



Montag, 14. Oktober 2019, 09:00 Uhr  
~11 Minuten Lesezeit

## Hausgemachtes Klima

Statt IPCC-Statistiken zu wälzen, wäre es angebracht, unsere Umwelt einfach einmal zu beobachten — direkt vor der eigenen Haustür.

von Peter Frey  
Foto: nicostock/Shutterstock.com

*„So lang der Profit euer einziger Gott ist, erübrigt sich jedes Gespräch“, sang Werner Schneyder. In der Tat ist das eigene Überleben — und das unserer Kinder — nach wie vor für viele Entscheider nicht Grund genug, von der erlernten ökonomistischen Logik Abstand zu nehmen. Fakten, die nicht ins Bild passen, werden konsequent ausgeblendet und überschreiten gar nicht die Wahrnehmungsschwelle der meisten Konsumenten. Zum Beispiel die Bodenversiegelung, die die Verdunstung und Kühlung des Bodens behindert. Immer wieder werden — im Kleinen wie im Großen — Entscheidungen pro Beton und Asphalt, kontra Wiese*

*und Wald getroffen, weil zum Beispiel der Bau von Umgehungsstraßen alternativlos scheint. Auch auf regionaler Ebene entscheidet sich also das Wohl und Wehe unseres Klima. Deshalb sollten wir, anstatt „die Umwelt“ lediglich abstrakt zu betrachten, die Probleme vor unserer eigenen Haustür betrachten – und vor selbiger kehren.*

**Dann können wir nämlich rasch die hausgemachten Probleme** erkennen, die zu einer Veränderung des Klimas vor Ort (!) führen. Dazu gehört die wie ein Krebsgeschwür wuchernde Infrastruktur für den Güter- und Individualverkehr – sprich: das Straßen- und Autobahnnetz. Die Gründe für dieses Wuchern sind ebenso leicht erkennbar. Sie liegen im sogenannten, gar von den Vereinten Nationen absegneten „nachhaltigen Wachstum“.

Beginnen wir mit dem, was uns als Matrix unaufhörlich in die Hirne gehämmert wird. Punkt 4 (Ziel 8) der Agenda 2030 der Vereinten Nationen lautet:

*„Wir sind außerdem entschlossen, die Bedingungen für ein nachhaltiges, inklusives und dauerhaftes Wirtschaftswachstum, geteilten Wohlstand und menschenwürdige Arbeit für alle zu schaffen (...)“ (1).*

Gleich den Sklaven in Platons Höhlengleichnis ist in uns die Vorstellung von einer Gesellschaft, die „nachhaltiges Wachstum“ generiert, alternativlos geworden und ein menschliches Dasein für Arbeit – im Sinne eines kapitalistisch erwirtschafteten Mehrwerts – erst recht.

Wer daran zweifelt, dem dichtet man krankhafte Neigungen zur Rückkehr in die Steinzeit an. Da können noch so viele Signale über das zerstörerische und die Spezies Mensch selbst gefährdende System gesendet werden.

Die programmierten Hirne der Arbeitssklaven sind nicht in der Lage, das zu verarbeiten. Übrigens: Völlig egal, ob es sich um „Arbeitgeber“ oder „Arbeitnehmer“ handelt – Sklaven der Matrix sind sie alle.

Bei vielen weiteren Zielen der Agenda 2030, die wir geneigt sind, mitzutragen, bleibt Ziel 8, dasjenige, nach welchem sich alle anderen Ziele richten müssen.

Ziel 13 ruft nun – auf Basis des gerade geforderten Wirtschaftskonzepts – ganz unbescheiden auf, den Klimawandel zu bekämpfen:

*„Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen“ (2, 3).*

Geht es vielleicht noch ein Nummer größer?

Je präziser eine Region eingegrenzt wird, für die man das Klima analysiert, desto aussagekräftiger sind auch die aus Messungen ermittelten Klimadaten und desto besser lässt es sich auch beschreiben.

Globales Klima ist jedoch abstrakt und die errechneten Daten aufgrund der immer komplexeren Rahmenbedingungen – auch in den Messungen selbst – viel weniger belastbar. Selbst wenn die erarbeiteten Algorithmen nicht auf ein gewünschtes Ergebnis zugeschnitten sind – wovon ich nur all zu gern ausgehen mochte –, so scheitern sie doch an der Dynamik und Komplexität des Gesamtsystems.

Daten über das regionale und lokale Klima sind dagegen einfacher zu gewinnen und Änderungen in den Klimadaten lassen sich dort im Allgemeinen recht schnell auf handfeste, oft vor Ort geschaffene oder geänderte Rahmenbedingungen zurückführen. Das schließt auch die sich regelmäßig verändernden Umgebungsbedingungen der Messgeräte selbst mit ein.

Während die „Klimabewegungen“ der Neuzeit ein abstraktes Weltklima zu retten gedenken und sich dabei mit Vehemenz auf den „Klimakiller“ CO<sub>2</sub> stürzen, sehen selbige offenbar den Wald vor lauter Bäumen nicht. Die Politik unterstützt das nach Kräften und schnürt „Klimapakete“, letztlich also von elitären Gruppen geforderte Steuern (4). Wenn man sich dabei nicht emotional mitreißen lässt, kann man allein am verwendeten Wortschatz den Nonsens erahnen, der uns hier aufgebunden wird.

***Man spricht nicht über die handfesten, konkreten Ursachen von Änderungen in den Klimata vor Ort – auch und gerade hier in Deutschland. Ursachen, die sich benennen und für die sich auch Lösungen zur Abhilfe finden lassen.***

Weil das im Sinne des Systems – festgeschrieben in Ziel 8 der globalen Agenda 2030 – nicht zielführend ist? Also inszeniert man Ursachen und bietet sie dem Publikum auf dieser Bühne an – mitsamt den Lösungen. Die Lösungen, so widersinnig sie auch sein mögen, werden an den Mann gebracht, in dem man Helden, Feen und Missionare kürt und sie mit diesen Lösungen auf die mediale Reise schickt.

Das Publikum ist in der Masse nicht in der Lage zu erkennen, dass die Lösungen Teil der Inszenierung und nur durch die inszenierten Ursachen auch „sinnvoll“ sind.

Doch wie gesagt: Klima ist regional und da ist es auch greifbar,

mitsamt den Parametern, die es verändern.

Das zum Beispiel ist Klimapolitik:

*„Das Bundesverkehrsministerium hat der Aufnahme der Planungen für den Ausbau der A4 zwischen dem Autobahndreieck Nossen und Bautzen-Ost zugestimmt. Das teilte das sächsische Verkehrsministerium am Freitagnachmittag mit. Sachsens Verkehrsminister Martin Dulig sagte dazu, «mit diesem großen Erfolg untermauern wir unsere Bestrebungen für einen erfolgreichen Strukturwandel“ (5).*

Warum ist das Klimapolitik?

Es handelt sich um den Ausbau eines 85,8 Kilometer langen Teilabschnittes im sächsischen Autobahnnetz.

Was auf einer zubetonierten Fläche in den Sommermonaten geschieht, dazu bedarf es keiner Messdaten der sogenannten Experten der IPCC, über die uns vermittelt wird, dass wir alle dem Hitze- und Überschwemmungstod entgegen wanken. Es genügt, eine solche Fläche zu betreten oder sich in ihre Nähe zu bewegen. Es ist fühlbar. Wer mal im Sommer im Stau auf der Autobahn stecken geblieben ist, weiß wie sich das anfühlt.

Es sei denn, man rammelt alles im Auto zu und lässt die Klimaanlage laufen. Klimaanlage produzieren rein Netto Wärme, nicht Kälte! Diese Zusatzwärme, darf dann jeder, dessen Klimaanlage dummerweise gerade an diesem Tage ausgefallen ist, in vollen Zügen auskosten. Man nennt so etwas Mikroklima und dieses Klima beeinflusst selbstverständlich auch das lokale Klima.

Und welch Wunder, dort ist es doch tatsächlich wärmer als in einer begrünten, ja gar naturbelassenen Gegend. Teilweise ist es sogar

sehr viel wärmer. Wer von Ihnen glaubt, dass das einer Erhöhung des homöopathischen Anteils von Kohlendioxid zu verdanken ist?

Warum heizt sich eine Betonfläche so viel stärker auf, als eine Naturbelassene?

Weil jeder kühlende Effekt einer fortwährenden Verdunstung fehlt. Verdunstungskälte ist einer der wichtigsten Faktoren, um die übermäßige Aufheizung bodennaher Luftschichten zu mildern. Die Pflanzenwelt unserer Breiten beherrscht das ganz ausgezeichnet – solange sie es noch darf.

Welches Ausmaß hat die Bodenversiegelung, wenn man auf einer 85,8 Kilometer langen Strecke die Autobahn um eine Fahrspur pro Richtung erweitert? Gehen wir mal von einer Spurbreite von 3,5 Metern aus – die Spuren können auch breiter sein (6) –, dann ergibt sich folgende Rechnung:

85.800 Meter mal 3,5 Meter mal 2 ergibt 600.600

(sechshunderttausend und sechshundert) Quadratmeter, also etwa 0,6 Quadratkilometer Beton. Nimmt man die schon bestehenden Fahrspuren, sowie Standstreifen hinzu, kommt man grobgerechnet auf 2,5 Quadratkilometer betonversiegelte Fläche.

Wenn das die einzige versiegelte Fläche weit und breit wäre, fiel das wohl kaum ins Gewicht. Es wäre in ähnlich homöopathischen Dosen messbar, wie es für den Kohlendioxid-Anteil der Erdatmosphäre zutrifft.

Das ist es aber nicht und weil es das nicht ist, bin ich mir ziemlich sicher, dass die großflächige Bodenversiegelung in Deutschland einen signifikanten Einfluss auf das Klima vor Ort hat. Etwas in seinen Auswirkungen so offensichtliches wie Bodenversiegelung müsste im Rahmen einer Diskussion um das Klima unverzüglich mit in den Mittelpunkt geraten. Das tut es aber nicht – warum?

Wenn ich die Mär vom nachhaltigen Wachstum rüberbringen möchte, weil meine Klienten es verlangen, dann benötige ich Ideen, die das stützen. Nicht die Lobby der gemeinen Bürger geht bei Politikern ein und aus, sondern die von Unternehmen und mit diesen verbundenen politischen Einflussnehmern.

Der unentwegte, „nachhaltige“ Ausbau von Verkehrsnetzen entspricht Ziel 8 der UNO-Agenda 2030, die ja global gültig sein soll. Wer hat eigentlich dafür gesorgt, dass Ziel 8 zum Teil der Agenda wurde?

Da kommt doch der Wahn von der CO<sub>2</sub>-Klimakatastrophe wie gerufen. Denn die Lösungen, um uns alle vor dem Hitzetod zu retten, sind mit nachhaltigem Wachstum erstaunlich gut vereinbar. Das gelebte System, das großflächig die Umwelt ruiniert – und mit ihr diverse lokale und dann regionale Klimata verändert – sucht nach weiterer Verwertung, nach Investitionsanreizen, wie man so schön sagt. Die vermeintlichen Lösungen werden also um das verordnete Mantra herum passend zurechtgeschustert.

Hand aufs Herz: Dass Jugendliche sicher eine Menge Ideen haben, um etwas für das Klima zu tun – was immer sie darunter auch verstehen mögen, nehme ich ihnen unbedingt ab. Aber das hier – alleine schon durch die Benennung einer konkreten Steuerhöhe – ist definitiv keine tatsächliche Idee von Kindern und Jugendlichen:

*„In Deutschland formierte sich derweil der „Fridays for Future“-Protest. Die Jugendlichen, die wegen des Klimas auf die Straße gehen, stellen Forderungen. Die konkreteste ist eine Steuer auf alle Treibhausgasemissionen in Höhe von 180 Euro je Tonne CO<sub>2</sub>“ (7).*

Bodenversiegelung ist ein ganz konkreter Parameter zur Beeinflussung lokaler Klimata.

Aber (unter anderem) Bodenversiegelung zum Thema zu machen – so offenkundig es auch als eines der zugrunde liegenden Probleme auf der Hand liegen mag –, passt da überhaupt nicht. Denn der Wert des Bodens ist in diesem unseren System als Kosten-/Nutzenfaktor in den Geschäftsbüchern in messbarem, ausbeutbarem Kapital bilanziert. Da „gesunde“ Bilanzen am Ende des Geschäftsjahres ein Mehr verkünden müssen, hat sich dem alles unterzuordnen – auch der Boden unter unseren Füßen und auch das Klima vor Ort.

***Es ist im Sinne der dem System Gehorchenden kontraproduktiv, auf Aspekten wie der Bodenversiegelung herumzureiten. Denn würde doch eine solche Diskussion um den Irrsinn des immer weiter ansteigenden Güterverkehrs genau in eine um das Wachstum selbst führen.***

Unterwerfung ist halt auch bequem, pflegt man damit doch auch den Status des kleinen Lichts, das ja eh nichts ändern kann.

Wir haben Angst vor Veränderung und mit dieser, unserer Angst lässt sich gut spielen.

Nur ist damit auch vorbestimmt – bedingt durch die Tatsache, dass wir die auf der Hand liegenden Diskussionen nicht bereit sind zu führen – wer mit welchem Inhalt die „zu diskutierenden“ Themen diktieren wird.

Auf das Beispiel zum Autobahnausbau bezogen: Der Bauunternehmer benötigt den Auftrag, denn ohne den kann er seine Mitarbeiter nicht bezahlen. Die Fuhrunternehmer benötigen die breitere Autobahn, denn sie bangen um ihre Aufträge, so sie nicht termingerecht liefern können. Der Automobilbauer bangt um seinen Absatz, wenn das, was Autos nun einmal benötigen – Straßen eben –, nicht mehr attraktiv beziehungsweise wirtschaftlich sind. Der



Betrieb in der „strukturschwachen Region“ bangt um die Existenz, weil seine Anbindung unzureichend ist.

Nicht zu vergessen: Allesamt verschaffen sie Menschen Arbeit. Diese Arbeit – ob uns das gefällt oder nicht – ist nun einmal die derzeitige Grundlage, um unseren Lebensunterhalt finanzieren zu können. Wenn wir das ändern wollen, kommen wir um die respektvolle, aber doch offene Diskussion nun einmal nicht herum.

Alle haben etwas zu verlieren und das ist ernst zu nehmen. Aber all das hat auch etwas mit Klima zu tun – mit unserem Klima. Mit einem Klima, dass sich – nebenbei gesagt – auch nicht allein durch den Parameter Temperatur beschreiben lässt. Klima ist zudem auch nur ein Aspekt unserer Umwelt. Spätestens wenn wir das Kind beim Namen nennen, wird auch das Kohlendioxid an seinen angemessenen Platz in der Debatte gerückt.

***Um was es wirklich geht, ist, dass die Menschheit im Rahmen des gelebten Systems – siehe Ziel 8 der UNO-Agenda 2030 – in globalem Maßstab die Umwelt und damit ihre Lebensgrundlagen zerstört. Unter Berücksichtigung der Faktoren, welche diese gigantische Umweltzerstörung vorantreiben, wird die Absurdität eines Kampfes für CO<sub>2</sub>-Reduktion offenkundig.***

Wir wagen uns noch immer nicht konsequent ans Eingemachte und nur deshalb gibt es überhaupt diese „Treibhausgas“-Diskussion.

Eine Diskussion zu führen, deren Inhalt über die Grenzen der Matrix hinausgeht, die nämlich unseren Alltag bestimmt, ist eine riesige Herausforderung. Unsere extrem arbeitsteilige Gesellschaft hat auch zu gleichermaßen zu extremen Abhängigkeiten der Individuen geführt.

Was geschieht zum Beispiel, wenn hunderttausende Beschäftigte in der Automobilindustrie nicht mehr benötigt werden? Wie gehen wir zukünftig mit der doch eigentlich attraktiven Vision um, Arbeit als schöpferische, erfüllende Selbstverwirklichung wahrzunehmen? Wie wollen wir zukünftig überhaupt mit Wertschöpfung umgehen? Wie lassen sich Rahmenbedingungen für Unternehmungen herstellen, die wegführen von deren Verpflichtung (!), Gewinn – das, was Wachstum in der Bilanz ausdrückt – zu erzielen?

Die Klimadebatte jedenfalls, so wie sie derzeit geführt wird, ist ein den Menschen aufgezwungener Popanz. Aber: Ins Leben gerufen, um weitere „Reparaturen“ am System umsetzen zu können, bietet sie uns trotzdem auch eine Chance, den gesellschaftlichen Diskurs auf eine qualitativ ganz andere Ebene zu heben.

***Fakt ist: Solange das Primat der Mehrung des Kapitals oder schlichter gesagt des Reichtums als Lebenszweck alle Ebenen der Gesellschaft durchzieht, wird es auch reichlich Schattenboxen geben – auch das des „Kampfes gegen die Klimakatastrophe“.***

Bitte bleiben Sie schön aufmerksam.

---

<https://www.rubikon.news/spenden>

---

**Quellen und Anmerkungen:**

(Allgemein) Dieser Artikel von Peds Ansichten ist unter einer Creative Commons-Lizenz (Namensnennung – Nicht kommerziell – Keine Bearbeitungen 4.0 International) lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen kann er gern weiterverbreitet und vervielfältigt werden. Bei Verlinkungen auf weitere Artikel von Peds Ansichten finden Sie dort auch die externen Quellen, mit denen die Aussagen im aktuellen Text belegt werden.

(1) Resolution der Generalversammlung der UNO; 25.9.2015;

**<https://www.un.org/Depts/german/gv-70/band1/ar70001.pdf>**

**<https://www.un.org/Depts/german/gv-70/band1/ar70001.pdf>**;

S. 3, 15

(2) dito; S. 15, 24

(3) Jens Martens, Wolfgang Obenland; Die Agenda 20130;

**[https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Agenda\\_2030\\_online.pdf](https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Agenda_2030_online.pdf)**

**[https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Agenda\\_2030\\_online.pdf](https://www.globalpolicy.org/images/pdfs/GPFEurope/Agenda_2030_online.pdf)**); 30.9.2017; S. 3

(4) Michael Bauchmüller; 27.2.2019;

**<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/klimawandel-klimasteuer-1.4344240>**

**<https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/klimawandel-klimasteuer-1.4344240>**

(5) 23.8.2019; **[https://www.mdr.de/sachsen/ausbau-autobahn-](https://www.mdr.de/sachsen/ausbau-autobahn-vier-nossen-bautzen-100.html)**

**[vier-nossen-bautzen-100.html](https://www.mdr.de/sachsen/ausbau-autobahn-vier-nossen-bautzen-100.html)**

**<https://www.mdr.de/sachsen/ausbau-autobahn-vier-nossen-bautzen-100.html>**

(6)

**[https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien\\_f%C3%BCr\\_die\\_Anlage\\_von\\_Autobahnen#Regelquerschnitte](https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_f%C3%BCr_die_Anlage_von_Autobahnen#Regelquerschnitte)**

**[https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien\\_f%C3%BCr\\_die\\_Anlage\\_von\\_Autobahnen#Regelquerschnitte](https://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_f%C3%BCr_die_Anlage_von_Autobahnen#Regelquerschnitte)**); abgerufen: 19.9.2019

(7) Katharina Heckendorf, Lisa Nienhaus; 6.6.2019;

**[https://www.zeit.de/2019/24/CO2-steuer-soziale-](https://www.zeit.de/2019/24/CO2-steuer-soziale-gerechtigkeit-kohlendioxid-emissionen-umweltschutz-klimaziele)**

**[gerechtigkeit-kohlendioxid-emissionen-umweltschutz-klimaziele](https://www.zeit.de/2019/24/CO2-steuer-soziale-gerechtigkeit-kohlendioxid-emissionen-umweltschutz-klimaziele)**  
**[https://www.zeit.de/2019/24/CO2-steuer-soziale-gerechtigkeit-](https://www.zeit.de/2019/24/CO2-steuer-soziale-gerechtigkeit-kohlendioxid-emissionen-umweltschutz-klimaziele)**



**Peter Frey**, Jahrgang 1960, ist seit 1965 Dresdner, gelernter Autoschlosser, war LKW-Fahrer, Taxifahrer, selbständig in der IT-Beratung. Nach der Insolvenz war er Sozialhilfeempfänger, Hartz-IV-Empfänger, und studierte schließlich ab 2004 Informationstechnik und ist seit Jahren in Dresden in der Friedensbewegung aktiv. Er will Menschen aufwecken und so zu aktivem, selbst bestimmten, dem kleinen wie dem großen Frieden gewidmeten Handeln bewegen. Seit einigen Jahren ist er hauptberuflich als Administrator tätig und betreibt nebenher den Blog **Peds Ansichten** (<http://peds-ansichten.de>).

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons-Lizenz (Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International** (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de>)) lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.