohlendioxid ist die Ursache und die Erwärmung ist die Wirkung.

*Journalist\*innen haben im letzten Jahr ein Klimanetzwerk gegründet. Sie gehören zu den Erstunterzeichnern der kürzlich verfassten Charta. Dort fordern Sie, den Klimawandel medial als Querschnittsthema zu behandeln. Warum ist das notwendig?*

Das ist genau der Punkt: Die Sportredaktion muss genauso Bescheid wissen wie die Wirtschaftsredaktion. Die Veränderungen des Klimas betreffen unsere Existenzgrundlage. Es muss in allen Bereichen darüber gesprochen werden, nicht nur in den Nachrichtensendungen. Warum kommt das Thema nicht in Serien vor? Warum werden keine Liebeszenen auf abschmelzenden Gletschern gedreht, wann transportieren Serien der Bergrettung das Verschwinden des Permafrostes in den Alpen?

*Sie müssen berichten: heißester Mai, nie gekannte Waldbrände, Jahrhundertfluten. Dringt man damit durch? Oder denken die Leute, die Ihnen zuhören oder bei Twitter Ihre Tweets lesen: „Um Himmels willen, da kommt schon wieder eine Horrormeldung.“*



Für jemanden wie mich, der Fakten kommuniziert, ist es schwierig. Wie soll ich die Fakten anders kommunizieren? Das heißeste Jahr ist das heißeste Jahr. Es ist nicht meine Aufgabe, das zu verpacken. Das können Journalisten machen, die mehr Zeit haben, die einen längeren Beitrag produzieren oder eine Reportage. In meinen vierzig Sekunden kann ich nicht drum herumreden. Und warum sollte ich das tun? Wenn das vergangene Jahr das heißeste war, dann war es das.

Özden Terli und viele weitere Medienschaffende sprechen in diesem Buch darüber, warum die Medien in der Klima-Krise stecken und was sich ändern muss. Medien in der Klima-Krise. Oekom-Verlag, 272 Seiten, 19,00 Euro.

*Ist es zielführend, ständig im Klimakrisen-Modus zu kommunizieren? Schreckt man die Zuschauer\*innen damit nicht ab?*

Ich befürchte, die Krisenmeldungen werden eher noch weiter zunehmen. Die Fakten sind dramatisch. Was die Leute daraus machen, weiß ich nicht. Allein das Aufzählen der Daten reicht schon, die Dramatik zu transportieren. Wir müssen das nicht weiter dramatisieren, aber ich finde auch nicht, dass wir es einschränken müssen.

*Wie steht es denn um das politische Klima? Was können wir dieser Ampelkoalition zutrauen in Bezug aufs Klima?*

Das Wichtigste ist die Energiewende. Das wäre ein Meilenstein, wenn wir die so massiv ausbauen könnten, wie es gefordert ist, damit die Reduktion der Emissionen bis 2030 gelingt. Wir brauchen auch die Wärmewende und eine Wende im Verkehrssektor, der fast nichts eingespart hat in den vergangenen Jahrzehnten. Es passiert nicht genug. Ich hoffe noch – wobei: hoffen reicht nicht –, also ich erwarte, dass noch einiges passiert. Wir haben jetzt einen Klimaminister, bei dem ich gespannt bin, wie viel Vernünftiges er auf die Reihe bekommt.

*Wie viel Hoffnung setzen Sie in den Verkehrsminister?*

Naja, bisher ist noch nicht viel passiert, was die Reduktion voranbringen würde. Beispiele wie der Tankrabatt zeigen, es wurde nicht verstanden, worum es hier geht. Unter Klimagesichtspunkten ist ein Rabatt auf fossile Energieträger kontraproduktiv. Und das Tempolimit zum Energiesparen kommt auch nicht.

*Könnten Sie unseren Leser\*innen noch kurz erklären, ob wir durch CO2-Einsparung dessen Gehalt in der Atmosphäre verringern können? Wird es durch klimaschonendes Verhalten wieder kühler?*

Kühler bestimmt nicht mehr. Würden wir sofort aufhören, fossile Energie zu verbrennen, könnten wir die Temperatur stabilisieren; die Kohlendioxidkonzentration würde nach und nach runtergehen. Es laufen aber noch andere Prozesse auf dem Planeten: der Permafrostboden taut auf, das Klimagas Methan wird freigesetzt. Die große Gefahr ist, dass der Planet auf unser Handeln reagiert und wir das nicht mehr unter Kontrolle halten können. Wir haben unseren Planeten seit der Industrialisierung so rasch aufgeheizt wie normalerweise in Tausenden von Jahren. Daran sieht man, mit was für einem massiven Vorschlaghammer wir auf das System draufhauen. Dafür fehlt komplett das Risikomanagement. Es gibt nirgendwo etwas zu sehen, was dem entgegenwirkt. Schauen Sie sich den letzten IPCC-Bericht an: Da tut sich ein riesiger Abgrund auf zwischen dem, was die Staaten zugesagt haben, und dem, was man machen müsste, um unter 1,5 Grad zu bleiben.

*Also ist die US-Komödie mit Starbesetzung aus dem letzten Dezember „Don't Look Up“ Realität? Das hatten Sie einmal getwittert.*

Absolute Realität. Dieser Film ist einfach grandios, weil er genau das zeigt, was wir gleichzeitig erleben. Ich konnte den Film kaum anschauen – ich dachte die ganze Zeit: „Das ist doch genau das, was ich seit Jahren erlebe.“

*Haben wir noch eine Chance?*

Warum sollten wir aufgeben? Wir haben die Verantwortung, unser ganzes Leben lang weiter zu kämpfen. Die restliche Zeit bis 2030, die uns verbleibt, ist Goldstaub. Alles, was aus dieser Sanduhr verrinnt, ist pures Gold, sehr wertvoll. Wir müssen weiter kämpfen.

*Interview: Uta Linnert, Katharina Baum*

Auf die nächsten Jahre kommt es an  
**fairkehr-Infografik zum Klimawandel**

Auf unserer Erde wird es immer heißer - wir müssen handeln. Die fairkehr-Infografik zeigt Zahlen und Fakten zum Thema Klimawandel.

# KLIMASCHUTZ: AUF DIE NÄCHSTEN JAHRE KOMMT ES AN

Im Pariser Klimaabkommen hat sich die Weltgemeinschaft darauf verständigt, die Erderwärmung auf höchstens **1,5 Grad** zu begrenzen. Dieser Wert könnte bereits 2026 überschritten werden.



## ES WIRD HEISSER

Der Dezember 2021 war im weltweiten Mittel **1,23 Grad** wärmer als im langjährigen Durchschnitt.



## MEERESSPIEGEL STEIGT IMMER SCHNELLER

Der Meeresspiegel ist zwischen 2013 und 2021 um **4,5 Millimeter pro Jahr** gestiegen. Das ist doppelt so schnell wie zwischen 1993 und 2002.

## DER KLIMAWANDEL KOSTET JOBS

Ohne starke Gegenmaßnahmen wird der Klimawandel in Deutschland bis 2070 ungefähr **470 000 Arbeitsplätze** zerstören.



## TEURERER KLIMAWANDEL

Ohne starke Gegenmaßnahmen wird der Klimawandel Deutschland bis 2070 ungefähr

**730 Milliarden Euro** kosten. Das entspricht in etwa dem heutigen jährlichen Bruttoinlandsprodukt von Nordrhein-Westfalen.



## KLIMASCHUTZ DURCH TEMPOLIMIT

Ein Tempolimit von **120 km/h** auf Autobahnen würde pro Jahr **zwei Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>** einsparen. Das ist etwa so viel, wie eine Million Autos in einem Jahr in die Atmosphäre blasen.



## MEHRHEIT FÜR TEMPOLIMIT AUF AUTOBAHNEN

**56 Prozent** der Menschen in Deutschland befürworten ein Tempolimit von **130 km/h** auf Autobahnen.



## ÖPNV ALS RÜCKGRAT DER VERKEHRSWENDE

**56 Prozent** der Menschen in Deutschland wünschen sich, in Zukunft alle ihre Wege mit dem ÖPNV zurücklegen zu können.



## DREI ERDEN FÜR DEUTSCHLAND



Würden alle Menschen so viele Ressourcen verbrauchen wie die Bevölkerung von Deutschland, würde die Menschheit **2,9 Erden** benötigen.

## ERDÜBERLASTUNGSTAG

Würden alle Menschen so leben wie die Bevölkerung von Deutschland, hätte die Menschheit schon am **4. Mai 2022** so viele Ressourcen verbraucht, wie innerhalb des gesamten Jahres nachwachsen können.



## CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN VOR ALLEM VOM STRASSENVERKEHR

Der Verkehrssektor ist mit rund **20 Prozent CO<sub>2</sub>-Ausstoß** der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasen in Deutschland. **96 Prozent** der Verkehrsemissionen verursacht der Straßenverkehr.



## REBOUND-EFFEKT

Autos emittieren heute viel weniger klimaschädliche Abgase als noch 1995. Das Mehr an Pkw-Verkehr hat aber dafür gesorgt, dass ihr absoluter CO<sub>2</sub>-Ausstoß um über **5 Prozent** gestiegen ist.



fairkehr-Infografik: weareplayground.com Recherche/Text: Benjamin Kühne Quellen: Berkeley Earth, Deloitte Economics Institute, Umweltbundesamt, UNICEF, VdTÜV, Weltorganisation für Meteorologie, zdf.de