



KLIMABLOG
Stefan Veigl

Brände und Dürre überall

Wie sehr der Klimawandel voranschreitet, wurde diese Woche wieder wissenschaftlich dokumentiert – global wie national: Zum einen ist heuer weltweit von Jänner bis April mit über 150 Millionen Hektar über ein Fünftel mehr Landfläche verbrannt als beim bisherigen Negativrekord. Das teilte die Forschungsgruppe World Weather Attribution mit. Betroffen war hier vor allem Afrika, wo heuer bereits 85 Millionen Hektar Land verbrannt sind – 23 Prozent mehr als beim bisherigen Höchststand.

Aber auch in Österreich gab es heuer bereits zwei große Waldbrände in der Steiermark und in Kärnten als Folge der anhaltenden Trockenheit. Konkret hat unser Land heuer die trockenste März-April-Periode seit Beginn der Messungen im Jahr 1858 verzeichnet. Laut Geosphere Austria fiel im österreichweiten Mittel um 63 Prozent weniger Niederschlag als im Mittel der Jahre 1991 bis 2020. Schon jetzt bangen Bauern um ihre Ernteerträge.

Als Folge der Trockenheit verzeichneten auch die Laufkraftwerke des Stromversorgers Verbund heuer das zweite Jahr in Folge große Rückgänge bei der Stromproduktion; Anfang Mai betrug das Minus 28 Prozent im Vergleich zum langjährigen Schnitt.

Dass Neos-Chefin Beate Meinel-Reisinger sich nun via ORF für eine Kürzung der klimaschädlichen Subventionen ausgesprochen hat (laut Wifo haben sie ein Volumen von jährlich bis zu 5,7 Milliarden Euro!), ist da nur ein schwacher Trost. Ansatzpunkte gäbe es genug: von der steuerlichen Bevorzugung von Diesel und der Nutzung von Firmenautos über das Pendlerpauschale bis zur Befreiung von Kerosin von der Mineralölsteuer. Aber: Fix is' noch nix. Man kann nur hoffen, dass die Politik diesmal ernst macht.

STEFAN.VEIGL@SN.AT

KLIMATIPP DER WOCHE



Wenn man wegen der hohen Spritpreise Geld sparen will, sind Fahrgemeinschaften eine simple Gegenstrategie. Hier gibt es noch viel Luft nach oben: Denn in 100 Autos sitzen in Österreich durchschnittlich 114 Personen, im Pendlerverkehr sind es mit 108 Personen sogar noch weniger.

Zukunft: autofrei!

Der Umdenker.
Carlos Moreno ist ein Pionier der Stadtplanung. „Die Dominanz des Autos ist kein Naturgesetz“, sagt der Mann, dessen Konzepte Paris verändert haben.

STEFANIE EISENREICH

Der renommierte Stadtplaner und französisch-kolumbianische Professor Carlos Moreno lebt in Paris. Dort hat das Konzept der „15-Minuten-Stadt“, das ihn bekannt machte, den Lebensstil bereits verändert.

SN: Der neue Bürgermeister von Paris ist Emmanuel Grégoire, ein Sozialist wie seine Vorgängerin Anne Hidalgo. Sind Sie erleichtert?

Carlos Moreno: Ja, absolut. Die Pariserinnen und Pariser haben sich klar entschieden. Der Vorsprung von zehn Prozentpunkten zeigt: Die Bilanz von Anne Hidalgo wurde massiv gewürdigt. Schließlich war sie es, die Paris grüner und autofreier gemacht hat. Grégoire hat angekündigt, dass er „Bürgermeister der kurzen Wege“ sein und damit ihre Politik im Sinne des Konzepts der „15-Minuten-Stadt“ fortsetzen will.

SN: Was bedeutet das?

Es geht um räumliche Nähe: Alles, was zum Leben gebraucht wird, soll schnell erreichbar sein. Dabei sollte man sich aber nicht auf die Zahl der Minuten versteifen. Ob es 10 Minuten wie in Utrecht, 20 wie in Schottland oder 30 Minuten wie in den weitläufigen Gebieten Spaniens sind, ist zweitrangig. Das Ziel ist eine Stadt mit mehreren Zentren, hoher Dienstleistungsdichte, sozialer Durchmischung und lokalen Geschäften. Entscheidend sind die Lebensqualität und der soziale Zusammenhalt.

SN: Die Realität sieht oft anders aus. Gerade in großen Städten sind die Mieten in den letzten Jahren explodiert. Viele Menschen müssen an den Stadtrand ziehen und lange Pendelzeiten in Kauf nehmen.

Absolut. Das hängt auch damit zusammen, dass unsere Lebensweise aus dem Gleichgewicht geraten ist. Seit dem Zweiten Weltkrieg hat der funktionalistische Urbanismus auf „Zonierung“ gesetzt: Man trennte moderne Geschäftsviertel von den Wohnvierteln, die ärmeren Schichten leben immer weiter draußen. Innerhalb der Stadtgrenzen von Paris wohnen nur 2,2 Millionen Menschen. Die gesamte Region Île-de-France aber hat zwölf Millionen Einwohnerinnen und Einwohner, von denen ein großer Teil in die Arbeit pendelt. Deshalb arbeiten wir an einem regionalen Entwicklungsplan für eine „20-Minuten-Region“. Außerdem braucht es überall Sozialwohnungen, auch in wohlhabenden Gegenden wie dem Pariser Westen. Das ist eine Frage des politischen Willens. Und es braucht Zeit.

SN: Ein wichtiger Aspekt der „15-Minuten-Stadt“ ist die Reduzierung des Autoverkehrs. In Paris war das lange politisch umstritten.

Die Dominanz des Autos ist kein Naturgesetz. In Paris besitzt heute nur noch etwa ein Drittel der Haushalte ein Auto. Der Widerstand kommt von einer Ideologie, die das Auto mit „Freiheit“ gleichsetzt. Doch diese Freiheit kostet die Gesellschaft viel Geld, gerade in Bezug auf Umwelt- und Gesundheitsschäden. Die Allgemeinheit zahlt das, nicht die Autofahrer allein. Wir müssen den öffentlichen Raum zurückgewinnen und uns die Frage stellen: In welcher Art Stadt wollen wir leben? Schauen Sie sich Amsterdam an: In den 70er-Jahren war es eine Autostadt, bis Bürgerproteste eine politische Wende herbeiführten. Heute ist es eine Fahrradstadt. Das ist eine Entwicklung, die man auch in Paris beobachten kann.

SN: Gerade viele Familien verlassen Paris. Wie lässt sich das Leben für Kinder in der Stadt verbessern?

Die Schule ist zum „Herzstück des Viertels“ geworden. Früher belasteten Autos und Abgase die Schulumgebung. Heute sind Schulhöfe samstags für alle geöffnet, damit Kinder dort sicher spielen können. Außerdem wurden über 300 Straßen vor Schulen für Autos gesperrt. Dort finden sich nun Spielgeräte, Bänke und Grünflächen, was die Sicherheit und Gesundheit der Kinder massiv verbessert.

Entscheidend sind die Lebensqualität und der soziale Zusammenhalt.

Carlos Moreno,
Stadtplaner

SN: Kritiker bezeichnen das Konzept der „15-Minuten-Stadt“ als „System der Bevormundung“ oder „Marketing-Slogan“. Was antworten Sie darauf?

Das ist kein Slogan, sondern gelebte Realität, die man in Paris sehr gut sehen kann. Davon zeugen 1200 Kilometer Radwege, autofreie Seine-Ufer, 300 Schulstraßen und 200 Gartenstraßen, die begrünt wurden und nicht mehr primär dem Auto dienen. Die Stadt kauft Ladenflächen, um lokale Händler oder Handwerkerinnen zu unterstützen. Es geht nicht um Bevormundung, sondern um mehr Freiheit und Sicherheit durch kurze Wege. Heute werden über 10 Prozent der Wege in Paris mit dem Rad zurückgelegt, 30 Prozent mit dem ÖPNV und nur 4,3 Prozent mit dem Auto. Das ist ein enormer Erfolg.