

Änderungsanträge

Forderung 2: Kultur der Nachhaltigkeit in Lehre und Forschung

Antrag 1 zu II. Forschung Abs. 1:

Textauszug: „Bei der Planung und Durchführung von Forschungsprojekten soll ein möglichst kleiner ökologischer Fußabdruck angestrebt werden.“

Änderung: „Bei der Planung und Durchführung von Forschungsprojekten soll ein möglichst kleiner ökologischer Fußabdruck angestrebt werden, unter Berücksichtigung der fachspezifischen Anforderungen und Verifizierung von Experten des gleichen Fachgebiets.“

Begründung: Viele Institute und Forschungseinrichtungen haben einen immensen Material- und Energie-Verbrauch ohne den die Forschung und die Qualität dieser nicht aufrecht gehalten werden können. Daher sollten die speziellen Ansprüche einzelner Fachrichtungen mitberücksichtigt werden, um nicht die Forschung zu behindern oder deren Qualität zu vermindern.

Antrag 2 zu II. Forschung Abs. 2:

Textauszug: „Forschungsprojekte mit Beteiligung der MLU dürfen dem Klima- und Umweltschutz nicht entgegenstehen.“

Änderung: „Forschungsprojekte mit Beteiligung der MLU sollen zur Reduktion der CO₂-Emissionen beitragen.“

Begründung: Diese Aussage lässt sich sehr stark in verschiedene Richtungen interpretieren. Was bedeutet Klimaschutz genau für jemanden? In einer Diskussion wird Person A sagen, dass „Motoren die auf fossilen Brennstoffen basieren verboten werden sollen“. Diese Person würde ein Projekt zur Verbesserung von Brennstoffmotoren oder der Entwicklung von klimaschonenden Brennstoffen wahrscheinlich kritisch gegenüberstehen, obwohl diese in der Lage sind die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Eine andere Person B hingegen könnte Argumentieren, „dass ein radikaler Wandel von Brennstoff basierten Motoren zu CO₂-neutralen Antrieben nicht ohne Übergangsphase funktionieren kann und daher Projekte zu klimafreundlichen Brennstoffen wünschenswert sind“. Um sicher zu gehen, dass keine subjektive Auslegung möglich ist, sollte der Text geändert werden.

Forderung 3: CO₂ – Neutralität

Antrag 1 zu II. Mobilität Abs. 3:

Textauszug: "Nur in Ausnahmefällen dürfen die Kosten für Kfz mit Verbrennungsmotoren und Flüge erstattet werden und müssen dann entsprechend kompensiert werden."

Änderung: "Nur in Ausnahmefällen dürfen die Kosten für Kfz mit Verbrennungsmotoren und Flüge erstattet werden."

Begründung: Der Zusatz "und müssen dann kompensiert werden" stellt einen positiven Bezug zu CO₂-Kompensationszahlungen her, der unberechtigt ist und deshalb gestrichen werden soll. Kompensationszahlungen suggerieren die Möglichkeit, dass klimaschädliche Emissionen durch Geldzahlungen ausgeglichen werden könnten und verschleiern damit die unvermeidlich negativen Effekte von CO₂-Emissionen. Sie bieten Unternehmen wie Individuen eine Möglichkeit ihre Klimabilanz durch Geldzahlungen schön zu rechnen, ohne das deren Emissionen tatsächlich sinken. Dabei sind verschiedene Punkte problematisch. Zunächst sind die verlangten Preise von 5€ - 23€ pro Tonne CO₂ völlig realitätsfern, da schon das Umweltbundesamt einen Preis von 180€ pro Tonne CO₂ ansetzt. Doch selbst bei einer Erhöhung des Preises sind CO₂-Kompensationen abzulehnen.

Während sie als "moderner Ablasshandel" das Gewissen von CO₂-Emittenten beruhigen, ist ihre praktische Wirkung bestenfalls gleich null, in den meisten Fällen dagegen negativ. Die durch die Ausgleichszahlung geförderten Projekte sind entweder ökologisch hoch problematisch, wie die Aufforstung in Form von Eukalyptus- oder Teakholz-Monokulturen. Oder die Projekte schreiben koloniale Kontinuitäten fort, indem sie Bewohner*innen des globalen Südens zeigen, wie diese Emissionen vermeiden können. Das ist umso grotesker, da die Emissionen in diesen Ländern weit unterhalb der global gerechten Emissionen von 2 Tonnen CO₂ pro Kopf liegen, während wir in Deutschland immer noch etwa das 5fache unseres gerechten Budgets verbrauchen. Beispielhaft sei hier das Projekt "Effiziente Öfen" von Atmosfair genannt, in dem Menschen in Nigeria, Lesotho und Ruanda "lernen" wie sie mit weniger Energie kochen. Die Emissionen betragen dabei in Nigeria 0,56tCO₂/Kopf, in Lesotho 0,32tCO₂/Kopf und in Ruanda: 0,09tCO₂/Kopf. In Deutschland emittieren wir dagegen 9,15tCO₂/Kopf.

Im Übrigen liegt die Wirksamkeit der erhofften CO₂-Ausgleiche entweder sehr weit in der Zukunft und ist damit schon deshalb ungewiss. Beispielsweise muss ein gepflanzter Baum mindestens 50 - 100 Jahre überleben, um die versprochene Menge CO₂ wieder aufzunehmen. Oder die Wirksamkeit von Ausgleichsmaßnahmen ist schon von vornherein völlig fraglich und unmöglich auf einen genauen Wert zu beziffern. So ist völlig unklar, wie hoch die Einsparungen durch Bildungsprogramme an deutschen Schulen zum Klimawandel sein sollen, wie sie z.B. Atmosfair durchführt.

Antrag 2 zu II. Mobilität Abs. 3:

Textauszug: „Die Auswahl von Exkursionszielen soll möglichst klimaneutral erfolgen. Interkontinentale Exkursionen und Dienstreisen sollen kritisch hinterfragt und minimiert werden.“

Änderungsantrag: Streichen dieses Auszuges aus dem Text.

Begründung: Austausch und Kommunikation mit anderen Wissenschaftlern/-innen ist ein Grundstein freier und unabhängiger Forschung. In einer globalisierten Welt des 21. Jahrhunderts ist es schlicht nicht möglich wichtige wissenschaftliche Konferenzen zu besuchen, ohne in andere Länder zu reisen. Die Einschränkung würde den Austausch blockieren, die Vernetzung mit anderen Universitäten lähmen und somit auch die Forschung, auch zu klimarelevanten Themen, verlangsamen. Dies ist kontraproduktiv.

Antrag 3 zu II. Mobilität Abs. 3:

Einfügen eines zusätzlichen Absatzes:

Als konkrete Maßnahme wird allen Lehrstühlen nahegelegt bis 03.2020 die CO₂-Emissionen aller in 2018 und 2019 angetretenen Dienstreisen Übersichtsweise zu berechnen. Dies kann ohne großen Aufwand durch das jeweilige Sekretariat oder studentische Hilfskräfte erfolgen. Hierfür müssen nur die Daten der (ggf. anonymisierten) Reisekostenabrechnungen und Fahrtenbucheinträge in den Browserbasierten CO₂-Mobilitäts-Rechners des Umweltbundesamtes (1) eingegeben werden. Die Ergebnisse sollen zunächst Lehrstuhlintern ausgewertet und Reduktionsziele definiert werden. Vorrangiges Ziel ist die Reflexion über den relativen Impact verschiedener Reisen und deren korrespondierendem Mehrwert sowie Substitutionsmöglichkeiten, dies könnte ggf. vom Green-Office begleitet werden. Zudem sollten die Resultate den DekanInnen sowie dem Green-Office mitgeteilt und bestenfalls auf den jeweiligen Homepages veröffentlicht werden.

Begründung: Konkretere Formulierungen können den AkteurInnen helfen, so ein Papier nicht nur zu lesen und zustimmend zu nicken, sondern sie bekommen so konkrete Ansätze für Handlungen.

Antrag 4 zu Abs. 1:

Textauszug: Die MLU trägt zu keinem unwesentlichen Teil zur Klimabilanz von Halle bei. Deshalb fordern wir die notwendige Senkung der CO₂-Emissionen der MLU bis spätestens **2030** auf Netto-Null.“

Änderung: Die MLU trägt zu keinem unwesentlichen Teil zur Klimabilanz von Halle bei. Deshalb fordern wir die notwendige Senkung der CO₂-Emissionen der MLU bis spätestens **2025** auf Netto-Null.“

Begründung: Um das 1,5 Grad Ziel zu erreichen müssen alle Sektoren in der Bundesrepublik bis 2035 ihre CO₂ Emissionen auf netto-null reduzieren. In diesem Rahmen bewegen sich auch Institutionen wie die Universitäten. Allerdings gebührt ihnen eine Vorbildfunktion kraft gesellschaftlicher Verantwortung und wissenschaftlicher Innovationspotentiale. Im Vergleich zu anderen Sektoren wird die Emissionsreduzierung an den Universitäten wesentlich schneller durchführbar sein und den gesamtgesellschaftlichen Prozess dadurch unterstützen, weshalb ambitioniertere Ziele letztlich starke Signale setzten und eine wichtige Strahlkraft für eine zeitgerechte Umsetzung bilden werden.