

Flughafen Heathrows Expansion blockiert, weil das gegen das Pariser Abkommen verstoßen würde

geschrieben von Andreas Demmig | 15. August 2020

Aber ist es denkbar, dass die Entscheidung des Gerichtshofs – die erste Rechtsentscheidung der Welt, in der das Pariser Abkommen ausdrücklich als Grundlage für die Ablehnung eines von der Regierung genehmigten Entwicklungsplans angeführt wird – die Planer einer asiatischen Regierung beunruhigt?

Bereits auf den ersten Blick lautet die Antwort eindeutig „Nein“. Das Pariser Klimaschutzabkommen bindet keine Nation über freiwillige „beabsichtigte national festgelegte Beiträge“ und gutgläubige Bemühungen hinaus, solche INDCs in künftigen Verhandlungsrunden zu „erhöhen“. In den Mainstream-Medien wurde das Pariser Abkommen weithin als das „erste wirklich globale Klimaabkommen“ gefeiert, das sowohl die reichen als auch die armen Länder dazu verpflichtet, die für die globale Erwärmung verantwortlichen [genannten] steigenden Emissionen zu kontrollieren. Das von jedem Land festgelegte Maß an Engagement ist jedoch, gelinde gesagt, eine offene Frage.

[INDC – Intended Nationally Determined Contributions – kurz
~Absichtserklärungen]

Jede Maßnahme der derzeit 189 Unterzeichner des Abkommens liegt im Ermessen des jeweiligen Landes, ohne objektive Standards, die es erfüllen muss. Die „Beiträge“ selbst sind völkerrechtlich nicht bindend und es gibt keine vereinbarten und unabhängig geprüften Verfahren zur Messung, Berichterstattung und Überprüfung („MRV“ measurement-report-verification). Kommentatoren haben das Abkommen als einen Prozess des „name and shame“ [Namens und der Schande] bezeichnet, aber man bezweifelt, dass ein solcher Prozess ein nennenswerter Motivator für souveränes staatliches Verhalten sein kann.

China, der mit Abstand größte Emittent der Welt, hat sich verpflichtet, „um 2030“ seine Spitze der Emissionen zu erreichen, hat sich jedoch weder zur Höhe dieses Spitzenwerts noch zur anschließenden Emissionsrückgangsrate verpflichtet. Frühe Modelle von Chinas „Business-as-usual“ (BAU) –Trajektorien des Lawrence Berkeley National Laboratory waren bereits zu dem Schluss gekommen, dass die Emissionen dann sowieso ihren Höhepunkt erreichen würden. Bloomberg New Energy Finance fand chinesische Verpflichtungen in Bezug auf die Emissionsintensität weniger ehrgeizig, als Chinas Pläne für ihren Business-as-usual.

Es stellte auch fest, dass die von Indien eingereichten INDCs eine

Politik, überhaupt nichts zur Emissionsreduzierung zu tun, weit hinter sich lassen. Indien, nach China und den USA der drittgrößte Emittent der Welt, ist keinerlei Verpflichtung hinsichtlich der erwarteten Emissionsspitze eingegangen. Eine inländische Denkfabrik behauptete, Indiens Business-as-usual Emissionsprofil unterscheide sich nicht wesentlich von seiner INDC-Vorlage.

Das gescheiterte Projekt zur Erweiterung des Flughafens Heathrow wird jedoch für einige Regierungen der Entwicklungsländer ein Déjà-vu-Moment sein. Sie haben ihre Erfahrungen mit großen Infrastrukturprojekten gesammelt, die durch Forderungen ausländischer NGOs und lokaler Aktivisten blockiert wurden. Die Kläger gegen das Heathrow-Ausbauprojekt waren neben den lokalen Regierungsstellen (fünf Londoner Räte und der Bürgermeister von London) vier weitere Prozessparteien, alle Umwelt-NGOs: Plan B Earth, Freunde der Erde, WWF-UK und Greenpeace.

Vor nicht allzu langer Zeit (2015) wurde der indischen Niederlassung von Greenpeace verboten, ausländische Spenden anzunehmen. Die Haltung der damals neuen Modi-Regierung war klar: Die Kampagnen von Greenpeace India gegen Indiens Infrastrukturprojekte sollten nicht von ihren ausländischen Sponsoren finanziert werden. Seit dem Amtsantritt von Modi im Jahr 2014 hat Indien die Registrierung von fast 15.000 Nichtregierungsorganisationen nach dem Foreign Contribution Regulation Act nach denselben Grundsätzen storniert.

Kämpfen Sprecher von internationalen Umweltgruppen für ein globales öffentliches Gemeinwesen, wie sie es behaupten? Oder sind es deren besondere Interessen, die die Regierungspolitik in einer Agenda beeinflussen, die von ausländischen Geldgebern auf Kosten des einfachen Bürgers festgelegt wird?

Umweltverbände (und ihre Anwälte) begrüßten das Urteil von Heathrow als Meilenstein ihrer Bemühungen gegen die Entwicklung großer Infrastrukturprojekte. Die grüne Kinderprophetin Greta Thunberg twitterte:



Greta Thunberg
@GretaThunberg

"Heathrow third runway ruled illegal over climate change."

Imagine when we all start taking the Paris Agreement into account...



Heathrow third runway ruled illegal over climate change
Appeal court says decision to give go-ahead not consistent with Paris agreement
theguardian.com

12:38 PM · Feb 27, 2020 · Twitter for iPhone

4.8K Retweets and comments 25.9K Likes

„Die dritte Landebahn in Heathrow wurde wegen des Klimawandels für illegal erklärt. Stellen Sie sich vor, wir alle beginnen, das Pariser Abkommen zu berücksichtigen ... “

Das Urteil von Heathrow öffnet die Tür zu potenziellen Forderungen gegen den Ausbau anderer Flughäfen oder den Bau von Straßen, Gaskraftwerken und Kohlebergwerken, da auch diese gegen Pariser „Verpflichtungen“ des Klimawandels verstoßen. Wie ein Kommentator es ausdrückte :

„Diese Entscheidung wird sicherlich eine ganz neue Büchse der Pandora öffnen und es Leuten wie Greenpeace ermöglichen, jedes Projekt, das sie in Zukunft nicht mögen, legal anzufechten.“

Die Obama-Regierung reichte INDCs für das Pariser Abkommen ein, die durch Ausführungsverordnungen [Dekrete] erreicht werden sollten, anstatt den Kongress dazu zu beteiligen, der Gesetze formuliert und darüber abstimmt. Es war klar, dass die Zustimmung des Senats zur Ratifizierung des Pariser Abkommens nicht gegeben worden wäre. Es dauerte nicht lange,

bis der dann gewählte Präsident Trump die USA aus dem internationalen Abkommen kündigte, da er keine glaubwürdigen Verpflichtungen von China und Indien sah. Darüber hinaus zog er den verbleibenden Beitrag von 2 Milliarden US-Dollar zurück, den die vorherige Regierung dem sterbenden **UN Green Climate Fund GCF** zugesagt hatte.

Der GCF in Zahlen [2018]

Die Regierungen versprachen Startkapital in **Höhe von 10,3 Milliarden US-Dollar**, aber Donald Trump weigert sich, 2 **Milliarden US-Dollar** des US-Versprechens zu liefern. Der Pot hat aufgrund von Währungsschwankungen weitere **1 Mrd. USD** an Wert verloren.

Der Vorstand hat **3,5 Mrd. USD** für 74 Projekte weltweit **bereitgestellt**. Damit **bleiben 2,8 Mrd. USD** zum Spielen **übrig**. Bei der jüngsten Zulassungsrate könnte dies innerhalb eines Jahres aufgebraucht sein. Es wird erwartet, dass es mindestens so lange dauert, eine neue Runde von Zusagen zu machen. Letztes Jahr wurden nur **144,7 Mio. USD** ausgezahlt. Das Ziel für 2018 lag **bei 900 Mio. USD**, aber der Fonds hat die Anzeige dieser Kennzahl in seinem Portfolio-Dashboard eingestellt. Stattdessen wird der schmeichelhaftere Wert von Projekten „in Umsetzung“ veröffentlicht, der bei **1,4 Mrd. USD** liegt.

Mit einem Schlag machte Präsident Trump die Idee zunichte, dass das Pariser Abkommen zu einer massiven globalen Umverteilung der Mittel von den Industrieländern in die Entwicklungsländer führen soll. Es sei darauf hingewiesen, dass dies die ausdrückliche Voraussetzung für die überwiegende Mehrheit der Entwicklungsländer war, dass sie das Pariser Abkommen überhaupt unterzeichnet haben.

Der rechtliche Rückschlag für den Expansionsplan von Heathrow ist nur eines der vielen Infrastruktur- und Energieprojekte, die von einer Reihe von Umwelt-NGOs in den Industrieländern, von Kanada bis Australien und von den USA bis Europa, verzögert oder blockiert wurden. Die ausdrückliche Bezugnahme der drei Richter vor dem britischen Berufungsgericht auf das Pariser Abkommen wirft jedoch eine neue Bedrohung durch ein „bewaffnetes“ Pariser Abkommen auf, das die Arsenalen an Blockiertaktiken ergänzt, die aktivistische internationale NGOs verfolgen.

Es ist noch nicht allzu lange her, dass Arvind Subramaniam – zuvor Chef-Wirtschaftsberater der indischen Regierung – erklärte, Indien könne nicht zulassen, dass das westliche Narrativ vom „Kohlenstoffimperialismus“ eine rationale Planung für die enormen Infrastrukturanforderungen der Entwicklungsländer unmöglich macht – für Hunderte Millionen Bürger, die sich in den letzten Jahrzehnten aus der Armut hervor arbeiten konnten und beginnen, die Früchte des Wirtschaftswachstums und des technologischen Fortschritts in Asien, Afrika und Lateinamerika zu genießen – was nicht nur dort, zu den der größten Errungenschaften der dort lebenden Menschen gehört. Es ist zu

hoffen dass die Entscheidung von Heathrow für ihre Zukunft irrelevant ist.

Lassen Sie China und Indien mit ihren Plänen fortfahren, in den nächsten Jahren Hunderte neuer Flughäfen zu bauen. Der internationale Flughafen Navi Mumbai für Kosten von 2,2 Milliarden US-Dollar wird voraussichtlich 20 Millionen Passagiere pro Jahr befördern, wenn er seine erste Phase im Jahr 2023 eröffnet. Der Flughafen Changi in Singapur hat im vergangenen Jahr seine legendäre 10-stöckige „Jewel“ -Halle eröffnet, die den Besuchern im Innern einen Wald bietet incl. Wasserfall und mehr als 280 Geschäfte und Restaurants, in der Hoffnung, den Flughafen Singapur zu einem Reiseziel an sich zu machen. Während Londons Greenies darüber jubeln, die Expansion von Heathrow zu stoppen, sind Mumbai und Singapur offen für Geschäfte. Lasst Greta sausen!

<https://www.forbes.com/sites/tilakdoshi/2020/03/05/heathrows-blocked-expansion-can-it-happen-in-mumbai-or-singapore/#112613c45552>