

# „Es muss sehr schnell sehr viel passieren“

Umweltsenator Joachim Lohse über Bremens Pläne beim Klimaschutz, den Kohleausstieg und die unterschätzte Hochwassergefahr

## Joachim Lohse (60)

ist Grünen-Politiker und seit 2011 Bremer Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Er wird bei der Bürgerschaftswahl nicht wieder kandidieren. Der gebürtige Hamburger nahm am Weltklimagipfel im Dezember in Kattowitz teil.

**Herr Lohse, in der vergangenen Woche wurde die Welt-Risiko-Studie des Weltwirtschaftsforums veröffentlicht. Gleich drei Umweltthemen werden als drängendste Herausforderungen genannt: extreme Wetterereignisse, Versagen im Kampf gegen den Klimawandel, menschengemachte Naturkatastrophen. Hat Sie dieses Ergebnis überrascht?**

**Joachim Lohse:** In der Sache überrascht das Ergebnis nicht. In der Deutlichkeit und von welcher Seite es kommt, ist das Ergebnis aber durchaus überraschend. Zum Komplex des Klimawandels gehören sowohl die zunehmenden Extremwetterereignisse als auch die unzulänglichen Schutzmaßnahmen. Natürlich gibt es auch extreme Wetterereignisse, die nicht durch den Klimawandel ausgelöst sind. Aber vieles, was wir im Moment beobachten, hängt zusammen mit dem Klimageschehen, das aus den Fugen gerät – immer mehr Stürme, zunehmende Starkregen-Ereignisse, die extrem lange Dürreperiode vergangenes Jahr in Europa.

**In der Studie heißt es wörtlich, dass „die Welt in eine Katastrophe schlafwandelt“. Teilen Sie diese Aussage?**

Es ist zumindest beunruhigend, wie zäh die Debatte verläuft und wie man nur in kleinen Schritten bei der Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen vorankommt. Vielen Menschen sind die Ursache-Wirkungs-Beziehungen offenbar noch nicht klar. Ein Beispiel: Im Jahr 2015 sind rund eine Million Flüchtlinge nach Deutschland gekommen, mehr als 10 000 davon blieben in Bremen. Viele dieser Flüchtlinge sind aus ihren Heimatländern aus Gründen geflohen, die durch Klimaveränderungen verursacht sind. Auf der anderen Seite gibt es immer wieder Stimmen, die einen menschengemachten Klimawandel generell bezweifeln. Man denke an die Weigerung des US-Präsidenten, sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen. Auch auf der Weltklimakonferenz in Kattowitz ging es teilweise sehr schleppend zu. Auf der einen Seite dieses diplomatische Kleinklein, auf der anderen Seite die realen Effekte des Klimawandels – das ist schon ein frapierendes Spannungsfeld. Der größte Erfolg des Gipfels ist meiner Meinung nach, dass es gelungen ist, den 2015 in Paris eingeleiteten Prozess zusammenzuhalten. Unterm Strich ist man aber mit gemischten Gefühlen abgereist.

**Könnte man sagen: Es geht voran, aber viel zu langsam?**

Das ist der Punkt. Unsere Demokratien stehen vor einem Dilemma: Will eine Regierung wirklich effektive Maßnahmen durchsetzen, gefährdet sie im selben Moment ihre Wiederwahl, sobald diese Maßnahmen unpopulär sind. Breite Teile der Bevölkerung mögen manche Maßnahmen noch nicht akzeptieren. Sie sagen sich: Warum muss das gerade jetzt passieren, warum bin ausgerechnet ich davon betroffen? Ein kleines Bundesland wie Bremen, um ein Beispiel zu nennen, wird alleine das Weltklima nicht retten. Aber Bremen hätte allen Grund, beim Klimaschutz voranzugehen. Rund 90 Prozent der Bevölkerung hier sind unmittelbar von Hochwasser und Stürmen bedroht, sowohl von der See, als auch durch Binnenhochwasser. Trotzdem ist dieses Bewusstsein in Bremen derzeit nicht sonderlich stark ausgeprägt. So werden immer noch private und gewerbliche Bauten in ausgewiesenen Überschwemmungsgebieten geplant.

**Ein Hauptpunkt der Konferenz in Kattowitz war das vom Weltklimarat ausgegebene 1,5-Grad-Ziel. Ist diese Marke überhaupt noch realistisch?**

Das 1,5-Grad-Ziel ist ja zunächst mal ein Ziel, das die Wissenschaft aus Klimabeobachtungen und Prognosen abgeleitet hat, und das erreicht werden muss, um die schlimmsten Folgen der Erderwärmung zu verhindern. Damit verbunden ist die Frage, wie schnell man einen strikten Bremspfad bei den Treibhausgas-Emissionen einleiten soll. In Deutschland sind wir davon im Moment noch weit von entfernt. Wir sehen das an zwei anschaulichen Beispielen. Das eine ist die Kohlekommission

der Bundesregierung: Wir konnten monatelang zuschauen, wie schwer man sich dort tat, im Konsens einen halbwegs wirkungsvollen Ausstiegspfad für die Kohle vorzulegen. Auch wenn ich mir im Interesse des Klimaschutzes deutlich mehr gewünscht hätte. Das andere Beispiel: Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat eine Arbeitsgruppe einberufen, die sich damit beschäftigen soll, wie die Klimaziele im Verkehr erreicht werden können. Weil dem Minister aber die Ergebnisse der ersten Runde nicht gepasst haben, wurde der zweite Termin kurzfristig abgesagt.

**Aus der Kommission wurden zunächst unterschiedliche Zeitpunkte für den Kohleausstieg genannt. Das Spektrum reichte von möglichst schnell bis Mitte der 40er Jahre. Wo ordnen Sie sich ein?**

Entscheidend ist der sofortige Einstieg in eine wirkungsvolle Verringerung der Anzahl der Kraftwerke. Weitaus weniger wichtig ist die symbolisch häufig in den Vordergrund gestellte Frage, wann das letzte Kraftwerk abgeschaltet wird. Wenn es gelänge, eine größere Anzahl von Kraftwerken kurzfristig vom Netz zu nehmen, würde das Klima in einem großen Umfang entlastet. In diesem Fall würde es leichter fallen, einzelne Kraftwerke – die vielleicht mit einer besonderen Problematik behaftet sind – am Ende länger laufen zu lassen. Entscheidend ist die gesamte Emissionsmenge, die diese Kraftwerke noch verursachen werden. Und wenn man das 1,5-Grad-Ziel tatsächlich erreichen will, dann muss sehr schnell sehr viel passieren.

**Sie haben das Thema Tempolimit auf Autobahnen bereits indirekt angesprochen. Wäre Tempo 130 ein sinnvoller Beitrag für den Klimaschutz – oder ist das nicht doch eine Alibi-Diskussion?**

Jeder, der ein Auto fährt und eine Kraftstoffverbrauchsanzeige hat, kann deutlich sehen, wie die Nadel dann nach oben geht, wenn man Geschwindigkeiten von mehr als 120 Stundenkilometern fährt. Von daher wäre die Einführung eines Tempolimits ein Beitrag, der mit Sicherheit nicht zu unterschätzen ist. Die Sache ist die: Deutschland will die Kohlendioxid-Emissionen bis 2050 um 90 Prozent verringern. Es gibt aber nicht den einen Königsweg, um dieses Ziel zu erreichen. Man wird alle Potenziale nutzen müssen.

**Ist Deutschland überhaupt noch ein Vorreiter im Kampf gegen die Erderwärmung?**

So wie Deutschland sich aktuell präsentiert, würde ich es nicht mehr als Vorreiter bezeichnen. Das Land hat lange Zeit eine Vorreiterrolle inne gehabt, sowohl bei den Energieeffizienzmaßnahmen wie auch bei der technologischen Entwicklung im Bereich der erneuerbaren Energien. Aber die Bundesregierung hat einen Fehler wiederholt, den sie auch bei früheren Technologieentwicklungen gemacht hat. Neue Technologien, sofern ein Potenzial dahintersteckt und es einen Bedarf gibt, werden so lange gefördert, so lange sie sich in einer Nische befinden und den alten Industrien nicht gefährlich werden. Aber in dem Moment, in dem sie den alten Industrien gefährlich werden, setzen sich oft die alten Lobbys durch – egal, ob das die Energiewirtschaft ist oder die Automobilwirtschaft ist. Dann bricht plötzlich die Förderung weg und die Technologieentwicklung stagniert. Am Ende entwickeln andere Länder die Technologie zur Marktreife und schöpfen das Marktpotenzial ab. So kann China mittlerweile bei der Photovoltaik und bei der Windkraft erhebliche Teile des Weltmarkts abdecken.

**Salopp formuliert: Das ist kein Prozess der Marktberreinigung, sondern hausgemachtes Elend?**

Wir sehen das in Bremen aktuell in den Diskussionen um das Offshore-Terminal in Bremerhaven und um den Niedergang der dortigen Offshore-Industrie. Die Anfänge der Offshore-Industrie sind bereits vor weit mehr als zehn Jahren in exemplarischer Weise vom Bremer Senat angestoßen worden. Zuletzt gab es vor Ort fast die gesamte Wertschöpfungskette für die Branche, bis hin zu meteorologischen Dienstleistern, Ingenieurbüros und technischen Prüfständen. Und ausgerechnet in dem Moment hat die Bundesregierung den Stöpsel gezogen, als sie die ursprünglichen Ziele für den Offshore-Ausbau bis 2030 um die Hälfte reduziert hat. Dadurch ist in Bremerhaven eine Entwicklung eingebrochen, die bis



Bremens Umweltsenator Joachim Lohse (Grüne) sieht einigen Nachholbedarf beim Klimaschutz. Auch in Bremen, wo die 2020-Zielvorgabe für die Kohlendioxid-Reduzierung krachend verpasst wird. Das Bremer Klimaschutz- und Energieprogramm von 2009 wird nun aktualisiert und fortgeschrieben. Ein Schwerpunkt: Mehr Autofahrer in Busse und Bahnen zu locken. Das Angebot soll ausgebaut werden. Dieser Ansatz, so der Senator, sei sinnvoller, als auf billigere Ticketpreise zu setzen.

FOTO: KUHAUPT

dahin weltweit Beachtung gefunden hatte.

**Damit sind wir nun mitten drin in der Region. Das Land Bremen wird sein Klimaziel für 2020, eine Verminderung des Kohlendioxids um 40 Prozent im Vergleich zu 1990, ziemlich krachend verfehlen.**

Es ist richtig, wir stehen momentan bei einer CO<sub>2</sub>-Minderung irgendwo zwischen 13 und 15 Prozent, bezogen auf das Bilanzjahr 2015. Uns erreichen diese komplex errechneten Daten leider immer erst um einige Jahre zeitversetzt. Interessant ist aber: Wir haben im Grunde alle Maßnahmen erfolgreich eingeführt und umgesetzt, die wir uns im Klimaschutz- und Energieprogramm aus dem Jahr 2009 vorgenommen haben. Wir haben die Erneuerbare Energie mit dem Weserkraftwerk ausgebaut, auch der Ausbau der Windkraft onshore kam voran. Bei der Photovoltaik sind die ursprünglichen Ziele sogar um das Drei- bis Vierfache übertroffen worden.

**Klingt gut. Aber warum wird dann das Klimaziel nicht erreicht?**

Dafür gibt es vor allem zwei gravierende Gründe: Man ist 2009 nicht von einer wachsenden Bevölkerung ausgegangen, sondern von einer stagnierenden oder schrumpfenden Entwicklung. Doch Bremen und Bremerhaven verzeichnen eine Bevölkerungszunahme. Und mehr Menschen verbrauchen nun einmal mehr Energie. Der zweite Grund war, dass 2009 der Tiefpunkt der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise erreicht war. Damals war die industrielle Produktion in vielen Bereichen ein Stück weit eingebrochen. Man hat nicht erwartet, dass die Wirtschaft sich davon so schnell erholen würde. Außerdem gibt es

wichtige Faktoren, auf die wir in Bremen keinen gesetzlichen Zugriff haben, zum Beispiel der Kohleausstieg. Die drei Bremer Kohlekraftwerke laufen größtenteils immer noch. Würde man sie vom Netz nehmen, wären wir schlagartig bei einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von 30 Prozent. Dann wäre das 40-Prozent-Ziel gar nicht mehr so weit weg.

**In welchen weiteren Bereichen gibt es mittel- und langfristig ein Potenzial für die Kohlendioxid-Verminderung?**

Es gibt nicht die eine, große Maßnahme, sondern man muss sich viele Bereiche anschauen. Für die Mobilität geht es zum Beispiel um einen Maßnahmen-Mix. Wir wollen das umsetzen, was wir im Verkehrsentwicklungsplan von 2014 angedacht und entwickelt haben. Das ist in erster Linie der Ausbau des Straßenbahnlinien-Netzes, der Bau von Fahrrad-Premium-Routen, der Bau von weiteren Weser-Brücken für Radfahrer und Fußgänger. Natürlich gehört auch der Umstieg auf Elektromobilität dazu, sofern der Strom aus Erneuerbaren Energien erzeugt wird. Auch im Gebäudebereich gibt es noch viele Möglichkeiten. Die Gewoba etwa ist bereits gut vorangekommen, sie hat ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zu 1990 um mehr als 50 Prozent reduziert.

**Müssten die Fahrkarten aber nicht auch billiger werden, damit Busse und Bahnen noch mehr zum Klimaschutz beitragen können?**

Wir haben heute schon für Busse und Bahnen einen hohen Zuschussbedarf in der Größenordnung von 50 bis 60 Millionen Euro pro Jahr. Wenn man den Beitrag, den der ÖPNV für den Klimaschutz leisten soll, vergrößern will,

dann muss es gelingen, mehr Menschen aus dem Auto in die Straßenbahn und den Bus zu bekommen. Das heißt, man muss zuerst das Angebot verbessern. Das bedeutet einen hohen Finanzbedarf: mehr Fahrzeuge, mehr Strecken, mehr Personal. Eine Verbilligung der Fahrkarte muss man sich leisten können. Hier in Bremen sind wir aber immer noch am Ende des langen Weges aus der Schuldenbremse. Ich bezweifle auch, dass viele Autofahrer für einen Umstieg empfänglich sind, nur weil die Fahrkarten günstiger werden. Die Erfahrung zeigt, dass für die meisten Menschen die verfügbaren Angebote, die Bequemlichkeit und direkte Verbindungen entscheidend sind. Gleichwohl sind günstige Preise, zumindest für bestimmte Gruppen, sicherlich ein Beitrag, um den ÖPNV attraktiver zu machen.

**Am vergangenen Mittwoch war die Fortschreibung des Klimaschutz- und Energieprogramms ein Thema in der Bürgerschaft. Das Programm listet mögliche zukünftige Maßnahmen auf. Gibt es einen Ansatz, von dem sie sich besonders viel versprechen?**

Der Bremer Senat wird einen ressortübergreifenden Arbeitskreis initiieren, der sich mit allen Maßnahmen beschäftigen soll, die der Senat veranlasst. Alle neuen Maßnahmen sollen unter dem Aspekt des Klimaschutzes auf den Prüfstand. Wenn wir beispielsweise ein Ausbauprogramm für Kitas, Ganztagschulen oder Mensen planen, soll immer der Gedanke mitspielen: Wird alles Machbare und Mögliche für den Klimaschutz getan? Am Ende muss jeder Sektor seinen Beitrag leisten.

Das Gespräch führte Norbert Holst.

Land unter an der Schlachte. Laut Senator Lohse unterschätzen viele Bremer die Gefahr. Bis zu 90 Prozent der Bevölkerung seien unmittelbar durch Stürme und Hochwasser bedroht.

FOTO: KOCH

