



A 10940
POSTVERTRIEBSSTÜCK
ENTGELT BEZAHLT

GRÜNE LIGA Netzwerk
Ökologischer
Bewegungen

LIGA LIBELL 171

19. DEZEMBER 2018

GRÜNE LIGA BRANDENBURG

Für eine Generation, die weiß, was sie isst

Wie die GemüseAckerdemie Kinder auf den Gemüse-Geschmack bringt



Gründer Dr. Christoph Schmitz besucht eine 6. Klasse

Foto: Thorsten Futh

Sie säen, pflegen, ernten und essen Rote Bete, Kohlrabi und lila Möhren direkt vom Acker. Innerhalb des Bildungsprogramms GemüseAckerdemie bauen Kinder und Jugendliche über ein Jahr hinweg ihr eigenes Gemüse an. Dabei erleben sie, wo unsere Lebensmittel herkommen und wie diese wachsen. Das Ziel ist es eine junge Generation für eine gesunde Ernährung und Nachhaltigkeit zu begeistern. Das vielfach ausgezeichnete Programm erreichte im vergangenen Jahr über 8.000 SchülerInnen und Kita-Kinder an mehr als 250

Lernorten und vermittelt mittlerweile bundesweit Kindern den Wert von Lebensmitteln.

Mehr Wertschätzung für Natur und Lebensmittel

Den Acker mulchen, Kartoffeln einpflanzen oder Tomaten ausgeizen – all das ist für viele TeilnehmerInnen der GemüseAckerdemie am Anfang völliges Neuland. „Immer weniger Kinder und Jugendliche wissen, wo Lebensmittel herkommen oder haben schon einmal selber Gemüse angebaut“,

erklärt der Gründer der GemüseAckerdemie Dr. Christoph Schmitz. Sie verlieren zunehmend den Zugang zur natürlichen Lebensmittelproduktion und damit sinkt die Wertschätzung für Nahrungsmittel. Über 30 % der Lebensmittel in Deutschland werden weggeworfen. Gleichzeitig begünstigt diese Entfremdung von der Natur ein ungesundes Ernährungsverhalten. Übergewicht und Diabetes nehmen bei Kindern kontinuierlich zu.

Doch wer schon mal einen kleinen Möhrensamen dabei begleitet hat, wie er nach und nach zu einer knackigen Möhre heranwächst, weiß, wie viel Zeit und Mühe es kostet. Genau hier setzt das Bildungsprogramm GemüseAckerdemie an, bis zu 30 verschiedene Gemüsearten bauen die Kinder und Jugendlichen auf ihren Äckern an und hegen und pflegen sie von der Aussaat bis zur Ernte.

Der Ausflug einer Schulklasse zum Thema Kartoffeln auf den Hof von Christoph Schmitz's Eltern brachte den Stein ins Rollen: „Ich habe mir die Frage gestellt: Wie sollen Kinder an nur einem Tag nachhaltig lernen, wie Landwirtschaft funktioniert?“ Die Idee für das Bildungsprogramm war geboren. Nach fast einem Jahr Konzeptarbeit und einer Forschungsarbeit zum Thema

« AKTUELLES < AKTUELLES > AKTUELLES »

AM 19. JANUAR 2019 UM 12.00 UHR FINDET DIE „WIR HABEN ES SATT!“-DEMO IN BERLIN STATT
TREFFPUNKT ZUR AUFTAKTKUNDGEBUNG: BRANDENBURGER TOR BERLIN (EBERSTRASSE)

WWW.WIR-HABEN-ES-SATT.DE

„Entfremdung der Gesellschaft von der Nahrungsmittelproduktion“, startete im Sommer 2013 der erste Praxistest der GemüseAckerdemie an einer Realschule. „Die Begeisterung der Kinder auf dem Acker, der sichtbare Lernerfolg und das frisch geerntete Gemüse überzeugten alle Beteiligten“, erinnert sich Dr. Christoph Schmitz. Die Skalierung des Bildungsprogramms war die logische Konsequenz. Seitdem arbeiten Schmitz und sein Team kontinuierlich daran, das Konzept weiterzuentwickeln, um das Programm an immer mehr Bildungseinrichtungen umzusetzen. Mittlerweile haben 16.000 Kinder und Jugendliche die GemüseAckerdemie durchlaufen.

Der Schulgarten des 21. Jahrhunderts: Maßgeschneidert für jeden Lernort

Die GemüseAckerdemie nimmt den Schulen und Kitas alle organisatorischen Mühen ab. „Die GemüseAckerdemie wird individuell in das bestehende Bildungskonzept der teilnehmenden Einrichtungen integriert“, betont Schmitz. Von der Wahl des richtigen Standorts für den Acker über die Erstel-

lung eines individuellen Anbauplans bis zur Lieferung von Pflanz- und Saatgut erhalten die Lehrkräfte und ErzieherInnen umfassende Beratung und Unterstützung bei der Organisation und Durchführung. In Fortbildungen zu gartenbaulichen Themen werden die ErzieherInnen und LehrerInnen auf die AckerSaison vorbereitet. Zu den Pflanzterminen ist die gemeinnützige Organisation Ackerdemia, Träger der GemüseAckerdemie, mit zusätzlichen HelferInnen im Unterricht vor Ort dabei, um mit den Kindern zu pflanzen. Diese enge Betreuung macht es allen auch ohne gärtnerisches Vorwissen möglich, am Bildungsprogramm teilzunehmen. Das ist ein wichtiger Bestandteil der GemüseAckerdemie.

Ab auf den Acker: Ein Jahr mit der GemüseAckerdemie

Unter fachlicher und pädagogischer Anleitung geht es für die kleinen Landwirte in spe los. Der Acker wird unmittelbar auf oder in der Nähe des Schulgeländes oder der Kita angelegt. Wo der Platz für einen Acker fehlt, kommt das Programm GemüseKlasse zum Zug. In Hochbeeten und Pflanzkästen bauen die Kinder Gemüse direkt im Klassenzimmer an.

Doch ein Beet einzurichten, erzielt allein noch keine Wirkung. Der Acker wird als pädagogischer Lernort genutzt, auf dem sich Kinder und Jugendliche im Schnitt 80 bis 100 Stunden aufhalten. Dabei lernen sie nicht nur Gemüse kennen, sondern nehmen einen Regenwurm in die Hand und erfahren, warum er für den Anbau so wichtig ist. Darüber hinaus setzen sie sich auch damit auseinander, wie die Tomaten vom Acker über den Handel auf den Teller kommen.

Das AckerJahr ist in drei Programmphasen gegliedert: Die VorAckerzeit, die AckerZeit und die NachAckerzeit.

Die VorAckerzeit von Januar bis April beinhaltet die organisatorische und inhaltliche Vorbereitung. Die LehrerInnen nehmen an der ersten Fortbildung teil und die Schul- und Kita-Kinder bekommen einen ersten Einblick in das Thema Gemüseanbau, biologische Vielfalt sowie Bodenfruchtbarkeit.

Das Herzstück des Programms ist die sogenannte AckerZeit von April bis Oktober, wo die praktische Arbeit auf dem Acker im Vordergrund steht. Nach der

Bepflanzung des Schulgartens geht es pro Woche eine Doppelstunde auf den Acker. Die Kinder pflanzen, pflegen, ernten, probieren, verwerten ihr Gemüse. Teilweise vermarkten sie es auch. Die NachAckerzeit von Oktober bis Dezember bietet einen Blick „über den Ackerrand“. Es werden Anregungen zu weiterführenden Unterrichtsthemen wie Lebensmittelverschwendung und Sortenvielfalt vertieft.

Ein Rundum-Paket: Persönlich, analog und digital

Um ein reflektiertes und nachhaltiges Konsumverhalten bei den Kindern und Jugendlichen zu verankern, muss der Entdeckergeist und die Begeisterung der SchülerInnen geweckt werden. Das Bildungsprogramm wird daher mit vielseitigen Bildungsmaterialien abgerundet. Welche Beschäftigung ist auf dem Acker sinnvoll? Was ist eigentlich als Nächstes dran? Das Sozialunternehmen liefert ein umfangreiches Informationsangebot, das den Kriterien der Bildung für nachhaltige Entwicklung gerecht wird. Angeboten werden On- und Offline-Bildungsmaterialien, die didaktische Ideen, und bunte Unterrichtsinhalte mit Videos und Quizspielen enthalten. Mit den „Acker-Infos“ bekommen die LehrerInnen und PädagogInnen einmal die Woche eine E-Mail mit entsprechenden Hinweisen, wie jetzt den Sellerie ernten oder die Beete mulchen! Dabei handelt es sich um konkrete Anregungen für den bevorstehenden Unterricht.

Ackern schafft Wirkung

Schon seit der ersten Pilotgruppe im Jahr 2013 legt Ackerdemia großen Wert darauf, die Wirkung der Programme zu evaluieren und zu dokumentieren. Kinder, die an der GemüseAckerdemie teilnehmen, lernen nicht nur allerhand über Gemüse und die Natur. „Sie ernähren sich gesünder, bewegen sich mehr und entwickeln ein Bewusstsein für die Themen Landwirtschaft und Ernährung“, erläutert Dr. Christoph Schmitz. Doch ihr Erfahrungsschatz geht weit über den Acker hinaus: Sie beginnen vorausschauend zu denken, die Arbeit aufzuteilen, Verantwortung zu übernehmen, geduldiger zu werden und so mit dem Mißerfolg umzugehen, wenn eine lang gehegte Pflanze eingegangen ist. Diese Sozialkompetenzen erwerben

INHALT	
SEITE 1	Für eine Generation, die weiß, was sie isst
SEITE 3	Die 3 apokalyptischen Schwestern
SEITE 5	TITANIC. CO ₂ – neutral
SEITE 9	Wohnen leitet Mobilität
SEITE 11	Interview mit Regine Auster
SEITE 13	Hände weg von dieser Allee!
SEITE 15	Gebt dem Wolf Asyl! Der Fremde in uns!



Durch eigenen Anbau wird den Kindern Nachhaltigkeit und gesunde Ernährung vermittelt

Foto: Katharina Kühnel

sie nicht im Klassenzimmer, sondern zwischen Tomatensträuchern und dem Wassertrog. Besonders positiv kann sich das Bildungsprogramm auch auf Kinder auswirken, die im regulären Unterricht auffällig sind. „Mein schönstes Erlebnis war, dass ein recht problematischer Schüler seine Erfüllung in der Gemü-

seAckerdemie gefunden hat und die ganzen Sommerferien zur Verfügung stand“, berichtet eine Lehrerin.

Dass die GemüseAckerdemie einen Effekt hat, belegt nicht nur der jährlich erscheinende Wirkungsbericht. Im Dezember 2017 hat das Bildungsprogramm von Phineo das Wirkt-Siegel erhalten.

Auch 2018 wurde das Sozialunternehmen vielfältig ausgezeichnet, unter anderem von der UN-Dekade Biologische Vielfalt, für den Beitrag zur Umsetzung des UNESCO-Weltaktionsprogramms Bildung für nachhaltige Entwicklung und als „Projekt Nachhaltigkeit“ vom Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE) und den Regionalen Netzstellen Nachhaltigkeitsstrategien (RENN).

Die Arbeit von Dr. Christoph Schmitz und seinem Team ist noch lange nicht zu Ende. Sie sind erst am Ziel, wenn jede Schule und Kita in der Bundesrepublik die Möglichkeit hat, in die Welt des Gemüseanbaus einzutauchen. Die Vision lautet: Für eine Generation, die weiß, was sie isst.

Ansprechpartnerin für die Presse:

Lydia Ruwe, presse@ackerdemia.de
Ackerdemia e. V.

Großbeerenstraße 17, 14482 Potsdam
www.gemueseackerdemie.de

Klima, Wasser, Boden

Unsere Lebensgrundlagen oder drei apokalyptische Schwestern?

Luft, Wasser, Sonne, Wind waren einst unumstritten freie Güter. Und das im doppelten Sinne: weil sie keinen Eigentümer kennen und weil sie ein Grundbedürfnis jedes Lebens darstellen. Deshalb sollten sie auch für Mensch und Natur frei und kostenlos verfügbar sein. Den Schutz des Gemeingutes übernahm der Staat. Er zeigte sich verantwortlich für Luft (Emissionen), Wasser und Klima. So lautete einmal der politische Wille. Das war gesellschaftspolitisch systemübergreifender Konsens. Doch das war einmal.

Das Wesen des Kapitals, sich Natur und menschliche Arbeitskraft kostenlos privat anzueignen, ist heute längst in neue Dimensionen getreten. Der Staat wird privatisiert, nicht Lebens- sondern Lobbyinteressen bestimmen den Handlungsbedarf. Lästige nationalstaatliche Schutzbestimmungen werden durch globalisierte Profitinteressen über Bord geworfen. Wir erleben es hautnah im Zuge des Klimawandels, durch Trockenheit, Unwetter und einander ablösende Hitzewellen, durch Missernten und Artensterben. Fassungslos registrieren wir die Unfähigkeit des politischen Willens, eines Gegensteuerns im Klimaschutz

zur Bewahrung des Lebens. Wir erleben es mit dem Paradoxum, den Hambacher Forst zugunsten des Klimakillers Kohle schleifen zu wollen, im Versagen der Kohlekommission, nachhaltige Entscheidungen zum Kohleausstieg zu treffen und dem sich abzeichnenden Desaster der 24. Weltklimakonferenz (COP 24) in Katowice, deren Teilnahme sich Politiker von globalen Rang wie Donald Trump, Angela Merkel und Manuel Macron verweigern. Aber das sind nur die sichtbaren Spitzen des Eisberges.

Gleichfalls alarmierend ist die Wahrung der Scheindemokratie, den Bürger in die Beschlussfassung europäischer Parlamente einbeziehen zu wollen, wo in Wirklichkeit die Politik Lobbyinteressen bereits zu Kreuze gekrochen ist. Ein Vorgeschmack hat uns der viel diskutierte Glyphosat-Ausstieg gegeben. Ständig verzögert, in seiner Verbindlichkeit bis heute hinausgeschoben, nehmen wir nun zur Kenntnis, dass unabhängig vom Ausgang des Verbotverfahrens, neue Geheimverfahren über Unbedenklichkeitsnachweise der Produzenten vorliegen. Auch Geheimlisten zur Ausweitung des Einsatzes neuer,

noch gefährlicherer Ackergifte liegen vor, als ob die Listen der Klagen nicht ständig länger würden. Derzeit sind es etwa 9.300 Menschen die gegen Bayer/Monsanto auf diesem Wege ihre Stimme erheben. Als ob das Artensterben, insbesondere von Insekten und Vögeln, Ackerkräutern, aber auch Wirbeltieren nicht dramatische Ausmaße angenommen hätten. Als ob nicht bereits ganze Fressketten unterbrochen und ökologische Ungleichgewichte bedrohliche Ausmaße, auch für den Menschen erreicht hätte. Federführend dabei der Finanzinvestor Blackrock mit seinem Aufsichtsratsvorsitzenden in Deutschland, Friedrich Merz (CDU). Als Dank für das Stillhalten der Industrieergewerkschaft Bergbau, Chemie, Energie (IG BCE) nun die Ankündigung der Entlassung von 12.000 Arbeitsplätzen bei Bayer.

Ähnliche Ignoranz gegenüber ökologischer Nachhaltigkeit erleben wir im Gewässerschutz. Das freie Gut Wasser ist längst zum Gegenstand privater Profitgier geworden. Diese erstreckt sich auf alle Bereiche des Wasserkreislaufs, in der Versorgung und Bereitstellung, in freier Natur und in der Abwasser-

aufbereitung. Noch schützt uns die EU-Wasserrahmenrichtlinie. Aber die soll geändert werden. Dazu sollten ursprünglich alle EU-BürgerInnen mittels einer am 17. September 2018 beschlossenen online-Konsultation befragt werden. Doch die Praxis lässt erschauern. Einige EU-Staaten haben inzwischen das Gegenteil, die Aufweicheung der EU-WRRL, zur Diskussion gestellt. Am 20. November 2018 sollte dazu im Geheimen diskutiert, ja sogar beschlossen werden. Jasmina Matera vom BUND umschreibt dies als „skandalöse Pläne hinter verschlossenen Türen“. So „wollen die Staaten durchboxen, dass ihre Vorschläge für einen schwächeren Wasserschutz besiegelt werden. Im Hintergrund wird das alles natürlich gelenkt von aggressiven Lobbyisten. Die Agrar- und Industrie-Konzerne sind nur daran interessiert, wie sie den Wasserschutz für mehr Profit umgehen können.“

So soll das Ergebnis der öffentlichen, aber sehr intransparenten Befragung, welches im März 2019 vorliegen wird, die Grundlage für die Entscheidung der EU-Kommission sein. Erst im Anschluss darf über Änderungen dieser befunden werden. Die Mitgliedsstaaten haben alle NGOs aus dem Prozess gemeinsamer Willensbildung ausgeschlossen. Es wird nur noch hinter verschlossenen Türen verhandelt. Und es geht noch dreister: Dem BUND liegt ein offizieller Beschluss vor, dass diese Informationen den NGOs nicht zur Verfügung gestellt werden soll.

Im Klartext: Auch wenn bisher mehr als 150.000 EU-Bürger mit ihrer Unterschrift dokumentieren, dass bestehender Wasserschutz überlebensnotwendig ist, meint die Politik, dass Bürgerwille und ökologische Sachkompetenz zweitrangig und im Zweifel ohne Belang seien.

Angesichts dieser lebensfeindlichen Praktiken, die Wasserwirtschaftlern, Wissenschaftlern und Ökologen wieder nur den passiven Part überlässt, die bestehende EU-Rahmenrichtlinie zu verteidigen, bleib völlig außen vor, dass wir eigentlich dringend gesündere und amorphe Wasserkreisläufe für unser Leben, unsere Böden, unsere Ernährungsgrundlage, für Artenvielfalt und Klima bräuchten, als sie gegenwärtige Wasserzustände hergeben. Und die Chancen, dies umzusetzen bestehen

durchaus, wenn es denn der politische Wille wäre.

Immerhin, beim Wasser dürfen wir vielleicht mitreden, aber wie sieht es denn beim Klima und Bodenschutz aus. Warten wir den Ausgang der Weltklimakonferenz (COP 24) ab und wenden uns dem Thema Boden zu. Dieser, als Quelle von Wertschöpfung und als Spekulationsobjekt mit Beginn der Klassengesellschaft längst erkannt, bedeutet jedoch weit mehr. Gemeinsam mit Klima und dem Wasser stellt er die Lebensgrundlage unseres Planeten dar. Doch die Böden erodieren. Ihr wertvollster Bestandteil ist ihre Humusschicht, unsere Ernährungsgrundlage. Doch die schwindet, und zwar dramatisch. 20.000 Jahre Erdgeschichte waren erforderlich um 1 m Ackerboden entstehen zu lassen. Nun besagt eine UN-Studie, dass nach nur noch 60 Ernten das Ernährungspotenzial weltweit erschöpft sei. Dieser düsteren Prognose kann sich auch Andrea Beste, Agrarwissenschaftlerin und Bodenexpertin, Beraterin des Bundestages, des EU-Parlaments und der EU-Kommission, nicht entziehen. Neben der Klimakatastrophe drohe bereits zu Ende dieses Jahrhunderts eine weltweite Hungerkatastrophe.

Wenn diese heute noch nicht sichtbar ist, weil das Einbringen immer riesiger Düngermengen zwar Böden und Gewässer auszehren bzw. umkippen lässt, aber noch immer stabile Erträge bringt, so ist das nur ein Gewinn auf Zeit. Um diesen Raubbau an unserer Existenzgrundlage zu stoppen, genügt ein Verweis auf das seit 1998 bestehende Bundesbodenschutzgesetz nicht. Dieses versäumt die Aufgaben der Landwirtschaft zum Schutz der Bodengare zu regeln und bedarf einer ökologisch ganzheitlichen europäischen Erneuerung und Erweiterung. Notwendig wäre eine interdisziplinäre Zusammenarbeit von Wissenschaftlern und Nutzern, um Wasserkreisläufe aerob zu sanieren, die Humusbildung in den Böden biologisch zu fördern, Blattdüngerverfahren mit natürlichen Wirkstoffen und Lebenssymbiosen in den Böden zu schaffen. Wissenschaftliche Lösungen und deren erfolgreiche Anwendungen sind bekannt. So wurde der Deutsche Umweltpreis 2018 einem interdisziplinären Abwasserexpertenteam aus Leipzig verliehen. Alexander Bonde von der Deut-

schen Bundesstiftung Umwelt (DBU) hob dabei in seiner Laudatio hervor „das interdisziplinäre Expertenteam {habe} neuartige Systemlösungen in schwierigem politischen Umfeld entwickelt, konsensfähig gemacht und in die Praxis umgesetzt. . .“. Er verweist darauf, dass zwei Milliarden Menschen weltweit verunreinigtes Wasser nutzen (müssen), dass täglich mehr als 1.500 Kinder unter fünf Jahren an den Folgen von verunreinigtem Wasser sterben, dass die Ziele der UN, bis 2030 die Verfügbarkeit und das nachhaltige Bewirtschaften von Wasser- und Sanitärversorgung für alle zu gewährleisten, in immer weitere Ferne rücken, wenn nicht umfassend gegengesteuert wird.

Das Team, so Bonde, war „auf allen Ebenen aktiv: interdisziplinär in der Wissenschaft, beratend in der Wirtschaft, vermittelnd in der Politik, informierend in der Gesellschaft und zupackend in der praktischen Umsetzung.“ Für Deutschland sei das „leider ein zu seltener Glücksfall.“

Doch ganz sollten wir seine Aussagen nicht ohne Anmerkung stehen lassen. Auch kommen Zweifel an Alleinstellung und Anwendungsbereich der Forschungsleistung. Wir benötigen eine grundsätzliche Wende in Agrar-, Forst- und Wasserwirtschaft. Diese zu diskutieren und zur Anwendung zu führen, wäre das Gebot, um das UN-Nachhaltigkeitsziel 2030 zu erreichen und um kontraproduktive politische Fehlentscheidungen transparent zu hinterfragen.

■ Hans-Joachim Börner

Zu dieser Thematik wird demnächst eine Artikelserie im Libell veröffentlicht.



Der Autor Hans-Joachim Börner

Foto: privat

TITANIC. CO₂-neutral



Autor Jürgen Tallig

Foto: privat

Die fossil-mobile Wachstumszivilisation befindet sich auf ungebremstem Kollisionskurs mit dem Planeten. Ein grüner Anstrich macht die Titanic weder langsamer noch leichter und bewirkt auch keinen Kurswechsel.

Längst wagt es kein ernstzunehmender Mensch mehr, den Klimawandel zu leugnen. Selbst Donald Trump ist nicht länger bereit, sich lächerlich zu machen. Doch die Frage ist nicht mehr, ob es das Offensichtliche gibt, sondern ob wir das drohende Kommende, die fast schon unvermeidliche Klimakatastrophe, noch abwenden können. Können wir das Abrutschen des Klima- und Erdsystems in eine lebensfeindliche, sich selbst verstärkende Heißzeit noch verhindern (siehe Willi Steffen, Johann Rockstrom und andere, *Trajectories of the Earth System on the Anthropocene*, in: „PNAS“, 8/2018, S. 8252-8259)?

Es ist allerhöchste Zeit für den entschlossenen Schutz des Klimas, wie der diesjährige Extremsommer und die neuesten alarmierenden Berichte der Klimaforscher und des Weltklimarates IPPC (Sonderbericht zur Erderwärmung von 1,5 Grad, 2018) überdeutlich zeigten. Gute Nachrichten für das Klima sind rar in diesem Jahr. Aber es gibt sie scheinbar doch? In vielen deutschen Städten gibt es mittlerweile Straßen mit Fahrverboten für ältere Dieselfahrzeuge und die Autokonzerne bieten Umtauschprämien von bis zu 10.000 Euro für die „alten Stinker“ an, wenn man sich dafür ein „gutes“ neues

Auto kauft. Die EU-Umweltminister haben eine Minderung der zulässigen CO₂-Emissionen für Neuwagen um 35 % ab 2030 vorgeschlagen. Endlich tut sich was!

Doch geht es dabei wirklich um das Klima, die Menschen und die Umwelt? Erst mal tut sich ja in den nächsten Jahren nicht viel, denn die viel zu laschen Verschärfungen sollen erst ab 2030 gelten. Bis 2030 müssen die weltweiten CO₂-Emissionen aber bereits fast halbiert sein, wenn die Erde nicht irreversibel in einen gefährlichen Klimawandel abrutschen soll. Sonst drohen globale Temperaturerhöhungen weit jenseits der vielleicht noch beherrschbaren 1,5 oder 2 Grad, so warnt der Weltklimarat (IPPC) in seinem jüngsten Sonderbericht. Doch die hehren Ziele des Pariser Klimavertrags, die Erderwärmung zu begrenzen, stehen nach wie vor nur auf dem Papier und der CO₂-Gehalt der Atmosphäre erreicht weiter jedes Jahr neue Rekordmarken. 2017 und 2018 sind auch die globalen CO₂-Emissionen wieder um 1,7 % bzw. 2 % gestiegen. Die fossil-mobile Industriezivilisation befindet sich weiter ungebremst auf Wachstumskurs und damit auf Kollisionskurs mit dem Planeten und lässt sich für ein Umsteuern, trotz der immer lauter werdenden Warnungen der Wissenschaft, viel zu viel Zeit. Schon seit 25 Jahren läuft die Entwicklung in die falsche Richtung und auch nach der Pariser Klimakonferenz ist kein deutliches Umsteuern zu erkennen.

Dabei haben sich seit der Umwelt- und Klimakonferenz in Rio im Jahr 1992 die weltweiten Emissionen schon auf über 42 Gigatonnen (Gt) CO₂ (allein aus Verbrennung) verdoppelt und der weltweite Autobestand hat sich ebenfalls verdoppelt, auf ca. eine Milliarde Fahrzeuge. Die weitere Globalisierung des extrem klima- und umweltschädlichen motorisierten Individualverkehrs und seiner infrastrukturellen Voraussetzungen war bisher auch eine Hauptursache der beschleunigten Erderwärmung. Wenn man die Klimakatastrophe wirklich noch stoppen will, muss man die Verkehrssysteme ökologisch umbauen und die heilige Kuh Auto endlich vom Sockel stürzen. Doch davon sind wir weiter entfernt denn je, -die Autoproduktion

hat allein in den drei Jahren bis 2015 weltweit um 30 % zugenommen und ist mit 80 Millionen pro Jahr fast so hoch, wie die jährliche Zunahme der Weltbevölkerung. Beim bisherigen globalen Wachstum der Autoproduktion braucht es nicht mehr lange bis zur nächsten Verdopplung des weltweiten Fahrzeugbestandes auf dann 2 Milliarden Stück, was auch die Emissionen aus dem Verkehrssektor verdoppeln dürfte. Deutsche Autokonzerne sind beim Geschäft vorne mit dabei und an der Vergrößerung der Blech- und CO₂-Lawine mit der weltweiten Herstellung von ca. 12 Millionen Neuwagen im Jahr beteiligt. Das sind sehr viele Autos, viel zu viele. Zum Vergleich: Auf den Straßen der DDR rollten vor dem Mauerfall ca. 3,5 Millionen Autos. Die deutschen Autokonzerne produzieren also jährlich mehr als das Dreifache des Gesamtfahrzeugbestandes der DDR und auf ein Neugeborenes in Deutschland kommen demnach ca. 17 von deutschen Firmen hergestellte Autos. Welch Wahnsinn, angesichts der drohenden Klimakatastrophe!

Volkswagen zum Beispiel, verkaufte 2013 zehn Millionen Autos weltweit, von denen immer mehr in ausländischen Werken hergestellt wurden (allein in China hat VW bis 2015 zwanzig große Autofabriken errichtet). Nach Deutschland transferiert wurden aber nur die anfallenden Gewinne, die anfallenden Emissionen belasten die deutschen Bilanzen nicht. Deutschland ist keineswegs ein Klimaschutzvorreiter, ganz im Gegenteil. Wenn man die CO₂-Rucksäcke der Zulieferungen aus aller Welt und die globalen Aktivitäten seiner Konzerne berücksichtigen würde, dann ergäbe sich sofort ein ganz anderes Bild; mit Pro-Kopf-Emissionen, die nicht allzu weit von denen der USA entfernt sind.

Doch auch so verharren die deutschen Emissionen auf einem viel zu hohen Niveau, woran der Verkehrssektor unverändert einen viel zu hohen Anteil von ca. 25% hat. Ca. 64 Millionen Fahrzeuge rollen, bzw. stehen inzwischen auf Deutschlands Straßen und diese Zahl erhöht sich noch jedes Jahr um etwa eine Million Fahrzeuge, wie auch die Länge und Dauer der Staus. Auf jeden

gehfähigen Erwachsenen kommt inzwischen ein Auto. Diese subventionierte Übermotorisierung der westlichen Industrieländer ist natürlich in keiner Weise mit einem ernst gemeinten Klimaschutz zu vereinbaren und verursacht verheerende gesundheitliche, materielle und ökologische Folgen, die die Allgemeinheit zu tragen hat.

Es ist also ganz gewiss allerhöchste Zeit für einen klimafreundlichen, ökologischen Umbau der Verkehrssysteme. Doch ob das Ersetzen alter Autos durch Neue das Klimasystem irgendwie entlasten wird, das darf mit Fug und Recht bezweifelt werden. Das eigentliche Motiv für die Offerten der Autokonzerne, soviel kann man mit Sicherheit sagen, ist nicht der Schutz der Gesundheit der Bürger und der Klimaschutz, sondern der Autoverkauf. Auch Fahrverbote und die geplante Erhöhung der Abgasnormen dürften, nicht ganz ungewollt, den Erneuerungsdruck verstärken und so das Wirtschaftswachstum ankurbeln.

Wachstum bis es kracht

Denn wir leben in einer Gesellschaftsstruktur, deren Bedingung und Hauptziel unendliches Wirtschaftswachstum ist. Ein jährliches Wachstum des Bruttoinlandsprodukts um 2 % ist allgemeiner gesellschaftlicher Konsens und quasi die Geschäftsgrundlage westlicher Gesellschaften und 3 % sind noch besser. Die immanenten Antriebsstrukturen kapitalistischer Gesellschaften, Kapitalakkumulation, Geldvermehrung, der Zwang zu Mehrwert- und Profiterwirtschaftung, lassen keinen Stillstand zu und „erzwingen beständig erweiterte Reproduktion, auf immer höherer Stufenleiter“ (Marx).

Ein Wachstum von 3% pro Jahr bedeutet aber eine Verdopplung des BIP in 25 Jahren, - und wir überlasten die Erde mit unseren Emissionen bereits jetzt um das Zehnfache. Der ungebremste, globalisierte Turbokapitalismus produziert bereits jetzt einen nie da gewesenen Turboklimawandel. Um noch Frieden mit der Erde schließen zu können, müssten die Emissionen sofort drastisch reduziert werden und schnellstmöglich gegen Null gehen.

2009 kam es zu einer Reduzierung des deutschen BIP um 5,4 % und auch die CO₂-Emissionen reduzierten sich deutlich und real. Sehr gut für das Klima, möchte man meinen. Allerdings

handelte es sich dabei um die schwerste Wirtschaftskrise in der Geschichte der Bundesrepublik und es herrschte allgemeine Weltuntergangsstimmung. Was das Klima retten könnte, weniger Wachstum und Reduzierung des Wirtschaftsvolumens, bedroht den Kapitalismus in seiner Existenz. Es besteht offenbar ein antagonistischer, also nicht lösbarer Widerspruch zwischen der Begrenztheit des Systems Erde und den kapitalistischen Wachstumsgesellschaften.

Es zeigt sich längst, dass die Klimakatastrophe nicht nur eine technische, sondern vor allem eine politische Herausforderung ist. Nach 25 Jahren „Klimaschutz“, in denen sich die weltweiten CO₂-Emissionen und die Zahl der Autos verdoppelt haben, kann und muss man begründet sagen, dass die derzeitigen Strukturen nicht zukunftsfähig sind. Ihre technische und energetische Modifizierung allein, führt nicht zu den notwendigen Emissionsminderungen. Viel weniger CO₂ statt immer mehr geht eben nur ohne fossile Brennstoffe und ohne ständiges Wachstum! Die bisherigen exorbitanten Wachstumsraten machten bisher jede Einsparung und Effizienzsteigerung zunichte (siehe Niko Paech, Das Elend der Konsumwirtschaft, Blätter 6`12). Der Kapitalismus ist zu Expansion und Wachstum verdammt und deshalb unfähig, in einen stationären, erdsystemkompatiblen Zustand ohne Wachstum überzugehen. Dem Zwang zu erweiterter Reproduktion sind natürlich auch die Autokonzerne unterworfen, was allerdings auf Grund ihrer bereits erreichten Größe und gesättigter Märkte kaum noch möglich ist.

Der fossil-globalistische Machtkomplex (siehe auch Thilo Bode, Lobbyismus 2.0: Der industriell-politische Komplex, Blätter 10`18) will aber grundsätzlich weitermachen wie bisher und Wachstum und Wertschöpfung weiter aus dem aufgeblähten fossil-mobilen Kerngeschäft generieren, wozu ständige Markterweiterung und künstliche Bedarfsweckung notwendig sind. Jede Beschränkung von Wachstum muss verhindert werden und national und weltweit müssen Möglichkeiten zu weiterem Wachstum geschaffen und genutzt werden. Es ist jedoch in jedem Fall früher oder später mit einer Verteuerung (durch künstliche oder natürliche

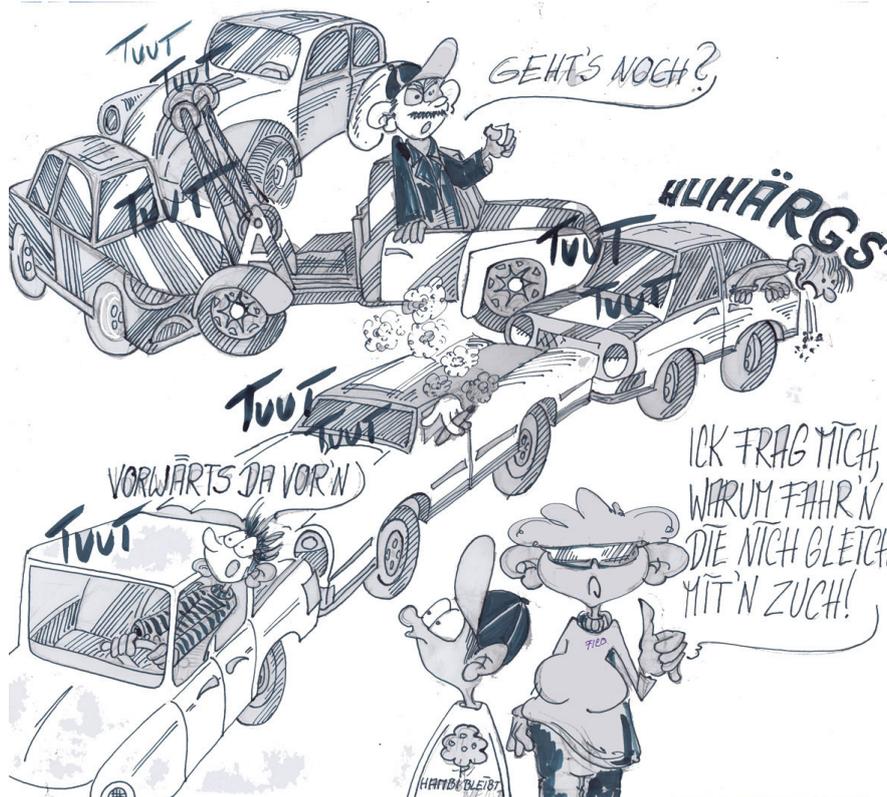
Verknappung) und höhere Besteuerung fossiler Brennstoffe und auch mit einer CO₂-Steuer zu rechnen (siehe Jürgen Tallig, Earth First: Der Preis des Lebens, Blätter 10`18), da sich die Erderwärmung anders nicht begrenzen lassen wird. Wenn wir die Erderwärmung begrenzen wollen, dann bedeutet das auch das baldige Ende der derzeitigen Form von Mobilität. Dabei geht es nicht um andere Antriebe, sondern um die Abschaffung des motorisierten Individualverkehrs überhaupt, der mit einer Umstellung auf Elektro, Gas- oder Wasserstoffantriebe nicht wirklich klimafreundlich werden würde.

Ökologische Modernisierung als Konjunkturprogramm

Das System ist ja durchaus beschränkt flexibel und will natürlich auch die Wachstumschancen, die der Klimawandel, der ökologische Umbau und das weitverbreitete ökologische Bewusstsein bieten, für seine Zwecke ausnutzen. Für weiteres zusätzliches Wachstum versteht sich, einen prosperierenden Grünen Kapitalismus, der allerdings nicht zu mehr Klimaschutz und verminderten Emissionen führt. So haben sich trotz des enormen Ausbaus der erneuerbaren Energien die Gesamtemissionen Deutschlands in den letzten neun Jahren nicht vermindert (Weckruf für den Klimaschutz, Germanwatch und WWF, 2018). Trotz Energiewende, Effizienzsteigerung und teilweiser Verbrauchssenkung verfehlt Deutschland deutlich seine Klimaziele, die ja im Wesentlichen nur durch den Zusammenbruch und Umbau der ostdeutschen Wirtschaft überhaupt in greifbarer Nähe sind.

Diese Umstände haben auch dazu geführt, dass Deutschland irrtümlich als Vorreiter beim Klimaschutz wahrgenommen wurde und wird. Real ist der Exportweltmeister und Globalisierungsgewinner Deutschland ein Ausbremsen von Klimaschutz, der seinen kriminellen Autokonzerne kompromisslos den Rücken freihält, wie der Abgasskandal, aber auch die bisherige Verhinderung höherer EU-Abgasnormen deutlich zeigten. Das technisch längst mögliche 3-Liter-Auto wird nach wie vor nicht gebaut. Ganz im Gegenteil, die Autos wurden in den letzten Jahren immer größer und schwerer, statt kleiner und leichter und

ihr Verbrauch nahm zu statt ab, was man mit den bekannten kriminellen Methoden zu verschleiern suchte. Das Marktsegment der spritschluckenden schweren Luxuslimousinen bleibt ohnehin von Steuern oder Abgasnormen weitgehend unangetastet. Die riesigen SUVs wurden in den USA sogar steuerlich begünstigt, was diesen völlig absonderlichen Hype auslöste, der auch Europa erreichte. Auch die längst überfällige Einführung einer europaweiten CO₂-Steuer wird von Deutschland blockiert, obwohl die Klimawissenschaft sich einig ist, dass dies ein effektiver Weg zur Senkung der Emissionen ist und die Mehrheit der EU-Mitglieder einverstanden wäre. Wenn man weiß, wie sehr sich Deutschland vom Autobau und Export abhängig gemacht hat und wie hoch die Parteispenden der Autokonzerne sind, wundert man sich darüber auch nicht mehr. Man will die Welt auch weiterhin mit jährlich 12 Millionen Autos „beglücken“, -Klimaschutz hin, Klimaschutz her. Die ökologische Modernisierung erweist sich bisher eher als Markterweiterungsmaßnahme und Zusatzkonjunkturprogramm und führt zu einem „Noch mehr“ an Angeboten und Möglichkeiten, ohne dass die anderen Wirtschaftssektoren und die Emissionen dadurch schrumpfen würden (siehe Niko Paech, Das Elend der Konsumwirtschaft, Blätter 6'12). Das grüne Wachstum wird quasi auf die weitgehend unveränderte emissionsintensive fossil-mobile Grundstruktur oben drauf gepackt und schafft Arbeitsplätze (Wärmedämmung, Erneuerung von Heizungsanlagen usw.). Auch die ökologische Modernisierung der Autoflotten scheint letztlich eher ein abgestuftes Programm zur Verkaufsförderung zu sein, dem die Abgas- und Emissionsminderung nur als Vorwand dient. Ob nun durch sacht steigende Umweltnormen, angeheizte Debatten über Belastungsgrenzen, eingebauten oder moralischen Verschleiß, vom Drei-Wege-Kat über die Abwrackprämie zu Dieselfahrverboten und Umtauschprämien von bis zu 10.000 Euro, ob Hybrid- und Elektroautos und dann das Wasserstoffauto, alles ist recht und scheint nur dem Zweck zu dienen, das Geschäft anzukurbeln, Hauptsache es wird gekauft. Wenn viele dieser teuren, „umweltfreundlicheren“ Autos, dann auch noch manipulierte und in



Karikatur: Kathrin Fahrnez

Wirklichkeit viel höhere Abgas- und Emissionswerte haben, offenbart dies ein wirklich erschreckendes Ausmaß an Natur- und Menschenverachtung seitens der Autokonzerne, die keine noch so geringe Profitmöglichkeit auslassen.

Laut Vorschlag der EU-Umweltminister zur Erhöhung der Abgasnormen „geht es nun also darum, dass viel mehr Autos mit alternativen Antrieben auf die Straßen gebracht werden“. Welch unfreiwilliger Klartext! Ganz recht, es geht darum, weiter Autos bauen und auf längst gesättigten Märkten verkaufen zu können. Wir haben es hier mit einer Markterweiterung mit andern Mitteln zu tun. In einer Art konzertierter Zangenbewegung wird Druck aufgebaut, um die Verbraucher zum Kauf neuer Autos zu bewegen, was aber nicht wirklich klimafreundlich ist. Die Herstellung eines Autos ist ja ein sehr energieintensiver Stoffumwandlungsprozess und erfordert etwa so viel Energie, wie ein Durchschnittshaushalt in zehn Jahren verbraucht. Jedes neue Auto hat also bereits einen riesigen ökologischen Rucksack, auch an CO₂-Emissionen im Gepäck, der durch die etwas verminderten Emissionen und Abgase erst nach Jahren oder zehntausenden Kilometern ausgeglichen sein wird. Die Tatsache, dass die meisten

alten Autos noch ein „zweites Leben“ irgendwo auf der Welt haben werden, ist offenbar sowieso völlig nebensächlich. Umweltschädliche Produktionen und Produkte mit hohen Emissionen werden seit Jahren noch möglichst gewinnbringend ausgelagert.

Es geht um Profit, nicht um das Klima. Zur Herstellung eines Elektroautos benötigt man übrigens etwa doppelt so viel Energie (wegen der Batterieherstellung) wie für einen Benziner, es dauert also auch doppelt so lange, bis sich die Emissionseinsparungen wirklich real auszahlen und solange der Strom überwiegend mit fossilen Brennstoffen erzeugt wird, ist mit Strom fahren auch nicht klimafreundlicher (vgl. dazu Achim Brunnengräber und Tobias Haas, Die falschen Verheißungen der E-Mobilität, in: „Blätter“, 6/2017). Die realen ökologischen Kosten von ökologischen Modernisierungen, also die bei der Herstellung verbrauchten Energiemengen und Rohstoffe, sowie die anfallenden Emissionen müssen schon in Rechnung gestellt und von den erreichten Einsparungen abgezogen werden, um feststellen zu können, ob und ab wann sich da etwas ökologisch rechnet (siehe Saral Sarkar, Die nachhaltige Gesellschaft, 2001). Dies betrifft auch den neuen Kühlschrank, die neue Waschmaschine mit dem geringeren

Stromverbrauch oder die neue Heizungsanlage und auch die dezentrale Energieerzeugung. Der Umstieg auf alternative Autoantriebe erweist sich ganz klar als Mogelpackung für den Klimaschutz, genauso wie die Ersetzung von Kohlekraftwerken durch Gaskraftwerke, es bleiben die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und ein viel zu hohes Emissionsniveau erhalten, eine Halbierung der Emissionen bis 2030 und Null Emissionen bis 2050 dürften so nicht möglich sein.

Auch der enorme Ausbau der nichtfossilen Energieerzeugung hat bisher nicht zu den erhofften Emissionsminderungen geführt. Es geht offenbar nicht nur um eine geänderte energetische Grundlage der bisherigen Strukturen, sondern um geänderte Strukturen. Die systemimmanenten Zwänge zu Wachstum, Größe und Beschleunigung führen letztlich zu immer mehr Transporten, Verpackungen und zu weiterer Automatisierung und Digitalisierung, wodurch auch der Energie- und Stoffumsatz steigt und eventuelle Einsparungen wieder aufgezehrt werden. Eine ökologische Modernisierung dieser falschen Strukturen ist letztlich ein aussichtsloses Unterfangen, solange das Gesamtvolumen der Wirtschaft beständig wachsen muss und systematisch das Falsche erzwungen und begünstigt wird. Allerdings bedroht die erweiterte Reproduktion des fossil-mobilen Wachstumsmodells inzwischen die gesellschaftliche und ökologische Reproduktionsfähigkeit, womit es sich selbst die Grundlage entzieht.

Die doppelte Systemgrenze

Der unfreiwillige Stillstand auf dem menschenleeren Großflughafen BER, auf dessen Rollfeldern unverkäufliche Autos zwischengeparkt waren, lieferte vorab das definitive Sinnbild für eine längst gescheiterte Ära. Fragen drängen sich auf: Wie soll denn weiteres Wachstum generiert und bei längst gesättigten Märkten noch jahrzehntelang aufrecht erhalten werden? Und wer soll all diese Autos kaufen? Und wie sollen dabei die Emissionen auf ein klimaverträgliches Maß gesenkt werden (also auf fast Null), um die Klimakatastrophe noch zu verhindern?

Während die Klimawissenschaft händeringend schnelle Emissionsbegrenzungen einfordert, versuchen die Au-

tokonzerne weiter zu wachsen und ihr Geschäftsmodell mit Hilfe der Politik zu verteidigen. Die Belastbarkeitsgrenzen des Klima- und Erdsystems und die Aufnahmefähigkeit der CO₂-Senken sind längst überschritten, zum anderen stößt weiteres fossil-mobiles Wachstum auch auf gesellschaftliche Grenzen. Der Versuch, durch Fahrverbote, Umtauschprämien und erhöhte Abgasnormen neue Nachfrage quasi zu erzwingen, ist genauso absurd, wie das Vorhaben, mit unerprobten, ineffizienten Methoden, die CO₂-Emissionen wieder aus der Atmosphäre zurückzuholen und zeugt vom unbedingten Willen, die gegebenen natürlichen und gesellschaftlichen Grenzen künstlich zu erweitern. Angesichts von Klimakatastrophe, Dauerstaus und Absatzkrise offenbart sich eine doppelte Systemgrenze, die technisch nur hinausgeschoben, aber nicht überwunden werden kann. Unser Wachstums- und Mobilitätsmodell steht zur Disposition, ist Mobilität jenseits der „Planetarischen Leitplanken“ (siehe WBGU, Entwicklung innerhalb planetarische Leitplanken, (Politikpapier 8), 2014). Der vermeintliche Fortschritt ist längst eine destruktive evolutionäre Rückentwicklung, die eine Spur der Verwüstung hinterlässt und offenbar erst in der Katastrophe zum Stillstand kommen kann. Der Preis des Geschwindigkeitswahns ist bekanntlich nicht das „Blaue Band“, sondern der Untergang.

Die Ära des motorisierten Individualverkehrs und der Hypermobilität wird so oder so zu Ende gehen. Die gesellschaftliche Entwicklung, will sie denn zukunftsfähig sein, kann nicht länger von fossilen Strukturen bestimmt werden, deren Aufrechterhaltung längst einen viel zu hohen ökologischen und menschlichen Preis fordert und den Planeten gerade irreversibel destabilisiert (siehe Jürgen Tallig, Earth First: Der Preis des Lebens, Blätter 10`18).

Kanzlerin Merkel äußerte jüngst: „Die Autokonzerne haben gelogen und betrogen.“ Ein wahres Wort. Aber auch ehrliche Autokonzerne, die ohne Lug und Trug ihre Ziele verfolgen, nämlich Autos zu verkaufen und Profit zu machen, gefährden inzwischen das Allgemeinwohl und die Zukunft des Planeten. Ab einer bestimmten Größe sind Strukturen systemrelevant, war anlässlich der letzten Finanzkrise zu erfahren, weil sie wegen ihrer schieren

Größe das ganze System destabilisieren können. Die deutschen Auto- und Energiekonzerne sind ganz gewiss systemrelevant, einmal für die deutsche Wirtschaft und zum anderen aber für das Klima- und Erdsystem. Es ist deshalb im Interesse des Allgemeinwohls, sie schnellstmöglich in kleinteilige zukunftsfähige Strukturen umzuwandeln und ihren völlig unverhältnismäßigen Einfluss auf den Kurs der Gesellschaft zu minimieren. Mit einer Selbstabschaffung der Auto, Öl- und Energiekonzerne ist allerdings nicht zu rechnen. Der Abschied vom motorisierten Individualverkehr und von der fossilen Energieerzeugung ist zwar klimapolitisch zwingend notwendig, aber er wird nicht freiwillig erfolgen. „Es muss ja weitergehen...“, heißt es. Auch wenn dadurch das Klimasystem kollabiert?

Der Weltklimarat IPCC betont in seinem letzten Sonderbericht: „Aus naturwissenschaftlicher und technischer Sicht ist eine Begrenzung der Erwärmung auf 1,5 Grad noch machbar. Allerdings sind dafür „schnelle und weitreichende Veränderungen“ („rapid and far-reaching transitions“) in allen wichtigen Sektoren der Weltwirtschaft nötig – in Energie, Industrie, Verkehr, Gebäuden, Städten und Landnutzung. Diese Veränderungen, so heißt es in der „Zusammenfassung für Entscheidungsträger“, sind von „beispiellosem Ausmaß“. Die Menschheit steht vor der Systemfrage! Sie muss sich entscheiden, ob sie das Klima- und Erdsystem im noch lebensfreundlichen Bereich stabilisieren will oder ob sie das derzeitige Wirtschafts- und Mobilitätssystem beibehalten will, beides gleichzeitig geht offenbar nicht. Das ist die Frage, die wir jetzt beantworten müssen, denn die Uhr läuft ab. Wenn wir das Klima noch stabilisieren wollen, geht es darum, Bäume zu pflanzen statt weiter Autos zu bauen. Diese einfache Tatsache kann kein noch so lautes Werbegebrüll der Autokonzerne übertönen und aus der Welt schaffen. Unter dem Aspekt der Klimagerechtigkeit hätten die westlichen Industrieländer ohnehin längst kein Recht mehr auf ihre exzessiven Treibhausgasemissionen. Deutschland zum Beispiel hat bereits mehrere hundert Millionen Autos auf die Welt losgelassen und damit theoretisch sein Mobilitätsbudget längst ausgeschöpft.

Eigentlich dürften die Deutschen nur noch Fahrrad fahren, zu Fuß gehen oder mit Bus, Straßenbahn und Bahn unterwegs sein was für alle besser wäre (siehe Winfried Wolf, Mobilität ohne Auto, Blätter, 12`2017). Der Übergang zu einem kostenlosen, CO₂-Steuer-finanzierten ÖPNV wäre übrigens jederzeit machbar und finanzierbar, würde die Lebensqualität in den Städten sofort erhöhen und auch die CO₂-Emissionen enorm senken. Doch der fossil-mobile

Machtkomplex auf der Kommando-Brücke (siehe Thilo Bode, Lobbyismus 2.0: Der industriell-politische Komplex, Blätter 10`18) hat andere Interessen. Die Titanic wird zwar „grün“ angestrichen, ein wenig umgerüstet und mit Segeln, Windrädern, schweren Batterien und einem zusätzlichen Gasantrieb versehen, und natürlich wird der Müll getrennt und dann in Müllverbrennungsanlagen verfeuert. Doch auch die „grüne“, „CO₂-neutrale“ Titanic

bleibt mit unveränderter Geschwindigkeit weiter auf Kollisionskurs mit dem Planeten, denn ihr Hauptantrieb bleibt in Betrieb und produziert unverändert viel zu viele Treibhausgase und auch der Kurs in eine Zukunft ewigen Wachstums steht keineswegs in Frage,
- bis es kracht!

■ Jürgen Tallig

earthattack-talligsklima-
blog.jimdofree.com

Wohnen leitet Mobilität

Von sicheren Fahrradabstellanlagen über Lastenrad-Verleih, Carsharing-Stationen und Mietertickets – der Verkehrsclub Deutschland arbeitet im Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ gemeinsam mit dem Deutschen Mieterbund und dem Öko-Institut daran, Mietern ein breitgefächertes Spektrum an Mobilitätsmöglichkeiten als Alternative zum Auto zu eröffnen.

Welches Verkehrsmittel ist von Ihrer Wohnung aus am bequemsten zu erreichen? Das Auto, Bus und U-Bahn oder doch das Fahrrad? Während der Gang zum Autostellplatz vielerorts in Sekundenschnelle erfolgen kann, ist der Zugang zur ÖPNV-Haltestelle oder dem Fahrradraum oft ungleich strapaziöser – ein Beleg dafür, dass beim Bauen vielfach noch der Pkw das Maß aller Dinge ist. Hier setzt das Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ an, das der Verkehrsclub Deutschland (VCD) gemeinsam mit dem Deutschen Mieterbund und dem Öko-Institut bearbeitet: Mehr als 80 % aller Wege in Deutschland starten und enden in den eigenen vier Wänden, sodass der Wohnort als Ausgangspunkt der Mobilität einer der wichtigsten Hebel zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl ist. Klar ist auch: Je bequemer und attraktiver sich der Zugang zu einem Verkehrsmittel gestaltet, desto eher wird man dieses auch nutzen. Wer also sein Fahrrad erst mühsam aus dem Fahrradkeller hochwuchten muss, ist viel eher verleitet, stattdessen das Auto zu verwenden, sofern es gut zugänglich direkt vor der Haustür parkt.

Die Vision

Wie also könnte das perfekte Wohnquartier aussehen, das ökologische



Die Vision einer nachhaltigen Stadt

Quelle: VCD, Foto: Sinnwerkstatt

Mobilität in den Mittelpunkt rückt und Mieterinnen und Mietern direkt vor der Haustür ein facettenreiches Mobilitätsangebot anbietet? Die Fahrradabstellanlagen sind ebenerdig zu erreichen und qualitativ hochwertig, bieten Schutz vor Witterung, Vandalismus und Diebstahl. Auch Spezialräder, wie Pedelecs und Lastenräder, können hier komfortabel und sicher verstaut werden. Eine Fahrradselbsthilfewerkstatt oder ein Reparaturservice, der mehrmals jährlich angeboten wird, runden das fahrradfreundliche Angebot ab.

Das Fußwegenetz in der Siedlung ist barrierefrei und ansprechend, lädt dazu ein, Wege per pedes zurückzulegen. Eine Carsharing-Station sowie ein Leihradangebot, das auch Spezialräder wie Pedelecs und Lastenräder umfasst, regen dazu an, innovative Mobilitätsoptionen wahrzunehmen und neue Verkehrsmittel auszuprobieren. Die nächste ÖPNV-Haltestelle ist nur ein paar Gehminuten entfernt. Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen verkehren in kurzen Intervallen. Wohnungsunternehmen kaufen zum Großkundenrabatt

ÖPNV-Tickets und geben die reduzierten Preise in Form von Mietertickets an ihre Mieterinnen und Mieter weiter. Bereits bevor die Reise losgeht, können sich Mieterinnen und Mieter per Bildschirm oder Schwarzem Brett über die Abfahrtszeiten des Nahverkehrs informieren und bekommen angezeigt, wie viel Leihräder oder Leihautos gerade zur Verfügung stehen. Ein Concierge am Siedlungseingang nimmt Pakete entgegen und reduziert so den Lieferverkehr im Quartier, darüber hinaus berät sie oder er über nachhaltige Mobilitätsoptionen im Kiez.

Pionier-Projekte aus ganz Deutschland

Utopie? Weit gefehlt. Deutschlandweit gibt es schon einige Pioniere, die eine oder mehrere der oben erwähnten Maßnahmen erfolgreich umsetzen. So leisten sie einen maßgeblichen Beitrag für mehr Lebensqualität im Quartier. Weniger parkende oder fahrende Pkw führen zu besserer Luftqualität und senken die Lärmbelastung im Wohnumfeld, zugleich trägt dies erheblich zur Reduzierung der CO₂-Emissionen



Diese Vision könnte auch in eher dörflichen Räumen umgesetzt werden.

Quelle: VCD, Foto: Sinnwerkstatt

bei. Der Domagkpark in München, das Kölner Stellwerk 60 und die Gartenstadt Farmsen in Hamburg zeigen, dass es sowohl im Neubau als auch Bestand vielfältige Möglichkeiten gibt, das Wohnumfeld aufzuwerten, indem auf ökologische und intelligente Mobilitätsoptionen gesetzt wird.

Der Domagkpark beispielsweise setzt auf eine Mobilitätsstation mit E-Carsharing, E-Fahrrädern, Lastenrädern, E-Rollern und Monatstickets für den ÖPNV. Die Mobilitätsstation ist gut sichtbar in der Siedlung platziert, was ganz entscheidend für den Erfolg der Maßnahme ist.

Das Stellwerk 60 dagegen versteht sich als Wohngebiet für Menschen, die autofrei leben wollen. Die Siedlung ist als große Fußgängerzone gestaltet, was eine hohe Aufenthaltsqualität und mehr Sicherheit besonders für Kinder, Familien und Senioren gewährleistet. Ein Herzstück der Siedlung ist die komfortable Fahrrad-Tiefgarage, die bequem über eine Rampe zu befahren ist und auch Platz für Lastenräder und Fahrrad-Anhänger bereithält.

Das Maßnahmen auch im Bestand erfolgreich umgesetzt werden können, beweist die Gartenstadt Farmsen. Die Hamburger Siedlung bietet eine Carsharing-Station sowie einen E-Rad-Verleih an. Begleitend dazu erfolgten Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, die maßgeblich zu einem barrierefreien Umbau des Quartiers beitragen.

„Wohnen leitet Mobilität“ – an fünf Standorten aktiv

Diesen guten Beispielen eine Öffentlichkeit zu geben, daran arbeitet das Projekt „Wohnen leitet Mobilität“, das noch bis Ende 2019 mit Mitteln aus dem

Programm der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) gefördert wird. Neben der Öffentlichkeitsarbeit will das Projekt aber auch den Austausch und den Wissenstransfer vorantreiben.

Wohnungsunternehmen, Kommunen und Mobilitätsdienstleister werden vernetzt und arbeiten gemeinsam an intelligenten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätskonzepten für Wohnquartiere – das ist der neue und innovative Ansatz, der im Projekt „Wohnen leitet Mobilität“ mit Leben gefüllt wird. Durch die Vernetzung und den Wissenstransfer können konkrete Projekte angestoßen und passende Kooperationspartner gefunden werden. Dabei ist „Wohnen leitet Mobilität“ an fünf Standorten aktiv: Neben Berlin-Brandenburg arbeiten Regionalkoordinatoren auch im Sachsendreieck (Chemnitz), Rhein-Main-Gebiet, Hannover und in der Region Nord (Kiel). Regelmäßig stattfindende Dialogforen bieten den passenden Rahmen für das Fachpublikum, um sich über das Thema auszutauschen.

Mehr Lebensqualität und Kostenersparnis auch für Mieter

An allen Projektstandorten beteiligt sich der VCD an Quartiers- und Mieterfesten und bietet vielfältige Aktionen zum Thema nachhaltige Mobilität an. Vom Pedelec-Probefahren bis zur Lastenrad-Packaktion, an denen Besucher sich selbst vom Ladevolumen eines Lastenrades überzeugen können, gibt es facettenreiche Angebote zu neuen Mobilitätsformen.

Mieter profitieren in vielerlei Hinsicht von einem Wohnquartier, das ihnen ein breitgefächertes Spektrum an Mobi-

litätsoptionen zur Verfügung stellt:

- Individuelle Kosteneinsparungen durch Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel
- Größere Auswahl an wohnstandortnahen, nachhaltigen Mobilitätsoptionen, die je nach Wegezweck variiert und kombiniert werden können
- Positive Effekte für Gesundheit, Fitness, Image, Teilhabe am sozialen Leben
- Mobilitätsangebote auch für einkommensschwache Haushalte, Ältere, sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen
- Aktiver Beitrag zur Verbesserung der individuellen CO₂-Bilanz und zum Klimaschutz

Aktiv werden

Auch Sie wollen nachhaltige Mobilität in Ihrer Wohnsiedlung voranbringen? Schreiben Sie uns – wir beraten Ihr Wohnungsunternehmen bei der Umsetzung und unterstützen dieses bei der Vernetzung mit Mobilitätsdienstleistern. Oder wohnen Sie gar schon in einem Quartier, das sich durch eine hohe Fuß- und Radverkehrs-freundlichkeit auszeichnet, gut an den ÖPNV angebunden ist und auch innovative Mobilitätsangebote wie Car- oder Bikesha-ring anbietet? Dann lassen Sie uns auch das gerne wissen, damit das Beispiel in unsere Good-Practice-Datenbank einfließen kann.

Mehr Informationen unter:
womo.vcd.org

Der VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband. Wir setzen uns für eine umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität ein. Im Mittelpunkt steht für uns dabei der Mensch mit seinen Mobilitätsbedürfnissen und Wünschen für ein gutes Leben.

Seit 1986 kämpfen wir für ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander aller Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind. Dafür arbeiten wir vor Ort mit zwölf Landesverbänden und fast 150 Kreisverbänden und Ortsgruppen, bundesweit und europaweit vernetzt. Rund 55.000 Mitglieder, Spender und Aktivistinnen unterstützen unsere Arbeit für eine zukunftsfähige Mobilität.

■ Helena Köfler

Protest vor der Kohlekommission



Kohle killt Klima!

Foto: René Schuster

Mitglieder des GRÜNEN LIGA e. V. protestierten am 16. November 2018 gemeinsam mit anderen Umweltorganisationen vor der Sitzung der Kohle-

kommission in Berlin. Dort soll über kurzfristige Maßnahmen zur Schließung der Lücke zum Klimaschutzziel 2020 beraten werden. Dabei spielt eine

wesentliche Rolle, wie viele Kohlekraftwerke kurzfristig vom Netz genommen werden.

■ GRÜNE LIGA Bundesverband

Öffentlicher Rundfunk braucht Öffentlichkeit

Interview mit Regine Auster, Vertreterin der Umweltverbände im Rundfunkrat des RBB

Im Abendprogramm des öffentlich-rechtlichen Senders RBB fehlt eine Gesprächssendung, in der Politiker sich den Fragen von Bürgern zu aktuellen politischen Themen stellen. Das findet Regine Auster, die seit 2011 die Berliner und Brandenburger Umweltverbände im RBB-Rundfunkrat vertritt.

Die studierte Ökonomin und frühere Wissenschaftsjournalistin, die seit fast drei Jahrzehnten für den Umweltschutz tätig ist, kritisiert auch die Staatsverträge, in denen die Grundlagen für den öffentlich-rechtlichen Rundfunk festgelegt werden. Dass diese hinter den verschlossenen Türen der Staatskanzleien ausgehandelt werden, sei „eine wichtige Ursache für eine gewisse strukturelle Abhängigkeit zwischen den Öffentlich-Rechtlichen und der Politik“. Wenn mitunter vom „Staatsfunk“ gesprochen wird und manchem die öffentlichen Sender zu unkritisch gegenüber der Politik erscheinen, könne dies damit zusammenhängen. „Wenn der Rundfunk eine öffentliche Angelegenheit sein soll, dann muss diese auch öffentlich verhandelt werden“,

so Regine Auster, die seit 2002 das Haus der Natur in Potsdam leitet. Dort haben mehrere Brandenburger Umweltverbände ihren Sitz, darunter der Grüne-Liga Landesverband.

Regine, du vertrittst seit 2011 die Berliner und Brandenburger Umweltverbände im Rundfunkrat des RBB. Wer ist dort noch vertreten und worüber kann der Rundfunkrat entscheiden?

Im Rundfunkrat arbeiten Vertreter aus verschiedenen gesellschaftlichen Bereichen, sowie aus Wirtschaftsverbänden und Gewerkschaften, aus Sport-, Jugend-, Frauen-, Migrantinnen- und Wohlfahrtsverbänden, aus Religionsgemeinschaften, der Wissenschaft sowie der Politik. Der Rundfunkrat hat 29 Sitze, wobei Parteien aus dem Berliner Abgeordnetenhaus und dem brandenburgischen Landtag insgesamt sieben Sitze haben. Der Rundfunkrat wählt die Intendantin und auf Vorschlag der Intendantin die Direktoren. Er beschließt den jeweiligen Wirtschaftsplan, wobei das eher formal ist, da der Rundfunkrat auf die Ausgestaltung des Wirtschafts-

plans de facto keinen Einfluss hat.

Was sind typische Fragen, über die im Rundfunkrat diskutiert wird? Bilden sich Bündnisse oder versucht jeder nur, seine eigene Interessengruppe im Programm unterzubringen? Warum dringt so wenig nach außen?

Auf jeder Rundfunkratsitzung gibt es einen Bericht der Intendantin. Dann folgt meist eine Diskussion über Sendungen oder Beiträge. Zu einzelnen

IDUR

Informationsdienst Umweltrecht e.V.

IDUR INFORMATIONSDIENST
UMWELTRECHT E.V.
NIDDASTRASSE 74
60329 FRANKFURT/MAIN
TEL.: 069-252477
FAX.: 069-252748
E-MAIL: INFO@IDUR.DE
WWW.IDUR.DE

Themen, wie zum Beispiel der Sportberichterstattung, werden auch Referenten aus der ARD eingeladen. Ansonsten nimmt der Rundfunkrat Berichte über die Arbeit der verschiedenen Ausschüsse und Gremien entgegen und fasst Beschlüsse zu einzelnen Themen oder zu Programmbeschwerden.

Das Programm des RBB bestimmt der Rundfunkrat nicht, da gibt es oft ganz falsche Vorstellungen. Es wird diskutiert, gegebenenfalls werden Hinweise von Redaktionen auch berücksichtigt, generell gilt aber die Programm-Autonomie des RBB. Ich kann anmahnen, dass zum Beispiel die Wissenschafts- und Umweltberichterstattung im RBB verbessert werden sollte, aber ob und wie der RBB das ausgestaltet, das entscheidet er selbst. Laut Staatsvertrag hat der Rundfunkrat die Aufgabe, die Einhaltung der Programmgrundsätze zu kontrollieren. Hier sehe ich noch Verbesserungsbedarf für den RBB. Vorbild könnte der WDR-Rundfunkrat sein, der sich sehr intensiv mit dem Programm befasst und neben Protokollen und Pressemitteilungen auch Newsletter, Stellungnahmen, Berichte und Gutachten veröffentlicht. Das würde ich mir auch für den RBB-Rundfunkrat wünschen.

Ansonsten sind die Protokolle jeder Sitzung seit 2012 auf der Internetseite des RBB abrufbar. Wir waren damals die ersten in der ARD, die diese Transparenz eingeführt haben. Die Sitzungen sind in der Regel öffentlich, jeder, der möchte, kann daran teilnehmen. Wenn wenig nach außen dringt, dann liegt das wohl auch daran, dass diese Angebote zu wenig genutzt werden.



Regine Auster, Vertreterin der Umweltverbände im Rundfunkrat

Aus der Sicht einer Umweltschützerin: Wo gab es Erfolge?

Den größten Erfolg gab es aus meiner Sicht gleich zu Beginn meiner Zeit im Rundfunkrat. Da lief gerade der erste erfolgreiche Volksentscheid zum Thema Wasser in Berlin und im RBB wurde im Vorfeld wenig berichtet. Es gab eine Beschwerde dazu. Ich habe im Rundfunkrat und im Programmausschuss dann mehrfach darauf hingewiesen, dass die Verfahren der direkten Demokratie die gleiche Aufmerksamkeit in der Berichterstattung erhalten sollten wie die der repräsentativen Demokratie – also das, was im Abgeordnetenhaus und im Landtag passiert. Die Berichterstattung hat sich dann bei späteren Volksinitiativen und Volksentscheiden wesentlich verbessert, darüber habe ich mich sehr gefreut.

Und was müsste sich dringend ändern?

Der Platz reicht hier leider nicht aus, um einen Überblick über die aktuelle Medienpolitik zu geben, denn es ist vieles in Bewegung. Vielleicht einige Stichworte.

Wir brauchen mehr Transparenz über die Finanzen. Wofür wird das Geld der Beitragszahler ausgegeben? Es gibt einige Zahlen auf der RBB-Website, das sollte ausgebaut werden.

Auch fehlt im RBB-Abendprogramm – das sich in den letzten zwei Jahren verbessert hat – noch eine Gesprächssendung zu aktuellen politischen Themen, wo Politiker sich auch den Fragen von Bürgern stellen. Mir gefällt zum Beispiel die MDR-Sendung „Fakt ist!“ mit interessanten regionalen Themen.

Die größte Baustelle sind meiner Meinung nach aber die Staatsverträge, in denen die Grundlagen für den öffentlich-rechtlichen Rundfunk festgelegt werden. Sie werden hinter den verschlossenen Türen der Staatskanzleien ausgehandelt. Die Parlamente dürfen diesen Verträgen nur zustimmen oder sie ablehnen, mehr nicht. Das ist meines Erachtens eine wichtige Ursache für eine gewisse strukturelle Abhängigkeit zwischen den Öffentlich-Rechtlichen und der Politik, genauer gesagt den jeweiligen Regierungsparteien. Wenn mitunter vom „Staatsfunk“ gesprochen wird, also manchem die öffentlich-rechtlichen Sender zu unkritisch gegenüber der Politik erscheinen, dann könnte dies damit zusammenhängen. Wenn der Rundfunk eine öffentliche Angelegenheit sein soll, dann muss diese auch öffentlich verhandelt werden. Ein Ort dafür wären die Parlamente, wo es über Ausschüsse und Anhörungen Möglichkeiten gäbe, dass gesellschaftliche Gruppen sich an der Diskussion beteiligen.

Für den Rundfunkrat selbst halte ich eine Begrenzung der Amtszeiten der Mitglieder für wichtig.

Ist es besser, wenn Öko-Themen eigene Sendungen bekommen, oder sollten Umweltaspekte als „Querschnittsthema“ in allen Sendungen vertreten sein?

Sowohl als auch. 2016 wurde leider die Wissenschafts- und Umweltsendung „Ozon unterwegs“ des RBB eingestellt. Seit 2017 gibt es die Sendung „Die Wahrheit über ...“, die aber nur teilweise Umweltfragen aufgreift. Abgesehen mal vom wenig griffigen Titel: Die ersten Sendungen wurden bei einer Produktionsfirma in Auftrag gegeben. Wäre es nicht besser, die RBB-Wissenschaftsredaktion mit ihren Kenntnissen über die Wissenschaftseinrichtungen und die Umweltszene in Berlin und Brandenburg würde eine eigene Sendung produzieren?

Ansonsten, wenn man das Programm aufmerksam verfolgt, gibt es Umweltthemen sowohl in den Nachrichten und Magazinsendungen als auch in den Radioprogrammen – mehr, als es auf den ersten Blick erscheint.

Viele informieren sich heute in alternativen Online-Medien oder Blogs, von denen es gute und schlechte,

pro- und antidemokratische gibt. Die Vorauswahl der Beiträge wird dabei oft den sozialen Netzwerken überlassen. Die Öffentlich-Rechtlichen werden nicht selten als „Staatsfunk“ abgelehnt. Sind sie ein Auslaufmodell?

Nein, auf keinen Fall. Viele gute Sendungen wie Magazine, aktuelle und historische Dokumentationen, interessante Fernsehfilme und Regionales würde es nicht mehr geben. Die öffentlich-rechtlichen Nachrichtensendungen erreichen täglich Millionen Zuschauer und Hörer. Hier gibt es zum Teil kein gleichrangiges Angebot der Privaten. Zu kritisieren ist aber, dass öffentlich-rechtliche Sender sich teilweise zu sehr an der „Quote“ orientieren, auf seichte Unterhaltung, Quizsendungen und viel zu viele Krimis setzen. Sie müssen sich nicht an den Privaten orientieren, tun dies aber seit vielen Jahren.

Dass es mit dem Internet inzwischen zusätzliche Möglichkeiten gibt, sich zu informieren, ist gut für die Pressefreiheit. Natürlich bin ich über die „schlechten“ Blogs auch nicht glücklich. Aber nicht alles, was im Internet zu lesen ist, sind „Fake News“ und nicht alles, was von den „Qualitätsmedien“ kommt, ist immer die ganze Wirklichkeit. Medienkompetenz ist erforderlich, um bei dieser Vielfalt den Überblick zu behalten und sich ein eigenes Urteil zu bilden.

Viele haben den Eindruck, dass Umwelt- und Demokratiekrise zusammenhängen. In der Zivilgesellschaft wird über Alternativen gestritten – vom ökologischen Einkauf über Bürgerenergie und Verkehrswende bis zu direkter

Demokratie und Grundeinkommen. Warum hört und sieht man davon so wenig im Radio oder Fernsehen?

Das bedauere ich auch. Ein Erklärungsversuch wäre, dass Journalismus auf das reagiert, was passiert, dass heißt es wird berichtet, kommentiert und dokumentiert. Diskussionen von gesellschaftlichen Alternativen stehen bei diesem Verständnis von Journalismus nicht im Vordergrund. Auch ist der Journalismus sehr auf die Politik fixiert, weniger auf die Zivilgesellschaft. Hier wäre ein Umdenken nötig.

Andererseits, wer in den vielfältigen öffentlich-rechtlichen Angeboten nach solchen Themen sucht, wird auch Sendungen und Beiträge finden. Das Angebot ist größer, als man denkt.

Was ist die größte Herausforderung für die öffentlich-rechtlichen Medien? Die Privatmedien? Die „alternativen“ Medien? Die eigene Verfasstheit? Das Internet?

Das wird sich zeigen. Lange wurde zum Beispiel mit den Zeitungsverlegern darüber gestritten, wie viel Text die öffentlich-rechtlichen Sender zu ihren Beiträgen im Internet veröffentlichen dürfen. Es gab Klagen, auch gegen den RBB. Nun gibt es einen Kompromiss: Die Rundfunkanstalten dürfen Sendungen länger ins Internet stellen, müssen aber auf ihren Webseiten vor allem Videos oder Hörbeiträge anbieten. Gezwungenermaßen bewegen sich die Texte dazu inzwischen vielfach auf Bildzeitungs-Niveau – eine Überschrift und zwei, drei Zeilen. Hier ist die Politik vor einer privaten Wirtschaftslobby eingeknickt, zum Schaden des öffentlich-

rechtlichen Rundfunks.

Dieser wird sich auf jeden Fall im Netz behaupten müssen. Mit „FUNK“, dem Jugendprogramm von ARD und ZDF, das nicht mehr ausgestrahlt, sondern nur noch im Internet über verschiedene Plattformen ausgespielt wird, gibt es einen ersten Anfang. Auch die Mediatheken der Sender werden ausgebaut. Es bleibt abzuwarten, wie die Zuschauer und Zuhörer die Angebote annehmen. Auf jeden Fall sollten die öffentlich-rechtlichen Sender eine bessere Verankerung in der Gesellschaft suchen, bei denen, die sie finanzieren. Auch hier beginnt ein langsames Umdenken.

Welchen Rat gibst du deiner Nachfolgerin oder deinem Nachfolger? Und welchen uns Medienkonsumenten?

Mein Nachfolger, das ist im Staatsvertrag so festgelegt, wird ein Mann sein. Er müsste sich so rasch wie möglich in die aktuelle Medienpolitik einarbeiten, um sachkundig im Rundfunkrat mitdiskutieren zu können. Er sollte einiges an Zeit zum Fernsehen und Radiohören mitbringen, denn die braucht man, um Sendungen und Beiträge zu beurteilen. Jeder Medienkonsument hat laut Staatsvertrag das Recht, sich mit Anregungen und Kritik an den RBB zu wenden. Ein konstruktives Echo, denke ich, ist wichtig für den RBB. Also ruhig die Zuschauerredaktion anrufen, einen Kommentar oder eine E-Mail schreiben. Es gab auch schon ein Gespräch zwischen den Umweltverbänden und dem RBB. Auch das ist ein Weg, um gesellschaftliche Interessen einzubringen.

Die Fragen stellte Matthias Bauer.

Hände weg von dieser Allee!

Wir erinnern uns: Vor 12 Jahren war es ein harter Kampf, den zahlreiche Mitstreiterinnen und Mitstreiter geführt haben, um die über hundert Jahre alte Spitzahornallee von Rüdnitz nach Danewitz mit mehr als 720 Bäumen vor der Rodung zu bewahren und einer unsinnigen Straßenverbreiterung Einhalt zu gebieten. Zudem gab es eine unglaubliche Öffentlichkeitsarbeit mit weit mehr als 226 regionalen und überregionalen Presseartikeln über diesen Alleinstreit.

Der vom Landkreis Barnim eingesetzte,

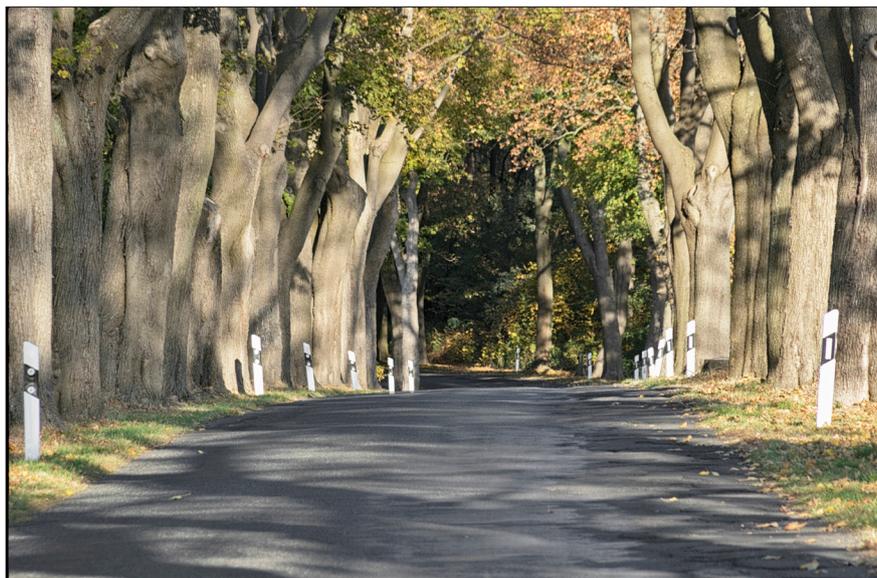
landläufig als „Gefälligkeitsgutachter“ bezeichnete, Rosenforscher Prof. Volker Rudolph aus Panketal hatte im Vorfeld der Allee eine Lebensdauer von maximal zehn Jahren bescheinigt und damit der Kreisverwaltung Barnim einen Persilschein überreicht, mit der diese zur Fällung freigegeben werden konnte.

Schlussendlich wurden die Prozesse der Grünen Liga und des BUND gegen den Landkreis Barnim in zwei gerichtlichen Instanzen (Verwaltungsgericht und Oberverwaltungsgericht) gewonnen und die Allee steht immer noch! Wie

man auf dem Bild sieht befinden sich die meisten Bäume - anders als von Rudolph prognostiziert - weiterhin in einem hervorragenden Vitalitätszustand!

Nun wurde die Allee Rüdnitz-Danewitz vom BUND als bundesweit schönste Allee des Jahres 2018 ausgezeichnet. Und sie ist sogar Bestandteil des im Herbst 2019 in die Kinos kommenden deutschen Historienspielfilms „Traumfabrik“ geworden!

Wie im Jahr 2006 besteht die Forderung der Naturschützer: Eine Verbrei-



Allee Rüdnitz-Danewitz im Oktober 2018

Foto: Uta Schott aus Wensickendorf

terung der Dorfverbindungsstraße ist bei der geringen Verkehrsbelastung nicht notwendig, jedoch muss die Fahrbahnoberfläche eine gründliche Sanierung erfahren. Seit seiner gerichtlichen Niederlage

hat sich der Landkreis Barnim um die Danewitzer Straße kaum gekümmert. Notdürftig wurden Schlaglöcher ausgebessert und die Ausfälle alter Bäume nicht durch Anpflanzungen junger ersetzt. Die Anwohner der Dörfer Rüdnitz

und Danewitz wurden im Stich gelassen. Hätte man die Alleebäume gefällt und die Danewitzer Straße verbreitert, so wäre sie zur Rennstrecke verkommen. Dies sollten sich jene Anwohner vor Augen halten, die immer noch der Nichtrealisierung einer schönen, neuen und breiten Straße nachtrauern!

Seit einigen Monaten braut sich jedoch Unheil zusammen, spekuliert der Landkreis Barnim wieder auf Fördermittel, um seine alten rückwärtsgewandten Ausbaupläne samt Alleerodung nun endlich in die Tat umzusetzen. Vor diesem Hintergrund möchte ich Herrn Baaske, amtierender Leiter des Sachgebietes Naturschutz, warnen: Hände weg von dieser Allee! Sehen Sie zu, dass die Mitarbeiter der Kreisverwaltung Kompetenzen bei der Akquirierung von (EU-)Fördermitteln erlangen, um eine Kofinanzierung für die ökologische Sanierung der Danewitzer Straße umzusetzen und dadurch dieses wertvolle Landschaftselement zu erhalten.

■ Dr. Andreas Steiner

Demonstration für Kohleausstieg in Berlin

Am 1. Dezember 2018 fanden zwei Großdemonstrationen für den Kohleausstieg und Klimaschutz statt. Die Protestveranstaltungen standen unter dem Motto „Kohle stoppen - Klimaschutz jetzt“. In Berlin marschierten 16.000 Aktivisten aus Umweltverbänden, Parteien und kirchlichen Gruppen in Richtung Berliner Kanzleramt. In Köln protestierten etwa 20.000 Menschen an der Deutzer Werft.

Ab Sonntag, den 2. Dezember 2018 bis Samstag, den 15. Dezember 2018, fand die 24. UN-Klimakonferenz (COP 24) in Kattowitz statt, wo sich entschied, ob die Politik es ernst meint. Denn die Politiker sind aufgefordert zu handeln. Der Ausstieg aus der Kohle im Jahr 2030 ist notwendig.

Philip Seitz vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) bot mir an, im Block des VCD mitzulaufen. Die Demonstration begann mit diversen Reden von Vertretern der Organisatoren. Neben thematischen Protestaktionen spielten Musikbands Livemusik. Der Demonstrationszug sollte sich um 12 Uhr in Bewegung setzen, verspätete sich aber circa um eine halbe Stunde. Mit Bannern, schwenkenden Fahnen und hoch-

gehaltenen Schildern demonstrierten ganz vorn BUND, NABU, Greenpeace, WWF, Campact, Naturfreunde und noch viele mehr. Der Marsch ging vier Stunden, dann erreichten wir das Berliner Kanzleramt. Am Ende der Veranstaltung waren alle Menschen zuversichtlich und gingen mit einem

guten Gefühl nach Hause. Es ist wichtig, dass sich so viele Menschen in einer Protestbewegung zusammenfinden, die sich für den Klimaschutz und den Ausstieg aus der Kohle einsetzen.

■ Stefan Kuckuck



Die Demonstranten ziehen durch die Friedrichstraße auf dem Weg zum Kanzleramt

Foto: Philip Seitz

Gebt dem Wolf Asyl

Vor kurzem blätterte ich in einem Märchenbuch der Gebrüder Grimm und stieß auf das sehr bekannte Märchen von Rotkäppchen und dem „bösen“ Wolf. Seit dem bewegt mich die Frage, für was oder für wen der Wolf in diesem oder anderen Märchen steht. Zumindest handelt es sich immer um die Sichtweise des Menschen auf dieses Tier. Der Mensch erkennt und benennt die Eigenschaften und wertet aus seiner Perspektive. Was aber sind die tatsächlichen Beweggründe?

Diese Frage kann man nur beantworten, wenn man ein Perspektivwechsel um 180 Grad vollzieht und einen Blick auf den Wertenden, den Menschen wirft. Kann ein Lebewesen überhaupt per se

böse sein oder resultiert diese subjektive Wertung immer aus den Ängsten des Betrachters?

Ängste sind (be)ständige Wegbegleiter des Menschen. Ich erinnere mich noch bildhaft an die nächtlichen Schatten in meinem Kinderzimmer und die beruhigenden Worte meiner Eltern. Nur ein Schatten an der Wand, aber doch so fremd und furchteinflößend. Ist es diese Angst vor dem Fremden, die uns Menschen begleitet, formt und treibt? Eine Nacht in der freien Natur zu verbringen, ist für viele Menschen schon eine Herausforderung. Fremde Geräusche, fremde Gerüche, Dunkelheit und ein unendlicher Sternenhimmel über uns, halt eine natürliche Umgebung.

Eine uns schon fremde natürliche Ordnung, aus der wir Menschen gekommen sind und in die wir auch wieder zurückgehen werden.

Eckhart Tolle schrieb seinem Buch „Eine neue Erde“: „In einem Wald, der noch nicht von Menschenhand berührt wurde, sieht unser Verstand überall nur Unordnung und Chaos.“ Dieses natürliche Chaos macht uns Angst weil es uns fremd ist.

Es ist die gleiche Angst, die Fremdenfeindlichkeit in der Politik und Gesellschaft wieder hoffähig macht. Aber was steht hinter dieser Angst vor dem „Fremden“? Vielleicht wir selbst?

Der bekannte Psychoanalytiker Arno Gruen schrieb in seinem Buch „Der

Werde Mitglied des Grüne Liga Brandenburg e. V.



Einzelmitglied	<input type="checkbox"/>	25,00 Euro / Jahr	oder ermäßigt	<input type="checkbox"/>	12,50	Euro / Jahr
Fördermitglied	<input type="checkbox"/>	ab 50,00 Euro / Jahr	Gruppenmitglied	<input type="checkbox"/>	75,00	Euro / Jahr

Vor- / Zuname*:

KontoinhaberIn*:

Adresse*:

Kreditinstitut*:

E-Mail-Adresse:

BIC*:

Telefon:

Geb.-Datum:

IBAN*:

*Pflichtangaben

Ich zahle per SEPA-Lastschrift und erteile eine Einzugsermächtigung bzw. ein SEPA-Lastschriftmandat für die:

Grüne Liga Brandenburg e. V. ,Lindenstraße 34, 14467 Potsdam

Ich ermächtige den Grüne Liga Brandenburg e. V. widerruflich, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von dem Grüne Liga Brandenburg e. V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Mir ist bekannt, dass ich innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen kann. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Das Mandat gilt für wiederkehrende Zahlungen. Die Mandatsreferenz-Nr. wird dem Kontoinhaber mit einer separaten Ankündigung über den erstmaligen Einzug des Lastschriftbetrages mitgeteilt. Die Einzugsermächtigungen / das SEPA-Lastschriftmandat kann jederzeit ohne Grundangabe schriftlich widerrufen werden.

Ich/Wir möchte(n), dass der Beitrag bis auf Widerruf von meinem/ unserem Konto abgebucht wird

Ich überweise den Jahresbeitrag auf das Konto des Grüne Liga Brandenburg e. V.

IBAN: DE22 1806 2678 0000 0550 00 BIC: GENODEF1FWA

Datum / Ort

Unterschrift

Hinweis: Satzung und Beitragsordnung sind auf unserer Internetseite www.grueneliga-brandenburg.de einzusehen.

Fremde in uns“: „Der Fremde in uns, das ist der uns eigene Teil, der uns abhanden kam und den wir zeit unseres Lebens, jeder auf seine Weise, wiederzufinden versucht. Manche tun dies, indem sie mit sich selbst ringen, andere, indem sie andere Lebewesen zerstören. Der Widerstreit zwischen diesen zwei Ausrichtungen des Lebens, die beide von derselben Problematik bestimmt sind, wird über die Zukunft unseres

Menschseins entscheiden.“ Dem ist nichts weiter hinzuzufügen. Gebt dem Wolf Asyl, denn er ist wie wir Menschen ein Teil von dem Natürlichen, dem Ganzen. Der Wolf passt sich schon jetzt dieser „menschlichen Ordnung“ an. Der Mensch hingegen versteht immer noch nicht, wo er sich in der natürlichen Ordnung einpassen sollte.

■ Michael Ganschow



Der böse Wolf?

Foto: www.pixabay.com

Ein spannendes Jahr 2018 neigt sich dem Ende zu. Wir bedanken uns für Ihr Interesse und Ihre Unterstützung und wünschen unseren LeserInnen besinnliche Weihnachtsfeiertage und einen guten Start ins neue Jahr.

VISIONEN HABEN

HANDELN ANREGEN

NETZWERKE KNÜPFEN

IM JAHR 1990 GRÜNDETEN UMWELTBEWEGTE EIN NETZWERK, DAS SEINE WURZELN IN DEN KIRCHLICHEN UMWELT- UND FRIEDENSGRUPPEN, STADTÖKOLOGIEGRUPPEN SOWIE VIELEN ÖRTLICHEN NATUR- UND UMWELTSCHUTZINITIATIVEN DER DDR HAT. DIE GRÜNE LIGA BRINGT DEN ERFAHRUNGSSCHATZ IHRER VORGESCHICHTE IN IHRE GRUNDSATZPOSITIONEN EIN: GRENZEN DER RESSOURCEN AKZEPTIEREN, REGIONAL UND TRANSPARENT ENTSCHEIDEN, STRUKTUREN VON UNTEN ENTWICKELN, DIE ERDE ALLEN GEBEN, VIELFALT BEWAHREN, WERTE NEU BESTIMMEN, GESCHICHTE BEGREIFEN, NEU DENKEN, KONSEQUENT TIEFGREIFENDE VERÄNDERUNGEN FORDERN, DIALOGE ERMÖGLICHEN, ÖFFENTLICHKEIT INFORMIEREN, KONFLIKTE OHNE GEWALT LÖSEN.

DIE GRÜNE LIGA VEREINT GRUPPEN, INITIATIVEN UND EINZELPERSONEN, DIE SICH GEMEINSAM AUF VIELFÄLTIGE ART UND WEISE FÜR NATUR- UND UMWELTSCHUTZ EINSETZEN. INNERHALB DIESES NETZWERKS WAHREN DIESE GRUPPEN IHRE EIGENSTÄNDIGKEIT UND IDENTITÄT. ZIEL DES NETZWERKS IST DIE REGIONALE SOWIE FACHLICHE KOORDINATION UND UNTERSTÜTZUNG VON AKTEUREN UND AKTIVITÄTEN. DIE FACHARBEIT IST IN ARBEITSKREISEN VERNETZT – STRUKTURELL HABEN SICH IN DEN FÜNF NEUEN BUNDESLÄNDERN UND IN BERLIN LANDESVERBÄNDE ZUSAMMENGESCHLOSSEN.

MAN KANN PROBLEME NICHT WEGREDEN: SIE MÜSSEN GELÖST WERDEN. DESHALB INITIIERT UND UNTERSTÜTZT DAS NETZWERK GRÜNE LIGA SEIT SEINER GRÜNDUNG PROJEKTE UND AKTIVITÄTEN ZUM NATUR- UND UMWELTSCHUTZ. EINIGE BEISPIELE DAFÜR SIND: UMWELTERZIEHUNG MIT KINDERN UND JUGENDLICHEN, UMWELTBERATUNG, NATUR- UND ARTENSCHUTZ, PROJEKTE UND AKTIONEN ZUR ABFALL- UND VERKEHRSVERMEIDUNG, LANDSCHAFTSPFLEGE, FÖRDERUNG VON NACHHALTIGER REGIONALENTWICKLUNG, FÖRDERUNG DES SANFTEN TOURISMUS UND ZU LOKALEN AGENDEN. DIE GRÜNE LIGA SUCHT IN IHRER ARBEIT DAS ZUSAMMENGEGEHEN MIT GLEICHGESINNTEN MENSCHEN, INITIATIVEN UND VEREINEN.

Impressum

Herausgeber und Verleger:
Grüne Liga Brandenburg e. V.
Haus der Natur
Lindenstraße 34
14467 Potsdam
Tel.: 0331 - 20155 20
Fax: 0331 - 20155 22
libell@grueneliga-brandenburg.de
www.grueneliga-brandenburg.de

Redaktion:

Melina Mirle, Christine Titel,
Stefan Kuckuck, Michael Ganschow,
Kathrin Fahrrenz (Libell Logo)

Erscheinungsweise: quartalsweise
Preis: 1,00 Euro
bei Mitgliedern im Beitrag enthalten

Auflage: 1.000 Exemplare

Bankverbindung:

Inhaber: Grüne Liga Brandenburg e. V.
VR Bank Lausitz
IBAN
DE13 1806 2678 0200 0550 00
BIC: GENODEF1FWA

Namentlich gekennzeichnete
Beiträge müssen nicht die Meinung
der Redaktion wiedergeben.
Nachdruck und Weiterverbreitung
der Texte nur mit vorheriger
Genehmigung der Redaktion.