

Minderheitenvotum des Wissenschaftlichen Beirates im Bundesverkehrsministerium zur Klimapolitik – “Wir können nur das Scheitern dieser Politik feststellen”

geschrieben von Admin | 13. September 2018

ACHGUT schreibt:

Die Erstellung eines Minderheitengutachtens war in der Geschichte des Beirates ein Novum und hat das Verkehrsministerium aber nicht wirklich interessiert. Das Gutachten und die Minderheitenvoten wurden auf der Homepage des Ministeriums veröffentlicht (sind dort aber kaum auffindbar). Die oft herbeigeredete Einigkeit der Experten ist bei weitem nicht so eindeutig, wie oft kolportiert. Achgut.com dokumentiert hier das Minderheitenvotum, damit sich ein größerer Leserkreis über den Stand der Debatte informieren kann.

Wegen der enormen Tragweite der Klimapolitik für die Zukunft des Industriestandortes Deutschland, hielten wir dieses Minderheitenvotum – bisher in der Öffentlichkeit so gut wie nicht beachtet- für bedeutsam genug, um es auch auf unserer Website zu veröffentlichen.

Dagegen verwahrten sich die Autoren Eisenkopf und Knorr und untersagten uns diese Übernahme.

Obwohl begründete Zweifel angemeldet werden können, ob ein im öffentlichen Auftrag seitens eines Bundesministeriums erstelltes und aus öffentlichen Mitteln bezahltes wissenschaftliches Gutachten, dass – wenn auch sehr versteckt- auf der Website des Verkehrsministeriums veröffentlicht wurde, denselben Copyrightschutz genießt, wie ein aus privaten Mitteln bezahltes geistiges Erzeugnis, fügen wir uns dieser Untersagung, um kostspieligen Rechtsstreit zu vermeiden.

Wir gehen jedoch davon aus, dass es im Interesse der Gutachter, des Beirates, wie auch der Öffentlichkeit, die das Ganze finanziert, liegt und liegen muss, dass dieser Dissens auch öffentlich breiter bekannt wird. Daher finden wir die Untersagung -gelingend gesagt- merkwürdig, denn begründet wurde sie nicht. Das Votum erschien übrigens auch in der Fachzeitschrift „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 87. Jahrgang, 2016, Heft 3“ Mit Dank an Leser Stefan Strasser, der dies herausfand.

Rechtlich zulässig aber ist in jedem Fall das Zitieren (Zitatrecht)
daraus. Der volle Inhalt kann z.B. auch hier nach gelesen werden

Zitat

Auszüge aus dem Minderheitenvotum

zur Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für
Verkehr und digitale Infrastruktur „Nach der Klimakonferenz in Paris:
Wird eine neue Klimastrategie für den Verkehr benötigt?“

1. Die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirates geht von der
Grundthese aus, dass die Erdatmosphäre zusehends mit Treibhausgasen
angereichert wird, „was vor allem durch die Nutzung und das
Verbrennen fossiler Brennstoffe geschieht“. Sie argumentiert vor
diesem Hintergrund auf der Grundlage des von der UN-Klimakonferenz
in Paris formulierten Ziels, die Erderwärmung auf unter zwei Grad zu
begrenzen und stellt auf eine „Dekarbonisierung“ der Wirtschaft ab.

Bereits im Hinblick auf diese Ausgangsposition der Stellungnahme sind
unserer Meinung nach einige kritische Fragen zu stellen. So fehlt dem
Papier eine umfassende und klare Differenzierung zwischen natürlichen
und anthropogenen Treibhausgasemissionen als Bestandsaufnahme, zum
anderen wird die Relevanz und unterschiedliche Wirksamkeit der
verschiedenen Treibhausgase nicht betrachtet. Im Endeffekt wird grob
vereinfachend und verkürzend auf die Reduktion von anthropogenem CO₂
abgestellt, was angesichts der insgesamt vergleichsweise geringen
Relevanz dieses Gases für den Gesamttreibhausgaseffekt (anthropogen und
natürlich verursacht) mit einem Fragezeichen zu versehen ist.

Weiterhin sollte man sich vor Augen führen, dass das sogenannte 2-Grad-
Ziel eine primär politisch definierte Zielgröße und
naturwissenschaftlich sowie ökonomisch nicht stringent zu begründen ist.
Es besteht insbesondere Unklarheit darüber, wann die ökonomischen
Nachteile einer Temperaturerhöhung deren Vorteile überwiegen (Vgl.
hierzu insbesondere die kontroverse Diskussion zum sogenannten Stern-
Report.) Unter den Klimawissenschaftlern besteht lediglich weitgehende
Einigkeit darüber, dass eine Verdopplung des CO₂-Gehalts der Atmosphäre
zu einer direkten Temperaturerhöhung um 1 Grad Celsius führen wird.
Heftig umstritten unter den Fachwissenschaftlern sind dagegen die
Auswirkungen von Rückkopplungen im Klimasystem, so dass der Weltklimarat
ein Unsicherheitsintervall von 1,5 bis 4,5 Grad Celsius für die unter
Status quo-Bedingungen zu erwartende Erderwärmung angibt (Ganteför, S
83f.).

Hinsichtlich der langfristigen Temperaturentwicklung seit dem
vorindustriellen Zeitalter ist zudem zu vermuten, dass über derart lange

Zeiträume erhebliche messtechnische und statistische Unschärfen auftreten. So wird derzeit eine wissenschaftliche Arbeit intensiv diskutiert, die zeigt, dass die bei der Berechnung der globalen Mitteltemperatur über einen Zeitraum von 150 Jahren unvermeidliche verbleibende Unsicherheit mindestens genau so groß ist wie die ganze offiziell angegebene Änderung über diesen Zeitraum, wahrscheinlich aber sogar ein Vielfaches derselben ausmachen kann (Limburg 2010).

Es ist auch nicht zu erwarten, dass ein unmittelbarer, linearer und direkt-kausaler Zusammenhang zwischen CO₂-Emissionen und Temperaturanstieg besteht. Dies zeigt sich schon allein an der Tatsache, dass seit etwa 1995 die globale mittlere Erdtemperatur nicht mehr angestiegen ist, während die CO₂-Konzentration in der Erdatmosphäre in diesem Zeitraum stetig zugenommen hat (Ganteför 2015, S. 80). Hinzu kommt, dass die meisten Klimamodelle in vergangenheitsbezogenen Tests mit echten Daten den tatsächlich beobachteten Temperaturanstieg der Erde massiv überschätzen....

.. 1. Die Stellungnahme verweist auf den Durchbruch bei den internationalen Klimaverhandlungen in Paris, der u.a. darin bestehe, dass ab 2020 rd.100 Mrd. Dollar p.a. Transferleistungen zwischen reichen und armen Ländern zugesagt wurden. Die Erfahrungen mit internationalen Transferzahlungen in der Vergangenheit zeigen, dass Absichtserklärungen nicht zwangsläufig tatsächliche Zahlungen nach sich ziehen, schon gar nicht in der zunächst zugesagten Höhe (z.B. nach Naturkatastrophen oder im Bereich der staatlichen Entwicklungshilfe). Aber selbst wenn diese Zahlungen tatsächlich fließen, ist zu hinterfragen, wie sichergestellt werden kann, dass diese Mittel nicht in dunklen Kanälen versickern bzw. wie diese Transfers im Sinne einer effektiven und effizienten Emissionsreduktion auf Länder und Sektoren verteilt werden. Auch hierzu bieten die einschlägigen Erfahrungen aus der Entwicklungshilfe reichliches Anschauungsmaterial. Zumeist fehlen in diesen Ländern adäquate Institutionen zur Umsetzung solcher anspruchsvoller Vorhaben. Hinzu kommt die Gefahr, dass Ausgleichsmaßnahmen in Schwellen- und Entwicklungsländern wiederum negative Umweltexternalitäten hervorrufen können oder z.B. zu einer Einschränkung der Grundrechte indigener Populationen führen (etwa bei Aufforstungsprojekten, die nur durch Vertreibung der auf dem dafür genutzten Land ansässigen Menschen realisiert werden können).

Zitatende

Mit Dank an ACHGUT für dieses Fundstück