

■ Den Klimawandel aufhalten

Binnenschiff oder Arche

Als am Ende der letzten Eiszeit die Gletscher abschmolzen und der Meeresspiegel stieg, blieb vielen Steinzeitjägern nur die Flucht. Das Ereignis vor über 10.000 Jahren hat sich tief in das Gedächtnis der Menschen eingegraben. Die Mythen vieler alter Völker berichten von steigenden Fluten. Auch die biblische Geschichte um Noah und seine Arche ist nach der Meinung von Religionswissenschaftlern auf das Abschmelzen der Gletscher zurückzuführen.

Diese Flut am Ende der Eiszeit war ein Naturereignis. Die Schuld für das Ansteigen der Meeresspiegel in diesem Jahrhundert hingegen wird der Mensch tragen. Dies sagt der vierte Sachstandsbericht des UN-Klimaausschusses IPCC – ziemlich unzweideutig. Für diesen Weltklimabericht haben 500 Wissenschaftler alle verfügbaren Quellen über die Erderwärmung zusammengetragen und in drei Etappen veröffentlicht. Das Ergebnis gilt als wissenschaftlich gesichert: Die globale Erderwärmung ist bereits da und mit ihr der Anstieg des Meeresspiegels, Dürren und Stürme. Der Beleg: Die wärmsten zwölf Jahre seit Beginn der Wetteraufzeichnung im Jahr 1850 fanden allesamt seit 1995 statt.

Lässt sich das Blatt zugunsten der Menschen noch wenden? Die Bild-Zeitung titelte nach der Veröffentlichung des Weltklimaberichts: „Wir haben nur noch 13 Jahre, um die Erde zu retten.“ Die Boulevardpresse übertreibt? Olav Hohmeyer, Professor für Energie- und Ressourcenwirtschaft an der Universität Flensburg, verneint: „Im Prinzip ist diese Aussage richtig.“ Hohmeyers Einschätzung kommt aus erster Hand. Der Wissenschaftler gehört der Arbeitsgruppe III des UN-Klimarates an, die sich mit Strategien zur Vermeidung des Klimawandels auseinandersetzt.

Als einzige Alternative sieht er, die Ursachen der globalen Erderwärmung zu bekämpfen – die vom Menschen freigesetzten Treibhausgasemissionen. Im nicht untypischen Fall von Deutschland macht Kohlendioxid 87 Prozent der Treibhausgase aus, weniger bedeutend sind mit jeweils sechs Prozent Methan und Lachgas sowie weitere Klimagase. „Das freigesetzte Kohlendioxid entstammt wiederum zu 97 Prozent aus der Energieumwandlung“, rechnet der Wissenschaftler vor. „Die fossilen Energieträger sind 85 Prozent des Problems.“

Energieeffizienz und erneuerbare Energien

Und dieses Problem wird groß. Das IPCC hat verschiedene Szenarien durchgespielt. Ändert sich am Verhalten der Menschheit überhaupt nichts, wird sich die Erde bis Ende dieses Jahrhunderts um bis zu sieben Grad Celsius erwärmen. „Dabei wird sich der kritische Punkt bereits bei rund drei Grad Celsius einstellen“, warnt Hohmeyer. Dann wird allein das abschmelzende Grönlandeis den Meeresspiegel bis zu sieben Meter hoch ansteigen lassen, mit verheerenden Folgen nicht nur für die Küstenregionen. Schafft es hingegen die Menschheit, ihre Wirtschaftsprozesse auf globale Nachhaltigkeit umzustellen, wird sich die Erde

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

um knapp zwei Grad Celsius erwärmen. In diesem Fall steigt der Meeresspiegel nur um rund einen halben Meter. Um dieses Nachhaltigkeitsziel zu erreichen, muss aber vieles geschehen. „Bis zum Jahr 2012 müssen wir die Kyoto-Ziele erreicht und die CO₂-Emissionen weltweit um mindestens fünf Prozent unter den Stand des Jahres 1990 gebracht haben“, sagt Hohmeyer. „Bis ins Jahr 2050 dürfen wir weltweit nur noch 50 und in den Industrieländern nur noch 20 Prozent der CO₂-Emissionen des Basisjahrs 1990 freisetzen.“

Die Mittel, um dieses Ziel zu erreichen, sind bekannt: höhere Energieeffizienz und erneuerbare Energien. „Bei der Energieeffizienz ließe sich mit einer Weiterentwicklung der Neubauvorschriften der Energieverbrauch von Häusern auf zehn bis 20 Prozent des heutigen Standes senken“, erläutert der Wirtschaftswissenschaftler. „Was heute Vorschrift ist, ist weit schlechter als das Machbare.“ Zudem gebe es noch viel Einsparpotenzial bei den Elektrogeräten im Haushalt, sagt Hohmeyer und nennt Japans Gesetze dazu beispielhaft: „Dort ist der beste Standard heute in wenigen Jahren der Minimalstandard.“ Für Autos sieht Hohmeyer die Lösung in einer gesetzlichen Obergrenze beim Spritverbrauch, solange sie mit konventionellem Treibstoff fahren.

Beim Sektor Verkehr bricht Hohmeyer eine Lanze für das Binnenschiff. Es wird zwar mit Diesel, einem fossilen Kraftstoff, angetrieben, ist aber im Vergleich von Straße, Schiene und Luft das energieeffizienteste Verkehrsmittel. Deshalb fordert Hohmeyer von der Politik, den Ausbau der Binnenschifffahrt und der Binnenhäfen als Logistikknoten zu stärken und damit Verkehrsströme auf das umweltfreundliche



Rang und Namen:

Professor Olav Hohmeyer

Durch seine Studien zu den sozialen Kosten des Energieverbrauchs wurde Professor Olav Hohmeyer in den 80er Jahren international bekannt. Hohmeyer ist Mitglied und Vice Chairman der Arbeitsgruppe III des UN-Klimarates IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change), die sich mit Strategien zur Eindämmung der Erderwärmung befasst. In dieser Funktion ist der Wirtschaftswissenschaftler einer der Autoren des vierten Sachstandsberichts des IPCC, der am 4. Mai 2007 vorgestellt wurde. 1953 in Minden geboren, studierte Hohmeyer Volkswirtschaftslehre, Informatik und Wirtschaftswissenschaften. Hohmeyer ist Professor für Energie- und Ressourcenwirtschaft an der Universität Flensburg und war von 1994 bis 1998 Leiter des Forschungsbereichs Umwelt- und Ressourcenökonomik, Umweltmanagement am Mannheimer Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung. Seine Thesen wird Hohmeyer auch als Referent bei der Mitgliederversammlung des Bundesverbands Öffentlicher Binnenhäfen am 27. September 2007 in Frankfurt vortragen.

Kontakt:

Anja Fuchs

Tel. +49 (0) 30 / 39 80 28 70

Fax +49 (0) 30 / 34 06 08 55 3

presse-boeb@binnenhafen.de

Bilderdownload:

www.binnenhafen.de/presse

System Wasserstraße umzulenken. „Zugleich wird gerade dieses umweltfreundliche Verkehrssystem unter dem Klimawandel leiden – je stärker der Klimawandel ausfällt, desto häufiger wird es Niedrig- und Hochwasserstände geben“, sagt Hohmeyer. „Deshalb müssen die Wasserstraßen baulich diesen Extremwasserständen angepasst werden.“ Auch ist es im Sinne der Lösung des Problems, den Klimawandel möglichst rasch auszubremsen. So können die Lösungsbeiträge der Binnenschifffahrt noch möglichst groß sein.

Umweltschutz gegen Naturschutz

Dabei nimmt der Wissenschaftler eine rigorose Haltung ein, wohl wissend, dass diese Gegner auf den Plan ruft. „Wir begegnen bei der Klimaforschung immer häufiger dem Phänomen, dass der großräumige Umweltschutz im Konflikt zum kleinräumigen Naturschutz steht“, berichtet Hohmeyer. Ein Beispiel dafür sind die großen Windkrafträder vor der Küste, deren Stromleitungen durch das Wattenmeer führen. „Sicher wird durch den Bau dieser Leitungen das Biotop kurzfristig beeinträchtigt“, meint Hohmeyer. „Aber wenn wir nicht auf eine umweltfreundliche Energiegewinnung umsteigen und die Windkraft nutzen, wird der Meeresspiegel stark steigen und am Ende ist kein Wattenmeer mehr da, das man schützen könnte.“ Es gilt also, Prioritäten zu setzen.

Neue Energienetze

Die Energienetze der nahen Zukunft werden sich nach der Prognose des Wissenschaftlers grundlegend von den heutigen unterscheiden. Und die Kosten für die Energiewende? Hier gibt Hohmeyer ausnahmsweise Entwarnung: „Energie zum Schleuderpreis wird es nicht mehr geben, aber die Energiekosten der regenerativen Energien werden vielleicht 20 oder 30 Prozent über dem heutigen Niveau liegen. Vorausgesetzt, es gelingt, die Stärken der jeweiligen Region zu nutzen. Dazu gehört der Aufbau von Windparks an den Küsten und in den Mittelgebirgen und die Nutzung von Solarenergie, schwerpunktmäßig in Südeuropa und Nordafrika. So könnte Libyen als Exporteur von Strom aus solarthermischen Rinnenkraftwerken das heutige Erdölland Libyen bald überflügeln. Hinzu kommen Biomassekraftwerke, die landwirtschaftlich erzeugte Energiepflanzen in Energie umwandeln. Auch Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft wird nach den Prognosen Hohmeyers als Energieträger in Nord- und Mitteleuropa eine große Zukunft haben. Damit finden sich auch die Binnenschiffe als umweltfreundliches Transportmittel von Energiepflanzen und Holz in der Zukunftsvision wieder. Angetrieben natürlich mit Biodiesel.