

„Ich habe den Eindruck, viele Menschen wären um eine entschleunigte Welt ganz froh.“

Interview mit Marcel Hänggi

RDL: Wie wird eine globale Erderwärmung von zwei Grad in verschiedenen Kontinenten diskutiert?

Marcel Hänggi: Die Erwärmung wird sich unterschiedlich auswirken – im Alpenraum etwa werden die Temperaturen doppelt so stark ansteigen wie im globalen Mittel. Wie groß das Klimabewusstsein in einem bestimmten Land ist, hat aber weniger damit zu tun als mit den politischen Kräfteverhältnissen. So ist Australien ein großer klimapolitischer Bremser, obwohl das Land seit Jahren unter Dürren leidet. Der Grund dafür ist die starke und einflussreiche Kohlelobby. Deshalb fordern viele Klimagerechtigkeit...

Das ist an sich unbestritten, aber was heißt »gerecht« in einem globalen Kontext?

Das war auch in Kopenhagen einer der zentralen Streitpunkte. Ein einfaches Konzept wäre, den verbleibenden Platz in der Atmosphäre pro Kopf aufzuteilen – jedem Mensch stünde gleich viel zu. Die Entwicklungsländer machen aber eine historische »Klimaschuld« geltend, weil die Industriestaaten nun 200 Jahre lang ungehindert Kohle und Erdöl verbrannt haben. Diese historische Schuld zu ignorieren, das sei – so sagte es mir ein indischer Klimaexperte –, als hätten die Reichen die Hauptgänge eines Festessens alleine gegessen. Und nun, wo das Dessert aufgetischt wird, heißt es: Lasst uns dieses gerecht verteilen!

Sollte man künftig zwischen Luxusemissionen und solchen unterscheiden, die zur Gewährleistung der Menschenrechte notwendig sind?

Es gibt diese Vorschläge, was auch wieder schwierige Diskussionen nach sich zieht. Die Emissionen, die ein Krankenhaus verursacht, würde man auf den ersten Blick sicher als Subsistenzemission bezeichnen. Wenn nun in diesem Krankenhaus aber Leistungen angeboten werden, die sich die meisten Menschen der Welt gar nicht leisten können, dann fragt sich, ob es sich nicht doch um Luxusemissionen handelt. Einer gerechten Lösung käme es wohl am nächsten, wenn jedem Menschen eine geringe Menge an Emissionen frei zustünde, während man für alles, was über diese Basismenge hinaus ginge, Emissionsrechte erwerben müsste.

Es könnte doch auch eine andere Betrachtungsweise geben, die nicht an den Emissionen ansetzt, sondern dort, wo fossile Energieträger als Verursacher der Treibhausgase in das Wirtschaftssystem hinein gepumpt werden...

In der Theorie spielt das keine Rolle: Wenn vorn doppelt so viele fossile Brennstoffe ins System rein gehen, kommen hinten doppelt so viele Emissionen heraus. Doch in der Praxis ist es wesentlich sinnvoller, den Kohlenstoff zu regulieren, den man ins System einspeist. Sonst ist es ein bisschen so, als würde man ein Rauchverbot erlassen und sagen, ihr dürft schon eine Zigarette anzünden, ihr dürft dann einfach nicht mehr ausatmen. So funktioniert der Emissionshandel der EU. Dieser legt fest, wie viele Emissionen ein Unternehmen verursachen darf. Nun gibt es natürlich Milliarden von Emissionsherden: jedes Auto, jeder Haushalt, jede Fabrik. Deshalb kann

der Emissionshandel nur die großen Emittenten erfassen. Würde man am anderen Ende ansetzen, nämlich bei den Produzenten oder Importeuren fossiler Energieträger, könnte man mit vergleichsweise geringem Aufwand sämtliche Emissionen erfassen.

Welche reelle Chance hat denn die Post-Erdölgesellschaft?

Es bleibt uns nichts anderes übrig, als die fossilen Energieträger mittelfristig ganz zu verlassen. Die Chancen dafür hängen stark von politischen Faktoren ab. Acht der zehn größten Konzerne der Welt sind Erdöl- oder Automobilkonzerne. Sie haben eine ungeheure Macht, Lösungen zu verhindern. Allerdings ist es schon nicht so, dass es die einfache technische Lösung gäbe, mittels derer wir weitermachen könnten wie bisher, wenn nur die bösen Konzerne den Bau von Windrädern nicht hintertreiben würden. Es geht nicht ohne eine Reduktion des materiellen Lebensstandards. Aber muss das schlecht sein? Ein Beispiel: Alle sagen, die Mobilität nehme zu. Das ist Unsinn.

Was zunimmt, ist die Verkehrsleistung – doch gleichzeitig werden die Wege immer länger. Wir legen immer mehr Kilometer zurück, um gleich mobil zu bleiben. Eine Politik der kurzen Wege würde mehr Mobilität ermöglichen – bei weniger Verkehr, weniger Treibstoffverbrauch und weniger Landverschleiß. Wir könnten auf Verkehrsleistung verzichten, ohne dass wir das als Verzicht erleben würden. Deshalb setzt eine sinnvolle Klimapolitik nicht zuerst bei der Technik an, sondern bei den Infrastrukturen, der Raum- und Siedlungsplanung.

Ein entschleunigtes Leben als Teil der Lösung?

Ich habe den Eindruck, viele Menschen wären um eine entschleunigte Welt ganz froh und könnten sich gut vorstellen, dass es mehr Spaß macht zu leben, wenn ich nicht die ganze Zeit das Gefühl habe, zu spät zu kommen.

Marcel Hänggi ist Autor des Buches „Wir Schwätzer im Treibhaus“, Rotpunktverlag, Zürich 2008. Interview: Martina Backes