

## Vor uns der Abgrund: der „Rechtsstaat“ in rasender Fahrt vom Autoland in die Klimakatastrophe

Referat zu Veranstaltung „Die Verkehrslande durchsetzen – Klima, Wasser und Wald schützen! Infoveranstaltung zum geplanten Ausbau der Autobahnen A5 / A60 / A67“  
20. September 2023, Bickenbach (Bergstraße)

Hans Christoph Stoodt

*Mitten durch den Frankfurter Westen soll, so hat es die Bundesregierung beschlossen, die Autobahn A5 zehnspurig ausgebaut werden. Wegen des „überragenden öffentlichen Interesses“ soll die Betonierung großer weiterer Flächen, auf denen sich jetzt zum Teil noch Wiesen, Wald, Gärten und Wohnungen befinden, zu jenen 145 Teilprojekten des Bundesverkehrswegeplanes gehören, die im Eilverfahren mit reduzierten Naturschutz- und sonstigen Einspruchsmöglichkeiten durchgezogen werden sollen. Eine Machbarkeitsstudie zum zehnspurigen Ausbau der A5 liegt im Bundesverkehrsministerium seit Herbst 2022 vor, wird aber geheim gehalten und noch nicht einmal den Bundestagsabgeordneten der vom Ausbau bedrohten Stadtteile ausgehändigt.*

*Wenn man sich vor Ort den Konsequenzen dieses Vorhabens stellt, kommt man sehr schnell an den Punkt, an dem man an der Zurechnungsfähigkeit der Verantwortlichen auf allen Ebenen zweifeln muss.*

*Das ist keine polemische Behauptung, sondern bitterer Ernst. Ausgehend von den Erfahrungen in der Frankfurter Bürger\*innen-Initiative „Es ist zu laut – Gegen den Ausbau der Autobahn A5 durch Frankfurt“ (esistzulaut.org), die sich seit etwas über einem Jahr mit der ihr drohenden Gefahr in Gestalt des von oben geplanten Betonmonsters quer durch den Stadtteil beschäftigt – hier einige grundsätzliche Überlegungen.*

Die Ampelkoalition in Berlin bricht derzeit ein von ihr selbst verabschiedetes und nach wie vor geltendes Gesetz und dessen Durchsetzung öffentlich und mit Ansage – das Klimaschutzgesetz. Sie bricht es, weil sie behauptet, es sei nicht einhaltbar, was offensichtlich nicht den Tatsachen entspricht. Sie bricht es mit der Lüge, „die Menschen“ wollten es halt so, wie gern am Beispiel der obsessiven Bedeutung des Autofahrens (samt seiner klimapolitischen Konsequenzen) gezeigt werden soll: „Man steigt ein und fährt los – das bieten Bus, Bahn und Flugzeug in dieser Form nicht. Millionen Menschen wollen an diesem individuellen Freiheitsversprechen festhalten“, so Christian Lindner in einem bekenntnisartigen Artikel über die letzte IAA, die in Frankfurt stattfand<sup>1</sup>.

Dass dieser Vorgang unter einem „Klimakanzler“ und mit den GRÜNEN in der Regierungskoalition stattfindet, zeigt den realen Status der Klimafrage für Regierungspolitik in Deutschland. Es ist billige Ablenkung, daß in der öffentlichen Wahrnehmung bis weit in die gesellschaftliche Linke hinein Verkehrsminister Wissing von der rechtsliberalen FDP daran vor allem schuld sein soll. Das ist Unsinn. Die gesamte Ampel-Koalition hat bei einer Klausurtagung ihres Koalitionsausschusses Ende März 2023 in Meseberg verabredet, ihr eigenes und geltendes Klimaschutzgesetz zu sabotieren.<sup>2</sup>

Damit begeht die ganze Regierungskoalition mit Ankündigung einen Rechtsbruch<sup>3</sup> – denn das Klimaschutzgesetz ist nach wie vor in Kraft.<sup>4</sup>

Sie begeht zudem einen Verfassungsbruch – denn das aktuell geltende Klimaschutzgesetz wurde erst kurze Zeit vor seiner nun vereinbarten Aushöhlung aufgrund einer saftigen Rüge des Bundesverfassungsgerichts so formuliert, wie es nun offenbar als „Belastung“ empfunden wird – die Belastung besteht in der Rücksichtnahme auf die Möglichkeit nachfolgender Generationen, im Rahmen der Grundrechte der Verfassung leben zu können.

---

<sup>1</sup> <https://www.welt.de/debatte/kommentare/article200645872/FDP-Chef-Christian-Lindner-warnt-vor-Umerziehung-bei-Mobilitaet.html>

<sup>2</sup> [https://www.zeit.de/wissen/2023-03/koalitionsausschuss-ampel-beschluesse-klimaschutz?utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F](https://www.zeit.de/wissen/2023-03/koalitionsausschuss-ampel-beschluesse-klimaschutz?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F)

<sup>3</sup> <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/klimakrise-deutschland-verstoest-laut-rechtsgutachten-gegen-klimaschutzgesetz/29029756.html>;  
<https://www.fr.de/politik/deutsches-klimaschutz-programm-verfassungswidrig-klimaziel-tbl-zr-92483963.html>

<sup>4</sup> <https://www.klimareporter.de/deutschland/ampel-mit-rechtsbruch-beim-klimaschutz>

Sie begeht schließlich einen Völkerrechtsbruch – denn ohne die drastische Reduzierung von Treibhausgasemissionen gerade auch im Verkehrsbereich wird die Grenze von 1,5 – maximal 2 Grad Celsius Erderwärmung bis 2100, verglichen mit dem Durchschnitt des vorindustriellen Zeitalters, nicht einzuhalten sein. Dieselbe Trias von Rechts-, Verfassungs- und Völkerrechtsbruch wurde bereits 2021 in Bezug auf den derzeit geltenden Bundesverkehrswegeplan festgestellt. Erst kürzlich wurde dasselbe von insgesamt sechzig Staatsrechtslehrer:innen moniert und die Bundesregierung des Rechtsbruchs bezichtigt.<sup>5</sup>

Zur Erinnerung: das derzeit weiterhin geltende Klimaschutzgesetz ist in seiner aktuellen Fassung das Ergebnis einer Ohrfeige, die das Bundesverfassungsgericht im April 2021 den Verfasserinnen und Verfassern des Vorgängergesetzes verpasst hatte:

*„Die zum Teil noch sehr jungen Beschwerdeführenden sind durch die angegriffenen Bestimmungen ... in ihren Freiheitsrechten verletzt. Die Vorschriften verschieben hohe Emissionsminderungslasten unumkehrbar auf Zeiträume nach 2030. Dass Treibhausgasemissionen gemindert werden müssen, folgt auch aus dem Grundgesetz. Das verfassungsrechtliche Klimaschutzziel des Art. 20a GG ist dahingehend konkretisiert, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur dem sogenannten „Paris-Ziel“ entsprechend auf deutlich unter 2 °C und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Um das zu erreichen, müssen die nach 2030 noch erforderlichen Minderungen dann immer dringender und kurzfristiger erbracht werden. Von diesen künftigen Emissionsminderungspflichten ist praktisch jegliche Freiheit potenziell betroffen, weil noch nahezu alle Bereiche menschlichen Lebens mit der Emission von Treibhausgasen verbunden und damit nach 2030 von drastischen Einschränkungen bedroht sind. Der Gesetzgeber hätte daher zur Wahrung grundrechtlich gesicherter Freiheit Vorkehrungen treffen müssen, um diese hohen Lasten abzumildern. Zu dem danach gebotenen rechtzeitigen Übergang zu Klimaneutralität reichen die gesetzlichen Maßgaben für die Fortschreibung des Reduktionspfads der Treibhausgasemissionen ab dem Jahr 2031 nicht aus.“<sup>6</sup>*

Das mit diesen Argumenten für zum Teil verfassungswidrig erklärte Gesetz war erst im Dezember 2019 von Kabinett und Bundestag verabschiedet worden. Nun musste es umgebaut werden.

Erst im August 2021 wurden abrechenbare Sektorziele für Teilbereiche der treibhausgasverursachenden gesellschaftlichen Bereiche<sup>7</sup> veröffentlicht: Energiewirtschaft, Industrie, Gebäude, Verkehr, Landwirtschaft und Abfallwirtschaft / Sonstiges.

Für alle diese Teilbereiche waren Verfahren festgeschrieben worden<sup>8</sup>, mittels deren die Umsetzung der Klimaziele überwacht werden und bei deren Grenzüberschreitung Sanktionen greifen sollten.

Ziel war es demzufolge, die im Pariser Klima-Abkommen von der Bundesrepublik völkerrechtlich verbindlich unterschriebenen Ziele im Rahmen dieses Vertrags und der UNO-Strategie gegen die Klimakatastrophe auch nachvollziehbar umzusetzen: *„Die Emissionen sollen bis 2030 um mind. 65 % und bis 2040 um mind. 88 % gesenkt werden (gegenüber 1990). Zudem gelten in einzelnen Sektoren bis 2030 zulässige Jahresemissionsmengen. Die deutsche Klimapolitik ist eingebettet in Klimaschutzprozesse der Europäischen Union sowie der UNO.“* (ebenda)

Der Bereich Verkehr (und auch der Bereich der Bauwirtschaft) verfehlte seine Sektorziele aber erheblich – sowohl 2021 als auch 2022<sup>9</sup>. Zudem legte Wissing nicht, wie gesetzlich vorgeschrieben, entsprechende Berichte und Maßnahmenplanungen zur Frage vor, wie im Bereich Verkehr künftig die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele eingehalten werden könnte.

Dieses gesetzeswidrige Verhalten deckte und deckt offenbar „Klimakanzler“ Scholz. Es wurde einfach weitergebaut, weiterabgeholzt, weiterbetoniert und weitergefahren wie bisher – ein chronologisch zwar schon kurz vor dieser Zeit, aber dennoch besonders abstoßendes und gewalttätiges Beispiel dieser bedenkenlosen Politik gegen die Klimagerechtigkeit war der Ausbau der A49 mitten durch ein Natur- und Trinkwasserschutzgebiet im Dannenröder Forst. Es fand nicht nur mit den GRÜNEN in der Bundesregierung,

<sup>5</sup> [https://www.t-online.de/region/berlin/id\\_100234486/klimakrise-verfassungsexperte-letzte-generation-hat-recht-.html](https://www.t-online.de/region/berlin/id_100234486/klimakrise-verfassungsexperte-letzte-generation-hat-recht-.html)

<sup>6</sup> <https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html>

<sup>7</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/bild/tab-emissionsentwicklung-sektorziele-fuer-2022-2030>

<sup>8</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgasminderungsziele-deutschlands#nationale-treibhausgasminderungsziele-und-deren-umsetzung>

<sup>9</sup> <https://www.agora-verkehrswende.de/presse/newsuebersicht/verkehrssektor-verfehlt-2022-erneut-klimaziel/>

sondern auch in der mitverantwortlichen hessischen Landesregierung statt.

Selbst ein so minimaler, europaweit ansonsten überall akzeptierter Schritt wie die Vereinbarung eines Tempolimits auf Autobahnen gilt in Deutschland politisch als undurchsetzbar „ideologisch“ und „freiheitsfeindlich“, obwohl Umfragen immer wieder die gesellschaftliche Akzeptanz eines solchen Schritts dokumentieren<sup>10</sup>.

Im März 2023 beschloss dann die Regierungskoalition ganz offiziell, sich nicht mehr an ihr eigenes Gesetz halten zu wollen: da es den Verkehrsminister ja sowieso nicht schere, könne man auch gleich die unter anderem ihn betreffenden und alle anderen Sektorziele ganz abschaffen. Nach der Sitzung des Koalitionsausschusses in Meseberg blieb es Klimaschutz-Minister Robert Habeck, vorbehalten, diesen U-Turn zu „begründen“: *„In der großen Koalition und auch in der Ampel-Regierung hat der Verkehrssektor nicht geliefert und es hat niemanden interessiert. Es gab das Klimaschutzgesetz und es gab die politische Realität.“ Mit dem neuen Gesetz müsse die Zielverfehlung besonders durch die verfehlenden Ressorts aufgeholt werden, stellte er klar. Es sei zwar juristisch nicht mehr scharf, aber es gebe eine politische Verantwortung.“*<sup>11</sup>

Nichts anderes als schlechte politische Lyrik ist das insofern, als man mit größerer Berechtigung genau das Gegenteil sagen muss: bislang gab es immerhin rechtlich verbindliche Sektorziele. Nach deren Abschaffung, zu der auch Habeck loyal steht, sind die Verantwortlichen in den einzelnen Sektoren nur mehr politisch solche – was auch immer das heißt. Derzeit: nichts.

Mit anderen Worten: nach Abschaffung der Sektorziele des Klimaschutzgesetzes ist genau der Zustand wieder hergestellt, den es bereits einmal gab, und den Habeck selber als den der zwei nebeneinander existierenden Realitäten von Klimaschutz und politischer Realität gekennzeichnet hatte.

Man muss nicht lange rätseln, wessen Interessen und Imperativen Verkehrsministerium und Bundesregierung mit ihrem Vorgehen sich unterwerfen: *„Wirtschaft und Wohlstand“* würden schweren Schaden erleiden, wenn zB. ein als kritischer Gegenentwurf zu den Machenschaften der Ampelkoalition gemeinter Vorschlagskatalog zu klimagerechterer Verkehrspolitik von Fridays for Future umgesetzt würde, meinte Verkehrsminister Wissing.<sup>12</sup>

Das geltende Klimaschutzgesetz ist bis zu seiner Novellierung im Sinn der Meseberger Beschlüsse in Kraft – was mindestens bis Herbst 2023 dauern wird. Es sieht auch weiterhin vor, daß die für die einzelnen, gekennzeichneten Sektoren verabschiedeten Reduktionsziele klimaschädlicher Emissionen nicht überschritten werden dürfen und was erfolgt, wenn ein solches Ziel nicht eingehalten wird. Das Gegenteil davon wird in der Praxis nicht nur einfach getan, sondern auch noch politisch gerechtfertigt – vom Klimakanzler und von Habeck, von Lindner und von Wissing unisono: *„Ich hätte das jetzt nicht gebraucht, diese Gesetzesänderung, aber sie ist verabredet worden und da sind wir natürlich vertragstreue – und ich auch“* erklärte Habeck nach vollbrachter Tat von Meseberg. Vertragstreue ist wichtiger als Rechtstreue, ein „Ehrenwort“ gilt mehr als Recht und Verfassung – das kennt man ja bereits aus früheren Zeiten der Republik<sup>13</sup>.

So verständlich der hin und wieder zur Schau getragene Ärger über die ostentative Verachtung für eine klima- und sozialgerechtere Verkehrspolitik besonders der FDP-Vertreter im Ampelkabinett sind – niemand zwingt die beiden anderen und größeren Parteien, sich dieses Verhalten länger bieten zu lassen. Niemand hindert sie, die Regierungskoalition aufzukündigen.

Sie tun es nicht und werden es auch in Zukunft nicht tun.

Die Frage ist ihnen also, wie soll man das anders verstehen, einfach nicht wichtig genug. Der kurzfristige Machterhalt ist ihnen wichtiger, als das, was mittel- und langfristig aus ihrer Politik mit eiserner Konsequenz folgt: eine weitere Eskalation der Klimaprobleme – die allerdings möglicherweise sehr viel schneller und umfassender zu Zusammenbrüchen der menschlichen Zivilisation führen wird, als gedacht: *„Laut den besten Daten, die wir momentan haben, wird in den kommenden zehn Jahre das langfristige Schicksal unserer industriellen Zivilisation entschieden“*.<sup>14</sup>

---

<sup>10</sup> <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/258757/umfrage/umfrage-zum-tempolimit-auf-autobahnen/>

<sup>11</sup> <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2023-06/klimaschutz-robert-habeck-verteidigt-klimaschutzgesetz>

<sup>12</sup> <https://www.zeit.de/news/2023-07/17/verkehrsverwaltung-gibt-gruenes-licht-fuer-weitere-radwege>

<sup>13</sup> vgl. Anm. 11

<sup>14</sup> <https://www.vice.com/de/article/z3xw3x/zusammenbruch-der-zivilisation-in-30-jahren-neue-forschung-bestaetigt-mit-studie-von-1972-klimakrise>

Wir haben eine Bundesregierung, die die Zeichen der schnell verrinnenden Zeit nicht erkennt oder nicht erkennen will – man kann sich darüber streiten, welche der beiden Möglichkeiten schlimmer wäre – und wenn im vorangegangenen Zitat vom „*Schicksal unserer industriellen Zivilisation*“ geredet wird, so ist das natürlich völlig falsch ausgedrückt. Gemeint ist: das Schicksal der maßgeblich global vom Kapitalismus bestimmten Art des gesellschaftlichen Lebens; unklar ist, was hier „*unser*“ heißen soll und das Wort „*Schicksal*“ hat den Klang unvorhersehbarer Kontingenz, was beschönigender Unsinn ist: wir reden hier über die Ergebnisse absichtlichen und interessegeleiteten politischen Handelns oder auch Nichthandelns bis hin zum aktiven und öffentlich angekündigten Rechtsbruch.

Allein volkswirtschaftlichen Schäden dieser Politik allein in Deutschland sind nicht endgültig absehbar, sie werden aber, so viel weiß man schon jetzt, in die Hunderte Milliarden gehen – ganz zu schweigen von den unersetzlichen humanitären und kulturellen Schäden<sup>15</sup>. Das ist seit vielen Jahren bekannt. Aber in einem Land, dessen Regierung ohne mit der Wimper zu zucken eine knappe Viertelmilliarde für das bewusst rechtswidrige Verhalten eines ehemaligen Bundesverkehrsministers auf den Tisch zu legen bereit ist, ist es vermutlich auch egal, wie viele Milliarden an Schäden durch absichtliches Tun und Lassen aufgrund der Verkehrspolitik seines Nachfolgers im selben Amt verursacht werden.

Natürlich wäre es grundsätzlich möglich, auf diesem Planeten so zu wirtschaften und zu leben, daß dessen natürliche Grenzen respektiert werden und gleichzeitig allen Menschen – und nicht nur privilegierten Minderheiten – ein Leben in Würde möglich wäre. Eckpunkte, innerhalb deren sich ein solches Leben aller bewegen müsste, um aus naturwissenschaftlicher Sicht global zukunfts- und verallgemeinerungsfähig zu sein, beschreibt aktuell die Studie „*Safe and just Earth system boundaries*“ des Forscher:innenkreises um Johan Rockstroem<sup>16</sup>. Einzig ein Modell gesellschaftlichen Lebens, das, anders als der globale Kapitalismus, wenigstens potentiell in der Lage wäre, die natürlichen planetarischen Grenzen allen Lebens zu schützen, wäre mit Art. 1(1) des Grundgesetzes in Übereinstimmung zu bringen (ganz zu schweigen von den viel weiter gehenden Forderungen der jüdisch-christlichen Selbstverpflichtung zur Nächsten-, Fernsten- und Feindesliebe).

Wer sich aber noch nicht einmal an die schlicht vernünftigen Vorgabe wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Entwicklung innerhalb der einzuhaltenden planetaren Grenzen halten möchte und auf perverse Weise die eigene „*Freiheit*“ in einem wodurch auch immer fantasierten eigenen Recht zu höherem Ressourcenverbrauch sieht, als es der übrigen Menschheit zusteht oder im Rahmen der planetaren Grenzen verantwortbar ist, ist im strikten Sinn des Wortes ein antisoziales und amoralisches Wesen, das dem Rest der Welt wissentlich schaden will. Ein solches ökozidales Verhalten sollte justiziabel und strafbar sein.

Wie aber eine Form des Wirtschaftens und gesellschaftlichen Lebens durchsetzbar sein soll, die nicht den Partikularinteressen privilegierter Reicher<sup>17</sup>, sondern dem Leben Aller dient, das ist die Frage, die innerhalb einer immer kürzer werdenden Zeit über Gelingen oder Misslingen des offenen Experiments der menschlichen Geschichte, wie wenigstens wir sie kennen, entscheidet.

Eine Betrachtung von „*Wirtschaft und Wohlstand*“ aus diesem einzig verantwortbaren Blickwinkel ist der Regierung schon deshalb fremd, weil es ihr offensichtlich mehr um das Privateigentum von Produktionsmittelbesitzern geht als um die Gesellschaft insgesamt - Marx hätte gesagt: nicht um *citoyens* sondern um *bourgeois*.

Die Klimapolitik der Ampelkoalition vertritt objektiv nicht das Interesse der Gesellschaft, sondern das einer winzigen, partikularen Minderheit, die gerne „*Weiter so!*“ machen möchte, weil sie ahnt: jeder Versuch, Wirtschaft und Gesellschaft grundlegend anders, sozial und klimagerecht zu organisieren wird sie für immer ihre mörderischen Privilegien kosten, die nicht etwa in der individuellen „*Gier*“ einzelner Menschen (so sehr es die auch gibt), sondern in der objektiven Struktur der Bewegungsgesetze des Kapitals ihre Wurzel haben.

Das heißt: Sinn und Aufgabe der historischen Epoche, in der wir uns befinden, besteht darin, dieses Problem grundsätzlich, das Übel an der Wurzel packend, also radikal zu lösen. Und Radikalität, also die Entschlossenheit,

---

<sup>15</sup> <https://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/kosten-prognose-bis-2100-3-000-000-000-000-euro-zahlen-deutsche-fuer-die-klima-katastrophe-a-471688.html>

<sup>16</sup> <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/37258676/>

<sup>17</sup> <https://www.oxfam.de/presse/pressemitteilungen/2022-11-07-klimakiller-reichtum-milliardaer-verursacht-so-viel>

das alle betreffende Übel an der Wurzel zu packen, ist wahrhaft überlebensnotwendig. Ihr Gegenbegriff im sprachgeschichtlichen wie im sachlichen Sinn ist Oberflächlichkeit.

Im Unterschied zu dieser Aufgabe muss es der Gegenseite darum gehen, möglichst wenig an substantieller Änderung des status quo zu zulassen, also die dringend anstehenden Aufgaben gesellschaftlichen Lebens in der dazu verbleibenden Zeit eben nicht zu lösen. Zumindest, solange es irgendwie geht - das wird vermutlich von Jahr zu Jahr nur mit immer größerem Aufwand an Formierung des gesellschaftlichen Bewusstseins bis hin zu nackter Gewalt zu machen sein, wie schon seit Jahren an den Außengrenzen der Wohlstandsinsel EU sichtbar. Für den Rest der Menschheit gilt: *„Die derzeitigen wissenschaftlichen Erkenntnisse sprechen eindeutig für beispiellose, dringende und ehrgeizige Klimaschutzmaßnahmen, um die Risiken von Kipppunkten im Klimasystem zu begrenzen“*.<sup>18</sup>

Ob eine solche klimapolitische Wende im Rahmen der (fast) überall auf der Welt herrschenden Bedingungen der kapitalistischen Warenproduktion möglich und umsetzbar ist, scheint mehr als fraglich<sup>19</sup>. Die Zeit wird knapp.

Die aktuelle Bundesregierung jedenfalls tut alles, um den Beweis anzutreten, daß den ihr angehörigen Parteien und Politiker:innen die Mitverantwortung für die globale klimapolitische Entwicklung nicht so viel wert ist, als daß man dafür die Regierungsmacht riskieren wollte. Lieber beugt und bricht man das geltende Recht, die Verfassung und das Völkerrecht nicht an irgendeinem, sondern an dem für den Fortbestand der natürlichen Grundlagen menschlicher Zivilisation entscheidenden Punkt. Um „weiter so“ machen zu können.

Sollte dieses infame Verhalten der Regierung nicht durch die hiesige Rechtsprechung gestoppt werden, sollten die bislang doch nun wirklich absolut systemkonform-braven und gewaltfreien Aktivitäten der Klimagerechtigkeitsbewegung wie Fridays For Future, Aufstand Last Generation, Extinction Rebellion, Ende Gelände usw. tendenziell auch noch zum Verstummen gebracht oder ins „terroristische“ Abseits manövriert werden – welche Mittel und Wege blieben denn dann eigentlich noch, um das Schlimmste zu verhindern?

---

<sup>18</sup> <https://www.spiegel.de/wissenschaft/natur/klimakrise-steht-der-nordatlantik-vor-dem-kipppunkt-a-25864362-03d3-4907-8300-18e74fc9e8a0>

<sup>19</sup> zum damit gestellten entscheidenden politisch-praktischen Problem vgl. Überlegungen in: <https://wurbude.wordpress.com/2021/10/18/auf-der-suche-nach-der-furt/>