Journal der Ökologisch-Demokratischen Partei | 37. Jahrgang
ISSN 1430-6646 | 2,30 Euro

ödp

Bürgerschaftswahl in Hamburg:
Bestes Wahlergebnis aller Zeiten 43

Kommunalwahl in Bayern:
Die weißen Flecken verschwinden 44

Das ÖDP-Journal
Nr. 182 April 2020

Ökologie Politik

VERKEHRSWENDE – Teil 2

INHALT

UMSCHAU

Ökolumne: Das Klima retten! 4
Umwelt & Gesellschaft 5
Bücher 7

TITELTHEMA: VERKEHRSWENDE – Teil 2

Verkehrspolitik
Wege aus der Sackgasse
von Dr. Benjamin Stephan 8

Autoherstellung
Wir brauchen eine Rohstoffwende
von Michael Reckordt 10

Carsharing
Mehr Platz zum Leben
von Michael Ziesak 12

Bahnfahren
Was besser werden muss
von Detlef Neuß 16

Bahnpolitik
„Auf Gleis 3 steht ein Zug mit funktionierenden Klos“
Interview mit Arno Luik 18

ÖPNV-Finanzierung
Lernen von Hongkong
von Prof. Dr. Dirk Löhr 24

Kausalitäten
Raum, Zeit und Stress
von Günther Hartmann 28

ÖDP INTERN

An alle Mitglieder
von Christoph Raabs 34

Neues aus dem Bundesverband
von Claudius Moseler 35

Neues aus dem Europaparlament
von Prof. Dr. Klaus Buchner 36

Landesverbände 37

Bürgerschaftswahl in Hamburg: Bestes Wahlergebnis aller Zeiten 43

Kommunalwahl in Bayern: „Die weißen Flecken verschwinden“ 44

Bundesarbeitskreise 46

Presseticker 48

Leserbriefe 52

Impressum 55

Foto: jokerpro/shutterstock.com
Foto Titelseite: Günther Hartmann

Liebe Leserinnen und Leser,

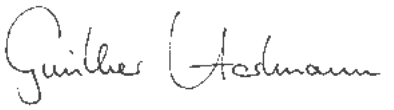
angesichts der aktuellen Corona-Krise wirkt ein Heft, dass für eine Verkehrswende plädiert, seltsam deplatziert. Soziale Distanz ist gerade angesagt, nicht Nähe und Gemeinschaft. Autofahren ist angesagt, nicht Bahn, Tram und Bus. Der Virus rammt einen Keil zwischen die Menschen. Jeder scheint plötzlich eine potenzielle Bedrohung zu sein. Durch die Corona-Krise scheint alles noch mehr in die falsche Richtung zu laufen. Und wir erhalten einen Vorgeschmack auf das, was die weitaus größere Krise mit sich bringen wird – die Klimaerwärmung: immer schnellere und chaotischere Veränderungen, hinter denen die Politik nur noch hinterherhecheln kann. Wetterchaos mit Starkregen und langen Trockenperioden, Überschwemmungen und Missernten, Wanderungsbewegungen innerhalb Europas und nach Europa.

Es stellt sich die Frage: Warum sind wegen des Corona-Virus so heftige Reaktionen und Einschnitte möglich – und wegen der Klimaerwärmung nicht? Warum lavieren Bundesregierung und EU bei ihrer Klimagesetzgebung weiterhin herum und schieben wirksame Veränderungen auf die lange Bank? Warum sagt Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer auf den Vorschlag einer Expertenkommission, zur Senkung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen ein Tempolimit von 130 km/h einzuführen, dies sei „gegen jeden Menschenverstand“ und ein „unverantwortliches Gedankenspiel“? Obwohl es auch zahlreiche Menschenleben retten würde.

Die psychologische Erklärung, ein Virus sei eine akute, jeden betreffende Bedrohung, die Folgen der Klimaerwärmung jedoch zeitlich und räumlich weit entfernt, darf für die Politik keine Entschuldigung sein. Denn ihre Kernaufgabe ist es gerade, weitschauend und verantwortungsvoll zu handeln. Das tut sie aber nicht. Was nicht die Folge einer Überforderung ist, denn die Fakten sind alle bekannt. Die Politik tut nicht, was sie weiß. Es gibt kein Erkenntnis-, sondern ein Einstellungs- und Umsetzungsproblem. Helle Köpfe, Umweltorganisationen und natürlich auch die ÖDP weisen dagegen seit Langem auf Fehlentwicklungen hin und haben sinnvolle Konzepte zur Bewältigung der Herausforderungen unserer Zeit entwickelt. Und entwickeln diese stetig weiter.

Eine dieser Herausforderungen ist die Verkehrswende. Denn der Verkehr hat auch im Jahr 2019 seine CO_2-Emissionen gesteigert. Weil die Zahl der Autos nochmals zunahm. Und deren Größe auch. Hier muss also dringend umgesteuert werden. Wie – das versucht dieses Heft aufzuzeigen.

Eine anregende Lektüre und viel Spaß beim Nachdenken und Diskutieren wünscht Ihnen Ihr



Günther Hartmann
Verantwortlicher Redakteur

Ökolumne *von Ulrich Brehme*

Das Klima retten!

Der menschengemachte Klimawandel ist eine Tatsache. Aus antarktischen Eisbohrkernen kennen wir den CO_2-Gehalt und die Temperaturen der letzten 800.000 Jahre. Doch noch immer steigen die CO_2-Emissionen. Wir müssen endlich raus aus der energie- und ressourcenintensiven Wirtschaftsweise. Das Wichtigste dafür ist ein stetig steigender CO_2-Preis. Wer glaubt, so weitermachen zu können wie bisher, ist auf dem falschen Weg.

Der Einstiegspreis wurde in den Nachverhandlungen des „Klimagipfels“ von 10 auf 25 Euro pro Tonne CO_2 bis 2025 in den Sektoren Wärme und Verkehr erhöht. Dieser Preis soll schrittweise eingeführt werden. Die Grünen drohten, sonst die Erhöhung der Pendlerpauschale im Bundesrat zu verhindern. Die SPD versuchte, die CO_2-Preis-Erhöhung zu stoppen, konnte sich aber gegen CDU und Grüne nicht durchsetzen. Die Strompreise sollen nun über eine sinkende EEG-Umlage und mit den Einnahmen aus dem Verkauf von CO_2-Zertifikaten entlastet werden.

Nach dem Kohleausstieg können Kohlekraftwerksbetreiber ihre noch ungenutzten Zertifikate verkaufen. Damit würden die CO_2-Emissionen woanders entstehen, da deren Preis sinkt. Der Kohleausstieg würde seine Wirkung verlieren. Daher muss die neu emittierte CO_2-Zertifikatemenge entsprechend abgesenkt werden. Doch bisher verweigert sich das Bundeswirtschaftsministerium einem solchen Weg. Und sorgt dafür, dass die schärferen Abstandsregeln Bayerns bzw. der CSU jetzt in ganz Deutschland angewendet werden. Das wird diese Technologie in Deutschland abwürgen – und die Hersteller wandern ins Ausland ab.

Irgendwann wird die Bundesregierung einsehen, dass die nicht regenerativen Energien nur durch Einsparungen und den Ausbau möglichst kostengünstiger Sonnenstrom- und Windkraftanlagen ersetzt werden können. Der Zusammenbruch der deutschen Windkraftanlagenherstellung muss aufgehalten werden. Bundeswirtschaftsminister Peter Altmeier (CDU) hat die Stelle des dafür zuständigen Staatssekretärs nicht besetzt und jetzt ermöglicht er der CSU und „Vernunftkraft“, hohe Mindestabstände durchzusetzen.

Der Zusammenbruch der deutschen Windkraftanlagenherstellung muss aufgehalten werden.

Die deutsche Solarmodul-Produktion brach bereits zusammen, nachdem chinesische Staatskonzerne in die Großproduktion einstiegen. Wissenschaftler haben jetzt aber errechnet, dass die chinesischen Preise mit hoch automatisierten Fertigungsanlagen inzwischen auch in Deutschland zu erreichen sind. Diese Zukunftsindustrie sollte wieder neu und konkurrenzfähig aufgebaut werden.

Genauso wichtig sind der massive Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft und die Wärmespeicherforschung. Die E-Mobilität kann nur eine Übergangsstufe hin zu Brennstoffzellen und zum H_2-Verbrennungsmotor sein. Hier versagt die Autoindustrie bisher.

Die neue EU-Kommissionsvorsitzende Ursula von der Leyen stellte im Dezember 2019 ihren „Green Deal“ vor. Sie fordert, dass die EU ihr Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein, konsequent umsetzt. Dazu will sie das Einsparziel bis 2030 von 40 auf 50 % verschärfen und dafür 2 Bill. Euro bereitstellen. Die Verpflichtung auf das Pariser Klimaabkommen soll fester Bestandteil jedes Handelsabkommens werden. Zugleich sollen Sonderzölle für den Import aus Drittstaaten mit niedrigen Klimazielen die europäische Industrie vor Nachteilen im internationalen Wettbewerb schützen.

Polen bekommt bis Mitte 2020 Zeit, um dann verbindlich zu sagen, ob und unter welchen Umständen es mitziehen will. Polen will erst 2070 klimaneutral werden. Tschechien und Ungarn beharren auf den Ausbau der Atomenergie und wollen dafür künftig EU-Fördermittel bekommen. In den Niederlanden dagegen hat das Oberste Gericht entschieden, dass die Regierung zügig wirksame Maßnahmen gegen den Ausstoß von Treibhausgasen ergreifen muss, weil die Politik der konservativ-liberalen Regierung gegen die Europäische Menschenrechtskonvention verstößt.

Umwelt & Gesellschaft *von Ulrich Brehme*

Klöckner will weniger Lebensmittelkontrollen

Recherchen der Verbraucherschutzorganisation „foodwatch“ zeigen: Etwa jede dritte vorgeschriebene Kontrolle in Lebensmittelunternehmen fällt aus, weil es den zuständigen Behörden an Personal mangelt. Nur 10 % der rund 400 Kontrollämter sind in der Lage, ihr vorgegebenes Soll zu erfüllen. Bundesweit konnte 2018 mehr als eine Viertelmillion der vorgeschriebenen Kontrollbesuche nicht durchgeführt werden. Neben einer besseren Ausstattung mit Personal sollten die Ämter

Foto: mohamed_hassan/pixabay.com

auch verpflichtet werden, alle Kontrollergebnisse zu veröffentlichen, denn das wäre für Unternehmen der stärkste Anreiz, die rechtlichen Vorgaben einzuhalten. So ging z. B. in Dänemark, Norwegen oder Wales die Zahl der Beanstandungen deutlich zurück, seit die Kontrollergebnisse veröffentlicht werden. Ein Referentenentwurf von Bundesernährungsministerin Julia Klöckner (CDU) für die Neufassung der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift Rahmen-Überwachung“ (AVV RÜb) sieht dies jedoch nicht vor. Stattdessen sollen künftig sogar weniger Kontrollen stattfinden.

» www.t1p.de/3cp9

Mineralölspuren in Säuglingsmilch-Produkten

16 Säuglingsmilch-Produkte aus Deutschland, Frankreich und den Niederlanden hat die Verbraucherschutzorganisation „foodwatch“ testen lassen. Von den 4 in Deutschland vertriebenen Produkten wurden in 3 Produkten Rückstände von potenziell krebserregenden aromatischen Mineralölen (MOAH) nachgewiesen. Auch Produkte der anderen Länder waren verunreinigt. Mineralöle wurden bislang bereits in vielen anderen Lebensmitteln gefunden. Sie gehen möglicherweise auf die Verpackung zurück, vor allem auf bei der Herstellung von Metalldosen verwendete „Walzöle“.

» www.t1p.de/m8z7

Ärzteorganisation warnt vor 5G-Ausbau

Die Ärzteorganisation IPPNW weist darauf hin, dass der Expertenausschuss der Internationalen Krebsagentur (IARC) aufgrund neuer Studien überlegt, seine Bewertung von elektromagnetischer Strahlung hochzustufen: von „möglicherweise krebserregend“ auf „krebserregend“. Sie fordern, die gesundheitlichen und ökologischen Auswirkungen der neuen Mobilfunktechnologie 5G zu untersuchen und zu diskutieren, bevor sie flächendeckend mit einer riesigen Anzahl neuer Sendeanlagen ausgebaut wird. Damit können mehr Daten für autonomes Fahren übertragen werden, doch die Sendeanlagen haben eine deutlich kürzere Reichweite, sodass die elektromagnetische Strahlenbelastung weiter ansteigen wird. Dies kann neben der Erregung von Krebs auch die Fruchtbarkeit gefährden sowie Konzentrations- und Schlafstörungen hervorrufen.

» www.t1p.de/uytv

Gericht bestätigt Handy-Gehirntumor-Bezug

Das Turiner Berufungsgericht bestätigte, dass der Hirntumor eines ehemaligen Mitarbeiters von Telecom Italia durch dessen berufliche Handy-Nutzung hervorgerufen wurde. Er leidet seit 2010 unter einem Akustikusneurinom: einem Tumor des Hör- und Gleichgewichtsnervs. 15 Jahre lang musste er beruflich 3 bis 4 Stunden

Foto: crea-fotode/pixabay.com

pro Tag mit dem Handy telefonieren. Das Turiner Gericht ist das sechste in Italien, das den Zusammenhang zwischen intensiver Handy-Nutzung und Krebsgeschwüren bestätigt. Dazu der Vorsitzende der Verbraucherschutzorganisation „diagnose:funk“ Jörn Gutbier:

„Wir brauchen dringend aktive Verbraucheraufklärung durch die Bundesregierung: Handy weg vom Ohr und raus aus der Hosentasche, ganz allgemein: weg vom Körper! Und beim Mobilfunkausbau – besonders bei 5G – muss staatlich verordnete Strahlenminimierung gelten. Wir brauchen eine unabhängige Technikfolgenabschätzung, vorher darf 5G nicht eingeführt werden!“

» www.t1p.de/ieal

China forstet Wüste Gobi im großen Stil auf

In China werden Teile der Wüste Gobi mit bislang 45 Mio. Hektar Wald aufgeforstet – eine Fläche größer als Deutschland. Das bindet gewaltige Mengen CO_2 und verhindert, dass sich die Wüste weiter ausbreitet und als Folge die innerstaatliche Bevölkerungswanderung zunimmt. In der Region Peking – so groß wie Bayern, aber von 130 Mio. Menschen bewohnt – gibt

Foto: Piotr Krzeslak/shutterstock.com

es inzwischen keine Sandstürme mehr. Bis 2050 soll ein 4.500 km langer und 100 km breiter „Schutzwall“ aus neu gepflanzten Bäumen entstehen. Äthiopien griff das chinesische Konzept auf und lässt in einer groß angelegten Aktion 4 Mrd. Bäume pflanzen – vor 50 Jahren war das Land noch zu 40 % bewaldet, heute nur noch zu 15 %. Auch Deutschland braucht ein großes Aufforstungsprogramm, denn vielen Wäldern geht es aufgrund der Klimaerwärmung schlecht. Mit der Pflanzung neuer Baumarten könnte dem begegnet werden. Das angekündigte Programm von Bundeslandwirtschaftsministerin Julia Klöckner (CDU) geht in die richtige Richtung, ist aber viel zu klein.

» www.t1p.de/8ylw

Zahl der Tierversuche in Deutschland steigt

Im Jahr 2018 mussten in deutschen Laboren 2,83 Mio. Tiere leiden und größtenteils sterben – 18.000 mehr als im Vorjahr. Das berichtet die Tierschutzorganisation „Ärzte gegen Tierversuche“ (ÄgT). Das Bundeslandwirtschaftsministerium gibt in seiner aktuellen Veröffentlichung 2,09 Mio. Tiere an – und zählt dabei Tiere, die z. B. zur Organentnahme getötet wurden, nicht mit. „Die Unterscheidung zwischen ‚in Tierversuchen verwendeten‘ und ‚zu wissenschaftlichen Zwecken getöteten‘ Tieren darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die ‚verwendeten‘ Tiere im Verlauf des Versuchs sterben oder ebenfalls getötet werden“, kritisiert ÄgT. Den größten Anteil getöteter Tiere machen Mäuse aus (74 %), gefolgt von Ratten (10 %) und Fischen (8 %). Bei Hunden stieg die Zahl von 3.334 auf 3.993 Tiere an, bei Affen sank sie von 3.525 auf 3.324 Tiere.

» www.t1p.de/62dh

Petition: „Klima vor acht“ statt „Börse vor acht“

Das Klima erwärmt sich immer mehr. Die Auswirkungen sind bereits spürbar, doch die Maßnahmen zum Schutz des Klimas sind nach wie vor unzureichend. Das hat auch viel mit der öffentlichen Meinung zu tun. Und die wird durch das Fernsehen entscheidend mitgeprägt. So scheinen den Programmgestaltern der ARD immer noch die nur für eine kleine Minderheit relevanten Aktienkurse wichtiger zu sein als die Klimaerwärmung. Deshalb fordert jetzt eine Petition, dass vor der „Tagesschau“ anstelle der Sendung „Börse vor acht“ eine Sendung über die Klimaerwärmung und andere Umweltprobleme läuft – sozusagen ein „Klima vor acht“. Die beiden Initiatorinnen begründen dies so: „Laut ARD selbst ist der öffentlich-rechtliche Rundfunk wirtschaftlich und politisch unabhän-

Screenshot: www.boerse.ard.de, 24.02.2020

gig und lediglich dem Gemeinwohl verpflichtet – wir erwarten daher, dass diese Verpflichtung und die Informationsfunktion für die Bevölkerung ernsthaft wahrgenommen wird.“

» www.t1p.de/iff7

Bücher

Wissenschaft & Manipulation

Christian Felber
This is not Economy
Aufruf zur Revolution der Wirtschaftswissenschaft
Deuticke, September 2019
304 Seiten, 22.00 Euro
978-3-552-06402-7

Der Vordenker der Gemeinwohl-Ökonomie widmet sich in seinem neuen Buch der Wirtschaftswissenschaft – genauer gesagt: der dort seit Langem dominierenden „Neoklassik“. Das Buch zeigt, dass es sich bei ihr um ein Ideologiesystem zur Legitimierung der herrschenden Wirtschaftsordnung handelt. Sein Ziel ist es, die Wirtschaftswissenschaft von einem Teil des Problems zu einem Teil der Lösung zu machen. Der Titel erinnert daran, dass im antiken Griechenland der Begriff „Oikonomia“ das Gegenteil von dem bedeutete, was heute als „Ökonomie“ gelehrt und verbreitet wird: Ziel war ein gutes Leben für alle. Am Rande seines Vortrags in München gab Felber der ÖkologiePolitik dazu ein Interview: www.t1p.de/ou8p (gh)

Wirtschaft & Spiritualität

Manfred Folkers, Niko Paech
All you need is less
Eine Kultur des Genug aus ökonomischer und buddhistischer Sicht
oekom, März 2020
256 Seiten, 20.00 Euro
978-3-96238-058-8

Bescheidenheit, Achtsamkeit und Entschleunigung sind zentrale Ziele sowohl in der Postwachstumsbewegung als auch im Buddhismus. In ihrem gemeinsamen Buch untersuchen der Wirtschaftsprofessor und der Buddhismuslehrmeister, welche Potenziale die beiden Denkrichtungen mitbringen, um das verhängnisvolle Wachstumsstreben zu überwinden und nachhaltige Kultur zu entwickeln. Während Paech die Widersprüchlichkeit zwischen ökonomischer und ökologischer Logik betont, die zu einem Umdenken zwingt, zeigt Folkers alltagstaugliche Praktiken, mit denen sich der Einzelne auf das Wesentliche konzentrieren, eine zufriedene Genügsamkeit und einen konsumbefreiten Lebensstil einüben kann. (gh)

Wohnungsnot & Bodenrecht

Hans-Jochen Vogel
Mehr Gerechtigkeit!
Wir brauchen eine neue Bodenordnung – nur dann wird auch Wohnen wieder bezahlbar
Herder, November 2019
80 Seiten, 12.00 Euro
978-3-451-07216-1

Der Ex-Bundesminister und Ex-Oberbürgermeister Münchens raffte sich in seinem 94. Lebensjahr auf, Lösungswege für eines unserer dringendsten sozialen und strukturellen Probleme zu zeigen: Die Wohnungspreise explodieren und sind für immer weniger Menschen erschwinglich. Deshalb sollte der Besitz von Boden gesetzlich anders geregelt werden. (gh)

Klimaerwärmung & Demokratie

Jörg Phil Friedrich
Was kommt nach dem Klimawandel?
Eine Spekulation
Heise, November 2019
84 Seiten, 4.99 Euro
978-3-95788-179-3

Da die Klimaerwärmung weit fortgeschritten ist, müssen wir uns klar werden, was mit ihr auf uns zukommt: Wetterchaos, Missernten, Wanderungsbewegungen. Die Politik wird den Veränderungen nur noch hinterherhecheln können. Dann werden schnell Rufe nach einer autoritären Gesellschaftsordnung und einem „starken Mann“ laut. (gh)

Digitalisierung & Freiheit

Andreas Dohmen
Wie digital wollen wir leben?
Die wichtigste Entscheidung für unsere Zukunft
Patmos, September 2019
272 Seiten, 24.00 Euro
978-3-8436-1151-0

Sehr viel schneller als die ökologische schreitet die digitale Transformation unserer Gesellschaft voran. Fast niemand überblickt, was da alles geschieht und wohin das führen kann. Um hierüber aufzuklären, hat ein ehemaliger IT-Spitzenmanager ein lexikonartiges Buch geschrieben – und der ÖkologiePolitik ein Interview gegeben: www.t1p.de/cbd3 (gh)

Verkehrspolitik

Wege aus der Sackgasse

Insgesamt sinken die deutschen CO_2-Emissionen, die des Verkehrs jedoch steigen. Die Gründe liegen in einer falschen Verkehrspolitik – von der kommunalen Ebene bis zur Bundesebene. Dabei wäre ein emissionsfreier Verkehr durchaus machbar. Eine bloße Umstellung auf Autos mit Elektroantrieb greift dabei jedoch zu kurz. Die Zahl der Autos muss sinken.

von Dr. Benjamin Stephan

Das Wort Verkehrswende klingt in Deutschland noch für viele bitter, nach Einschränkung und Verzicht. Aber fragt man Menschen in Kopenhagen, warum sie bei Wind und Wetter aufs Rad steigen, antworten sie, das sei eben praktischer, als etwa mit dem Auto zu fahren, billiger als die Öffentlichen ist es allemal. Noch mehr sehen im Tritt in die Pedale eine Fitnessübung an der frischen Luft. Am häufigsten aber antworten die Menschen dort in Umfragen, dass sie mit dem Rad nun mal schneller als mit jedem anderen Verkehrsmittel an ihr Ziel kommen. Umweltschutz nennt nicht mal jeder Zehnte als Motivation.

Die Antworten aus dem Norden zeigen, was in der deutschen Debatte viel zu kurz kommt: Der Umstieg auf eine klimaverträgliche Mobilität ist nicht die Disziplin wohlmeinender Gutmenschen, sie bietet handfeste Vorteile und gerade für Städte ein enormes Potenzial.

In der Stadt ist das eigene Auto schon heute in vielen Fällen das unpraktischere Verkehrsmittel. Dort ist fast jeder zweite damit zurückgelegte Weg kürzer als 5 km. Auf solchen Strecken bringt einen das Fahrrad am schnellsten ans Ziel. Auch deshalb steigen mehr und mehr Menschen aufs Rad. Der vergleichsweise geringe Anstieg der mit dem Rad zurückgelegten Wege in den Jahren 2007 bis 2016 um moderate 2 Prozentpunkte täuscht: Hinter der gesamtdeutschen Zahl verbergen sich zweistellige Zuwachsraten in Großstädten wie Berlin, Hamburg oder München. Doch es könnten noch mehr sein.

Unsicherheit setzt eine fatale Spirale in Gang: Ist das Auto nicht sicherer als das Rad? Und ist ein großes Auto nicht sicherer als ein kleines?

Verkehrsplanung und -politik ist zu autofixiert

Weil Verkehrsplaner sich bis vor Kurzem nahezu ausschließlich am Auto orientierten, sind breite, sichere Radwege an den allermeisten Straßen die Ausnahme, sind viele Kreuzungen für Radfahrende mindestens unübersichtlich, manche schlicht lebensgefährlich. Diese gefühlte und die reale Unsicherheit setzt bei vielen eine fatale Spirale in Gang: Ist das Auto nicht sicherer als das Rad? Und ist ein großes Auto nicht sicherer als ein kleines? Gedanken, die Hersteller nur zu gerne verstärken. Mit Erfolg, wie stetig steigende SUV-Verkäufe zeigen. Die Folge: eine katastrophale Klimabilanz des Verkehrs. Während Deutschland seine CO_2-Emissionen seit 1990 insgesamt um etwa 35 % gesenkt hat, steigen die CO_2-Emissionen im Verkehr wieder. Der Verkehr ist der einzige Bereich, in dem seit 30 Jahren keinerlei Fortschritte beim Klimaschutz erzielt wurden.

Der Grund ist eine Verkehrspolitik, die aus falsch verstandener Rücksicht auf die kurzsichtigen Interessen von Autokonzernen weder der Industrie noch den Käufern Orientierung bietet. Statt die deutsche Schlüsselindustrie mit einem klaren politischen Rahmen zu mehr Tempo beim Umstieg auf klimaverträgliche Angebote anzuspornen, gaukelt die Bundesregierung – vor allem Unionspolitiker wie Verkehrsminister Andreas Scheuer – der Autoindustrie vor, für den Umbau ihres Geschäftsmodells noch Zeit zu haben. Ein fataler Fehler für den Klimaschutz, aber auch für die gut 800.000 Arbeitnehmer der Branche. Deren Arbeitsplätze sind umso sicherer, je früher sich Konzerne ein Geschäftsmodell suchen, das nicht im Zerstören des Planeten besteht.

ONLINETIPP

Greenpeace / Wuppertal Institut
Verkehrswende für Deutschland
Der Weg zu CO_2-freier Mobilität bis 2035
August 2017
www.t1p.de/ln4p

Foto: Thomas Einberger/Greenpeace

Aus „CSU" wird „SUV": Mit der Aktion an der CSU-Zentrale in München protestierte Greenpeace im Oktober 2019 gegen deren klimaschädliche Verkehrspolitik.

Die Verkehrspolitik bietet aus Rücksicht auf kurzsichtige Interessen von Autokonzernen weder der Industrie noch den Käufern Orientierung.

Verbrennungsmotor hat keine Zukunft mehr

In Zeiten einer sich zuspitzenden Klimakrise und eines wachsenden gesellschaftlichen Bewusstseins, dass fossile Energieträger wie Kohle, Gas und Öl im Boden bleiben müssen, gerät der Verbrennungsmotor zum Auslaufmodell. Länder wie Frankreich, Großbritannien oder Indien haben bereits ein Datum angekündigt, ab dem keine weiteren Diesel und Benziner mehr zugelassen werden. Weitere Länder werden folgen, denn ohne den Öl-Ausstieg sind die Klimaziele im Verkehr nicht zu erreichen. Will die deutsche Autoindustrie ihre heute noch starke Marktposition künftig verteidigen, muss sie sich an die Spitze dieser Entwicklung setzen. Andernfalls werden Newcomer wie Tesla ihnen weiter Marktanteile abnehmen.

Allein der Wechsel des Antriebs hin zu Elektromotoren wird dabei nicht reichen. 2 Tonnen schwere SUV – ganz gleich ob mit Diesel oder Strom betrieben – sind das Gegenteil einer Verkehrswende. Neben einem raschen Ausstieg aus dem Verbrenner brauchen wir deshalb auch einen massiven Ausbau des Angebots an Bus- und Bahnverbindungen, damit die Zahl der privaten Autos schnell sinken kann. Greenpeace fordert nicht weniger Mobilität, sondern eine klimafreundlichere Mobilität. Die aber kann es nur ohne Öl und mit deutlich weniger Autos geben. ■

Benjamin Stephan, *Jahrgang 1982, studierte Politikwissenschaft, schlug nach dem Diplom zunächst eine akademische Berufslaufbahn ein und promovierte. Von 2014 bis 2017 war er dann für den Wissenschaftlichen Beirat der Bundesregierung tätig – Themenschwerpunkte: Klimawandel, Urbanisierung und nachhaltige Stadtentwicklung. Seit 2017 arbeitet er bei Greenpeace als Campaigner für Mobilität und Klima.*

bstephan@greenpeace.org

Autoherstellung

Wir brauchen eine Rohstoffwende

Beim Fahren verbrauchen Autos große Mengen Energie. Bei ihrer Herstellung jedoch auch – und vor allem große Mengen Rohstoffe. Der Rohstoffverbrauch der Automobilindustrie wächst, vor allem auch, weil die Zahl der SUV-Zulassungen stark zunimmt. Mit dem Abbau der Rohstoffe verbunden sind Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörungen.

von Michael Reckordt

Die Politik fördert den motorisierten Individualverkehr und die Autoindustrie. Subventionen für Dieselkraftstoff kosten jährlich Milliardensummen. Das Dienstwagenprivileg begünstigt den Kauf großer, spritfressender Autos steuerlich. Beim Dieselskandal wurden Nachrüstungen politisch lange Zeit verhindert. Der ÖPNV und das Bahnfahren werden hingegen teurer. Deutschland ist ein Autoland. Das zeigt sich auch an Initiativen der Industrie. Tesla kündigte kürzlich eine Gigafactory nahe Berlin an. Und Volkswagen will in den nächsten zehn Jahren 22 Mio. Elektroautos fertigen.

So sehr E-Autos als vermeintliche Klimaretter gepriesen werden, bleibt ein gravierendes Problem bei der Autoproduktion bestehen: die Rohstoffe.

So sehr E-Autos als vermeintliche Klimaretter gepriesen werden, bleibt ein gravierendes Problem bei der Autoproduktion bestehen: die Rohstoffe. Unabhängig von ihrem Antrieb haben Autos einen hohen Rohstoffbedarf. Die in deutschen E-Autos verbauten metallischen Primärrohstoffe – d.h. aus dem Bergbau gewonnene Rohstoffe – stammen fast zu 100 % aus Importen. Häufig kommen Eisen, Stahl, Aluminium, Kupfer, Nickel und Zinn aus Ländern des globalen Südens. Dort hat unsere Abhängigkeit vom Auto gravierende Folgen für Menschen und Umwelt.

Beispiel Eisenerz

Die Karosserien von E-Autos bestehen zum Großteil aus Stahl, der in Form von Eisenerz beispielsweise aus Brasilien nach Deutschland exportiert wird. Die Förderung des Eisenerzes verursacht eine große Menge giftiger Minenschlämme. Diese Schlämme werden in Rückhaltebecken gesammelt, die häufig instabil sind. Ende 2015 und Anfang 2019 kam es in Brasilien zu massiven Umweltkatastrophen, weil Rückhaltebecken brachen. Giftige Minenschlämme überfluteten große Landstriche. Hunderte Menschen starben, Tausende verloren durch die Umweltzerstörung ihren Lebensunterhalt und Millionen waren vom Zugang zu sauberem Trinkwasser abgeschnitten. Seit 2002 ist jedes zweite Jahr ein Rückhaltebecken in Brasilien gebrochen. Untersuchungen zufolge wurden weltweit bei jedem zehnten Bergbau-Damm schon Stabilitätsprobleme entdeckt.

Beispiel Bauxit

Für eine Leichtbauweise von Karosserien wird verstärkt Aluminium verwendet. Aluminium wird aus Bauxit gewonnen. Deutschland war 2017 drittgrößter Verbraucher von Aluminium, 93 % der Bauxit-Importe kamen aus Guinea. Dort wurde unter anderem mit Kreditgarantien der Bundesregierung und der Weltbank eine Bauxit-Mine ausgebaut. Mehr als 500 Betroffene aus den Dörfern haben eine Beschwerde bei der Weltbank eingereicht, da ihre Lebensgrundlage zerstört und ihnen der Zugang zu Wasser genommen wurde.

Beispiel Kobalt

Zur Herstellung von Akkus für E-Autos werden große Mengen Kobalt benötigt. Mehr als die Hälfte der globalen Minenproduktion stammt dabei aus der Demokratischen Republik Kongo. Der Abbau geht mit gravierenden Konflikten zwischen industriellem und artisanalem, d.h. von Kleinschürferinnen und Kleinschürfern betriebenem Bergbau einher. Deren Arbeitsbedingungen sind zwar oft schlecht, doch der artisanale Bergbau stellt eine wichtige Einkommensquelle von rund 1 Mio. Kongolesinnen und Kongolesen dar. Der Kleinbergbau wird nun durch industriellen Bergbau immer mehr verdrängt. Die industrielle Kobaltförderung wird bestenfalls 22.000 Arbeitsplätze schaffen. Anstatt die Bedingungen im Kleinbergbau zu verbessern, konzentrieren sich Politik und Industrie auf die Förderung des industriellen Bergbaus, ohne dabei aber die oft undurchsichtigen Lieferketten wirksam zu reformieren.

ONLINETIPP

PowerShift u.a. (Hrsg.)
Merle Groneweg, Laura Weis (Autorinnen)
Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit
Diesel, Benzin, Elektro: Die Antriebstechnik allein macht noch keine Verkehrswende
Studie, November 2018
www.t1p.de/und3

Foto: Frank Walensky/pixelio.com

Die Autos werden immer größer. Der Anteil der SUV bei den Neuzulassungen stieg von 10 % im Jahr 2014 auf über 20 % im Jahr 2019. Entsprechend stark steigt der Rohstoffverbrauch für die Herstellung.

Mehr Verantwortung!

Um die teils katastrophalen Folgen des Abbaus von Rohstoffen zu verringern, müssen Autokonzerne und andere rohstoffverbrauchende Unternehmen per Gesetz verpflichtet werden, Verantwortung entlang ihrer gesamten Rohstofflieferkette zu übernehmen. In Deutschland und der EU ansässige Unternehmen müssen gesetzlich verpflichtet werden, ihre Lieferketten offenzulegen, die menschenrechtlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen ihrer Aktivitäten und Geschäftsbeziehungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu untersuchen und negativen Auswirkungen entgegenzutreten. Gleichzeitig braucht es verbindliche Regeln, die Unternehmen haftbar machen, wenn sie Menschenrechte verletzen.

Die beiden Bundesminister Hubertus Heil und Gerd Müller haben im Dezember 2019 angekündigt, Eckpunkte für ein Lieferkettengesetz auszuarbeiten. Frankreich, Großbritannien und die Niederlande haben bereits Gesetze zu menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten von Unternehmen verabschiedet.

Weniger Autos!

Aus entwicklungspolitischer Sicht sind sowohl fossil als auch elektrisch betriebene Autos problematisch. Der Rohstoffverbrauch in Deutschland übersteigt ein nachhaltiges und global gerechtes Maß bei Weitem. Ziel einer zukunftsfähigen und global gerechten Mobilitätspolitik muss deshalb sein, die Zahl der Autos und die mit ihnen zurückgelegten Kilometer drastisch zu reduzieren. Eine wirksame Maßnahme wäre, ab 2025 keine neuen Autos mit Verbrennungsmotor mehr zuzulassen. Eine andere wirksame Maßnahme wäre die spürbare Verknappung und Verteuerung von Parkraum. Gleichzeitig müssen umweltfreundliche Verkehrsträger Vorrang erhalten. ■

Der Rohstoffverbrauch in Deutschland übersteigt ein global gerechtes Maß bei Weitem. Ziel muss sein, die Zahl der Autos drastisch zu reduzieren.

Michael Reckordt, *Jahrgang 1981, studierte Geografie und war anschließend unter anderem als Geschäftsführer des Informationsnetzwerks „Philippinenbüro“ tätig. Seit 2013 leitet er bei der Umweltorganisation „PowerShift“ die Abteilung „Rohstoffe“ und koordiniert dabei das zivilgesellschaftliche Netzwerk „AK Rohstoffe“.*

www.ak-rohstoffe.de

Carsharing

Mehr Platz zum Leben

In einer Straße aufgewachsen, durch die damals pro Tag 35.000 Autos fuhren, träume ich seit meiner Jugend von einer autofreien Stadt – mit sauberer Luft, gut ausgebautem ÖPNV, viel Platz, viel Ruhe, keinen Verkehrstoten. Autos lassen sich zwar nicht von heute auf morgen abschaffen, doch ihre Anzahl lässt sich spürbar reduzieren – mit Carsharing.

von Michael Ziesak

Für viele Menschen ist das Auto der Inbegriff mobiler Freiheit. Ein Wohnzimmer auf Rädern, das einen selbstbestimmt zu jeder Zeit zu jedem Ort bringt. Es gibt aber auch welche, für die das Auto Mittel zum Zweck ist: für die Wege zur Arbeit oder zum Supermarkt. Sie ärgern sich über Staus, über die Suche nach einem Parkplatz und die hohen Kosten für ein Fahrzeug, welches 23 Stunden am Tag doch nur herumsteht. Alternative Verkehrsmittel finden sie zunehmend attraktiv und nutzen sie immer häufiger. Nur manchmal gibt es für sie noch Wege und Zwecke, für die sie ein Auto nehmen wollen. Aber muss man für diese Fahrten noch ein eigenes Auto besitzen?

Hier kommt das Carsharing ins Spiel. Es ermöglicht vielen Haushalten, auf ein eigenes Auto zu verzichten und trotzdem mobil zu sein. Und tatsächlich, bei vielen Autofahrern kommt dieser Gedanke gut an. Bereits 2,5 Mio. Menschen sind als Nutzer bei Carsharing-Anbietern registriert. Angesichts einer Gesamtbevölkerung von 82 Mio. erscheint das 30 Jahre nach Gründung der ersten Auto-Teil-Initiativen nicht viel. Aber: Die Zahl der Kunden wie auch der Anbieter steigt kontinuierlich, in großen wie in kleinen Städten. Insgesamt existierten im vergangenen Jahr Carsharing-Angebote in über 740 Städten und Gemeinden.

Bereits 2,5 Mio. Menschen sind als Nutzer bei Carsharing-Anbietern registriert. Die Zahl der Kunden wie auch der Anbieter steigt kontinuierlich.

Stationsbasierte & Free-floating-Angebote

Inzwischen gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Carsharing-Varianten. Sie werden von Vereinen, Genossenschaften und Unternehmen angeboten. Die meisten von ihnen haben sich für sogenannte „stationsbasierte Angebote“ entschieden. Das bedeutet, dass die gemeinschaftlich genutzten Autos auf festgelegten Stellplätzen möglichst in Wohnortnähe stehen. Sie können Monate im Voraus, aber auch sehr kurzfristig per App oder über das Internet gebucht werden. Zum Ende der Fahrt bringt man das Auto wieder zu seinem Parkplatz zurück.

Vorwiegend in Metropolregionen gibt es auch sogenannte „Free-floating-Angebote“, die häufig von Autoherstellern oder Mietwagenverleihern kommen. Innerhalb eines definierten Geschäftsbereichs (meist die Innenstadt plus innenstadtnahe Wohngebiete) stehen diese Autos beliebig verteilt am Straßenrand zur Nutzung bereit. Das Auto wird per App lokalisiert und spontan genutzt. Der Vorteil ist, dass es nicht wieder zu einem bestimmten Ort zurückgebracht werden muss. Es kann auf jedem beliebigen Parkplatz am Ziel der Fahrt abgestellt werden, vorausgesetzt der Stellplatz befindet sich im Geschäftsbereich. Allerdings sind die Kosten für diese Angebote deutlich höher. Und die Autos können nicht im Voraus reserviert werden. Die längerfristige Planung einer Fahrt ist also nicht möglich.

Inzwischen bieten einzelne Betreiber auch sogenannte „kombinierte Angebote“ an. Neben stationsbasierten können ergänzend Free-floating-Autos gebucht werden, sodass der Kunde die Vorteile beider Varianten nutzen kann.

Carsharing ist nicht gleich Carsharing

Eine Untersuchung, die der Bundesverband CarSharing kürzlich in Frankfurt/Main durchführte, zeigte, dass dort Carsharing-Haushalte nur 85 bis 97 private Autos (inklusive Dienstwagen) pro 1.000 Personen besitzen, Nicht-Carsharing-Haushalte jedoch 572 Autos. Zum Vergleich: Das Umweltbundesamt empfiehlt für einen klima- und umweltgerechten Stadtverkehr eine Zielmarke von 150 Autos pro 1.000 Personen.

Carsharing-Haushalte in Frankfurt/Main besitzen nur 85 bis 97 private Autos pro 1.000 Personen, Nicht-Carsharing-Haushalte jedoch 572 Autos.

Entlastet Carsharing also die Umwelt? Ja – aber je nach Variante unterschiedlich stark. Der geringe Autobesitz konnte nur bei Nutzern stationsbasierter und kombinierter Angebote festgestellt werden. Ausschließlich Free-floating-Angebote Nutzende besitzen genauso viele Autos wie Carsharing-Angebote gar nicht Nutzende. Schon bei einer früheren Studie des Bundesverbands CarSharing, die ausschließlich innenstadtnahe Wohngebiete Frankfurts untersucht hatte, wurde zwar für die Free-floating-Nutzer

Foto: Bundesverband CarSharing

ONLINETIPPS

Bundesverband CarSharing (bcs)
Nutzer und Mobilitätsverhalten in verschiedenen CarSharing-Varianten
Projektbericht, November 2018
www.t1p.de/01xi

Umweltbundesamt
Kein Grund zur Lücke
So erreicht Deutschland seine Klimaschutzziele im Verkehrssektor für das Jahr 2030
Positionspapier, Dezember 2019
www.t1p.de/59x7

Umweltbundesamt
Car-Sharing
Thema, Dezember 2019
www.t1p.de/o9r3

eine etwas geringere Motorisierungsrate ermittelt, doch die lag deutlich über den guten Werten für die stationsbasierten und kombinierten Varianten.

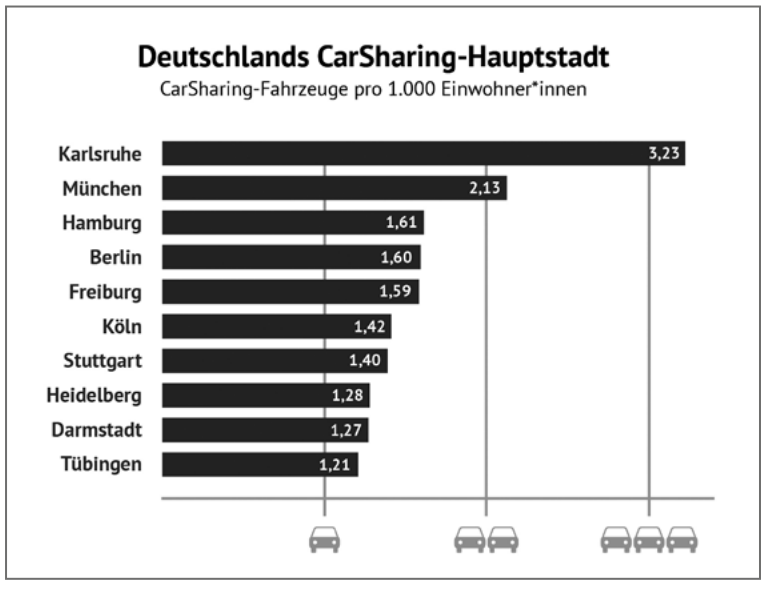
Die Studie zeigte weiter: Nutzer stationsbasierter und kombinierter Angebote besitzen nicht nur seltener und weniger Autos, sondern schaffen diese dann auch immer mehr ab. Zum Zeitpunkt der Befragung ging ihr Autobesitz um bis zu 71% im Vergleich zum Zeitpunkt 12 Monate vor ihrer Anmeldung zum Carsharing zurück. Bei jenen Kunden, die in Frankfurt nur ein Free-floating-Angebot nutzten, gab es beim Fahrzeugbesitz keine Veränderung.

Auch der Anteil der autofreien Haushalte bei den Nutzern stationsbasierter und kombinierter Angebote änderte sich. Lebten ein Jahr vor ihrer Anmeldung zum Carsharing etwa 40 % der Nutzer in autofreien Haushalten, sind es inzwischen über 80 %. Mehr als 60 % der Carsharing-Nutzer verfügen über eine Zeitkarte für Busse und Bahnen. Insbesondere der Besitz an Jahreskarten nahm seit der Teilnahme am Carsharing zu, während zugleich der Anteil der Nichtnutzer des ÖPNV auf unter 5 % sank.

Fazit: Für die große Mehrheit der Nutzer stationsbasierter und kombinierter Angebote stellt Carsharing einen Ersatz für ein eigenes Auto dar. Für Kunden, die ausschließlich Free-floating-Angebote buchen, wird Carsharing hingegen mehrheitlich als Ergänzung zum eigenen Auto gesehen.

Nutzer stationsbasierter und kombinierter Angebote besitzen nicht nur seltener und weniger Autos, sondern schaffen diese dann auch immer mehr ab.

Über alle Varianten hinweg lässt sich feststellen, dass Carsharing-Nutzer überdurchschnittlich oft mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad unterwegs sind. Das eigene Auto wird – sofern noch vorhanden – seltener genutzt. Das geteilte Auto ersetzt dabei das eigene nicht eins zu eins. Es wird vor allem dann gebucht, wenn man z. B. einen Großeinkauf, einen Ausflug oder den Besuch von Verwandten und Freunden vorhat. Für alltägliche Wege wie den täglichen Einkauf oder den Weg zur Arbeit steigen viele Nutzer auf Busse, Bahnen oder das Fahrrad um. So ergänzt und stärkt Carsharing den Umweltverbund.



Städte-Ranking für CarSharing – ohne Unterscheidung zwischen den gängigen Varianten

Verkehrspolitik hat hohen Nachholbedarf

Gefördert wurde das Carsharing von den Anfängen in den 1990er-Jahren bis zum heutigen Tage wenig. Von den ersten parlamentarischen Initiativen bis zur Verabschiedung des ersten Carsharinggesetzes (CsgG) vergingen 12 Jahre. Es trat im Juli 2017 in Kraft – und wurde bislang noch nicht vollständig umgesetzt. Es fehlen amtliche Straßenschilder, die Stellplätze für Carsharing-Autos im öffentlichen Raum kennzeichnen. Und es fehlen Vignetten, die ein Auto als Carsharing-Auto identifizierbar machen. Für die stationsbasierten Anbieter heißt das: Sie können ihre Autos noch immer nicht rechtssicher im öffentlichen Raum anbieten. 2020 werden die entsprechenden Verordnungen nun voraussichtlich in Kraft treten. Um eine Verordnung für die Nutzung von E-Tretrollern zu erlassen, brauchte das Bundesverkehrsministerium nur wenige Monate.

Auch in Sachen E-Mobilität wird die Carsharing-Szene nicht unterstützt. Sie fällt regelmäßig bei den verschiedenen Förderrichtlinien durchs Raster. Stattdessen wird immer wieder gefordert, dass sie ihre Flotte auf reinen Elektroantrieb umstellt. Viele Anbieter setzen schon auf E-Mobilität, wie der hohe E-Anteil in der nationalen Carsharing-Flotte zeigt. Reine E-Carsharing-Flotten lassen sich zurzeit jedoch kaum wirtschaftlich betreiben. Das liegt an höheren Beschaffungspreisen, nicht verfügbarer Ladeinfrastruktur und niedrigerer Auslastung aufgrund von Skepsis der Kunden der Technik gegenüber. Angesichts der verkehrsentlastenden Wirkung des Carsharing sind Forderungen nach 100 % E-Autos häufig kontraproduktiv. Sie hemmen die Expansion der Anbieter aufgrund zusätzlicher Kosten und sonstiger Probleme.

1 Carsharing-Fahrzeug ersetzt bis zu 20 private Pkw.

Carsharing schafft mehr Platz für Lebensqualität.

Visualisierung: Bundesverband CarSharing

Nutzen statt besitzen – ein erfreulicher Trend

Auch ohne Unterstützung des Bundes und vieler Länder sind die Carsharing-Branche und die Zahl ihrer Nutzer in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich gewachsen. Sobald Bund und Länder das Carsharinggesetz (CsgG) in Gänze umgesetzt haben, wird sich dieser Markt noch besser entwickeln können. Carsharing mag im Bereich des motorisierten Verkehrs auch zukünftig keine hohen Renditen abwerfen, für die Mobilität der Menschen und für eine klimafreundliche, lebenswerte Stadt ist es jedoch ein wichtiger Baustein.

Sobald Bund und Länder das Carsharinggesetz (CsgG) in Gänze umgesetzt haben, wird sich dieser Markt noch besser entwickeln können.

Meinen Traum von der autofreien Stadt werde ich wohl nicht mehr erleben. Aber ich bin optimistisch, dass das Leitbild autogerechte Stadt keine Zukunft mehr hat. In der Straße meiner Jugend fährt nun die Straßenbahn und es steht seit Kurzem auch ein Carsharing-Auto um die Ecke. ■

Michael Ziesak, *Jahrgang 1969, studierte Chemie, ist beruflich aber seither im verkehrspolitischen Bereich tätig. Unter anderem war er 14 Jahre lang Bundesvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). Seit 2019 ist er Referent für Verkehrspolitik beim Bundesverband CarSharing (bcs).*

www.carsharing.de

Bahnfahren

Was besser werden muss

Das Reisen mit der Bahn ist wohl die umweltfreundlichste Art des Reisens – vom Fuß- und Radverkehr einmal abgesehen. Wer sich allerdings für das Reisen mit der Deutschen Bahn entscheidet, der benötigt häufig viel Geduld. Verspätungen und überfüllte Züge sind an der Tagesordnung, wenn auch nicht die Regel. Die Missstände gilt es entschlossen zu beheben.

von Detlef Neuß

Der Fernverkehr der Bahn nutzt zu 100 % Strom aus erneuerbaren Energien und auch im Schienenpersonennahverkehr ist die CO_2-Bilanz der Bahn unschlagbar. Jedenfalls dort, wo die Strecke elektrifiziert ist. Immerhin werden 90 % der Personenverkehrsleitungen der Bahn mit elektrischem Antrieb erbracht. Akku- und Wasserstofffahrzeuge sind einsatzbereit. Sie stellen einen guten Ersatz für dieselbetriebene Fahrzeuge dar, auch wenn sie nicht für jede Strecke die optimale Lösung sind. Leider liegt der Anteil der elektrifizierten Strecken in Deutschland immer noch knapp unter 60 %. Die Bundesregierung strebt 70 % an – für ein hoch entwickeltes Industrieland noch keine gute Rate.

Foto: Didgeman/pixabay.com

Pünktlichkeit & Fahrgastinformation

Warum hat es der umweltbewusste Bahnkunde oft schwer, sich für das Verkehrsmittel Bahn zu entscheiden? Die Gründe hierfür finden wir in der Vergangenheit. Über Jahrzehnte hinweg galt in Deutschland die Autovorrangpolitik. Die Bahn wurde sowohl in der Infrastruktur als auch beim Fahrzeugmaterial vernachlässig und kaputtgespart.

Die Bahnreform liegt nun schon 26 Jahre zurück und ihre Auswirkungen auf den Bahnverkehr sind bei Weitem nicht ausnahmslos positiv zu bewerten. Der Fahrgastverband Pro Bahn fordert daher eine Bahnreform 2.0, die der Deutschen Bahn AG und ihren Wettbewerbern bessere Möglichkeiten für einen pünktlichen und geregelten Eisenbahnbetrieb ermöglicht. Sie sollte auch zu einer besseren Fahrgastinformation vor und während der Fahrt führen. Alternativen zur gewählten Strecke sind dem Fahrgast in der Regel nicht bekannt, sollten ihm aber bei Verspätungen und Zugausfällen zeitnah mitgeteilt werden.

Wartung und Ausbau des Streckennetzes sowie die Bereiche Station, Service und Energie müssen als volkswirtschaftliche Aufgabe gesehen werden.

Heute ist es nahezu unbestritten, dass der Versuch, die Deutsche Bundesbahn als Deutsche Bahn AG an die Börse zu bringen, gescheitert ist. Der Versuch hat dem System Bahn nachhaltig geschadet und seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsmitteln eingeschränkt. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit leiden unter einem unzureichenden Streckennetz, viel zu wenig Personal, Defiziten bei der Wartung der Fahrzeuge und einem zu kleinen Fahrzeugpool.

Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken muss schnell vorangetrieben werden.

Streckennetz, Stationen & Service

Wartung und Ausbau des Streckennetzes sowie die Bereiche Station, Service und Energie müssen schnellstmöglich als volkswirtschaftliche Aufgabe gesehen werden. Sie bedürfen dringend deutlich höherer staatlicher Mittel. Dazu bedarf es einer Abgrenzung zum beim Fernverkehr betriebswirtschaftlich organisierten Fahrbetrieb. Hier muss auch die Möglichkeit diskutiert werden, ob ähnlich wie beim Schienenpersonennahverkehr der Fernverkehr nicht durch den Bund ausgeschrieben und bestellt werden kann.

In den vergangenen Jahren wurden Überholgleise und Kreuzungsmöglichkeiten zurückgebaut. Es gibt auch zu wenig elektrifizierte Nebenstrecken, die als Ausweichmöglichkeit im Störungsfall genutzt werden können. Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken muss wie beabsichtigt schnell vorangetrieben werden. Sie sind der Grundstein einer attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Das geltende Planungsrecht ist zu kompliziert, zu zeitaufwendig und verlangsamt die notwendigen Maßnahmen, wenn es sie nicht gleich ganz verhindert.

Ein unabhängig vom Betrieb geführtes Bahnnetz würde auch zu mehr Konkurrenz beim Personenfernverkehr führen. Die Deutsche Bahn AG hat im Gegensatz zu den Nahverkehrsnetzen immer noch ein Monopol, von wenigen Konkurrenten einmal abgesehen. Ein Aufgabenträger des Bundes für den Personenfernverkehr ist hier wünschenswert, so wie es heute bereits beim Nahverkehr der Fall ist.

Entschädigungen sind schön und gut, aber in erster Linie will der Fahrgast sein Ziel erreichen.

Digitalisierung & Zuverlässigkeit

Die Digitalisierung der Bahn muss beschleunigt, Leitsysteme wie „ETCS Level 2“ müssen zum Standard werden. Die digitale Kommunikation der verschiedenen Konzernsparten muss garantiert sein. Gerade bei Großstörungen ist der Informationsfluss nicht gegeben. Das schließt konkurrierende Anbieter mit ein. Der Fahrgast strandet in solchen Fällen meist ohne zuverlässige Information, ob, wann und wie er seine Fahrt fortsetzen kann.

Auch bei den Fahrgastrechten darf es keine Rückschritte geben. Entschädigungen sind schön und gut, aber in erster Linie will der Fahrgast sein Ziel erreichen. Dazu bedarf es der Unterstützung des Bahnverkehrsunternehmens. Während der Fahrt durch das Personal oder in Form einer jederzeit erreichbaren Servicenummer. Und das ohne lange Warteschleife.

Politik trägt Verantwortung

Selbstverständlich wurden auch innerhalb der Deutschen Bahn AG Fehler gemacht, die zum heutigen desolaten Zustand der Eisenbahn beigetragen haben. Dies darf jedoch nicht dazu führen, die Hauptverantworten für den schlechten Zustand der Bahn bei den Falschen zu suchen. Hauptverantwortlicher für die Unterfinanzierung der Bahn, für ungleiche Wettbewerbsbedingungen mit Flug- und Fernbusverkehr und den Vorrang des motorisierten Individualverkehrs ist die Politik. Sie hat den heutigen Zustand der Bahn herbeigeführt. Und sie muss ihn auch grundlegend verbessern. Wir brauchen jetzt eine Verkehrswende, die nicht nur aus Worten, sondern auch aus Taten besteht! ■

Detlef Neuß, *Jahrgang 1954, erlernte den Beruf des Schriftsetzers und übte diesen bzw. nach der Digitalisierung den Beruf des Mediengestalters Print aus. Zur Arbeit pendelte er jahrzehntelang mit der Bahn, wurde dadurch beim Fahrgastverband „Pro Bahn“ aktiv und ist seit 2016 dessen Bundesvorsitzender.*

neuss@probahn-nrw.de

Bahnpolitik

„Auf Gleis 3 steht ein Zug mit funktionierenden Klos“

Früher funktionierte das deutsche Bahnsystem nahezu perfekt und war Vorbild für viele andere Länder. Auch für die Schweiz, deren Bahnsystem heute so bewundert wird. Die deutsche Bahn dagegen macht heute fast nur noch negative Schlagzeilen. Diverse technische Probleme führen oft zu Zugverspätungen und Zugausfällen. Nur vorübergehende Schwächen?

Interview mit Arno Luik

ÖkologiePolitik: Herr Luik, geht es mit der Bahn bergab?

Arno Luik: Ja. Und dieser Niedergang begann bereits in den 1960er-Jahren. Da wurden die Weichen umgelegt und es hieß: Vorfahrt fürs Auto! Rücksichtslos wurde diese unökologische Politik umgesetzt. Beispielsweise gab es in den frühen 1970er-Jahren in NRW unter der SPD/FDP-Regierung von Ministerpräsident Heinz Kühn für Kommunen oft nur Kredite, wenn sie sich einverstanden erklärten, ihre Bahnstationen schließen zu lassen. Aber so richtig kaputt gemacht wurde die Bahn mit der Bahnreform 1993/94. Die Bahn AG sollte privatisiert und an die Börse verhökert werden, sexy werden für Investoren. Und sexy heißt: sparen, wo es nur geht. Sparen an Menschen, Material, Kosten. Richtig verheerend wurde es für die Bahn dann unter der rot-grünen Bundesregierung von Gerhard Schröder und Joschka Fischer: Sie brachte Hartmut Mehdorn an die Spitze, ein Mann aus der Auto- und Luftfahrtindustrie. Ein Mann, der keine Ahnung vom komplexen System Bahn hatte. Ein Bahn-Azubi, der vor allem eins schaffte: sein Gehalt um viele Hundert Prozent zu steigern. Allein in den Jahren 2005/06 hat er es verdoppelt: auf 3,18 Mio. Euro. Und gleichzeitig schaffte er es – natürlich mit Unterstützung der Politik –, die Bahn systematisch zu demontieren. „Wie oft wird diese Weiche gebraucht?“, fragte er seine Leute. „Was, nur zehnmal im Jahr? Raus damit!“ Und wieder war eine Ausweichmöglichkeit verschwunden. Dieses Sparen rächt sich natürlich und ist ein Grund, weshalb heute die Züge so unpünktlich sind. Hatte die Bahn 1994 noch über 130.000 Weichen und Kreuzungen, so sind es heute gerade noch 70.000. Das strategische Denken und Handeln der für die Bahn Verantwortlichen wurde aufs Sparen, aufs Entlassen und aufs Verschlanken ausgerichtet. Das Desaster, das wir jetzt erleben, wurde also ganz kalt geplant. Seit Jahren erleben wir einen beispiellosen Verfall der gesamten Bahn-Infrastruktur. Nichts klappt mehr. Stattdessen erlebt jeder Reisende Dinge, die in einem Land, das stolz auf seine Techniker und Ingenieure ist, nicht passieren dürften. Im Januar 2018 bin ich von meinem Heimatort Königsbronn nach Ulm gefahren und beim Halt in Heidenheim meldete sich der Lokführer über Lautsprecher: „Sie haben wahrscheinlich schon bemerkt, dass unsere Klos defekt sind. Ich weiß auch nicht, warum das so ist. Auf Gleis 3 steht ein Zug mit funktionierenden Klos. Wenn Sie also unbedingt müssen: Gehen Sie bitte durch die Unterführung rüber. Wir warten auf Sie!“ Solch ein Satz im 21. Jahrhundert! Solche Sätze aber sind inzwischen Normalität. So wie falsche Wagenreihungen, Ausfälle des Bordrestaurants, Überfüllungen, nicht funktionierende Reservierungen, nicht funktionierende Klimaanlagen Normalität sind. So normal wie Zugverspätungen und Zugausfälle, die sich ständig häufen.

„Verheerend wurde es für die Bahn unter der rot-grünen Bundesregierung von Gerhard Schröder und Joschka Fischer: Sie brachte Hartmut Mehdorn an die Spitze.“

Foto: Andreas Herzau

***Arno Luik**, Jahrgang 1955, studierte Amerikanistik, Sport und Politik, schlug danach eine Berufslaufbahn als Journalist ein und arbeitete bei namhaften Medien, seit 2000 beim „Stern“. 2010 wurde er für seine Enthüllungen über „Stuttgart 21“ mit dem „Leuchtturm für besondere publizistische Leistungen“ des „Netzwerks Recherche“ ausgezeichnet. 2015 war er bei der öffentlichen Anhörung des Deutschen Bundestags zu „Stuttgart 21“ als Sachverständiger geladen.*

arno.luik@t-online.de

Häufen die sich tatsächlich?

Ja – und zwar stark. Die Lage ist desolat: 280 ICE-Züge hat die Bahn, davon sind knapp 50 derzeit nicht einsatzfähig. Und bei den 44 ICE-2-Zügen ist in diesen Monaten die sogenannte „Hauptuntersuchung“ fällig. Die ist aufwendig: Die Züge werden in ihre Einzelteile zerlegt, alles wird gecheckt, dann wieder zusammengeschraubt. Dass dieser wichtige Termin ansteht, hat die Bahn glatt verpennt. Und nun fehlt es an Werkstätten, Reparaturkapazitäten, Technikern, ja sogar Gleisen. Chaos total. Der Bahnkunde wird mal wieder leiden und wohl auch fluchen wegen überfüllter Züge, wegen alter Ersatz-Züge, wegen ausfallender Züge, wegen Zügen, die nur als Halbzüge fahren. Fahrplan ade. Es ist dramatisch, was sich dieser Konzern erlaubt, erlauben kann, erlauben darf. Nicht nur, dass regelmäßig Züge komplett ausfallen. Es gehen auch regelmäßig ICEs auf Fahrt, die nicht richtig gewartet werden, bei denen z. B. die Druckluftbremsen ausgeschaltet sind, bei denen sich deswegen das Bremsvermögen verringert und die nicht mehr schnell fahren dürfen. Fahrplan ade. Fatalistisch akzeptiert man das. Man akzeptiert auch, dass Türen oft nicht aufgehen. Dazu sagte Bahnvorstandsmitglied Ronald Pofalla – ohne rot zu werden! –, dass ICEs, die auf der linken Seite kaputte Türen haben, vorzugsweise mit der rechten Seite am Bahnsteig halten sollen. Doch was passiert mit Reisenden, die im Unglücksfall aus den Zügen fliehen wollen, deren Türen sich nicht öffnen lassen? Ein seriöses Unternehmen, dem die Fahrgastsicherheit am Herzen liegt, würde niemals einen Zug mit schadhaften Türen auf die Strecke schicken. Würde ein Flugzeug eine Starterlaubnis bekommen, obwohl eine Tür defekt ist? Undenkbar. Aber Zugtüren, die sich nicht öffnen lassen, sind inzwischen Standard. Apropos Flugzeug: Ohne Inlandsflüge – und das ist eines der bestgehüteten Geheimnisse der Bahn AG! – wäre die Lage der Bahn noch desolater: Fast jeden Tag – kein Witz! – fliegt die Bahn Lokomotivführer durch Deutschland, von Hamburg nach München, von München nach Berlin, von West nach Ost: Sie müssen einspringen, weil überall Lokführer fehlen. Gäbe es dieses Rumgefliege nicht, wäre die Verspätungsstatistik der Bahn noch verheerender. Die Zahl der Züge, die total ausfallen, nimmt seit Jahren zu: Über 140.000 waren es im Jahr 2017. Nach der verqueren Logik der Bahn ist das nicht schlimm, im Prinzip sogar gut, wenn man dem derzeitigen Bahnchef Rüdiger Lutz aufmerksam zuhört. Im März 2019 sagte er: „Ein Zug, der nicht losfährt, kann nun mal nicht unpünktlich sein.“ Ausfälle sind also gut für die offizielle Pünktlichkeitsstatistik. Die Fahrgäste scheinen der Bahn schnurzegal zu sein. Nach der Logik von Lutz wäre die perfekte Bahn eine, bei der gar kein Zug mehr fährt.

„Das strategische Denken und Handeln der für die Bahn Verantwortlichen wurde aufs Sparen, aufs Entlassen und aufs Verschlanken ausgerichtet.“

Ist Lutz der schlimmste Bahnchef? Oder wer war der schlimmste?

Ich möchte keine Hitliste. Wir sind inmitten eines geplanten Desasters. Die Täter dafür sitzen seit vielen Jahren im Berliner BahnTower, im Aufsichtsrat der Bahn, im Bundestag, im Verkehrsausschuss, dem Verkehrsministerium. Aber vor allem im Bundeskanzleramt. Dort wird entschieden, wer Bahnchef sein darf. Ist es ein Zufall in diesem autoverrückten Land, dass die Chefs der Bahn AG seit einigen Jahrzehnten aus der Auto- und Luftfahrtindustrie kommen? Würde der Fußballverein Bayern München, wenn er einen Topstürmer

Foto: Günther Hartmann

Großbaustelle Stuttgart 21: Seit 2010 wird der oberirdische Kopfbahnhof zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof umgebaut.

sucht, ihn von einem Handballverein holen? Der derzeitige Bahnchef Lutz scheint zwar eine Ausnahme zu sein, aber er hat als Finanzchef viele Jahre konsequent und brav exekutiert, was die Bahnzerstörer Heinz Dürr, Hartmut Mehdorn und Rüdiger Grube vorgaben. Als Hartmut Mehdorn 1999 die Konzernführung übernahm, machte die Bahn noch 95 % ihres Umsatzes in Deutschland und über 90 % mit dem Fahren von Zügen. Heute macht die Deutsche Bahn AG über 50 % ihres Umsatzes im Ausland und über 50 % mit – wie sie es nennt – „Non-Rail-Aktivitäten". Sie ist in 140 Ländern aktiv – zu Luft, zu Wasser und auf dem Land, in Ländern wie Aserbaidschan, Usbekistan, der Mongolei, Sri Lanka, Mauritius, Trinidad-Tobago, Aruba oder Madagaskar. Deutsche Steuergelder, weit über 10 Mrd. Euro, wurden investiert, um die Deutsche Bahn AG zu einem weltweit operierenden Logistikkonzern zu transformieren. Ein finanzieller Großeinsatz, der sich nie amortisieren wird. Der Steuerzahler zahlt und zahlt und bekommt dafür hierzulande: Zerfall. Bahnhöfe auf dem Land sind baufällig, verdreckt, ohne Personal, ohne Service, trostlos. Tausende Bahnhöfe wurden ganz dichtgemacht, verscherbelt, verhökert. Mehdorn und auch Grube haben im großen Stil Volksvermögen zerstört und sind selber dabei reich geworden: Als Mehdorn wegen Bespitzelung von Mitarbeitern und Journalisten gehen musste, bekam er 6 Mio. Euro Abfindung. Als Grube keine Lust mehr hatte und plötzlich aufhörte, bekam er 3 Mio. Euro. Einfach so. Verrückt! Das ist für die einfachen Bahnmitarbeiter, die für ein geringes Gehalt täglich die Wut ihrer Fahrgäste abkriegen, natürlich äußerst frustrierend. Und viele haben schon lange innerlich gekündigt. Aber all die Bahnchefs waren und sind nur Exekutoren jener Kräfte, die unsere Gesellschaft im Sinne des Neoliberalismus umformen wollen. Der Zustand der Bahn zeigt nur besonders krass, was in unserem Land schiefläuft.

„Protz in den Metropolen, Ruinen auf dem Land. Unsäglich viel Geld verschlingen schädliche Großprojekte wie ‚Stuttgart 21' – ein Ökofrevel."

Was läuft schief?

Am Zerfall der Bahn zeigt sich, dass sich der Staat verabschiedet hat vom Gedanken des Gemeinwesens und Gemeinwohls. Er betrachtet es nicht mehr als seine primäre Aufgabe, sich wirklich um seine Bürger zu kümmern. Sich um alle seine Bürger zu kümmern – egal ob in der Stadt oder auf dem Land, ob gut oder schlecht verdienend, ob reich oder arm. Er ist kalt geworden. Roh. Dass die Agenda 2010, die Demontage des Sozialstaats, und die Demontage der Bahn nahezu zeitgleich stattfanden, ist wohl kein Zufall. So haben in den vergangenen 25 Jahren alle Bundesregierungen wohlwollend zugeschaut, wie die Deutsche Bahn AG sich vom grundgesetzlich vorgeschrieben Auftrag, dem Gemeinwohl zu dienen, verabschiedet hat: über 100 Mittel- und Großstädte wurden vom Fernverkehr abgehängt, darunter Chemnitz, Potsdam, Krefeld, Heilbronn, Bremerhaven, Trier, Gera, Dessau und Bayreuth. Für rund 17 Mio. Bürger wurde somit das Bahnfahren schwieriger und unattraktiver. Attraktiv solle das Bahnfahren vor allem auf den teuren Rennstrecken zwischen den Metropolen sein – für die Business-Leute. Die Menschen auf dem Land? Nicht so wichtig.

Warum geschah das?

Verkehrspolitik bedeutet in Deutschland: Stärkung des Autoverkehrs. In den vergangenen 25 Jahren wuchs das Straßennetz um gut 50 % von 600.000 auf 900.000 km, während das Schienennetz um 25 % auf heute 33.000 km schrumpfte. Die Autos wurden immer komfortabler, die Züge sind oft unkomfortabler. Beispielsweise sind die Sitzabstände des ICE-4 in der 2. Klasse im Vergleich zum alten ICE-1 um 15 % geschrumpft. Da wird das Reisen zur Tortur. Zudem gibt es weniger, dafür aber deutlich kleinere WCs, keine kleinen Abteile mehr, keine individuellen Leselampen und keine Fußstützen mehr. Saßen im ICE-1 in jedem Wagen 66 Personen, so sind es nun 88. Man ist kein Reisender mehr, sondern eher ein Stück Frachtgut. Zurzeit verkürzt die Bahn in Bayern viele Bahnsteigüberdachungen. Setzt sie darauf, dass der Klimawandel weniger Regen und Schnee bringt?

Bei großen Bahnhöfen gab es ehrgeizige Umbaumaßnahmen.

Protz in den Metropolen, Ruinen auf dem Land. Unsäglich viel Geld verschlingen schädliche Großprojekte: schädlich für den Verkehr, schädlich für die Ökologie, schädlich für die Ökonomie. Wie „Stuttgart 21". Dort wollten sich ehrgeizige Bahnmanager und Politiker ein Denkmal setzen – auf Kosten des Bahnverkehrs, auf Kosten der Bürger, auf Kosten der Sicherheit und auf Kosten der Umwelt. Die völlig aus dem Ruder laufenden Kosten gefährden nun sogar die Existenz der verschuldeten Bahn AG. Ich habe bereits 2010/11 auf der Basis bahninterner Dokumente vorhergesagt, dass „Stuttgart 21" über 10 Mrd. Euro kosten wird und auch nicht, wie damals fest versprochen, 2018/2019 fertiggestellt sein würde – so gut wie niemand wollte mir das damals glauben, und die Bahn AG verspottete mich als unverantwortliche Kassandra. Doch die für dieses verheerende Projekt Verantwortlichen wussten – mussten es wissen! –, dass der offizielle Kostenvoranschlag von 4,5 Mrd. Euro, der vor der Volksabstimmung 2011 verkündet wurde, nicht stimmt. Dass sie nun heute angesichts des sich abzeichnenden ökonomischen Debakels völlig überrascht tun, ist Heuchelei.

„Bahnhöfe auf dem Land sind baufällig, verdreckt, ohne Personal, ohne Service, trostlos. Tausende wurden dichtgemacht, verscherbelt, verhökert."

Was ist an „Stuttgart 21" aus ökologischer Sicht auszusetzen?

„Stuttgart 21" ist ein staatlich geduldeter und finanzierter Ökofrevel.

Foto: Günther Hartmann

Inningen: Das Bahnhofsgebäude wurde vor zwei Jahrzehnten geschossen und durch zwei offene Wartehäuschen ersetzt.

Der Bau von 1 km Bahntunnel setzt so viel CO_2 frei wie 26.000 Autos im Jahr hinauspusten, wenn sie jeweils 13.000 km fahren. Für „Stuttgart 21“ werden allein in Stuttgarts Untergrund 60 km Tunnelröhren gebuddelt. Dazu kommt noch die Neubaustrecke nach Ulm, die auch zu großen Teilen durch Tunnel führt – durch Tunnel, die vom tiefsten Punkt der Strecke auf den höchsten Punkt gehen, also extrem steil sind. Im Klartext: Die Loks schnaufen und schwitzen in den Tunneln den Berg hinauf, sie verbrauchen vor Anstrengung wahnsinnig viel Energie. Ich habe es für mein Buch von einem Experten ausrechnen lassen: Der Mehrverbrauch allein dieser Strecke verschlingt so viel zusätzlichen Strom wie eine Stadt mit 35.000 Einwohnern im Jahr verbraucht. Prinzipiell gilt: In Tunneln pulverisiert sich der Öko-Bonus der Bahn. Der Energieverbrauch bei Fahrten in einem eingleisigen Tunnel ist doppelt so hoch wie bei oberirdischen Fahrten. „Stuttgart 21“ wird aber noch aus anderen Gründen für immer ein Risikobau sein. Ein Problem, das fast tabuisiert ist: Feinstaub im Bahnverkehr. Die am Stuttgarter Neckartor ermittelten Feinstaubwerte haben dazu geführt, dass es in Stuttgart seit Anfang 2019 ein flächendeckendes Fahrverbot für ältere Dieselautos gibt – der Gesundheit wegen. Die Feinstaubbelastung im Tiefbahnhof „Stuttgart 21“ wird jedoch viel höher liegen. Denn die schweren Züge werden den Tiefbahnhof oft durch lange, steile Tunnel anfahren. Und die Bremsbeläge werden dort so belastet, dass sie heiß werden und qualmen. In der Bahnhofshalle wird es fürchterlich stinken. Der Aufenthalt in der Tiefe wird gesundheitsgefährdend – für die Reisenden und noch sehr viel mehr für die dort Arbeitenden. Als ich das Gesundheitsministerium und das Verkehrsministerium mit dem von Wissenschaftlern befürchteten Szenario konfrontierte, erhielt ich keine Antworten, nur den Rat, mich an die Bahn zu wenden. Und die sagte lapidar: „In Bahnhöfen gibt es keine Grenzwerte für Feinstaub.“

Was ist an der Sicherheit bedenklich?

Ein Brandschutzexperte, den ich das aktuelle Brandschutzkonzept durchchecken ließ, sprach von einer Katastrophe mit Ansage. Wörtlich sagte er: „Stuttgart 21 hat das Potenzial, Europas größtes Krematorium zu werden.“ Das Brandschutzkonzept, monierte er, sei völlig ungenügend. Die Fluchtwege in der Tiefe sind zum Teil nur 90 cm breit. Im Katastrophenfall werden sich die verzweifelt fliehenden Menschen dort stauen, Panik wird um sich greifen, und Rollstuhlfahrer haben sowieso überhaupt keine Chance. Erstaunlich, dass die Behindertenverbände bisher nicht rebellieren.

„Über 100 Mittel- und Großstädte wurden vom Fernverkehr abgehängt. Für 17 Mio. Bürger wurde somit das Bahnfahren schwieriger und unattraktiver.“

Warum wird so ein Projekt trotz aller Mängel realisiert?

Der Münchener Verkehrsexperte Karlheinz Rößler, ein in Fachkreisen überaus angesehener Experte, ist der Meinung, die Bahn sei bloß noch zum Schein ein Verkehrsunternehmen, in Wirklichkeit aber ein Betrugsunternehmen der Betonindustrie. Nur so, sagt er, lassen sich die überteuerten Großprojekte der vergangenen Jahrzehnte erklären. Es ist tatsächlich bizarr: Das Bahnnetz ist, wie gesagt, in den vergangenen Jahren dramatisch geschrumpft, aber die Zahl der Tunnel ist zwischen 2008 und 2018 dramatisch angestiegen: von 675 auf 793. Und die Gesamtlänge aller Tunnel hat sich fast verdoppelt: von 490 auf 763 km. Nutznießer dieser Entwicklung sind vor allem die Betonindustrie und die Tunnelbauunternehmen. Der Bau eines Tunnels kostet bei optimalen geologischen Bedingungen mindestens 50 Mio. Euro/km, bei nicht optimalen Bedingungen wie etwa beim Tunnelbau von Wendlingen nach Ulm auch schon mal über 100 Mio. Euro/km. Eine oberirdisch verlaufende Gleisstrecke dagegen kostet im Normalfall 12 Mio. Euro/km. Und nun wird es noch bizarrer: Neubauten – im Gegensatz zum Erhalt von der Infrastruktur – kosten die Bahn nichts, das zahlt der Steuerzahler direkt. Aber die Bahn streicht für ihre Planungsaufsicht bei Neubauten bis zu 20 % der Bausumme ein. Die Bahn AG hat also ein großes Interesse daran, dass diese Neubauten teuer werden, denn das verbessert ihre miesen Bilanzen. Der Bundesrechnungshof hat dies so oft wie folgenlos gerügt. Dieses volkswirtschaftlich irre Geschäftsmodell ist auch ein Grund, weshalb es für die Bahn AG lukrativ ist, Dinge verkommen zu lassen. Ist alles kaputt, muss neu gebaut werden – ideal für die Bahn AG, katastrophal für den Bundeshaushalt.

„Am Zerfall der Bahn zeigt sich, dass sich der Staat verabschiedet hat vom Gedanken des Gemeinwesens und Gemeinwohls. Er ist kalt geworden.“

Wo ist anzusetzen? Was müsste vordringlich getan werden?

Die Bahn zu retten, ist eine Herkulesaufgabe für Jahrzehnte. All die erwähnten Missstände müssten beseitigt werden: Wir brauchen ein attraktiveres Preissystem, attraktivere Bahnhöfe, attraktivere Züge und attraktivere Streckennetze. Wie miserabel die Lage der deutschen Bahn ist, zeigt sich daran, dass das deutsche Streckennetz sofort um 25.000 km erweitert werden müsste, um auf Schweizer Standard zu kommen. Was eine Mindestanforderung für das Hochtechnologieland Deutschland wäre. Aber das lässt sich kaum mehr realisieren, denn: Es ist zu viel zerstört worden, wird weiterhin viel zerstört. Wertvolles Bahngelände wird teilweise zu Spottpreisen verkauft. Das ist dann weg – für immer. Wo früher Gleise und Rangierbahnhöfe waren, stehen Einkaufszentren, Büro- und Wohngebäude. 2017, in seinem ersten Amtsjahr, ließ Bahnchef Richard Lutz 344 Weichen abbauen, 242 Bahnhöfe schließen und 205 Haltepunkte wegfallen. Kürzlich wurde eine stillgelegte, aber für die Zukunft wichtige Strecke in Franken verkauft: die knapp 50 km lange Steigerwaldbahn. 570.000 m² für 780.000 Euro – ein Schnäppchenpreis. Ein Schrotthändler hat die Strecke gekauft und reißt derzeit die Eisenschienen raus. Sie lernen nicht dazu. Sie machen weiter wie bisher. Im vergangenen Frühjahr wurde ein opulenter Ausbau von Autobahnen angekündigt, im vergangenen Frühsommer nahm die Lufthansa den Flugverkehr von Nürnberg nach München auf. Und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer pries doch tatsächlich Flugtaxis als Mobilitätskonzept für die Zukunft an.

Was passiert mit dem vielen Geld, das die Bahn nun bekommen soll?

Es wird wohl nicht dem nötigen Ausbau des Bahnverkehrs auf dem Land zugutekommen, sondern weiterhin in verkehrlich und ökologisch unsinnigen Großprojekten verschwinden. Und in die Anschaffung eines neuen Signalsystems namens „ETCS“. Obwohl die Schweiz damit sehr schlechte Erfahrungen macht, wird es als alternativlos bezeichnet. Es ist sündhaft teuer. Seine Implementierung wird weit über 20 Mrd. Euro kosten – ein riesiges Subventionsprogramm für die Elektroindustrie. Und auf der Strecke bleibt ein vernünftiger Bahnverkehr.

Herr Luik, herzlichen Dank für das interessante Gespräch. ■

ONLINETIPPS

Interview mit Arno Luik
S 21 ist ökonomischer und ökologischer Unfug
SWR aktuell, 31.01.2020,
www.t1p.de/nquj

Arno Luik
S 21 – wie es so weit kommen konnte
Kontext Wochenzeitung, 29.01.2020
www.t1p.de/9btr

Arno Luik
Die Grünen und S 21 – von Hoffnungsträgern zu Tätern
NachDenkSeiten, 27.01.2020
www.t1p.de/0wvp

Interview mit Arno Luik
Über 140.000 Züge fielen im Jahr 2017 komplett aus
Telepolis, 26.11.2019
www.heise.de/-4591673

Winfried Wolf
Die 500. Montagsdemo gegen das Monsterprojekt
NachDenkSeiten, 03.02.2020
www.t1p.de/s38h

Thomas Wüpper
So viel CO_2 stößt ein Bahnfahrer aus
Tagesspiegel, 02.01.2020
www.t1p.de/umj1

BUCHTIPPS

Arno Luik
Schaden in der Oberleitung
Das geplante Desaster der Deutschen Bahn
Westend, Sept. 2019
296 Seiten, 20.00 Euro
978-3-86489-267-7

Bernhard Knierim, Winfried Wolf
Abgefahren
Warum wir eine neue Bahnpolitik brauchen
PapyRossa, Okt. 2019
290 Seiten, 17.90 Euro
978-3-89438-707-5

Thomas Wüpper
Betriebsstörung
Das Chaos bei der Bahn und die überfällige Verkehrswende
Ch. Links, Sept. 2019
264 Seiten, 15.00 Euro
978-3-96289-052-0

Heinrich Steinfest
Wo die Löwen weinen
Kriminalroman
Piper, Sept. 2012
320 Seiten, 11.00 Euro
978-3-492-27406-7

ÖPNV-Finanzierung

Lernen von Hongkong

Dass in Deutschland der umweltschädliche Autoverkehr so dominiert, liegt auch an der Unattraktivität des öffentlichen Verkehrs und dessen hohen Fahrpreisen. Wie es anders gehen kann, zeigt Hongkong. Hier finanzierte sich die Schienenverkehrsinfrastruktur quasi selbst – was ein hochattraktives Angebot mit niedrigen Fahrpreisen ermöglichte.

von Prof. Dr. Dirk Löhr

Das Thema „Verkehrswende" ist nicht zuletzt auch eine Frage nach der Preiswahrheit im Verkehr. Es geht zum einen um die ökologischen Folgen, die der Verkehr verursacht: CO_2-Emissionen, Zersiedlung, Landschaftszerschneidung, Artenrückgang usw. in der Mikroökonomik die Kosten gemeint, die durch die Produktion einer zusätzlichen Mengeneinheit eines Produkts entstehen. Auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bezogen bedeutet das: Ein Fahrgast sollte nur für die Kosten zahlen, die durch seine Nachfrage zusätzlich verursacht werden: für vermehrten Verschleiß, Personalbedarf, Energiebedarf usw.

Ein Fahrgast sollte nur für die Kosten zahlen, die durch seine Nachfrage zusätzlich verursacht werden.

Zum anderen um die sogenannten „relativen Preise" zwischen dem motorisierten Personenindividualverkehr – kurz: dem Auto – und dem öffentlichen Verkehr. Die müssen sich ändern: Das Autofahren muss im Verhältnis zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel teurer werden. Das könnte über eine CO_2-Steuer oder die Einbeziehung des Verkehrssektors in den Emissionshandel geschehen. Geeignete soziale Kompensationsmechanismen sind dabei anzuraten.

Grenzkostenpreise

Das Thema „Preiswahrheit" geht aber noch weiter: Die Wohlfahrt wird am besten durch sogenannte „Grenzkostenpreise" optimiert. Mit dem für Laien etwas seltsam klingenden Begriff „Grenzkosten" sind

Tatsächlich zahlen Reisende insbesondere in Fernverkehrszügen aber einen an den sogenannten „Vollkosten" orientierten Fahrpreis. Hierin enthalten sind auch die fixen Kosten der Infrastruktur, vor allem die Kosten der Bahntrassen und der Bahnstationen. Das macht eine Bahnfahrt im Vergleich zu einer Autofahrt teurer. Denn ein Autofahrer nimmt vor allem die Spritkosten wahr – und wenn er weiter denkt noch die Wertminderung seines Autos für jeden gefahrenen Kilometer. Das führt dazu, dass Menschen, wenn sie sich ein Auto angeschafft haben, dann bevorzugt mit diesem und nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren.

Die dadurch entstehenden Lenkungswirkungen sind fatal. Verliert die Bahn Marktanteile ans Auto, erhöhen sich ihre Durchschnittskosten, weil sich die fixen Infrastrukturkosten auf eine geringere Anzahl von Personenkilometern verteilen. Die Folge: entweder ein höherer Ticketpreis oder ein höheres Defizit des Verkehrsträgers, das dann irgendwie ausgeglichen werden muss. Die Nachteile der Schiene gegenüber der Straße perpetuieren sich.

Angebotsmonopol

Darauf, dass der marktwirtschaftliche Wettbewerbsmechanismus diese Probleme löst, sollte man beim Schienenverkehr besser nicht vertrauen. Denn zumindest beim Schienennetz handelt es sich um ein sogenanntes „natürliches Monopol": Wettbewerb würde hier insgesamt zu höheren Kosten führen als das Angebot durch einen einzelnen Anbieter. So wären z. B. parallel laufende Straßenbahnnetze konkurrierender Anbieter ökonomischer Unfug. Ein Monopolist kann die hohen Eingangskosten der Investition in die Infrastruktur auf sämtliche Nachfrager verteilen und dadurch die fixen Kosten pro Personenkilometer entsprechend reduzieren.

Dennoch: Auch bei einem Angebotsmonopol liegen die durchschnittlichen Vollkosten oberhalb der Grenzkosten. Auch ein Monopolist würde bei Grenzkostenpreisen strukturell defizitär arbeiten, da diese die Kosten der Infrastruktur nicht decken.

Foto: RobynRandell/pixabay.com

Aufgrund der hohen Attraktivität seines öffentlichen Nahverkehrssystems fahren in Hongkong trotz der hohen Bevölkerungsdichte nur sehr wenige Autos.

Subventionierung

Das Schienennetz sollte immer durch ein dichtes Busnetz ergänzt werden, damit man von den Bahn- bzw. Straßenbahnstationen weiter öffentlich bis nahe an die eigene Haustür fahren kann. Nur ein multimodal konzipierter öffentlicher Verkehr ist attraktiv und erlaubt den Verzicht auf ein eigenes Auto. Beim Busverkehr ist die Situation etwas anders als beim Schienenverkehr, weil die Eingangsinvestitionen für die Infrastrukturen deutlich geringer sind. Doch eine rein marktwirtschaftliche Lösung würde dazu führen, dass insbesondere die peripheren Bereiche der Städte aufgrund der hier geringen Nachfrage nicht hinreichend versorgt würden. Beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird daher ein Teil der Kosten in der Regel öffentlich subventioniert.

Doch trotz der Subventionierung ist der Anteil der Nutzerfinanzierung am ÖPNV in Deutschland auch im internationalen Vergleich vergleichsweise hoch. Regelmäßig liegen die Grenzkosten fürs Autofahren unterhalb derjenigen für öffentliche Verkehrsmittel. Zudem sind Autofahrer in der Regel wesentlich flexibler und oft auch deutlich schneller am Ziel.

Transit Oriented Development: Der Ort soll am besten mit der Bahn zu erreichen sein und mit dem Auto eher schlecht.

Sollte also die Subventionierung des ÖPNV deutlich erhöht werden? Prinzipiell ja, aber eine Subventionierung über Steuermittel ist mit dem von Politik und Öffentlichkeit kaum wahrgenommenen Problem verbunden, dass Steuern immer „Zusatzlasten" hervorrufen. Denn um der Besteuerung auszuweichen, gehen die Menschen wirtschaftliche Umwege. Oder sie werden durch die Besteuerung von bestimmten Aktivitäten entmutigt. Hinzu kommen dann noch die Steuerbefolgungskosten. Liegen die Zusatzlasten durchschnittlich bei 20 %, dann bedeuten 1,0 Mio. Euro Subventionen des ÖPNV eine tatsächliche gesamtwirtschaftliche Belastung von 1,2 Mio. Euro.

Infrastrukturausbau

Um den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiv zu machen, muss das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich erhöht werden. Fachleute sprechen hier vom „Sayschen Gesetz des Ver-

kehrswesens“: Erst ein hinreichendes Angebot erzeugt die notwendige Nachfrage. Dies wiederum setzt künftig massive Investitionen in die Infrastrukturen voraus, welche die Basis des multimodalen Verkehrs darstellen.

Die entscheidende Frage lautet nun: Woher soll das Geld für den notwendigen ÖPNV-Ausbau kommen? Ärmere Kommunen können sich schon heute kaum Straßenbahnen leisten. Sehr viele Kommunen sind klamm. Und auch Landes- und Bundeszuschüsse wollen aus Steuern finanziert werden. Doch die Abgabenbelastung deutscher Arbeitnehmer und Verbraucher ist im internationalen Vergleich schon zu hoch, als dass man sie noch weiter strapazieren könnte.

Bodenwertzuwachs

Zur Lösung dieses Finanzierungsproblems bietet sich die Abschöpfung des durch die Infrastruktur geschaffenen Bodenwerts an. Der Zuwachs des Bodenwerts ist so gut wie nie die Folge von Leistungen der privaten Bodeneigentümer, sondern fast immer die Folge von öffentlichen Leistungen. Dennoch fällt der Bodenwertzuwachs größtenteils den privaten Bodeneigentümern zu.

Der Zusammenhang zwischen Bodenwertzuwächsen und einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist vor allem im englischsprachigen Ausland gut untersucht.

Rail & Development: Flächen preisgünstig erwerben, Station bauen, an der Flächenwertsteigerung verdienen.

Das sogenannte „Henry-George-Theorem“ – auch die „Goldene Regel der Kommunalfinanzen“ genannt – beschreibt die Beziehung zwischen der Bereitstellung von Infrastruktur durch die öffentliche Hand sowie dem Anstieg von Bodenerträgen und Bodenwerten. Die Krux ist jedoch, dass diese Beziehung auch umgekehrt gilt: Die Bodenerträge reichen in der Regel aus, um die laufenden fixen Kosten der Infrastruktur zu finanzieren. Nicht eingeschlossen sind wiederum die Grenzkosten, die durch Gebühren abgedeckt werden müssten.

R&D in Hongkong

Wie das Henry-George-Theorem mikroökonomisch genutzt werden kann, zeigt das Beispiel der Mass Transit Railways Company (MTRC) in Hongkong. Deren Anteile liegen zu mehr als drei Vierteln in öffentlicher Hand. Im Gegensatz zur Deutschen Bahn AG handelt es sich bei der MTRC wohl um den weltweiten Spitzenreiter bezüglich Qualität, Preis und Rentabilität.

Das Erfolgsgeheimnis liegt im Konzept des „Rail and Development“ (R&D): Wird eine neue Station geplant, erwirbt die MTRC im Einvernehmen mit den Planungsbehörden vorab die umliegenden Flächen – zu einem relativ niedrigen Preis vor Entwicklungsaussicht. Die Planung erfolgt nach dem Konzept des „Transit Oriented Development“, d.h. der betreffende Ort soll am besten mit der Bahn zu erreichen sein und mit dem Auto eher schlecht.

Wenn dann die Station sowie umliegend Geschäfts- und Wohngebäude entstehen, wird der Standort kräftig aufgewertet. Die MTRC verdient hieran und finanziert damit die Fixkosten ihrer Infrastruktur. Die Fahrgäste zahlen in der Folge einen an den Grenzkosten orientierten Preis. Abgerundet wird dieses Konzept durch einen attraktiven Straßenbahn- und Busverkehr, der mit dem Zugverkehr und dessen Taktung genau abgestimmt ist. Auf diese Weise ist es Hongkong gelungen, rund 90 % seines gesamten Verkehrs auf den ÖPNV zu verlagern.

Übertragbarkeit

Natürlich sind in Deutschland die Möglichkeiten für eine Übertragbarkeit der R&D-Strategie beschränkt. Prinzipiell steht erst einmal das Privateigentum an Grund und Boden entgegen – Hongkong hat hier andere rechtliche Voraussetzungen. Dennoch könnten staatliche und kommunale Bahnen bzw. deren kommunalen Träger vom R&D lernen und, anstatt wie in der Vergangenheit ihre Flächen „auf Teufel komm raus“ zu privatisieren, einen strategischen Bodenvorrat an potenziell attraktiven Standorten bilden. Kommunale Verkehrsträger könnten sich so zumindest in Richtung R&D bewegen.

Foto: AndyLeungHK/pixabay.com

Die Bahn in Hongkong finanziert ihre Infrastruktur vor allem dadurch, dass sie an der Wertsteigerung der Grundstücke um ihre Stationen kräftig mitverdient.

Eine gute Möglichkeit für die Kommunen würde sich auch über die Länderöffnungsklausel bieten, die im Rahmen der Grundsteuerreform vereinbart wurde. Den Ländern steht es frei, statt des Bundesmodells auch eine Bodenwertsteuer einzuführen. Deren Erträge könnten – wenn sie eine entsprechende Höhe haben – zumindest teilweise für die Finanzierung der fixen Kosten des kommunalen ÖPNV verwendet werden.

Das Gegenargument lautet, dass Steuern nicht zweckgebunden seien: das sogenannte „Nonaffektationsprinzip“. Und dass dies Gegenstand des politischen Gezerres werden könnte, was eine langfristig angelegte, sichere Finanzierung der Infrastruktur unmöglich macht. Ohne hier in eine verfassungsrechtliche Diskussion eintreten zu wollen: Das Nonaffektationsprinzip kann gesetzlich eingeschränkt werden. Und dies sollte insbesondere bei der über das „Äquivalenzprinzip“ begründeten Bodenwertsteuer möglich sein. So wurde z.B. auch ein Teil der Mineralölsteuer einer Zweckbindung unterzogen: dem Straßenbau.

Fazit und Ausblick

Das Ziel, mehr Verkehr weg von der Straße hin zum ÖPNV zu bringen, muss über ein Bündel von Maßnahmen geschehen, die Bestandteil einer integrierten Strategie sind. Erstens muss die Planung von Städten ÖPNV-freundlicher als bisher erfolgen. Zweitens muss es im Verkehr mehr Preiswahrheit geben, was insbesondere eine Rückführung der bislang auf die Gemeinschaft ausgelagerten Kosten auf den motorisierten Individualverkehr sowie eine stärkere Orientierung des ÖPNV sowie des Fernverkehrs der Bahn an Grenzkostenpreisen bedeutet. Drittens ist das Angebot an ÖPNV-Leistungen deutlich auszuweiten.

Zur Infrastrukturfinanzierung bietet es sich an, die Bodenerträge zu verwenden, die aufgrund eines verbesserten ÖPNV-Angebots regelmäßig ansteigen. Werden sie nicht von der öffentlichen Hand abgeschöpft, dann fallen sie den Grundeigentümern ohne jede Gegenleistung zu. Die (abgaben-)rechtlichen Voraussetzungen, dass Kommunen eine derartige Strategie überhaupt verfolgen können, müsste die Politik freilich erst noch schaffen. ■

Prof. Dr. Dirk Löhr, *Jahrgang 1964, studierte Sozial- und Wirtschaftswissenschaften, schlug eine akademische Laufbahn ein und ist seit 1997 Professor für Steuerlehre und Ökologische Ökonomik an der Hochschule Trier, Umwelt-Campus Birkenfeld. Sein besonderes Interesse gilt den Themen „Bodenwert“ und „Rentenökonomie“. Dazu veröffentlichte er Bücher und zahlreiche Fachartikel. 2012 gründete er zusammen mit dem Naturschutzbund (NABU) die Initiative „Grundsteuer: Zeitgemäß!“.*

www.bodenwertsteuer.org

ONLINETIPPS

Dirk Löhr
Deutsche Bahn AG: Unternehmen Zukunft oder Auslaufmodell auf dem Abstellgleis?
Humane Wirtschaft, 23.09.2014
www.t1p.de/bxpu

Interview mit Dirk Löhr
„Der Boden stellt eine gigantische Umverteilungsmaschinerie dar“
ÖkologiePolitik, 18.10.2017
www.t1p.de/p0nu

Kausalitäten

Raum, Zeit und Stress

Unsere Verkehrsprobleme sind auch das Ergebnis falscher Leitbilder in Stadt- und Raumplanung. Diese sind durch ganzheitliche Konzepte zu ersetzen, welche sowohl die ökologischen Notwendigkeiten als auch die Bedürfnisse der Menschen berücksichtigen. Ein Berliner Forschungsprojekt liefert dazu wichtige Erkenntnisse. Und ein kolumbianischer Bürgermeister setzt Zeichen.

von Günther Hartmann

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts euphorisierte die aufkommende Automobilität viele Architekten und inspirierte sie zu kühnen Zukunftsvisionen. In den USA entwickelte Frank Lloyd Wright seine Idee einer „Broadacre City“: eine suburbane, dezentrale Landschaft, in der die Einwohner jeweils 1 Acre (ca. 4.000 m²) Land besitzen und durch ein Straßennetz miteinander verbunden sind. In Frankreich entwarf Le Corbusier sein Ideal einer „Ville Contemporaire“: monofunktionale Stadtteile, getrennt durch großzügige Parkanlagen, verbunden mit breiten Straßen.

Le Corbusier beeinflusste maßgeblich die europäische Denkfabrik „Congrès Internationaux d’Architecture Moderne“ (CIAM), die 1933 bei ihrer vierten Zusammenkunft die legendäre „Charta von Athen“ beschloss: ein radikales Manifest, das sich entschieden von der klassischen europäischen Stadt abwandte und die aufgelockerte, durchgrünte und autogerechte Stadt propagierte. Dieses Leitbild entfaltete nach dem Zweiten Weltkrieg seine Wirkung, beeinflusste die Planungspraxis und floss auch in die Baugesetzgebung ein. Die Folgen waren eine Auflösung der klassischen Stadtstruktur und eine Zersiedlung der Landschaft.

1964 wurde diese Entwicklung vom Wiener Architekten Hans Hollein mit einer berühmt gewordenen Fotomontage, die heute im New Yorker Museum of Modern Art hängt, scharf kritisiert: ein Flugzeugträger in einer weiten, unbebauten Landschaft. Das war sein provokantes Symbol für eine Rückbesinnung auf die klar begrenzte, hochverdichtete, multifunktionale und komplexe Stadt der Vergangenheit.

Das Auto ermöglichte zum einen eine Vermischung von Stadt und Landschaft, zum anderen eine Entmischung der Funktionen.

Ökologischer Stadtumbau – in welche Richtung?

Nichts hat im 20. Jahrhundert die Raumstrukturen so grundlegend verändert wie das Auto. Zum einen ermöglichte es eine Vermischung von Stadt und Landschaft, zum anderen eine Entmischung der Funktionen. Dies raubte der Stadt ihre wohl größte Stärke: Nähe. Aus ökonomischer Perspektive senkt Nähe die Transportkosten für Menschen und Güter. Aus ökologischer Perspektive senkt sie den Verbrauch an Bodenfläche, Rohstoffen und Energie.

Um bei der Frage, in welche Richtung eine ökologische Stadtentwicklung eigentlich gehen soll, eine grobe Orientierung zu erhalten, ist es hilfreich, zunächst die Extreme zu betrachten. Die Ausgangsfrage lautet: Was ist ökologisch sinnvoller – eine lockere Bebauung mit viel Grün zwischen den Gebäuden? Oder eine dichte Bebauung mit wenig Grün zwischen den Gebäuden, aber umso mehr Grün außerhalb? Die Antwort ist gar nicht so eindeutig. Sie hängt von der Perspektive ab, davon, ob wir eine eigennutzorientierte oder eine gemeinwohlorientierte Ökologie wollen.

Gemeinwohlorientiert? Auch das ist ein unklarer Begriff, der variiert – je nachdem, ob wir unseren Betrachtungshorizont an der Ortsgrenze enden lassen oder weit darüber hinausblicken. Wenn wir das Letztere tun, dann lautet analog zu John F. Kennedys „Frage nicht, was Amerika für dich tun kann, sondern frage, was du für Amerika tun kannst!“ das Motto: „Frage nicht, wie deine Stadt für dich angenehmer werden kann, sondern was deine Stadt tun kann, damit dein ökologischer Fußabdruck sinkt!“

Foto: Klaus Leidorf Luftbilddokumentation

Landshut, historisches Stadtzentrum: Die hohe Bebauungsdichte erzeugt positiven Stress, weil sie abwechslungsreich ist und zu Fuß erschlossen wird.

Eine ökologische Transformation muss den strukturbedingten Verbrauch an Bodenfläche, Rohstoffen und Energie senken. Und den strukturbedingten Müll – den stofflichen und vor allem den gasförmigen Müll, nämlich CO_2 und Feinstaub. Eine ökologische Transformation muss zu etwas Verallgemeinerbarem führen. „Handle so“, sagte Immanuel Kant, „dass die Maxime deines Willens jederzeit zugleich als Prinzip zur allgemeinen Gesetzgebung gelten könne.“

Auto ermöglicht gießkannenartige Zersiedelung

In grüner Umgebung zu wohnen, ist schön, umweltschonend ist es nicht. Denn es treibt den persönlichen ökologischen Fußabdruck in die Höhe. Je geringer die Geschosszahl eines Gebäudes, desto höher der Pro-Kopf-Verbrauch an Bodenfläche seiner Bewohner. Und je geringer die Einwohnerdichte, desto mehr Wegstrecken werden mit einem Auto zurückgelegt. Und Autos wiederum brauchen viel Bodenfläche für Straßen und Parkplätze sowie viel Rohstoffe und Energie.

In prosperierenden Städten sind die Kosten fürs Wohnen so gestiegen, dass es sich viele Einwohner nicht mehr leisten können.

Selbstverständlich ist innerhalb von dicht bebauten Gebieten kein Lebensraum mehr für „richtige“ Natur mit heimischen Wildtieren wie Rehen oder Wildschweinen, außerhalb dafür umso mehr. Zumindest theoretisch. Praktisch leider oft nicht. Denn das Umland ist meist auch besiedelt. Denn die Siedlungsentwicklung erfolgte fast immer gießkannenartig in einer Raumstruktur, die aus der agrarwirtschaftlichen Epoche stammt. Das Wachstum erfolgte „organisch“.

Jeder Ort – egal wie groß – wies Neubaugebiete aus und wuchs. Manche Orte weniger, manche Orte mehr. Und so ist die Raumstruk-

tur heute geprägt von zu vielen zu kleinen und zu wenig dichten Siedlungsflächen. Obwohl seit den 1960er-Jahren bekannt war, dass ein differenziertes Arbeitsplatzangebot sowie eine gute Versorgung mit Schulen, Ärzten, Einkaufs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen erst bei Mittelstädten möglich ist, also bei über 20.000 Einwohnern. Doch durch das Auto war es möglich, die 20.000 Einwohner auf einem weiten Gebiet zu verteilen. Dies machte wiederum abhängig vom Auto.

Arbeitsplatzüberangebot erzeugt Wohnungsnot

Geschah die Zersiedlung früher vor allem durch den Wunsch nach einem „Häuschen im Grünen“, geschieht sie heute zunehmend unfreiwillig. Denn in prosperierenden Städten sind die Kosten fürs Wohnen so gestiegen, dass es sich viele Einwohner nicht mehr leisten können. Am extremsten ist die Situation in München: Hier stiegen die Preise für Eigentumswohnungen in den letzten 10 Jahren auf das Doppelte und die Mieten um die Hälfte.

Die Kostenexplosion in München ist die logische Konsequenz der Stadtentwicklungspolitik. Ihr Ehrgeiz war, im großen Stil umsatzstarke Unternehmen vor allem aus dem Hightech-Bereich anzusiedeln, um hohe Gewerbesteuereinnahmen zu erzielen. Das gelang – ohne dass parallel dazu in gleichem Maße Wohnraum errichtet wurde. Das Ergebnis ist eine Hypergentrifizierung: Die obere Mittelschicht verdrängt die untere Mittelschicht aus der Stadt ins Umland.

Die Verdrängten arbeiten aber in der Stadt, denn hier sind ja die Arbeitsplätze. So fahren heute täglich 390.000 Pendler nach München und verstopfen die Straßen. Zum Vergleich: Ins dreimal so große Berlin fahren täglich nur 315.000 Pendler. München ist damit „deutsche Pendler-Hauptstadt“ – und in der Konsequenz auch „deutsche Stau-Hauptstadt“. Im Stau geht viel Zeit verloren: 87 Stunden pro Jahr und Autofahrer.

Die Zahl der Pendler steigt in Deutschland kontinuierlich an. Und auch die durchschnittliche Länge der Arbeitswege nimmt zu.

Immer mehr Pendler, immer weitere Strecken

Pendler gibt es aber nicht nur in Großstädten, sondern überall. Und ihre Zahl steigt in ganz Deutschland kontinuierlich an: von 14,9 Mio. im Jahr 2000 auf 19,3 Mio. im Jahr 2018. Und auch die durchschnittliche Länge der Arbeitswege nimmt zu: von 14,8 Kilometer im Jahr 2000 auf 16,9 Kilometer im Jahr 2018. In dünn besiedelten Regionen liegt die durchschnittliche Fahrstrecke gar bei 30 Kilometern.

Immer mehr Pendler mit immer längeren Fahrstrecken – das rührt daher, weil heute quasi alle Regionen sogenannte „urbane Regionen“ sind. Mit „urban“ ist hier gemeint, dass die Bevölkerung überwiegend Berufen nachgeht, die nichts mit der Landwirtschaft zu tun haben – auch wenn die Raumstruktur aus der agrarwirtschaftlichen Epoche stammt. Das Resultat ist übermäßiger Autoverkehr. Denn selbst wenn ein Ort neue Unternehmen ansiedelt, ist es unwahrscheinlich, dass viele seiner Einwohner dort arbeiten werden. Arbeitsplatzanforderung, Berufsausbildung und Berufswunsch müssen zusammenpassen – und das ist in einer hochgradig arbeitsteiligen Gesellschaft selten der Fall.

Staus sind nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung. Staus führen zum Umdenken – wenn attraktive Alternativen vorhanden sind.

Neue Straßen erzeugen neuen Autoverkehr

Übermäßiger Autoverkehr führt an Engstellen zu Stau. Neue Straßen, breitere Straßen, Tunnel und Brücken lösen das Problem nur kurzfristig, erzeugen langfristig aber noch mehr Autoverkehr. Denn entscheidend ist nicht die Länge einer Fahrstrecke, sondern die Zeit, die benötigt wird, um sie zurückzulegen. Fließt der Autoverkehr, ist Autofahren attraktiv. Fließt er nicht, ist er unattraktiv. Unattraktivität führt zur Suche nach attraktiveren Alternativen. „Staus sind nicht ein Teil des Problems, sondern ein Teil der Lösung“, sagt deshalb der Stadtplaner Stefan Bendiks. Staus führen zum Umdenken – wenn attraktive Alternativen vorhanden sind.

Attraktive Alternativen braucht es sowohl großräumlich als auch kleinräumlich. Nur wenn die zeitlichen Unterschiede nicht allzu groß sind, können sich Bahn und ÖPNV gegenüber dem Auto als gleichwertige Alternative behaupten. Dabei sind auch die Fußwege einzurechnen. Je kürzer die Wege zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, desto attraktiver der ÖPNV, desto mehr Menschen nutzen ihn, desto kürzer kann sein Takt sein, desto attraktiver ist er wiederum – ein positiver Regelkreis. Sind die Fußwege dagegen zu lang, wird lieber mit dem Auto gefahren. Deshalb sind hohe Einwohnerdichten sinnvoll und notwendig – sowohl in großen als auch in kleinen Städten.

Foto: Günther Hartmann

München, Mittlerer Ring: Der tägliche Stau erzeugt negativen Stress, weil er sitzend und passiv erduldet werden muss.

Erkrankungen sind meist das Resultat mehrerer Einflussfaktoren. Die schädlichsten sind: hohe Feinstaubkonzentrationen und soziale Isolation.

Welche Dichten sind ökologisch sinnvoll?

„Zwischen 100 und 1.000 Einwohner/Hektar sollten Stadtteile im Umkreis ihrer ÖPNV-Stationen aufweisen“, empfiehlt der Stadtforscher Philipp Rode. Weniger als 100 sorgen erfahrungsgemäß dafür, dass die Wege zu den Stationen zu lang sind und der ÖPNV deshalb wenig genutzt wird. Und mehr als 1.000 sind nur mit Hochhäusern möglich, was einen übermäßig hohen Ressourcen- und Energieaufwand pro Quadratmeter Wohnfläche bedeutet.

Bei einem Blick auf die Statistiken fällt auf, dass deutsche Städte relativ niedrige Einwohnerdichten aufweisen. Nur Gründerzeitviertel haben oft mehr als 100 Einwohner/Hektar. In München erreicht der dichteste Stadtteil gerade mal 150, während zum Stadtrand hin die Dichte stufenweise auf 20 absinkt. In anderen deutschen Städten sieht

ONLINETIPPS

Christina Kunkel
München ist wieder Deutschlands Stau-Hauptstadt
Süddeutsche Zeitung, 09.03.2020
www.sz.de/1.4832763

Philipp Rode
Stadtentwicklung und Verkehr
Umwelt-Akademie, Vortrag, 30.09.2019
www.t1p.de/5no1

Stefan Bendiks
Verkehrsinfarkt oder Verkehrswende?
ÖDP-München, Vortrag, 06.05.2019
www.oedp-muenchen.de/aktuelles/unsere-vortraege/

Bund Deutscher Architekten, Landesverband Bayern
Gemeinwohl
BDA-Informationen 4.19
www.bda-bund.de/bda-informationen/

Bund Deutscher Architekten, Landesverband Bayern
Chancen für Stadt und Land
BDAtalk, Debatte, 27.09.2019
www.bda-talk.de

Mazda Adli u.a.
Neurourbanistik
Interdisziplinäres Forschungsprojekt
www.neurourbanistik.de

es ähnlich aus. In Wien, der Stadt mit der angeblich höchsten Lebensqualität in Europa, gibt es immerhin einige Stadtteile mit über 200 Einwohnern/Hektar. In Paris ist das

Stress darf nicht chronisch werden. Es darf kein Gefühl der Überforderung, Unbeeinflussbarkeit, Ohnmacht, Hilflosigkeit und Angst entstehen.

die durchschnittliche Dichte für die Gesamtstadt, einige Stadtteile weisen über 400 auf. Stadtteile mit über 1.000 Einwohnern/Hektar gibt es nur außerhalb Europas. In Hongkong erreichen einige Stadtteile mehr als 4.000 – und mit 13.000 wurde hier in den 1990er-Jahren auch der „Weltrekord" gemessen.

Die oberflächliche Betrachtung von Dichte-Statistiken ist oft irreführend. Zu unterschiedlich sind die Stadtgrenzen definiert: In der einen Stadt gehören große Wälder und Seen noch dazu, in der anderen Stadt nicht mehr. Deshalb ist es eher sinnvoll, Stadtteile oder noch kleinere Einheiten zu betrachten. 100 Einwohner/Hektar sollten als Minimum angestrebt werden, um einen attraktiven ÖPNV und damit eine Verkehrswende möglich zu machen – egal ob in einer Groß-, Mittel- oder Kleinstadt. Und die sollten alle an ein Schienennetz angebunden sein. 100 Einwohner/Hektar – das ist mit verschiedenen Gebäudetypen möglich, allerdings bleibt, je weniger Geschosse die Gebäude aufweisen, desto weniger unbebaute Fläche zwischen den Gebäuden übrig.

Wie viel Dichte verträgt der Mensch?

Dichten zwischen 100 und 1.000 Einwohnern/Hektar mögen aus ökologischen Gründen geboten sein, doch akzeptabel sind sie nur, wenn sie für die Einwohner nicht schädlich sind. Erzeugt Dichte nicht Stress? Und macht Stress nicht krank? Dass die Zusammenhänge nicht so simpel sind, wie mancher denkt, betont der Berliner Psychiater Mazda Adli. Er leitet an der Charité das interdisziplinäre Forschungsprojekt „Neurourbanistik". Das geht der Frage nach, inwieweit und warum uns unsere gebaute Umgebung gesund oder krank macht. Um dann an Architekten und Stadtplaner konkrete Gestaltungsempfehlungen geben zu können. Erste Ergebnisse hat Adli in seinem Buch „Stress and the City" zusammengefasst.

Die medizinische Forschung zeigt: Erkrankungen sind meist das Resultat mehrerer Einflussfaktoren.

Mit steigender Entfernung zum Arbeitsplatz nimmt die Zahl der Krankheitstage aufgrund psychischer Beschwerden linear zu. Autofahren stresst.

Die schädlichsten sind: hohe Feinstaubkonzentrationen und soziale Isolation. Stress dagegen ist nicht so schlimm wie sein Ruf. Im Deutschen verbinden wir mit Stress vor allem körperliche und seelische Belastung. Im Englischen jedoch bedeutet der Begriff auch Anregung und Stimulierung – und die sind wichtig für die Persönlichkeitsentwicklung. „Die pauschale Verteufelung von Stress ist Unsinn", sagt der Münchener Psychiater Florian Holsboer. „Würden wir Stress abschaffen, würden unsere körperliche Leistungsfähigkeit und unser Denkvermögen nachlassen. Die wichtigste Voraussetzung dafür, trotz Stress gesund zu bleiben, ist, dass die Stressbelastung nicht lange anhält. Ein Leben in ständiger Hetze und Anspannung ist für die Gesundheit schlecht."

Stress darf also nicht chronisch werden. Es darf kein Gefühl der Überforderung, Unbeeinflussbarkeit, Ohnmacht, Hilflosigkeit und Angst entstehen. Allerdings hängen das Erleben und Verarbeiten von Stress auch viel von der subjektiven Beurteilung ab, von der inneren Einstellung, von der Haltung. Grundsätzlich gilt: Passiv erlittener Stress ist schlecht, bewusst gewählter und dosierter Stress ist gut.

Damit Stress nicht chronisch wird, sind bei der Stadtgestaltung „Stressbesänftiger" wichtig: im Nahbereich Bäume, am besten indem Straßen als Alleen gestaltet werden, und in Entfernungen bis 1,5 Kilometer größere Parks. Interessant ist, dass allein schon das Wissen, jederzeit in einen nahegelegenen Park gehen zu können, eine wohltuende Wirkung erzeugt. Grün reicht aber nicht aus. Wichtig ist außerdem, dass die öffentlichen Räume eine hohe Aufenthaltsqualität haben und als Begegnungsorte kreativ genutzt werden können. Und dass die Einwohner bei der Gestaltung ihrer Wohnung und ihres Wohnumfelds mitreden und mitentscheiden können. Keine Passivität, sondern Aktivität! Keine Vereinsamung, sondern Begegnung und Miteinander!

Wissenschaftliche Studien zur Frage, wie eine Stadtstruktur beschaffen sein sollte, damit sich die Menschen wohlfühlen und gesund bleiben, gibt es bislang relativ wenige. Denn die Thematik ist komplex und die Methodik entsprechend schwierig. Auf die Frage, welche Stadt ihm persönlich besonders guttut, gibt Holsboer eine überraschende Antwort: die japanische Hauptstadt Tokio. Als Grund gibt er an, dort gäbe es unzählige kleine Kneipen, Läden, Bars und Restaurants, zudem viele Parks und Gärten, die der Erholung, Besinnung und Entschleunigung dienen. Kleinteiligkeit und Vielfalt sind also wichtig, Lebendigkeit, aber auch Rückzugsorte zum Entspannen. Die Mischung macht's.

Welche Mobilität macht glücklich?

Ausführlich widmet sich „Stress and the City" auch der Verkehrsproblematik. Unter dem übermäßigen Autoverkehr leiden nachweislich alle: die Einwohner und die Autofahrer selbst. So hat die AOK unter ihren Versicherten ermittelt, dass mit steigender Entfernung zum Arbeitsplatz die Zahl der Krankheitstage aufgrund psychischer Beschwerden linear zunimmt. Autofahren stresst – und die sozialen Aktivitäten lassen nach.

Wissenschaftler fanden heraus, dass Radfahrer am entspanntesten und zufriedensten sind, danach folgen Fußgänger und ÖPNV-Nutzer, an letzter Stelle rangieren Autofahrer. Warum das so ist, lässt sich schlüssig erklären: Das Zufußgehen ist uns genetisch einprogrammiert, denn es war für über 100.000 Generationen vor uns die Hauptbewegungsart. Nutzer des ÖPNV haben während der Fahrt Zeit, sich zu entspannen, in sich hineinzuhorchen, nachzudenken, zu lesen oder sich zu unterhalten. Autofahrer dagegen sitzen, sind angespannt – und allein. Radfahrer sitzen auch, bewegen sich dabei aber und sind in ihren Routen hochflexibel. Sie stehen nicht im Stau und können jede Fahrt zu einer kleinen Entdeckungsreise machen.

Für Enrique Peñalosa, Bürgermeister der kolumbianischen Hauptstadt Bogotá, berühmt geworden für seinen konsequenten Stadtumbau, gehörten die Schaffung eines attraktiven ÖPNV und eines attraktiven Radwegenetzes zu den wichtigsten Maßnahmen. „Radfahren in der Stadt ist wichtig, weil es gut für die Gesundheit ist, weil es den Verkehr entlastet und weil es Gleichheit schafft", betont er.

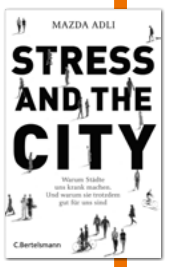
Ein Radweg hat für Peñalosa auch eine hohe symbolische Bedeutung: „Weil er zeigt, dass ein Mitbürger auf einem 50-Dollar-Rad genauso wichtig ist wie ein Mitbürger, der in einem 100.000-Dollar-Auto durch die Stadt fährt. Eine der entscheidenden Fragen ist nämlich, wie man den wertvollen Straßenraum unter den Menschen aufteilt. Demokratische Verfassungen erklären, alle Menschen seien gleich. Wenn dem so ist, dann sollten auch alle das gleiche Recht auf den Straßenraum haben. Ein Bus mit 100 Passagieren hat das Recht auf 100-mal mehr Straßenraum als ein Auto."

Eine gemeinwohlorientierte Verkehrspolitik also. Doch nicht nur das. Zum Gemeinwohl gehört auch die ästhetische Qualität von Gebäuden, Straßen, Plätzen und Parks. Die ist Peñalosa ein großes Anliegen. „Als ich ein sehr junger Student in Paris war, habe ich in einem extrem kleinen Zimmer gelebt, keine Toilette, keine Dusche, nichts. Ich hatte überhaupt kein Geld", erzählt er. „Aber ich war extrem glücklich. Weil mich die Stadt mit ihrer Schönheit glücklich gemacht hat. Eine Stadt kann einen großen Beitrag dazu leisten, dass die Menschen glücklicher werden, unabhängig von ihrem Einkommen." ■

Radfahrer sind am entspanntesten und zufriedensten, danach folgen Fußgänger und ÖPNV-Nutzer, an letzter Stelle rangieren Autofahrer.

BUCHTIPP

Mazda Adli
Stress and the City
Warum Städte uns krank machen. Und warum sie trotzdem gut für uns sind
Bertelsmann, Mai 2017
384 Seiten, 19.99 Euro
978-3-570-10270-1



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

An alle Mitglieder

von Christoph Raabs

Liebe ÖDP-Mitglieder, liebe Freundinnen und Freunde,

an dieser Stelle erfahren Sie in der ÖkologiePolitik meist etwas Gutes, Neues, Ermutigendes aus unserem Parteileben. Regelmäßig geht es auch um bevorstehende oder zurückliegende Wahlen oder einen Bundesparteitag.

In diesem Sinne hätte ich auch diesmal viel zu schreiben gehabt: über das Engagement der Aktiven in den Landesverbänden Hamburg und Bayern, die zur Bürgerschafts- und Kommunalwahl mit viel Herzblut und persönlichem Einsatz die Fahne der ÖDP hochgehalten haben – und erfolgreich waren. In Hamburg konnten doppelt so viele Wähler wie bei der letzten Landtagswahl gewonnen und in Bayern eine Reihe von zusätzlichen Kreistagen, Stadt- und Gemeinderäten mit engagierten ÖDP-Mitgliedern bereichert werden. Ich hätte zudem meiner Freude über das bevorstehende 8.000ste ÖDP-Mitglied Ausdruck verliehen. Und meine Dankbarkeit gegenüber den Orts- und Kreisvorsitzenden wie auch den Landesvorsitzenden bekundet, die mit ihrem Einsatz vor Ort den Höhenflug der ÖDP in ganz Deutschland befeuern. Und auf den Bundesparteitag in Gotha verwiesen. Hätte, wäre, wenn …

Stattdessen steht nun die Welt auf dem Kopf. Corona beherrscht seit Wochen den Alltag. Sie haben bereits vieles gelesen, gehört, verarbeitet und interpretiert, was mit dem Phänomen aus medizinischer Sicht verbunden ist. Die Gesundheitsgefahr bei einer Ansteckung liegt für Menschen mit intaktem Immunsystem wohl nur leicht oberhalb der Gefahr, die von der echten Virusgrippe ausgeht. Angesichts der verordneten Schutzmaßnahmen von Bund und Ländern, die vor allem mit einer drohenden Überlastung der Gesundheitssysteme begründet werden, ist die Frage zu stellen, wie unsere Gesellschaft auf den Ausbruch einer Pandemie vorbereitet wäre, die so gefährlich ist wie es früher Pest, Cholera oder Ebola waren.

Über solche Fragen wird in den kommenden Wochen und Monaten zu reden sein. Wir sind eine politische Partei und sollten daher politisch argumentieren. Spekulationen über die Herkunft des Virus sind ebenso müßig wie die Frage, ob es nicht bereits im Vorfeld ein Interesse Einzelner an einem Ereignis wie diesem gegeben haben könnte.

Halten wir uns in der ÖDP an die Fakten. Und versuchen wir, diese zu bewerten, um dann unsere politischen Forderungen zu artikulieren. Übergroße Euphorie ist dabei ebenso wenig angebracht wie Weltuntergangsstimmung. Wir können bereits jetzt feststellen, dass die von der Politik verordnete Zwangspause den Verbrauch an Ressourcen sinken ließ – und damit auch die CO_2-Emissionen. Es wird viel weniger geflogen und auch die Zahl der Pkw-Fahrten hat sich reduziert. Viele Menschen sitzen zu Hause und arbeiten entweder im Homeoffice oder gar nicht. Durch den Ausfall fast aller Veranstaltungen nutzen viele von uns die Zeit, um darüber nachzudenken, wer und was in ihrem Leben wirklich wichtig ist. All dies ist im Sinne des ÖDP-Leitmotivs „Weniger ist mehr!“ zunächst zu begrüßen.

Die negativen Folgen des Regierungshandelns wie Finanznot bei zigtausend Unternehmen, Gewerbetreibenden und Freiberuflern, Steuerausfälle, Schulausfall, Einschränkungen bei den bürgerlichen Freiheitsrechten und bei der Religionsfreiheit müssen von uns deutlich benannt werden. Und weit mehr als das: Wir müssen gerade jetzt unsere Konzepte einer Wirtschaft und Gesellschaft, die dem Menschen und der Mitwelt dienen, in die Öffentlichkeit tragen. Es besteht die Chance, in diesen Zeiten auf offene Ohren bei manchen zu treffen, die sich bisher uns gegenüber taub gestellt haben. Es ist allerdings auch zu befürchten, dass Ökonomen und Großunternehmen die verantwortlichen Politiker in Berlin und Brüssel dazu verleiten, mit den Instrumenten von gestern – billiges Geld, Steuererleichterungen für Unternehmen, Deregulierung, Abbau von Mitarbeiter- und Bürgerrechten – zu reagieren. Das wäre fatal.

Ich rufe daher jedes einzelne unserer annähernd 8.000 Mitglieder dazu auf, sich in den kommenden Wochen, wo immer es geht, in den gesellschaftlichen Diskurs einzumischen und unsere Programmatik zu vertreten. Denn eines hat die Corona-Krise bereits jetzt gezeigt: Die derzeitige Wirtschaftsweise ist auf Sand gebaut und die Forderungen der ÖDP sind nicht nur berechtigt, sondern geradezu die Grundvoraussetzung für den Fortbestand einer lebenswerten und gerechten Welt.

Es grüßt Sie und euch herzlich

Christoph Raabs

Christoph Raabs
Bundesvorsitzender

Neues aus dem Bundesverband

von Dr. Claudius Moseler

Corona-Krise und Parteiarbeit

Die Corona-Krise hat seit Mitte März 2020 die „physische“ politische Arbeit aufgrund der Kontakt- und Ausgangsbeschränkungen nahezu auf null gefahren. Dennoch werden derzeit Wege gegangen, die politische Arbeit in Form von Telefon- und Video-Konferenzen durchzuführen. Nach der Krise wird zu prüfen sein, welche organisatorischen, aber auch welche politischen Konsequenzen sich ergeben. Der Bundesverband bzw. der Bundesvorstand steht dabei derzeit vor einigen Herausforderungen, die zu klären sind. Wie kann man in dieser Krise, die es so bisher nicht gab, angemessene Entscheidungen für die ÖDP-Arbeit treffen?

Ich kann daher derzeit nur an alle appellieren, jegliches Gezänk hintanzustellen und zu versuchen, gemeinsam als ÖDP einen (politischen) Beitrag zur Überwindung der Krise zu leisten. Wir brauchen jetzt alle aktiven Mitstreiterinnen und Mitstreiter, um gemeinsam eine gute Zukunft für die ÖDP gestalten zu können!

Bürgerschaftswahl in Hamburg

Am 23. Februar fand die Bürgerschaftswahl in Hamburg statt. Es ist der ÖDP Hamburg gelungen, die Stimmenzahl der letzten Landtagswahl auf 0,7 % (27.558 Stimmen) zu verdoppeln, es gab auch Wahlkreisergebnisse in Harburg und Bergedorf mit 2,3 %. Das ist ein Erfolg, der sich genau in den Trend der Europawahl einreiht und im Hinblick auf die Bundestagswahl kommendes Jahr optimistisch stimmt. Zudem hat die ÖDP in Hamburg Parteien wie die bayerische Regierungspartei „Freie Wähler“, die Tierschutzpartei und die Piraten hinter sich gelassen. Auch das ist durchaus nicht selbstverständlich. Unser Dank für die geleistete Arbeit im Wahlkampf geht an alle Aktiven sowie Kandidatinnen und Kandidaten!

Weitere Infos: www.t1p.de/nq3m

Kommunalwahlen in Bayern

Am 15. März fand die Kommunalwahl in Bayern statt. Die ÖDP errang 380 kommunale Mandate über ÖDP-Listen. Dazu wird noch eine Reihe an ÖDP-Mitgliedern hinzukommen, die über freie Listen in Stadt- oder Gemeinderäte gewählt worden sind. Insgesamt ist die ÖDP durch die rund 40 neuen Listen in Zukunft noch flächendeckender im Bundesland Bayern vertreten. Auf der Ebene der kreisfreien Städte und Landkreise erhielt die ÖDP bayernweit 3,4 %, obgleich die ÖDP noch nicht ganz flächendeckend, sondern „nur“ in 77 von 96 Stadt- und Landkreisen wählbar war. Herzlichen Glückwunsch!

Weitere Infos: www.t1p.de/kne9

Neumitglieder begrüßen und einbinden

Die ÖDP hat in den letzten Monaten rund 1.500 neue Mitglieder gewinnen können. Die Austritte bewegen sich auf sehr niedrigem Niveau, sodass die ÖDP mittlerweile rund 7.900 Mitglieder 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 Landesvorstände aktiv werden und den neuen Mitgliedern Angebote zur Mitarbeit unterbreiten. Gerne stehe ich hierzu für Tipps und Anregungen zur Verfügung. Auch der Bundesverband wird die positive Entwicklung nutzen, die Professionalisierung der Parteiarbeit voranzutreiben, u. a. auch durch eine Reihe von Neueinstellungen bei den hauptamtlichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. ■

Unser Dank für die geleistete Arbeit im Wahlkampf geht an alle Aktiven sowie Kandidatinnen und Kandidaten!

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!

Foto: Claude Kohnen

Am 1. Dezember 2019 hat die neue EU-Kommission unter ihrer Präsidentin Ursula von der Leyen die Arbeit aufgenommen. Bei der Abstimmung im Europäischen Parlament über die Kommission am 27. November 2019 habe ich mich enthalten, da ich einzelne Kommissare nicht für geeignet halte. Beispielsweise soll ausgerechnet ein Ungar für die Überprüfung der Rechtsstaatlichkeit bei den Beitrittsländern zuständig sein. Er distanzierte sich in keiner Anhörung von den antidemokratischen Bestrebungen seines Heimatlandes. Ein anderes Beispiel ist der Franzose Thierry Breton, der als Unternehmer und Multimillionär erhebliche Interessenskonflikte in seinen Zuständigkeitsbereichen als Kommissar hat. Trotzdem habe ich nicht gegen die Kommission gestimmt, sondern mich enthalten, weil sie auch positive Ansätze beim Klimaschutz und bei ihrem Wirtschaftskonzept zeigt.

In Deutschland plant Gesundheitsminister Jens Spahn einen Vorstoß, mit dem der gläserne Patient geschaffen werden soll. Sein Gesetzentwurf sieht vor, dass die gesetzlichen Krankenkassen künftig verpflichtet werden sollen, sämtliche Daten aller Versicherten zu melden, damit diese der „Forschung“ zur Verfügung gestellt werden. Eine Möglichkeit, der Weitergabe dieser sehr persönlichen Daten zu widersprechen, sieht der Gesetzentwurf nicht vor. Auch eine Weitergabe an die Industrie soll möglich sein. Offenbar handelt Spahn auf deren Druck, denn Daten sind das Gold des 21. Jahrhunderts. In einem Markt, in dem Milliarden zu verdienen sind, sind die Informationen über den Gesundheitszustand der Bevölkerung extrem lukrativ. Ich befürworte die Linie der Patientenschützer, die sich klar gegen den Versuch positionieren, Patientendaten ohne die Zustimmung der Betroffenen weiterzugeben. Ich bin zu diesem Thema auch in Kontakt mit dem Juristischen Dienst des Europäischen Parlaments, um zu prüfen, ob der Vorstoß von Spahn überhaupt mit den europäischen Bestimmungen zum Datenschutz vereinbar ist.

Ich bin weiterhin viel in Deutschland und im benachbarten Ausland unterwegs, um die Menschen bei Vorträgen über die Gefahren des Mobilfunkausbaus aufzuklären. Der große Zuspruch, den ich bei diesen Veranstaltungen erfahre, sowie die hohe Zahl an Teilnehmerinnen und Teilnehmern bestärken mich in meinem Engagement. Wie gut die Industrielobbyisten vernetzt sind, zeigte sich Ende November 2019, als das „Bundesamt für Strahlenschutz“ (BfS) die Schäden, die durch Mobilfunkstrahlung auftreten können, verharmloste. Der „Trick“ des BfS besteht darin, dass wissenschaftliche Arbeiten über Zellarten, die geschädigt werden, mit solchen in einen Topf geworfen werden, bei denen man von vornherein weiß, dass sie keine Schäden bekommen können. Dann behauptet man, die Ergebnisse seien nicht eindeutig und man brauche sich keine Sorgen zu machen.

Zu den Themen „Mobilfunk“ im Allgemeinen und „5G“ im Besonderen war am 16. November 2019 der bekannte Mobilfunkkritiker Ulrich Weiner zu Gast in meinem Berliner Büro. Weiner, der elektrosensibel ist, stellte sich beim „Talk im Salon“ zunächst den Fragen der Moderatorin Florence von Bodisco und diskutierte dann mit dem Publikum unter anderem darüber, was man rechtlich gegen den Bau von Mobilfunkmasten unternehmen kann und wie man sich am besten gegen elektromagnetische Strahlung schützt. Die Veranstaltung fand im Rahmen eines Seminarwochenendes zum Thema Digitalisierung statt.

Es grüßt Sie herzlich

Klaus Buchner

Klaus Buchner

Bayern

Bezirksparteitag Schwaben

Bei strahlendem Herbstwetter trafen sich die Delegierten der ÖDP Schwaben am 26. Oktober 2019 in Mindelheim zu ihrem Bezirksparteitag. Wieder einmal waren, im zweijährigen Turnus, die Neuwahlen der Vorstandschaft fällig. Die bisherige Bezirksvorsitzende, Lucia Fischer aus Legau, bewarb sich ohne Gegenkandidaten/-kandidatin für das Amt. Sie wurde mit 96 % bestätigt und führt nun zusammen mit Constanze von Tucher aus Friedberg, die Gabi Olbrich-Krakowitzer aus Großaitingen als stellv. Vorsitzende ablöste, und Krimhilde Dornach aus Weißenhorn die ÖDP Schwaben. Alexander Abt aus Memmingen als Schatzmeister und Xaver Fichtl aus Lindau als Schriftführer vervollständigen den geschäftsführenden Vorstand.

Da von Tucher vorgerückt war, musste ein Beisitzerposten neu besetzt werden. Der erweiterte Vorstand besteht zusätzlich aus den Beisitzern Maria Link aus Gersthofen, Christian Pettinger aus Augsburg, Johannes Thum aus Donauwörth, Manuela Weppner aus Kempten, Roland Wagner aus Nesselwang und Anton Weitmann aus Weißenhorn. Der Posten des Pressesprechers sowie des Webmasters wurde nicht mehr gesondert besetzt – die Bezirksvorsitzende übernimmt diese Aufgaben in Personalunion. Damit weist die ÖDP Schwaben in ihrem Vorstandsgremium auch ohne Frauenquote mit 5 Frauen und 6 Männern eine hervorragende Parität auf.

Zu Beginn der Veranstaltung verwies Fischer in ihrer Rede auf die erfolgreiche Verteidigung des Bezirkstagsmandats bei den Landtags- und Bezirkstagswahlen 2018. Beim Anfang 2019 durchgeführten Volksbegehren zum Schutz der Artenvielfalt, das neben den Wahlaktivitäten einiges an Leistung abverlangt hatte, erzielte Schwaben ein Ergebnis von 17,9 %. Bei der Europawahl im Mai ergab sich für die ÖDP in Memmingen die bundesweite Höchststimmenzahl mit 6,2 %, gefolgt vom Unterallgäu mit 5,0 %.

Der Mitgliederstand zeigte auch im Bezirk Schwaben einen grandiosen Zuwachs, von dem laufende Aktivitäten nur profitieren können. Der von Abt vorgetragene Kassenbericht wies eine solide Basis für das kommende Wahljahr aus. Die Kassenprüfer bescheinigten die einwandfreie Führung. Es erfolgte die einstimmige Entlastung der Vorstandschaft.

Foto: Lucia Fischer

Der auf dem Bezirksparteitag 2019 gewählte Vorstand der ÖDP Schwaben

Während der Neuwahlen gab Abt in den Zählpausen einen interessanten Einblick in seine Arbeit als Bezirksrat und die damit verbundenen Positiv- und Negativ-Erlebnisse. Durch die Erweiterung auf 36 Sitze sei die Arbeit nicht leichter geworden. Auch hier ist, wie in anderen politischen Gremien, die Auseinandersetzung mit Extrem-Anschauungen vorhanden. Neben erfolgreich eingereichten Anträgen bei sozialen und ökologischen Themen wurde auch der Kulturbereich nicht vernachlässigt. Farbenfrohe Bilder und einige Anekdoten von der diesjährigen Bukowina-Reise des Bezirkstags rundeten seinen Bericht ab. Am Ende gab Abt noch einen Ausblick auf den Kommunalwahlkampf 2020.

In ihrem Schlusswort rief Fischer nochmals dazu auf, gemeinsam im gegenseitigen Respekt alle Anstrengungen der kommenden Monate zu bewältigen – frei nach dem Zitat von Albert Einstein: „Die Welt wird nicht bedroht von den Menschen, die böse sind, sondern von denen, die das Böse zulassen."

Kontakt: ÖDP Schwaben
Lucia Fischer, Bezirksvorsitzende
Tel.: (0 83 94) 2 14 38 97
lucia.fischer@oedp-schwaben.de

Baden-Württemberg

Volksbegehren Artenschutz

In Baden-Württemberg hat die Landesregierung in einem sogenannten Eckpunkte-Papier das Volksbegehren Artenschutz aufgegriffen und einen runden Tisch mit etwa 30 Verbänden – darunter die ÖDP als Mitglied des Trägerkreises des Volksbegehrens – ins Leben gerufen.

Foto: proBiene

Im umfangreichen Dialogprozess, der mit der letzten Sitzung des runden Tisches am 19. Dezember 2019 ein Ende fand, konnten Gesetzentwürfe erarbeitet werden, die eine recht gute Grundlage für die zukünftig umweltfreundlichere Ausrichtung der Landwirtschaft darstellen.

In manchen Punkten bleiben die Bestimmungen hinter dem Gesetzentwurf des Volksbegehrens zurück, in anderen Punkten gehen sie darüber hinaus. Die Pestizide sollen bis 2030 um 40–50 % reduziert werden und ein Pestizidverbot soll es nur in Naturschutzgebieten geben. Der Trägerkreis des Volksbegehrens hatte sich dafür eingesetzt, auch in weiteren für den Artenschutz wichtigen Schutzgebieten strenge Pestizidbestimmungen einzuführen und die Reduzierung nicht nur an der Menge, sondern auch an der Giftigkeit der verwendeten Mittel auszurichten. Der Ausbau der Bio-Landwirtschaft soll bis zum Jahr 2030 auf 30–40 % der bewirtschafteten Fläche erfolgen, bei entsprechender Ankurbelung der Nachfrage. Der Gesetzentwurf des Volksbegehrens Artenschutz hatte dagegen mindestens 50 % Bio-Landwirtschaft bis 2035 vorgesehen.

Im Bereich des Schutzes der Streuobstwiesen sind die im Rahmen des Eckpunkte-Papiers erarbeiteten Gesetzentwürfe umfassender als der Gesetzentwurf des Volksbegehrens: Jetzt richtet sich der Fokus nicht mehr allein auf den Schutz, sondern auch auf die Förderung der Pflege der Streuobstwiesen. Und ein besonders erwähnenswerter Vorteil der ausgehandelten Gesetzentwürfe liegt auch darin, dass sie sich nicht auf die Landwirtschaft beschränken, sondern auch kommunale Flächen und Privatgärten einbeziehen. Dies war aus rechtlichen Gründen dem Volksbegehren nicht möglich. So soll es in Zukunft verboten sein, Schottergärten anzulegen. Und Kommunen sollen statt Rasenflächen vermehrt Blühwiesen anlegen.

Angesichts dieses Sachverhalts und der Tatsache, dass sich auch Bauernverbände wie der Landesbauernverband in Baden-Württemberg zu den ausgehandelten Gesetzentwürfen bekannten, hat auch der Trägerkreis des Volksbegehrens Artenschutz ihnen einstimmig zugestimmt. Die ÖDP hatte mit ihrem engagierten Start der Unterschriftensammlung für das Volksbegehren einen großen Anteil an der positiven Entwicklung. Aufgrund der vergleichsweise hohen Zahl gesammelter Unterschriften konnten wir deutlich machen, dass ein Erfolg des Volksbegehrens bei entsprechendem Einsatz durchaus machbar war. Herzlichen Dank an alle Sammler!

So war die Landesregierung gezwungen zu handeln, auf Grundlage der Forderungen des Volksbegehrens ein Eckpunkte-Papier zu erstellen und den Dialogprozess mit dem runden Tisch ins Leben zu rufen. Nun wird es unsere Aufgabe sein, darauf zu achten, dass die ausgehandelten Gesetzentwürfe in der vorliegenden Form den Landtag passieren. Nachdruck haben wir unserer Forderung nach einer ökologischen Wende der Landwirtschaftspolitik mit einer starken Beteiligung an der

Foto: ÖDP Baden-Württemberg

Auf der „Wir haben es satt"-Demo in Tübingen waren auch viele ÖDP-Mitglieder dabei.

„Wir haben es satt"-Demonstration gegeben, die am 18. Januar 2020 in Tübingen stattfand.

Landtagswahl 2021

Am 1. Februar ist der Startschuss zur Landtagswahl 2021 erfolgt. Von diesem Tag an können in den 70 Wahlkreisen Bewerber/-innen und Ersatzbewerber/-innen aufgestellt werden. Da es keine Landesliste gibt, ist die ÖDP nur dort wählbar, wo sie eine(n) Bewerber/-in und möglichst auch eine(n) Ersatzbewerber/-in aufgestellt hat. Damit wir in allen Wahlkreisen gewählt werden können, ist ein zielgerichtetes und strukturiertes Vorgehen sowie der Einsatz einer Vielzahl von Mitgliedern und Sympathisant(inn)en erforderlich. So benötigen wir zum einen zahlreiche Bewerber/-innen und Ersatz-Bewerber/-innen, zum anderen in jedem Wahlkreis 150 Unterstützungsunterschriften (plus Puffer). Wir bitten Sie daher dringend um Ihre Mithilfe, damit wir den flächendeckenden Wahlantritt auch tatsächlich schaffen!

Eine besondere Herausforderung gilt es, in den Wahlkreisen Bretten und Aalen zu meistern, wo derzeit keine Bewerber/-in und Ersatzbewerber/-in aufgestellt werden können, weil dort weniger als drei Mitglieder wohnen. Wenn Sie dort Verwandte oder Bekannte haben, versuchen Sie doch bitte ein (Schnupper-)Mitglied zu werben! Das würde uns einen großen Schritt weiterbringen.

Landesparteirat zu Verkehr und Familie

Neben zahlreichen Vorträgen und Veranstaltungen auf lokaler Ebene fanden zwei landesweite Veranstaltungen statt, die sich jeweils intensiv einem Thema widmeten. Dies verleiht dem Landesparteirat neuen Schwung. Seine Arbeit soll künftig mehr inhaltlich geprägt sein. Die erste Veranstaltung war gut besucht und drehte sich um das Thema „Ökologische Verkehrswende".

Im ersten Vortrag befasste sich Andreas Kegreiß vom Fahrgastverband „Pro Bahn" mit der „Drehscheibe Bahnhof". Er legte dar, wie die bisherige Verkehrspolitik in erster Linie dem Autoverkehr genützt hat und mit welchen Maßnahmen der Bahnverkehr gefördert werden könnte. Dabei nahm er insbesondere die Preisgestaltung in den Blick und wies auf die Notwendigkeit

leicht verständlicher und günstiger Preise, attraktiver Einstiegsangebote, der Einbeziehung verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel in einen Fahrschein, der Senkung der Schienenmaut (Trassengebühr) und Einführung der Busmaut sowie einer zeitgemäßen Reform der Energie- und Kraftstoffbesteuerung hin.

Im zweiten Vortrag „Pünktlich wie die Eisenbahn" ging der VCD-Landesvorsitzende Matthias Lieb auf Wege ein, den Bahnverkehr attraktiver und vor allem auch pünktlicher zu gestalten. Für den Streckenunterhalt seien mehr finanzielle Mittel nötig. Eine große Bedeutung komme dem Deutschland-Takt, einem

Foto: ÖDP Baden-Württemberg

Der Landesparteirat zum Thema „Ökologische Verkehrswende" fand guten Anklang.

bundesweit abgestimmten, vertakteten Zugfahrplan zu. Dieser dürfe nicht im Bahnhof enden, sondern müsse auch Stadtbahnen, Busse, Anrufsammeltaxis, Radverleihsysteme und Carsharing einbeziehen.

Im dritten Vortrag befasste sich die ADFC-Landesvorsitzende Gudrun Zühlke mit den Vorteilen von Lastenfahrrädern, aber auch den Schwierigkeiten im Stadtverkehr. Zu den Vorteilen gehöre, dass Lastenrad-Fahren Spaß mache und dazu emissionsfrei und lautlos sei, insbesondere im Stadtverkehr Zeitersparnisse bringe und der Transport größerer Lasten als mit Anhängern möglich sei – und das alles bei einem geringen Gefährdungspotenzial. Die Herstellung von Lastenfahrrädern erfordere nur wenig Aufwand. In der Gestaltung der Städte und im Straßenverkehr werde jedoch zu wenig Rücksicht auf den größeren Platzbedarf von Lastenfahrrädern genommen, sodass Radwege zu schmal sind, auf ihnen unvermittelt Hindernisse auftauchen oder es nicht genug Abstellplätze gibt. Auch würden Lastenfahrräder nur hin und wieder benötigt und es gebe rechtliche Unklarheiten beim Personentransport. Auf die Vorträge folgten kurze, angeregte Diskussionen.

Die zweite landesweite Veranstaltung war dem Thema „Familie" gewidmet. Der Historiker und Dipl.-Theologe Matthias Dietrich hielt einen Vortrag zu den geschichtlichen Ursprüngen der Ehe, der Pfarrer i. R. Günther Brendle-Behnisch einen zur jüdisch-christlichen Bedeutung der Ehe und Matthias Dantlgraber, Jurist und Bundesgeschäftsführer des Familienbundes der Katholiken, einen zu den juristischen Aspekten der Ehe und speziell der „Ehe für alle" samt den gesellschaftlichen Aspekten. Eine ausführliche Zusammenfassung der Veranstaltung wurde in der Online-Ausgabe der ÖkologiePolitik veröffentlicht.

Anti-Atom-Demo

Am 8. März 2020 nahm die ÖDP Baden-Württemberg wieder am Demonstrationszug zum Atomkraftwerk Neckarwestheim teil. Dieses Mal stand er unter dem Motto „Fukushima > Tokio – Atomausstieg sofort! Klimaschutz braucht Energiewende". Der Atomausstieg ist noch keineswegs vollzogen, denn mit der Einrichtung eines 5G-Mobilfunknetzes droht ein stark erhöhter Energieverbrauch. Damit stellt sich verstärkt die Frage, wie dieser gedeckt werden soll. So mehren sich – trotz Katastrophen wie in Tschernobyl und Fukushima – in der Politik Stimmen, die die Atomkraft für eine Option halten.

Landesparteitag

Aufgrund der aktuellen Corona-Krise liegen die neuen Termine für die Landesparteitage in Baden-Württemberg bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Einer der Schwerpunkte werden die Neuwahlen des Landesvorstands sein.

Kontakt: ÖDP Baden-Württemberg

Uli Stein, Landesgeschäftsführer
Tel.: (07 11) 6 36 46 44
info@oedp-bw.de

Matthias Dietrich, Regionalbeauftragter
Tel.: (0 71 21) 88 01 04
matthias.dietrich@oedp-bw.de

Brandenburg

Neuer Landesvorstand

Die ÖDP Brandenburg hat auf ihrem Landesparteitag in Potsdam-Babelsberg am 29. Februar 2020 einen neuen Landesvorstand gewählt. Neuer Vorsitzender ist der

Foto: ÖDP Brandenburg

Der neue Landesvorstand der ÖDP Brandenburg (v. l. n. r.): Valentin Luckas, Thomas Löb, Norman Heß und Daniel Brunner (nicht im Bild: Janina Paulus und Bernhard Steigenberger)

53-jährige Veranstaltungskaufmann Thomas Löb, neuer stellv. Vorsitzender Norman Heß. Die weiteren Vorstandsmitglieder sind Bernhard Steigenberger (Schatzmeister), Janina Paulus, Daniel Brunner und Valentin Luckas. Vereinbart wurde, bei künftigen Aktivitäten die Wachstumskritik als „Markenkern" der ÖDP stärker herauszustellen.

Zwei öffentliche Vorträge bereicherten den Landesparteitag: Dr. Dag Schulze vom „Klima-Bündnis der Städte mit indigenen Völkern" referierte zum Thema „100 % regenerativ". Er kritisierte, dass mit der Bezeichnung „klimaneutral" vorgespielt werde, Emissionen seien weniger schlimm, wenn sie kompensiert würden. Dann würden alle weiterleben wie bisher, im blinden Vertrauen, man könne alles reparieren oder eben kompensieren. Es müsse aber darum gehen, von vornherein weniger Treibhausgase und Abfälle zu produzieren. Eine neue Wirtschaftsweise müsse mit erheblich geringerem Ressourceneinsatz einhergehen.

Jorgo Chatzimarkaksi von der ÖDP Saar entwarf eine Wasserstoff-Strategie für Brandenburg. Es ging dabei sowohl um die Versorgung der regionalen Industrie als auch des Verkehrswesens. Dabei komme es vor allem auf die ökologische Herstellung des Treibstoffs an. Statt Erdgas aufzuspalten, solle man eher überschüssigen Windstrom in die Elektrolyse schicken. Im letzten Jahr wurden mehrere Milliarden Kilowattstunden Strom nicht eingespeist, weil das Stromnetz überlastet war. Als Wasserstoff könne die Windenergie hingegen gut gespeichert und transportiert werden.

Kontakt: ÖDP Brandenburg
Thomas Löb, Landesvorsitzender
info@oedp-brandenburg.de

Niedersachsen

Kreisverband Nordheide gegründet

Die ÖDP Niedersachsen gründete am 17. September 2019 in Lüneburg ihren Kreisverband Nordheide. „Wir haben in den letzten Monaten ein starkes Wachstum zu verzeichnen und dieses Jahr bereits mehrere neue Kreisgruppen und Kreisverbände gründen können! Wir laden alle interessierten Menschen ein, sich aktiv einzubringen", sagte der ÖDP-Landesvorsitzende Carsten Krehl. Themen vor Ort sind neben Umwelt- und Klimaschutz auch Alpha-E, die Vertiefung der Elbe, ein gemeinsames Hafenkonzept, Blühwiesen, Stadtplanung nach ökologischen Aspekten und die Sozialpolitik.

Kreisgruppe Hildesheim gegründet

Die ÖDP konnte bei der Europawahl ihren Stimmenanteil mehr als verdoppeln. Das bedeutet auch eine Verantwortung gegenüber der Wählerschaft. Um dieser Entwicklung gerecht werden zu können, wurde die Kreisgruppe Hildesheim gegründet. Als ihr Sprecher wurde der in Giesen wohnhafte Henry Kucz benannt. „Mein Antrieb ist unsere Zukunft", sagte er. „Ich möchte meinen Kindern auch noch in fünf Jahren Bienen zeigen können." Transparenz sieht Kucz als Grundprinzip der Glaubwürdigkeit gegenüber allen Bürgern. Er fordert zudem eine unverzügliche Prüfung der Verkehrsbedingungen bei gemeinschaftlichen Institutionen und einen Erhalt der Hildesheimer Börde als lebenswerte Landschaft.

Kontakt: ÖDP Niedersachsen
Carsten Krehl, Vorsitzender
info@oedp-niedersachsen.de

Nordrhein-Westfalen

Kleiner Parteitag mit Mahnwache

„Die Ressourcen unserer Erde sind endlich. Mit endlichen Ressourcen ist kein unendliches Wachstum möglich. Wirtschaftspolitik muss mit den vorhandenen Ressourcen haushalten und darf nicht länger die Lebengrundlage der Menschheit durch Raubbau und Ressourcenverschwendung zugunsten weniger zerstören", betonte die ÖDP NRW auf ihrem Landeshauptausschuss, dem sogenannten „Kleinen Parteitag", am 16. November 2019 im Jugendgästehaus Adolph Kolping in Dortmund. Sie verabschiedete dort eine „Dort-

Foto: ÖDP NRW

Mahnwache „Für ein Wirtschaftssystem ohne Wachstumszwang!" der ÖDP NRW in Dortmund

munder Erklärung" und unterstrich ihre Forderungen mit einer Mahnwache. Bei der Kommunalwahl am 13. September 2020 will die ÖDP NRW antreten und ihre Mandatszahl deutlich steigern.

Kontakt: ÖDP Nordrhein-Westfalen
Martin Schauerte, Landesvorsitzender
Tel.: (02 51) 76 02 67 45, presse@oedp-nrw.de

Stadtverband Düsseldorf gegründet

Auf der Gründungsversammlung des Stadtverbands der ÖDP Düsseldorf wurde die 26-jährige Laura Pfeiffer, Doktorandin für Mathematikdidaktik, zur Vorsitzenden gewählt. Als ihre Stellvertreter fungieren Frank Keil und Heiko Stötzel. Die Gründungsversammlung fasste den Beschluss, zur Kommunalwahl 2020 in Düsseldorf anzutreten. „Wir wollen Mandate für die Düsseldorfer Stadtpolitik. Für diese ist eine klare, ökologisch orientierte Vertretung dringend erforderlich", sagte Keil. „Wir sehen im Verzicht auf stetiges Wirtschaftswachstum keine Reduktion, sondern einen Gewinn an Lebensqualität", betonte Pfeiffer. Der Stadtvorstand wurde beauftragt, mit anderen Gruppierungen in Düsseldorf Kooperationsmöglichkeiten bei der Kommunalwahl zu sondieren.

Foto: ÖDP Düsseldorf

Der Vorstand des neuen ÖDP-Stadtverbands Düsseldorf (v. l. n. r.): Frank Keil mit Hund, Laura Pfeiffer und Heiko Stötzel

Eine gesamtumfassende Perspektive auf die Verkehrswende einzunehmen, ist ein Anliegen des ÖDP-Stadtverbands. Er kritisiert, dass weitere sogenannte „Umweltspuren" eingerichtet wurden und viel Unmut erzeugten, was zu einer mehrheitlichen Ablehnung der Verkehrswende führen kann: „Am Anfang der Verkehrswende müssen solche Veränderungen stehen, die die Bürgerinnen und Bürger direkt erleben lassen, wie eine Verkehrswende zu einer Steigerung ihrer Lebensqualität beitragen kann. Mit der Umweltspur wurde genau Gegenteiliges provoziert. Mit der Umweltspur wird zwar die Neuanschaffung von E-Autos gefördert, gleichzeitig trägt das Ausbleiben von Alternativangeboten aber auch zu sozialer Ungleichheit bei."

Kontakt: ÖDP Düsseldorf
Laura Pfeiffer, Vorsitzende
www.facebook.com/oedpduesseldorf/

Bürgerschaftswahl in Hamburg

Bestes Wahlergebnis aller Zeiten

Ein Ergebnis von 0,7 % der Stimmen erzielte die ÖDP bei der Hamburger Bürgerschaftswahl am 23. Februar 2020 – das sind mehr als doppelt so viele wie bei der vorherigen Bürgerschaftswahl im Jahr 2015.

Aufgrund des Wahlrechts mit 5 Landeslistenstimmen, die jeweils auf verschiedene Parteien aufgeteilt werden konnten, haben wir auf der Landesliste mindestens 5.512 Wählerinnen und Wähler, wobei die tatsächliche Anzahl der Personen, die uns mindestens 1 Stimme gegeben haben, weitaus höher liegt. Damit konnten wir unser sehr gutes Wahlergebnis zur Europawahl mit ebenfalls 0,7 % der Stimmen leicht verbessern – bei nun geltender 5-%-Hürde und starker Konkurrenz im Sonstigen-Sektor.

Vortragsreihe und Filmvorführungen

Dem Wahlkampf vorausgegangen war eine 5-monatige Reihe mit 12 Veranstaltungen im Zwei-Wochen-Rhythmus, die wir auch mit 400 Plakaten im gesamten Stadtgebiet beworben haben. Als Referenten luden wir Vertreter verschiedener Organisationen – darunter der NABU und Mehr Demokratie – ein, um auch in diesen Kreisen bekannter zu werden und konstruktive Ideen für unser Programm zu bekommen. Dieses stellte sich dann auch für die Beachtung unserer Partei im Wahlkampf als förderlich heraus. Zudem war Klaus Buchner zu einem Vortrag zu Gast und auch zwei Filmvorführungen zum Klimawandel waren Teil der Reihe.

Viele Neumitglieder auf Wahlkreislisten

Das starke Ergebnis verdanken wir einem intensiven Wahlkampf mit vielen neuen Aktiven und insgesamt 22 Kandidatinnen und Kandidaten auf den 6 aufgestellten Wahlkreislisten, von denen 80 % erst seit weniger als einem Jahr Mitglieder sind. Hinter den 6 etablierten Parteien waren wir damit die Partei mit den meisten Kandidierenden und Wahlkreislisten. In den jeweiligen Wahlkreisen wurden dann auch entsprechend überdurchschnittliche Ergebnisse von bis zu 1,3 % der Landeslistenstimmen erzielt. Bei den Wahlkreislistenstimmen erreichten wir durchschnittlich 1,8 %.

Als Werbemittel setzten wir 1.500 neue Plakate, zahlreiche alte Plakate, 24 Großplakatträger sowie 30.000 Flyer ein. Ein Dank gilt hierbei auch dem Bundesverband, dem Landesverband Schleswig-Holstein und den privaten Spendern für die großartige finanzielle Unterstützung!

Mitgliederzahl hat sich 2019 verdoppelt

Die ÖDP Hamburg geht motiviert in die weiteren Planungen. Aufgrund des starken Mitgliederwachstums – im Jahr 2019 hat sich die Zahl der Mitglieder verdoppelt! – müssen neue Strukturen geschaffen werden, die das Wachstum nachhaltig gestalten. Zudem wollen wir frühzeitig auch die Bundestagswahl 2021 vorbereiten und nach Möglichkeit in jedem Wahlkreis mit Direktkandidatinnen oder -kandidaten auftreten. (tm)

Kommunalwahl in Bayern

„Die weißen Flecken verschwinden“

Die ÖDP Bayern konnte bei der Wahl am 15. März 2020 ihre kommunale Verankerung deutlich erweitern. Hatte sie bislang 380 Mandatsträger in den Kreisen, Städten und Gemeinden, so sind es nun rund 410 – einzelne Mandate auf gemischten Listen noch nicht mitgezählt. Von 40 erstmals antretenden Listen schafften 39 den Sprung ins jeweilige Kommunalparlament.

Für den bayerischen ÖDP-Chef Klaus Mrasek ist von besonderer Bedeutung, „dass die ÖDP durch diesen Erfolg nun in Regionen erfolgreich ist, wo wir bisher nicht mit Mandaten präsent waren“. Das sind die kreisfreien Städte Weiden, Bamberg und Schweinfurt und die Landkreise Fürth, Nürnberger Land, Tirschenreuth, Neumarkt,

Foto: ÖDP Bayern

Klaus Mrasek, Landesvorsitzender der ÖDP Bayern, freut sich über die hervorragenden Ergebnisse bei den Kommunalwahlen.

Bad Tölz, Miesbach, Neu-Ulm und Main-Spessart. Im Landkreis Weilheim-Schongau war die ÖDP bereits über eine gemeinsame Liste im Kreistag, trat diesmal aber erstmals erfolgreich als Einzelliste zur Kreistagswahl an. Hinzu kommen viele neue Listen in kreisangehörigen Städten und Gemeinden.

„Die weißen Flecken schwinden“, kommentierte Mrasek. Ein Wermutstropfen: In einzelnen Kommunalparlamenten, vor allem in einigen Hochburgen, haben wir unsere bisherige Anzahl an Sitzen nicht vollständig halten können, sonst wäre der Anstieg der Mandate höher ausgefallen.

Die Top 10 in drei Kategorien

In den kreisfreien Städten erzielte die ÖDP ihre zehn besten Ergebnisse bei den Stadtratswahlen in Passau (13,1 %), Memmingen (9,4 %), Regensburg (7,2 %), Straubing (6,8 %), Amberg (6,3 %), Ansbach (6,3 %), Erlangen (5,7 %), Landshut (4,7 %), Aschaffenburg (4,7 %) und Kempten (4,3 %).

Die zehn besten Kreistagsergebnisse erreichte die ÖDP in den Kreisen Rottal-Inn (10,1 %), Straubing-Bogen (9,4 %) und Garmisch-Partenkirchen (7,4 %), Dingolfing-Landau (7,0 %), Passau-Land (6,8 %), Weilheim-Schongau (6,5 %), Kelheim (6,3 %), Erding (5,4 %), Pfaffenhofen (5,4 %) und Ansbach (5,3 %).

In den kreisangehörigen Gemeinden gelangen der ÖDP die größten Wahlerfolge in Wurmannsquick (Landkreis Rottal-Inn, 33,1 %), Murnau (Kreis Garmisch-Partenkirchen, 23,6 %) und Kößlarn (Landkreis Passau, 23,1 %). Einzelne gemischte Listen in kleineren Gemeinden hatten noch höhere Ergebnisse. Zu den Top 10 gehören außerdem: Oberhausen (Kreis Weilheim-Schongau, 20,9 %), Egling a.d. Paar (Kreis Landsberg am Lech, 20,1 %), Randersacker (Kreis Würzburg-Land, 19,9 %, Emskirchen (Kreis Neustadt/Aisch) mit 19,9 %, Geltendorf (Kreis Landsberg am Lech, 19,6 %), Volkenschwand (Kreis Kelheim, 17,7 %) und Wildenberg (Kreis Kelheim, 17,7 %).

Im ersten Anlauf drei erste Bürgermeister

Drei ÖDP-Kandidatinnen und -Kandidaten schafften es gleich in der ersten Wahlrunde, die für die Wahl zum ersten Bürgermeister notwenigen 50 % zu erreichen, mussten also nicht mehr in die Stichwahl: Willi Lindner in Kößlarn (Kreis Passau, 97,8 %), Martin Prey in Niedermurach (Kreis Schwandorf. 93,2 %) und Anita Bogner in Rain (Kreis Straubing-Bogen, 93,0 %).

Bei den Stichwahlen am 29. März 2020 wurde Bezirksrat Rolf Beuting erneut ins Bürgermeisteramt von Murnau am Staffelsee gewählt (Kreis Garmisch-Partenkirchen, 57,1 %). Neuer Bürgermeister von Geltendorf wurde Robert Sedlmayr (Kreis Landsberg, 57,5 %).

Künftig drei Stadträte in München

In München hat sich die kontinuierliche Arbeit ausgezahlt. Seit Jahren steigen die Mitgliederzahlen weit überdurchschnittlich – und nun auch die Wahlergebnisse: 4,0 % und damit drei Mandate hat unsere Stadtratsliste errungen. Dieses Ergebnis in der für uns bisher immer besonders schwierigen Landeshauptstadt hätte vor ein paar Jahren noch niemand für möglich gehalten. Das ist der verdiente Erfolg für die engagierte Arbeit des Stadtverbands unter der Führung von Thomas Prudlo und eine Anerkennung für unsere Stadträte Tobias Ruff und Sonja Haider, die nun mit Nicola Holtmann Verstärkung bekommen.

Foto: Tobias Flaucher

Tobias Ruff ist Fraktionschef der künftig mit drei Mandaten im Münchener Stadtrat vertretenen ÖDP.

Studentin wird Stadträtin in Freising

Dem Beispiel der Freisinger ÖDP müssen wir in den kommenden Jahren landesweit folgen. Mit der erst 22-jährigen Studentin Emilia Kirner auf Platz 2 hat es unser jüngstes Landesvorstandsmitglied in den Stadtrat geschafft. Entscheidend für unsere weitere Personalplanung wird sein, dass wir ab jetzt kontinuierlich junge ÖDP-Aktive aufbauen, gute Platzierungen in Aussicht stellen, um 2026 eine gute Mischung aus jungen und älteren Kandidatinnen und Kandidaten ins Rennen schicken zu können. Es wird unter anderem darauf ankommen, dass wir ab jetzt systematisch in „ÖDP-Familien“ nachfragen, ob es dort junge Leute gibt, die in sechs Jahren im Kommunalparlament mitmischen wollen.

Foto: ÖDP Freising

Emilia Kirner, Bayerns jüngste ÖDP-Stadträtin, mischt jetzt in der Freisinger Kommunalpolitik mit.

Überraschungserfolg in Neuburg am Inn

In der Gemeinde Neuburg am Inn im Landkreis Passau lässt sich mustergültig beobachten, was passieren kann, wenn die örtliche CSU nicht das hält, was Markus Söder Agnes Becker versprochen hat: Mit ihrer absoluten Mehrheit wollten die CSU-Gemeinderäte trotz des erfolgreichen Artenvielfalt-Volksbegehrens nicht davon ablassen, 18 Hektar wertvollen Bannwald für ein Gewerbegebiet zu roden. Bis Oktober hatte die ÖDP in der Gemeinde kein einziges Mitglied. Doch dann kam Christine Walter, trat im Oktober 2019 die ÖDP ein, gründete die Liste Bündnis Bannwald/ÖDP, errang 33 % bei der Bürgermeisterwahl gegen den CSU-Amtsinhaber und holte auf Anhieb 13,1 % der Stimmen und zwei Mandate (Christine Walter, Peter Prinz-Hufnagel) bei der Gemeinderatswahl. Und das in einem Ort, in dem die Grünen besonders stark sind, weil der Grünen-Landesvorsitzende im Gemeinderat sitzt. Ein weiteres Highlight dieser Wahl.

Foto: privat

Christine Walter, seit Oktober 2019 ÖDP-Mitglied, knackte in Neuburg am Inn die absolute Mehrheit der CSU.

Der ÖDP-Landesvorstand wird das Ergebnis dieser Kommunalwahl natürlich ausführlich analysieren. Mehr dazu beim nächsten Landesparteitag am 25. Juli 2020 in Schwandorf. (um)

BAK Christen und Ökologie

Herbsttreffen 2019 in Trier

Vom 11. bis 13. Oktober 2019 fand das Herbsttreffen des Bundesarbeitskreises Christen und Ökologie statt. 11 Mitglieder und 3 Gäste kamen in der Römerstadt Trier an der Mosel ins Gästehaus des Krankenhauses der Barmherzigen Brüder.

Das mit dem Krankenhaus der Barmherzigen Brüder verbundene Kloster wurde vom Ordensgründer, dem seligen Peter Friedhofen, gegründet. In seinem Geist und Sinn arbeiten und leben in Trier heute 13 Patres und Brüder. Wir waren von Freitagabend bis Sonntagnachmittag dort zu Gast, nahmen am liturgischen Programm des Hauses teil, beteten die Vesper, das Abendgebet der Kirche und feierten am Sonntag Eucharistie.

Inhaltlich blickten wir am Freitag zurück auf den Bundesparteitag in Hof und den Deutschen Evangelischen Kirchentag in Dortmund. Am Samstag wurden wir in einem Lichtbildervortrag von Rosemarie Buchner über die Situation der Christen in der Türkei und Syrien informiert. In diesem Landstrich, aus dem die Weisen aus dem Morgenland nach Bethlehem aufbrachen, gab es seit Beginn des Christentums viele Klöster und nach und nach 80 % Christen. Auch heute existieren noch mehrere Klöster aus der Zeit Jesu. Gesprochen wird Aramäisch. Im Dorf Zaz entstand durch Sr. Hatune ein Jugendbildungszentrum. Der traditionelle Spaziergang war dieses Mal eine Stadtbesichtigung, die uns freundlicherweise Dr. Norbert Graf am Nachmittag ermöglichte. Kompetent erklärte er uns vor allem die Porta Nigra und den Dom des Bistums Trier, aber auch weitere Sehenswürdigkeiten aus der Römerzeit. Am Sonntag beschäftigten wir uns nochmals mit diversen Fragen, unter anderem mit dem NATO-Vertrag und der fragwürdigen 2-Prozent-Verpflichtung für Verteidigungsausgaben.

Wieder war dieses verlängerte Wochenende viel zu schnell vorüber. Es waren schöne, wenn auch arbeitsintensive Tage. Wir freuen uns deshalb schon auf das nächste Mal. Eine kleine Gruppe blieb noch bis Dienstag, um mit unserem Mitglied Helmut Graf, der in Trier wohnt, am Montag einen Tagesausflug in die Stadt Luxemburg zu machen – ein sehr interessanter Ausflug. Wer Interesse am Arbeitskreis hat, kann sich unter bakchristen@oedp.de anmelden. Das nächste Treffen findet voraussichtlich vom 6. bis 8. November 2020 in Köln statt. (mw)

Foto: ÖDP BAK Christen und Ökologie

Der BAK Christen und Ökologie vor dem römischen Stadttor „Porta Nigra" in Trier

Wachstum ohne Grenzen?

Das wollen wir für unsere Wirtschaft nicht!

ödp

Dennoch müssen WIR als Partei weiter wachsen. Nur so können wir unsere Anliegen in die Politik tragen. Dafür brauchen wir noch mehr engagierte Mitglieder. Helfen Sie durch Ihren ÖDP-Beitritt mit, den Druck auf die politisch Verantwortlichen zu verstärken, damit der Verbrauch an Energie und Rohstoffen, an Wasser und sauberer Luft, an Natur und Steuermitteln deutlich gesenkt wird.

Beitrittsantrag

Ich beantrage die Mitgliedschaft in der Ökologisch-Demokratischen Partei und bin mindestens 14 Jahre alt.

Ich verstehe mich eher als

☐ reguläre Mitgliedschaft ☐ Schnuppermitglied

Schnuppermitglieder sind im ersten Jahr beitragsfrei, danach werden Sie automatisch zahlendes Mitglied, solange Sie nicht kündigen. Kurz vor dem Ende der Schnuppermitgliedschaft erhalten Sie eine schriftliche Benachrichtigung. Eine Schnuppermitgliedschaft ist nur bei Neueintritten möglich und kann nicht verlängert werden.

X Pflichtfeld, bitte ausfüllen!

X ..... Name

X ..... Vorname

X ..... Straße/Hausnr.

..... Kreis

X ..... PLZ/Ort

..... Tel./Fax

..... Mobil

..... E-Mail

..... Beruf

X ..... Geburtstag

..... Der Beitritt wurde mir empfohlen von

Frühere Parteimitgliedschaften:

..... Name der Partei ..... von ..... bis .....

..... Name der Partei ..... von ..... bis .....

Aktuelle Parteimitgliedschaft(en):

..... Name der Partei(en)

Ich zahle (als Schnuppermitglied nach dem ersten Jahr) den

☐ Familienbeitrag von 7,00 pro Monat (bitte Familienmitglieder auf der Rückseite eintragen)

☐ Seniorenbeitrag von 3,50 Euro pro Monat

☐ ermäßigten Beitrag von 1 Euro pro Monat (gilt für Schüler, Studenten, ALG-II-Empfänger)

☐ Ich zahle freiwillig 12 Euro / Jahr für die Mitgliederzeitschrift „ÖkologiePolitik".

☐ Ich zahle außerdem einen zusätzlichen jährlichen Förderbeitrag (Zuwendung) in Höhe von ..... Euro.

☐ Ich ermächtige die ÖDP bis auf Widerruf, meinen Beitrag von meinem Konto einzuziehen:

☐ jährliche ☐ halbjährliche Abbuchung

..... Kontoinhaber(in)

..... Name der Bank

..... Konto-Nr. ..... BLZ

..... BIC

..... IBAN

Zuwendungen und Mitgliedsbeiträge an politische Parteien sind steuerlich absetzbar. Mit Ihrem Steuerausgleich bekommen Sie unabhängig von Ihrem persönlichen Steuersatz 50 Prozent des jeweiligen Betrags vom Finanzamt zurückerstattet (§34g EStG).

Ich verpflichte mich, die Satzung der ÖDP einzuhalten und mich für ihre Ziele einzusetzen, wie sie im Grundsatzprogramm festgelegt sind. Unvereinbar mit der Mitgliedschaft in der ÖDP ist die gleichzeitige Mitgliedschaft bei anderen Parteien, der Organisation Scientology oder die Zugehörigkeit zur „Reichsbürgerbewegung".

☐ Ich möchte **nicht** automatisch Mitglied der „Bundesvereinigung Junge Ökologen" sein (nur Personen unter 33 Jahren).

X ..... Datum

X ..... Unterschrift

Bitte senden Sie diesen Antrag an:

ÖDP-Bundesgeschäftsstelle
Pommergasse 1 | 97070 Würzburg
Tel.: (0931) 40486-0 | Fax: (0931) 40486-29
info@oedp.de | www.oedp.de

Christoph Raabs zur Corona-Krise: „Bestandsgarantie für deutsche Krankenhäuser!“

(25.03.2020) Christoph Raabs, Bundesvorsitzender der ÖDP, fordert ein Sofortprogramm zur finanziellen Unterstützung der deutschen Krankenhäuser. Ziel müsse es sein, die Schließung von Krankenhäusern künftig zu verhindern, und, wo sinnvoll möglich, ehemalige Krankenhäuser wieder zu eröffnen. „Die Corona-Krise hat auf dramatische Art und Weise gezeigt, dass auch im deutschen Gesundheitswesen seit Jahren falsche Entscheidungen getroffen wurden. Ein ständiger Kostendruck und der Ruf nach immer mehr Effizienz und

Foto: Tumisu/Pixabay.com

Wirtschaftlichkeit haben dazu geführt, dass wir auf Ereignisse wie die Corona-Pandemie nur unzureichend vorbereitet sind. Ein weiteres Ausbluten unseres Gesundheitssystems und die Fortsetzung der Überlastung des Pflegepersonals darf es daher nach Überwindung der Krise nicht mehr geben“, so Raabs. Die aktuell angekündigten fallbezogenen Finanzhilfen seien grundsätzlich richtig, aber man dürfe sich keinesfalls nur darauf beschränken.

Gefordert sei vielmehr eine umfassende Gesundheitsreform mit dem Ziel, den Erhalt des wichtigen Gemeingutes „öffentliche Gesundheit“ auch unter denkbar erschwerten Bedingungen sicherzustellen. Dazu bedürfe es einer leistungsfähigen Notfallmedizin, eines flächendeckenden Netzes an Kliniken, auch im ländlichen Raum, sowie gut ausgebildeter und adäquat bezahlter Fachkräfte. „Vor allem aber muss die schleichende Monetarisierung des Gesundheitswesens ein Ende haben“, fordert der ÖDP-Chef. „Gesundheitsvorsorge und Hilfe im Krankheitsfall müssen in den Rang eines unverzichtbaren Gemeingutes erhoben werden. Wirtschaftliche Erwägungen sind grundsätzlich zulässig, haben aber hinter den Erfordernissen des bestmöglichen Schutzes der Bevölkerung zurückzutreten. Ein auch in Krisenzeiten leistungsfähiges Gesundheitswesen ist die Grundlage eines wirtschaftlich erfolgreichen Staates“, so Raabs abschließend. Die dramatischen Verluste an Menschenleben gerade in Italien seien auch auf den verordneten Sparkurs in italienischen Krankenhäusern zurückzuführen und hätten neben menschlichen Tragödien möglicherweise den Ruin ganzer Wirtschaftszweige zur Folge.

Christoph Raabs zur Corona-Krise: „Bürgerinnen und Bürger erwarten Transparenz und Ehrlichkeit“

(20.03.2020) Die ÖDP äußert sich zur aktuellen Corona-Krise: „Viele Fragen der Bürgerinnen und Bürger, die durch widersprüchliche Aussagen der vergangenen Wochen u. a. aus den Reihen der Bundesministerinnen und Bundesminister verunsichert sind, wurden nicht beantwortet. Wir wissen daher alle auch weiterhin nicht, wie sich die Krise in den nächsten Wochen und Monaten entwickeln wird“, so ÖDP-Bundesvorsitzender Christoph Raabs. Einstweilen bliebe deshalb nichts anderes übrig, als darauf zu hoffen, dass die angeordneten Maßnahmen der Behörden angemessen und sinnvoll seien. Leichtsinn im Umgang mit dem Virus sei ebenso fehl am Platze wie Panik. Je glaubhafter es der Regierung gelänge, die Bevölkerung vom Nutzen der Maßnahmen zu überzeugen, umso eher würden diese von allen auch umgesetzt. Hierzu bedürfe es aber maximaler Transparenz. Spätestens nach dem legendär gewordenen Satz des damaligen Innenministers Thomas de Maiziere – „Ein Teil dieser Antworten würde die Bevölkerung verunsichern“ – sei eine gewisse Wachsamkeit gegenüber den Verlautbarungen der Bundesregierung geblieben. Raabs stellt zudem mit Bedauern fest, dass öffentlich geäußerte Uneinigkeit unter Wissenschaftlern bei der Einschätzung der Lage ebenfalls nicht zu einer Beruhigung der Situation beitrüge.

Der ÖDP-Bundesvorsitzende schickt allerdings auch eine deutliche Mahnung in Richtung der politisch Verantwortlichen: „Die Krise darf nicht zum Anlass genommen werden, dauerhaft die Bürgerrechte und das gesellschaftliche Leben einzuschränken. Zudem sind die Folgen des weitgehenden wirtschaftlichen ‚Shutdowns‘ in Deutschland für Klein- und Mittelbetriebe, insbesondere auch für die dort beschäftigen Menschen, noch nicht absehbar. Befürchtungen, dass am Ende nur Konzerne und Filialisten die Krise überleben, müssen die Regierungen in Bund und Ländern mit entschlossenem und klugem Handeln entgegenwirken.“ Die Überlegungen für einen Nothilfefonds in Milliardenhöhe seien daher folgerichtig. Die Bundesregierung sei hier in der Pflicht, mit Zuschüssen zu helfen. Zinsgünstige Darlehen alleine hingegen könnten die wirtschaftliche Situation mittelfristig noch verschlimmern.

„Jetzt geht erst einmal die Gesundheit vor, danach müssen Politik und Gesellschaft die negativen Auswirkungen der Krise sozial gerecht und zukunftsweisend mildern. Bereits jetzt dürfte aber klar geworden sein, wie wenig krisenfest unsere Wachstums-, Überfluss- und Wegwerfwirtschaft in Wirklichkeit ist“, betont Raabs auch mit Blick auf die negativen Folgen für Mensch und Umwelt durch das jetzige Wirtschaftssystem. Es werde höchste Zeit, Konzepte für den Übergang in eine Wirtschaft ohne Wachstumszwang umzusetzen, welche die ÖDP seit Jahrzehnten entwickelt und präsentiert.

Jens-Eberhard Jahn zum EU-Aktionsplan gegen Müll: „Unser Wirtschaftsmodell ist am Ende.“

(18.03.2020) In der vergangenen Woche hat die EU-Kommission ihren Aktionsplan gegen Müll vorgestellt. Die Vernichtung haltbarer, unverkaufter Waren soll verboten und ein Recht auf Reparatur eingeführt werden. Auch dass Geräte vorzeitig kaputt gehen (geplante Obsoleszenz), soll ein Ende finden.

Dazu erklärt Jens-Eberhard Jahn, Mitglied des Bundesvorstands der ÖDP: „Unser Wirtschaftsmodell hat ausgedient. Der EU-Umweltkommissar Virginijus Sinkevičius erteilt der Wegwerfgesellschaft und dem Modell linearen Wirtschaftswachstums eine Absage. Damit rennt er bei vielen wachstumskritischen Initiativen, Organisationen, in Teilen der Kirchen und Gewerkschaften und auch bei uns, bei der ÖDP, offene Türen ein.“ Jahn kritisiert, dass Deutschland bei der Umsetzung auf der Bremse steht: „Bundesministerin Klöckner setzt bei Lebensmitteln und Verpackungen nur auf Freiwilligkeit und Aufklärung. Aufklärung ist freilich wichtig, aber nicht ausreichend. Für den Schutz des Klimas und die Bewahrung der Schöpfung brauchen wir finanzielle Anreize, zum Beispiel die Einführung einer Plastiksteuer. Darüber hinaus brauchen wir neue gesetzliche Regelungen.“

Foto: RitaE/Pixabay.com

Dass von Industrie und Handel Kritik geäußert würde, sei laut Jahn zu erwarten. Die Politik dürfe sich jedoch dem Druck derer nicht beugen, die zur Gewinnmaximierung Ressourcen verschwenden. Jahn: „Die ‚Oberhessische Presse‘ titelte in der vergangenen Woche, der ‚Wegwerfkapitalismus‘ sei am Ende. Wir brauchen klare demokratische, soziale und ökologische Regeln für dieses Ende“, so Jahn schließlich. „Die ÖDP ist kompetent und entschlossen genug, um den Übergang in eine Postwachstumsgesellschaft zu gestalten.“

ÖDP Nordrhein-Westfalen: „Solidarität mit Jeyaratnam Caniceus gegen Rechts!“

(07.03.2020) Nach einem Festakt der Stadt Kempen zum 75. Jahrestag der Befreiung von Nationalsozialismus mit ca. 300 Gäste in der altehrwürdigen Paterskirche in Kempen sieht sich der aus Sri Lanka stammende Ratsherr Caniceus (ÖDP) massiven Angriffen von Rechts, u. a. von der AfD, ausgesetzt. Caniceus gehört seit über 15 Jahren dem Rat der Stadt Kempen und seit über 10 Jahren dem Kreistag von Viersen an.

Von Neonazi-Seite wurde in Bezug auf die Rede gepostet: „Wird sich so nicht wiederholen. Der nächste Sieg wird unser sein. Pech für das kleine Negerlein!“ Vonseiten der AfD wurde er als „Politclown“ bezeichnet. „Es ist unerträglich, dass hier ein Mitbürger auf diese Art und Weise von Rechts diffamiert wird“, so die ÖDP. Teilweise gab es Posts, die durchaus als Bedrohung von Leib und Leben von Caniceus aufgefasst werden können. „Rechte Gewalt beginnt immer verbal, schlägt aber schnell in Gewalt- und auch Mordtaten um, wie wir in jüngster Geschichte mehrfach erfahren mussten“, so die ÖDP NRW. „Daher handelt es sich hierbei nicht um eine Form harter politischer Ausei-

nandersetzung. Hier wurde eine Grenze überschritten.“ Da es sich hierbei auch um Offizialdelikte handelt, geht die ÖDP NRW davon aus, dass die zuständige Staatsanwaltschaft ihrer Verpflichtung nachkommt, hier von sich aus ein Ermittlungsverfahren einzuleiten. Die ÖDP NRW behält sich ausdrücklich alle rechtlichen Schritte vor und hat bereits bei der Bundes-ÖDP Rechtshilfe zum Schutze von Caniceus beantragt.

Agnes Becker zur Raser-Kampagne der CSU: „Es ist zum Fremdschämen!“

(04.02.2020) In der Debatte um die Einführung eines allgemeinen Tempolimits von 130 km/h auf deutschen Autobahnen ist nach Meinung der ÖDP ein neuer Tiefpunkt erreicht. Dies schien nach Aussagen des CSU-Verkehrsministers Scheuer zur Unvereinbarkeit von Tempolimit und gesundem Menschenverstand kaum mehr möglich. „Die Anti-Tempolimit-Kampagne der CSU zeigt, wie weit die Damen und Herren in der politischen Steinzeit leben und denken. Die Folgen der Klimaüberhitzung sind greifbar: Der Winter bei uns fällt aus, Australien steht in Flammen, Teile Afrikas leiden unter Dürre und die CSU hat ernsthaft nichts Besseres zu tun, als für unbegrenztes Rasen zu kämpfen. Ich weiß nicht, ob man sich für einen politischen Mitbewerber fremdschämen sollte, aber dieses Gefühl drängt sich mir auf“, so Agnes Becker, stellvertretende Bundesvorsitzende der ÖDP. Die ÖDP hat die Forderung nach einem generellen Tempolimit schon seit Jahren im Programm, will dies zugleich aber koppeln mit einem Überholverbot für Lkw auf zweispurigen Autobahnen.

„0,6 % CO_2-Einsparung durch die Geschwindigkeitsbegrenzung ist der CSU zu wenig, um zu handeln. Man fragt sich, mit welcher kostengünstigeren und einfacheren Maßnahme die CSU eine Einsparung in dieser Größenordnung erreichen will“, fragt Becker. Richtig zynisch aber sei, wie über Einschätzung von Fachleuten hinweggegangen werde, nach der rund 80 Verkehrstote im Jahr allein durch diese Maßnahme zu verhindern wären.

Gäbe es die Möglichkeit des Volksbegehrens/Volksentscheids auf Bundesebene, wäre die Entscheidung schon gefallen: Laut einer Meinungsumfrage von Ende 2019 seien rund zwei Drittel der Bevölkerung für eine generelle Beschränkung. Becker erinnert in diesem Zusammenhang an die Kehrtwende des bayerischen Ministerpräsidenten Söder nach dem erfolgreichen ÖDP-Volksbegehren „Rettet die Bienen!“, bei dem Anfang 2019 über 1,7 Mio. Menschen in Bayern unterschrieben und die Regierung so zum Handeln gezwungen hatten. Nach einer erfolgreichen Abstimmung zum Tempolimit wären Söder und die CSU sicher ebenfalls immer schon für ein Tempolimit gewesen. Bezeichnend sei auch der Beifall der AfD zur CSU-Raser-Kampagne. „Wer sich in dieser Gesellschaft wiederfindet, sollte von solchen populistischen Aktionen ganz schnell die Finger lassen“, mahnt Becker.

ÖDP diskutiert „Grenzen des Wachstums“ auf wirtschaftspolitischem Symposium

(29.01.2020) Die Wachstumskritik ist eine zentrale politische Botschaft der ÖDP. Wichtigste These: Die Wirtschaft steht unter einem Wachstumszwang mit gravierenden negativen Auswirkungen auf die Natur und die Gesellschaft – die Grenzen des Wachstums sind längst erreicht. Daher hat die ÖDP ein Symposium zur Wachstumskritik unter dem Motto „Wirtschaft ohne Wachstumszwang“ mit einem hochkarätig besetzten Podium sowie zahlreichen Workshops durchgeführt. Namhafte Wissenschaftler aus dem gesamten deutschsprachigen Raum waren der Einladung nach Coburg gefolgt.

Prof. Dr. Christian Kreiß kritisierte zwei wesentliche Faktoren als Wachstumstreiber. Zum einen die geplante Obsoleszenz, d. h. viele Produkte und Geräte versagten vorzeitig ihren Dienst, obwohl alles technische Wissen und die entsprechenden Materialien und Produktionsmethoden für eine viel längere Haltbarkeit vorhanden seien. Als weiteren Faktor kritisierte Kreiß die Werbung, die immer neue Bedürfnisse wecke. „Alles dies generiert unnötige Arbeit, aber dieser Begriff kommt in den Wirtschaftswissenschaften bisher nicht vor.“

Prof. Dr. Mathias Binswanger untermauerte die Einschätzung von Kreiß; er sprach von einer „psychologischen Schrottreife“ vieler Produkte, die bereits schon nach kurzer Zeit durch neuere Modelle als „Statussymbol“ ersetzt werden, wie z. B. Autos oder Smartphones. „Wachstum wird durch die Weckung weiterer Bedürfnisse verursacht.“ Wachstum war über lange Zeit erwünscht, um den Wohlstand zu sichern, jetzt bemerke man aber, dass weiteres Wachstum die Menschen nicht glücklicher macht. Zudem entstünden immer größere Kollateralschäden in der Umwelt. Es sei aber nicht so einfach, jetzt das Wachstum zu beenden.

Mit Konzepten einer Postwachstumsgesellschaft beschäftigt sich Prof. Dr. Irmi Seidl. So sei die Wachstumsabhängigkeit der Gesellschaft auch deshalb so stark, weil nur damit genug Erwerbsarbeitsstellen zur Verfügung stünden. Um diese Abhängigkeit zu durchbrechen, brauche es neue Formen des „Tätigseins“. Neben der klassischen Erwerbsarbeit soll das Arbeiten ohne Einkommen, z. B. im Ehrenamt und in der Nachbarschaftshilfe, eine größere Rolle spielen.

Jörg Sommer, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Umweltstiftung, kritisierte, dass unsere Märkte zwar viel reguliert, aber zu wenig gesteuert würden. „Zudem besteuern wir Leistung und fördern Ressourcenverbrauch.“ Man müsse aber die ökologischen Grenzen anerkennen, in diesen Grenzen soziales Wohl organisieren und letztendlich daran sein wirtschaftliches Handeln ausrichten. Auch die Verteilungsfrage dürfe nicht aus den Augen verloren werden, betonte Sommer.

Isabella Hirsch von der Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL) stellte fest, dass „der Markt“ in der Landwirtschaft nicht funktionieren könne, denn viele Faktoren wie z. B. Wetter, Artenvielfalt, Krankheiten ließen sich nicht steuern. „Markt funktioniert nicht wirklich gut bei der Lebensmittelproduktion.“ Die Verteilung der Gelder in der Landwirtschaft müsse geändert werden, z. B. bräuchten wir mehr Gelder für umwelt- und tiergerechte Produktionsweisen. Sie wünscht sich, dass viele Verbraucherinnen und Verbraucher das „Supermarktregal gegen einen Bauernladen eintauschen“.

Der Physiker und Ökonom Oliver Richters betonte schließlich, dass man unsere Marktwirtschaft „reparieren“ könne: Dafür sei erforderlich, die Quellen „leistungsloser Einkommen“ trockenzulegen, ebenso den Ressourcenverbrauch, der sehr stark mit dem Wirtschaftswachstum gekoppelt sei.

Prof. Dr. Martin Quaas hingegen stellte das Motto der Veranstaltung infrage: „Der Fokus auf das Wirtschaftswachstum ist fehl am Platze, da es doch nur in theoretischen Modellen vorkommt.“ Er sieht bei einer Reihe von neuen Produkten kein Problem, wenn es dort zum (nachhaltigen) Wachstum kommt. Allerdings betonte auch er, dass die Grenzen des Wachstums beim Ressourcenverbrauch schon lange erreicht seien und es in vielen Bereichen zu Schrumpfungen kommen müsse.

Nach den beiden Tagen erwarten nun ÖDP-Bundesvorsitzender Christoph Raabs und Bundesschatzmeister Günther Brendle-Behnisch, dass die ÖDP eine umfangreiche Beschreibung erarbeiten wird, wie ein neues Wirtschaftssystem ohne Wachstumszwang in Form einer ökologisch-sozialen Marktwirtschaft in Zukunft funktionieren kann. Für die weitere Vertiefung der aufgezeigten Lösungsansätze müsse die Arbeit mit Experten in Gesprächen und auf weiteren Symposien weitergehen. „Viele einzelne sinnvolle Lösungen warten darauf, nun in einem Gesamtkonzept zusammengefügt zu werden“, so Bundesvorsitzender Raabs.

„Fertig sind wir damit noch lange nicht – das ist uns bewusst! Aber wir sind auf dem Weg und wir sind überzeugt, dass es ein guter Weg ist, den wir hier eingeschlagen haben, und dass er zum Erfolg führen wird. Wichtig ist dabei auch, dass wir die richtigen Fragen stellen, die uns weiterbringen in unserem Forschen und Entdecken“, so Brendle-Behnisch in einem Fazit zur Tagung.

Foto: ÖDP

Diskutierten auf dem Podium in Coburg (v. l. n. r.): Prof. Dr. Christian Kreiß, Isabella Hirsch, Oliver Richters, Prof. Dr. Martin Quaas, Prof. Dr. Mathias Binswanger, Prof. Dr. Irmi Seidl, Jörg Sommer

Zur Ökolumne in der ÖP 181, S. 4

Ökologie ist mehr als CO_2

„Ökologische Politik ist die zentrale Frage für das Überleben der Menschheit“ – diesem Einleitungssatz der Ökolumne dürften wohl viele zustimmen. Dennoch besteht derzeit die Gefahr, dass Ökologie zu einseitig von CO2-Belastungen bestimmt wird. Ist das nicht ein Trauerspiel, wenn unsere hochgelobten Gymnasien eine Leitfigur brauchen, um längst bekannte Klimaprobleme anzugehen? Ob damit auch ein Umdenken in der persönlichen Lebensführung stattfindet, muss bezweifelt werden, wenn man in privaten Bereichen an zunehmende Strahlenbelastungen und lautstarke Dissonanzen denkt, die einem das Sehen und Hören vergessen lassen. Vergisst man hier nicht allzu schnell die Ökologie?

Bedient man mit der Wiedereinführung neunjähriger Gymnasien nicht auch Luxusprobleme mit massiven Kosten, die auch noch dafür sorgen, dass man neben Platz für Streiks an Freitagen jetzt auch noch mehr Schonräume für wenig geeignete Jugendliche schafft, die sich über Jahre hinweg in Klassenzimmern langweilen oder abquälen, statt in handfeste Berufe einzusteigen, womit ihnen wie der Gesellschaft mehr gedient wäre? Ärgerlich, wenn dann im Grund- und Vorschulbereich die Gelder fehlen und Eltern für ihre Kinder in der Vorschulzeit für Betreuungs- und Fördermaßnahmen – soweit überhaupt vorhanden – oft noch immer zur Kasse gebeten werden. Kommen nicht auch so unsere Lebensräume in Schieflagen?

Der Grundrechtsartikel 6 unserer Verfassung, der Eltern und Kindern unter den besonderen Schutz des Staates stellt, wirkt seit Jahren in der öffentlichen Wahrnehmung wie in der politischen Umsetzung eher wie ein Fremdkörper und wurde durch ein Parlament – überdurchschnittlich von kinderlosen Personen besetzt – mit dem hastigen Beschluss „Ehe für alle“ ins Gegenteil verkehrt. Liegt hier nicht auch eine Hauptursache für die massiven Renten- und Pflegeprobleme?

Wenn Väter und Mütter, die für echtes Wachstum sorgen und die Sozialsysteme aufrechterhalten, noch immer für ihre Erziehungsleistungen bei ihrer Rente wegen Kindererziehungszeiten weitgehend als Nichtarbeitende im Rentensystem bedacht werden, ist es nachvollziehbar, dass wir als reiches Land seit Langem ganz schön kinderarm daherkommen. Wer Kinderarmut sät, wird letztlich auch Fachkräftemangel ernten. Liefern nicht Familien mit Kindern die Basis für Fachkräfte, die inzwischen überall fehlen außer im Bundestag. Wenn dazu diese „Fachkräfte“ nicht ausgewogen das Volk repräsentieren und nicht wenige sogar ihren Sitz der grundrechtswidrigen 5-%-Hürde verdanken, muss das Folgen haben. Da Kinder mit erheblichen Kosten verbunden sind und nicht selten eine schnelle Karriere verhindern, muss man sich nicht wundern, dass in der Politik wie auch in den Medien Personen mit kinderlosen Lebensformen den Ton angeben.

Ökologische Politik sollte doch unser ganzes Lebensumfeld im Blick haben, sofern man vom griechischen Grundwort „oikos“ ausgeht, das unser ganzes Lebenshaus umfasst. Für mich war dieser Leitgedanke Anlass, vor etwa 20 Jahren in die ÖDP einzutreten. Damals hat mich neben Familienpolitik die Steuerreform für Arbeit und Umwelt bewegt, die mehr ist als eine grüne ökologische Steuerreform. Nur wenn die Arbeit im Verhältnis zum Energie- und Rohstoffeinsatz spürbar von einer Steuer- und Abgabenlast entlastet wird, kann es sich wieder lohnen, defekte Haushaltsgeräte zu reparieren und damit natürliche Ressourcen zu schonen. Hat sich unsere Bevölkerung nicht schon längst an solche unökologische Schieflagen gewöhnt? Ist es nicht auch bedenklich, wenn man angesichts von Flüchtlingsströmen lieber noch mehrere Milliarden in Rüstungshaushalte stecken will als in Entwicklungshilfe und in völkerverbindende Transportwege auf Schienen und Flüssen, wodurch Klima und Energien geschont werden?

Wo wird letztlich auch das Thema der Übersättigung und Übersäuerung angegangen, womit die meisten Zivilisationskrankheiten zusammenhängen? Wenn wir in Deutschland für unser Krankheitsunwesen bereits mehr als 300 Mrd. Euro ausgeben und Weltmeister bei Arztbesuchen und Operationen sind, ohne dass wir zu den gesündesten Völkern gehören, muss doch auch hier einiges im System krank und pflegebedürftig sein. Müsste man da nicht endlich mehr von einer sozialistisch geprägten Vollkaskomentalität abrücken und zumindest die Kassenmitglieder über mögliche Beitragsrückerstattungen entlasten, die achtsam mit ihrer Lebensführung umgehen? Denn letztlich kann in Anlehnung an den Arzt Hippokrates nur dem und dem Klima geholfen werden, der bereit ist, sein Leben zu verändern.

Offensichtlich nimmt man aber immer noch ganz selbstverständlich sündteure Geldschneidegeschäfte verbunden mit teuren Pharmaprodukten lieber in Kauf – womit oft nur unbequeme Krankheitssymptome weggenommen werden –, als ein Umdenken in Richtung gesundem Lebensstil zu veranlassen, wodurch neben erheblicher Einsparung von Pflegekräften auch noch spürbare Heilungsansätze in Richtung besseres Klima entstehen könnten.

Ist da nicht einiges zu kurzsichtig, wenn nicht wenige so einseitig auf CO_2-Probleme fixiert sind und dafür Missstände in privaten Bereichen verdrängen oder übersehen, die zunehmend unser Lebenshaus ins Wanken bringen?

Simon Kirschner,
85080 Gaimersheim
(Lkr. Eichstätt, Bayern)

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. Juni 2020** an:

ÖkologiePolitik – Ökologisch-Demokratische Partei
Neckarstraße 27–29, 55118 Mainz
redaktion@oekologiepolitik.de

Zum Artikel „Dichte statt Auto“ in der ÖP 181, S. 20–23

Ländlichen Raum stärken

Der Artikel „Dichte statt Auto“ fordert im Groben, ländliche Regionen zu vernachlässigen und sich mehr auf den städtischen Ausbau zu konzentrieren. Natürlich ist es dort einfacher, den Individualverkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Wenn meiner Meinung nach die im Artikel beschriebenen Ziele umgesetzt bzw. politisch stärker verfolgt werden würden, verursacht das

Umgezogen? Neue Kontonummer?

Helfen Sie mit zu sparen!

Bitte geben Sie uns umgehend Bescheid, wenn sich Ihre Adresse oder Ihre Bankverbindung geändert hat! Jeder Lastschrift-Rückläufer kostet die ÖDP drei Euro zzgl. Portokosten.

Vielen Dank!

Neue Adresse:

Vorname, Name

Straße, Hausnr.

PLZ, Ort

Tel.

E-Mail

Neue Bankverbindung:

IBAN

BIC

Name der Bank

Bitte senden Sie diesen Abschnitt an:
ÖDP-Bundesgeschäftsstelle, Pommergasse 1,
97070 Würzburg, Fax: (09 31) 4 04 86 -29,
E-Mail: mitgliederverwaltung@oedp.de

jedoch wesentlich mehr Probleme. Zudem steht dieses Ziel in anderen Aspekten im Widerspruch zu den Zielen der ÖDP.

In der historischen Entwicklung waren schon immer die ländlichen Regionen ein notwendiges Muss in der Gesellschaft. Denn die Erzeugung der Nahrungsmittel fand stets in den ländlichen Regionen statt bzw. hat dort seine Herkunft. Auch heute kommen wesentliche Lebensmittel aus den ländlichen Teilen. Wenn die Forderungen aus „Dichte statt Auto“ stärker verfolgt werden würden, müssten die erforderlichen Nahrungsmittel aus anderen, weiter entfernten Regionen importiert werden. Den anderen Regionen würden auch wieder größere Massen an Nahrungsmitteln abverlangt werden, was dazu führt, dass ökologische Nahrungsmittelerzeugung dort seine Bedeutung verliert. Zusammengefasst würde es zu Problemen der Versorgung von Nahrungsmitteln führen und ökologische Ziele wie „Weniger Massentierhaltung ist mehr Bauernhof“ deutlich vernachlässigt werden.

Es gibt auch gesundheitliche Aspekte, weswegen Menschen entscheiden, aufs Land zu ziehen. Insbesondere kommen viele von ihnen nicht mit dem Stress der Stadt zurecht und ziehen deswegen die Ruhe der ländlichen Regionen vor. Zudem entstehen, wenn immer mehr Menschen auf engen Raum leben, mehr Reibungspunkte. Das steigert auch die Unzufriedenheit. Die Diskussionen über zu hohe Mietpreise kommen auch dadurch zustande, dass Städte nicht der Nachfrage des Wohnraums gerecht werden können. Denn die hohen Mietpreise können verlangt werden, weil die Nachfrage groß ist. Das liegt aber auch daran, dass Firmen und Konzerte dazu gebracht werden, sich eher in urbanen Regionen niederzulassen. Würde dieser Effekt wie durch die Forderungen aus „Dichte statt Auto“ verstärkt werden, führe das zu einer weiteren Vergrößerung des Mietpreisproblems. Zusätzlich erhöhen sich bei steigender Nachfrage auch die Grundstückspreise. Sicher könnte man durch gesetzliche Regelungen versuchen, dem entgegenzuwirken, aber das ist nicht zielführend, weil derartige gesetzliche Regelungen weitere Probleme hervorrufen können.

Ein wirksames Mittel gegen die Mietproblematik in Städten ist die Stärkung des ländlichen Raums. Das ist der Grund, weswegen sich einige Landesverbände der ÖDP (wie Sachsen und Hessen) dafür aussprachen. Wenn der ländliche Raum wirtschaftlich gestärkt wird und so Arbeitsplätze im ländlichen Raum geschaffen werden, würde das die Städte und die darin bestehenden Wohnraumnachfragen entlasten.

Ein sehr wesentlicher Punkt ist, dass der Artikel „Dichte statt Auto“ die Gesellschaft spaltet. Es ist herauszulesen, dass sich politisch mehr auf Städte und urbane Regionen konzentriert werden solle. Damit werden auch indirekt ländliche Bewohner kritisiert. Das führt dazu, dass die betroffenen Wähler mehr von der Politik enttäuscht werden und in den Wahlen nach entsprechenden Alternativen suchen. In der letzten Landtagswahl in Thüringen hat sich gezeigt, dass die AfD trotz rechtspopulistischer Neigung Zuspruch von den eben beschriebenen Wählern erhielten. Nicht etwa wegen ihrem Wahlprogramm, sondern weil es Rot-Rot-Grün in Thüringen die letzten Jahre geschafft hat, die ländliche Bevölkerung zu verunsichern, und die Sorgen ignoriert hat. Das führte zu einer Art Protest bei den Wahlen. Die Politik sollte sowohl städtische als auch ländliche Regionen berücksichtigen und nicht einen Teil davon ausschließen. Sonst führe das zu Frust, was sich bei den zukünftigen Wahlen widerspiegelt.

Robert Schöppe,
99192 Neudietendorf
(Lkr. Gotha, Thüringen)

Zu den Leserbriefen „Abwertender Befund“ und „Unverständlicher Ausdruck“ in der ÖP 181, S. 58–59

Anarchie ist nicht Anarchismus

Sehr erfreulich, dass mein Artikel „Anarchie“ in der ÖP 180 eine so ausführliche Resonanz fand! Eine kleine Erläuterung sei mir diesbezüglich gestattet. Man möge bitte zwischen den Begriffen „Anarchie“ und „Anarchismus“ unterscheiden. Den letzteren sprach ich mitnichten an, ich wäre auch hier nicht der Experte. Doch unter „Anarchie“ verstehen wir in der Schulphilosophie gemeinhin das, was Thomas Hobbes 1651 in seinem „Leviathan“ (Teil I, Kap. XIII) als „Naturzustand“ beschreibt: einen Zustand der Herrschaftslosigkeit. Es ist die rein heuristisch gedachte Ausgangslage für das Erstellen eines Staatswesens. Dabei werden gemeinsame Ziele definiert und in einen Staatsvertrag aufgenommen. Dass die diversen Anarchisten es anders meinen und mit dem Begriff anders umgehen, ist mir sehr wohl bekannt. Ich habe das Wort „Anarchist“ aber nicht in den Mund genommen!

Paul Holmes,
80636 München (Bayern)

IMPRESSUM

ÖkologiePolitik erscheint dreimal im Jahr: im April, im August und im Dezember. 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. Juni 2020.**

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

Verantwortlicher Redakteur
Günther Hartmann (gh)
Eisenacher Straße 17, 80804 München
guenther.hartmann@oedp.de

Mitarbeiter dieser Ausgabe
Ulrich Brehme
Prof. Dr. Klaus Buchner
Urban Mangold (um)
Tobias Montag (tm)
Dr. Claudius Moseler
Christoph Raabs
Martin Weinmann (mw)

Externe Autoren
Prof. Dr. Dirk Löhr
Detlef Neuß
Michael Reckordt
Dr. Benjamin Stephan
Michael Ziesak

Interviewpartner
Arno Luik

Satz
Heike Brückner – Grafikstudio Art und Weise
Drosselweg 15, 93138 Lappersdorf
heike.brueckner@grafikstudio-auw.de

Anschrift der Redaktion
ÖkologiePolitik –
Ökologisch-Demokratische Partei
Neckarstraße 27–29, 55118 Mainz
Tel.: (0 61 31) 67 98 20
presse@oedp.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.

VORSCHAU

ÖkologiePolitik
im August 2020

Foto: Kai Pfaler/Pixabay.com

Agrarwende

Der Agrarsektor hat sich in den letzten Jahrzehnten in eine völlig falsche Richtung entwickelt: Die bäuerliche Landwirtschaft droht von einer industriellen verdrängt zu werden. Kleine Höfe müssen schließen. Wer weiterhin Landwirt bleiben will, ist gezwungen, Investitionen in Millionenhöhe zu tätigen. Dies führt im Zusammenspiel mit viel zu niedrigen Erzeugerpreisen zu verhängnisvollen Abhängigkeiten von Banken, Agrarkonzernen und Einzelhandelsketten. Das schadet den Tieren, der Umwelt und den Menschen. Die Agrarpolitik der EU wird im Jahr 2020 entscheidende Weichen für die Zukunft stellen.

TERMINE

Sa.–So. 20.–21.06.2020	außerordentlicher ÖDP-Bundesparteitag (in Gotha)
Sa. 27.06.2020	Landesparteitag ÖDP Thüringen (in Apfelstädt)
Sa. 04.07.2020	Landesparteitag ÖDP Niedersachsen (in Nordhorn)
Sa.–So. 04.–05.07.2020	Landesparteitag Rheinland-Pfalz (in Mainz)
Sa. 25.07.2020	Landesparteitag ÖDP Bayern (in Schwandorf)
So. 13.09.2020	Kommunalwahl in Nordrhein-Westfalen
Fr.–So. 18.–20.09.2020	Bundesparteitag (in Bad Neustadt)
So. 14.03.2021	Landtagswahl in Baden-Württemberg
So. 14.03.2021	Landtagswahl in Rheinland-Pfalz
März 2021	Kommunalwahl in Hessen

Herausgeber:
Ökologisch-Demokratische Partei (ÖDP)
www.oedp.de

Karikatur: Christiane Pfohlmann