

Rede
005/2020
Kiel, 22.01.2020

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Jamaika hat den Ausbau der Windenergie zum Erliegen gebracht

„Wenn man unserem Antrag folgt, dann schützt man das Klima, bewahrt Arbeitsplätze und erwirtschaftet Gewinne. So geht echter nachhaltiger Klimaschutz!“

Lars Harms zu TOP 02, 18, 22 und 25 - Gesetzentwurf und Anträge zum Klimaschutz (Drs. 19/1879, 19/1899, 19/1919 und 19/1935)

Beim Wort des Jahres 2019 hat „Fridays for Future“ es auf den dritten Platz geschafft. Zum Unwort des Jahres 2019 wurde hingegen „Klimahysterie“ gewählt. Unterschiedlicher konnten die Wahlen kaum ausfallen. Aber es macht deutlich in was für einem gesellschaftlichen und politischen Spannungsfeld die Debatten und Diskussionen um Klimawandel und Klimaschutz geführt werden.

Auf der einen Seite die junge Generation, die ihre Zukunft in Gefahr sieht und daher von der Politik einfordert, endlich konkrete Maßnahmen zur Einhaltung der Klimaschutzziele zu ergreifen.

Auf der anderen Seite werden die Klimaschutzbewegung und Klimaschutzbemühungen diffamiert oder lächerlich gemacht und als Hysterie abgetan.

In diesem Kontext bewegt sich die Politik und es ist unsere Aufgabe, Stellung zu beziehen und einen Weg aufzuzeigen.



Die Debatten zum Klimawandel und Klimaschutz laufen nicht erst seit dem letzten Jahr. Wir befassen uns politisch bereits seit Jahren mit dem Thema und es wird uns auch politisch und gesellschaftlich die kommenden Jahre und Jahrzehnte in unserm Denken und Handeln beeinflussen. Die Klimaschutzdiskussion ist also keine Erfindung einer Schülerin aus Schweden, die sich um ihre Zukunft sorgt, sie hat nur ihr Recht wahrgenommen und auf Probleme hingewiesen. Seit Jahren stellen wir fest, dass auf Welt-Klimakonferenzen neue internationale Ziele formuliert werden, die es in nationale Ziele umzusetzen gilt. Diese sind dann meist so in die Zukunft gerichtet, dass sie das Gefühl vermitteln, wir hätten noch alle Zeit der Welt, um die entsprechenden Maßnahmen einzuleiten. Das ist zum Teil nachvollziehbar. Aber mittlerweile hat die ruhige Hand des Handelns dazu geführt, dass wir uns eingestehen müssen, dass es immer schwieriger und aufwendiger wird, die mittel- und langfristigen Zielformulierungen zu erreichen. Die Notwendigkeit, das der Bevölkerung darzustellen und rüber zu bringen, wird dann auch nicht einfacher, wenn sich nicht alle an die internationalen Abmachungen halten wollen oder stattdessen, den vom Menschen beeinflussten Klimawandel leugnen.

Dass wir in großen Dimensionen durchaus was tun können, haben wir in Deutschland mit der Energiewende bewiesen. Wir müssen uns dabei aber auch ehrlich machen und eingestehen, dass eine Energiewende, mit allen Maßnahmen und Konsequenzen, sich nicht von heute auf morgen umsetzen lässt. Das braucht seine Zeit und vor allem Überzeugungskraft.

Wir haben den beschlossenen Atomausstieg – mit einem breiten politischen Konsens – und zum ersten Mal gibt es nun einen festen Fahrplan für den Ausstieg aus der klimaschädlichen Energiegewinnung aus Stein- und Braunkohle. Das ist erst einmal gut.

Manchen ist das Ausstiegsjahr 2038 nicht früh genug und Anderen sind die Kompensationszahlungen von 40 Milliarden Euro wiederum viel zu hoch – nach dem Motto: Irgendwas ist immer.

Es bleibt festzuhalten, eine Energiewende, also der Ausstieg aus fossilen Energieträgern, die über mehrere Jahrzehnte genutzt wurden, hin zu erneuerbaren Energien, ist die komplette Umkehr unserer bisherigen Energieproduktion und seines Transportes. Ebenso wie beim Atomausstieg gilt daher für den Kohleausstieg: Es ist ein politischer Kompromiss, der sich nur mittelfristig und mit entsprechenden Kompensationen umsetzen lässt. Auch ich bin der Auffassung, eine schnellere Lösung wäre wirklich besser gewesen, aber wir müssen Wohl oder Übel erkennen, dass anscheinend nicht mehr drin war. Das Aus für Atom und Kohle ist nun beschlossen, nun heißt es weiter nach vorne sehen und einen Termin für die mit Öl oder Gas betriebenen Kraftwerke zu finden.

Bei der Energiewende reden wir also über das ganz große Rad, das nur schwer zu drehen ist. Der Wegfall der fossilen Energieträger stellt uns vor die Herausforderung dieses Defizit zu kompensieren. Hier waren wir als Land Schleswig-Holstein mit unserer Windenergie insgesamt auf einen guten Weg.



Wir haben als Küstenkoalition die Planungsgrundlagen geändert, dass sie auch dem Urteil des Schleswiger Oberverwaltungsgerichts entsprechen. Aber seitdem ist es den Wahlkampfversprechen von CDU und FDP zum Opfer gefallen. Allein aus politischen Gründen wurde nach der Wahl alles über den Haufen geworfen und seitdem haben wir in der Windbranche eine wirtschaftliche Flaute. Jamaika hat es geschafft, dass der Ausbau der Windenergie bei uns im Land seit über zwei Jahren blockiert wird und ihn damit zum Erliegen gebracht. Dieser Stillstand hat verheerende Folgen für den Wirtschaftszeit und für seine Angestellten. Wir haben in dem Bereich mittlerweile immense Jobverluste zu verzeichnen und weitere hunderte Stellen drohen abgebaut zu werden. Das ist kein Ruhmesblatt und da ist es wenig ermutigend, dass davon auszugehen ist, dass die Regionalpläne erst Ende des Jahres beschlossen werden und das Moratorium dann aufgehoben wird.

Für die Windbranche ist das ein weiteres verlorenes Jahr und für die Menschen, die dort tätig sind, ein Jahr voller Ängste und Bangen um ihren Arbeitsplatz. Das ist die wirtschafts- und arbeitspolitische Zerstörungsfahrt von Jamaika.

Da scheint der vorliegende Antrag der SPD für eine mutige Energiewende gerade rechtzeitig zu kommen, um die Erreichbarkeit der landeseigenen Ziele bis 2025 oder 2030 zu formulieren und darzustellen. Wir dürfen gespannt sein, wie der Ausbau der erneuerbaren Energien zur Stromerzeugung und Wärmeversorgung umgesetzt werden soll oder wie die Wasserstoffstrategie aus grünem Strom realisiert werden soll. Zur Zeit fällt es schwer, daran zu glauben, dass der Wille bei Jamaika vorhanden ist, die Energiewende und den Klimaschutz bei uns im Land voran zu bringen.

Dass Jamaika es ablehnt, den Klimaschutz als Staatszielbestimmung in der Verfassung zu verankern, ist die logische Konsequenz ihres bisherigen Handelns. Denn Klimaschutz geht nur einher mit einer echten Energiewende – und von der ist Jamaika durch ihr Handeln weit abgerückt.

Mir sind die Ergebnisse der Anhörung durchaus bekannt und auch dort waren die Stellungnahmen durchaus unterschiedlich. Doch für uns als SSW steht fest, der Klimaschutz in der Verfassung wäre ein politisches Zeichen und eine Verpflichtung für die Energiewende mehr zu tun als bisher. Diese Chance hat Jamaika vertan.

Nicht nur die Energiewende ist notwendig, um unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Dafür brauchen wir auch andere Maßnahmen wie beispielsweise solche, die im Antrag von CDU, Grüne und FDP formuliert sind. Dort wird der biologische Klimaschutz durch Moorschutz und Neuwaldbildung beschrieben. Für den SSW sage ich, dass solche Maßnahmen richtig und wichtig sind. Ich möchte hierbei nochmal auf unseren Haushaltsantrag hinweisen, wo wir gerade für die Erstaufforstung einen weitaus höheren Ansatz gefordert haben, als schnelle Klimaschutzmaßnahme. Auch dort hätte Jamaika unserem Antrag folgen können und sie hätten beweisen können,



dass sie es ernst meinen mit der Neuwaldbildung, beziehungsweise mit dem biologischen Klimaschutz.

Für den Moorschutz und die Revitalisierung von Mooren, ist das im Antrag beschriebene Konzept durchaus ein richtiger Ansatz. Für uns als SSW ist klar, dass neben der kommunalen Ebene insbesondere der Stiftung Naturschutz hierbei eine wichtige Rolle zukommt. Dort ist das Wissen um Moorschutz vorhanden. Es braucht unserer Auffassung nach, ein koordiniertes Handeln zwischen dem Land und der Stiftung, um zusätzliche Moorschutzprogramme auch auf neuen Flächen umzusetzen.

Es gibt aber auch Maßnahmen, die sich ganz einfach und kostengünstig umsetzen ließen, um den CO₂-Ausstoß zu mindern: Stichwort Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen, womit ich bei unserem Antrag wäre. Wenn wir über umfassende, schnelle und effiziente Klimaschutzmaßnahmen reden, die dann auch kein Geld kosten sollen, dann sind wir bei der Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf unseren Autobahnen. Wir wissen, je schneller ein Auto fährt desto höher ist sein Verbrauch und damit erhöht sich auch der CO₂-Ausstoß – so ist der Verbrauch bei Tempo 200 Km/h doppelt so hoch wie bei 130 Km/h. Aber an diese heilige Kuh wagen sich die politischen Verantwortlichen nicht heran. Es ist aus unserer Sicht nicht mehr nachvollziehbar, warum wir an einer solchen veralteten Regelung weiter festhalten, zumal sie nicht mehr zeitgemäß ist. Die Argumente der Gegner des Tempolimits sind entsprechend an den Haaren herbeigezogen.

Niemand wird seiner Freiheit beraubt, wenn künftig ein Tempolimit auf Autobahnen eingeführt wird. Freiheit ist nicht an Geschwindigkeit gekoppelt. Autobahnen sind auch nicht per se sicherer als Landstraßen, denn auf Autobahnen gibt es in der Regel keine Fußgänger, Fahrradfahrer oder gar Gegenverkehr und es gibt keine Kreuzungen. Ein Vergleich der Unfallzahlen ist also nicht aussagekräftig. Was sich jedoch vergleichen lässt, ist der direkte Vergleich. Soll heißen, die Zahl der tödlich Verunglückten ist auf Autobahnabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung deutlich höher, als auf Abschnitten mit Tempolimit.

Untersuchungen haben ergeben, dass der größte Teil der Bevölkerung ein Tempolimit auf Autobahnen befürwortet.

Und wie gesagt, der Kraftstoffverbrauch und damit der CO₂-Ausstoß steigen mit zunehmender Geschwindigkeit.

Ein Tempolimit auf Autobahnen hat also mehr Vorteile als Nachteile. Das heißt, mit relativ einfachen Mitteln würden wir den CO₂-Ausstoß senken und vor allem schafft es mehr Sicherheit.

Ähnlich verhält es sich mit einem LKW-Überholverbot auf zweispurigen Autobahnen und Kraftfahrstraßen. Das sogenannte Elefantenrennen auf solchen zweispurigen Fahrbahnen beeinträchtigt den rückwärtigen Verkehr und zwingt ihn teilweise zu gefährlichen Bremsmanövern. Ein LKW-Überholverbot erhöht also die Verkehrssicherheit.



Nach jedem LKW-Überholmanöver verleitet es PKW-Fahrer auf der linken Spur wieder zu beschleunigen, höherer Kraftstoffverbrauch bedeutet wieder höherer CO₂-Ausstoß. Folgt man also der Idee des SSW in den beiden genannten Punkten würde da also richtig ein Schuh draus. Aber auch jede Maßnahme für sich würde bedeuten, wir tun etwas für die Sicherheit. Aber vor allem könnten wir – mit geringem Aufwand und schnell – etwas für den Klimaschutz tun.

Letzter Punkt unseres Antrages bezieht sich auf eine festgelegte Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs für neu zugelassene Diesel- und Benzin-PKW. Wir sehen diese Notwendigkeit, um insgesamt den Kraftstoffverbrauch der PKW-Flotte in Deutschland zu senken, um letztendlich eine CO₂-Reduktion zu erzielen. Es geht nicht darum, den Flottenverbrauch der Hersteller schön zu rechnen. Wir wollen eine generelle Absenkung der Verbrauchszahlen der PKW-Flotte in Deutschland und die lassen sich langfristig nur erzielen, indem insgesamt eine Verbrauchsobergrenze für alle Diesel- und Benzin-Fahrzeuge festgelegt wird. Wir brauchen absolute Grenzwerte, um Schlupflöcher zu verhindern, damit auch der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Klimaschutz erfüllt. Und je früher solche Obergrenzen verbindlich festgelegt werden, umso eher schafft das Anreize für die Automobilindustrie Maßnahmen zu ergreifen den Verbrauch zu reduzieren. Am Ende wäre das sogar Wirtschaftsförderung, weil dann unsere Automobilindustrie führend in Kraftstoffeinsparungen wäre. Wenn man unserem Antrag folgt, dann schützt man das Klima, bewahrt Arbeitsplätze und erwirtschaftet Gewinne. So geht echter nachhaltiger Klimaschutz!

