



Neue Rubrik:

Aktionsvorschläge zur Kommunalpolitik 49

Kommunalpolitik:

ÖDP-Politiker im Diskurs mit Landwirten 50

Das ÖDP-Journal
Nr. 181 November 2019

Ökologie Politik



VERKEHRSWENDE

INHALT

UMSCHAU

Ökolumne: Mehr Klimaschutz!	4
Umwelt & Gesellschaft	5
Bücher	7

TITELTHEMA: VERKEHRSWENDE

Motorisierter Individualverkehr „Autofahren macht süchtig“ Interview mit Klaus Gietinger	8
E-Mobilität „Die Systemnachteile bleiben bestehen“ Interview mit Winfried Wolf	10
Radverkehr Weniger Autos bedeuten mehr Mobilität von Katharina Horn	14
Öffentlicher Personalverkehr (ÖPNV) „Wir brauchen ein Bündel von Maßnahmen“ Interview mit Gerrit Poel	18
Siedlungsstrukturen Dichte statt Auto von Günther Hartmann	20
Öffentlicher Raum „Vom Leitbild der autogerechten Stadt abkehren“ Interview mit Dr. Klaus Englert	24
Verkehrsökologie „Wir müssen die Rahmenbedingungen ändern“ Interview mit Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker	26
Klima- und Gesundheitsschutz Mehr als verbesserte Technik von Dorothee Saar	28
Mobilitäts- und Energiewende Wir müssen nur wollen, aber wollen müssen wir schon von Christian Hochfeld	30
Klimaschutz und Mobilität Wie wir Emissionen im Verkehr zügig senken von Pablo Ziller	34

ÖDP INTERN

An alle Mitglieder von Christoph Raabs	38
Neues aus dem Bundesverband von Claudius Moseler	39
Neues aus dem Europaparlament von Prof. Dr. Klaus Buchner	40
Berichte aus den Landesverbänden	41
Aktionsvorschläge Kommunalpolitik von Walter Konrad	49
ÖDP-Politiker treffen Landwirte von Lucia Fischer	50
Presseticker	55
Leserbriefe	57
Impressum	59

Liebe Leserinnen und Leser,

Verkehr. Der Duden sagt: Beförderung, Bewegung von Fahrzeugen, Personen, Gütern, Nachrichten auf dafür vorgesehenen Wegen. Verkehrswende. Der Duden meint damit: „grundlegende Umstellung des öffentlichen Verkehrs (besonders mit ökologischen Zielvorstellungen)“. Eine ÖP, die sich mit diesem wichtigen Thema befasst, war überfällig.

Wenn wir die international vereinbarten Klimaziele einhalten wollen, braucht es dringend einen sehr grundlegenden Wandel, eine Wende in einem Sektor, der bekannt ist für seine hohen Emissionen, nicht nur an Klimagasen, sondern auch an Lärm, Feinstaub oder an Verkehrstoten – rechnen wir diese auch zu den „Emissionen“ hinzu.

Deutschland ist in diesem Sektor ein ganz besonders sündhaftes Land: Es wird gerast, gedrängelt und getuned. Es wird mit Motorrädern durch einst romantische Täler gebrettert und dies alles unter dem jahrzehntelang geltenden Leitspruch „Freie Fahrt für freie Bürger“. Mit „Freiheit“ meinte man in Deutschland lange Zeit die „Freiheit“, auf den Autobahnen so schnell zu fahren wie möglich. Kein Land mit einem vergleichbaren Straßennetz erlaubt diesen Wahnsinn. In keinem Land der Welt besitzt das Auto einen vergleichbaren Status wie hierzulande. Wirtschaftlich hat sich das stets gelohnt. Die Folgekosten wurden lange Zeit ausgeblendet. Dagegen regt sich immer mehr Widerstand, gerade nach den Betrügereien der deutschen Autoindustrie.

Das Auto hat in Deutschland den Rang eines Heiligen. Daran hat sich trotz intensiver Diskussionen wenig geändert. Rücksichtsloses Fahren genießt den Status des freien Waffenbesitzes, den wir aus den USA kennen und dort gerne kritisieren. Und auch Autos können Waffen sein.

Zwischen 1995 und 2017 stiegen die CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs laut Umweltbundesamt um 0,5 % – ein wesentlicher Grund dafür, dass es nicht gelingen wird, den gesamten CO₂-Ausstoß bis 2020 um die geplanten 40 % im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

Eine Verkehrswende, die eine drastische Reduktion an Emissionen bringen würde, wäre machbar! Sie ist gestaltbar und sie muss nicht zwingend Nachteile im Bereich Mobilität für uns bringen.

Dieses Heft soll Wege aufzeigen, wie wir dem Handlungsbedarf begegnen, und Vorschläge aus der öffentlichen Debatte kritisch beleuchten. Rasen Sie also nicht ungebremst durch die interessante Lektüre, sondern nehmen Sie sich die Zeit. Das Thema betrifft uns alle.

Pablo Ziller



Pablo Ziller
Stellv. Verantwortlicher
Redakteur

Günther Hartmann



Günther Hartmann
Verantwortlicher
Redakteur



Ökolumne von Ulrich Brehme

Mehr Klimaschutz!

Weltweit fordern Tausende Schüler und auch Erwachsene mit Greta Thunberg an der Spitze mehr Klimagerechtigkeit. Das Vertrauen der Bevölkerung in die Umweltpolitik der Bundesregierung nimmt immer weiter ab. Die Handlungsfähigkeit des Staates und der Industrie in der Umweltpolitik wird von immer mehr Bürgern angezweifelt. Dabei

ation, denn damit ändern sich die Kostenstrukturen. Die vollständige Pro-Kopf-Rückerstattung erhöht die Akzeptanz der Maßnahmen, denn die Bürger glauben sonst nicht an die Aufkommensneutralität.

Die Bundesregierung hat nun allerdings ein ziemlich wirkungsloses „Klimapaket“ beschlossen. Der CO₂-Preis in den Sektoren „Mobili-

Die Bundesregierung hat ein ziemlich wirkungsloses „Klimapaket“ beschlossen.

müssen jetzt wirksame Strategien umgesetzt werden, die die Situation verbessern, statt die menschengemachte Klimaerwärmung immer weiter zu ignorieren oder darüber zu verzweifeln.

Es muss in der Öffentlichkeit viel klarer vermittelt werden, dass die Erdölindustrie und ihre Lobbyisten die Klimawandel-Leugner und Windenergie-Gegner mit Fake News versorgen. Sie versuchen damit den Eindruck zu vermitteln, man könne immer so weiter wirtschaften wie bisher. Und russische Propaganda unterstützt die AfD beim Thema „Klimawandel“ und versucht, unsere Gesellschaft damit zu spalten, ähnlich wie in Großbritannien mit der Brexit-Bewegung.

Die Lenkungswirkung über die Internalisierung ist der wichtigste Ansatz zur Verbesserung der Situ-

tät“ und „Gebäudeheizung“ müsste im Jahr 2030 dreimal so hoch liegen, doch die Deckelung der Zertifikatspreise verhindert dies. Mit der Ausweitung des Emissionshandels wird ein bürokratisches und teures Instrument dafür aufgebaut. Einen Ausstiegsplan aus der Braunkohleverbrennung gibt es dagegen immer noch nicht. Und für Windkraftanlagen wird jetzt ein Mindestabstand von 1 km zur Wohnbebauung eingeführt, wie das die CSU in Bayern bereits durchgesetzt hat. So verhindert die GroKo die Energiewende hin zu Erneuerbaren Energien.

Zudem werden klimaschädliche Subventionen weiter erhöht. So wird Deutschland seine Klimaziele weiterhin nicht erreichen. Nach der Kohle- und der Autoindustrie muss sich auch die Landwirtschaft verändern. Wir brauchen eine klimafreundliche und ökologische

anstelle einer industriellen Landwirtschaft. Die Tierbestände in Deutschland müssen deutlich sinken. Dazu steht nichts im Klimapaket, dabei ist unsere Ernährung für ein Viertel der deutschen Treibhausgasemissionen verantwortlich.

Eine andere Politik wäre möglich – mit höheren CO₂-Preisen, einer höheren Lkw-Maut und einer Steuerbefreiung von Power-to-Gas-Anlagen, die mit Stromüberkapazitäten Wasserstoff erzeugen. Bei den Effizienzstandards für Gebäude muss eine sofortige Anhebung auf KfW-Effizienzhaus 40 für Neubauten und KfW-Effizienzhaus 55 für Sanierungen erfolgen. Der Einbau neuer Ölheizungen sollte sofort verboten werden.

Jeder Deutsche emittiert rund 11t CO₂ pro Jahr. Um das 2-Grad-Ziel erreichen zu können, dürfen es nur noch 2,7t CO₂ pro Jahr sein. Sollen langfristig nicht die Küsten überschwemmt und ganze Landstriche unbewohnbar werden, dürfen die CO₂-Anteile in der Atmosphäre 350 ppm auf Dauer nicht überschreiten. Diese Obergrenze wurde aber schon 2008 überschritten und bis heute stieg der Wert auf über 410 ppm an. Die Regierungen werden immer höhere Hochwasserdämme bauen – und irgendwann merken, dass das nicht mehr geht.

Wir müssen Öko-Technologien fördern und zügig ausbauen, die den Klimawandel tatsächlich zurückführen. CO₂ muss wieder aus der Atmosphäre entfernt und Klimaneutralität weltweit angestrebt werden, auch in den Entwicklungsländern. Öko- und Sozialdumping muss mit Importzöllen bekämpft werden – selbst dann, wenn wir in der EU davon vorübergehend wirtschaftliche Nachteile haben. Und auch die Aufforstung der Regenwälder ist weltweit zu unterstützen.

Umwelt & Gesellschaft von Ulrich Brehme

Angriff auf die Windkraft

Im ersten Halbjahr 2018 wurden 497 Windkraftanlagen gebaut. Im ersten Halbjahr 2019 waren es nur noch 86 – ein Rückgang um 83 % und der niedrigste Stand seit Jahren. Einer der Gründe: Gegen 325 Windkraftanlagen wird derzeit in Deutschland geklagt. Das Recht dazu haben Windkraftgegner, wenn sie sich als Naturschutzorganisation anerkennen lassen. Ihre Argumente ähneln sich, auch weil sie oft vernetzt und Mitglied im Bundesverband „Vernunftkraft“ sind. Abgelehnt wird meist nicht nur die Windkraft, sondern die ganze Energiewende. Und oft wird auch der menschengemachte Klimawandel infrage gestellt. Ein Hauptargument gegen Windkraftanlagen sind angeblich von ihr erzeugte Gesundheitsschäden, doch für die gibt es bisher keine wissenschaftlichen Belege. Eine Hauptforderung sind



Mindestabstände zu Ortschaften – ähnlich wie das in Bayern schon der Fall ist. Damit würde sich dann aber nur mehr ein verschwindender Bruchteil der Flächen erschließen lassen, die Deutschland für die Energiewende und Klimaneutralität braucht.

» www.t1p.de/7p21

CDU will EEG abschaffen

Der CDU-Bundesvorstand beschloss Ende September 2019, die EEG-Umlage für Neuanlagen abzuschaffen, d.h. sie künftig nicht mehr zu fördern. Das würde bedeuten, dass es einen Ausbau der Stromerzeugung aus Geothermie, Bioenergien, Wasserkraft künftig nicht mehr gibt. Stattdessen sollen sich die Erneuerbaren Energien ohne Förderung selbst auf dem Markt durchsetzen. Auf einem Markt, wo die fossile Stromerzeugung aber weiterhin von erheblichen staatlichen Subventionen profitiert und keine Umlegung der externen

Schadenskosten in angemessener Höhe erfolgt. Weiterhin gibt es keine Perspektive für Anlagen, bei denen ab Anfang 2021 die EEG-Vergütung ausläuft. Dazu findet



sich im Klimapaket oder anderswo kein Vorschlag der Bundesregierung. Viele Anlagen – insbesondere Windkraft und Bioenergie, aber auch Photovoltaik – werden dann wohl abgebaut werden.

» www.t1p.de/5jse

EuGH-Urteil zu Pestiziden

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat geurteilt, dass der ganze Pestizid-Cocktail und nicht nur der Pestizid-Wirkstoff für die Zulassung von Pestiziden geprüft sein muss. Damit stellt der EuGH die aktuelle Zulassungspraxis infrage. Das ist ein großer Fortschritt, denn in den Pestizid-Mischungen, die verkauft werden, sind viele Wirkstoffverstärker und Benetzungsmittel vorhanden, die die Giftwirkung erst richtig wirksam werden lassen. „Roundup“ z.B. wurde diesbezüglich nie geprüft, sondern immer nur auf die angebliche Ungiftig-



keit des Wirkstoffs Glyphosat hingewiesen. Viele Vergiftungen von Anwendern und von Anwohnern wurden deshalb bisher zurückgewiesen. Laut EuGH erfordert das Vorsorgeprinzip, die möglicherweise negativen Auswirkungen der einzelnen Wirkstoffe und des gesamten Pflanzenschutzmittels auf die Gesundheit zuerst zu bestimmen und dann umfassend zu bewerten.

» www.keine-gentechnik.de/nachricht/33815/

Bienenrettung auf EU-Ebene

Die europäische Bürgerinitiative „Bienen und Bauern retten“ wurde von der EU-Kommission offiziell registriert. Sie fordert, (1.) den Einsatz synthetischer Pestizide bis 2030 um 80 % zu reduzieren und bis 2035 komplett einzustellen, (2.) die Artenvielfalt wiederherzustellen und (3.) Bäuerinnen und Bauern bei den notwendigen Veränderungen zu unterstützen. Nun hat das Bündnis zahlreicher Organisationen ein Jahr lang Zeit, um dafür 1 Mio. Unterschriften zu sammeln. Und die müssen aus mindestens sieben Mitgliedsstaaten kommen. In Bayern war das von der ÖDP initiierte Volksbegehren „Artenvielfalt – Rettet die Biene“ mit 1,7 Mio. Unterschriften das bisher erfolgreichste Volksbegehren überhaupt. Die ÖDP gehört auch bei der europäischen Bürgerinitiative zu den Unterstützern.

» <https://beesfarmers.armada.digital/de/>

Klimaverträgliche Landnutzung

Der Weltklimarat IPCC hat in einem Sonderbericht die Wechselwirkungen zwischen Klimawandel und Landnutzung dargelegt. Demnach muss die Landnutzung tief greifend und schnell verändert werden: Die Ernährung sollte weniger ressourcenintensiv erfolgen und vor allem der Fleischkonsum drastisch sinken. Auch das Wegwerfen von Lebensmitteln sollte sinken, denn ak-



tuell kommen 25–30 % erst gar nicht in den Handel. Zudem sollten die externen Kosten für die hohe Nitratbelastung des Wassers durch Überdüngung sowie für die Zerstörung des Regenwalds durch den Anbau von Futtermitteln von denjenigen bezahlt werden, die Fleisch in industrieller Massentierhaltung herstellen. Zudem sollte der Einsatz von Technologien intensiviert werden, die CO₂ aus der Atmosphäre entnehmen und langfristig sicher binden können.

» www.de-ipcc.de/128.php

Meeresspiegel steigt dramatisch

Die World Meteorological Organization diagnostiziert in ihrem Bericht eine stark ansteigende CO₂-Konzentration: Von 2011 bis 2015 betrug sie 2,2 %, von 2015 bis 2019 bereits 2,6 %. Logischerweise steigt auch die globale Temperatur weiter an. Und auch der Meeresspiegel tut dies: seit Januar 1993 um 90 mm. Die Ursachen dafür haben sich jedoch deutlich verschoben. In den



Foto: gflarr39/pixabay.com

Jahren 1997 bis 2006 war die thermische Expansion des erwärmten Wassers die Hauptursache, inzwischen ist es die Eisschmelze. Durch die Eisschmelze stieg der Meeresspiegel in den Jahren 1997 bis 2006 nur um 1,02 mm pro Jahr, in den folgenden 10 Jahren jedoch um 2,21 mm pro Jahr. Der Verlust des Eises beschleunigt die Erwärmung der Erde, da Eis weitaus mehr Licht reflektiert als dunkle Landmassen.

» www.t1p.de/7pcg

Deutsches Klimapakete reicht nicht

Das Klimaschutzprogramm, das die Bundesregierung Anfang Oktober 2019 verabschiedete, ist für das Erreichen der Klimaziele 2030 nicht ausreichend. Es ist bestenfalls die Andeutung einer Richtungsänderung – aber diese ist noch nicht vollzogen. Das ist die Bewertung durch das Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) und das Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC). Die Wissenschaftler fordern von der Politik, vor allem an vier Punkten nachzusteuern: erstens den CO₂-Preis zu erhöhen, zweitens den sozialen Ausgleich zu verbessern, drittens die Überführung auf EU-Ebene weiter auszugestalten und viertens einen effektiven Monitoringprozess einzuführen.

» www.t1p.de/30gq



Bücher

Mythen & Wahrheit

Ulrike Herrmann

Deutschland, ein Wirtschaftsmärchen

Warum es kein Wunder ist, dass wir reich geworden sind
Westend, September 2019
320 Seiten, 24,00 Euro
978-3-86489-263-9



Die gängigen Erklärungen für unser sogenanntes „Wirtschaftswunder“ sind falsch. Und Ludwig Erhard war auch nicht dessen „Vater“, sondern ein Hochstapler und Wichtigtuer mit äußerst limitierten ökonomischen Fähigkeiten. Seine „Soziale Marktwirtschaft“ klingt nach Ausgleich, erzeugte jedoch in Wahrheit wachsende Ungleichheit. Und bis heute werden unsere permanenten Exportüberschüsse regelmäßig bejubelt, doch haben sie Deutschland nicht vorangebracht, sondern geschadet. Die Wirtschaftsjournalistin entzaubert zahlreiche Mythen und stellt sie richtig. Denn nur wer die Wirklichkeit so wahrnimmt, wie sie ist, kann die Weichen für die Zukunft richtigstellen. (gh)

Einsicht & Umdenken

Fritz Reheis

Die Resonanzstrategie

Warum wir Nachhaltigkeit neu denken müssen
oekom, März 2019
416 Seiten, 26,00 Euro
978-3-96238-052-6



Was braucht der Mensch für ein gutes Leben? Vor allem Resonanz, behauptet der Sozialwissenschaftler und erläutert dies ausführlich und faktenreich. Nur wenn der Mensch seine soziale Mitwelt, natürliche Umwelt und personale Innenwelt als Resonanzräume erfährt, wird nachhaltige Entwicklung möglich. Unsere Wirtschaftsordnung blockiert mit ihrem Beschleunigungsdiktat Resonanz systematisch und damit auch ein gutes, nachhaltiges Leben. Obwohl alle relevanten Zusammenhänge der Klimakatastrophe bekannt sind, wird deshalb weiter „business as usual“ betrieben. Gegen das ziellose „Schneller, höher, weiter“ ist Widerstand zu leisten. Und gleichzeitig gilt es, unser Leben zu entschleunigen. (gh)

Sabotage & Fake News

Yvonne Hofstetter

Der unsichtbare Krieg

Wie die Digitalisierung Sicherheit und Stabilität in der Welt bedroht
Droemer Knauer, Oktober 2019
304 Seiten, 22,99 Euro
978-3-426-27786-7



Die Strategien und Formen der Kriegsführung ändern sich aktuell aufgrund der Digitalisierung radikal. Statt wie früher Verteidigung ist nun zunehmend Angriff angesagt. Es werden hochsensible Daten ausspioniert, kritische Infrastrukturen sabotiert und die Bevölkerung durch Fake News aufgehetzt – ohne dass es eine offizielle Kriegserklärung gibt. (gh)

Gemeinwohl & Gesellschaft

Bernhard Weber

Hans im Glück

oder Wie die Allmende laufen lernte
Via Baltica, April 2019
152 Seiten, 17,80 Euro
978-3-9820742-0-7



Durch eine Verfassungsänderung gelten essenzielle Dinge wie Grund und Boden, Trinkwasser und Luft als Gemeingüter. Das Buch beschreibt fantasievoll, welche vielfältigen Konsequenzen dies für die Gesellschaft hat, wie eine basisdemokratische Kultur des Miteinanders und das Leben in einer ökologisch und sozial ausgerichteten Gesellschaft aussehen könnten. (gh)

Unvermögen & Gier

Arno Luik

Schaden in der Oberleitung

Das geplante Desaster der Deutschen Bahn
Westend, September 2019
296 Seiten, 20,00 Euro
978-3-86489-267-7



Der Niedergang der Deutschen Bahn ist kein Versehen. Der Staat pumpt jährlich 10 Mrd. Euro in den Konzern – und der ist in 140 Ländern unternehmerisch tätig, statt hierzulande eine attraktive Alternative zum Auto und zum Flugzeug zu schaffen. Das Buch schildert detailliert, was seit der Bahnreform alles schief lief und -läuft – und wer jeweils die Verantwortlichen dafür sind. (gh)

Motorisierter Individualverkehr

„Autofahren macht süchtig“

Inwieweit brauchen wir das Auto wirklich? Der meiste Autoverkehr geschieht nicht aus Zwang, sondern aus einer emotionalen Abhängigkeit – ähnlich wie das beim Rauchen der Fall ist. Das sagt ein prominenter Autokritiker. Und analog zum Rauchen sollte auch das Autofahren als gesundheitsgefährdend eingestuft und entsprechend reglementiert werden.

Interview mit Klaus Gietinger

ÖkologiePolitik: Herr Gietinger, was hat Sie dazu gebracht, sich in das Thema „Automobilität“ einzuarbeiten und darüber sogar zwei Bücher zu schreiben?

Klaus Gietinger: Ich halte es für selbstverständlich, dass man sich mit diesem mörderischen Thema

Abfahrt fallen gelassen. Mir wurde klar, dass man Einfluss auf die Verkehrsplanung nehmen kann. Und dann begann ich zu recherchieren, kontaktierte über Jahre hinweg alle statistischen Institute der Erde, die sich mit Verkehrsoptionen befassten, und erkannte immer mehr, dass

„Das Durchdrücken des Gaspedals erfordert viel weniger Energie als das Gehen oder Radfahren.“

befasst, aber die Frage wird mir tatsächlich immer wieder gestellt. Und ich antworte dann immer, dass ich seit über 40 Jahren den Führerschein habe, zwei Unfälle mit Blechschäden hatte und vor 35 Jahren mein Auto abgeschafft habe. Das tat ich vor allem auch deshalb, weil ich mehrfach zu tödlichen Unfällen dazukam und weil ich Verwandte und Bekannte durch das Auto verloren habe. 1983 drehte ich einen Film für die Grünen gegen eine Umgehungsstraße am Bodensee. Die war zwar nicht gänzlich zu verhindern, aber aufgrund des Filmes wurde die Straße modifiziert, ja sogar eine

das Auto eine Massenvernichtungswaffe ist.

Warum schrieben Sie neun Jahre nach ihrem ersten Buch nun noch ein zweites? Neue Erkenntnisse?

Ja, neue Erkenntnisse: Dieselgate, Feinstaubgate, Stickoxidbeitrag, Klimakatastrophe. Alles wurde zwar bereits 2010 im ersten Buch behandelt, aber damals nur bruchstückhaft. Jetzt zeige ich den ganzen Salat. Auch die SUVs gab es damals schon, aber bei Weitem noch nicht so zahlreich wie heute. Ich bin übrigens der erste Mensch, der ziemlich exakt ausgerechnet hat – mit viel Empirie und einem mathe-



Foto: Matthias Becker

Klaus Gietinger, Jahrgang 1955, studierte Sozialwissenschaften und begann bereits vor seinem Diplom eine Laufbahn als Drehbuchautor und Filmregisseur. Mit seinem Spielfilm „Daheim sterben die Leut“ gelang ihm 1984 der Durchbruch. Er schrieb und drehte zahlreiche Fernsehfilme, darunter fünf Folgen der Krimireihe „Tatort“, über 40 Folgen der Kinderserie „Löwenzahn“ und den Dokumentarfilm „Wie starb Benno Ohnesorg?“. Daneben schrieb er mehrere Bücher, zwei davon über das Auto.

www.gietinger.de

matischen Modell, das mir noch keiner widerlegt hat –, wie viele Menschen durch das Auto auf der Straße starben, seit Carl Friedrich Benz dieses Vehikel erfand. Bislang sind es weltweit insgesamt 54 Mio., aktuell 1,35 Mio. pro Jahr, in Deutschland 10 pro Tag. Tendenz: steigend.

Trotz vieler guter Gründe fällt es vielen Menschen emotional schwer, auf ein Auto zu verzichten. Es scheint geradezu Teil ihrer Identität zu sein. Woher kommt das?

Das Durchdrücken des Gaspedals erfordert viel weniger Energie als das Gehen oder das Radfahren. Gleichzeitig kommen viel mehr Power und Geschwindigkeit dabei heraus. Das verschafft Omnipotenzgefühle. Beim Autofahren ist vorderhand nicht das Kommen von

A nach B das Treibende, sondern der Fahrspaß. Der weitaus größte Teil des Autoverkehrs ist Spaßverkehr. Dann kommt hinzu, dass durch die Motorisierung und durch den Städ-

Wichtig sind auch dichte Netze und die konsequente Vernetzung des Fahrrads mit dem öffentlichem Personennah- und -fernverkehr. Und beim öffentlichem Personennahver-

„Beim Autofahren ist vorderhand nicht das Kommen von A nach B das Treibende, sondern der Fahrspaß.“

tebau der letzten 70 Jahre das Privatauto in manchen Bereichen fast unersetzlich ist. Autofahren macht süchtig. Autokonzerne sind mächtige Drogenkartelle.

Wie entwöhnt man denn Auto-Süchtige?

Ich habe einmal „anonyme Autoholiker“ vorgeschlagen. Man kann aber auch durch tatsächliche Alternativen wie Radfahrnetze und einen flächendeckenden öffentlichen Personennah- und -fernverkehr den motorisierten Individualverkehr zurückdrängen. Und zugunsten der anderen Mobilitätssysteme Räume für einen Umweltverbund schaffen. Ganz wichtig ist dabei die Reduktion der Geschwindigkeit auf allen Straßen und bei allen Fahrzeugen.

kehr sind die Trambahn- und Busnetze massiv auszubauen.

Was würden Sie tun, wenn Sie Verkehrsminister wären?

SUVs verbieten. Die Autos aus den Innenstädten jagen. Tempolimits einführen: 100 km/h auf der Autobahn, 70 km/h auf der Landstraße und 30 km/h in der Stadt. Alle Wege verkürzen. Die Autoindustrie und den Boden in den Kommunen vergesellschaften. Einen Preisstopp für Boden und Mieten sowie hohe Strafen für Verkehrsübertretungen einführen. Das Bahnnetz von 33.000 auf 70.000 km ausbauen. Tausende von Bahnhöfen revitalisieren – mit Personal, Trambahnen, Bussen, Sammeltaxis und Parkverbot, zuerst in den In-

BUCHTIPPS

Klaus Gietinger
Vollbremsung
Warum das Auto keine Zukunft hat und wir trotzdem weiterkommen
Westend, Juni 2019
192 Seiten, 16,00 Euro
978-3-86489-280-6



Klaus Gietinger
Totalschaden
Das Autohasserbuch
Westend, April 2010
320 Seiten, 14,95 Euro
978-3-93806-047-6



nenstädten, dann in den restlichen Stadtgebieten. Als Übergang dienen Quartiersgaragen, in denen einzig geparkt werden darf. Wir brauchen unterschiedlichste Fahrradnetze von hoher Qualität, immer den Autostraßen abgezogen, gesichert und abgepollert. Und den verpflichtenden Aufkleber „Autofahren erzeugt Krebs und tötet“. Mehr dazu in meinem Buch.

Herr Gietinger, herzlichen Dank für das interessante Gespräch. ■



Bei BMW wächst kein Fahrzeugsegment so schnell wie das der SUVs. Im Juli 2019 machten sie knapp die Hälfte seiner verkauften Autos aus. 2019 werden erstmals mehr als 1 Mio. SUV neu zugelassen. Dabei ist es völlig irrational, in Städten mit Geländewagen zu fahren. Doch diese Irrationalität wird durch entsprechende Werbung ständig befeuert.

E-Mobilität

„Die Systemnachteile bleiben bestehen“

Von der Automobilindustrie, der Politik und auch den meisten Medien wird die Entwicklung und Verbreitung von E-Autos als ein Gebot der Stunde propagiert. Der Verkehr würde damit endlich umweltfreundlich und klimaneutral – so lautet die große Hoffnung. Doch bei einer kritischen Betrachtung fallen viele Ungereimtheiten und Widersprüche auf.

Interview mit Winfried Wolf

ÖkologiePolitik: Herr Wolf, was haben Sie gegen die E-Mobilität?

Winfried Wolf: Sie wird als umweltfreundlich bezeichnet, ist es aber nicht. Die Herstellung eines E-Autos ist mit sehr viel mehr CO₂-Emissionen verbunden als die Herstellung eines konventionellen Autos. Und diese CO₂-Emissionen werden sofort freigesetzt, nicht erst über einen langen Zeitraum, verschärfen also die momentane Situation. Und der Strom, den ein E-Auto dann zum Fahren braucht, wird noch für längere Zeit einen hohen

ihre Herstellung auch viele seltene und wertvolle Rohstoffe, die in der Dritten Welt unter oft menschenunwürdigen Bedingungen und mit verheerenden Auswirkungen auf die Umwelt abgebaut werden. Und auch die angespannte Verkehrssituation in unseren Ballungsräumen wird nicht besser. E-Autos werden nicht anstelle konventioneller Autos angeschafft, sondern sind zu zwei Dritteln Zweit- und Drittwagen. Die Zahl der Autos nimmt also insgesamt nochmals zu – und die damit verbundenen Probleme auch.

„Die Herstellung eines E-Autos ist mit sehr viel mehr CO₂-Emissionen verbunden als die Herstellung eines konventionellen Autos.“

Kohle- und auch Gasanteil aufweisen. Die E-Autos steigern die Nachfrage nach Strom und verzögern deshalb den Ausstieg aus der Kohleverstromung. Und es droht eine Renaissance der Atomkraft – sowohl VW-Chef Herbert Diess als auch die KP in China fordern dies, um E-Mobilität zu ermöglichen. Neben viel Energie benötigen E-Autos für

Warum dann der ganze Hype?
Für die Autoindustrie geht es zum einen darum, aus ihrer Glaubwürdigkeitskrise – Stichwort: Dieselgate – herauszukommen, zum anderen darum, einen neuen Autoboom zu erzeugen. Die politischen Verantwortlichen wollen in der Öffentlichkeit ihr Gesicht wahren, sich als „Wegbereiter aus der fossi-

len Wirtschaft“ darstellen und es gleichzeitig der mächtigen Autoindustrie recht machen. Und es geht auch um China und dessen ehrgeizige Industriepolitik.

Was hat China mit dem E-Auto-Boom zu tun?

China ist die aufsteigende Wirtschaftsmacht. China gelang es, in so gut wie allen Industrie- und Dienstleistungssektoren an die Weltspitze vorzustoßen – nur eine international wettbewerbsfähige Autoindustrie gibt es noch nicht. Doch die Autoindustrie ist seit einem Jahrhundert die Schlüsselindustrie. Das sieht auch die chinesische Staatsführung so und definierte 2017 den Sektor „New Energy Vehicles“ (NEV) als eine von zehn Industrien, in denen China auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig werden soll. Dafür führte sie eine E-Auto-Quote ein. Ab Anfang 2019 mussten 10 % aller Pkw, die in China gebaut, verkauft



Winfried Wolf, Jahrgang 1949, studierte Politikwissenschaften, war von 1994 bis 2002 Mitglied des Deutschen Bundestags, ist Mitglied im Wissenschaftlichen Beirat von attac sowie Sprecher der Initiativen „Bürgerbahn statt Börsenbahn“ und „Bahn für Alle“. Seit 2008 ist er Chefredakteur der vierteljährlich erscheinenden Wirtschaftszeitschrift „Lunapark 21“.

www.lunapark21.net



oder importiert werden, E-Autos sein – oder Brennstoffzellen- oder Hybrid-Autos. Anfang 2020 steigt die Quote auf 12 % – und sie wird

durchgesetzt werden. Die Konzerne warteten nur mit ihrer Investitions-offensive so lange, bis klar war, dass es hohe staatliche Subventionen

„E-Autos steigern die Nachfrage nach Strom und verzögern deshalb den Ausstieg aus der Kohle. Und es droht eine Renaissance der Atomkraft.“

weiter steigen. Die großen US-amerikanischen, japanischen und deutschen Autohersteller schaffen diese Quote bislang nicht, können sich aber mit dreistelligen Millionenbeträgen „freikaufen“. Das ist für sie auf Dauer nicht besonders rentabel. Deshalb investieren VW, Daimler und BMW in den nächsten 10 Jahren 140 Mrd. Euro in die Entwicklung und Herstellung von E-Autos. Die E-Mobilität als Ergänzung zum Bau von herkömmlichen Autos ist also beschlossen. Sie wurde aber von den Konzernen nicht „verschlafen“ und sie muss heute auch nicht gegen die Konzerne

geben wird. Spätestens seit 2017 gibt es solche staatlichen Hilfen in Nordamerika, Westeuropa und China. Allein in den Jahren 2017

„E-Autos werden nicht anstelle konventioneller Autos angeschafft, sondern sind zu zwei Dritteln Zweit- und Drittwagen.“

bes 2019 dürften in diesen Regionen mehr als 25 Mrd. Euro an staatlichen Subventionen für E-Mobilität geflossen sein.

Wie haben die Konzerne denn das geschafft?

Die Autoindustrie hat eine gewaltige Macht. Sie durchdringt die Politik und sie bestimmt als Top-Anzeigenkunde auch die Berichterstattung in den Massenmedien. Das Thema „Auto“ hat dort eine hohe Priorität und die Berichterstattung ist überwiegend unkritisch. Und neben den Auto-Seiten und Auto-Sendungen der Massenmedien gibt es ja auch noch reine Auto-Zeitungen und -Zeitschriften. Allein die „ADAC motorwelt“ hat 13 Mio. Leserinnen und Leser. Und nicht zuletzt wird die E-Mobilitäts-Of-

fensive der Autoindustrie flankiert von „grüner“ Seite: Elektro-Autos werden entweder offen propagiert – so seitens B90/Die Grünen – oder weitgehend unkritisch gesehen – so seitens der meisten Umweltverbän-

de. Vergleichbares hatten wir vor 15 Jahren beim Biosprit erlebt.

Was wäre, wenn der Strom für die Herstellung und den Betrieb von E-Autos zu 100 % aus Erneuerbaren Energien stammt?

Erstens wird das noch lange nicht der Fall sein. Zweitens ist –

Mindestens 50.000 km. Wobei in diese Ökobilanzen Dinge wie Kriege um Rohstoffvorkommen, Umweltzerstörung beim Rohstoffabbau und Kinderarbeit natürlich nicht einberechnet sind. Auch geht der sogenannte „technische Fortschritt“ in die falsche Richtung:

„Für die Autoindustrie geht es darum, aus ihrer Glaubwürdigkeitskrise herauszukommen und einen neuen Autoboom zu erzeugen.“

wie schon erwähnt – der Rohstoffverbrauch hoch und mit der Ausbeutung von Menschen und der Zerstörung von Umwelt verbunden.

Das Fahrzeuggewicht – und damit der Ressourcenverbrauch – steigt, die Zahl der damit beförderten Personen sinkt. Der VW-Käfer wog 0,7 t

angerechnet werden dürfen, wird damit faktisch der Trend zum SUV unterstützt – zum SUV mit konventionellem Antrieb und zum SUV mit E-Antrieb. Das E-Auto Daimler EQC hat 408 PS und wiegt 2,4 t. Der Audi e-tron – ebenfalls ein reines E-Auto – hat ebenfalls 408 PS und wiegt 2,5 t. Das Batterie-Auto Porsche-Taycan hat 600 PS und beschleunigt in 3,5 Sekunden auf 100 km/h. Laut EU-Vorgaben sind das alles Null-Emissions-Fahrzeuge. Pervers!

Wie viele Ladestationen müsste es in Deutschland geben, um E-Mobilität flächendeckend zu ermöglichen?

Das ist ein riesiges Problem. Aktuell gibt es in Deutschland 14.000 Benzin- und Diesel-Tankstellen. Ein Tankvorgang dauert 5 Minuten plus Zeit fürs Bezahlen. Bei einem E-Auto dauert ein Ladevorgang, bei dem die Batterie nur zu 75 % geladen wird, rund 30 Minuten, also das 6-Fache. Die geringere Reichweite eines E-Autos erhöht diesen Faktor auf 10. Für einen Anteil von 10 % am aktuellen Auto-Bestand bräuchten wir wohl rund 14.000 leistungsstarke „Strom-Tankstellen“ mit mehreren Ladesäulen – zusätzlich zu den konventionellen Benzin- und Diesel-Tankstellen. Das ist eine Verdopplung der Fläche. Wenn alle Autos E-Autos wären, dann würden wir dafür 140.000 Ladestationen benötigen – das 10-Fache der heutigen



Und drittens bleiben die ganzen Systemnachteile bestehen: Ein Auto benötigt 4-mal mehr Fläche als ein effizienter öffentlicher Personennahverkehr. Je mehr Autos es gibt, desto verstopfter die Straßen und desto langsamer die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit. Und nicht zu vergessen: Autoverkehr bedeutet weltweit 1,2 Mio. Verkehrstote pro Jahr.

Wie viele Kilometer muss ein E-Auto fahren, bis sich sein hoher Herstellungsaufwand ökologisch amortisiert?

und beförderte durchschnittlich 14 Personen. Der VW Golf wiegt 1,3 t und befördert durchschnittlich 1,2 Personen. Der E-Golf wiegt 1,6 t, der

„Die Konzerne warteten mit ihrer Investitionsoffensive so lange, bis klar war, dass es hohe staatliche Subventionen geben wird.“

Tesla S 2,1 t. Und da Brüssel und Berlin E-Autos als Null-Emissions-Fahrzeuge einstufen und diese auf die Gesamtflotte eines Herstellers

Tankstellen. Ein gigantischer Flächenverbrauch! Und dafür müsste ja auch noch ein leistungsstarkes Stromnetz aufgebaut werden.

Welche Alternativen gibt es?

Wir brauchen eine Strukturpolitik der kurzen Wege und eine umweltverträgliche Mobilität, eine Priorisierung des Zufußgehens, des Fahrradfahrens und des öffentlichen Personennahverkehrs. Dafür muss die Subventionierung des Autoverkehrs beendet werden. Die durch den Autoverkehr verursachten Umweltzerstörungen müssen sich in den Kosten abbilden. Der öffentliche Personennahverkehr dagegen sollte umsonst sein. Um die CO₂-Emissionen sofort deutlich zu senken, sollten Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt werden: 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h

zu werden. Und deren Fleisch wird dann oft zu uns zurücktransportiert. Das ist volkswirtschaftlicher Unsinn, Tierquälerei und Umweltzerstörung.

Die Autokonzerne werden sich gegen eine Verkehrswende wehren.

Ja. Und sie haben eine große Macht gepaart mit krimineller Energie – Stichwort: „Dieselgate“. Eine Enteignung und Verstaatlichung darf deshalb kein Tabu sein. Das Thema „Enteignung“ ist ja durch die Wohnungsknappheit und die rasanten Mietsteigerungen wieder aktuell und nach Grundgesetz in seinen Artikeln 14 und 15 auch möglich. Das Handeln der Immo-

„Die Autoindustrie durchdringt die Politik und bestimmt als Top-Anzeigenkunde auch die Berichterstattung in den Massenmedien.“

auf Bundes- und Landstraßen und 30 km/h im Stadtverkehr. Geschwindigkeitsbegrenzungen retten zudem mindestens 250 Menschen pro Jahr das Leben.

Was ist eine Strukturpolitik der kurzen Wege?

Eine Förderung von Dezentralität und Nähe. Das reduziert den durch Zentralität und weite Entfernungen erzwungenen Verkehr. Eine Qualitätsverbesserung der Wohnquartiere reduziert auch den Freizeitverkehr. Der Güterverkehr reduziert sich automatisch durch dessen Verteuerung z.B. über eine Verdreifachung der Lkw-Maut und andere Maßnahmen. Wird der Güterverkehr teurer, werden regionale und lokale Wirtschaftsstrukturen eine Renaissance erleben. Im Jahr 2017 wurden z.B. aus Deutschland Millionen lebende Tiere im Wert von 1,3 Mrd. Euro in andere Länder exportiert, um dort geschlachtet

bilienkonzerne erzeugt gravierende soziale Probleme, das Agieren der Autokonzerne produziert gravierende Umwelt-, Klima- und Gesundheitsprobleme. Massive Enteignungen gab es im Verkehrssektor

„Wenn alle Autos E-Autos wären, dann würden wir dafür 140.000 Ladestationen benötigen – das 10-Fache der heutigen Tankstellen.“

übrigens schon einmal: Als ab 1871 in Deutschland deutlich wurde, dass die privaten Eisenbahngesellschaften den Anforderungen der bürgerlichen Gesellschaft nach flächendeckendem Schienenverkehr nicht gerecht wurden, weil nur Schienenverbindungen gebaut und betrieben wurden, die kurzfristig hohe Gewinne versprachen, wurden sie enteignet und der Schienenverkehr immer mehr auf staatliche

BUCHTIPP

Winfried Wolf
Mit dem Elektroauto in die Sackgasse
Warum E-Mobilität den Klimawandel beschleunigt
Promedia, März 2019
216 Seiten, 17,90 Euro
978-3-85371-450-8



Landesbahnen und die Reichsbahn übertragen, die dann das Schienennetz ausbauten. Dass das Schienennetz heute wieder rückgebaut wird – seit 1994 um 17%! –, ist wiederum das Resultat von Entstaatlichung und Privatisierung. Was lernen wir daraus? Verkehrspolitik darf nicht großen Konzernen überlassen werden, sondern ist eine zentrale gesellschaftliche Aufgabe. Und das betrifft nicht nur die Verkehrswege, sondern auch die Verkehrsmittel und die damit verbundene Mobilitätsstruktur. Es ist doch grotesk: Die stetige Steigerung der Autozahlen wird akzeptiert und dann gefordert, der Anteil

der E-Autos solle möglichst hoch sein. Auf diese Weise wächst alles: die Zahl der Autos mit herkömmlichen Motoren und als schmutziges Sahnehäubchen obendrauf die Zahl der E-Autos. Beide Arten Wachstum sind mit einem Anstieg von CO₂-Emissionen und mit Naturzerstörung und Ressourcenverbrauch verbunden.

Herr Wolf, herzlichen Dank für das interessante Gespräch. ■

Radverkehr

Weniger Autos bedeuten mehr Mobilität

Fahrräder benötigen nur den Bruchteil des Platzes von Autos. Da die Straßenräume begrenzt sind, profitieren von einer Zunahme des Radverkehrs auch der Autoverkehr, der ÖPNV und die Fußgänger. Dazu muss Radfahren aber attraktiver werden. Druck von unten sorgt in Politik und Verwaltung für ein Umdenken. Radentscheide sind dafür ein wirksames Instrument.

von Katharina Horn

Berlin hat es 2015 mit dem „Volksentscheid Fahrrad“ vorgemacht. Seitdem ziehen immer neue Radentscheid-Organisationsgruppen in Deutschland nach und fordern mehr Platz und mehr Sicherheit für Radfahrende. In München waren die beiden Radentscheide für einen Altstadt-Radring und für ein Radwegenetz mit insgesamt 160.000 Unterschriften die erfolgreichsten Bürgerbegehren in der Geschichte der Stadt.

Manchmal müssen die Bürgerinnen und Bürger an die Urne und aus dem Begehren wird ein Entscheid, manchmal ist aber die Einreichung der gesammelten Unterschriften schon solch ein Anstoß, dass die Verantwortlichen die Forderungen ohne einen Entscheid in ihre Agenda aufnehmen – wie in Bamberg, Regensburg und München. Manchmal wurden Bürgerbegehren aber auch aus rechtlichen Gründen abgelehnt und mussten wiederholt werden.

Fahrradfreundliche Kommunen?

Allein in Bayern gibt es eigentlich bereits 60 „fahrradfreundliche Kommunen“ – zumindest, wenn man auf die Website der „Arbeitsgemein-

schaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ (AGFK) schaut. Alles paletti, dann braucht es doch gar keine Radentscheide mehr, möchte man meinen. Doch das täuscht.

Je mehr Autofahrende aufs Fahrrad umsteigen, desto weniger Autos verstopfen die Straßen, desto schneller kommen alle Verkehrsteilnehmer voran.

Obwohl z.B. Bamberg, Würzburg und München seit vielen Jahren der AGFK angehören, stöhnen die Radfahrenden und ihre Interessenvertreter über eine unattraktive und unsichere Infrastruktur und zu wenig Platz. Dieselben Klagen hört man aus allen Städten, die mittlerweile Radentscheide durchführen. Der eigentlich erfolgreiche „Radentscheid Bamberg“ z.B. überlegt sogar ein weiteres Begehren zu starten, denn obwohl die Stadtverwaltung eine deutlich verbesserte Situation für Radfahrende zugesichert hat, ist Bamberg immer noch keine besonders fahrradfreundliche Stadt.

Auch in München ist, obwohl der Anteil der Radfahrenden bei mittlerweile über 18% liegt, der Platz für diese knapp bemessen. Und von ausreichender Verkehrs-

sicherheit mag bei zwei auf dem Schulweg getöteten Kindern in den Jahren 2018 und 2019 niemand sprechen. Zudem steigt die Anzahl der neu zugelassenen Pkws jährlich an.

Kein Wunder bei einer wachsenden Stadt mit einem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der noch deutlich nachwachsen muss und selbst in Neubaugebieten nicht immer oberste Priorität hat.

Die Forderungen sind also ziemlich klar: sichere und ausreichend breite Radwege und Kreuzungen, auf denen man zügig vorankommt, ein durchgehendes Radwege-Netz, ausreichend Abstellanlagen und eine gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums. Dann erst ist eine Stadt eine fahrradfreundliche Stadt.

Umstieg aufs Fahrrad reduziert Staus

Vorrangig geht es in der kommunalen Verkehrspolitik immer darum, die Mobilität der Bürgerinnen und



Protestaktion des Radentscheids München mit seiner Sprecherin, der ÖDP-Stadträtin Sonja Haider (Mitte, kniend hinter Fahrrad), vor der Mercedes-Benz-Niederlassung

Foto: Radentscheid München

Bürger zu sichern. Wie das am besten geschehen sollte, da gehen die Meinungen allerdings auseinander. Doch einige Kommunen haben inzwischen verstanden, was in den Niederlanden und in Dänemark seit den 1970er-Jahren so gut wie allen klar ist: Mehr Radfahrende bedeuten auch mehr Platz für die

Autos. Denn je mehr Autofahrende aufs Fahrrad umsteigen, desto weniger Autos verstopfen die Straßen, desto schneller kommen alle Verkehrsteilnehmer voran und an ihr Ziel – vor allem auch die unverzichtbaren Feuerwehr-, Rettungs- und Lieferwagen, Taxis und Busse.

Doch nicht nur die Autos bedrohen die Attraktivität und Sicherheit des Radfahrens. Auch die unterschiedlichen Geschwindigkei-

es aber aufgrund von deren viel zu geringen Breite oft nicht.

Radwege sollten also nicht nur ein möglichst lückenloses Netz bilden, sondern auch ausreichend breit sein. Und das bedeutet: mindestens 2,30 m. Das ist fast die Breite einer Autofahrspur, doch das führt eben nicht zu mehr Stau, sondern zu weniger Stau – wenn dann viele kurze und mittlere Strecken mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt werden. Damit das geschieht, darf Radfahren allerdings keine Angst und keinen Stress erzeugen, sondern muss ein Vergnügen sein.

Wenig Aufwand, hoher Nutzen

Für eine Kommune ist die Förderung des Radverkehrs eigentlich hochattraktiv, denn die Infrastruktur fürs Radfahren kostet deutlich weniger als die für den Autoverkehr. Und für Radfahrer ist ihre Fortbewegungsart hochattraktiv, weil sie gesund ist. Forscher der Universität Utrecht haben festgestellt, dass jede Stunde Radfahren die Lebenserwartung um eine Stunde steigen lässt. Radfahren ist eine in den Alltag integrierte sportliche Betätigung. Während Autofahrende an

ONLINETIPPS

Bündnis Radentscheid München
Radentscheid München
www.radentscheid-muenchen.de

Changing Cities
Fahrrad-Initiativen
www.fahrrad-initiativen.de

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Fahrradportal
www.nationaler-radverkehrsplan.de

Stefan Bendiks
Verkehrsinfarkt oder Verkehrswende?
www.oedp-muenchen.de/aktuelles/unsere-vortraege/

Radwege sollten also nicht nur ein möglichst lückenloses Netz bilden, sondern auch ausreichend breit sein. Und das bedeutet: mindestens 2,30 m.

ten der Radfahrenden sind ein großes Problem. Kinder und Senioren fahren nicht einmal halb so schnell wie z.B. ein Radl-Kurier. Hinzu kommen seit Kurzem E-Bikes und E-Roller. Es wird immer enger. Lastenradler brauchen zudem mehr Platz – und sind, wenn sie einen E-Antrieb haben, auch recht schnell. Überholen sollte deshalb auf Radwegen gefahrlos möglich sein – ist

Bewegungsmangel leiden und gerade im Berufsverkehr auch viel Stress haben, bauen Radfahrende Stress ab und fördern durch die Bewegung ihre Gesundheit.

Doch die Realität steht dem oft noch entgegen und verleidet einem das Radfahren. In München hoppelt es sich auf diätschmalen Radwegen oftmals eher von A nach B als dass man das als echtes Radfahren be-

zeichnen könnte. Hinzu kommen: fehlende Abstandszonen zu parkenden Autos mit sich abrupt öffnenden Türen, urplötzlich endende Radwege und Streckenabschnitte, auf denen der Weg mit Fußgängern zu teilen ist, was oft für beide Verkehrsteilnehmer nicht einfach ist.

Das alles kann die Freude am Radfahren verderben – doch die ist wichtig, um Menschen dauerhaft vom Auto aufs Fahrrad zu bringen. Denn die Komfortzone Auto geben viele nicht so einfach auf. Erst recht nicht, wenn das Radfahren gefährlich ist. Dabei ist das Radfahren an sich nicht gefährlich – erst durch den Autoverkehr wird es das.

Noch viele Ärgernisse zu beseitigen

Von der geforderten Sicherheit sind viele Städte oftmals noch weit entfernt: Getrennte Ampelschaltungen von Radfahrenden und Abbiegenden sind eine seltene Ausnahme. Radwege werden plötzlich auf die Autofahrbahn übergeleitet, ohne dass Autofahrende das erkennen können. Parkende Autos versperren an Kreuzungen die Sicht auf Radelnde. Die Radwege sind so schmal, dass ein Überholmanöver einer Attacke gleicht. Und, und, und. Zudem gibt es viel zu wenig sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Und die vorhandenen Quellen über und sind unattraktiv.

Die Ausgangslage ist also vertrackt und schlecht für eine zügige Verkehrswende. Dabei ist die Rechnung eigentlich bestechend einfach: mehr Radfahrende = weniger Autos = mehr Platz für Radwege = weniger schwere Unfälle + bessere Luftqualität + bessere Gesundheit + mehr Klimaschutz.

Doch Nicht-Radfahrende sehen in Radfahrenden oft rücksichtslos Rowdys und Sicherheitsrisiken.



Sternfahrt des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) mit 15.000 Teilnehmern, darunter auch zahlreiche Mitglieder der ÖDP München, auf dem Münchener Königsplatz

Der schlimmste Vorwurf stammt vom SZ-Journalisten Peter Richter: „Strampelnazi“. Eine Studie belegt, dass Platzmangel zu aggressivem Fahrverhalten führt. Hätten die Radfahrenden also mehr Platz, dann würden sie sich auch rücksichtsvoller und regelkonformer verhalten. Der Verkehrsexperte Stefan Bendiks mahnt an, den Radfahrenden mehr Eigenverantwortung zu übertragen. In den Niederlanden werden die Gesetze hinsichtlich

dersetzungen, denn die Verwaltung griff recht harsch durch. Die Auseinandersetzungen liefen auch nicht immer friedlich ab. Als viel zu drastisch empfanden viele Autofahrende die Einschnitte. Und Einzelhändler hatten panische Angst, dass ihnen die Kundschaft ausbleibt. Alle Vorbehalte konnten allerdings nach einiger Zeit ausgeräumt werden. Und Kopenhagen ist mittlerweile stolz darauf, als Paradebeispiel für Fahrradfreundlichkeit zu gelten.

Die Infrastruktur fürs Radfahren kostet deutlich weniger als die für den Autoverkehr.

des Rote-Ampeln-Überfahrens von Radfahrenden deutlich laxer gehandhabt als bei uns. Und man installiert Kreuzungen, an denen alle Verkehrsteilnehmer immer „Grün“ haben, was die Aufmerksamkeit und die gegenseitige Rücksichtnahme fördert.

Befürchtungen bewahrheiten sich nicht

Doch wie sah der Weg dorthin aus? In Dänemark und in den Niederlanden gab es anfangs harte Auseinan-

Der lokale Einzelhandel ist durch fahrradfreundliche Straßen nicht in die Knie gegangen. Und in Holland fahren so gut wie alle Fahrrad – und das bei jedem Wetter.

Auch bei uns in Deutschland wird es wohl ohne Auseinandersetzung nicht funktionieren. Diese muss allerdings nicht eskalieren, sondern kann in guten Kompromisslösungen münden. Ein Anschlag sind sicherlich die vielen Radentscheide. Dort kommen Menschen zusammen, die fürs Radfah-

ren brennen und sich oftmals gut auskennen. Dann braucht es eine kluge und mutige Verwaltung, die die Bedürfnisse der unterschied-

Entweder-Oder geht, sondern dass in der Regel jeder Autofahrende auch Rad fährt und zu Fuß geht. Und auch seine Kinder, Partner,

Kopenhagen ist stolz darauf, als Paradebeispiel für Fahrradfreundlichkeit zu gelten. Der lokale Einzelhandel ist nicht in die Knie gegangen.

lichen Verkehrsteilnehmer eruiert und befriedigt – und dabei ihre eigenen Ziele (Kosten, Emissionen usw.) nicht aus den Augen verliert.

In Freiburg z.B. wurde eine Tempo-20-Zone um eine Kreuzung



Nachdem ein 11-jähriges Kind, das vorschriftsmäßig fuhr, von einem abbiegenden Lkw getötet wurde: stille Protestaktion mit ausgerolltem Radfahrstreifen und Kuscheltieren

eingrichtet, obwohl die deutsche Straßenverkehrsordnung das gar nicht vorsieht. Der Wille aber war da, dies auszuprobieren. Und weil dadurch eine Ampel wegfiel, profitieren neben den Radfahrenden und den Zu-Fuß-Gehenden auch die Autofahrenden.

Debatten und Umdenken auslösen

In den öffentlichen Debatten ist es immer hilfreich, darauf hinzuweisen, dass es nicht um ein rigides

Verwandten und Freunde. Und dass von einem fahrradfreundlichen Stadtbau fast alle Verkehrsteilnehmer profitieren – nicht nur die Radfahrenden. Das weicht verhärtete Fronten auf und macht kompromissbereit. Eine gesunde Mischung aus Einschränkungen – Geschwindigkeit, Autoparkplätze – und attraktiven Angeboten – Park & Ride,

In Freiburg wurde eine Tempo-20-Zone um eine Kreuzung eingerichtet, obwohl die deutsche Straßenverkehrsordnung das gar nicht vorsieht.

JobRad, ÖPNV –, aus Vermittlung und Dialog, aus Versuch und Umsetzung wird höchstwahrscheinlich der einzige gehbare bzw. radelbare Weg sein.

Konkret heißt das z.B.: kommunal geförderte Beratung für Unternehmen, wie sie ihre Transporte auf der letzten Meile umweltfreundlich mit Lastenrädern durchführen können. Ein Pilotprojekt in Basel zeigte dies und mittlerweile wird es von UPS und DHL erprobt. Für Pendelnde ist es wichtig, Fahrrad-Abstellmöglichkeiten an den Umsteigeplätzen zu haben. Und die dürfen ruhig auch mal großzügig und chic aussehen, so wie z.B. die Fahrradparkhäuser in Münster oder Utrecht. Flächen müssen gerecht aufgeteilt und Anreize können geschaffen werden – z.B. vergünstigte

BUCHTIPP

Deutsches Architekturmuseum (Hrsg.)
Fahr Rad!
Die Rückeroberung der Stadt
Birkhäuser, April 2018
280 Seiten, 49,95 Euro
978-3-0356-1526-5



ÖPNV-Abos für Vielradelnde. Die Fahrrad-Infrastruktur muss sicher ausgebaut werden. Das Umfeld von Schulen und Kindergärten könnte zu autofreien Zonen deklariert werden.

Es gibt viele Ideen und positive Beispiele. Umsetzen müssen wir sie allerdings selber bzw. wir müssen

die Verantwortlichen anschubsen, indem wir Bürgerentscheide ansetzen, demonstrieren, an die Verwaltung schreiben, an die Zeitungen schreiben. Und indem wir als gutes Beispiel voranradeln – selbst bei schlechtem Wetter hoch erhobenen Hauptes mit guter Laune. ■

Katharina Horn,
Jahrgang 1970,
studierte Kulturmanagement und ist seither beruflich als Presse- und Öffentlichkeitsreferentin



tätig. Seit 2014 ist sie Referentin der Münchener ÖDP-Stadtratsgruppe und seit 2018 Mitglied im Lenkungskreis Radentscheid München.

katharina.horn@oedp-muenchen.de

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

„Wir brauchen ein Bündel von Maßnahmen“

Vor allem bei weiten Strecken und bei schlechtem Wetter braucht es als Alternative zum Fahrrad einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr. Der befördert in Deutschland momentan 28 Mio. Fahrgäste pro Tag und spart damit 20 Mio. Pkw-Fahrten ein. Doch damit ist sein Potenzial noch bei Weitem nicht ausgeschöpft.

Interview mit Gerrit Poel

ÖkologiePolitik: Herr Poel, worin liegen die ökologischen Vorteile des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gegenüber dem Individualverkehr?

Gerrit Poel: Die ökologischen Vorteile des ÖPNV ergeben sich aus seiner Bündelfunktion, d.h. möglichst viele Fahrgäste in einem Fahrzeug, sodass der Pro-Kopf-Energiebedarf und die Pro-Kopf-Emissionen relativ niedrig sind. Wie groß diese im Einzelnen sind, hängt davon ab, mit welchem Verkehrsmittel und welcher Antriebsart sie unterwegs sind. Ein mit Diesel betriebener Nahverkehrszug hat natürlich eine andere Bilanz als eine mit Grünstrom betriebene S-, U- oder Straßenbahn. Solange wir im motorisierten Individualverkehr (MIV) noch überwiegend mit fossilen Kraftstoffen unterwegs sind, ist der ÖPNV auf jeden Fall deutlich ökologischer. Mit Grünstrom betriebene S-, U- oder Straßenbahnen haben im Betrieb gegenüber dem MIV einen Emissionsvorteil von fast 100 %.

Welchen Anteil hat der ÖPNV aktuell am gesamten Verkehrsaufkommen? Und welchen Anteil könnte er haben?

Laut der jüngsten MiD-Studie liegt der Anteil der Wege, die mit



Gerrit Poel, Jahrgang 1960, studierte Volkswirtschaft und war anschließend bei der Bundeswehr als Offizier im Nachschub- und Transportwesen tätig. Beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) ist er seit 2001 Geschäftsführer der Landesgruppe Bayern und seit 2013 auf Bundesebene für die Koordination von Nachhaltigkeitsfragen zuständig.

poel@vdv.de

dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt werden, also inklusive des Schienenfernverkehrs, bei 10 %. Bei den Personenkilometern liegt er bei 19 %. Im ÖPNV haben wir im bundesweiten Vergleich eine große Spreizung, die von 6 % in Mecklenburg-Vorpommern bis zu 25 %

in Berlin reichen. Und es gibt sehr aufkommensstarke Verkehrsachsen, wie z.B. der Innenstadtbereich von München, wo der ÖPNV-Anteil sogar deutlich darüber liegt. Wo er tatsächlich liegen könnte, hängt von vielen Einzelfaktoren und Einzelmaßnahmen ab. Es gibt nicht den einen Hauptschalter, den man nur umlegen muss, damit der Wert in die Höhe geht. Aber in nahezu allen großen Ballungsräumen kommen wir dort, wo das ÖPNV-Angebot attraktiv und der MIV aufgrund der hohen Verkehrsdichte und kommunaler Regelungen eher unattraktiv ist, auf gute Werte.

Was sind die siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, damit der ÖPNV gut funktioniert?

Der ÖPNV, so wie wir ihn heute kennen, also mit den typischen 12-Meter-Bussen und den gängigen Straßen- und U-Bahnen, ist darauf angewiesen, dass er eine möglichst dichte Besiedlung entlang seiner Linien und im Gesamtnetz hat. Die Fußwege zu den Haltestellen sollten für möglichst viele Menschen möglichst kurz sein. Ansonsten fahren seine Fahrzeuge zu leer herum und können ihren ökologischen Vorteil nicht ausspielen. Nürnberg-Langwasser ist ein gutes Beispiel dafür,

wie eine dichte Besiedlung im Umfeld einer U-Bahn-Linie aussieht. Aber auch in vielen anderen Großstädten dieser Welt fahren schienegebundene Fahrzeuge vor allem durch hoch verdichtete Stadtteile.

Wie sieht es in dünn besiedelten, ländlichen Gebieten aus?

Für den ÖPNV sind diese auf Dauer ein echtes Problem. Wo kaum jemand wohnt, lohnt sich sowohl aus ökologischen als auch aus ökonomischen Gründen kein Angebot. Der Schülertransport stellt in diesen Regionen das Grundangebot dar und ansonsten gibt es wenig. Da kann der ÖPNV mit dem Auto nicht

nahmen braucht es, um den ÖPNV zu stärken?

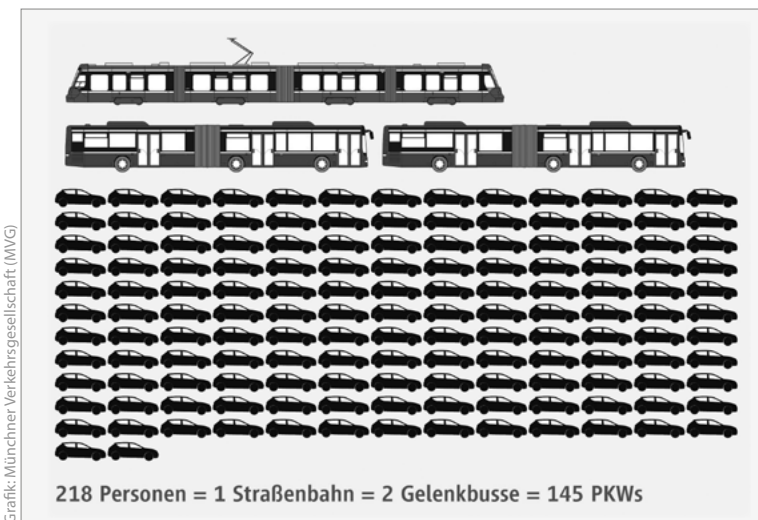
So langsam setzt sich die Erkenntnis durch, dass es so wie bisher mit dem Verkehrsgeschehen nicht weitergehen kann. Aber den Begriff „Verkehrswende“ mag noch nicht jeder in den Mund nehmen. Die Stimmen auf der Bundes-, Länder- und kommunalen Ebene sind sehr unterschiedlich – unterschiedlich mutig und vom politischen Standort abhängig. Wir brauchen ein Bündel von Maßnahmen: Ein noch besseres und dichteres Angebot dort, wo es sich lohnt. Einen Abbau der Zugangsbarrieren in den

„Der ÖPNV ist darauf angewiesen, dass er eine dichte Besiedlung entlang seiner Linien hat.“

konkurrieren. Wenn in der Zukunft autonom fahrende Kleinbusse fahren, so wie wir das jetzt testweise in Bad Birnbach erleben, dann kann sich das jedoch etwas ändern.

Welche bundespolitischen und welche kommunalpolitischen Maß-

tarifsystemen, denn die sind insbesondere für unregelmäßige Nutzer oft ein „Buch mit sieben Siegeln“. Im Idealfall hat man eine physische Karte in der Tasche oder eine App auf dem Smartphone, geht rein ins System und alles Weitere wie z.B.



Grafik: Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

Straßenbahnen sind sinnvoll, wenn die Fahrgastzahlen hoch sind. Der Grad ihrer Umweltfreundlichkeit hängt von ihrer Auslastung und vom Strommix ab.

ONLINETIPPS

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Mobilität in Deutschland (MiD)
Studie, Februar 2019
www.t1p.de/u21c

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Zehn Vorschläge des VDV für die europäische Verkehrspolitik 2019–2024
August 2019
www.vdv.de/10-vorschlaege-fuer-die-eu-verkehrspolitik.aspx

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Mobi-Wissen
Wissensdatenbank rund um Busse und Bahnen
www.mobi-wissen.de

die Fahrpreisabrechnung läuft automatisch im Hintergrund. Wir brauchen jetzt aber vor allem auch eine auf Dauer angelegte Investitionsoffensive auf allen Ebenen, denn der ÖPNV-Ausbau ist nichts, was von heute auf morgen erfolgen kann. Im Busbereich lässt sich zwar relativ schnell etwas bewegen, aber Schienenstrecken zu planen und zu bauen, dauert sehr lange. Deshalb müssen die Kommunen schon heute viel mutiger und restriktiver bei der Begrenzung des MIV vorgehen. Aber die Verantwortung liegt nicht nur bei der Politik. Jeder Einzelne sollte sein Mobilitätsverhalten reflektieren, das jeweilige Verkehrsmittel bewusst aussuchen und sich dabei klar sein, dass Mobilität immer etwas mit Energiebedarf und Schadstoffemissionen zu tun hat. Insofern trägt jeder Mensch eine unmittelbare Verantwortung für die Folgen seiner Mobilität.

Herr Poel, herzlichen Dank für das interessante Gespräch.

Siedlungsstrukturen

Dichte statt Auto

Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern ein notwendiges Übel. Er entsteht dadurch, dass Menschen aus unterschiedlichsten Gründen größere Distanzen überwinden müssen – vor allem von der Wohnung zum Arbeitsplatz und zurück. Der große ökologische Vorteil dicht bebauter Städte ist: Nähe. Sie ist Voraussetzung, um auf das private Auto verzichten zu können.

von Günther Hartmann

Die Gegner einer CO₂-Bepreisung bringen als Argument gerne vor, dass diese die Pendler hoch belasten würde und deshalb unsozial sei. Pendeln gilt als normal und notwendig – und wird vom Staat über die Entfernungspauschale subventioniert. Beim von der Bundesregierung am 20. September 2019 beschlossenen Klimaschutzpa-

die Aspekte Wohnen und Mobilität, dann müsste die Summe aus preisgünstigem Wohnen auf dem Land und langen Fahrten mit dem Auto gleich hoch sein wie die Summe aus teurem Wohnen in der Stadt und kurzen Fahrten mit dem ÖPNV. Allerdings sind die tatsächlichen Kosten der beiden Alternativen schwer vergleichbar, denn die Preisvorteile

die Kosten für lange Autofahrten zur Arbeit, sondern die Mehrkosten für Wohnen in der Stadt. So ein Vorschlag würde aber sicher auf große Widerstände stoßen – nicht nur bei der Autoindustrie. Sind unsere Städte nicht schon viel zu voll? Und sind hohe Bebauungsdichten nicht unmenschlich und unökologisch?

Flächenfraß erzeugt Verkehr

Die hohe Nachfrage nach städtischem Wohnraum ist aus ökologischer Sicht durchaus positiv. So stieg von 1950 bis heute in Deutschland die Wohnfläche pro Einwohner stetig an: von 15 auf 46,5 m². Hätte dieses Wachstum vornehmlich in Form von immer neuen Einfamilienhäusern in dünn besiedelten Gegenden stattgefunden, dann wäre der Verbrauch an Bodenfläche vielfach höher, als er ohnehin schon ist. Der Verbrauch an Bodenfläche für Häuser, für Garagen, für Straßen und für Parkplätze.

Den Flächenverbrauch deutlich zu senken, bedeutet vor allem: mehrgeschossig bauen. Denn gegenüber einem zweigeschossigen Gebäude beträgt der Pro-Kopf-Verbrauch an Bodenfläche bei einem viergeschossigen Gebäude nur die Hälfte, bei einem achtgeschossigen Gebäude nur ein Viertel. Hohe Bebauungs- und Einwohnerdichten

sind ein Ausdruck von Bescheidenheit und Sparsamkeit.

Je höher die Dichte, desto mehr unbebaute Landschaft bleibt außerhalb übrig. Zudem sind hohe Dichten die Voraussetzung für eine Infrastruktur, wo sich die meisten Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen lassen. Und hohe Dichten sind auch die Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Netz mit kurzen Takten und Haltestellen, die sich schnell und bequem zu Fuß erreichen lassen.

Obendrauf geht noch viel

Bis zu 2,7 Mio. neue Wohnungen können in Deutschland allein durch den Ausbau bislang ungenutzter Dachräume und durch die Aufstockung von Bestandsgebäuden geschaffen werden. Zu diesem Ergebnis kommen zwei Studien der TU Darmstadt und des Eduard Pestel Instituts Hannover. Der große Vorteil: Dachausbauten und Aufstockungen brauchen kein neues Bauland. Vorbildliche Beispiele gibt es zuhauf.

Wie viele Geschosse sich auf einen Bestandsbau oben draufpacken lassen, hängt von dessen statischen Reserven ab. Bei den 1950er-Jahre-Bauten reichen sie aufgrund der

schosswohnungsbauten, sondern auch auf Parkhäusern, Bürogebäuden, Supermärkten, Kaufhäusern und anderen Nichtwohngebäuden.

nicht möglich oder sehr aufwendig und teuer. Und auch nicht sinnvoll, denn zum Verzicht auf ein eigenes Auto wird durch solch eine Rege-

Nur wenn die Fahrten mit dem ÖPNV nicht sehr viel länger dauern als die mit dem Auto, kann sich der ÖPNV als gleichwertige Alternative behaupten.

Das Potenzial ist riesig und bringt nur Vorteile. Auch städtebaulich. Denn durch Nachverdichtung lässt sich eine bessere soziale und funktionale Mischung erzeugen, sprich: mehr Urbanität. Die Infrastruktur ist schon vorhanden und wird besser ausgelastet. Eine gezielte Förderung von Dachausbauten und Aufstockungen wäre durchaus angebracht. „Bodenflächen-Einsparprämie“ könnte sie heißen, denn der Pro-Kopf-Verbrauch an Bodenfläche nimmt ja bei den Hausbewohnern mit jedem zusätzlichen Geschoss ab.

Unbedingt gehören aber auch die baurechtlichen Verhinderungsinstrumente gründlich entrümpelt. So scheitern z.B. viele Dach-

lung niemand motiviert. Sie aufzuheben, wäre eine äußerst sinnvolle und wirkungsvolle Maßnahme.

Struktur am ÖPNV ausrichten

Der Faktor „Zeit“ wird bei Verkehrsuntersuchungen fast immer unzureichend dargestellt, dabei ist er bei der individuellen Entscheidung „Auto oder ÖPNV?“ maßgeblich. Nur wenn die Fahrten mit dem ÖPNV nicht sehr viel länger dauern als die mit dem eigenen Auto, kann

Eine der Hauptursachen für den wachsenden Autoverkehr ist das große Preisgefälle zwischen dem Wohnen auf dem Land und dem Wohnen in der Stadt.

ket wurde als Ausgleich für höhere Fahrtkosten eine Erhöhung der Entfernungspauschale von 30 auf 35 Cent/km festgelegt, um Pendler finanziell zu entlasten. Und dies, obwohl auch das Umweltbundesamt ausdrücklich darauf hinweist, dass die Entfernungspauschale verkehrserzeugend und damit klimaschädlich wirkt, zudem die Zersiedelung und den Verlust an Artenvielfalt fördert.

Ausgeblendet bleibt bei den Hinweisen auf die angebliche „soziale Ungerechtigkeit“ stets, dass Pendler wesentlich preisgünstiger wohnen als Städter. Reduziert man das Ziel „gleiche Lebensverhältnisse“ auf

auf dem Land werden meist für größere Grundstücke und Einfamilienhäuser genutzt. So zeigte die vom Bayerischen Rundfunk 2018 veröffentlichte Studie „Das verbaute Land“, dass in Bayern neue Wohngebiete den größten Anteil am „Flächenfraß“ haben – und dass diese vor allem dort entstehen, wo die Grundstücke billig sind.

Eine der Hauptursachen für den wachsenden Autoverkehr ist das große Preisgefälle zwischen dem Wohnen auf dem Land und dem Wohnen in der Stadt. Steuerlich absetzbar sein sollten aus Gründen des Klimaschutzes und der Flächenersparnis eher nicht

Hohe Dichten sind die Voraussetzung für ein attraktives ÖPNV-Netz mit kurzen Takten und Haltestellen, die sich bequem zu Fuß erreichen lassen.

damals notwendigen Materialsparsamkeit meist nur für ein zusätzliches Geschoss. In den 1960er-Jahren aber löste die Stahlbetonbauweise die Mauerwerksbauweise ab: Deshalb sind hier meist mehrere zusätzliche Geschosse statisch möglich. Und das nicht nur auf Ge-

ausbauten und Aufstockungen an der Stellplatzverordnung: Für jede neue Wohneinheit muss der Bauherr auch einen neuen Stellplatz errichten – egal ob die künftigen Bewohner ein Auto haben oder nicht. Ein neuer Stellplatz in bereits dichter Bebauung ist aber meist gar

ONLINETIPPS

TU Darmstadt,
Pestel Institut Hannover

Deutschlandstudie 2019

Wohnraumpotenziale in urbanen Lagen

Deutschlandstudie 2015

Wohnraumpotenziale durch Aufstockung

www.impulse-fuer-den-wohnungsbau.de/studien.html

obenplus

Architektursammlung für vertikale Nachverdichtung

Datenbank

www.obenplus.de

BR Data

Das verbaute Land

Studie, März 2018

<http://web.br.de/interaktiv/flaechenverbrauch>



Gründerzeitviertel in München: Die hohe Bebauungsdichte wird als angenehm empfunden, weil sie kleinteilig und abwechslungsreich ist. Die hohe Bewohnerdichte ist Voraussetzung, dass die Nahversorgungseinrichtungen zu Fuß erreichbar sind und der Betrieb einer Straßenbahn ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist.

Foto: Klaus Leidorf Luftbildokumentation

sich der ÖPNV gegenüber dem Auto als gleichwertige Alternative behaupten. Wenn die zeitlichen Erreichbarkeitsgefälle transparent gemacht würden, dann wäre deutlich, dass noch sehr viel mehr in den ÖPNV investiert werden muss.

Bei solchen Zeitvergleichen sind auch die Fußwege mit einzurechnen. Untersuchungen zeigten immer wieder, dass für die meis-

to dichter kann sein Takt sein, desto attraktiver ist er, desto mehr Menschen nutzen ihn wiederum – ein positiver Regelkreis.

Was bedeutet das jetzt für die Siedlungsstruktur und Stadtentwicklung? Nicht eine gleichmäßig dichte Bebauung ist ideal, sondern eine sehr dichte Bebauung rund um die ÖPNV-Haltestellen – und eher keine Bebauung dahinter. Statt-

andere fast leer fährt. Das bedeutet, dass Wohnen und Arbeiten räumlich nicht zu trennen, sondern zu mischen sind.

Fehlentwicklungen korrigieren

Städte sind das Resultat der zahlreichen Vorteile räumlicher Nähe. Früher waren dies vor allem ökonomische Vorteile, heute sind es auch ökologische. Dem modernen Städtebau jedoch waren hohe Bebauungsdichte und funktionale Mischung suspekt. Die entmischte, aufgelockerte und autogerechte Stadt war sein Leitbild. Durch die Automatisierung der Bevölkerung verlor die räumliche Nähe stark an Bedeutung. Die Entfernungen zwischen Wohnungen, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen wuchsen. Zunächst wurden die Straßen immer mehr und immer breiter, dann die ländlichen Räume zersiedelt.

Klimaerwärmung und Flächenfraß zwingen heute zum Umdenken. Eine Rückkehr zu hohen Bebauungsdichten und urbaner Nutzungsvielfalt ist die Lösung. Unsere heutigen Städte besitzen

Je mehr Menschen nahe an den Haltestellen wohnen, desto mehr nutzen den ÖPNV, desto dichter kann sein Takt sein, desto attraktiver ist er.

ten Menschen nur ein Fußweg von wenigen hundert Metern akzeptabel ist. Wird die Entfernung zur Haltestelle als zu lang empfunden, dann wird lieber mit dem Auto gefahren – erst recht, wenn es regnet oder schneit. Die Attraktivität des ÖPNV hängt aber auch von seinem Takt ab. Und je mehr Menschen nahe an den Haltestellen wohnen, desto mehr nutzen den ÖPNV, des-

dessen sollten dort eher attraktive Naherholungsflächen sein. Denn die braucht jeder Stadtteil, um attraktiv und lebenswert zu sein. Da ein ÖPNV nur dann umweltfreundlich ist, wenn er gut ausgelastet ist, muss auch dafür gesorgt sein, dass er immer in beiden Richtungen eine ansehnliche Zahl Fahrgäste hat und nicht zu bestimmten Tageszeiten in die eine Richtung überfüllt und die



Neubaugebiet in Buch am Erlbach: In Wohnsiedlungen auf der „grünen Wiese“ sind fast alle Wegstrecken zu Nahversorgungseinrichtungen zu weit, um sie zu Fuß zurückzulegen. Und für einen ÖPNV sind die Bewohnerzahl und Bewohnerdichte zu gering. Folglich gehört hier bei jedem Haus eine Doppelgarage zum Standard.

Foto: Klaus Leidorf Luftbildokumentation

zahlreiche Stadtteile, die nicht urban sind – so gut wie alle, die ab den 1950er-Jahren entstanden. Das ist kein Versehen und hat auch nichts damit zu tun, dass diese Stadttei-

Zielen, mehr einer zwischen Eigennutzstreben und Gemeinwohl.

Das Schlagwort „Nachverdichtung“ löst bei vielen Bürgern reflexhaft Protest und Widerstand aus.

Bebauungsdichten, Bebauungsstruktur, Nutzungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Attraktivität sind eng aufeinander abzustimmen.

le geplant wurden und nicht „gewachsen“ sind, wie oft behauptet wird, sondern die logische Konsequenz des anti-urbanen Leitbilds im modernen Städtebau. Dessen Stadtfeindlichkeit kam allerdings nicht aus dem Nichts, sondern hatte eine lange Tradition, die ins 19. Jahrhundert reicht und mit der Gartencity-Bewegung begann. Ein folgenschwerer Irrtum. Der Wunsch nach möglichst viel Grün vor der eigenen Haustür steht meist im Widerspruch zur Notwendigkeit eines sparsamen Umgangs mit unseren begrenzten Ressourcen – weniger ein Konflikt zwischen ökologischen

Dabei sind auf ihren Reisen alle von hochverdichteten historischen Stadtzentren fasziniert und begeistert. Und auch in deutschen Städten sind die dicht bebauten Gründerzeitviertel fast immer die beliebtesten – und inzwischen leider auch die teuersten. Nachverdichtung bietet den ab den 1950er-Jahren entstandenen Stadtteilen eine große Chance für gestalterische, soziale und funktionale Verbesserungen. Das ist allerdings ein langer Umbauprozess aus zahlreichen Einzelmaßnahmen, die sich jeweils aus der Logik des Ortes ergeben. Dabei muss gelten: Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile!

Bebauungsdichten, Bebauungsstruktur, Nutzungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Attraktivität sind eng aufeinander abzustimmen. Das Ziel „Nachhaltigkeit“ darf nicht erst am Ende einer Entscheidungskette auf fast fertige Ergebnisse „draufgesattelt“ werden, sondern muss von Anfang an im Mittelpunkt stehen. Bevor es genehmigt wird, ist bei jedem einzelnen Bauvorhaben zunächst zu fragen: Wird der Autoverkehr dadurch reduziert? Wird der Fuß- und Radverkehr dadurch gestärkt? Wird der ÖPNV dadurch gestärkt? ■

Günther Hartmann, Jahrgang 1965, studierte Architektur und arbeitete nach dem Diplom zunächst in verschiedenen Architektur- und Stadtplanungsbüros. Seit 2008 ist er hauptberuflich als Journalist tätig. In die ÖDP trat er 1998 ein und ist seit 2006 Verantwortlicher Redakteur der ÖkologiePolitik.



www.guenther-hartmann.de

Öffentlicher Raum

„Vom Leitbild der autogerechten Stadt abkehren“

Gebäude prägen unser Bewusstsein. Vor allem die Art und Weise, wie wir wohnen, hat großen Einfluss auf unser Selbstverständnis, auf unsere emotionale Befindlichkeit und auf unser Tun. Doch welche Bedeutung hat das Wohnumfeld? Und welche Folgen hat es, wenn unsere Straßen und Plätze vornehmlich dem Autoverkehr zu dienen haben?

Interview mit Dr. Klaus Englert

ÖkologiePolitik: Herr Dr. Englert, Sie beschreiben in Ihrem neuen Buch die Zukunft des Wohnens. Hat die auch etwas mit dem öffentlichen Raum zu tun?

Dr. Klaus Englert: In meinem Buch beschreibe ich auch die Geschichte des modernen Wohnens. Zur zentralen Entwicklung der letzten 100 Jahre zählt die von der „Höhle“ zum „Nest“. Das wurde

Wunsch, die Menschen aus ihrer Komfortzone herauszuholen, die starren Grenzen zwischen innen und außen aufzuheben und durch eine Reduktion aufs Wesentliche ein neues Lebensgefühl und einen neuen Zeitgeist zu erzeugen. „Less is more – weniger ist mehr“ lautete das berühmte Motto des Architekten Mies van der Rohe. Man träumte von leichten, mobilen und trans-



Foto: Karoline Kunkler

Dr. Klaus Englert, Jahrgang 1955, studierte Spanisch, Philosophie und Germanistik. Seit seiner Promotion über französische Philosophie arbeitet er als Journalist mit dem Schwerpunkt Architektur – unter anderem für die FAZ, den Deutschlandfunk und den WDR. Er schrieb mehrere Bücher, war Kurator von Architektur-Ausstellungen sowie Dozent für Philosophie an der Kunstakademie Düsseldorf.

klaus_englert@t-online.de

haupt als Teil einer sozialen und natürlichen Umwelt wahrzunehmen und zu verstehen. Das Bewusstsein bestimmt das Wohnen, aber das Wohnen bestimmt auch das Bewusstsein. Damit der Blick nach draußen aber nicht frustrierend, sondern anregend ist, muss dieses

„Sich nicht in seiner Wohnung einzukapseln, ist eine wichtige Voraussetzung, sich als Teil einer sozialen und natürlichen Umwelt wahrzunehmen.“

bereits in den 1920er- und 1930er-Jahren von Walter Benjamin klar erkannt und brillant beschrieben. Die bürgerliche Wohnung des 19. Jahrhunderts war ein „Futteral“, in das seine Bewohner tief „eingebettet“ waren, „verwachsen“ mit unzähligen Krimskrams. Benjamin beschreibt diese Wohnungen als „Schutzhöhlen“, in denen sich die Menschen von der Außenwelt zurückzogen und geradezu abschotteten – gerne auch mit schweren Vorhängen. Die progressiven Architekten des frühen 20. Jahrhunderts dagegen waren beseelt von dem

parenten Materialien, Glas übte damals bei vielen eine große Faszination aus. Es ist nicht zufällig, dass über Bruno Taut die japanische Wohnungsarchitektur großen Einfluss auf die Entwicklung der modernen Wohnung im Westen hatte. „Licht, Luft, Öffnung“ formulierte es damals der Ingenieur und Kunsthistoriker Sigfried Giedion.

Das ist aber bis heute nicht jedermanns Wunschtraum.

Nein, sicher nicht. Aber das Leitbild „Sich nicht in seiner Wohnung einzukapseln“ ist wohl eine wichtige Voraussetzung dafür, sich über-

Draußen eine gewisse Qualität haben. Und damit man seine Wohnung gerne verlässt und spazieren geht, muss das Draußen, muss der öffentliche Raum eine hohe Aufenthaltsqualität haben. Und die hat

Verkehr auf Parkplätzen und Straßen. Da hilft nur eins: Autofahren muss teurer werden. Denn die Zahl der zugelassenen Autos steigt stetig. Und der Anteil der SUVs auch. 46 Prozent aller im Juli 2019 verkauften

„Damit der öffentliche Raum attraktiver wird, muss der Autoverkehr deutlich reduziert werden – nicht nur der fließende, auch der ruhende.“

er oft nicht – weil der öffentliche Raum von unseren Stadtplanern weniger als Raum für Menschen, sondern mehr als Raum für das Auto betrachtet und konzipiert wurde. Die autogerechte Stadt war seit den 1950er-Jahren das planerische Leitbild – eine fatale Fehlentwicklung.

Wie kann der öffentliche Raum attraktiver werden?

Dafür muss vor allem der Autoverkehr deutlich reduziert werden. Er erzeugt gesundheitsschädliche Stickoxide und Feinstäube. Er erzeugt Lärm. Und er beansprucht viel zu viel des kostbaren öffentlichen Raums – nicht nur der fließende, sondern auch der ruhende

BMWs gehörten zur Kategorie SUV. Das ist der vorherrschende Trend. Und so verwundert es nicht, dass die CO₂-Emissionen im Jahr 2017 den höchsten Wert seit 19 Jahren erreichten.

Welche Maßnahmen können den Verkehr reduzieren?

Der Wissenschaftliche Beirat des Bundeswirtschaftsministeriums z.B. hat den Kommunen empfohlen, eine City-Maut einzuführen. Mit diesen Einnahmen könnten der ÖPNV ausgebaut, vergünstigte Sozialtickets für Bedürftige finanziert sowie Fuß- und Radwege erweitert werden. Die City-Maut würde, wenn sie sich an den Schad-

BUCHTIPP

Klaus Englert
Wie wir wohnen werden

Die Entwicklung der Wohnung und die Architektur von morgen
Reclam, Mai 2019
216 Seiten, 18,00 Euro
978-3-15-011186-4



Foto: Günther Hartmann

Wenn Straßen vornehmlich als Abstellfläche für Autos genutzt werden, sinkt ihre Attraktivität deutlich ab.

stoff-Emissionen und Entfernungen orientiert, die Attraktivität von Verkehrsmitteln mit geringeren oder keinen Schadstoff-Emissionen deutlich steigern. Metropolen wie London und Stockholm haben bereits seit Jahren gute Erfahrungen damit gemacht. Natürlich löst die City-Maut nicht alle Mobilitätsprobleme und braucht flankierende Regelungen – sowohl für den fließenden als auch für den ruhenden Verkehr.

Was schlagen Sie für den ruhenden Verkehr vor?

Wenn man wirklich weg will vom Auto, muss man auch das Parken ausreichend bepreisen – und zwar überall. Man muss weg von den Flächenversiegelungen durch öffentliche Parkplätze, die einzig dem Individualverkehr vorbehalten sind. Parkflächen in Straßen und auf Plätzen würdigen diese zu individuellen „Lagerstätten“ herunter. Sie versiegeln viel Bodenfläche. Das gilt aber auch für die viel gepriesenen Park-and-Ride-Parkplätze an den Stadträndern. Wenn man wirklich weg will vom Auto, muss man auch diese ausreichend bepreisen. Wir müssen vom Leitbild der autogerechten Stadt entschieden abkehren. Eine City-Maut wäre da ein sinnvoller Anfang.

Herr Dr. Englert, herzlichen Dank für das interessante Gespräch.

Verkehrsökologie

„Wir müssen die Rahmenbedingungen ändern“

Verkehr soll schnell und preisgünstig sein. Doch dadurch nehmen das Verkehrsaufkommen und die damit einhergehende Umweltbelastung unaufhörlich zu. Die Politik setzt auf Einzellösungen, doch die sind nicht zielführend. Die Verkehrsproblematik ist komplex und muss deshalb ganzheitlich angegangen werden. Ein Lehrstuhl der TU Dresden tut das.

Interview mit Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker

ÖkologiePolitik: Herr Prof. Becker, was ist Verkehrsökologie?

Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker: All das, was die Verkehrswelt mit der Umwelt zusammenbringt. Also vor allem Abgase, Lärm, Energieverbräuche, Unfälle, Flächeninanspruchnahmen, Klimagasemissionen usw. Wir sind aber nicht nur die, die immer mit dem bösen Finger auf den Verkehr zeigen, sondern wir sind auch dafür da, dass die Menschen mobil bleiben, wenn sich der Verkehr einmal ändern wird.

Was sind die größten Missverständnisse beim Thema „Verkehr“?

Alle verwechseln Verkehr mit Mobilität, dabei ist das eben nicht dasselbe! Mobilität ist, wenn Menschen an ihre Ziele kommen: zur

hängt beides zusammen – und doch sind die Begriffe grundverschieden. Man kann nämlich viel Verkehr für wenig Mobilität haben, wenn z.B. alle Ziele weit weg sind. Und man kann viel Mobilität mit wenig Verkehr haben, wenn z.B. alle Ziele in der Nähe sind oder wenn man Fahrgemeinschaften bildet. Mobilität ist das, was wir alle eigentlich wollen. Verkehr, das sind die Fahrzeuge – man braucht sie, aber sie sind doch nicht der Hauptzweck!

Welches sind Ihre wichtigsten Handlungsfelder?

Am wichtigsten ist, etwas erklären zu können, denn die Menschen haben heute vor allem Angst. Angst vor Veränderungen, Angst vor Ver-

„Alle verwechseln Verkehr mit Mobilität. Mobilität ist, wenn Menschen an ihre Ziele kommen.“

Verkehr ist das Instrument, um an Ziele zu kommen.“

Arbeit, zur Schule, zum Einkauf, zum Arzt, zur Apotheke, ins Kino usw. Verkehr ist immer das Instrument, um an die Ziele zu kommen: mit Autos, Flugzeugen, Fahrrädern, Straßen, Schiffen, Signalanlagen, Verkehrsgesetzen usw. Natürlich

lusten. Und deshalb lehnen sie vernünftige Vorschläge oft erst einmal ab, egal ob Klimaabgabe, Tempo 30, Verkehrsberuhigung usw. Dabei wissen wir, dass sich der Verkehr ändern muss, damit wir auf unserem Planeten überleben. Schlau



Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker, Jahrgang 1957, studierte Wirtschaftsingenieurwesen und promovierte über ein verkehrswissenschaftliches Thema. Es folgten weitere berufliche Stationen im Verkehrsbereich. 1994 wurde er auf die Professur für Verkehrsökologie der TU Dresden berufen. Er ist Mitglied in zahlreichen Vereinigungen und Beiräten, unter anderem im Wissenschaftlichen Beirat des Verkehrsclubs Deutschland (VCD).

udo.becker@tu-dresden.de

wäre es, wenn wir uns sanft und abgestimmt jetzt auf den Weg machen, diese Veränderungen zu steuern und verträglich zu gestalten. Dumm ist, wenn man sich bis zur letzten

Sekunde gegen jede Veränderung wehrt, denn dann wird man ganz plötzlich dazu gezwungen, ist unvorbereitet und hat keine Lösungen parat.

Welche Bedeutung messen Sie der E-Mobilität bei?

Ein Instrument wird in den Vordergrund gestellt, das alle Probleme lösen soll – aber so geht das nicht. Natürlich können E-Autos Teil der Lösung sein, aber wenn wir nur einen Antrieb gegen einen anderen tauschen und ansonsten so weitermachen wie bisher, dann werden wir scheitern. Die E-Mobilität wäre

sen wir zuerst wieder viel erklären: Nein, damit soll nicht der Autofahrer abkassiert werden. Und auch nicht die Steuerkasse gefüllt werden. Bei einer Maut handelt es sich schlicht und einfach um Marktwirtschaft: In der Stadt ist Platz knapp und teuer. Und saubere Luft ebenfalls. Wenn also jemand kostbaren Platz und saubere Luft verbraucht, dann muss er dafür eben bezahlen. So ist das in Marktwirtschaften üblich. Sie können Sekt und Kaviar auch nicht kostenlos im Supermarkt abholen. Wenn der Umweltverbrauch endlich etwas

„Wenn wir den Rahmen richtig ändern, eröffnen sich neue Optionen, die sich heute noch nicht rechnen und die sich auch keiner vorstellen kann.“

dann hilfreich, wenn die Fahrzeuge leicht, langsam und für viele gemeinsam nutzbar wären. Dann spielt auch das Batteriegewicht keine so große Rolle mehr. Aber E-Autos mit 500 PS und 3 Tonnen, die wir auch noch mit Kaufprämien fördern? Wir brauchen andere Rahmenbedingungen im Verkehrswesen!

Welche Bedeutung messen Sie dem autonomen Fahren bei?

Gleich Antwort wie eben: Das kann positiv oder negativ wirken – je nach den Rahmenbedingungen. Es kann zu viel mehr Verkehr führen. Und zu viel mehr Abgas, Lärm und Energieverbrauch. Unter geänderten Rahmenbedingungen kann es aber auch sehr hilfreich sein und die Lebensqualität erhöhen. Wir müssen die Rahmenbedingungen ändern!

Wäre die City-Maut eine vernünftige Maßnahme?

Die City-Maut ändert den Rahmen, zweifellos. Und eben hier müs-

kosten würde, dann würden das alle sofort bemerken und bei ihren Entscheidungen berücksichtigen. Jeder würde überlegen: Wie kann ich das jetzt vermeiden? Welche Umgehungsmöglichkeiten habe ich? Und genau das ist der Trick: Alle sollen die City-Maut eben gerade nicht bezahlen, sondern umgehen: mit Fahrrad, Bus, Fahrgemeinschaften oder mit näheren Zielen. Es ist aber vorher auch dafür zu sorgen, dass alle Bürger viele Optionen haben, um die Maut nicht zu bezahlen. Zuerst sollten Umgehungsoptionen – Radwege, ÖPNV, Stadtteilzentren – geschaffen und dann erst eine City-Maut eingeführt werden.

Welche Maßnahmen sehen Sie ansonsten als wichtig? Und als wirksam?

Reden, reden, reden. Und noch mal erklären. Wenn wir den Rahmen richtig ändern, ändert sich sehr viel. Es eröffnen sich viele neue Optionen, die sich heute noch nicht

BUCHTIPP

Udo J. Becker (Hrsg.)
Grundwissen Verkehrsökologie
Grundlagen, Handlungsfelder und Maßnahmen für die Verkehrswende
oekom, März 2016
320 Seiten, 24,95 Euro
978-3-86581-775-4



rechnen und die sich auch keiner vorstellen kann. Aber wenn sie Menschen fragen, deren Verkehrswelt sich geändert hat, vielleicht wegen einer City-Maut wie in London oder Stockholm, wegen höherer Abgaben oder wegen einer kindergerechten Verkehrsplanung, dann sagen die oft: „Vorher konnten wir uns das nicht vorstellen und hatten schlimme Befürchtungen. Aber jetzt, wo neue Läden in der Nähe eröffnet haben, wo die Busse alle 3 Minuten fahren und überall Carsharing ist, da können wir tatsächlich auf den Zweitwagen verzichten und sparen richtig Geld. Und natürlich kommen wir an alle unsere Ziele – besser als zuvor!“ Würde z. B. das Benzin 50 Cent teurer je Liter, dann müssten wir dafür sorgen, dass Mobilität spritsparend und nah möglich wird und dass dann alle noch halb so viel Benzin wie vorher tanken müssen. Wenn das Benzin teurer ist, werden sich 1.000 Möglichkeiten auftun, um ohne Benzin mobil zu sein. Und wenn der Verkehrsaufwand insgesamt abgenommen hat, wird es auch viel sicherer, leiser, sauberer – sprich: lebenswerter. Genau darauf wollen wir hinaus.

Herr Prof. Becker, herzlichen Dank für das interessante Gespräch.

Klima- und Gesundheitsschutz

Mehr als verbesserte Technik

Klimaschutz, saubere Luft, weniger Lärm – das sind die umweltpolitischen Herausforderungen, vor denen der Verkehrssektor steht. Was etablierte Umweltverbände seit Jahren fordern, bringt „Fridays for Future“ jetzt auf die Straße. Das Ziel der Verkehrspolitik muss vor allem sein: eine bessere Mobilität mit weniger klimaschädlichem Verkehr.

von Dorothee Saar

Der verkehrspolitische Stillstand der letzten Jahrzehnte erhöht den Druck, jetzt endlich entschlossen zu handeln. Verbindliche Vorgaben zur Luftreinhaltung werden seit ihrem Inkrafttreten 2010 anhaltend missachtet. 2011 hatte die Bundesregierung das Ziel verkündet, bis 2020 mindestens 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf der Straße zu haben – aktuell sind es gerade einmal 83.000.

Die Bundesregierung ist klimapolitische Verpflichtungen eingegangen, löst diese aber nicht ein. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr müssen bis 2030 um 40 bis 42 % gegenüber 1990 sinken, stagnieren bislang jedoch auf dem gleichen Niveau wie damals. Ein Grund ist, dass der Abstand zwischen den Herstellerangaben zum Kraftstoffverbrauch und dem, was die Fahrzeuge im realen Betrieb tatsächlich schlucken, in den vergangenen Jahren stetig gewachsen ist. Mittlerweile liegt die Lücke bei durchschnittlich 39 %, bei Dienstwagen, die den Großteil der Neuzulassungen ausmachen, sogar bei 42 %.

Nicht nur beim Mehrverbrauch, auch beim Abgaskandal wird das Versagen der Politik offenkundig: Fast vier Jahre nach Bekanntwerden des Abgasbetrugs von Volkswagen in den USA und der nachfolgend offenbarten umfassenden Verwick-

lung der gesamten Branche in diese Betrugspraxis sind noch immer Millionen Fahrzeuge mit einem Schadstoffausstoß auf unseren Straßen unterwegs, der den erlaubten

Klimaschutzmaßnahmen haben positive Effekte auch auf andere Probleme: weniger Lärm, mehr Platz für Fuß- und Radverkehr, für öffentliches Leben.

Grenzwert zum Teil massiv überschreitet.

Verbindliche Anordnung für eine wirksame Reparatur der Fahrzeuge? Sanktionen gegen betrügerisch agierende Hersteller? Fehlanzeige! Obgleich die rechtlichen Mittel dafür bereitstehen würden – auch ohne eine Reform des Unternehmensstrafrechts, wie sie jetzt von der Bundesjustizministerin eingefordert wird.

Klimaschutz im Verkehr ist machbar und die erforderlichen Maßnahmen sind bekannt. Sie haben in der Regel positive Effekte auch auf andere Probleme: weniger Lärm, mehr Platz und mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr, für öffentliches Leben insgesamt.

Im urbanen Raum steht mit dem öffentlichen Verkehr eine Alternative zur Verfügung. Er ist Kern einer zukunftsgerechten Mobilität. Es muss deutlich mehr als bislang in-

vestiert werden, um den Umstieg attraktiv zu machen. Die Deutsche Umwelthilfe fordert deshalb eine dauerhafte, deutlich verbesserte finanzielle Ausstattung des öffent-

lichen Verkehrs, den Ausbau der Infrastruktur und die Einführung eines 365-Euro-Tickets.

Viele Wege können mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dafür braucht es ausreichend sichere Wege und eine Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen, die leider nach wie vor den motorisierten Verkehr bevorzugen. Für

ONLINETIPPS

Deutsche Umwelthilfe
Klagen für saubere Luft
Hintergrundpapier, Juli 2019
www.duh.de/publikationen/publikationsarchiv/

DUHwelt
Mobilität: In Zukunft anders
Magazin, Ausgabe 1/2019
www.duh.de/publikationen/duhwelt/



den Ausbau der Infrastruktur muss auch die Verwaltung gestärkt werden: ohne gute Planung keine gute Umsetzung.

Doch nicht alle können einfach in die Tram oder auf das Fahrrad umsteigen. Daher müssen die Autos, auf die wir noch angewiesen sind, so sauber wie möglich sein. Auch alternative Antriebe, deren Markthochlauf mit entsprechender Rahmensetzung vorangetrieben werden muss, brauchen Effizienzstandards – ein überdimensionier-

Sanktionen gegen betrügerisch agierende Fahrzeughersteller? Fehlanzeige! Obgleich die rechtlichen Mittel dafür bereitstehen würden.

ter Elektro-SUV ist kein Beitrag zur Verkehrswende, sondern ein einziges Ärgernis. Denn erneuerbare Energien – mit denen die Batterien geladen werden müssen, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten – sind ein kostbares Gut, ebenso wie die erforderlichen Rohstoffe für den Antrieb. Um den wachsenden Strombedarf aus erneuerbaren Quellen bezahlbar decken zu können, bedarf es einer Verringerung des Endenergiebedarfs und einer ehrlichen Ermittlung und Kennzeichnung der Verbrauchswerte.

Den Ausstieg Wirklichkeit wer-

den lassen: Dazu muss Deutschland anderen Ländern folgen und ab 2025 keine reinen Verbrenner-Pkws in Deutschland mehr neu auf die Straßen bringen. Ansonsten wird sich der heutige Trend hin zu immer größeren SUVs mit mieser Klimabilanz fortsetzen.

Ein Tempolimit von 120 km/h auf der Autobahn und 80 km/h außerorts spart unmittelbar bis zu 5 Mio. Tonnen CO₂ ein. Es schafft den Anreiz ab, die Motorisierung von Pkw immer weiter in absurde

ren Kraftstoffverbrauch steuerlich abzusetzen. Eine CO₂-Bepreisung ist daher ein wichtiges Instrument für Klimaschutz und muss im Verkehrssektor als maßgeschneidertes Konzept kommen, das Anreize zur Nutzung CO₂-ärmerer Verkehrsmittel schafft.

Klimaschutzpolitik im Verkehrsbereich braucht die Wende, die mehr ist als verbesserte Technik und alternative Antriebe. Die Vorschläge liegen auf dem Tisch, ihre Umsetzung wird durch wachsendes zivilgesellschaftliches Engagement eingefordert. Verantwortliche in Politik und Industrie müssen endlich aufwachen und sich den Herausforderungen stellen. Sie müssen endlich zeigen, dass und wie es geht, wenn sie nicht länger als Feinde des Wandels gelten wollen.

Dorothee Saar, Jahrgang 1966, studierte Landschaftsplanung und arbeitet seit 2006 für die Deutsche Umwelthilfe, seit 2011 als Leiterin des Bereichs



„Verkehr und Luftreinhaltung“. Sie ist dort verantwortlich für die Planung und Umsetzung von Kampagnen und Projekten für mehr Umwelt- und Klimaschutz.

www.duh.de/themen/verkehr

Mobilitäts- und Energiewende

Wir müssen nur wollen, aber wollen müssen wir schon

Zwar hat der Begriff „Verkehrswende“ Konjunktur, doch heißt das nicht, dass Politik und Wirtschaft schon auf Kurs wären. Es muss mehr geschehen, als Benzin- und Diesel- durch E-Autos zu ersetzen. Es geht um weniger und um effizienteren Verkehr, ohne die Mobilität einzuschränken. Und nicht jeder E-Scooter ist bereits ein Vorbote des notwendigen Wandels.

von Christian Hochfeld

Die Verkehrspolitik der vergangenen 20 Jahre zeichnet vor allem eins aus: leere Versprechungen. Dokumentiert sind sie z. B. in diversen Koalitionsverträgen. Mal wurden in denen „Wege für eine nachhaltige Mobilität im 21. Jahrhundert“ angekündigt (2002), mal war von einer „integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik“ die Rede (2005). Die sollte selbstverständlich auch „effizient“ sein, um die Mobilität für heute und morgen zu sichern – denn schließlich schafft Mobilität „die Voraussetzungen für Beschäftigung, Wohlstand und persönliche Freiheit“ (2009).

Verkehrspolitik: schöne Worte, heiße Luft

Stattdessen wird mit viel Geld, aber mit wenig verkehrspolitischem Nutzen der Stuttgarter Hauptbahnhof unter die Erde verlegt, wird der Berliner Autobahnring achtspurig ausgebaut und erfährt ausgerechnet der Luftverkehr unheimliche Wachstumsraten – auch dank politischer Förderung. Logisch, dass die Treibhausgasemissionen des Verkehrs auf dem Niveau des Jahres 1990 verharren, obwohl das Bekenntnis zum Klimaschutz inzwischen in kaum einer Politikerrede

fehlt. Weil die Autos mehr, stärker und riesiger werden, und weil deren Realverbräuche immer weniger mit dem zu tun haben, was in Verkaufsprospekten versprochen wird, schlägt sich effizientere Motorentechnik eben nicht in entsprechend sinkendem CO₂-Ausstoß nieder.

Derweil lebt die Eisenbahn eher auf Zwergenniveau, selbst der wachsende Güterverkehr verschaffte ihr nur überschaubare Marktanteilsgewinne, weshalb wiederum viele Autobahnen chronisch verstopft sind – sehr zum Ärger der Autofahrer. Obendrein – apropos Ärger – tobt in vielen Städten der Kampf um den knappen öffentlichen Raum: zwischen Pkw, Lieferwagen, Radlern

tes Gutachten. Darin heißt es, das marktwirtschaftliche Ziel der Freiheit der Verkehrsmittelwahl werde „in zunehmendem Maße von Zielverzicht in anderen Bereichen begleitet“. Vor zwei Jahren – die Zahl der Pkw pro 1.000 Einwohner hatte sich inzwischen mehr als verdoppelt und der Klimaschutz war zu einem die öffentliche Debatte beherrschenden Thema geworden – publizierte der SRU erneut eine Expertise zum Verkehr. Diagnose: Der sei inzwischen „die größte klimapolitische Herausforderung“.

Tatsächlich ist es ein Scherbenhaufen, den die Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte angerichtet hat: Industrie, Energiewirtschaft

Weil die Autos mehr, stärker und riesiger werden, schlägt sich effizientere Motorentechnik nicht in sinkendem CO₂-Ausstoß nieder.

und neuerdings auch E-Scootern – von Fußgängern und spielenden Kindern ganz zu schweigen.

1973, vor nahezu 50 Jahren, veröffentlichte der damals frisch von der Bundesregierung ins Leben gerufene Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) sein ers-

und private Haushalte haben ihre Treibhausgasemissionen seit 1990 gesenkt, doch die des Verkehrs stagnieren, was ihre Bedeutung als Verursacher der Erderhitzung hat wachsen lassen. Mehr als 20% aller energiebedingten Emissionen stammen hierzulande vom Verkehr –

fast ausschließlich vom Straßenverkehr; die von Deutschland aus startenden Flugzeuge mit Zielen jenseits der deutschen Grenzen sind dabei nicht einmal mitgezählt.

Stau auf der Straße, auf der Bahn, in der Luft und auf dem Wasser, wo sich neben Handelsschiffen inzwischen Heerscharen neuzeitlicher Kreuzfahrer tummeln – das sind nur die sinnlich wahrnehmbaren Facetten der verfahrenen Verhältnisse. Dass der Verkehr mehr als 160 Mio. Tonnen CO₂ zum jährlichen Klimafrevel beisteuert, dringt erst langsam ins öffentliche Bewusstsein, obwohl das ziemlich genau jener Menge entspricht, die sämtliche deutschen Braunkohlekraftwerke emittieren.

Mit der Begrenzung des Klimawandels auf ein Niveau, das der Menschheit die übelsten Folgen der Erderwärmung erspart, ist all dies nicht vereinbar. Sollen die 2015 in Paris von der Völkergemeinschaft vereinbarten Klimaschutz-

ziele nicht zu einer Fata Morgana werden, gehört die Verkehrswende schon längst und jetzt erst recht auf die politische Tagesordnung – und zwar nicht ein bisschen, sondern

Ausbau Mensch und Umwelt mit unerwünschten Folgen, die bereits heute Akzeptanzprobleme zeitigen. Diese Akzeptanzproblematik dürfte sich mit der wachsenden Zahl von

Mehr als 20% aller energiebedingten Emissionen stammen hierzulande vom Verkehr – fast ausschließlich vom Straßenverkehr.

mit dem Ziel, den Verkehrssektor in den vor uns liegenden 30 Jahren vollkommen umzupolen: von fossiler auf regenerative Antriebsenergie.

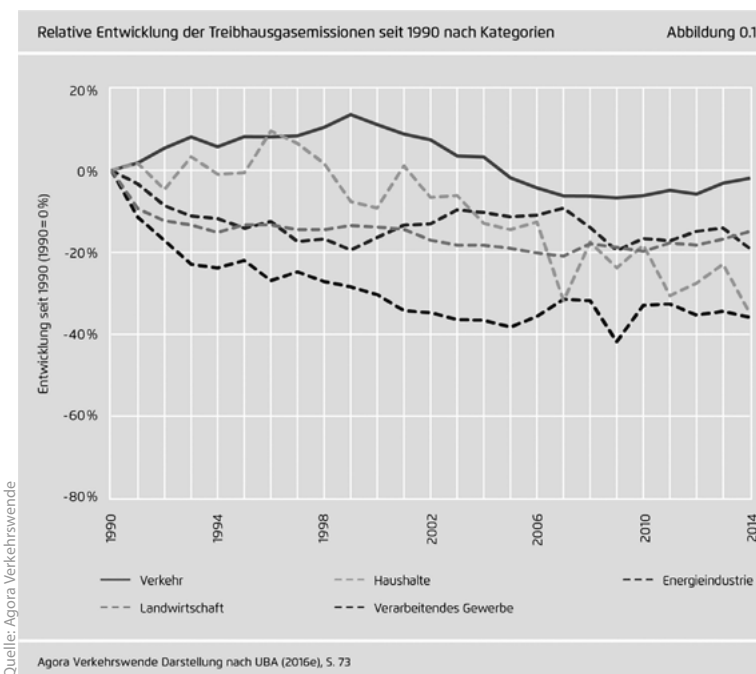
Verkehrswende = Energiewende + Mobilitätswende

Energie ist ein knappes Gut. Auch der Energiegewinnung aus Sonnenstrahlung und Windkraft, aus Biomasse und Wasserkraft sind – technische – Potenzialgrenzen gesetzt. Hinzu kommt: Erneuerbare Energiequellen sind zwar CO₂-neutral, dennoch konfrontiert ihr massiver

Windkraftanlagen noch verschärfen. Deshalb gilt das Gebot der Sparsamkeit auch für klimaneutrale Energien, zumal auf diese Weise die Kosten ihrer Erzeugung begrenzt werden.

Diese Erkenntnis hat Folgen für die Strategie zur Verkehrswende. Es hat nämlich dabei um mehr zu gehen als um einen Wechsel der Antriebstechnologie. Es muss darum gehen, den Energieverbrauch zu senken und den verbleibenden Energiebedarf mit klimaneutraler Energie zu decken. Damit ruht die Verkehrswende auf zwei Säulen: auf der Mobilitätswende – und auf der Energiewende im Verkehr.

Die Mobilitätswende sorgt dafür, den Endenergieverbrauch des Verkehrssektors zu senken, ohne die Mobilität einzuschränken. Technologische Entwicklungen wie die Digitalisierung und die Informations- und Kommunikationstechnologien können dabei nützlich sein. Mit ihrer Hilfe lässt sich nicht nur das Verkehrsangebot erweitern, es lassen sich verschiedene Verkehrsträger auch leichter miteinander vernetzen. Das wiederum ermöglicht den Verkehrsteilnehmern die effiziente Gestaltung ihrer Mobilität. Verkehrsaufwände werden verringert, wenn Wege gebündelt und auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagert werden. So entsteht eine neue Qualität von Mobilität, die



auch den Erfordernissen des Klimaschutzes gerecht wird.

Es irrt, wer nun allerdings denkt, bei der Mobilitätswende handele es sich um eine per Smartphone und mit ein paar Apps zu bewältigende Herausforderung. Von wegen. Es geht um die Veränderung der Alltagsroutinen von Millionen Menschen, letztlich – zumindest in den Städten – um den Abschied vom privaten Auto im Namen des Klimaschutzes und der Systemeffizienz des Verkehrs. Das ruft Ängste

Es geht um die Veränderung der Alltagsroutinen von Millionen Menschen, letztlich um den Abschied vom privaten Auto. Das ruft Ängste hervor.

hervor, Widerstände, und bedeutet Kärnerarbeit – individuell und politisch.

Wie – rein theoretisch – der Karren aus dem Dreck gezogen werden könnte, hat das International Transport Forum (ITF) herausgefunden, eine organisatorisch an die OECD angegliederte zwischenstaatliche Organisation mit 65 Mitgliedsstaaten: Würde man in einer Stadt wie Lissabon sämtliche privaten Pkw durch Sammel-Busse und -Taxis ersetzen, dann wären bei gleicher Mobilität der Menschen 97 % aller Fahrzeuge überflüssig. Die Zahl der zurückgelegten Fahrzeugkilometer reduzierte sich ebenso wie die CO₂-Emissionen ungefähr um ein Drittel, der öffentliche Raum würde nicht länger durch parkende Fahrzeuge in Beschlag genommen, die Kosten für die öffentliche Mobilität sanken auf die Hälfte ihres heutigen Wertes, es gäbe keine soziale Diskriminierung beim Zugang zu Mobilität und neue Fahrzeugtechnologien setzten sich am Markt schneller durch – schließlich stehen

die neuen Sammel-Taxis nicht wie herkömmliche Pkw die meiste Zeit nur herum, sondern werden genutzt, abgenutzt und dann ersetzt, und zwar durch die jeweils aktuelle Generation. Aus Parkzeugen werden so wieder Fahrzeuge.

Mobilitätswende bedeutet Rahmenänderung

Voraussetzung dafür, dass Mobilität mit weniger Verkehr möglich wird, wäre indes eine konsequente politische Rahmensetzung. Dazu

gehört vorneweg die Abschaffung des Grundrechts aufs Parken. Tatsächlich ist Parken heute überall erlaubt, wo es nicht ausdrücklich verboten ist – ein Privileg, das alle diskriminiert, die knappen öffentlichen Raum gern anders nutzen würden als zum Abstellen von

Fahrzeugen. Verknappung und Bepreisung heißt die notwendige Antwort. Sie verlangt politische Kraft, die es jenseits der deutschen Grenzen schon gibt, nicht aber hierzulande. Bundesrecht deckelt zum Beispiel die maximale Gebührenehöhe für Bewohnerparken auf 30,70 Euro pro Jahr – in London und in Amsterdam, in Riga und in Stockholm kosten die Ausweise ein Vielfaches davon.

Auch für den rollenden Verkehr gilt die Devise: Jeder darf jederzeit jede Straße nutzen. Dass immer länger werdende Staus die Folge davon sind, ist nicht überraschend – ebenso wenig allerdings auch der Umstand, dass immer mehr und immer neue Straßen dem Übel nicht abhelfen. Hier gilt die Erkenntnis und Erfahrung, dass Verkehr erntet, wer Straßen sät. Dabei ist es technisch längst möglich, die Nutzung von Straßeninfrastruktur verursachergerecht zu bepreisen, differenziert nach ihrer jeweiligen Auslastung und den Umweltmerkmalen der rollenden Untersätze. Eine intel-

ligente Maut hat das Zeug dafür, Mobilität effizienter machen – und dadurch Freiräume zu schaffen, z. B. für Fahrradfahrer.

Das sind nur einige Beispiele dafür, wie sich der Energieverbrauch des nationalen Verkehrs bis 2050 auf die Hälfte des Wertes von 2005

Fahrzeuge zählen dazu, aber auch solche, in denen Brennstoffzellen regenerativ erzeugten Wasserstoff wieder in Strom umwandeln.

Allerdings, so wichtig Technologieoffenheit als Leitprinzip ist: Die Entscheidung, welche Autos in Zukunft gebaut werden, ist in den Vor-

Würde man in einer Stadt wie Lissabon sämtliche privaten Pkw durch Sammel-Busse und Taxis ersetzen, dann wären bei gleicher Mobilität 97 % aller Fahrzeuge überflüssig.

reduzieren ließe, politischer Wille vorausgesetzt. Die verbleibende andere Hälfte wäre mit klimaneutralen Antriebsenergien zu decken.

Autoindustrie investiert in E-Mobilität

Das mutet schon wieder an wie eine technische Herausforderung. Auch sie bedarf indes konsequenter politischer Gestaltung. Nach bestem heute vorhandenem Wissen geht die Entwicklung in Richtung Elektrifizierung des Verkehrssektors – eben weil sich keine andere Energie als elektrischer Strom skalierbar regenerativ erzeugen lässt. Das erfordert freilich den beschleunigten Ausbau der Stromerzeugung aus Sonne und Wind sowie der Infrastruktur für ein integriertes, auf Elektrizität basierendes Mobilitätssystem für sämtliche Verkehrsträger – einschließlich der Anlagen zur Erzeugung von Wasserstoff und strombasierten Kraftstoffen. Vor allem muss die Anzahl elektrisch angetriebener Straßenfahrzeuge rasch wachsen.

E-Mobilität ist indes ein facettenreicher Begriff, einer, der schnell Anlass für allerlei Missverständnisse bietet: Batterieelektrische

standsetagen der Automobilbauer bereits gefallen. Weltweit entstehen gerade gigantische Produktionskomplexe rund um die Batterie. Dafür ist jetzt die passende Regulierung zu schaffen, einschließlich einer wirksamen CO₂-Bepreisung. Versagt die Politik dabei, dann steht plötzlich nicht mehr die Frage auf der Tagesordnung, welche Fahrzeuge gebaut werden, sondern ob überhaupt noch welche in Deutschland gebaut werden. In China, dem weltweit größten Absatzmarkt für Autos, stehen die Signale längst auf E-Mobilität.

Politik braucht Mut zur CO₂-Bepreisung

Infrastrukturinvestitionen müssen in Zukunft ebenso konsequent am Ziel der Emissionsminderung ausgerichtet sein wie die verhaltenssteuernden Signale des Staates an die Verkehrsteilnehmer. Dafür stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung: Abgaben und Umlagen sowie Auflagen und Standards, die dem Verursacherprinzip folgen – aber auch die finanzielle Förderung nach dem Gemeinlastprinzip.

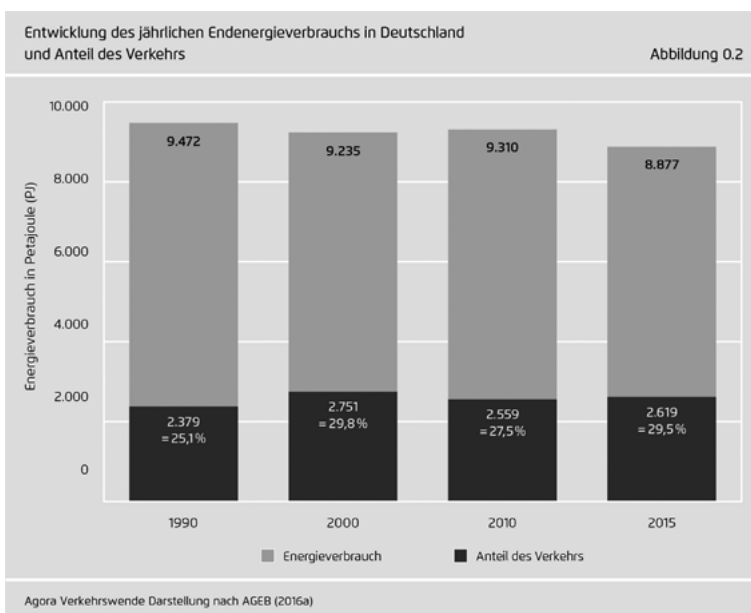
Wer allerdings monetäre Anreize wie eine wirksame CO₂-Bepreisung

ONLINETIPPS

Agora Verkehrswende
Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern
12 Thesen zur Verkehrswende
März 2017
www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/

Sachverständigenrat für Umweltfragen
Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor
Sondergutachten, November 2017
www.t1p.de/9hj4

für nicht zumutbar hält, wer Ordnungsrecht wie ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen für tabu und „gegen jeden Menschenverstand“ erklärt und wer gleichzeitig der Haushaltskonsolidierung Priorität einräumt, der macht den Staat de facto handlungsunfähig. Und wer die auch in Deutschland längst nicht ausgerottete Armut zum Vorwand nimmt, gegen die Verkehrswende Stimmung zu machen, der treibt ein böses Spiel: auf dem Rücken der Armen und auf dem unserer Nachkommen. ■



Christian Hochfeld, Jahrgang 1969, studierte Technischen Umweltschutz und arbeitete anschließend von 1996 bis 2010 für das Öko-Institut sowie von 2010 bis 2015 für die Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit im Bereich „Nachhaltiger Verkehr“. Seit 2016 ist er Direktor und Geschäftsführer des neu gegründeten Thinktanks „Agora Verkehrswende“. Im Herbst 2018 wurde er in das Global Future Council on Mobility des Weltwirtschaftsforums berufen.

www.agora-verkehrswende.de

Klimaschutz und Mobilität

Wie wir Emissionen im Verkehr zügig senken

Die Bundesregierung hat ihr Klimapaket auf den Weg gebracht. Doch die geplanten Maßnahmen erscheinen gerade im Verkehrssektor zu zaghaft, um eine CO₂-Reduktion zu erreichen. Kluge und miteinander verknüpfte Maßnahmen könnten dagegen eine schnelle Wirkung für unser Klima haben und somit die Emissionen zügig und sozial gerecht senken. Ein Debattenbeitrag.

von Pablo Ziller

Auch wenn wir in den letzten Jahrzehnten Fortschritte machen konnten, was die klimaschädlichen Emissionen im Verkehrssektor betreffen, so wurden technische Fortschritte beim Verbrauch und den Emissionen oft durch das steigende Wachstum des Verkehrs neutralisiert. Im Prinzip ein klassischer ökonomischer Rebound-Effekt (Rückschlageffekt): Effizienzsteigerungen werden durch steigende Ansprüche kompensiert. Wirkung gleich null – die Autos werden immer größer.

Individualverkehr auf Wachstumskurs

Der Lkw- und Pkw-Verkehr wächst bis heute an: Zwischen 1995 und 2017 in Deutschland um 17%. Die absoluten CO₂-Emissionen stiegen in diesem Zeitraum um 20% an, obwohl die Emissionen pro Fahrzeug und Kilometer um ca. 20% bei Pkw und Lkw gesunken sind. Die Bundesregierung wollte die Emissionen aus dem Verkehrssektor bis 2020 eigentlich um 40% gegenüber 1990 senken. Dieses Ziel wird verfehlt werden. Drastisch verfehlt. Der Verkehrssektor ist daran hauptbeteiligt.

Die politische Ratlosigkeit darüber ist groß, doch wen wundert das alles eigentlich in Zeiten, in denen die Bahn Nachtzüge abschafft oder ein Flug von Kiel nach München mindestens halb so günstig ist wie die Bahnfahrt zweiter Klasse, die Republik so aufgeregt über Elektro-Tretroller diskutiert wie über Tempolimits auf Autobahnen ...

Die Ratlosigkeit und zunehmende Frustration werden in Deutschland sehr verschieden wahrgenommen. Man muss grundsätzlich zwischen dem verdichteten urbanen und dem ländlichen Raum unterscheiden. Im ländlichen Raum zeichnet sich ein Mangel an alternativen Mobilitätsangeboten zum eigenen Pkw ab, z.B. durch den Wegfall von Bus- oder Zugverbindungen. In der Stadt profitiert man dagegen von der sich verbessernden Luft im Vergleich zu den 80er-Jahren, leidet aber umgekehrt unter dem stark zunehmenden (Liefer-)Verkehr, immer größeren Pkw, steigender Aggressivität, einem stetig anwachsenden Radverkehr, für den es aber keinen Platz gibt, und dem von der Politik gewollten Chaos zwischen den Sharing-Anbietern

für alternative Mobilität. Im Prinzip ließe sich mit einfachen Mitteln viel bewegen und etliche Effizienzsteigerungen in wenigen Jahren politisch erwirken. Hier einige Vorschläge ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Das Kfz

Der eigene Pkw muss zum Auslaufmodell werden! Anders wird man Probleme im Verkehrssektor nie in den Griff bekommen können. Die Autos müssen so klein wie möglich geplant werden und sollten so häufig wie möglich von mehreren Personen genutzt werden. Hierfür gilt es, Anreize zu schaffen. In den Innenstädten muss ein Durchschnittstempo von etwa 25 km/h (das real gefahrene Tempo liegt aktuell meist darunter) das Ziel sein, bei dem möglichst viele Verkehrsteilnehmer durch die Stadt gleiten. Vorfahrt muss stets für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV gelten, nicht wie aktuell meist umgekehrt für den motorisierten Individualverkehr. Auf den Autobahnen ist das Tempolimit überfällig. Es braucht eine bundesweite Autobahn-Maut, die sich im Preis auch nach der jeweiligen Verkehrsnachfrage und dem Angebot,



Foto: Pablo Ziller

„Der Stärkere gewinnt, also das Auto. Mir fällt kein anderer Bereich der Gesellschaft ein, in dem ein solcher Darwinismus hingenommen würde“, schreibt die ZEIT-Autorin Elisabeth Raether, nachdem sie den tragischen Unfall in Berlin ansehen musste, bei dem Anfang September ein SUV in eine Menschenmenge gerast war und vier Menschen tötete.

der Größe und dem Verbrauch der jeweiligen Kutsche orientiert. Auch die jeweilige Auslastung des Pkw (Personen pro Fahrzeug) sollte bei der Höhe der jeweiligen Tagesmaut eingepreist werden. Profilierungs- und Spaßfahrten müssen unattraktiv werden – um es freundlich auszudrücken. Die einseitige Fokussierung der Bundesregierung auf den Ausbau der E-Mobilität ist ein Fehler. Es sollte die Technologieoffenheit bewahrt bleiben und verschiedene kluge Antriebsformen weiterhin genutzt werden (z.B. auch sparsame Benziner, die aber deutlich besser ausgelastet sein müssen). Benzinbetriebene Motorroller und Motorräder – ja, es tut manchem weh – und andere Spaß- und Sommerkutschen wie Mopeds, Mofas etc. sind sukzessiv zu reduzieren, ja, nicht mehr zuzulassen, wenn sie mit herkömmlichen Antrieben und sehr verbrauchsintensiv, lärmstark und übermotorisiert betrieben werden. Bei Baufahrzeugen und anderen schweren Fahrzeugen brauchen

wir dringend zukunftsorientierte Lösungen. Autofreie Sonntage sollten wieder symbolisch z.B. zweimal im Jahr auf allen Autobahnen als Bildungsmoment durchgeführt werden. Die Verkehrswende muss positiv erlebbar werden und einen Mehrwert für alle bringen. Spazieren auf einer Autobahn kann dies fördern.

Fahrradpolitik

Die beste Methode für den urbanen und suburbanen Raum, um Menschen kostengünstig von A nach B zu transportieren, ist in den meisten Fällen das Fahrrad. Das Fahrrad erlebt eben auch deshalb einen riesigen Boom. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts war es auch hierzulande sehr beliebt, bis die Autos die Innenstädte eroberten und ihm den Platz streitig machten. Damals funktionierte, was heute unmöglich erscheint. In den letzten Jahren hat ein Umdenken begonnen, denn auf Strecken bis unter 50 Kilometer hat das Fahrrad mittlerweile ein großes Potenzial, auch dank der neusten

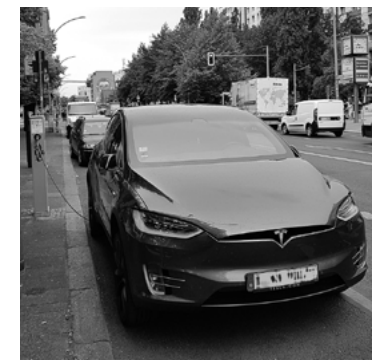


Foto: Pablo Ziller

Wichtige Elektro-Geländewagen, wie dieses Model X des Edel-Elektroautobauers Tesla, werden die Verkehrswende nicht wirklich voranbringen. Sie verbrauchen aufgrund ihrer Masse zu viel Energie und benötigen abgestellt zu viel öffentlichen Raum, dienen allein der Sehnsucht der Kunden nach überschwänglichem Luxus in einer gepanzerten Karosserie. Die Bundesregierung setzt auf diese Art der E-Mobilität.

Technologien im Bereich E-Bike. Eine gute Bundesverkehrspolitik würde Fahrradpolitik umgehend zur Chefsache machen und die zahlreichen Versäumnisse der Vergangenheit schnell beheben. Die rasche Senkung von Emissionen könnte so forciert werden. Viel Geld braucht es dafür nicht, aber einen ehrlichen politischen Willen und breite Verkehrswege für das Rad. Es mangelt an der bundesweiten Einsicht, diese Verkehrsart radikal auch außerhalb von Sonntagsreden zu fördern und auszubauen. Dazu müssten Straßen für den motorisierten Verkehr teilweise oder ganz gesperrt werden, denn aktuell bezeichnet nicht mal der Name „Fahrradstraße“ einen solchen ernst gemeinten Korridor, es dürfte keine Straße mehr in Deutschland ohne Radverkehrsanlage neu gebaut oder modernisiert werden und das Steuersystem müsste diese nahezu emissionslose Fortbewegungsart schonungslos begünstigen, also die Menschen belohnen, die sich tagtäglich freiwillig Wind und Wetter sowie dem rabiaten Verkehr aussetzen. Auch braucht es dringend ein bundesweites Netz von möglichst kreuzungsfreien Schnellradwegen für Berufspendler. Ein Bundestagsabgeordneter machte kürzlich den Vorschlag, Rad-Pendler mit einem zusätzlichen Urlaubstag zu belohnen. Ein guter Ansatz!

Fernverkehr

Für die Verbindungen zwischen den Städten bräuchte man dringend wieder Nachtzüge, Nachtbusse (mit entsprechend höherem Komfort als aktuell) und ein System staatlich garantierter Mitfahrgelegenheiten. Gerade der letzte Vorschlag würde auch der Landbevölkerung helfen. Man könnte Sicherheit und einen Steuerbonus bei Mitnahme staat-

lich garantieren und die Anreize zum Mitnehmen von Fremden im eigenen Kfz deutlich erhöhen. Dies hätte den Vorteil, dass man die Autos deutlich mit Mitfahrern auffüllen könnte – eines der wohl effektivsten Mittel zur drastischen Senkung der Emissionen im Verkehrssektor! Diese Diskussion ist in Verbindung mit der Einführung einer CO₂-Steuer und der Reform der Pendlerpauschale und der Dienstwagenbesteuerung bitter nötig. Auch muss über neue Bussysteme in Form von Kleinbussen und Ruftaxis endlich bundesweit verhandelt werden. Der Fern- und Regionalverkehr der Bahn und des ÖPNV ist preisgünstig zu gestalten und aufeinander abzustimmen. Der ÖPNV und die Bahn müssen immer das günstigste Verkehrsmittel sein. Querfinanzieren kann man dies über hohe Abgaben für Sportwagen, SUVs, teure Parkgebühren, Strafen für rücksichtsloses Fahren etc. Man muss es nur wollen und man müsste es schaffen, Steuern entsprechend erfolgreich und bundesweit umzuleiten. Mit Verbots-



Foto: Pablo Ziller

Trotz des besten urbanen Radsystems weltweit kommt es in Kopenhagen in den Abendstunden im Sommer zu Fahrrad-Staus. Das zeigt: Wer die Bedingungen für den Radverkehr verbessert, der bringt das Leben auf die Straßen der Städte und Gemeinden zurück und muss sich um die Nachfrage nicht sonderlich sorgen.

politik hat das weniger zu tun, eher mit klugen Anreizen. Aktuell ist die Situation eine andere. „Jeder“ kennt es: Wer in den Urlaub jettet, sich einen SUV kauft, mit dem Auto am Samstag die 500 Meter zum Bäcker fährt oder auf einem Radweg parkt, der wird dafür weder ökonomisch

portsystem. Dazu gibt es verschiedene Ansätze, aber diese müssten noch weiter ausgereift und gefördert werden. Es macht Sinn, die bereits vorhandenen Wasser-, Schienen und Autobahnstrecken dabei einzuplanen und dann mit beispielsweise selbst fahrenden Container-Wagen

Das Flugzeug muss immer das teuerste Verkehrsmittel sein!

noch gesellschaftlich geächtet. Da wir aber zur Emissionsminderung gezwungen sind, führt kein Weg an diesem Wandel vorbei. Die ewigen Argumente der sozialen Ungleichheit etc. sind vorgeschobene, da zum Beispiel die Niedrigverdiener wesentlich weniger Auto fahren als Besserverdienende. Es gibt kein Menschenrecht, sich alleine in einem Auto fortzubewegen. Es gibt aber ein Recht auf angemessene und bezahlbare Mobilität für alle und das, ohne nachfolgende Generationen grenzenlos zu belasten!

Der Güterverkehr muss komplett neu gedacht werden. Hier bräuchte es womöglich ein ganz neues Trans-

ein ganz neues, sparsames und geräuscharmes Transportsystem in wenigen Jahren aufzubauen. Das wäre auch zielführender als die Diskussion um selbst fahrende Pkw. In der Stadt müsste man Waren auf den letzten 5 km möglichst in Lastenrädern und E-Transportern transportieren. Auch hier gibt es diverse vielversprechende Ansätze. Nur: Noch ist dies alles andere als wirtschaftlich und ein lokal unterschiedlicher Flickenteppich. Wer sich Pakete bis an die Haustüre liefern lässt, sollte dafür in Zukunft kräftig bezahlen müssen, denn auch dieser Service produziert viel Verkehr. Weiter muss die Binnen- und Seeschifffahrt

zwingend in den Fokus der Emissionsreduktion. Die Kreuzfahrtschiffe auf der Ostsee emittieren gegenwärtig so viel CO₂ wie die Länder Finnland und Schweden zusammen, fahren teilweise unter der Flagge von failed states und spülen ihre Kloake manchmal illegal ins Meer! All das muss nicht sein. Das Flugzeug muss immer das teuerste Verkehrsmittel sein und innerdeutsch drastisch eingedämmt werden. Behörden und halbstaatlichen Akteuren muss ihr innerdeutsches Flugkontingent zusammengestrichen werden. Bisher ist jeder Mitarbeiter, der freiwillig nicht fliegt, zu loben, aber zeitökonomisch verliert er oder sie. Die Subventionen des Flugverkehrs müssen auf den Prüfstand. Kerosin muss endlich besteuert werden. Auch ist ganz grundsätzlich zu überlegen, wie Deutschland der Technologie der Hyperloop-Züge (Züge in Vakuumröhren) begegnen will. Auch andere innovative Technologien sind endlich in die Diskussion mit einzubeziehen. Die Zeiten der Eisenbahn sind im Wandel! Teure und technisch veraltete Prestigeprojekte, wie der BER oder S21, dürfen sich in dieser Form nicht mehr wiederholen. Sie sind nur die toten Zeugen einer vergangenen Ära.

Sharing-Systeme

Sharing-Systeme für Fahrräder, Autos und Transporter sind massiv auszuweiten. Sie sparen Ressourcen, aber nur wenn sie auch klug eingesetzt und aufeinander abgestimmt werden. Dies ist aktuell nicht der Fall. Es braucht bundesweite Systeme, auch auf der Fernstrecke, und nicht von Stadt zu Stadt verschiedene Flickenteppiche ohne Gesamtkonzept. Die Systeme sollten einen Mehrwert für alle Nutzer bringen und kein reines Touristen-Spaßangebot darstellen (E-Tretroller) bzw.

eine mobile Automobilschau (DriveNow). Die Flotten sind nach ökologischen Kriterien aufzubauen und sollten nicht aus SUVs bestehen, die in Spritverbrauch und Größe immer noch keine ökologischen Vorbilder sind. Es bedarf der intensiven Abstimmung zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden, um übergeordnete Lösungen und Systeme zu erwirken. Generell sollte das Teilen von Autos stets günstiger sein



Foto: Pablo Ziller

Sharing-Chaos herrscht aktuell in vielen deutschen Städten, weil die Anbietervielfalt explodiert, die Sharing-Modelle nicht ineinandergreifen und die gesetzliche Regelung unzureichend ausgestaltet wurde. Die Verkehrswende gerät so auch auf dem sinnvollen Sharing-Markt völlig außer Kontrolle, es gab schon Todesopfer.

als der Besitz eines eigenen Autos. Dies ist heute je nach Nutzung noch nicht der Fall. Portale, die auch das Sharing von Privat-Pkw anbieten, sollten gefördert werden.

Der ÖPNV muss günstiger werden, am besten querfinanziert durch Mautsysteme und Parkgebühren. Wir müssen damit rechnen, dass wir in allen Regionen bald einen Bedarf für alternative, langsamere Fahrzeuge (<25 km/h) bekommen. Man kann dies aktuell bereits bei den Fahrrädern und E-Tretrollern beobachten. Der Markt der Lastenräder ist aber noch viel interessanter und auch die selbst fahrenden Autos werden innerstädtisch in diese Richtung gehen. Was

wir brauchen, sind also im Prinzip überall eigene Spuren für diesen Sharing-Verkehr bzw. Sperrungen für den Individualverkehr. Wir können davon ausgehen, dass es in einigen Jahren Lastenräder gibt, die eine ganze Familie mit bis zu 60 km/h wetterunabhängig, sicher, geräuschlos und günstig transportieren werden können. Es gibt bereits heute Mischlinge aus Elektro-Pkw und Fahrrädern, die den urbanen Markt revolutionieren könnten. Genau in die Richtung der Verlangsamung sollte eine kluge E-Mobilität auch gehen. Deshalb ist Tesla kein gutes Beispiel für die Mobilität der Zukunft, es ist das Weiterdenken in alten Kategorien der deutschen Großkarossenindustrie à la Audi A8. So werden wir den Herausforderungen dieser Zeit jedoch nicht begegnen.

Fazit

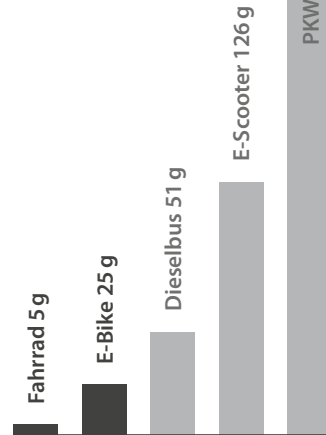
Generell gilt: Verkehr, der nicht erzeugt wird, macht auch keine Emissionen. Unnütze Flüge und Fahrten müssen eingedämmt werden. Auch hier besteht viel Potenzial. Die Emissionen des Verkehrssektors können also drastisch reduziert werden. Man muss es nur wollen. ■

Pablo Ziller leitet die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der ÖDP und kämpft sich täglich mit dem Fahrrad durch den Berufsverkehr in Berlin. Das Fahrrad besitzt für ihn auf kurzen Strecken das größte Klimaschutzpotenzial. Allerdings ist es aktuell nur ein Verkehrsmittel für mutige Fahrer, da die Verkehrspolitik seit Jahrzehnten vor allem auf Wünsche von Autofahrern ausgerichtet ist.



pablo.ziller@oedp.de

CO₂-Emissionen in Gramm pro Person und Kilometer



Quelle: Der Spiegel 2019/37

An alle Mitglieder

von Christoph Raabs



Liebe ÖDP-Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

wissen Sie etwas mit der Metapher „Heißer Herbst“ anzufangen? Falls nicht, hilft wie so oft der Blick in die Weiten des World Wide Web: Der Begriff „Heißer Herbst“ war das „Wort des Jahres 1983“, damals in Bezug auf die Massenproteste der Friedensbewegung gegen die Aufrüstung im Rahmen des NATO-Doppelbeschlusses. Es gab allerdings vorher bereits heiße Herbste, so vor genau 50 Jahren, als Massendemonstrationen und Studentenproteste in Italien von sich reden machten, und ebenso 1977, als der „Deutsche Herbst“, die Terrorwelle der RAF, mitunter als Heißer Herbst bezeichnet wurde. Schließlich machte letztmalig ein Heißer Herbst im Jahre 2009 von sich reden: Damals gingen europaweit Studenten auf die Straße, um gegen das Bildungssystem an den Hochschulen zu demonstrieren.

Nun, im Jahre 2019, steht uns möglicherweise der nächste Heiße Herbst bevor. Während ich diese Zeilen schreibe, protestieren in Berlin Anhänger der „Extinction Rebellion“. Sie blockieren Straßen und Plätze und fordern Sofortmaßnahmen gegen den Klimawandel. Die Reaktionen aus der Politik und aus der Bevölkerung sind geteilt, so wie bei allen vorhergegangenen Heißen Herbstern auch. Manche äußern Verständnis und Sympathie dafür, dass die Jugend nun in einer Art und Weise aufbegehrt, die auch an oder über die Grenzen unserer Rechtsordnung geht. Andere wiederum werfen den Aktivisten undemokratisches und schlimmstenfalls kriminelles Verhalten vor.

In meiner Brust schlagen in Bezug auf die „XR“-Bewegung zwei Herzen. Einerseits kann ich sehr gut nachvollziehen, dass bei einem Teil der besonders engagierten Umwelt- und Klimaschützer die Geduld mit der europäischen Politik am Ende ist. Sonntagsreden auf der einen Seite, minimale Klimaschutz-„Pakete“, die bei der Deutschen Post allenfalls den Status eines Maxibriefes erreichen würden, auf der anderen Seite. Das dabei aufkommende Gefühl hat der Liedermacher Ludwig Hirsch eindrucksvoll schon in den 1980er-Jahren beschrieben:

„Und da hab ich's wissen woll'n und habe / Meine Gitarre gestimmt / Bin raus auf die Straße vor die Betonmauernwand / Und ich hab g'sungen so ehrlich und so schön / Wie ich kann / Und so gehofft / Dass die Mauer dazu tanzt. / Und auf einmal / Da is mir ins Hirn eineg'fahren / Es ist zu wenig / eine Gitarre in der Hand!“

Andererseits könnte die zu beobachtende Radikalisierung unserer gemeinsamen, weil existenziellen, Sache auch großen Schaden zufügen. Viele Menschen sind bereits jetzt verunsichert, was im Rahmen immer neuer Klimaschutzmaßnahmen denn noch auf sie zukommen könnte. Es ist viel von Verzicht die Rede, vom Abgeben, von Einschränkung. Und wenn jetzt Jugendliche sich auf Kreuzungen setzen, dann schränkt dies die Mobilität derer ein, die überwiegend nur an ihren Arbeitsplatz kommen wollen. Solche Zukunftsaussichten verursachen Stress und Ängste. Und wer Angst hat, verteidigt oft blindlings den Status quo. Genau dies darf uns aber nicht passieren. Der Wandel hin zu einer wahren „Postwachstumsgesellschaft“ führt nicht zwingend über Beschränkung, Askese und materielle Armut. Im Gegenteil, wir haben NOCH die Chance, dass dieser Umbau uns nur von vielem Unnützen und Schädlichen befreit, was sich angesammelt hat, ohne dass wir das in Wirklichkeit wollten. Und auf das wir folglich sehr gut verzichten können, da es uns Perspektiven eines viel besseren Lebens eröffnet, und damit der Verzicht mit hohem persönlichen Gewinn verbunden sein kann. Mit solchen Aussichten könnte es gelingen, alle Menschen mitzunehmen, auch die radikalen Weltverbesserer. Die ÖDP wird sich in den kommenden Herbst- und Wintermonaten mit entsprechenden Konzepten namhafter Wissenschaftler befassen, um mit allen im Dialog zu bleiben. Am Ende singen wir vielleicht gemeinsam Lieder vor Betonmauern und bringen diese damit nicht nur zum Tanzen, sondern zum Einsturz.

Es grüßt Sie herzlich

Christoph Raabs

Christoph Raabs, Bundesvorsitzender

Neues aus dem Bundesverband

von Dr. Claudius Moseler

Bundeshauptausschuss der ÖDP

Der Bundeshauptausschuss – als kleiner Parteitag mit den Vertreterinnen und Vertretern aller Landesverbände – befasste sich am 5. Oktober 2019 mit der Analyse der Europawahlergebnisse. Für die ÖDP handelt es sich um das beste bundesweite Wahlergebnis in der Parteigeschichte mit rund 370.000 Stimmen (1%). Neben der Ansprache über die Ergebnisse im Detail wurden aber vor allem die strategischen und organisatorischen Konsequenzen besprochen. Als deutlicher Erfolg war es zu werten, dass die ÖDP als einzige Partei das Dogma des Wirtschaftswachstums klar kritisiert hat. Damit befindet sich die ÖDP an der Spitze der politischen Debatte, die jetzt auch durch die aktuellen Äußerungen von Greta Thunberg vor der UN prominente Unterstützung erhielt. Der Bundeshauptausschuss hat zudem ein entsprechendes Strategiepapier „Mut zu mehr Ökologie!“ des Landesvorstands Saarland in einem Meinungsbild beschlossen und dem Bundesvorstand zur weiteren Bearbeitung im Detail überwiesen.

Nach intensiver Debatte zum Thema „Ökologischer Fußabdruck“ hat der Bundeshauptausschuss folgenden Beschluss gefasst: „Die ÖDP-Aktiven sollen sich mit der Thematik des Ökologischen Fußabdrucks befassen. Die Glaubwürdigkeit des ökologischen Lagers könnte gestärkt werden, wenn es auch im politischen Raum einen ökologischen Ehrenkodex gäbe. Dieser sollte als Handlungsemp-

fehlung den ÖDP-Aktiven an die Hand gegeben werden.“ Hier wird jetzt der Bundesvorstand entsprechende Konzepte und Ideen entwickeln und der Basis zur Verfügung stellen.

Bundeshauptausschuss fordert Moratorium zu 5G

Der Bundesvorstand hat ein Positionspapier zum Mobilfunkstandard 5G dem Bundeshauptausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt, welches einstimmig beschlossen wurde. Die ÖDP fordert darin ein Moratorium für den 5G-Ausbau und einen gesundheitsverträglichen Mobilfunk. Inzwischen hat das Thema eine besondere Brisanz erhalten. Am 23.09.2019 behandelte der Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages eine offizielle Petition zu 5G, dabei wurde deutlich, dass der Ausbau des 5G-Netzes trotz gesundheitlicher und umweltpolitischer Bedenken nicht ausgesetzt wird, sondern weiterhin vorangetrieben werden soll. So werden zahlreiche Testbereiche für 5G eingerichtet, wie z.B. in Berlin, Hamburg, Wolfsburg, Braunschweig, Aachen, Kaiserslautern und in der bayerischen Nordoberpfalz. Ende September kam außerdem die Ankündigung des baden-württembergischen Ministerpräsidenten Kretschmann hinzu, den Ausbau eines 5G-Testzentrums in Baden-Württemberg zu forcieren. Das beschlossene Positionspapier steht auf unserer Internetseite: <https://www.oedp.de/aktuelles/meldungen/newsdetails/news/oedp-fordert-5g-moratorium-und-gesundheitsvertraegli/>

Neumitglieder begrüßen und in die politische Arbeit einbinden

Die ÖDP hat in diesem Jahr rund 1.000 neue Mitglieder. Die Austritte bewegen sich auf sehr niedrigem Niveau, sodass die ÖDP mittlerweile rund 7.500 Mitgliedern hat, so viele wie nie zuvor. In diesem Zusammenhang haben aber die Landes-, Bezirks- und Kreisverbände eine besondere Verantwortung. Sie müssen die neuen Mitglieder kontaktieren und in die politische Arbeit einbinden. Dort, wo wir keine Kreisverbandsstrukturen haben, müssen die Landesverbände aktiv werden und den neuen Mitgliedern Angebote zur Mitarbeit unterbreiten. Gerne stehe ich hierzu für Tipps und Anregungen zur Verfügung.

Neugründung von Kreis- und Ortsverbänden

Die Bürgerschaftswahlen in Hamburg und die Kommunalwahlen in Bayern und Nordrhein-Westfalen im Jahr 2020 bieten wieder eine gute Gelegenheit, mit den neuen Mitgliedern auch Kreis- und Ortsverbände zu gründen. Hier suchen wir auch immer wieder Menschen, die die Initiative ergreifen und vor Ort aktiv werden. Hierzu stehe ich Ihnen gerne zur Beratung für ein solches Vorhaben zur Verfügung.

Dr. Claudius Moseler,
Generalsekretär
im Team der ÖDP-
Bundesgeschäftsstelle
Ökologisch-Demokratische Partei (ÖDP)
Bundespolitisches und
Kommunalpolitisches Büro



Neckarstr. 27–29, 55118 Mainz
Tel.: (0 61 31) 67 98 - 20, Fax: - 15

politik@oedp.de

Neues aus dem Europaparlament

von Prof. Dr. Klaus Buchner

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Nach der parlamentarischen Sommerpause hat das Europaparlament seine Arbeit wieder aufgenommen. Als Mitglied der Delegation für die Beziehungen zum Iran bin ich sehr besorgt über den eskalierenden Konflikt im Nahen Osten. Die Drohnenangriffe auf staatliche Ölanlagen in Saudi-Arabien haben zu einer extrem angespannten Situation geführt. Ich befürchte, dass die Schuldzuweisungen an den Iran vonseiten der USA einen Vorwand für einen Krieg gegen den Iran liefern sollen. Dabei ist die Herkunft der Drohnen bislang ungeklärt, auch wenn die jemenitischen Huthi-Rebellen die Urheberschaft des Anschlags für sich reklamieren. Dieser Aussage ist aber nicht unbedingt zu trauen.

Eine weitere Eskalation muss unbedingt verhindert werden, weshalb jetzt alle Seiten besonnen vorgehen müssen. Auf jeden Fall wird deutlich, wie extrem die USA mit ihrem Ausstieg aus dem Nuklearabkommen die Sicherheitslage im Nahen Osten gefährden. Ein immer mehr unter Druck geratendes iranisches Regime kann in niemandes Interesse sein.

Ein anderer Krisenherd, der mir große Sorgen bereitet, ist Kaschmir. Ich bin seit Kurzem Mitglied der Delegation des Europäischen Parlaments für die Beziehungen zu Indien und stehe in engem Kontakt zur kaschmirischen Exilbevölkerung in Deutschland und zu den indischen Botschafterinnen in Deutschland und Belgien. Nachdem Indien der Region Kaschmir den Sonderstatus und damit die Autonomie entzogen hat, greift das Militär mit ganzer Härte durch, um die Bevölkerung einzuschüchtern. Die Armee setzt auch Schrotgewehre gegen Zivilisten ein, wodurch Erblindung droht. Davon sind besonders Kinder betroffen. Damit es zu keinem Krieg zwischen zwei Atommächten kommt, appelliere ich an die internationale Staatengemeinschaft, UNO-Friedenstruppen in das Gebiet zu schicken.

Ein Thema, für das ich ebenfalls sehr viel Zeit aufwende, ist der neue Mobilfunkstandard 5G. Viele Menschen haben berechnete Sorgen, dass die viel zu starke Mobilfunkstrahlung sie krank macht. Wie vonseiten der Industrie und der großen Parteien die Gefahren von 5G verharmlost werden, ist unverantwortlich. Wie viele Menschen dieses Thema umtreibt, sehe ich an der ho-



Foto: ÖDP Bundespressstelle

hen Zahl von Interessierten, die zu meinen Vorträgen zu diesem Thema strömt. Aufgrund meines langjährigen Engagements gegen die Gefahren von Funkstrahlen hatte mich die Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation „diagnose:funk e.V.“ am 22. September als Hauptredner zu der von ihr gemeinsam mit der ÖDP organisierten Demo „5G-Mobilfunk stoppen!“ in Berlin eingeladen. Auch an anderen Stellen außerhalb des EU-Parlaments versuche ich, diese Gefahren bewusst zu machen. Am 4. Oktober eröffne ich in Mainz einen internationalen Kongress über die Schäden durch Funkstrahlung. Mein Flyer zum Thema Mobilfunk kann in meinem Berliner Büro unter bodisco@klausbuchner.eu bestellt werden.

Im Juli wurde Ursula von der Leyen mit knapper Mehrheit zur neuen EU-Kommissionsvorsitzenden gewählt. Ich hatte mich im Vorfeld klar gegen ihre Wahl ausgesprochen. Die bisherige Politik von der Leyens, ihre Skandale und ihre Nähe zur Wirtschaft, ebenso wie ihre Forderungen nach einer EU-Armee, stehen im direkten Widerspruch zu den friedenspolitischen Zielen, die die EU anzustreben vorgibt. Darüber hinaus war sie keine Spitzenkandidatin bei der Europawahl. Besonders nach der höchsten Wahlbeteiligung seit 20 Jahren ist das ein Schlag ins Gesicht der Wählerinnen und Wähler.

Es grüßt Sie herzlich

Klaus Buchner

Ihr Klaus Buchner

Baden-Württemberg

Volksbegehren Artenschutz in BW

In Baden-Württemberg ist am 24. September 2019 der Startschuss für das Volksbegehren Artenschutz gefallen. Nun gilt es, bis zum 23. März 2020 die erforderlichen etwa 770.000 Unterschriften (= 10% der Wahlberechtigten) zu sammeln. Das Volksbegehren Artenschutz ist eine Initiative von proBiene – Freies Institut für ökologische Bienenhaltung und wird von proBiene, ÖDP, BUND, NABU, Slow Food, Demeter, Naturland, AbL, Fridays for Future, Bäuerliche Erzeugergemeinschaft Schwäbisch Hall, Naturata, GLS-Bank und Waschbär getragen. Das weitere Unterstützerbündnis umfasst etwa 100 Verbände, Parteien und Unternehmen. Inzwischen haben sich aber mit großem Geldaufwand auch schon die Gegner, allen voran der Landesbauernverband in Baden-Württemberg, in Stellung gebracht. Deren Taktik ist es, den Bürgern zu suggerieren, dass die Landwirte, Obstbauern und Winzer geschlossen gegen das Volksbegehren seien. So sollen Landwirtschaft und Umweltschutz gegeneinander ausgespielt werden. Die Realität sieht allerdings anders aus: In erster Linie sind größere konventionell wirtschaftende Betriebe, die aus der jetzigen Landwirtschaftspolitik die größten Vorteile ziehen, gegen das Volksbegehren. Auch im Hinblick auf die Pestizide nehmen es die Gegner mit der Wahrheit nicht so genau: So wird lautstark behauptet, das Volksbegehren wolle den Landwirten und Winzern in Landschafts- und Naturschutzgebieten den Gebrauch von Pestiziden verbieten und gefährde so ihre Existenz. Das ist falsch. Erstens geht es bei den Landschaftsschutzgebieten nur um solche, die dem Schutz der Artenvielfalt dienen, zweitens sollen in den betroffenen Gebieten Pestizide nicht grundsätzlich verboten werden. Das Verbot besagt nur, dass nicht generell Pestizide gespritzt werden dürfen, sondern nur ganz gezielt. Nur ganz bestimmte Pestizide, die dem Artenschutz zuwiderlaufen, sollen grundsätzlich verboten werden. Und schließlich verkennen die Gegner auch die Stoßrichtung des Volksbegehrens. So behaupten sie, das Volksbegehren würde Biolandbau diktatorisch zu erzwingen suchen. In Wirklichkeit wird der Staat ausdrücklich nur beauftragt, möglichst attraktive Rahmenbedingungen zur Erreichung der Ziele zu schaffen.

Am 14. und 15. September war die ÖDP mit einem Infostand auf dem Heldenmarkt, einer Stuttgarter Umweltmesse, vertreten. Dort drehte sich alles um Bienen und Artenschutz, speziell auch um das Volksbegehren.



Foto: ÖDP Baden-Württemberg

Beim Messestand der ÖDP auf dem Heldenmarkt in Stuttgart drehte sich alles um Bienen und Artenschutz.

Wie schon im letzten Jahr hat wieder ein engagiertes und gut miteinander harmonierendes Betreuersteam für das Gelingen des Standes gesorgt. Vielen Dank! Nun geht es aber darum, dem Volksbegehren Artenschutz mit einer engagierten Unterschriftensammlung zu einem Erfolg zu verhelfen. Daher möchten wir alle Mitglieder bitten, sich aktiv einzubringen und so nicht nur die bäuerliche Landwirtschaft, den Biolandbau und den Artenschutz voranzubringen, sondern auch die ÖDP. Erste Sammel-Infostände haben bereits stattgefunden, so z. B. auf der Bundesgartenschau Heilbronn zusammen mit dem BUND. Alle Informationen zum Volksbegehren finden Sie unter www.volksbegehren-artenschutz.de. Wer helfen will, aber vor Ort keine Ansprechperson findet, wende sich bitte an den Landesgeschäftsführer Uli Stein. Außerdem möchten wir Sie um eine Spende für das Volksbegehren Artenschutz bitten. Dafür hat die ÖDP Baden-Württemberg bei der Sparkasse Tauberfranken das Sonderkonto mit der IBAN DE22 6735 2565 0002 2390 44 eröffnet. Als Verwendungszweck geben Sie bitte „Zuwendung Volksbegehren Artenschutz“ an.

Eine Agrarwende muss aber unbedingt auch auf EU-Ebene stattfinden. So legt die EU gerade fest, welche Art der Landwirtschaft in Europa und darüber hinaus in den nächsten zehn Jahren gefördert wird. Jetzt gilt es, der Agrarindustrie die Stirn zu bieten und die Weichen für eine bäuerliche, ökologischere Landwirtschaft zu stellen! Daher werden ÖDP-Mitglieder am 22. Oktober an dem Demonstrationszug von Kehl zum EU-Parlament in Straßburg teilnehmen (siehe www.wir-haben-es-satt.de). Wir hoffen auf rege Unterstützung!

Und schließlich widmet sich die ÖDP Baden-Württemberg auch wieder verstärkt der Familienpolitik. Mit

Blick auf den Beschluss des Bundesparteitages in Hof zur „Ehe für Alle“ wird sie sich auf einem Thementag Familie am 30. November in Esslingen-Mettingen der Bedeutung der Ehe in der heutigen Zeit widmen. Ziel ist es, wesentliche Aspekte herauszuarbeiten und diese für die Programmarbeit fruchtbar zu machen. Zum Thementag Familie sind alle interessierten Mitglieder eingeladen! Dabei bitten wir jedoch um Voranmeldung.

*Kontakt: ÖDP Baden-Württemberg
Landesgeschäftsführer Uli Stein
Tel.: (0711) 636 46 44, info@oedp-bw.de
Regionalbeauftragter Matthias Dietrich
Tel.: (07121) 88 01 04
matthias.dietrich@oedp-bw.de*

Bayern

Agnes Becker gibt Startsignal für das neue CSU-FW-Regierungs-Prüfprogramm der ÖDP Bayern

Agnes Becker, stellvertretende ÖDP-Landesvorsitzende und Initiatorin des erfolgreichen Artenvielfalt-Volksbegehrens, gab bei der Gillamoos-Kundgebung der ÖDP

Bayern das Startsignal für ihr neues „CSU-FW-Regierungs-Prüfprogramm“.

Becker, die am runden Tisch mit Ministerpräsident Söder als Vertreterin des Volksbegehrens eine historische Wende für den Artenschutz in Bayern durchgesetzt hat, verkündete eine Antragsoffensive der fast 400 kommunalen ÖDP-Mandatsträger: Überall im Land wollen die Kreis-, Stadt- und Gemeinderäte der ÖDP bis zur Kommunalwahl hauptsächlich solche Öko-Anträge stellen, die CSU und Freie Wähler in Jubelstürme ausbrechen lassen müssten, sofern sie die von Ministerpräsident Söder proklamierte „Richtungsänderung“ wirklich verinnerlicht haben.

„Ministerpräsident Söder will bekanntlich viele Bäume pflanzen. Das ist gut! Aber mindestens genauso gut ist es, Wälder nicht mehr für Gewerbeansiedlungen plattzumachen. Unsere Mandatsträger werden Grundentscheidungen für den Wald beantragen: Für Gewerbeansiedlungen sollen keine Wälder mehr gerodet werden“, erklärte Becker.

Auch die Söder-Forderung nach mehr Bio-Landwirtschaft will Becker auf die Probe stellen. ÖDP-Mandatsträger werden die schrittweise Umstellung der Versorgung in Krankenhäusern, Schulen, Kindergärten beantragen, bei Bio-Milchprodukten beginnend.



Bei der Gillamoos-Kundgebung der ÖDP (v. r.): ÖDP-Landesvorsitzender Klaus Mrasek, Hauptrednerin Agnes Becker und der Kelheimer ÖDP-Kreisvorsitzende Peter Michael Schmalz

Besonders freut sich die ÖDP auf die Überprüfung der Kohlestrom-Ausstiegsbereitschaft der CSU: „Markus Söder will angeblich schon 2030 aus der Kohleverstromung aussteigen, nicht erst 2038, wie die Berliner Kohlekommission vorschlägt. Auch dabei helfen wir gerne mit! ÖDP-Mandatsträger werden in den kommunalen Stadtwerken beantragen, dass es den Geschäftsleitungen untersagt wird, ab 2030 von ihren Vorlieferanten Kohlestrom zu beziehen.“ Außerdem werden zahlreiche ÖDP-Mandatsträger vor Ort konkrete Anträge stellen für mehr Artenvielfalt, „damit auch die Kommunen ihrem Auftrag nachkommen“. „400 ÖDP-Mandatsträger freuen sich schon auf die begeisterte Zustimmung der CSU- und FW-Kolleginnen und -Kollegen zu diesen Anträgen in den Gemeinde-, Stadt- und Kreisräten“, erklärte Becker in ihrer Rede.

Der bayerische ÖDP-Chef Klaus Mrasek forderte in seiner Rede, den Kampf gegen die Klimaüberhitzung zum zentralen Thema der politischen Verantwortung zu erklären. Peter Michael Schmalz, ÖDP-Kreisvorsitzender im Landkreis Kelheim, berichtete von seinen lokalen Initiativen zur Umsetzung des Volksbegehrens „Rettet die Bienen“ auf Landkreisebene.

ÖDP-Politikerin Edith Lirsch neue Bürgermeisterin von Triftern

Die Rottaler Bäuerin Edith Lirsch (ÖDP) ist neue Bürgermeisterin der Marktgemeinde Triftern im Landkreis Rottal-Inn. Die 61-jährige ÖDP-Kreisrätin hat sich ohne Stichwahl im ersten Wahlgang gegen drei Mitbewerber mit 53,4 % der Stimmen durchgesetzt. Der niederbayerische ÖDP-Vorsitzende Urban Mangold gratulierte der neuen Rathauschefin am Wahlabend im Trifternen Rathaus im Namen des ÖDP-Landesvorstands.

„Edith Lirsch ist für die lokalen Belange der Marktgemeinde Triftern eine sehr gute Wahl. Darüber hinaus ist es so kurz nach dem erfolgreichen ÖDP-Volksbegehren auch ein motivierendes Zeichen, dass mit Edith Lirsch eine Kritikerin der gegenwärtigen Agrarpolitik des ‚Wachsen oder Weichens‘ so großes Vertrauen findet. Das motiviert die gesamte bayerische ÖDP für die reguläre Kommunalwahl am 15. März“, so Mangold.

Die außerplanmäßige Bürgermeisterwahl in Triftern war erforderlich, weil der bisherige Amtsinhaber aus gesundheitlichen Gründen zurücktrat. Edith Lirsch ist auch Landesbeauftragte der ÖDP Bayern für Landwirtschaft.



Edith Lirsch hat nicht nur ihren Bauernhof im Griff, den sie zusammen mit ihrem Mann Josef und ihren Töchtern bewirtschaftet. Seit 1. August ist die ÖDP-Kreisrätin auch hauptamtliche Bürgermeisterin von Triftern im niederbayerischen Landkreis Rottal-Inn.

ÖDP-Landesparteitag bestätigt Landesvorsitzenden Klaus Mrasek im Amt: „Wir sind die Every-day-for-future-Partei!“

Die bayerische ÖDP hat im Juli in Schwabmünchen ihren Landesvorsitzenden Klaus Mrasek in seinem Amt bestätigt. Der 55-jährige Erste Polizeihauptkommissar und langjährige Stadtrat in Amberg erreichte 167 von 197 gültigen Stimmen (85 %). „Wir sind die ‚Every-day-for-future-Partei‘ und das Premium-Angebot an alle, die eine ‚Every-day-for-future-Politik‘ wirklich voranbringen wollen“, sagte der ÖDP-Politiker im Rückblick auf das erfolgreiche ÖDP-Volksbegehren „Rettet die Bienen“.

Im Amt bestätigt wurde auch die stellvertretende Landesvorsitzende und Volksbegehren-Initiatorin Agnes Becker (Landkreis Passau). Neuer Landesschatzmeister ist Dr. Manfred Link aus dem Landkreis Augsburg.



Foto: ÖDP Bayern

Der neu gewählte Landesvorstand der ÖDP Bayern (v.l.): Martin Berberich (Beisitzer), Christoph Zollbrecht (Beisitzer), Dr. Manfred Link (Schatzmeister), Thomas Büchner (stellv. Landesvorsitzender), Emilia Kirner (Beisitzerin), Klaus Mrasek (Landesvorsitzender), Agnes Becker (stellv. Landesvorsitzende), Tobias Ruff (Beisitzer), es fehlt: Edith Lirsch (Beisitzerin)

burg. Der langjährige Landesschatzmeister Gerhard Mai trat nicht mehr zur Wahl an. Zum weiteren Stellvertreter des Landesvorsitzenden wurde Thomas Büchner (Landkreis Coburg) gewählt. Beisitzer im Vorstand sind Emilia Kirner (Freising), Edith Lirsch (Rottal-Inn), Tobias Ruff (München), Christoph Zollbrecht (Amberg-Sulzbach) und Martin Berberich (Ansbach).

Die rund 200 Delegierten aus ganz Bayern gaben in Schwabmünchen den Startschuss für die verstärkte Bewerbung der Europäischen Bürgerinitiative „Rettet die Bienen“. Auf dem Programm stand ferner der Start der Petition „Bessere Bedingungen für Volksbegehren – Lust auf mehr Demokratie“. Ziel ist eine amtliche Benachrichtigung zur Eintragungszeit bei Volksbegehren und die Ermöglichung der Eintragung per Briefwahl. In den kreisfreien Städten und Landkreisen will die ÖDP außerdem Dialog-Veranstaltungen mit der Fridays-for-Future-Bewegung beantragen. Diskutiert wurde auch der Fahrplan zur Kommunalwahl 2020, bei der

die ÖDP ihre bislang 380 bayerischen Mandate durch viele neue Listen beträchtlich steigern will.

Der ÖDP-Vorsitzende konnte sich auch einen Seitenhieb auf Ministerpräsident Söder nicht verkneifen, der zwei Wochen vor Mrasek in der Stadthalle Schwabmünchen beim CSU-Bezirksparteitag sprach: „Söder stellt die CSU auf Zukunft ein“, titelte die Lokalzeitung. „Stimmt nicht ganz, Herr Söder“, erwiderte nun Mrasek: „Das ÖDP-Volksbegehren zeigt: Wir stellen die CSU auf die Zukunft ein. Ohne die Erfolge der ÖDP als wirkmächtigster Oppositionspartei Bayerns würde die CSU auf der Suche nach der Zukunft im Dunkeln tappen!“

Als Gastredner sprach Dr. Norbert Schäffer, Landesvorsitzender des Landesbundes für Vogelschutz als engster Naturschutz-Bündnispartner beim erfolgreichen Artenvielfalt-Volksbegehren. „Wir haben zusammen einen großen, gewichtigen Schritt erreicht. Jetzt geht es um die Umsetzung“, sagte Schäffer.



Foto: ÖDP Bayern

Bischof Dr. Stefan Oster und Bürgermeister Urban Mangold (ÖDP) in der ersten Reihe der Klima-Demo in Passau

ÖDP bei Klimaschutz-Demos in Bayern stark vertreten

Am 20. September tagte in Berlin das Klimakabinett der Bundesregierung, in New York wurde einer der wichtigsten UN-Klimagipfel vorbereitet und überall auf der Welt demonstrierten Jung und Alt für eine bessere Klimaschutzpolitik. Die Kreisverbände der bayerischen ÖDP waren dabei stark vertreten und zeigten ihre Solidarität mit den absolut berechtigten Zielen der jungen Klimaschutzbewegung. Spektakulär: In Passau marschierte auch Bischof Dr. Stefan Oster an der Spitze des Demozugs mit – an der Seite von ÖDP-Bürgermeister Urban Mangold.

Für die Fridays-for-Future-Klimaschutzdemo mit rund 5000 Teilnehmern in Passau engagierte die ÖDP auch ein Andreas-Scheuer-Double. Der dem Minister



Foto: ÖDP Bayern

Konrad Rütter trat als Andreas Scheuer auf, während sein Bruder Ludwig die ÖDP-Fahne schwenkte.

„täuschend ähnliche“ Darsteller versuchte, mit dem absurdesten Scheuer-Spruch der letzten Monate zu punkten: „Ein Tempolimit ist gegen jeden Menschenverstand.“ Viel Beifall konnte das Scheuer-Double dafür nicht ernten. Denn die Demonstrierenden standen bereit und riefen ihm zu: „Klima-Steuer statt Andi Scheuer!“

Neuer Bezirksvorstand in Oberfranken



Foto: ÖDP Bayern

Beim Bezirksparteitag der ÖDP Oberfranken wurde ein neuer Bezirksvorstand gewählt (v.l.): Thomas Büchner (stellv. Landesvorsitzender); Lucas Büchner (stellv. Bezirksvorsitzender); Christoph Raabs (Bundesvorsitzender); Erich Wohnig (Bezirksvorsitzender); Dominic Hopp (Beisitzer); knieend Roland Kirchner (Beisitzer); Michael Pütz (Beisitzer); Thomas Müller (stellv. Bezirksvorsitzender); Jürgen Ott (Schatzmeister); Reinhard Englert (Beisitzer); auf dem Foto fehlt: Ralf Duppel (Beisitzer)

Kontakt: ÖDP Bayern
Heuwinkel 6, 94032 Passau
Tel.: (08 51) 93 11-31, Fax: (08 51) 93 11-92
bayern@oedp.de, www.oedp-bayern.de

Brandenburg

ÖDP Brandenburg steigert Bekanntheit

Das erste Mal nach 25 Jahren nahm die ÖDP Brandenburg an einer Landtagswahl teil. Das Ergebnis: 0,6% (7.240 Stimmen). Unser einziger Direktkandidat – Dirk Lorenzen – erzielte 350 Stimmen in Oberhavel IV/ Uckermark III (1,5%).

Natürlich hätten sich viele ein besseres Ergebnis gewünscht. Doch wenn man es vor dem Hintergrund der Brandenburger Verhältnisse sieht, ist es ein guter Schritt zu mehr Bekanntheit und neuen Mitgliedern.

Nach Jahren des Stillstands hatte die ÖDP Brandenburg 2016 22 Mitglieder. 2017 bestand sie aus 33 Mitgliedern und erzielte bei der Bundestagswahl mit 2.496 Stimmen 0,2%. Im Mai 2019 konnte sie zur Europawahl die Zahl ihrer Wähler auf 5.004 verdoppeln – 0,4%. Nur 4 Monate später hat sie 7.240 Wähler überzeugen können. Das entspricht 0,6%. Das beste Wahlkreisergebnis erzielten wir im Wahlkreis Potsdam I mit 1,1% (461



Landesvorsitzende Paula Stier (r.) und ihr Stellvertreter Dirk Lorenzen (l.) während des Landtagswahlkampfes in Brandenburg

Stimmen). In der Gemeinde Grünheide (7.800 Einwohner) wählten 1,8% ÖDP (88 Stimmen).

Aktuell zählt der Landesverband 70 Mitglieder. Trotz dieser erfreulichen Zahl ist der Anteil der Aktiven weiterhin sehr gering. Umso mehr wollen wir in der nächsten Zeit außerparlamentarische Politik machen, weitere Mitglieder werben und Strukturen aufbauen.

Der Landtagswahlkampf wurde mit ca. 1.200 Plakaten und 80.000 verteilten Flyern bestritten. Wichtig waren offenbar auch unsere Social-Media-Aktivitäten und

der Wahl-O-Mat. Es gab Infostände und Teilnahmen an öffentlichen Podiumsdiskussionen. Das rbb Fernsehen widmete uns ca. 6 Minuten Sendezeit im Rahmen einer Dokumentation über die kleinen Parteien. 2 Drehtage, 4 Drehorte und bis zu 10 Stunden Kamerabegleitung waren für uns eine (willkommene) Herausforderung. Zwei Mal konnten wir zudem einen eigenen TV-Spot platzieren. Vielen Dank an alle, die uns unterstützt haben beim Unterschriftensammeln, Plakatieren, Flyerverteilen etc.!

Inhaltlich hatten wir neben den ÖDP-Kernthemen einige Besonderheiten aufzuweisen: das Recht auf Wohnen, das Sozialpraktikum für Politiker oder den beitragsfreien öffentlich-rechtlichen Rundfunk.

Zweiter Kreisverband gegründet

Im August wurde in Eberswalde der „Kreisverband Barnim“ gegründet. Vorsitzende wurde Clara Herbst. Schatzmeister ist Helmut Ochs, Beisitzer Thomas Löb. Im dazugehörigen Wahlkreis erzielte die ÖDP 0,9% der Stimmen. „Barnim“ ist neben „Oder-Spree“ der zweite Kreisverband in Brandenburg.

Weitere Aktivitäten

Nach dem Motto „Nach der Wahl ist vor der Wahl“ sind wir weiterhin öffentlich präsent. So haben wir im September in Berlin mit der Umwelt- und Verbraucherorganisation diagnose:funk sowie mit der Europäischen Bürgerinitiative gegen 5G-Mobilfunk einen Demozug durchs Berliner Regierungsviertel sowie eine Kundgebung mit Mahnwachen vor dem Berliner Reichstagsgebäude organisiert. Zudem nahmen wir am Umweltfest Potsdam mit einem Infostand teil. Zur Einbindung von Interessenten wie zum besseren Kennenlernen auch der sehr verstreut wohnenden Mitglieder gibt es jetzt einmal im Monat einen themenbezogenen Ausflug. So trafen wir uns am Potsdamer Telegraphenberg, um diverse Observatorien in Augenschein zu nehmen und einem Vortrag zur Arbeit eines ÖDP-Mitglieds zu lauschen, der sowohl am GeoForschungsZentrum arbeitet wie auch bei Scientists for Future aktiv ist. Die nächste Exkursion führt uns dann Ende Oktober auf einen der ältesten Demeter-Betriebe bei Bad Saarow, wo schon seit 1928 biologisch-dynamischer Anbau betrieben wird. Dies veranstalten wir zusammen mit dem benachbarten Landesverband Berlin. Denn beide Landesverbände wollen nun mehr miteinander kooperieren, so etwa auch beim Werben um neue ÖDP-Mitglieder bei der

Nachhaltigkeitsmesse „Heldenmarkt Berlin“ Mitte November.

*Kontakt: ÖDP Brandenburg
Gartenstr. 2, 16798 Fürstenberg
info@oedp-brandenburg.de
www.oedp-brandenburg.de*

Niedersachsen

Neugründungen im Landesverband Niedersachsen

Der Landesverband Niedersachsen hat die Kreisgruppe Hildesheim gegründet. Sprecher der Kreisgruppe ist Henry Kucz aus Gießen. Außerdem hat sich im September in Lüneburg der Kreisverband Nordheide gegründet. Die Vorsitzende des Kreisverbandes ist Eva-Maria Kastell, gleichzeitig Schriftführerin im Landesverband. Zu ihren Stellvertretern wurden Martin Droßbach und Marc Anthony gewählt.

Die Neugründungen sind ein gutes Zeichen für die erfolgreiche Arbeit des Landesverbandes und das starke Mitgliederwachstum.

*Kontakt: ÖDP Niedersachsen
Am Bahnhof 2, 49356 Diepholz
info@oedp-niedersachsen.de
www.oedp-niedersachsen.de*

Sachsen

Landtagswahl (LTW) in Sachsen und die ÖDP dabei

2019 ist in Sachsen das Jahr der Premieren. Dieses Jahr gelang es dem Landesverband Sachsen, das erste Mal bei der LTW anzutreten. Leider war der Ausgang der Wahl nicht so erfreulich wie gehofft. Trotz großer Bemühungen mit ca. 7.500 Plakaten, 40 Großflächenplakaten und ca. 20.000 verteilten Werbepostkarten gelang es uns nicht, über 0,3% hinauszukommen.

„Das Ergebnis ist kein Zeichen von mangelnder Tatkraft der Mitglieder, sondern ein Produkt der Umstände. Immerhin galt in den Medien die Prämisse, eine AfD-Mehrheit muss verhindert werden, da haben es kleine Parteien schwer, zumal 19 Parteien auf dem Stimmzettel standen“, so Sebastian Högen, Mitglied des Landesvorstandes.

Trotz allem ist es beachtlich, was der LV auf die Beine gestellt hat, da der Wahlkampf ohne Mittel aus der Projekt- und Solidarkasse (PSK) der ÖDP bestritten

wurde. Selbst mit mehr Geldern wäre kein besseres Ergebnis zu erwarten gewesen, da dieses höchstens zu mehr Großflächenplakaten geführt hätte. Das, was fehlte, waren leider helfende Hände.

Es gebührt allen ein großer Dank, die sich bei der Wahl eingebracht haben, auch dafür, dass sie trotz der Doppelbelastung durch die EU-Wahl und die LTW mitmachten. Besonders erwähnt werden soll hier Markus Tauber, der seine vorlesungsfreie Zeit fast ausschließlich für den Wahlkampf genutzt hat. Ein weiterer Dank gebührt Sebastian Högen, der seit Mai von seinem Arbeitgeber, dem Kinderdorf Schneckenmühle, gegen unbezahlten Urlaub freigestellt wurde, um die beiden Wahlen mit einem möglichst großen Zeitaufwand unterstützen zu können.

Vielen Dank auch an die Landesverbände Hessen, Baden-Württemberg und Niedersachsen, die uns mit ihren Wahlplakaten unterstützt haben. Auch wenn wir auf das Angebot des KV Hof nicht zurückgreifen mussten, da wir genügend Mitglieder und Interessenten gewonnen hatten, die im Vogtland plakatierten, so sind wir dennoch dankbar für die Hilfe, die uns beim Plakatieren angeboten wurde.

Auch wenn die Wahl nicht so ausging, wie es alle erwartet haben, so richten wir den Blick nach vorne, um die Vorbereitungen für die kommende Bundestagswahl zu treffen.

Themenwochenende mit Impulsvortrag

Die Plakate für die Landtagswahl waren gerade erst abgehängt, da sollte die inhaltliche Arbeit im Landesverband Sachsen wieder an Fahrt aufnehmen. Hierzu traf sich die ÖDP Sachsen Ende September im ehemaligen Rittergut Jahnishausen bei Riesa. Themen waren unter anderem die Nachbesprechung der Landtagswahl sowie die Thematik der Unterschiede zwischen Stadt und Land. Hauptthema der Veranstaltung war das Schwerpunktthema der letzten Ausgabe der ÖP: „Commons“. Das Hauptreferat dazu hielt die Ökonomin und Journalistin Friederike Habermann.

Filmvorführung mit anschließender Diskussionsrunde

ÖDP-Politiker Prof. Buchner gab sich in Dresden wieder die Ehre. Diesmal war er zu Gast im Kino in der Fabrik (KiF). Das Kulturkino hat den EU-Abgeordneten der ÖDP eingeladen, um über das Für und Wider von



Aktiventreffen während des Landtagswahlkampfes der ÖDP Sachsen

5G zu diskutieren, da Dresden eine Modellstadt für 5G werden soll. Als Physiker und einer der wenigen EU-Abgeordneten, die sich skeptisch mit der Materie auseinandersetzen, war er daher eine große Bereicherung für die Veranstaltung und einen offenen Umgang mit der Thematik.

Die sehr gut besuchte Veranstaltung wurde durch viele Fragen aus dem Publikum bereichert und es gab eine schöne, ausgewogene Debatte über die Sinnhaftigkeit von 5G und die Idee, Dresden als Modellstadt zu etablieren.

Plakatlager nicht nur für Sachsen

Im Zeichen der Ökologie ist das Aufbewahren und Wiederverwenden der Wahlplakate eine unabdingbare Notwendigkeit. Deshalb hat Sachsen seit der BTW ein immer größer werdendes Kontingent an Wahlplakaten in Reserve. Im Lager des LV-Sachsen häufen sich nun auch Plakate, die für Landtagswahlen geeignet sind. Dies soll und kann sehr gerne ausgebaut werden, sodass alle Verbände Platz in unserem Lager finden können. Ziel ist es, Plakate für zukünftige Wahlen einzulagern, damit zumindest immer ein gewisser Grundstock für Wahlen zur Verfügung steht, auf die im Idealfall alle, vor allem finanzschwache Verbände, zurückgreifen können. Dies ist zum einen ökologisch und zugleich

ökonomisch. Immerhin sind Wahlplakate eine der größten Kostenfaktoren.

Zudem ist Solidarität mit kleineren bzw. schwächeren Verbänden ein erstrebenswertes Ziel. Immerhin kämpfen wir für dieselben Ziele.

Ein weiterer nicht zu vernachlässigender Aspekt ist die Vorratshaltung von Plakaten, dass man besser gewappnet ist für eventuell vorgezogene Neuwahlen, da in den Verbänden meist die Zeit und das Geld fehlen, sich mit der Gestaltung für Plakate zu beschäftigen.

Alle, die Interesse an der Idee und der Lagerung haben, sind dazu aufgerufen, sich bei Sebastian Högen (Sebastian.hoegen@oedp.de) zu melden:

*Kontakt: ÖDP Sachsen
Zur Pappel 8, 01728 Bannewitz
Tel.: (01 51) 10 36 08 51
info@oedp-sachsen.de, www.oedp-sachsen.de*

Mitstreiter/-innen für Bundesarbeitskreis Mobilfunk gesucht!

Um das Thema Strahlung, Mobilfunk und 5G genauer für die ÖDP politisch zu bearbeiten, soll eine Arbeitsgruppe Mobilfunk gegründet werden. Interessierte melden sich unter: bak.mobilfunk@oedp.de

Foto: ÖDP Sachsen

NEUE RUBRIK in ÖP!

Aktionsvorschläge Kommunalpolitik

Willkommen auf der Seite „Informationen und Aktionsvorschläge für die Kommunalpolitik“! Zukünftig soll in ÖP mindestens eine Seite enthalten sein, wo die ÖDP-Aktiven in Kommunalparlamenten über aktuelle Anliegen informiert werden sollen. Der Schwerpunkt der heutigen Seite soll bei Informationen zur Diskussion um den neuen Mobilfunkstandard 5G liegen.

Muster-Anfrage zur Einführung des neuen Mobilfunkstandards 5G

Die Stadtrats-/Gemeinderatsfraktion der ÖDP in XY bittet um Antwort auf die nachfolgenden Fragen:

1. Ist die Einführung des neuen Mobilfunkstandards 5G auch im Bereich der Stadt/Gemeinde XY vorgesehen?
2. Ist hierfür schon ein Zeitplan vorhanden?
3. Welcher bzw. welche Anbieter werden für die Infrastruktur von 5G verantwortlich sein?
4. Werden für die Infrastruktur von 5G die bisherigen Mobilfunkstandorte weiter genutzt?
5. Wie viele neue Standorte werden für eine optimale Nutzung von 5G innerhalb des Stadt-/Gemeindegebiets notwendig sein?
6. Beabsichtigt die Verwaltung, Teilbereiche des Stadt-/Gemeindegebiets als sensible Bereiche auszuweisen (z. B. Kitas, Schulen)?
7. Hat sich der Stadtrat/Gemeinderat über die möglichen Gesundheitsrisiken von 5G informiert? Wie?
8. Wie beurteilt die Verwaltung die Auswirkungen von 5G (von den Mobilfunkmasten ausgehende Strahlung auf die Bevölkerung und die Natur)?

9. Ist es geplant, von den Betreibern von 5G eine rechtlich verbindliche Unbedenklichkeitsbescheinigung bezüglich der Auswirkungen auf Mensch und Natur zu fordern?

10. Wer übernimmt bei schädlichen Auswirkungen auf Mensch und Natur juristisch die komplette Verantwortung (inkl. Verpflichtung zum Schadensersatz)?

11. Wie und wann wird die Verwaltung die Bürgerinnen und Bürger über die weiteren Verfahrensweisen im Zusammenhang mit der Einführung von 5G informieren?

Muster-PM zu Antrag/Anfrage zu 5G: ÖDP-Fraktion fordert Informationen zu 5G

Die gesellschaftliche Diskussion über den neuen Mobilfunkstandard 5G nimmt in der letzten Zeit immer mehr an Intensität zu. Insbesondere wird darüber gestritten, welche zusätzlichen Belastungen auf Mensch und Natur zukommen.

Es scheint sicher zu sein, dass die bisherige Infrastruktur für den neuen Standard nicht ausreicht und viel mehr Funkstandorte notwendig werden.

ONLINETIPP

Der Gemeinderat 5/2019
**Informationen zu 5G:
Extra smart city –
Vernetzte Kommunen**
S. 26–33

[www.treffpunkt-kommune.de/
der-gemeinderat-5-2019/](http://www.treffpunkt-kommune.de/der-gemeinderat-5-2019/)

Diagnose Funk, Ratgeber Heft 5
Mobilfunk: Rechte der Kommunen – Gefahren-Minimierung und Vorsorge durch Mobilfunk-Vorsorgekonzepte

[https://shop.diagnose-funk.org/
Ratgeber-Heft-5-Kommunale-
Handlungsfelder-48S-A5](https://shop.diagnose-funk.org/Ratgeber-Heft-5-Kommunale-Handlungsfelder-48S-A5)

Die ÖDP-Fraktion im Stadtrat/Gemeinderat von XY (Ortsname einsetzen) verlangt deshalb in einem Antrag/einer Anfrage zur nächsten Sitzung ausführliche Informationen der Verwaltung.

Unser Europaabgeordneter Prof. Dr. Klaus Buchner ist in Sachen 5G sehr aktiv und hält in der BRD an vielen Orten Vorträge zum Thema.

Seine Termine sind sowohl auf der Website des ÖDP-Bundesverbandes (www.oedp.de) als auch auf <https://klaus-buchner.eu> zu finden. Möglichst viele Mitglieder und interessierte Bürger/-innen sollten die Gelegenheit nutzen, sich über 5G kundig zu machen. Laden Sie ruhig Nachbarn und Bekannte zur Teilnahme ein.

Walter Konrad arbeitet als kommunalpolitischer Referent im Team der Bundesgeschäftsstelle in Mainz. Rückmeldungen sind sehr erwünscht!



Walter.konrad@oedp.de

ÖDP-Politiker treffen Landwirte

Direktvermarktung ab Hof, sensible Tierpflege, nachhaltige Landwirtschaft und viel Idealismus sind Schwerpunkte, die auf dem Bauernhof der Familie Häfele die tägliche Arbeit beeinflussen. Die Mandatsträger und Mitglieder aus dem ÖDP-Kreisverband Memmingen-Unterallgäu erhielten im Hochsommer einen Einblick in den bäuerlichen Alltag.

von Lucia Fischer



Mitglieder des ÖDP-Kreisverbandes Unterallgäu in der Milchküche der Familie Häfele

Stefan und Albert Häfele erläuterten den interessierten Besuchern, darunter Peter Miller (Stadtrat Mindelheim), Kreisrätin Rosina Rottmann-Börner, stv. Kreisvorsitzender Robert Keller, Heike Essmann (Stadträtin Memmingen) und Bezirksvorsitzende Lucia Fischer, die Beweggründe, die zur derzeitigen Ausgestaltung ihrer Bewirtschaftungsform geführt haben. Stefan Häfele: „Mir ist wichtig, dass ihr auch mal seht, wie es den Bauern bei den Verordnungen und Auflagen geht! Im Familienbetrieb der Häfeles werden schmackhafte

Produkte für den Verkauf in Lebensmittelgeschäften hergestellt. Haushalte in und um Mindelheim werden mehrmals wöchentlich be-

fronten einander gegenüberzustehen. Nur die gemeinsam gefundenen Lösungen sind hier von Bedeutung.“

Bei der Führung wurden zahlreiche politische Auswirkungen auf die tägliche Arbeitssituation der Landwirte erklärt.

liefert. Das Sortiment erstreckt sich von Milch, Joghurt, Käse, Wurst und Fleisch bis hin zu Honig und Eiern. Stadtrat Peter Miller dazu: „Es nützt nichts, mit verhärteten

Bei der Führung durch Milchküche und Stall wurden zahlreiche politische Auswirkungen des Artenschutz-Volksbegehrens, des Mercosur-Abkommens und der

Gülleverordnung auf die tägliche Arbeitssituation der Landwirte erklärt. Stefan Häfele: „Gerade das Mercosur-Abkommen dient nur der Zerstörung der Umwelt und der Förderung der Automobilindustrie.“

Einig waren sich die ÖDPler und die beiden Bauern, dass durch massive Fehlentscheidungen der vergangenen Jahre die Ursachen der Probleme geschaffen wurden. Die verfehlte Ausgleichszahlungs-/Subventionspolitik der EU, die Hinführung zum „immer mehr“ sowie die Verbraucherhaltung bilden wesentliche Hinderungsgründe, um eine zukunftsfähige Weiterführung der Betriebe zu gewährleisten. Bereits lange Zeit vor dem Inkrafttreten des Artenschutzgesetzes in Bayern waren zahlreiche Betriebe zum Aufhören gezwungen. Anhand zahlreicher Praxisbeispiele zeigten die beiden Landwirte auf, dass die von ihnen gewählte Bewirtschaftung durchaus Zukunft haben kann. Allerdings ist hier jeder Einzelne gefordert, sein Einkaufsverhalten und seine Priori-



Foto: ÖDP-Bundespressstelle

täten zu überdenken und erforderlichenfalls zu ändern. Das Angebot ist vorhanden, es muss nur genutzt werden. Zumal die nächste Generation bei den Häfeles schon in den Startlöchern steht, um das begonnene Werk weiterzuführen.

Am Ende der Hofbesichtigung lud Familie Häfele zu einem Imbiss ein. Bezirksvorsitzende und stell-

vertretende Kreisvorsitzende Lucia Fischer bedankte sich bei „den Häfeles“ für die Gastfreundschaft und die umfangreichen Informationen. Nur durch den gegenseitigen Austausch kann die Basis für bürgernahe Politik mit ökologischer Zukunft geschaffen werden! Dieses Ziel verfolgt die ÖDP seit ihrer Gründung!

Neue Mitarbeiterin in der Bundesgeschäftsstelle

Viktoria Anhalt ist 33 Jahre alt und wohnt in Würzburg. Sie verstärkt seit Anfang Oktober das Team der ÖDP-Bundesgeschäftsstelle in Würzburg. Frau Anhalt ist ausgebildete Kauffrau für Bürokommunikation und macht zurzeit eine Weiterbildung in Teilzeit zur Wirtschaftsfachwirtin bei der IHK Würzburg. Davor arbeitete Frau Anhalt in einem Sicherheitsunternehmen als Verwaltungsangestellte.

In der ÖDP-Bundesgeschäftsstelle in Würzburg ist Frau Anhalt Ansprechpartnerin für das Bestell-

wesen und den Webshop, für die Postbearbeitung und den Versand der Zeitschrift „ÖkologiePolitik“. Der ÖDP-Bundesvorstand wünscht ihr einen guten Start und Freude bei ihrer Tätigkeit für die Partei-Frau Anhalt übernimmt damit Aufgaben, die bisher von Katharina Möhrcke bearbeitet worden sind. Katharina Möhrcke hat die ÖDP nach insgesamt 6 Jahren Ausbil-



Viktoria Anhalt

dungs- und Angestelltenzeit zum 31.8.2019 auf eigenen Wunsch verlassen, und ein Stellenangebot bei der Stadtverwaltung Würzburg wahrgenommen. Der ÖDP-Bundesvorstand dankt ihr für die geleistete Arbeit, wünscht ihr alles Gute für die berufliche und private Zukunft, und freut sich, dass sie durch ihre Parteimitgliedschaft weiterhin in Verbindung mit uns bleibt.

Neuer Kreisverband der ÖDP in Fürth

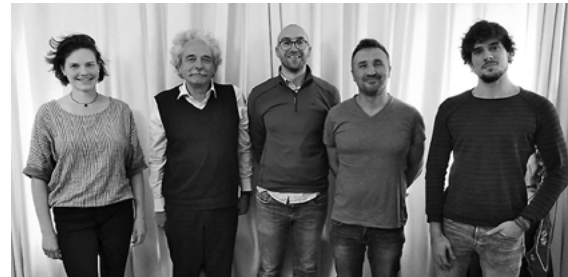
„Mir ist es wichtig, dass wir hier eine ganz handfeste Politik machen und wir nicht nur reden.“ Das war einer der Leitsätze bei der ausführlichen zweiten Vorstellungsrunde, die an der gut gefüllten langen Tafel in der Steiner Manufaktur der guten Noten fielen. „Und ich möchte nicht nur reden, sondern viel zuhören“, ergänzte einer der späteren Vorstandsmitglieder diese Aussagen.

Diese zwei Kernsätze könnten genauso über den langen Abend stehen, der ein neues Kapitel der Geschichte der ÖDP in Mittelfranken aufschlug. Mit Unterstützung des ÖDP-Bezirksvorstandes aus den Nachbarlandkreisen wurde am 18.09.2019 der ÖDP-Kreisverband Fürth wieder gegründet. Nach langer Vorarbeit durch den Beauftragten Steiner Informatiker Dr. Krzysztof Malowaniec, den Nürnberger Kreisvorsitzenden Ludwig Hager und Bezirksvorsitzenden Walter Stadelmann konnte die interessierte Runde diesen wichtigen Schritt gehen.

Zunächst erfolgte eine Einführung, die deutlich zeigte, wie die ÖDP auch hier in der Region durch das erfolgreiche Volksbegehren zum Artenschutz im Aufwind ist. Selbst ohne die neu gegründete Organisationseinheit gab es schon viele Bürger, die sich für die Rettung der Bienen und Bauern einsetzten und das auch bei der Europawahl mit Ergebnissen von 2 bis 2,7% deutlich machten.

Damit einher ging auch in Fürth und Fürther Land ein Mitgliederzuwachs, der die ÖDP in vielen ihrer Untergliederungen auf den höchsten Stand ihrer Geschichte gebracht hat. Dabei sind auch Bürger, die sich für den Klimastreik engagieren oder in Bürgerinitiativen gegen den massiven Flächenverbrauch im Fürther Land.

Am Ende des Abends ergab sich dann folgender neuer Kreisvorstand: Sebastian Wendt aus Fürth mit seinen beiden Stellvertretern Cüneyit Atilkan aus Fürth und Dr. Krzysztof Malowaniec aus Stein, der Schatzmeister Marc Müller aus Zirndorf und die Beisitzer Knut Schalldach aus Roßtal und Rebeka Kramer aus Cadolzburg führen nun den neuen Kreisverband Fürth.



V.l.: Rebeka Kramer, Dr. Krzysztof Malowaniec, Cüneyit Atilkan, Sebastian Wendt, Marc Müller

Die Rechnungsprüfung wird durchgeführt von Kenan Eski aus Fürth und Günther Hauenstein aus Oberasbach.

Der Hauptpunkt der zweiten Abendhälfte war die Beratung über den Antritt bei den Kommunalwahlen im März 2020, wo erste Szenarien besprochen wurden. Das wird nun die erste große Aufgabe neben der Selbstorganisation für den neuen Kreisvorstand sein.

Der ÖDP-Bezirksvorstand Mittelfranken bedankt sich bei allen Beteiligten und wünscht dem neuen Kreisverband Fürth alles Gute.

ÖDP-Fachtagung zur Gemeinwohlökonomie im Januar 2020

„Weniger ist mehr“ lautete der zentrale ÖDP-Wahlkampfeslogan bei der Europawahl. Das Thema Wachstumskritik wird in vielen gesellschaftlichen Gruppierungen derzeit diskutiert. Daher wird der ÖDP-Bundesverband am **24./25. Januar 2020 im Kongresshaus Rosengarten, Berliner Platz 1, 96450 Coburg** eine öffentliche Fachtagung zu den Themen Ge-

meinwohlökonomie und nachhaltige Wirtschaftspolitik durchführen. Zu dieser Veranstaltung werden Experten eingeladen, um gemeinsam mit interessierten ÖDP-Mitgliedern Perspektiven einer Wirtschaftspolitik ohne Wachstumszwang zu diskutieren und für das ÖDP-Programm entsprechende Thesen weiterzuentwickeln. Einen detaillierten Veranstaltungsplan nebst entsprechender

Anmeldeoption werden die ÖDP-Mitglieder rechtzeitig erhalten.



Foto: ASDF-MEDIA/shutterstock.com

Neuer Ortsverband in Miltenberg

Die Ökologisch-Demokratische Partei (ÖDP) hat ihren ersten Ortsverband im Landkreis Miltenberg gegründet: Auf der Gründungsversammlung wählten die Mitglieder Klaus Vath und Manfred Knippel zu ihren Ortsvorsitzenden, teilt die Ortsgruppe mit. Als Stellvertreter wurde Wolfgang Winter gewählt, Schriftführerin wurde Alexandra Vath. Der ÖDP-Kreisvorsitzende Wolfgang Winter kündigte der Mitteilung zufolge die Gründung weiterer Ortsverbände im Landkreis an: „Wir wollen mit konstruktiven Beiträgen die kommunale Politik bereichern. Ökologische Politik bedeutet Förderung für Bus, Bahn, Fahrrad und regionale Gewerbe. ‚Wohlfühlgemeinden‘ brauchen keine schnellen Straßen, sondern Rad- und Wanderwege sowie Plätze zum Erholen und Zusammenkommen. Wir wollen das Leben auf dem Land für Jung und Alt attraktiver und gesünder gestalten. Da wir in Sulzbach und Leidersbach kaum Großbetriebe haben und auch

nie haben werden, sollten die Klein- und Kleinstbetriebe, insbesondere auch die Landwirte, besonders gefördert werden.“



V.l.: Wolfgang Winter, Alexandra Vath, Klaus Vath, Manfred Knippel

ÖDP führt vor: Steingärten heizen das Klima auf

Beim letzten Bücherflohmarkt demonstrierte der Ortsverband Bad Rappenau der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP) die Temperaturerhöhung durch Steingärten exemplarisch.

Dazu wurden verschiedene Blumenkübel aufgebaut, die einmal bepflanzt und einmal mit Steinen gefüllt waren. Schon nach zwei Stunden Sonneneinstrahlung hatten die Steine eine um 15 Grad höhere Oberflächentemperatur im Vergleich zu Rasen (45°C zu 30°C). In fünf Zentimeter Tiefe war der Unterschied zunächst noch geringer: 27°C zu 23°C. Nach weiteren zwei Stunden (um 13 Uhr) waren auch die tieferen Steine sogar auf 37°C durchgeheizt, während die Temperaturanzeige für die Rasenerde erst 25°C anzeigte.

Danach wurden die Blumenkübel in den Schatten gestellt. Nach einer Stunde hatten die Steine noch eine Oberflächentemperatur von 40°C, während der Rasen auf 20°C abgekühlt war. Deutlich zeigte sich, wie stark die Steine die Wärme speichern und so eine Abkühlung über Nacht erschweren.

„Nicht nur für Bienen und Schmetterlinge sind die kahlen Steingärten schädlich, sondern sie sorgen auch

für einen zunehmenden Temperaturanstieg in den Wohngebieten“, so Klaus Ries-Müller, ÖDP-Stadtrat in Bad Rappenau. „Grünflächen sorgen für saubere und vor allem kühle Luft“, so Ries-Müller.



V.l.: Agnes Ries-Müller, Bruni Wachno und Martin Wacker bei der Temperaturmessung.

Treffen der Jungen Ökologen in Berlin



Aus dem ganzen Bundesgebiet sind junge Ökologen/-innen Ende September in Berlin zusammengekommen. Wir haben das Wochenende genutzt, um uns in lockerer Atmosphäre kennenzulernen, zu vernetzen



Foto:Stephanie Sichelshmidt
TeilnehmerInnen des Treffens in Berlin

und auszutauschen. Dies ist insbesondere in einer jungen, bundesweit aktiven Organisation wichtig. Zumal wir in den letzten Monaten ein hohes Wachstum ver-

zeichnen konnten und nicht nur die Marke von 400 Mitgliedern überschritten haben, sondern mittlerweile schon fast bei 450 Mitgliedern angekommen sind.

Das Programm war sehr abwechslungsreich. Auf den Spuren des Lobbyismus wurden wir von dem Lobbycontrol e.V. durch Berlin geführt. Ganz zur Freude der bayerischen Mitglieder begann die Führung vor dem Büro des deutschen Brauer-Bundes. Statt Bier gab es hier jedoch Geschichten über die Beeinflussung von Politik und Bevölkerung durch Verbände, Organisationen und Unternehmen. Wieder einmal wurde uns klar, wie wichtig unsere Forderung nach mehr Transparenz im Gesetzgebungsprozess ist.

Erschöpft von der Flut an Informationen und starken Regenfällen, stärkten wir uns am Abend bei selbst gemachter Pizza (natürlich vegetarisch).

Der rege Austausch unter den Mitgliedern, viele Diskussionen und gute Gespräche führten zum letzten offiziellen Programmpunkt. Am Sonntag berieten wir über verschiedene Anträge, die wir gerne in unser Programm einbringen würden.

Erfolg bei Demo für fahrradfreundliches Weißenhorn

Die ÖDP als Unterstützerin und ein Bündnis aus ADFC, Bund Naturschutz sowie den Grünen riefen zur sichtbaren Forderung nach mehr Fahrradwegen in Weißenhorn auf. Für die Radler in der Stadt muss mehr getan werden.

Am 14.09.2019 um 10 Uhr fiel der Startschuss: Zahlreiche Bürger kamen zur Auftaktveranstaltung auf die Hasenwiese. Danach stiegen um 11 Uhr 180 Teilnehmer auf ihre Räder und brachten mit einer Radtour durch die Stadt unübersehbar ihre Forderung nach Weißenhorn als „Fahrradfreundliche Kommune“ vor. Die Kommission, welche dies zu entscheiden hat, war bereits vor zwei Jahren vor Ort. Seit damals ist Weißenhorn auch Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommune Bayern. Allerdings ist seitdem außer der Erstellung von zwei Gutachten nichts mehr erfolgt. Für die

ÖDP hielt Stadträtin Sabine Snehotta mit den anderen Rednern ein flammendes Statement, das von Trommelklängen und Beifallsbekundungen der Teilnehmer lautstark umrahmt wurde.



Foto:ÖDP-Bundespressestelle

Zusammengestellt von Pablo Ziller



ÖDP für Verkleinerung des Bundestages

(16.10.2019) Dr. Claudius Moseler, Generalsekretär der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP), fordert die Bundestagsfraktionen auf, dass sie sich endlich auf einen Kompromiss zur Verkleinerung des Bundestages einigen. „Derzeit ist der Deutsche Bundestag, nach dem Chinesischen Volkskongress, das größte Parlament der Welt! Demokratie muss und darf uns zwar finanziell einiges wert sein, aber jeder Bundestagsabgeordneter kostet uns immerhin nebst personeller und materieller Ausstattung ca. 40.000 Euro im Monat“, sagt Moseler.



Dr. Claudius Moseler

Das Problem der hohen Abgeordnetenzahl im derzeitigen Bundestag ist in der großen Anzahl der Überhangmandate begründet, sodass die Zahl der Bundestagsabgeordneten sich von 598 auf 709 erhöht hat. Normalerweise werden 299 Mandate über Direktmandate in den Wahlkreisen gewählt, der Rest über die Landeslisten der Parteien in den Bundesländern. Gewinnt eine Partei mehr Direktmandate, als ihr in einem Bundesland aufgrund des Landeslistenresultates zustehen, müssen diese Mandate bei den anderen Parteien ausgeglichen werden. Damit erhöhten sich natürlich die Gesamtkosten für alle Abgeordneten zusammen erheblich.

„Es gibt verschiedene Modelle, die Anzahl der Bundestagsabgeordneten zu reduzieren“, so Moseler, „dies könnte man z. B. erreichen, indem man die Anzahl der Bundestagswahlkreise auf 200 reduziert, sodass möglichst nur wenige Überhangmandate entstehen können. Unabhängig vom Modell wäre es mir aber zunächst wichtig, dass die Parteien im Bundestag endlich überhaupt eine Entscheidung in der Sache fällen, um ein weiteres Anwachsen des Bundestages nach der nächsten Bundestagswahl zu verhindern.“

Gleichermaßen ruft Moseler die Parteien im Bundestag dazu auf, endlich umfassendere Wahlrechtsreformen zu diskutieren. Dazu zählt für Moseler ein Alternativstimmensystem, welches die Stimmen weitergibt, wenn eine Partei an der 5%-Hürde scheitern sollte. „Alternativ könnte auch die Sperrklausel abge-

schaftt oder deutlich reduziert werden“, so Moseler weiter. Auch wäre zu überlegen, ob die Wählerinnen und Wähler stärkeren Einfluss auf die Reihenfolge der Kandidatinnen und Kandidaten auf den bisher starren Landeslisten ausüben könnten, z. B. durch entsprechen-



de zusätzliche Personenstimmen. „Ferner fordert die ÖDP schon seit Jahren, das Wahlalter auch für Bundestagswahlen deutlich zu senken, mindestens auf 16 Jahre“, betont Moseler.

ÖDP: Völkerrechtswidrige Invasion der Türkei anprangern

(12.10.2019) „Es ist nicht hinzunehmen, wie kleinlaut die deutsche Bundesregierung und die anderen NATO-Staaten auf die völkerrechtswidrige Invasion des NATO-Verbündeten Türkei in die kurdischen Siedlungsgebiete auf syrischem Territorium reagieren“, so Christoph Raabs, Bundesvorsitzender der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP). „Wieder einmal werden scheinbare nationale bzw. europäische Interessen über Völkerrecht und Moral gestellt – aus Angst vor weiteren Flüchtlingsströmen und vielleicht auch vor Diskussionen mit Teilen der Mitbürger türkischer Herkunft im eigenen Land lässt man sich von Präsident Erdogan erpressen. Selbst wenn man anerkennt, dass die Türkei unter der Last von mehr als drei Millionen syrischen Flüchtlingen schwer trägt, ist



Christoph Raabs

das keine Rechtfertigung für diese völkerrechtswidrige Invasion“, so Raabs weiter.

Das zweite Motiv, das Erdogan nennt, ist die angebliche Verquickung der kurdischen YPG mit der PKK, womit er die im Anti-IS-Kampf mit den USA verbündete YPG zu einer Terrororganisation stilisiert. Gerade diese Argumentation zeige, dass die zunächst von den USA und dann von ihren westlichen Verbündeten seit 9/11 praktizierte Ausweitung des Terrorismusbegriffs Tür und Tor geöffnet hat für polizeiliche und militärischen Aktionen von staatlichen Organen gegen alle möglichen Gruppen. Freiheitskämpfer, Demonstranten, Umweltschützer und andere der Stärke des Rechts verpflichtete Personen und Organisationen geraten angesichts der skrupellosen Ausübung des Rechts der Stärkeren weltweit dramatisch ins Hintertreffen.

„Dadurch drohen uns allen langfristige Konsequenzen für das friedliche Zusammenleben der Völker und Staaten – ganz abgesehen von den unmittelbaren Folgen, die von der Syrieninvasion ausgehen werden: verstärkte Unsicherheit in Syrien, Wiedererstarben des IS, Zerstörung der von den Kurden etablierten kommunalen und regionalen Strukturen, Erstarken kurdischer Untergrundkämpfer und vor allem viele Tote und Verletzte, zigtausende neuer Flüchtlinge, unzählige zerstörte Existenzen, unendliches Leid für Einzelne, Familien, Dörfer und Städte. Die ÖDP ist als Friedenspartei gegen jegliche Eskalation“, so Raabs.

Der Bundesvorsitzende der ÖDP fordert die Bundesregierung dazu auf, das völkerrechtswidrige Vordringen türkischer Truppen in kurdisches Siedlungsgebiet auf syrischem Territorium konsequent anzuprangern, sämtliche militärische Zusammenarbeit sofort einzustellen, ein unmittelbar gültiges Rüstungsexportverbot in die Türkei zu verhängen und die in der Türkei stationierten deutschen Soldaten postwendend zurückzuholen. Die Zusammenarbeit mit der Türkei im Rahmen der NATO sei sofort auszusetzen. Soweit möglich, sei ein konzertiertes Vorgehen der EU- und NATO-Partnerstaaten anzustreben. Das dürfe die Bundesregierung aber nicht davon abhalten, selbst eine eindeutige Position gegenüber dem Vorgehen der Türkei einzunehmen und öffentlich zu vertreten, betont Raabs abschließend.

ÖDP-Bundesarbeitskreis Asyl begrüßt Berufung der „Fachkommission Fluchtursachen“

(08.10.2019) „Das ist nicht die Optimallösung – aber immerhin ein wichtiger Schritt in die richtige Rich-

tung“, so beurteilt Roswitha Bendl vom Arbeitskreis Asyl der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP) die Berufung der „Fachkommission Fluchtursachen“ durch das Bundeskabinett und deren Arbeitsbeginn am 2. Oktober 2019.



Foto: pixabay

Bendl hatte sich 2017 zusammen mit mehr als 250 deutschen Bundesverdienstkreuzträgern in einer Initiative für eine Enquete-Kommission Fluchtursachen an die zur Bundestagswahl antretenden Parteien gewandt. Sie wurden aufgefordert, sich der Forderung anzuschließen und nach der Konstituierung des Bundestages die Kommission einzusetzen. „Erfreulicherweise wurde nach der Wahl im Koalitionsvertrag der Wille, eine ‚Kommission‘ einzusetzen, tatsächlich festgeschrieben“, so Bendl.

Die Anbindung an das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung und der Auftrag an die Kommission, Empfehlungen für ein deutsches Engagement zur Minderung von Ursachen von Flucht und irregulärer Migration vorzulegen, entsprach der Intention des Aufrufs ebenso wie der Wunsch nach Berücksichtigung der Situation in regionalen Aufnahme- und Transitländern. Bedauerlich sei dennoch, dass keine eigentliche Enquete-Kommission als Schnittstelle zwischen Politik und Zivilgesellschaft mit einer Dauer von vier Jahren berufen worden sei. „Immerhin wird es eine prominent besetzte Expertenkommission mit 24 Mitgliedern aus der Wissenschaft und NGOs sein, die den Auftrag hat, bis 2020 dem Bundestag und der Bundesregierung einen Abschlussbericht und konkrete Vorschläge vorzulegen“, so Bendl, die sich selbst schon seit Jahrzehnten in der Arbeit mit Flüchtlingen engagiert.



Roswitha Bendl

Zum Titel „Commoning“ von ÖP 180

Unverständlicher Ausdruck

Commons, Commoning, Commonismus. Warum verwenden Sie einen Ausdruck inflationär in jedem Artikel, der wahrscheinlich nicht nur mir total unverständlich ist und den ich bis heute nie gehört habe? Warum ständig Anglizismen in Deutschland, obwohl die Briten mehrheitlich der Europäischen Union den Rücken kehren wollen?

Angelika Pfeffer, 94259 Kirchberg i. W.

Zu den Leserbriefen von Claudius Bartsch und Bärbel Fischer, ÖP 180

Für die „Ehe für alle“!

Ich bin neu in der ÖDP, aktiver Christ, heterosexuell – und für die „Ehe für alle“, auch wenn ich persönlich nie einen Mann heiraten würde. Menschen, die einen Partner gleichen Geschlechts heiraten wollen, aber nicht dürfen, würden heutzutage wahrscheinlich keine Hetero-Beziehung mehr eingehen. Aber durch Adoption oder Annahme von Pflegekindern, soweit gesetzlich zulässig, könnten sie in einer solchen Ehe auch ihren Beitrag leisten für den Nachwuchs. Zugegeben, für die Kinder zunächst sehr komisch mit 2 Vätern oder 2 Müttern ...

Früher, als unverheiratete Menschen gesellschaftlich geächtet wurden, Homosexualität strafbar war, kam es sicherlich öfter vor (Hetero-Ehe, obwohl mind. 1 Partner homosexuell war). Aber entsprechen solche Ehen den christlichen Werten? Ich meine, nein! Es ist geheuchelt. Bei Kindern aus solchen Ehen war sicherlich der biologische Vater oft nicht der Ehemann. Oder die Zeugung durch Vergewaltigung oder zumindest Nötigung zustande gekommen, heutzutage klar strafbar. Ich denke, das will niemand.

Jürgen Streicher, 80992 München

Keine Geringerstellung der klassischen Ehe

Eine Ehe für alle nimmt doch der traditionellen Familie überhaupt nichts weg, sie ist dadurch keinesfalls schlechter gestellt oder weniger wertgeschätzt. Wenn zwei Menschen vor Gott und der Welt bekunden, dass sie füreinander da sein und einstehen wollen, ist es nur

recht und billig, dass die daraus resultierende, die Sozialkassen entlastende Fürsorgepflicht mit steuerlichen Vorteilen (Einkommens-, Schenkungs-/Erbchaftsteuer) ausgeglichen wird. Es ist doch ein beruhigendes Gefühl, den Partner, mit dem man sich ein gemeinsames Leben aufgebaut hat, abgesichert zu wissen.

Welche andere Partei setzt sich so sehr für Familien ein wie die ÖDP? Ein steuer- und sozialversicherungs-pflichtiges Erziehungs- und Pflegegehalt wirkt sich im Übrigen auch steigernd auf die Rentenansprüche aus und beugt damit Altersarmut vor.

Liebe Frau Fischer, bitte bleiben Sie Mitglied der ÖDP! Auch wenn sich der Zeitgeist ändert, ist sich die ÖDP treu geblieben. Vgl. dazu auch das Grundsatzzprogramm der ÖDP (BPT 4./5. Mai 2013), in dem zu Bindung und Bildung u. a. steht: Das Leitbild der aus der Ehe eines Mannes und einer Frau gegründeten Familie schließt nicht aus, andere Formen verbindlicher Lebensgestaltung rechtlich anzuerkennen und abzusichern ... Es geht uns nicht um Bevölkerungspolitik: Die freie Wahl, ob man Kinder haben will und wie viele es sein sollen, bleibt eines der zentralen Persönlichkeitsrechte erwachsener Menschen.

Apropos „Nachwuchs bereitstellen“: Dazu braucht es auch Hebammen! Der immer mehr um sich greifende Hebammenmangel ist zum großen Teil durch die exorbitant gestiegenen Beiträge zur Hebammenhaftpflichtversicherung verursacht. Unbestritten korreliert das Risiko, dass ein Versicherungsfall eintritt, mit der Anzahl der Geburten, die eine Hebamme begleitet. Deshalb schlage ich vor, dass man dieses Risiko versicherungsmathematisch bestimmt und dass die Krankenversicherungen für jede Geburt einer Versicherten diesen errechneten Beitrag an die Hebammenhaftpflichtversicherung bezahlen. Dann könnten die Hebammen wieder von ihrer Arbeit leben und werdende Mütter fänden leichter eine Hebamme.

Und zur Abfederung von Altersarmut (insbesondere von Müttern) habe ich auch eine Idee: Jeder Rentner soll bei Renteneintritt die ihm aufgrund seiner erwor-

Liebe Leserinnen und Leser,

die Leserbrief-Seiten sind Ihr Forum in ÖkologiePolitik. Wir freuen uns über Ihre Zuschriften! Aber bitte bedenken Sie: In der Kürze liegt die Würze! Abdruck und Kürzungen behält sich die Redaktion vor. Bitte senden Sie Ihre Zuschriften bis zum **1. Januar 2020** an:

ÖkologiePolitik, Erich-Weinert-Str. 134, 10409 Berlin
Fax: (0 30) 49 85 40 50, presse@oedp.de

benen Rentenpunkte zustehende Rente erhalten. Wenn nun eine Rentenerhöhung ansteht, sollen die Erhöhungsprozente aus der Durchschnittsrente berechnet werden und alle Renten um genau diesen Eurobetrag erhöht werden (angenommene Durchschnittsrente = 1.000 €, Erhöhung 2 %, dann soll jeder Rentner 20 € mehr bekommen, egal ob er vorher 500 oder 1.500 € Rente hatte). Dies wäre ein kleiner Schritt in Richtung Schließung der Schere zwischen Arm und Reich, der – kostenneutral für die Rentenversicherung – trotzdem den Grundsatz wahrte: Wer viel/lang in die RV eingezahlt hat, soll mehr bekommen als der, der nur wenig/kurz eingezahlt hat.

Christine Miller, 80689 München

Hinweis der Redaktion: Normalerweise werden Leserbriefe, die sich ausschließlich auf andere Leserbriefe beziehen, in ÖkologiePolitik nicht veröffentlicht, da ansonsten die Rubrik Leserbriefe zu einem Diskussionsforum werden würde. In diesem Fall haben wir eine Ausnahme gemacht, weisen aber darauf hin, dass damit die Diskussion in diesem Teil des Heftes als abgeschlossen gelten soll.

Zum Artikel „Anarchie“, ÖP 180

Abwertender Befund

Wenn Anarchie tatsächlich so schlimm wäre, wie Herr Holmes abwertend meint, so hätten die Seiten 8–35 von ÖP 180 weder recherchiert, gedruckt noch ausgeliefert werden dürfen. Denn Commons zeigen genau das, was viele Anarchisten anstreben und was große Teile der Anarchie ausmacht: das Gründen von basisdemokratischen, selbst verwalteten Projekten, die das Wohl der Menschen und der Ökosphäre statt des Profits und des Besitzes im Blick haben.

Dass Anarchie gesellschaftlich oft mit Chaos, Regel- und Zügellosigkeit und/oder Gewalt verwechselt wird, stimmt leider. Einem studierten Philosophen dürfte dies bekannt sein, weswegen die Verwendung des Begriffs abwertend und diffamierend daherkommt. Insbesondere weil die höchste Instanz des Anarchisten sein Gewissen ist. Institutionen – „moralische Instanz“ hin oder her – verfügen über ein solches schlichtweg nicht. Abwertende Texte aus dem bürgerlich-konservativen Lager werden in der ÖP leider regelmäßig gedruckt – es hat vielleicht etwas mit innerparteilicher „Parität“

zu tun, aber ich habe mich immer wieder über sie ärgern können. Holmes' Text hat mir aber bestätigt, dass mein Austritt aus der ÖDP – der ich mich als Partei der konsequenten Ökologie weiterhin durchaus verbunden fühle! – letztes Jahr genau das Richtige war. Die reaktionären Leserbriefe von Bartsch und Fischer setzen dem leider die Krone auf!

Jurrien van der Werff, 48149 Münster

Unverständlicher Ausdruck

Wie Sie informieren, studierte Paul Holmes u.a. Philosophie. Trotzdem ist sein Zitat: „Wem der moralische Kompass abhandengekommen ist, dem droht die gesellschaftliche Ziellosigkeit ... das ist Anarchie!“ schlicht falsch.

Ja, offenbar kommen die heutigen hierarchisch gegliederten Demokratien allmählich aus der Mode, weil sie es nicht geschafft haben, die Menschheit zu befrieden. Deshalb kommt jetzt die fällige Kritik und damit auch der „moralische Kompass“ aus dem Volk, VON UNTEN! „Alle Staatsgewalt geht vom Volke aus“, sagt unser Grundgesetz in Art. 20.2 – allmählich werden wir etwa mündig und fordern unsere Rechte ein? Bedürfnisse von Menschen werden laut, die zu lange ignoriert wurden zugunsten einer Politik, die sich nur an äußeren, wirtschaftlichen Werten orientiert: Wachstum über alles! Der Gewinn aus diesem Wachstum kommt bisher, wie man weiß, 10 % der Bevölkerung zugute, die zusammen ca. 2 Drittel des deutschen Vermögens halten.

Dagegen wäre nichts zu sagen, würden sie es für die Bevölkerung sinnvoll einsetzen, umweltschonend arbeiten, sozialen Zusammenhalt und kulturelle Vielfalt fördern. Das tun sie aber zu selten. Demokratisch gewählte Regierungen unterliegen immer mehr dem Lobbyismus, arbeiten immer mehr gegen ihre Bevölkerung. Immer mehr Menschen im Land resignieren, wie die Wahlbeteiligung zeigt. Sie sehen für sich keine Möglichkeit der Einflussnahme. Andere werden wütend, zynisch, aggressiv ... „Ziellosigkeit“? Wen wundert's? Der Mensch muss, um seine Würde zu wahren, Einfluss auf seine Lebensverhältnisse haben.

Wenn nicht, und er keinen Sinn im Leben erkennt, wirkt das chaotisierend und zerstörerisch. Radikalisierend vor allem nach rechts, wie man derzeit sieht. Das ist aber das Gegenteil von Anarchie. (...) Herr Holmes, um der Definition von Anarchie ein wenig näher zu kommen: „Alles soll Allen gehören! Sehet jenen unge-

heuren Werkzeugmechanismus, welchen das 19. Jahrhundert geschaffen hat, jene Millionen Eisensklaven, Maschinen genannt, die hobeln, sägen, spinnen, weben, die die Rohstoffe zerlegen und neue bilden, und welche die Wunder unserer Zeitepoche ausmachen. Niemand hat das Recht, sich einer einzigen dieser Maschinen zu bemächtigen und zu sagen: „Dieselbe gehört mir; wenn Ihr Euch ihrer bedienen wollt, so müsst Ihr mir auf jedes Eurer Erzeugnisse einen Tribut bezahlen“; ebenso wenig wie der Lehnherr des Mittelalters das Recht hatte, zum Bauer zu sagen: „Dieser Hügel, diese Wiese gehören mir, und Ihr müsst mir einen Tribut auf jede Garbe Getreide, die Ihr erntet, für jeden Schober Heu, den Ihr aufschichtet, entrichten“ usw. ■

Würdigung von Gertrud Martin

Der BAK Frauen bedankt sich bei Gertrud Martin aus Baden-Württemberg, einem Gründungsmitglied und langjährigen Vorsitzenden des Vorgängergremiums „Bundesvereinigung Frauen in der ÖDP“, für fast 25-jährige intensive und aktive Mitarbeit.

Der Dank gilt ebenso seitens des BAK Familie (später BAK Familie, Soziales, Gesundheit), in dem sie in dieser Zeit engagiert und seit 2000 über 10 Jahre als Vorsitzende mitarbeitete.

In all den Jahren ihrer Vorstandstätigkeit und Mitgliedschaft war Gertrud stets Ideengeberin und wortgewaltige Verfechterin ihrer Anliegen – innerhalb und außerhalb der ÖDP.

Mit zahllosen Stellungnahmen, Leserbriefen, Teilnahme und Wortmeldungen bei Veranstaltungen und Sitzungen hat sie sich eingebracht. Zuverlässig, kritisch, aber immer wohlwollend hat sie Programmarbeiten sowie die Erstellung und Redigatur von Texten gestaltet. Gleichberechtigung für und Anerkennung von häuslicher Familienarbeit zog sich als Ziel durch ihr gesamtes engagiertes Wirken.

Gemeinsam mit ihrem Mann ist Gertrud Martin im April 2019 nach dem Parteitag in Hof aus der ÖDP ausgetreten.

Wir bedauern dies zutiefst, wünschen Gertrud für die „parteilose“ Zeit gute und aufmunternde Gedanken, viel Kraft und Ausdauer weiterhin und schöne Erinnerungen an unsere gemeinsame Arbeit.

*Roswitha Bendl (ÖDP-BAK Frauen) und
Dr. Johannes Resch (ÖDP-BAK Familie, Soziales,
Gesundheit)*

IMPRESSUM

ÖkologiePolitik erscheint dreimal im Jahr: im März, im Juli und im November. Die Print- und die Online-Ausgabe sind im ÖDP-Mitgliedsbeitrag enthalten. Nichtmitglieder können das Journal für 12,- Euro im Jahr abonnieren. Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe ist der **1. Januar 2020**

Herausgeber

Ökologisch-Demokratische Partei
Pommerngasse 1, 97070 Würzburg
Tel.: (09 31) 4 04 86-0, Fax: (09 31) 4 04 86-29
www.oedp.de

Verantwortliche Redakteure

Günther Hartmann (gh)
Eisenacher Straße 17, 80804 München
guenther.hartmann@oedp.de
Pablo Ziller (pz)
Erich-Weinert-Straße 134, 10409 Berlin
pablo.ziller@oedp.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe

Florence von Bodisco, Ulrich Brehme,
Matthias Dietrich, Lucia Fischer,
Sebastian Högen, Katharina Horn,
Walter Konrad, Carsten Krehl,
Urban Mangold, Dr. Claudius Moseler,
Christoph Raabs, Gabriela Schimmer-Göresz,
Walter Stadelmann, Christian Stadelmann,
Wolfgang Winter

Externe Autoren

Christian Hochfeld,
Dorothee Saar

Interviewpartner

Prof. Dr.-Ing. Udo J. Becker,
Dr. Klaus Englert, Klaus Gietinger,
Gerrit Poel, Winfried Wolf

Satz

Grafikstudio Art und Weise
Heike Brückner, 93138 Lappersdorf
heike.brueckner@grafikstudio-auw.de

Anschrift der Redaktion

ÖkologiePolitik –
Ökologisch-Demokratische Partei
Erich-Weinert-Straße 134, 10409 Berlin
Tel.: (0 30) 49 85 40 50,
redaktion@oekologiepolitik.de
www.oekologiepolitik.de

Bankverbindung

Bank für Sozialwirtschaft,
BLZ: 700 205 00, Kto.-Nr.: 981 52 00
IBAN: DE95 700 205 00 000 981 52 01
BIC: BFSWDE33MUE

Hinweis der Redaktion

Die Meinung der Autoren und Interviewpartner ist nicht automatisch die Meinung der ÖkologiePolitik oder der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP). Die Veröffentlichung dient der innerparteilichen Information und politischen Willensbildung.

ÖkologiePolitik wird auf 100% Recycling-Papier gedruckt.

TERMINE

Sa. 16.11.2019	Außerordentlicher Landesparteitag der ÖDP NRW (in Dortmund)
Sa. 23.11.2019	Landeshauptausschuss der ÖDP Bayern (in Erlangen)
Sa. 30.11.2019	Thementag Familie der ÖDP Baden-Württemberg (in Esslingen-Mettingen)
So. 23.02.2020	Bürgerschaftswahl in Hamburg
So. 15.03.2020	Kommunalwahlen in Bayern
Sa./So. 28.–29.03.2020	ÖDP-Bundesparteitag (in Gotha)

VORSCHAU

ÖkologiePolitik im März 2020

Verkehrswende – Teil 2

Immer mehr Autos, Stickoxide, Feinstaub und CO₂-Emissionen – der Verkehrssektor verursacht zahlreiche Umwelt- und Gesundheitsprobleme. Und die nehmen eher zu statt ab. Von einem schlüssigen Lösungskonzept ist die Politik der Bundesregierung noch weit entfernt. Denn wer ein solches entwickeln will, der darf nicht nur andere Motoren und ansonsten ein „Weiter so“ wollen, sondern muss den Mut haben, Gewohnheiten und Scheinselbstverständlichkeiten zu hinterfragen. Der muss die richtigen Fragen stellen: Warum entsteht so viel Verkehr? Warum so viel Autoverkehr? Wie lässt er sich vermeiden? Wie lässt er sich effizienter gestalten? Wie menschen- und vor allem kindgerecht gestalten?

REALSATIRE



Quelle: https://twitter.com/_FriedrichMerz/status/1175712591848644609

Tweet von Friedrich Merz, seit März 2016 Aufsichtsratsvorsitzender und Lobbyist des Finanzkonzerns BlackRock und seit Juni 2019 Vizepräsident des CDU-Wirtschaftsrats