Nr.41
Juni
II / 2008
DIE LINKE

Tarantel

Zeitschrift der Ökologischen Plattform bei der LINKEN

Dorothée Menzner, Ulrich Maurer: Einstieg in den totalen Bahn-Ausverkauf

Ökologische Plattform in Niedersachsen, Thüringen und Rheinland-Pfalz gegründet sowie eine LAG Umwelt in Bayern

Ulla Lötzer: Energiewende statt Krieg um Rohstoffe

Hans Joachim Schellnhuber Mögliche anthropogene Kipp-Prozesse im Erdsystem

Erklärung des Bundestreffens der ÖP in Trier

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

seit diesem Jahr gibt es eine Ökologische Plattform in Thüringen und im Mai wurde die Ökologische Plattform in Rheinland Pfalz gegründet. Einen Monat davor fand die Gründungsveranstaltung für die Ökologischen Plattform in Niedersachsen statt. Es bleibt zu wünschen, daß überall dort wo es möglich ist, eine enge Zusammenarbeit mit der AG Umwelt-Energie-Verkehr in Niedersachsen stattfindet, so daß am Ende gestärkte Umweltnetzwerke in der Partei unter dem Strich herauskommen. Auch in Bayern konsituierte sich vor kurzem eine LAG Umwelt. Noch keine realen Umweltstrukturen in Form einer Ökologischen Plattform oder Umwelt AG auf Länderebene sind in Sachsen-Anhalt und dem Saarland zu verzeichnen. Es wäre schön, wenn sich das in absehbarer Zeit ändert. Die Bundesplattform würde entsprechende Aktivitäten unterstützen. Auch in Bremen und Schleswig-Holstein sind bisher nur marginale Bemühungen erkennbar. Aus der Tarantelumfrage, den Adreßdaten der Bundesplattform und Gesprächen ist ersichtlich, daß es zu einer Ökologischen Plattform in Hessen nur noch des Engagements und der Vernetzung der Einzelnen bedürfte, damit auch dort stabile Umweltstrukturen sich etablieren.
Die Ökologen müssen überall präsent sein und auf jeder Ebene aktiv auf die Politik der LINKEN Einfluß nehmen, damit wir endlich als qualifizierte Konkurrenz zu den Bündnis 90/Grünen auftreten können. Bis in die Spitzen der Partei ist zu begreifen, ökologische Politik auf allen Ebenen wappnet uns besser für die Auseinandersetzungen der kommenden Jahre und hilft vorbeugen, daß nicht eine Jamaika-Koalition aus Schwarz-Gelb-Grün auf Bundesebene am Ende den Vorzug bekommt. Es muß auch für die Grünen kenntlich werden, wir sind der verläßlichere ökologische Partner unabhängig davon, daß es für die Stabilität und das Wachstum der LINKEN vorteilhaft sein dürfte, wenn Regierungsambitionen nicht zu eilig ergriffen werden. Eine starke Opposition verändert oft mehr als eine schwache Koalitionspartei, die sich in blamabler Anpassung übt. Bei den Grünen konnte man dieses Muster gut erkennen.
In ihrem Grundsatzprogramm, beschlossen im Dezember 2007, rüstete die CDU ihr Umweltkapitel kräftig auf und äußerte sich zum Thema deutlich ausführlicher als die SPD, gleichwohl die Reduktionspfade für die Klimagase sehr zaghaft ausfallen. Man kann auch aus anderen Materialien ersehen, die CDU will sich die Option für eine Jamaika-Koalition öffnen. In der LINKEN wird die Programmdebatte in den nächsten zwei bis drei Jahren eine bedeutende Rolle spielen, damit die Eckpunkte durch ein ausführliches Grundsatzprogramm ersetzt werden können.
Mehrere Texte zur Diskussion in der Ökologischen Plattform stehen bereits auf unserer Webseite und können unter dem Button „Ökotexte“ nachgelesen werden, bisher Beiträge von Götz Brandt, Franz Groll und Bruno Kern. Ihr findet dort auch einen ersten Entwurf für eine Umweltpassage für das neue Programm, der auf sehr zahlreichen Quellen basiert und von mir zusammengefügt wurde. Auf dem Bundestreffen in Trier ist die bereits arbeitende Programmgruppe aus der BAG Umwelt-Energie-Verkehr und Ökologischer Plattform erweitert worden, erste Konsultationen gab es bereits im März. Wer konkrete Formulierungsvorschläge zu dem Text hat, sollte sie an Franz Groll und mich senden. Für das Bundestagswahlprogramm und die Umweltaussagen darin, würden sich nach Absprache beim Treffen der Programmgruppe im März, die Mitarbeiter und MdBs aus dem Umweltbereich verantwortlich fühlen.

Marko Ferst

Gewählte Gremien auf dem Bundestreffen in Trier

Sprecherrat: Petra Beck, Götz Brandt, Ulli Dorn, Detlef Franek, Gesine Franke, Rainer Gally, Franz Groll, Ralf Henrichs, Michael Heß, Helga Klawikowski, Albert Schtschepek, Wolfgang Wippler, Manfred Wolf.
zusätzlich in den Koordinierungsrat gewählt: Marko Ferst, Harry Herr, Helmut Horst, Brigitte Ostmeyer, Heinz Preuß, Reinhard Sames, Johanna Scheringer-Wright, Elke Wolf (zusätzlich zu berücksichtigen sind die von der Landesebene delegierten Mitglieder im Koordinierungsrat)

Parteitagsdelegierte:
Gesine Franke (Berlin), Rüdiger Sagel (NRW)

Vom **15.-24. August 2008** findet in Hamburg unter dem Motto „**Für ein ganz anderes Klima“ ein Klimacamp** statt. Es ist eines der G8/Heiligendamm-Nachfolgecamps und wird von einem breiten Bündnis linker Gruppen von attac, BUNDjugend, Interventionistische Linke, Linksjugend/solid, Grüne Jugend u.v.m. organisiert. http://www.klimacamp08.net

Ökokonferenz der Ökologischen Plattform in NRW
(im Herbst 2008; Ort und Zeit stehen noch nicht fest)

24.7.-3.8.2008 in Gedelitz
Sommercamp im Wendland
In der Nähe des Gorlebener Atommüll-Zwischenlagers findet das nächste Sommercamp im Wendland statt. Damit das Camp wieder mehr Inhalte bekommt, wird es ein grosses und vielfältiges Angebot an Workshops, Arbeitskreisen und Vorträgen geben. Ausserdem kommt dieses Jahr das Kochkollektiv „Rampenplan“, das die Versorgung des Camps mit leckerem veganen und vegetarischem Bioessen organisiert. Das Camp wird vor allen Dingen von Menschen aus der Anti-AKW-Bewegung organisiert.
mehr: www.wendlandcamp.de

Bild auf der Vorderseite:
Moseltal bei Berndkastel/Kues (Aufnahme bei der Exkursion - Bundestreffen der ÖP in Trier)

Bundestreffen der Ökologischen Plattform in Trier

Manfred Wolf

Trier, einstmals, 3./4. Jahrhundert, lt. Brockhaus größte Stadt nördlich der Alpen, manche sagen sogar der Welt, hatte die Ökologische Plattform als Tagungsort für ihr diesjähriges Bundestreffen am 17. und 18. Mai ausgewählt. Einen Tag vor Beginn des Treffens fand daselbst die Gründungsversammlung einer Landesgruppe Rheinland-Pfalz der Ökologischen Plattform statt. Dies sowie die Tatsache, daß sich in den Monaten zuvor Gruppen der Plattform in einer Reihe weiterer westlicher Bundesländer gebildet hatten (Baden-Würtemberg, Hessen, NRW, Niedersachsen) bewogen u.a. zur Wahl dieses ansonsten wohl etwas periphären Standortes. Immerhin trafen sich schließlich 50 Mitstreiter/innen zur Beratung und Entscheidung anstehender Fragen.
Da nach der Fusion der Linkspartei.PDS und der WASG zur LINKEN ein erheblicher Zustrom neuer Kräfte zur Plattform einsetzte und damit Veränderungen ihrer Arbeitsstrukturen und Arbeitsweise verbunden sind, machte sich eine Neufassung der Satzung erforderlich. Zudem wurden turnusgemäß die Leitungsgremien der Plattform gewählt.
Das Bundestreffen führte einen Gedankenaustausch zu Vorstellungen, wie ein neues Parteiprogramm der LINKEN aussehen müßte, das den engen Zusammenhang zwischen ökologischer Politik und allen anderen Politikfeldern herstellt und dabei sichert, daß die LINKE in all ihrer Politik den Warnungen Rechnung trägt, die der Zustand unserer natürlichen Umwelt aussendet. Es wurde eine besondere Gruppe gebildet, die sich mit der weiteren Erarbeitung eines Programmteils Umweltpolitik befaßt und die von Marko Ferst koordiniert wird.
Die Teilnehmer des Bundestreffens unternahmen aus aktuellem Anlaß eine halbtägige Exkursion zu den Weinbauern des mittleren Moseltals im Graacher Raum. Im Moseltal wird seit 2000 Jahren Weinbau betrieben und einige Winzer blicken in ihren Familien auf eine stolze Folge von 12, 13 oder mehr Generationen Weinbau zurück. Sie leben dabei in besagtem Gebiet schon immer mit instabilen Hanglagen und der beständigen Bedrohung von Hangabrutschungen Richtung Mosel. Nun wird eine neue Drohung durch hinzukommende exogene Einflüsse aktuell, die bereits seit Anfang der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts, begründet durch die damalige Hysterie des Kalten Krieges, latent über diesem Gebiet schwebt. Ein Plan aus dieser Zeit sieht vor, auf einem Abschnitt von gut 20 km zwischen Ürzig und Bernkastel eine Bundesstraße mit einer Hochmoselquerung bei Rachtig-Zeltigen zu bauen, wodurch eine der besten Weinlagen in Deutschland und Europa in Mitleidenschaft gezogen wäre. Von dieser Straße, beginnend bereits mit ihrem Bau, erwarten die Bewohner dieses Raumes eine Verschlechterung ihrer Lebensqualität in dreierlei Hinsicht: Der über den neuen Straßenabschnitt verlaufende Verkehr würde beständige Erschütterungen verursachen und dadurch die Instabilität und Rutschgefahr der Weinhänge weiter vergrößern. Die neue Straße durchliefe eine Region, in der zwischen dem 15. und 19. Jahrhundert Blei, Kupfer und Silber abgebaut wurde. Es bestehe daher durch den Bau die reale Gefahr gesundheitlicher Schäden bei den Anwohnern durch Freisetzung öko-toxischer Stoffe. Schließlich wird eine erhebliche Beeinträchtigung des Tourismus im Gebiet Mittelmosel, einer der schönsten Touristenregionen Deutschlands, befürchtet.
Die Fraktion der LINKEN im Bundestag hatte diese Problematik kürzlich zum Gegenstand einer kleinen Anfrage gemacht. Die Antwort der Bundesregierung fiel lapidar aus und ignoriert die realen Befürchtungen der Bevölkerung dieses Raumes. Es gebe angeblich keine Gefahren und am Bau der Straße einschließlich einer Moselbrücke, unter die man den Kölner Dom stellen könnte, werde festgehalten, falls sich die Geldgeber finden.
Die Ökologische Plattform versteht die Sorgen der Anwohner sehr gut. Sie treffen sich mit ihrer generellen Gegnerschaft gegenüber dem immer weiteren Ausbau des Straßennetzes, der dem, was dem Land und unserer Umwelt gut täte, zuwider läuft. Die abschließende Erklärung des Bundestreffens zu aktuellen politischen Fragen nimmt deshalb auch auf diese Angelegenheit Bezug.

Erklärung des Bundestreffens der Ökologischen Plattform in Trier am 18. Mai 2008

Die TeilnehmerInnen des Bundestreffens, das eine Woche vor dem 1. Parteitag der LINKEN stattfindet, wünschen dem Parteitag gutes Gelingen. Sie haben die wachsende Zustimmung in der Bevölkerung zur Politik der LINKEN seit ihrer Gründung mit Freude verfolgt und wünschen der Partei weitere Erfolge für die Durchsetzung einer Politik, die auf soziale Gerechtigkeit, friedliche und solidarische Beziehungen mit allen Völkern und auf eine Art der Nutzung der Natur gerichtet ist, die auch den künftigen Generationen ein Überleben gestattet.
Die TeilnehmerInnen des Bundestreffens begrüßen die Entwicklung der Plattform im zurückliegenden Jahr, insbesondere die Stärkung und erfolgreiche Arbeit ihrer Gruppen in den Bundesländern sowie die Gründung neuer Landesgruppen. Sie sehen die Aufgabe dieser Gruppen vor allem in der Unterstützung der Landesverbände der LINKEN bei der Erarbeitung und Realisierung einer sozial-ökologischen Landespolitik mit dem Ziel eines bewussten Umgangs mit den Ressourcen und der Erhaltung der Natur.

Die TeilnehmerInnen des Bundestreffens führten eine erste Diskussion zur Vorbereitung ökologiepolitischer Aussagen in einem Parteiprogramm der LINKEN. Sie beauftragten den Koordinierungsrat und den SprecherInnenrat der Plattform, die Diskussion und Ausarbeitung dieser Aussagen fortzuführen, sie der Programmkommission zuzuleiten und die Erarbeitung des Programms bis zur Beschlussfassung auf einem Parteitag kritisch zu begleiten.
Eine von den Interessen der Großindustrie geprägten Politik der Bundesregierung hat es, trotz bereits Jahrzehnte währender Warnungen von Wissenschaftlern und Forschern, nicht versucht, den in Richtung ökologische Weltkrise rasenden Zug aufzuhalten. Es ist allerhöchste Zeit, endlich Konzeptionen zu entwikkeln und eine Politik zu führen, die nicht auf die Befestigung und Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland für eine Handvoll Großkonzerne, sondern auf die Sicherung der Lebensgrundlagen der gesamten Menschheit gerichtet ist. Dies ist nicht mittels sogenannter sozialer Marktwirtschaft, sondern nur durch eine von der ganzen Gesellschaft verantworteten vorsorgenden Rahmenplanung zu erreichen. Ein rigoroser Wandel der Verhältnisse wird wegen der drohenden völligen Zerstörung unserer Lebensgrundlagen zum dringenden Erfordernis. Das soll nach dem Wunsch der TeilnehmerInnen des Treffens auch zu klaren Positionierungen im Parteiprogramm führen.
Die TeilnehmerInnen des Bundestreffens beobachten mit großer Sorge die verhängnisvolle Entwicklung, die von Regierungen der Industrieländer in Übereinstimmung mit internationalen Treibstoff- und Lebensmittelkonzernen zur Produktion von Agrarsprit in Gang gesetzt wurde. Die forcierte Verwendung von landwirtschaftlichen Flächen für die Produktion von Kraftstoffen ist neben anderen eine weitere Ursache für die weltweite Verteuerung von Nahrungsmitteln mit dem Ergebnis, dass weitere Millionen Menschen Hunger leiden müssen. Die TeilnehmerInnen des Treffens betrachten diese Politik als Angriff auf die Rechte der Menschen, vor allem in den armen Ländern. Dies ist auch ein Angriff auf die Bevölkerung der dritten Welt. Sie fordern die Bundesregierung auf, diese Politik zu beenden und die USA und die EU zu einer Umkehr zu bewegen.
Die TeilnehmerInnen des Bundestreffens, die ihre Beratungen in einer der beliebtesten Tourismusregionen Deutschlands mit besten Weinlagen durchführen, stellen mit großer Besorgnis fest, dass über die instabilen Hänge des Moseltals eine neue Bundesstraße, B 50 n, mit Anschluss an die Bundesautobahn A 60 gebaut werden soll. Mit Sicherheit sind sowohl durch den Straßenbau als auch den folgenden Schwerlastverkehr zusätzliche Erschütterungen zu erwarten. Es droht ein weiteres Abrutschen der instabilen Hänge, wie bereits auch ohne diesen neuen Eingriff geschehen, sowie auch die Freisetzung toxischer Stoffe aus ehemaligen Blei-, Arsen- und Silberstollen.
Wenn diese Bundesstraße gebaut werden sollte, dann würde der zu erwartende erhöhte Schadstoffausstoß hochtoxischer Rußpartikel durch die Hochbrückenlage im gesamten Moseltal mit Wohngebieten, Erholungseinrichtungen und Weinbergen zur Gefährdung der Gesundheit und der Beeinträchtigung wirtschaftlicher Existenzen führen.
Die TeilnehmerInnen des Bundestreffens lehnen den rücksichtslosen Ausbau des Schnellstraßennetzes ab und unterstützen die LINKE und die Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr in Rheinland-Pfalz sowie örtliche Bürgerinitiativen in ihrem Kampf um die Erhaltung der Schönheit der Natur und von Existenzgrundlagen vieler Bürger in ihrer Region.
Wir fordern die Bundestagsfraktion der Linken auf darauf Einfluss zu nehmen, dass im Bundesverkehrswegeplan die neu zu bauende Bundesstraße B 50 n mit der Brücke über das Moseltal als überflüssig zu streichen ist.

Satzung der Ökologischen Plattform bei der LINKEN

Beschlossen am 18.5.2008 auf dem Bundestreffen in Trier

1. Die Ökologische Plattform (ÖP) versteht sich als ein Verbund von Mitgliedern und Sympathisierenden der LINKEN. Sie sieht ihre Aufgabe darin, politisch darauf hinzuwirken, dass

- ökologische Politik in der LINKEN stärker ausgeprägt, formuliert und umgesetzt wird,
- das Verständnis ökologischer Zusammenhänge in der LINKEN und in der Gesellschaft substantiell vertieft wird
- und alternativ-ökologische Lebensweisen sowie solidarische Umgangsformen gefördert werden.

Die ÖP sieht ihr Wirkungsfeld in der konzeptionellen und programmatischen Arbeit innerhalb der Partei DIE LINKE sowie in der Öffentlichkeitsarbeit und will eine kompetente Partnerin für alle sein, die sich in Umweltverbänden, Ökologischen Gruppen, Bürgerinitiativen und anderswo ökologisch engagieren.

2. Die ÖP lädt alle als Mitstreitende ein, die an den oben genannten Aufgaben arbeiten oder sich für diese Aufgaben oder auch nur für ökologische Politik der LINKEN interessieren und deshalb dieses spezielle Interesse gegenüber der ÖP bekundet haben.

3. Jede/r Mitstreitende der Plattform hat das Recht, an allen Versammlungen und Veranstaltungen der ÖP einschließlich der Beratungen ihrer gewählten Gremien teilzunehmen. Sie/er hat das Recht, im Rahmen der Ziele und Grundsätze der ÖP ihren/seinen Anteil zur Arbeit zu leisten, Vorschläge und Kritiken zur Verbesserung der Arbeit einzubringen.
4. Die Mitstreitenden der ÖP können regionale oder

thematisch orientierte Gruppen bilden und in diesem Rahmen im Sinne der Plattform wirken.

5. Beschlussgremium der ÖP ist die bundesweite Versammlung (Bundestreffen) ihrer Mitstreitenden, die mindestens einmal im Jahr einzuberufen ist. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit der Anwesenden gefasst.

6. Zwischen den Bundestreffen entscheidet ein Koordinierungsrat alle wichtigen Fragen der Arbeit der Plattform. Er tritt grundsätzlich vierteljährlich zusammen und entscheidet mit einfacher Mehrheit. Die Landesverbände der ÖP bzw. die LAG entsenden je einen Vertreter aus ihrer Mitte in den Koordinierungsrat. Ihm gehören zusätzlich die Mitglieder des SprecherInnenrates sowie auf dem Bundestreffen gewählte Vertreter an.

7. Der SprecherInnenrat der ÖP wird vom Bundestreffen alle zwei Jahre gewählt. Er hat mindestens 6 Mitglieder. Er vertritt die Plattform in der Partei DIE LINKE und gegenüber der Öffentlichkeit und ist für die Verwendung der finanziellen Mittel der ÖP verantwortlich. Er bildet ein Arbeitsgremium, das die operative Arbeit, darunter zur Vorbereitung der Bundestreffen und der Beratungen des Koordinierungsrates der Plattform, leistet.

8. Der SprecherInnenrat organisiert die Herausgabe der Zeitschrift der Plattform „Tarantel“ und verantwortet ihren Inhalt. Er informiert die Mitstreitenden der ÖP mittels der „Tarantel“ über die Schwerpunkte seiner Arbeit. Jede/r Mitstreitende ist berechtigt, eigene Beiträge für die „Tarantel“ einzureichen.

9. Die seit dem Bundestreffen vom September 2000 gültige Satzung wurde durch die vorliegende Fassung ersetzt und durch das Bundestreffen im Mai 2008 in dieser Fassung angenommen. Für Änderungen der Satzung sind zwei Drittel der Stimmen eines Bundestreffens erforderlich.

Gregor Gysi im Interview in der MOPO, 4.11.2007

„Apropos ändern. Sie sind plötzlich ein Öko-Streber. Wie kommt‘s?
Naja, Öko-Streber ist übertrieben. Aber ich habe über die Klimafrage und die Tatsache, dass Kriege um Ressourcen geführt werden, begriffen, dass wir andere Lösungen brauchen.

Wollen Sie nicht eher bei den Grünen wildern?
Sie dürfen eins nicht vergessen: Die Grünen waren mal Hausbesetzer. Inzwischen sind sie Hausbesitzer. Die Unzufriedenen wählen die Grünen nicht mehr. Klar ist aber: Es gibt keine Partei, der ein einziger Wähler gehört.“

Eine starke Linke für eine andere, bessere Politik

Beschluss des 1. Parteitages der Partei DIE LINKE am 24. und 25. Mai 2008 in Cottbus

Die umweltpolitischen Passagen

Die neue LINKE setzt sich ein für das weltweit gleiche Recht aller Menschen auf Entwicklung und Wohlstand, für globale Kooperation statt neoimperialistischer Konkurrenz im Umgang mit den natürlichen Ressourcen, dem Klimawandel und seinen Folgen.
[...]

Wir wollen eine Energie- und Klimapolitik, die ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit verbindet, die nicht zu neuen sozialen Schieflagen und Ausgrenzungsprozessen führt und global das Recht aller Menschen auf die gleiche Wohlstandsentwicklung respektiert. Wir setzen auf Energieeinsparung, Energieeffizienz, erneuerbare Energieträger, nachhaltige Technologien und eine möglichst dezentrale Energieversorgung. Wir wollen den schnellstmöglichen Atomausstieg. Die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen muss überwunden werden. Den Bau neuer Kohlekraftwerke lehnen wir ab. Wir fordern eine ergebnisoffene Suche nach einem geeigneten Endlagerstandort, die Aufgabe der Standorte Gorleben und Konrad, einen ernsthaften Optionen-Vergleich für das Atommüll-Lager Asse II und die Einstellung der Castor-Transporte bis zur Inbetriebnahme eines Endlagers für hoch radioaktive Abfälle. Diese Transporte sind nur unter massiver Verletzung von Grundrechten durchführbar. Eine andere Energiepolitik kann nicht den Energieriesen überlassen werden. Deshalb treten wir für eine Rekommunalisierung der Energieversorgung und eine Übernahme der Energienetze in die öffentliche Hand ein. Wir wollen der Zerstörung unseres natürlichen Lebensraumes Einhalt gebieten. Dazu brauchen wir konsequente öffentliche Vorgaben und große Investitionen in den ökologischen Umbau der Infrastruktur. Die Wirtschafts-, Wissenschafts- und Technologiepolitik, die Struktur- und Regionalpolitik müssen auf den ökologischen Umbau von Wirtschaft und Gesellschaft orientiert werden. Aufklärung, Bildung und Verhaltensänderung sind nötig.
[...]

Für Umweltschutz und ökologischen Umbau, insbesondere für Investitionen in Energieeinsparung und erneuerbare Energieträger, die Erneuerung der Abwasserentsorgung und Verkehrsinvestitionen, sind 15 Milliarden Euro jährlich erforderlich. Darüber hinaus sind weitere Investitionen in kommunale Infrastruktur und Daseinsvorsorge notwendig.
[...]

Die neuen Grundsatzprogramme von CDU und SPD geben vor, sich den neuen Herausforderungen des globalen Kapitalismus und der ökologischen Katastro-

phen zu stellen. Letztlich bleiben sie aber bei Antworten, die die Befriedigung der Rendite-Erwartungen des Finanzmarktkapitalismus zum Schlüssel für alle anderen Problemlösungen machen: Nur wenn die Wünsche global agierender Unternehmen und Anleger erfüllt würden, könnte auch etwas für Arbeitsplätze, Ökologie und globale Wohlfahrt abfallen.

Die umweltpolitischen Verbesserungen im Leitantrag wurden erreicht durch zwei Anträge von Johanna Voß u. a. Delegierte aus Niedersachsen (im Detail siehe Webseite)

Anträge der Ökologischen Plattform an den Parteitag in Cottbus

Alle im Anschluss dokumentierten Anträge wurden aus Zeitgründen nicht mehr auf dem Parteitag behandelt. Die Anträge G.16., P.32. und P.33. wurden in den Bundesausschuss überwiesen. Der Antrag G.17. wird im Parteivorstand behandelt werden. Auf der Parteivorstandssitzung am 05./06.07. wird beraten, wie mit allen Anträgen verfahren wird, die ursprünglich unbedingt auf dem Parteitag behandelt werden sollten und für die deshalb bisher keine weitere Verfahrensweise vorliegt. Der Vorschlag für die Parteivorstandssitzung lautet, den Antrag G.18. an die Bundestagsfraktion weiterzuleiten, damit diese eine entsprechende parlamentarische Initiative in die Wege leitet. - Die Red.

Antragsbegehren: Verabschiedung der nachfolgenden Erklärung des Parteitages zur Senkung des Ressourcenverbrauchs (P32)

Wortlaut der Erklärung:
Ökologisch im Alltag handeln - mit gutem Beispiel voran gehen Benutzung Recyclingpapier, Energiesparmaßnahmen, ökologische Beschaffung

Die Publikationen der LINKEN werden ausnahmslos auf Recycling-Papier gedruckt. Unnötige Plastikhüllen beim Versenden werden vermieden. Der Strom für Parteibüros und andere Räumlichkeiten der Partei wird ausschließlich von Ökostromanbietern bezogen. Energiesparmaßnahmen werden umgesetzt, wie z.B. Energiesparlampen, Anschaffung von energieeffizienten Geräten bei Neukauf und notwendigem Austausch etc. Bei der Beschaffung von Materialien und Investitionen werden ökologische Kriterien beachtet und fair gehandelte Produkte bevorzugt. Die Klima- und Umweltschutzmaßnahmen werden durch einen jährlichen Nachhaltigkeitsbericht überprüft und veröffentlicht.
Zur Umsetzung der Umweltschutzmaßnahmen werden den Landes- und Kreisverbänden Empfehlungen gegeben, die von einer Arbeitsgruppe der Ökologischen Plattform des Bundes entwickelt werden. Die o-g. Verbände setzen sich selber einen Zeitplan mit entsprechenden bald möglichen Schritten.

Begründung:
Der Umwelt- und Klimaschutz ist ein wichtiger Bestandteil LINKER Politik. Dies sind nur wenige Mindest-Standards, die als Selbstverpflichtung nach Innen unsere entsprechenden politischen Forderungen nach Außen glaubwürdig machen sollen.
Aus Gründen der Glaubwürdigkeit darf sich DIE LINKE nicht nur auf politische Forderungen beschränken, sondern muss auch praktisch zeigen, dass sie den Klimaschutz ernsthaft voranbringen will.
Im Einzelnen: Durch den Einsatz von Recyclingpapier werden Energie, Wasser und der weltweite Waldbestand geschützt. Allein durch den 100% Einsatz von Recyclingpapier in deutschen Büros könnten jährlich 146.000 Tonnen CO_2 gespart werden.
DIE LINKE tritt für die ökologische Energiewende ein und ruft in verschiedenen Publikationen zum Wechsel zu Ökostromanbietern auf. Das sollte auch in der Tat selber vollzogen werden. Der Nutzen regenerativer Energie für den Klimaschutz und der Zukunftsfähigkeit der Energieerzeugung braucht nicht weiter erläutert werden.
Das Erreichen der Klimaschutzziele ist nur durch Energiesparen umzusetzen. Eventuell in der Beschaffung teurerer Geräte, die über ihre Laufzeit mit geringerem Energieaufwand sogar kostengünstiger sind.
Zitat aus den „Programmatischen Eckpunkten“: „nachhaltigen Umgang mit natürlichen Ressourcen. Umweltbelastende Stoff- und Energieflüsse sollen vermieden und Ressourceneffizienz von Wertschöpfungsketten gesteigert werden.“
„Steigerung der Energieeffizienz, Senkung des Energieverbrauchs und strikte Ausrichtung auf erneuerbare Energien sind zur Lösung der Energieprobleme notwendig.“
„die Förderung von Genossenschaften und anderer Formen solidarischer Ökonomie“

Antragsbegehren: Verabschiedung der nachfolgenden Erklärung des Parteitages zum Klimaschutz im Verkehrsbereich (P33)

Wortlaut der Erklärung:
Ökologisch im Alltag handeln - mit gutem Beispiel voran gehen Klimaschutz auf Reisen von Abgeordneten und MitarbeiterInnen der Partei

Abgeordnete und MitarbeiterInnen der Partei werden aufgefordert, möglichst umweltfreundliche Verkehrsmittel (wie ÖPNV, Bahn, etc.) bei ihrer politischen Arbeit zu benutzen. Bei nicht zu vermeidenden Flügen wird von der Partei eine Umweltabgabe als ökologischer Ausgleich bezahlt. (atmosfair, my climate, WWF, etc.)
Als Dienstwagen der Partei sollen nur Automodelle mit einem gem. dem Stand der Technik geringen CO_2 Ausstoß angeschafft werden. Die Klima- und

Umweltschutzmaßnahmen werden durch einen jährlichen Nachhaltigkeitsbericht überprüft und veröffentlicht.

Begründung:
Der Umwelt und Klimaschutz ist ein wichtiger Bestandteil LINKER Politik. Dies sind nur wenige Mindest-Standards, die als Selbstverpflichtung nach Innen unsere entsprechenden politischen Forderungen nach Außen glaubwürdig machen sollen.
Aus Gründen der Glaubwürdigkeit darf sich DIE LINKE nicht nur auf politische Forderungen beschränken sondern muss auch praktisch zeigen, dass sie den Klimaschutz ernsthaft voranbringen will.
Im Einzelnen: Das steigende Verkehrsaufkommen und dabei der besonders klimafeindliche Flugverkehr sind Hauptverursacher des Treibhauseffektes und dem damit verbundenen dramatischen Klimawandel. Die LINKE wirbt für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und für eine Bürgerbahn, die soziale und ökologische Ansprüche erfüllt. Ebenso treten wir für die stärkere Besteuerung des Flugbenzins an. Nach Möglichkeit sind klimaschädliche Flüge, insbesondere bei Strecken unter als 1.000 km zu vermeiden. Falls es aufgrund der Entfernung keine Alternative gibt, sollte zumindest ein Ausgleich für ein soziales Klimaschutzprojekt gezahlt werden. Andere Parteien und Verbände praktizieren das bereits.
Zitat aus den „Programmatischen Eckpunkten“: „soziale und ökologische Verkehrspolitik. ... Wir brauchen Alternativen zum individualisierten PKW-Verkehr. ... öffentliche Personenverkehr muss ausgebaut ... werden. ... Flugbenzin ist zu besteuern.“

Antragsbegehren: Verabschiedung der nachfolgenden Erklärung des Parteitages zum Klimaschutz im Wohnbereich (G16)

Wortlaut der Erklärung:
Ökologisch im Alltag handeln - mit gutem Beispiel voran gehen Immobilien energieeffizient umrüsten

Es wird ein Maßnahmen- und Investitionsplan erstellt, damit eigene Immobilien wärmetechnisch auf den neuesten Standard gebracht werden, und der Einsatz von Solaranlagen gefördert wird. Die Klima- und Umweltschutzmaßnahmen werden durch einen jährlichen Nachhaltigkeitsbericht überprüft und veröffentlicht.

Begründung:
Der Umwelt- und Klimaschutz ist ein wichtiger Bestandteil LINKER Politik. Dies sind nur wenige Mindest-Standards, die als Selbstverpflichtung nach Innen unsere entsprechenden politischen Forderungen nach Außen glaubwürdig machen sollen.
Aus Gründen der Glaubwürdigkeit darf sich DIE LINKE nicht nur auf politische Forderungen beschränken, sondern muss auch praktisch zeigen, dass sie den Klimaschutz ernsthaft voranbringen will.
Das Erreichen der Klimaschutzziele ist außer über den Einsatz regenerativen Energien nur durch Energiesparen umzusetzen. Das ist auch ein Beitrag zur weltweiten Ressourcengerechtigkeit bei der Nutzung immer knapper werdender Rohstoffe.
Zitat aus den „Programmatischen Eckpunkten“:
„ökologischen Umbau der Energieversorgung. Vorrangiges Ziel ist eine Wende in der Energiepolitik hin zu dezentralen Strukturen. Bereits entwickelte Technologien, wie wasserstoffbetriebene Motoren (Brennstoffzellen - alternative Energien), sollen schnellstmöglich genutzt und finanziell gefördert werden.“

Antragsthema: Soziale Gerechtigkeit und Frieden bedingen eine ökologische Wirtschaftsweise (G18)

Die gestrichenden Passagen sind auf Wunsch des geschäftsführenden Parteivorstandes durch die ÖP bestätigt worden. Der Punkt (1) führt am Schluß eine geänderte Passage auf.

Der Parteitag möge die folgende Erklärung zur Klimaschutzpolitik beschließen. Wortlaut der Erklärung:

DIE LINKE ist die Partei der sozialen Gerechtigkeit und der konsequenten Friedenspolitik. Friede und soziale Gerechtigkeit sind die Voraussetzungen für ein Leben in Sicherheit und Wohlstand für alle. Beide sind in steigendem Maße bedroht. (1) Bei gleichbleibend hohem oder gar steigendem Verbrauch an Rohstoffen drohen weitere Kriege zur Sicherung der Rohstoffversorgung. ~~Die fortschreitende Globalisierung führt zu stärkerer Ausbeutung der Natur und der von der großen Industrie abhängigen Völker sowie zum weiteren Abbau der sozialen Sicherungssysteme in den Industriestaaten. Der nicht mehr aufzuhaltende Klimawandel ist die größte Bedrohung und Herausforderung für die gesamte Menschheit. Ohne umfassende und konsequente Veränderung der Produktions- und Lebensweise in den Industrieländern, gerichtet auf die radikale Reduzierung des Naturverbrauchs, können die drohenden Gefahren und verhängnisvollen Entwicklungen nicht abgewehrt werden. Die Bewohnbarkeit weiter Teile der Erde könnte evtl., aber nur noch dann erhalten werden, wenn es gelingt, den Verbrauch an Energiestoffen innerhalb der nächsten 40 Jahre gegenüber dem heutigen Verbrauch um 80% zu reduzieren.~~ Eine sozial gerechte Ökologie- und Klimaschutzpolitik ist daher ein Kernziel für DIE LINKE. Wir fordern und verfolgen eine Politik, die auf konsequente Energieeinsparung, beschleunigten Umstieg auf die Nutzung erneuerbarer Energien, vor allem aus Wasserkraft, Wind- und Solarenergie, sowie auf effiziente Formen der Produktion und Anwendung von Energie gerichtet ist. Die Fehlentwicklungen im Zusammenhang mit dem CO_2- Zertifikatenhandel der bisher lediglich hohe Extragewinne für Konzerne und zusätzliche Belastungen für die Mehrheit der Verbraucher aber keine Reduzierung der Emissionen

gebracht hat, sind umgehend zu revidieren. Angesichts der weltweit unsozialen und katastrophalen Auswirkungen der Politik Biosprit für die Industrieländer fordert DIE LINKE, Biosprit künftig nur national aus nicht für die Ernährung benötigten pflanzlichen Rohstoffen zu gewinnen. Der Parteitag begrüßt den Antrag für ein nationales Sofortprogramm der Bundestagsfraktion vom 25.4.07 und erwartet von der Fraktion in Zusammenarbeit mit der BAG Umwelt, Energie, Verkehr und der Ökologischen Plattform der Erarbeitung weiterer konkreter Maßnahmen, die auf eine sozial gerechte Klimaschutzpolitik gerichtet sind.
Der Parteitag erachtet folgende Maßnahmen als zielführend:
1. Weitergehende ordnungspolitische Maßnahmen, wie z.b. verbesserter Wärmeschutz auch bei bestehenden Gebäuden, verbunden mit der Bereitstellung von zinsgünstigen Krediten.
2. Kurzfristig einführbare marktwirtschaftlich wirkende Maßnahmen, wie z.b. ~~die Ausweitung der Maut auf alle Transportfahrzeuge und eine schrittweise Anhebung der Mautgebühr~~ und eine gestaffelte Sondersteuer auf Pkws mit einem CO_2-Ausstoß von mehr als 120 g/km.
3. Veränderung der wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen, so dass die Wirtschaft auch aus betriebswirtschaftlichen Gründen mehr in die Reduzierung des Energie- und Rohstoffverbrauchs investiert. ~~Dazu zählen z.b. die Erhebung der betrieblichen Sozialbeträge nach der Wertschöpfung und die Erhebung der Gewinnsteuern umgekehrt-proportional zur Anzahl der Mitarbeiter.~~
4. Staatliche Investitionen und Fördermaßnahmen, dazu gehören z.B.:
- Eine zügige Weiterentwicklung der Technologien für die Nutzung erneuerbarer Energien
- Verbesserung des ÖPNV, des Personenfernverkehrs und des Gütertransports auf der Schiene, sowie die Erforschung von Energiesparpotentialen beim Schienenverkehr
- Realisierung von Steuermethoden zur Glättung des Stromerbrauchs.
- Übernahme der Strom und Gasleitungen in öffentliche Kontrolle und die Re-Kommunalisierung der Stromkonzerne
- Bereitstellung eines Klimaschutzfonds, mit dem Klimaschutz-Investitionen gefördert werden.

Begründung: Mit diesem Antrag sollen ein weiteres deutliches Signal dafür gegeben werden, dass DIE LINKE nicht nur eine Partei der sozialen Gerechtigkeit und der Friedenspolitik ist, sondern auch die Partei für den Klimaschutz. Es soll gleichzeitig die Botschaft vermittelt werden, dass die Erreichung unserer primären Ziele Frieden und soziale Gerechtigkeit ohne einen ökologischen Umbau nicht möglich ist. Der Klimaschutz muss zum Querschnittsthema in nahezu allen Politikfeldern werden.

Veränderte Passagen auf Vorschlag des geschäftsführenden Parteivorstand:
(1) „Bei gleichbleibend hohem oder gar steigendem Verbrauch an Rohstoffen drohen weitere Verteilungs-Kriege zur Sicherung der Rohstoffversorgung der reichen Industriestaaten. Um den Klimawandel wenigstens einzudämmen, müssen die CO2-Emissionen in den nächsten ..nn .. Jahren um mindestens .. nn-nn .. % reduziert werden. Dieses Ziel ist ohne umfassende und konsequente Veränderung der Produktions- und Lebensweise in den Industrieländern, gerichtet auf die radikale Reduzierung des Naturverbrauchs, nicht zu erreichen.“

Antragsteller: Ökologische Plattform
und Ökologische Plattform Thüringen

Antragsthema: Umweltverschmutzung durch die Kaliindustrie beenden (G17)

Der Parteitag möge beschließen:
1. Der Bundesparteitag der Partei DIE LINKE fordert die Bundesregierung auf, gegenüber der Firma Kali + Salz Kali GmbH Maßnahmen zu ergreifen, die zu deutlichen Reduzierungen der Salzbelastung in Werra und Weser führen. Außerdem muss die Praxis der so genanntenVersenkung von Salzabwässern in tief liegende Gesteinschichten, die zur Verseuchung großer Grundwasserkörper und vieler Quadratkilometer Land führte, beendet werden.
2. Die Fraktionen der Partei im Bundestag und in den betroffenen Landtagen setzen sich weiterhin für eine deutliche Reduzierung der Umweltbelastungen aus der Kaliindustrie ein. Dabei muss klar gestellt werden, dass sich dadurch zwar der Gewinn des Unternehmens reduzieren kann, Arbeitsplätze jedoch nicht in Frage gestellt werden. Die betroffenen Landesverbände führen Aktivitäten gegen die Umweltverschmutzung der Kaliindustrie durch. Der Bundesparteivorstand regelt die Koordination der entsprechenden Aktivitäten und unterstützt die Landesverbände.

Begründung: Die Abwasserentsorgung der Kaliindustrie in Hessen und Thüringen führt seit rund einhundert Jahren zu gravierenden Beeinträchtigungen von Werra und Weser sowie der regionalen Grundwasservorkommen. Nach kurzzeitigen Verbesserungen der ökologischen Situation durch die Zerschlagung der DDR Kaliindustrie werden gegenwärtig wieder mehr Salzabwässer durch die Kali + Salz Kali GmbH in die Werra verbracht. Das resultiert aus der weltweit gestiegenen Nachfrage nach Kalidüngern und einem Verbot, im Raum Fulda (Neuhof) Kalilaugen weiter in den Untergrund zu verpressen. Statt ernsthaft umweltverträgliche Alternativen (z.B. Rohstoffausnutzung, Haldenabdeckung, Verbringung von Salzabfällen unter Tage, Pipeline an die Nordsee) zu prüfen setzt das Unternehmen auf die Billigentsorgung in der Werra. Daraus resultiert, dass der Fluss nicht den bis 2015 von der EU- Wasserrahmenrichtlinie geforderten „guten Zustand“ erreichen wird. Außerdem entstehen hohe gesellschaftliche Kosten entlang von Werra und Weser in den Bereichen der Wasserwirtschaft und Schifffahrt sowie an flussnahen Gebäuden und Ein-

richtungen. Auch die weitere Verpressung von Abwässern in Thüringen ist beantragt, obwohl davon vor allem Gefahren für die Trinkwasserversorgung der Bevölkerung und die Qualität des Grundwassers ausgehen. Auch hier wird offensichtlich gegen europäisches Recht verstoßen. Die Landesregierung in Hessen und Thüringen ließen sich bisher durch K+S mit der Drohung, die betroffenen Werke zu schließen und für die Region wichtige Arbeitsplätze abzubauen erpressen. Auch Bundesumweltminister Gabriel billigte bei Wahlkampfauftritten in Hessen die Umweltverschmutzung des Unternehmens. DIE LINKE fordert eine dem Gedanken der Nachhaltigkeit verpflichtete Unternehmenspolitik. Arbeitsplätze lassen sich langfristig nur sichern, wenn auch den Umweltbelangen Rechnung getragen wird. Umweltschutz darf nicht weiter der Profitgier von Konzernen geopfert werden!

Ökologischen Plattform in der niedersächsischen LINKEN gegründet

Am 05. April 2008 wurde in Hannover der landesweite Zusammenschluss der „Ökologischen Plattform bei der Partei DIE LINKE. Niedersachsen“ gegründet. Als Referenten der Bundesebene leiteten Dr. Heinz Preuß und Marko Ferst in die Geschichte und Arbeit der Ökologischen Plattform ein. In der Diskussion zur Gründungserklärung waren sich alle Sympathisantinnen/ Sympathisanten und Mitglieder einig, die ökologische Frage in den Mittelpunkt ihrer Arbeit in der Partei zu stellen. Gemeinsam wurden Themen und Interessenfelder für die zukünftigen Treffen diskutiert. Die Ökologische Plattform will hierbei auch über die Landesgrenzen hinaus mit allen Interessierten zusammenarbeiten und sich vernetzen.
Als Sprecher wurden Siegfried Egyptien (Hannover), Stefan Kegler (Bleckede), Rolf Köhne (Hannover) und Karsten Plotzki (Hannover) gewählt. Als Delegierte zum Landesparteitag wurden Rolf Köhne (ehemaliges MdB) und Dr. Heinz Preuß (Mitglied des Koordinationsrates der ÖP) benannt. Die Ziele der Ökologischen Plattform sollen auch Einfluss auf die Arbeit der Landespartei und in den Fraktionen nehmen.
Mit dem Referat von Rolf Köhne zur hochaktuellen Fragestellung der möglichen Überführung der Energienetze in die öffentlich-rechtliche Hand wurde ein Auftakt zu einer Reihe von thematischen Veranstaltungen/ Treffen der Ökologischen Plattform gegeben. Unser nächstes Treffen in Niedersachsen ist am 21. Juni 2008 in der Zeit von 11 bis 16 Uhr im Pavillon am Raschplatz / Hannover (Raum 5 im EG und rolligerecht) geplant. Wir werden über den Entwurf zur Programmdebatte, die Agenda 21 und den Hochwasserschutz in Niedersachsen diskutieren. In dem Folgetreffen werden wir zu den weiteren Castortransporten und der umstrittenen Endlagerung von Atommüll in Niedersachsen Stellung beziehen.
Interessierte, die in den Info-Verteiler aufgenommen werden möchten, sollen sich einfach an Karsten Plotzki wenden. Weitere Termine und Informationen werden dann entweder als E-Mail, oder auf Wunsch auch gerne per Post zugeschickt.

KarstenPlotzki@gmx.de, Tel.: 0511-5331690

Landesarbeitsgemeinschaft Umwelt der bayerischen LINKEN gegründet

Im bayerischen Landesverband DIE LINKE hat sich eine Arbeitsgemeinschaft Umwelt gegründet. Dazu eingeladen hatte die umweltpolitische Sprecherin der Linksfraktion im Bundestag, Eva Bulling Schröter, aus Ingolstadt. In ihrem Einleitungsreferat unterstrich die Bundestagsabgeordnete, dass für DIE LINKE Umwelt- und Klimaschutz eng mit der sozialen Frage verbunden sind. „Wer über Klimaschutz redet, muss soziale Gerechtigkeit mit denken“, dies gelte für die Menschen in den ärmsten Teilen der Welt, aber auch für die Umweltpolitik im eigenen Land. Dabei gebe es nicht die eine Lösung für alle Probleme, sondern es müsse „an vielen Stellschrauben“ gedreht werden. In der anschließenden, lebhaften Diskussion, ging es um die politischen Inhalte, das Selbstverständnis der Arbeitsgemeinschaft, um Schwerpunkte und erste Aktivitäten der LAG Umwelt. Einigkeit herrschte darüber, dass die Landesarbeitsgemeinschaft nicht nur ein Diskussionszirkel werden soll. Vielmehr soll sie Umweltthemen in der Partei kommunizieren und mithelfen das umweltpolitische Profil der LINKEN in der Öffentlichkeit zu schärfen. Sie soll ein Bindeglied zwischen parlamentarischen und außerparlamentarischen Aktivitäten werden und die Kontakte zu Umweltverbänden und Initiativen entwickeln und vertiefen. Aus der Fülle von wichtigen Themen will sich die Landesarbeitsgemeinschaft Umwelt als nächstes mit der Verkehrs- und Infrastrukturpolitik in Bayern beschäftigen. Vom gescheiterten Transrapid über den geplanten Ausbau der Flughäfen in München und Nürnberg bis zu unsinnigen Straßenaus- und Neubauten überziehen die Fehlplanungen der bayerischen Staatsregierung den Freistaat, belasten die Umwelt, zerstören die Natur und schädigen das Klima. Doch diese Politik ist nicht ohne Alternativen, diese Positionen der LINKEN sollen vor allem auch im Landtagswahlkampf sichtbar gemacht werden.
Auf einem nächsten Treffen am 29.06.08 in Fürth will die LAG Umwelt ihre Arbeitsvorhaben konkretisieren. Für die Koordinierung der weiteren Arbeit wurde eine fünfköpfige Arbeitsgruppe gebildet. Als Kontaktadresse steht das Wahlkreisbüro von Eva Bulling-Schröter in Ingolstadt zur Verfügung.

Wahlkreisbüro, Bahnhofstraße 5, 85051 Ingolstadt
Telefon: 0841 - 37 96 284
Mail: eva.bulling-schroeter@wk.bundestag.de

Keine elitäre Umweltpolitik

Klimaschutz: sozial, solidarisch, friedlich

Bernd Brouns

„Rotes Herz mit grüner Lunge“ überschrieb die „taz“ am 5. November 2007 den Artikel über die energiepolitische Konferenz von Partei und Bundestagsfraktion DIE LINKE in Hamburg (2. bis 4. November 2007). Die enge Verwobenheit von sozialer und ökologischer Frage ging als zentrale Botschaft von der Konferenz aus. Gerade Energie- und Klimapolitik als scheinbaren „Nebenwiderspruch“ den Grünen zu überlassen, wäre aber nicht nur aus wahltaktischen Überlegungen ein fataler Irrtum. Denn: „Wer von sozialer Gerechtigkeit, Frieden und internationaler Solidarität redet, darf von Ökologie nicht schweigen.“

Warum LINKE auch Ökologen sein müssen

1. Klimaschutz ist eine wesentliche Bedingung internationalistischer Politik. Die Folgen des vom Menschen verursachten Klimawandels werden meist durch abstrakte Zahlen ausgedrückt. Über den erwarteten Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur wird berichtet, und die erwarteten volkswirtschaftlichen Schäden werden bilanziert. Dabei gerät oft in Vergessenheit, dass sich hinter diesen Zahlen Existenz gefährdende Änderungen der Lebensbedingungen vieler Menschen verbergen. So treffen erhöhte Temperaturen und das Abschmelzen von Gletschern nicht nur die Wintersport treibende globale Mittelklasse. Für Millionen Menschen geht es um das nackte Überleben.
Betroffen sind insbesondere die Armen und Machtlosen. Denn für die Verwundbarkeit einzelner Regionen und Menschen ist nicht nur die geografische Lage wichtig. Es geht auch um die finanziellen und technischen Kapazitäten der Bevölkerung, sich an die Folgen des Klimawandels anzupassen. Meterhohe Dammbauten gegen die Fluten des ansteigenden Meeresspiegels könnten sich vielleicht Deutschland und Holland leisten, jedoch kaum Indien oder Bangladesh. Die Begrenzung des Klimawandels ist nicht allein eine Frage der Ökologie. Der Klimawandel ist auch ein Angriff auf die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechte großer Bevölkerungsgruppen - eine Bedrohung, die von den Emissionen in den wohlhabenden Teilen der Welt ausgeht.
Diese soziale Schieflage bei der Betroffenheit von Umweltproblemen zeigt sich aber auch in Industrieländern. So leidet unter den Folgen des Hurrikan Katrina, der im August 2005 große Verwüstungen an der US-amerikanischen Golfküste anrichtete, noch heute vor allem die ärmere afro-amerikanische Bevölkerung.

2. Eine Energiewende, hin zu erneuerbaren Energien und Energieeinsparung, ist nicht nur der wichtigste Baustein im Kampf gegen die globale Erwärmung. Sie ist auch eine wichtige friedenspolitische Investition. Der Verteilungskampf um fossile Energieressourcen, insbesondere um den Zugang zu Öl und Gas, hat in den letzten Jahren eine neue Qualität erreicht. Schon heute ist eine Militarisierung der Energieaußenpolitik unübersehbar. Energiefragen werden immer mehr zum Gegenstand internationaler Konflikte, Stichwort Naher und Mittlerer Osten.
Der Klimawandel fügt diesen Konfliktkonstellationen neue hinzu. Ohne ein entschiedenes Gegensteuern wird er bereits in den kommenden Jahrzehnten die Anpassungsfähigkeit vieler Gesellschaften überfordern. Daraus könnten Gewalt und Destabilisierung entstehen. Bestehende „Umweltkrisen“ wie Dürren, Wasserknappheit und Bodendegradation werden verschärft, Landnutzungskonflikte verstärkt und zusätzliche Migrationsbewegungen ausgelöst. In anderen Regionen, vor allem in Asien, werden durch den steigenden Meeresspiegel neue Konflikte entstehen. Nationale und internationale Verteilungskonflikte würden den Zerfall ohnehin fragiler Staaten beschleunigen.

Grundzüge linker Klimaschutzpolitik

Eine Ausrichtung von Energiepolitik an klimapolitischen Erfordernissen ist daher ein Grundanliegen linker Politik. Dies bedeutet auf der einen Seite deutlich mehr Mittel für Forschung und Verbreitung erneuerbarer Energien sowie die Fortführung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes. Zum anderen brauchen wir eine Energiespar-Offensive über staatliche Investitionsprogramme, aber auch über klassisches Ordnungsrecht mit strikten Grenzwerten für den Energieverbrauch bestimmter Produkte. Und um Missverständnisse zu vermeiden: Atomenergie ist auch in Zeiten des Klimawandels keine Alternative. Die altbekannten Argumente sprechen im Gegenteil weiterhin für den schnellstmöglichen Ausstieg aus deren Nutzung.
Nicht nur die Folgen des Klimawandels und der Knappheit der Energieressourcen kann jedoch zu einer Verstärkung sozialer Schieflagen führen. Auch Klimaschutz muss sozial gerecht erfolgen. Und hier ist der wesentliche Unterschied zu den klimapolitischen Positionen der Grünen. Diese gaben beispielsweise bei einer Ausschussberatung im Bundestag zu Protokoll: „Dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. stimme man im Wesentlichen zu. Es könne aber bei CO_2-Einsparungen keine Ausnahmen aus sozialen Gründen geben.“
Beispiel für die soziale Blindheit von Klimapolitik ist eines der zentralen Projekte rot-grüner Umweltpolitik: die Ökosteuer. Die steuerliche Belastung durch höhere Energiepreise traf alle, die Entlastung kam aber über niedrigere Sozialversicherungsbeiträge

nur Unternehmen und gutbezahlten Beschäftigen zugute. Geringverdiener/innen wurden darüber kaum, Empfänger/innen von Sozialhilfe oder ALG II und Rentner/innen gar nicht entlastet. „Dies ist keine Ökosteuer, sondern eine Armensteuer“, schrieb damals ein einsamer Rufer aus den Reihen der Umweltverbände.
Dies spricht nicht gegen eine generelle Steuerung des Energieverbrauchs über den Preis. Sie darf aber nicht zu einer weiteren Spaltung der Gesellschaft führen, indem Einkommensschwache von einem angemessenen Maß an bezahlbarer Energie und Mobilität ausgeschlossen werden. DIE LINKE muss einer elitären Umweltpolitik entgegentreten, die Energiearmut von Arbeitslosen oder prekär Beschäftigten als hinnehmbaren Preis für den Klimaschutz verbucht. Energie- und Klimapolitik darf nicht zu sozialer Ausgrenzung führen.
Auch deshalb muss der Preistreiberei der Öl-Multis und Stromkonzerne klare Grenzen gesetzt werden. Die Rekommunalisierung der Stromversorgung, also eine wieder erstarkte Rolle von Stadtwerken im öffentlichen Eigentum, würde die Ausrichtung zukünftiger Energiepolitik nicht profitorientierten Kartellen überlassen, sondern die gesellschaftliche Einflussnahme stärken. Eine stärker dezentrale Energieversorgung würde zudem regionale Wirtschaftskreisläufe fördern und neue Arbeitsplätze schaffen.
Preisanstiege bei Strom, Benzin und Heizöl werden aber auch zukünftig unvermeidbar sein. Umso wichtiger ist es, dass sie sich in den Leistungen des sozialen Sicherungssystems widerspiegeln. Explodierende Energiekosten und stagnierende Reallöhne haben in den letzten zwei Jahren das Phänomen der Energiearmut aufkommen lassen. Fokus linker Politik sollten aber nicht allein die Energiepreise, sondern die Energiekosten sein. Nicht der Preis pro Kilowattstunde Strom oder Liter Heizöl ist letztlich ausschlaggebend für die Verbraucher/innen, sondern der letztlich zu zahlende, vom Verbrauch abhängige Rechnungsbetrag. Programme für die energetische Sanierung von Mietshäusern und für die Anschaffung von Energie sparenden Elektrogeräten für Haushalte mit geringen Einkommen könnte deren Energiekosten dauerhaft senken und sie unabhängiger von steigenden Energiepreisen machen.
Auf internationaler Ebene ist ein striktes Nachfolgeabkommen zum Kyoto-Protokoll erforderlich, das sich am Ziel einer maximalen globalen Erwärmung von zwei Grad gegenüber vorindustriellen Temperaturen orientiert. Internationale Klimapolitik darauf zu reduzieren, wäre aber falsch. Globaler Klimaschutz braucht auch eine Neuausrichtung der Handelspolitik. Der Anstieg der globalen Klimagasemissionen hängt auch mit der Ausgestaltung globalisierten Wirtschaftens zusammen. Ohne eine Abkehr vom Paradigma der Liberalisierung wird jedes internationale Klimaschutzabkommen schnell an seine Grenzen stoßen.
Letztlich muss Klimapolitik das Wohlstandsmodell der Industriemoderne auf den Prüfstand stellen. Zur Eindämmung des Klimawandels sind erhebliche Änderungen in den Produktions- und Konsummustern erforderlich. Dazu bedarf es Ressourcen sparender Technologien, aber auch einer Änderung von Lebensstilen. Wirksame Klimapolitik macht letztlich auch eine Kritik des Reichtums erforderlich.

Bernd Brouns ist Referent für Energie- und Um- weltpolitik der Bundestagsfraktion DIE LINKE.
Bernd.Brouns@linksfraktion.de
Weitere Informationen: www.linksfraktion.de/energie; www.die-linke.de/politik/themen/energiepolitik

erschienen in Disput, 1/ 2008

Fährt das Auto der Zukunft elektrisch?

Bericht über eine Tagung der „Grünen“ am 28. 04. 2008

Götz Brandt

Die Fraktion der „Grünen“ hatte bereits im September 2007 ein „Green Car Concept“ beschlossen. In diesem Konzept bleibt das Auto Bestandteil der Mobilität. Das zukünftige „grüne Auto“ soll aber weitgehend klimaneutral sein, stößt keine Schadstoffe aus, fährt leise, verursacht keine schweren Unfälle und ist in ein integriertes Verkehrssystem eingebettet.
Die Automobilbranche hat ein anderes Car Concept, das mit diesen Zielstellungen nicht übereinstimmt. Sie blockiert bei der Emission sogar wirksame Verbrauchsobergrenzen. Deshalb verlangen die „Grünen“ eine „schrittweise Ökologisierung der Automobilität“, wohl wissend, dass wir damit „in den Klimacrash brausen“ (Kuhn). Daneben wird auch die radikale Lösung des Problems vorgeschlagen: ein Elektroauto, dessen Batterie an der Steckdose aufgeladen werden kann.
Auf der Tagung gab Fraktionschef Fritz Kuhn die politische Linie vor: Er macht sich Sorgen um die deutsche Automobilindustrie, ihre zukünftige Wettbewerbsfähigkeit, ihre Technologieführerschaft und den Arbeitsplatzerhalt, weil die Industrie nicht erkennen würde, welche Schlussfolgerungen aus weltweiten Entwicklungen gezogen werden müssen, sie würde sogar Technologieentwicklungen verschlafen (Hybridtechnik). Kuhn forderte eine andere Fahrzeugkonzeption. Ein visionäres Konzept wäre das Elektroauto, angetrieben mit erneuerbarer Energie.
Die Automobilindustrie war auf der Tagung durch den Leiter der Forschungsabteilung Antriebe bei der Volks-

wagen AG, Dr. Wolfgang Steiger und den Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie, Matthias Wissmann (ehem. Bundesminister) vertreten. Steiger nahm den Tagungsteilnehmern gleich alle Illusionen, dass sich in der Automobilindustrie etwas bewegen würde: „Der Hybridantrieb wurde nur entwickelt, um aus dem Verbrennungsmotor das Maximale herauszuholen“. Bis 2030 werden Verbrennungsmotoren gebaut. Kraftstoff wird dann zu 50 % auf Erdölbasis und zu 50 % auf Syn-fuel und Wasserstoffbasis beruhen.
Damit ist das Konzept der Industrie klar definiert: erst wenn der letzte Tropfen Öl und das letzte Gramm Brotgetreide in den Verbrennungsmotoren verheizt worden ist, wird es ein neues Car Concept geben. Elektroantriebe werden von der Automobilindustrie nur beobachtet. Es werden immer mal wieder Prototypen vorgestellt, um publikumswirksam zu zeigen, dass man am Problem dran sei.
Auch Herr Wissmann konnte nicht mehr versprechen: „Die Klimaänderungen nehmen wir als Thema massiv auf“, sagte er und verkündete, dass der PKW-Flottenverbrauch 2007 um 2 g Kohlendioxid je Fahrzeug zurückgegangen wäre und sich dieser Trend in Zukunft fortsetzen würde. Diese Einsparung liegt aber im Fehlergrenzenbereich der Berechnung. Wissmann begründete diese geringe Einsparung damit, dass die Kohlendioxid-Vermeidungskosten hoch seien und das Auto aber nicht teurer werden dürfe, weil man sonst Käuferschichten verlieren würde. Die langfristigen Forschungsziele der Automobilindustrie benannte er mit Brennstoffzelle und Wasserstoff, weiterer Optimierung der Verbrennungsmotoren und Forschung an Batterien. Die Lithium-Ionen-Batterie würde zwar schon 100 bis 200 km Fahrstrecke ermöglichen, was aber nicht ausreicht. Erst wenn eine neue leistungsstarke Batterie entwickelt worden ist, was vor 2010 nicht der Fall sein wird, könnte man mit Elektroautos rechnen.
Bisher werden Elektroautos von kleinen Mittelstandsfirmen in kleinen Serien entwickelt und hergestellt. Es waren aber keine dieser Firmen zur Tagung eingeladen, die in Produktion und Absatz langjährig Erfahrung haben, sondern Firmen, die das erst noch vor sich haben.
Eine US-amerikanische Firma „Better Place“ will ein Elektroauto für 20 000 $ Kaufpreis im Jahre 2011 auf den Markt bringen. Ein norwegischer Elektroautohersteller will bereits 2008 eine Stückzahl von 10 000 Elektroautos produzieren. Das Auto soll eine Reichweite von 100 km erreichen. Eine schweizer Firma „Mindset Hybrid“ will ab 2009 ein 850 kg schweres Coupe mit 120 km/h Spitzengeschwindigkeit und 100 km Fahrweite auf den Markt bringen. Das alles war Zukunftsmusik kleiner unbedeutender Hersteller von Elektroautos.
Die Bundesregierung war mit Dr. Lahl vom Bundesumweltministerium vertreten. Der Kabinettsbeschluss vom 5.12. 2007 wurde erläutert. Nunmehr wäre die Elektromobilität in das Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung aufgenommen. Es wäre eine Koordinierungsplattform Elektromobilität gegründet worden, die Handlungsfelder und Ziele vorgibt. Ein nationaler Entwicklungsplan Elektromobile soll bis Mitte 2008 erarbeitet werden. Im Mittelpunkt steht dabei ein Plug-in-Hybrid-Antrieb und das ist kein wirkliches Elektroauto.
Prof. Sauer von der TH Aachen machte darauf aufmerksam, dass man mit der Elektroautoproduktion eigentlich sofort beginnen könne. Eine neue Infrastruktur sei gar nicht nötig. Zum Aufladen der Batterie an der Steckdose brauche man nur 2 Stunden. Es wären in Deutschland nur 25 % des gegenwärtigen Gesamtstromverbrauchs notwendig, um alle PKW in Deutschland mit Strom aufzutanken.
Der Grünen-Sprecher für Energie- und Technologiepolitik Hans-Josef Fell argumentierte gegen die Wasserstoff-Euphorie, die auch bei den „Grünen“ zeitweilig bestand. 100 kW Windradenergie kommt beim Elektroauto mit 69 kW an, beim Wasserstoffauto nur mit 23 kW und wenn der Wasserstoff flüssig ist, nur mit 19 kW. Da wäre doch klar, dass man sofort das Elektroauto bauen sollte und nicht erst den Umweg über die Brennstoffzelle gehen müsse, die mit Wasserstoff angetrieben wird. Da alle 15 Jahre die PKW-Flotte erneuert wird, ist auch aus diesem Grunde der sofortige Einstieg in die Elektroautoproduktion notwendig.
Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Autoindustrie in den nächsten 30 Jahren aus eigener Initiative in eine Elektroautoproduktion nicht einsteigen wird. Die „Grünen“ machten nicht klar, wie denn ihre „politische Flankierung und die Nachfragestimulierung“ bei Elektroautos aussehen soll. Man beschränkt sich auf eine schrittweise Reduzierung der Emissionen beim Verbrennungsmotor und fordert nur die Aufstockung der Forschungsmittel. Das reicht nicht aus, um der Klimakatstrophe zu entgehen. Die „Grünen“ sind auf diesem Gebiet unglaubwürdig und die Tagung hat daran nichts geändert.
Die Ökologische Plattform bei der LINKEN hat ihren Standpunkt zum Elektroauto im Heft 2/2007 der Beiträge zur Umweltpolitik unter dem Thema **„Grünes Auto oder Solarauto“** dargelegt. Das Heft kann bei der Ökoplattform bestellt werden.

Tips füs Internet

CL-Netz Umweltschutz
www.umwelt.kommunikationssystem.de

Telepolis Energie & Klima
www.telepolis.de/r4/inhalt/energie.html

Telepolis Bio-Technik
www.telepolis.de/r4/inhalt/leb.html

Einstieg in den totalen Bahn-Ausverkauf

Zum Einknicken der SPD, Folgen der drohenden Kapital-Privatisierung bei der Bahn und Ansprüche an die öffentliche Daseinsvorsorge

Dorothée Menzner und Ulrich Maurer

Eine Privatisierung der Bahn würde doch sicher mit einem Schlag viel Geld in die Staatskasse spülen. Warum sind Sie so vehement gegen die Pläne von Tiefensee und Mehdorn?

Dorothée Menzner: So viel Geld wäre das nun auch wieder nicht. Vor einer Privatisierung muss eine sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung geschlossen werden. Das heißt, von der öffentlichen Hand wird auch zukünftig erwartet, dass sie das Netz unterhält und instand hält. Alle bisher vorliegenden Berechnungen besagen, dass das Geld, welches möglicherweise erlöst werden könnte, binnen weniger Jahre wieder zur DB AG zurück fließt - nach allem, was sich abzeichnet, sogar noch viel mehr. Für den Schienenpersonennahverkehr zahlt der Bund zusätzlich jährlich rund 3,5 Milliarden Euro an die DB AG.

Sie warnen bereits vor dem „Einstieg in den totalen Bahn-Ausverkauf".

Ulrich Maurer: Union und FDP haben erklärt, die 24,9-Prozent-Privatisierung sei nur der erste Schritt. Wenn die Heuschrecken einmal drin sind, geht es doch nur noch um die Rendite. Sie werden von der Bahn mehr Dividende erwarten, als diese für Bankkredite oder Anleihen an Zinsen zahlen müsste. Insofern ist es eine glatte Lüge, wenn behauptet wird, die Teil-Privatisierung sei notwendig, um Investitionen zu finanzieren. Ein schönes Beispiel für den Einfluss von Finanzinvestoren ist der Einstieg des Hedgefonds TCI bei der Deutschen Börse. Da reichte ein Anteil von 8,5 Prozent, um den Börsenchef abzusetzen und die gesamte Unternehmensstrategie zu kippen. Wenn es primär um Rendite geht, geht das Rosinenpicken los. Im Fernverkehr wurden schon unter Mehdorns Börsenfahrplan Städte wie Schweinfurt, Offenbach, Heilbronn, Krefeld und Chemnitz komplett gekappt. Gelsenkirchen, Wiesbaden, Dresden und Saarbrükken erfuhren eine deutliche Verschlechterung der Anbindung. Das wird sich mit der geplanten Teil-Privatisierung natürlich verschärfen. Seriösen Hochrechnungen zufolge ginge dann z.B. in Essen für den Fernverkehr das Licht aus. Darum sind wir strikt gegen die Kapital-Privatisierung der Bahn.

Wie kann der Staat langfristig den kundenfreundlichen und gleichzeitig rentablen Unterhalt der Bahn gewährleisten?

Dorothée Menzner: Beides ist keine Frage der Eigentumsverhältnisse. Das Netz wird sich nie rentabel bewirtschaften lassen. Aber auch in die Straßen steckt die öffentliche Hand ja weit mehr Geld, als die Steuern der Autofahrer hereinbringen. Mobilität ist nun einmal ein wichtiger Bereich der Daseinsvorsorge. Auf dem Weg zu einer besseren Bahn müssen aus unserer Sicht folgende Schritte unternommen werden: Erstens: Es muss eine transparente Struktur des Unternehmens geschaffen werden, denn nur so kann der öffentliche Einfluss auch geltend gemacht werden. Zweitens: die Infrastruktur ist eigenständig in öffentlicher Hand zu führen, eine wichtige Voraussetzung, um allen Anbietern einen diskriminierungsfreien Zugang zu gewähren- und so mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen. Drittens: Der Fernverkehr muss neu geregelt werden. Es müssen gute Angebote jenseits der teuren ICE her, ähnlich wie früher die InterRegios. Dazu ist zu prüfen, ob das Instrument des bestellten Fernverkehrs geeignet ist, das Abhängen ganzer Regionen vom Bahnverkehr, mit dem wir es zunehmend zu tun haben, zu verhindern. So etwas existiert ja bereits im Nahverkehr. Und zu guter Letzt: Es ist nicht Aufgabe der öffentlichen Hand, Containerterminals in China zu bauen, größter europäischer Straßenspediteur zu sein, einen Päckchenversender in den USA zu betreiben oder weltweit Eisenbahnunternehmen zu erwerben. Wenn so etwas unter dem Konzerndach der DB AG betrieben wird, ist unbedingt sicher zu stellen, dass öffentliche Mittel zielgerichtet und ausschließlich in den Schienenverkehr von Menschen und Gütern hier im Lande fließen.

Nach dem Einknicken Becks ist die Bahnprivatisierung wohl kaum noch zu stoppen. Müssen sich die Bahnkunden jetzt schon einmal auf britische Verhältnisse einrichten?

Dorothée Menzner: Sicher, die Gefahr ist nicht gebannt und eine an Renditeinteressen orientierte Bahn wird Leistungen, die sich nicht „rechnen", abbauen, wird die Tarife der Mitarbeiter senken, Beschäftigte entlassen, Strecken und Bahnhöfe stilllegen und weniger Geld in den Unterhalt von Netz und Wagenmaterial stecken. Doch ich bin nach wie vor optimistisch, dass es uns gelingt, diese irrsinnige Privatisierung zu verhindern. Als Fraktion allein werden wir das allerdings nicht schaffen. Wir sind darauf angewiesen, dass die über 70 Prozent der Bevölkerung, die diese Verschleuderung von Volksvermögen ablehnen, aufstehen und Druck machen. Sie haben in uns verlässliche und hartnäckige Mitstreiter.

DIE LINKE pocht darauf, öffentliche Daseinsvorsorge in öffentlicher Hand zu belassen bzw. sie wieder in diese zurückzuführen. Die SPD ist weiterhin voll auf Privatisierungskurs. Das sieht nicht so aus, als ob sich da zwei aufeinander zu bewegen.

Ulrich Maurer: Der jüngste Beschluss des SPD-Par-

teirats zur Bahn-Privatisierung, die Festschreibung der 24,9-Prozent-Beteiligungs-Quote in die Verantwortung der Tarifparteien zu legen, zeigt doch nur, dass die Hintertür für weitere Anteilsverkäufe offen gehalten werden soll. Warum erklärt der Parteirat nicht selbst: Entweder 24,9 Prozent oder kein Börsengang? Die Kapital-Privatisierung der DB ist ein schönes Beispiel dafür, dass alle neuerliche linke Rhetorik nichts ändert am bisher von der SPD massiv verfolgten Privatisierungskurs. Es ist wie im Frühjahr 2005: Müntefering hält markige Sprüche gegen Heuschrekken, zugleich öffnet Steinbrück ihnen - oder jetzt die Bundestagsfraktion bei der DB - Tür und Tor. Eine kundenfreundliche Zuganbindung gehört zur öffentlichen Daseinsvorsorge, sie darf nicht der Renditegier internationaler Finanzinvestoren ausgeliefert werden. Solange die SPD Hintergrund und Konsequenzen des Finanzmarktkapitalismus nicht versteht und entsprechend handelt, sehe ich auf Bundesebene keine Berührungspunkte für eine Annäherung. Da bin ich auch ganz zuversichtlich, was die Meinung breiter Teile der Bevölkerung angeht.

Was auf Bundesebene derzeit völlig ausgeschlossen scheint, haben Grüne, SPD und LINKE jetzt gerade in Hessen vorgemacht und mit ihrer Landtagsmehrheit einen Auslieferungsstopp nach Afghanistan durchgesetzt. Geht da noch was?

Ulrich Maurer: Auf Landesebene sieht das besser aus, auch in Hessen, z.B. in Punkto Studiengebühren oder Energiepolitik. Aber auch hier muss die SPD konkret werden: Ist sie bereit, bei der Entscheidung über den Landeshaushalt den Hochschulen die Mittel für die volle Rückerstattung an die Studierenden zuzusagen? Wenn hessische Kommunen in nächster Zeit reihenweise vor der Frage stehen, ob privatisierte Betriebe rekommunalisiert werden sollen, ist die SPD dann bereit, die Kommunen gesetzlich und finanziell zu unterstützen? Nur wenn die SPD in der konkreten Politik glaubwürdig ist, kann die Aufbruchstimmung des hessischen Wahlkampfs für die Menschen „in bare Münze“ umgesetzt werden.

Dorothée Menzner ist die verkehrspolitische Sprecherin und Ulrich Maurer der Parlamentarische Geschäftsführer der Fraktion DIE LINKE

Quelle: www.linksfraktion.de (22. April 2008)

Klimaschutz im Straßengüterverkehr

Lutz Heilmann

Klar ist, dass der beste Klimaschutz im Verkehr darin bestünde, auf Fahrten mit dem Pkw und Lkw sowie Flüge zu verzichten. Dazu müssten einerseits langfristig angelegte Verkehrsvermeidungskonzepte verfolgt werden, andererseits umweltfreundlichere Alternativen sukzessive ausgebaut werden. Eine solche Verkehrswende ist bislang ausgeblieben - auch in sieben Jahren rot-grüner Bundesregierung.

Es passiert das Gegenteil dessen, was eigentlich geschehen müsste: Im Personenverkehr stagnieren ÖPNV und Schienenverkehr. Der besonders klimaschädliche Luftverkehr hingegen wächst in rasantem Tempo - allein im letzten Jahr um 6,2 %. Fahrten mit Pkw nehmen hingegen kaum zu - wobei es hier wegen des Tanktourismus eine große statistische Unsicherheit gibt. Im Personenverkehr ist der Luftverkehr Sorgenkind Nr. 1 - obwohl fast nur über Pkws geredet wird, die allerdings weiterhin (noch) den Löwenanteil der verkehrsbedingten Klimabelastung verursachen.

Beim Güterverkehr hingegen ist das Sorgenkind Nr. 1 der Straßengüterverkehr. Dessen anhaltendes und stetiges Wachstum über Jahrzehnte hinweg treibt den Spediteuren vermutlich Tränen der Freude in die Augen. Wobei mir durchaus bewusst ist, dass die Branche und insbesondere die deutschen Unternehmen nicht sorgenfrei durchs Leben gehen.

Die Verkehrsträger Binnenschifffahrt und Schiene, die pro Tonnenkilometer (tkm) im Vergleich zum Lkw jeweils nur knapp ein Drittel bis ein Fünftel (Angaben schwanken) des Klimagases Kohlendioxid ausstoßen, stagnieren hingegen weitgehend. Nur in den letzten Jahren war ein leichter Aufwärtstrend bei Transporten auf der Schiene zu verzeichnen. Der führt die Schiene aber bei weitem nicht dahin, wo sie eigentlich mal hin sollte. Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 war die prognostizierte Verdopplung des Schienengüterverkehrs von 73 Mrd. tkm in 1997 auf 148 Mrd. tkm in 2015. Laut der aktuellen Verkehrsprognose 2025 des Bundesverkehrsministeriums soll dieser Wert nun nicht mehr 2015, sondern knapp zehn Jahre später erreicht werden: für 2025 werden 151 Mrd. tkm vorhergesagt. Etwas erstaunlich, weil der Schienengüterverkehr in den letzten Jahren deutlich gewachsen ist und 2007 bereits knapp 115 Mrd. tkm auf der Schiene abgewickelt wurden.

Der Straßengüterfernverkehr hat - welche Überraschung - die erst für 2015 prognostizierten 374 Mrd. tkm schon 2004 fast erreicht. Das kennt man schon von den früheren Bundesverkehrswegeplänen. Für 2025 wird nochmals fast eine Verdopplung vorhergesagt, auf dann 676 Mrd. tkm. Gegenüber 1997 würde das fast eine Verdreifachung bedeuten. Nebenbei:

Was das für den Verkehr auf den Autobahnen bedeuten würde, mag man sich lieber nicht ausmalen.
Dazu muss man allerdings sagen, dass die aktuelle Prognose für 2025 anscheinend ein reines Trendszenario ohne politische Steuerungsmaßnahmen beschreibt. Das war bei der Prognose für den Bundesverkehrswegeplan 2003 anders. Die entscheidende Frage nun ist, ob die Prognosen deswegen nicht eintreffen, weil sich der Güterverkehr nicht steuern lässt? Oder liegt es nicht vielmehr daran, dass die für die Prognosen unterstellten Maßnahmen nur zum kleinen Teil realisiert wurden? So ist der unterstellte massive Ausbau des Schienennetzes und die Senkung der Nutzerkosten im Schienengüterverkehr bei weitem nicht in dem angenommenen Ausmaß erfolgt. Auch die Höhe der Lkw-Maut liegt (bislang) noch nicht bei den unterstellten 21 Cent, das wären etwa 50% mehr als derzeit.
Für den Klimaschutz hatte das Wachstum des Straßengüterverkehrs die Folge, dass die Kohlendioxid-Emissionen nach Angaben des Umweltbundesamtes von 1991 bis 2006 trotz technischer Effizienzsteigerungen wegen des größeren Wachstums der Fahrleistungen um 23 % gestiegen sind. Der Gesamtanteil an den Verkehrsbedingten CO_2-Emissionen stieg dadurch auf 28% an. Zum Vergleich: Pkw liegen mit 59% nur noch doppelt so hoch. Vor 15 Jahren lagen die CO_2-Emissionen durch Pkw noch um das Vierfache über Lkw. Während die CO_2-Emissionen durch Pkw zurückgingen und weiter gehen, stiegen die von Lkw weiter an und werden dies auch zukünftig tun. Die technischen Effizienzsteigerungen werden auch zukünftig das Wachstum der Verkehrsleistung ausgleichen können. Ohne lenkende Maßnahmen dürften deshalb die Emissionen von Lkw die von Pkw in 10 bis 20 Jahren einholen.
Die Gesamtemissionen Deutschlands hingegen müssen laut Kioto-Protokoll im Zeitraum 2008 bis 2012 um durchschnittlich 21 % gegenüber 1990 sinken. Die Klimabilanz des Straßengüterverkehrs ist also desaströs. Bislang wurde in Deutschland das Wachstum der CO_2-Emissionen im Verkehr durch stärkere Senkungen in anderen Sektoren ausgeglichen, im Wesentlichen durch die „Deindustrialisierung“ und die Modernisierung der Braunkohleverstromung in Ostdeutschland zu Beginn der 1990er Jahre. Zukünftig werden die „Verteilungskämpfe“ um Emissionskontingente zwischen den Sektoren dramatisch zunehmen. Bis 2020 will die Bundesregierung die Kohlendioxid-Emissionen um 40% senken. Bis 2050 müssten 80 - 90% der Kohlendioxid-Emissionen Deutschlands im Vergleich zu 1990 gesenkt werden, wenn man Klimaschutz ernst nimmt. Handlungsdruck ergibt sich aber auch daraus, dass Öl immer knapper wird. Da 60% des in der EU verbrauchten Erdöls vom Straßenverkehr beansprucht werden, drohen beim spätestens für 2020 vorhergesagten Erreichen des sog. Peak-Oil erhebliche Preissteigerungen für Kraftstoffe, die weit über die in der letzten Zeit zu verzeichnenden hinausgehen.
Wie kann man diesem Problem nun begegnen? Während für Pkw vielfältige Maßnahmen immerhin diskutiert, wenn auch nicht umgesetzt werden, wird beim Straßengüterverkehr noch nicht einmal über wirksame Klimaschutzmaßnahmen debattiert. Das kann aber nicht so bleiben, der Straßengüterverkehr muss einen erheblichen Beitrag zum Klimaschutz leisten! Dass hier noch erhebliche Anstrengungen erforderlich sind, lässt sich auch dem Jahresbericht 2007 der europäischen Umweltagentur (EEA) entnehmen. Selbst die bisherigen Anstrengungen auf europäischer Ebene, selbst unter Berücksichtigung der geplanten Verschärfungen für Pkw, würden bei weitem nicht ausreichen. In den kommenden zehn Jahren müssen demnach weitere 50 Millionen Tonnen CO_2 zusätzlich eingespart werden, will die EU ihre Klimaziele erreichen. Dazu dürfte der Straßenverkehr nicht weiter wachsen, sondern müsste vielmehr zurückgehen.
Klar ist aber, dass auch all die meisten derjenigen, die eine ökologische Verkehrspolitik wollen, zähneknirschend akzeptieren, dass Auto und Lkw noch eine Weile die Verkehrsmittel Nr. 1 bleiben werden.
Klar ist auch, dass man nicht einfach den Spediteuren Schuld daran geben kann, dass der Straßengüterverkehr wächst. Sie machen Geschäfte, das kann man ihnen nicht verdenken. Schuld hat, wenn man das überhaupt klar zuweisen kann, die rasant zunehmende weltweite Verflechtung der Wirtschaft, Stichwort Globalisierung.
Dieses Rad zurückzudrehen erscheint fast unmöglich, und ist mehrheitlich auch nicht gewollt. Dennoch kann die Strategie der Verkehrsvermeidung - nicht in erster Linie so gemeint, dass gar nicht mehr gefahren wird, sondern dass kürzere Distanzen zurückgelegt werden - nicht aufgegeben werden. Auch wenn es äußerst schwierig ist. Die so genannte Globalisierung führt aber nicht nur zu mehr Verkehr, sie hat auch andere Konsequenzen: Jedes Produkt, das nicht mehr in Europa, sondern beispielsweise in Fernost hergestellt wird, lässt zwar den Umsatz im Hamburger Hafen und folglich auf Straße und Schiene weiter ansteigen. Es bedeutet aber auch, dass ein Vielfaches der Arbeitsplätze, die in der Logistik gesichert oder geschaffen wurden, in der Produktion verloren gegangen ist. Kürzere Wege für Güter bedeuten also auch Sicherung von Arbeitsplätzen in Deutschland und Europa. Auch deswegen darf die Bundesregierung den Trend durch weitere Liberalisierungsrunden nicht noch beschleunigen. Verbindliche internationale Standards zu Löhnen, zu Arbeits- und Umweltschutz wären im Interesse Aller.
Ein zentraler Ansatzpunkt ist und bleibt die Verteuerung der Transporte, was die Spediteure nicht gerne hören werden. Dadurch wird auch die Verlagerung von Transporten auf Binnenschiff und Schiene forciert. Dies zeigt die Einführung der Lkw-Maut, die zu steigenden Schienentransporten geführt hat. Verlagert werden kann aber nur dann, wenn auch entsprechende Trassen und Angebote vorhanden sind. Da hat es die Binnenschifffahrt naturgemäß schwer

- wobei ich den Ausbau der Wasserstraßen weitgehend ablehne und eher auf eine Arbeitsteilung mit der Schiene setze, die in vielen der fraglichen Korridoren wie z.B. entlang der Elbe freie Kapazitäten hat. Leider legt die Deutsche Bahn AG für jeden Kilometer neue Hochgeschwindigkeitsstrecke mehrere Kilometer ihres Bestandsnetzes still. Der Börsengang der Bahn würde diese Konzentration auf wenige Korridore und den Rückzug aus der Fläche beschleunigen.

Aber selbst wenn beide geschilderten Strategien sowohl umgesetzt als auch wirken würden, bliebe der Lkw das Verkehrsmittel Nr. 1. Deswegen führt kein Weg daran vorbei, sich auch intensiv mit der Frage zu beschäftigen, wie Lkws deutlich umweltfreundlicher werden. An erster Stelle steht dabei die Steigerung der Energieeffizienz der Fahrzeuge, also die deutliche Senkung des Verbrauchs pro gefahrenen Kilometer. Ob und, wenn ja, welche neuen Antriebssysteme (Batteriebetrieb, Brennstoffzelle etc.) zu einer echten Alternative werden, dazu wage ich derzeit keine Prognose - das ist auch nicht unbedingt meine Aufgabe als Bundestagabgeordneter. Alle alternativen Antriebssysteme wie auch die allerdings sehr bedenkliche Nutzung von Biokraftstoffen haben gemeinsam, dass auch diese Energien nicht unendlich verfügbar sind. Sie sind fast noch mehr als Benzin und Diesel knappe Güter. Deswegen ist es unabhängig von der zukünftigen Antriebstechnik unabdingbar, die Effizienz der eingesetzten Energie deutlich zu steigern. Das Umweltbundesamt (UBA) gibt die langfristigen Einsparpotenziale für Lkws durch hocheffiziente Antriebe und konsequenten Leichtbau mit 40% bis 2050 an - bei Pkws sind es gar 70% (UBA-Jahresbericht 2006, S. 47).

Die 1-Million-Euro Frage ist nun, wie man all das erreichen will. Wie schon erwähnt, führt an der Steigerung der Kosten kein Weg vorbei. Angesichts des anhaltenden rasanten Wachstums des Straßengüterverkehrs ist es zunächst wichtig, dieses Wachstum zu verlangsamen - damit wäre für den Klimaschutz bereits viel gewonnen. Von daher müssten auch Speditionen eigentlich keine „Angst“ vor Preissteigerungen haben, zumal sie diese ja an ihre Kunden weiterleiten sollen. Wichtiger dürfte vielmehr sein, dass das international, also in Europa einheitlich geschieht. Bei dem wichtigsten Instrument, der Lkw-Maut, stand bei deren Einführung ja auch die Frage der Kompensation fast mehr im Fokus als die Höhe der Maut. Dass die Bundesregierung hier immer noch nicht die vereinbarte Kompensationssumme gewährt, ist ebenso ärgerlich wie peinlich. Das führt dazu, dass die Lkw-Maut und die diskutierten Erhöhungen auf anhaltenden Widerstand stoßen.

Ebenso peinlich ist, dass die Bundesregierung die neue Mauthöhenverordnung in ihrem Klimaschutzprogramm aufführt. Die Maut wird zwar nach Emissionen differenziert, dabei geht es aber um die gesundheitsschädlichen Luftschadstoffe und nicht um das Klimagas Kohlendioxid. Auf meine Nachfrage im Verkehrsausschuss redete sich die Bundesregierung damit heraus, dass durch die Mauthöhenverordnung ja der Fahrzeugpark erneuert wird und somit verbrauchsärmere Fahrzeuge auf die Straße kommen. Das war es aber auch schon, was der Bundesregierung zum Klimaschutz im Güterverkehr einfällt. Eine Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge unter 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht? Nicht gewollt. Ausweitung auf mehr als die drei läppischen Bundesstraßenabschnitte? Ebenfalls nicht gewollt.

An der Ausweitung der Mautpflicht auf Lkw ab mindestens 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und die außerorts gelegenen Bundesstraßen führt aber kein Weg vorbei, nicht nur aus Gründen des Klimaschutzes. Natürlich kann man darüber streiten, ob alle Bundesstraßen fernverkehrsrelevant sind. Dann muss man die eben teilweise an die Länder abgeben. Vielleicht bewegt sich in der Föderalismuskommission II diesbezüglich ja etwas.

Die Maut muss aber auch deutlich teurer werden. Wobei wir da ein schrittweises Vorgehen befürworten, damit sich Spediteure darauf einstellen können und die alternativen Verkehrsträger verbessert werden können. Ad hoc lässt sich der Verkehr auf der Schiene nicht in großem Stile steigern, zumindest nicht auf den Hauptkorridoren.

Die Erhöhung der Maut sollte europaweit einheitlich geschehen. So wäre es für die Spediteure vermutlich leichter, die gestiegenen Kosten 1:1 einzupreisen. Denn das Ziel der Mauterhöhung ist ja nicht, die Spediteure in den Ruin zu treiben, sondern die Transportkosten zu erhöhen. Mit großem Interesse wird der für den Juni angekündigte Vorschlag der EU-Kommission zur Einbeziehung der externen Kosten im Straßengüterverkehr erwartet. Dass dann allerdings die Klimakosten voll auf die Wegekosten aufgeschlagen werden sollen und die Mineralölsteuer außen vor gelassen wird, kann ich mir nicht vorstellen. Da Mineralölverbrauch und Klimaschaden direkt im Verhältnis 1:1 zueinander stehen, sollte man vielmehr die Mineralölsteuer zur Klimasteuer erklären. Dann muss sie aber auch - europaweit - langfristig so erhöht werden, dass die Klimakosten gedeckt werden, wobei diese und andere Berechnungen nicht unerhebliche Probleme aufwerfen.

Um den Fuhrpark nicht nur in Bezug auf Luftschadstoffe, sondern auch in Bezug auf den Verbrauch zu erneuern, bedarf es weiterer Anreize. Dazu bietet sich die Kfz-Steuer an. Für Pkw wollen sowohl Deutschland als auch die EU-Kommission diese ganz oder teilweise auf den CO_2-Ausstoß als Bemessungsgrundlage umstellen. Dies sollte auch für Lkw schleunigst in die Wege geleitet werden. Zunächst müssten dafür aber erst einmal die Grundlagen geschaffen werden. Denn während für alle neu zugelassenen Pkw ab 1996 und kleinere Lkw bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ab 2005 die jeweiligen CO_2-Emissionen EU-weit einheitlich ermittelt werden, gibt es das für große Lkw bislang noch nicht. Deshalb muss auf EU-Ebene eine entsprechende Richtlinie verabschiedet werden.

Unter Berücksichtigung des innereuropäischen Wettbewerbs im Straßengüterverkehr am sinnvollsten, auf europäischer Ebene die Rechtsgrundlage für eine Berücksichtigung des CO_2-Ausstoßes bei der Kfz-Steuer zu schaffen. Nach der Änderung des nationalen Kfz-Steuergesetzes entspricht die Kfz-Steuer für Lkw den europäischen Mindeststeuersätzen, die in der Eurovignetten-Richtlinie festgelegt sind. National bestünde nur die Möglichkeit, die Kfz-Steuer für Lkw mit höherem als einem durchschnittlichen Verbrauch anzuheben, wodurch dieser Teil der Mautkompensation wieder hinfällig würde. Gangbar wäre dies allenfalls dann, wenn die Mautkompensation auf anderem Wege realisiert würde.
Des weiteren stellt sich die Frage, warum sich die derzeit heiß diskutierte Strategie der EU für fahrzeugspezifische Obergrenzen für den Kohlendioxidausstoß ausschließlich auf Pkw bezieht und auch in dem mehr als zehnjährigen Vorlauf größere Lkws meines Wissens nie in die Überlegungen einbezogen wurden. Vor dem Hintergrund, dass diese EU-Strategie angesichts der fehlenden oder völlig unzureichenden Umsetzung nationaler klimapolitischer Maßnahmen im Verkehr (Lkw-Maut, Kfz-Steuer und Verbrauchskennzeichnung für Pkw) das zentrale Element ist, das als Einziges einen nennenswerten Beitrag zum Klimaschutz erwarten lässt, muss deren Einführung auch für Lkw geprüft werden. Der Zwischenschritt der freiwilligen Selbstverpflichtung der Hersteller muss dabei auf jeden Fall unterlassen werden, denn die hat den Klimaschutz im Verkehr um zehn Jahre verzögert.
Wie die oben erwähnten Angaben des UBA zum Potenzial der Verbrauchsminderung bei Lkw zeigen, sind zudem erhebliche Forschungs- und Entwicklungsanstrengungen erforderlich. Dass kann und soll nicht alles der Bund zahlen. Deswegen muss die Politik die skizzierten und noch weitere Anreize dafür setzen, dass die Nachfrage nach sparsamen Fahrzeugen steigt.
An erheblichen Klimaschutz-Anstrengungen im Güterverkehr führt kein Weg vorbei. Die dazu erforderlichen Maßnahmen werden nicht allen gefallen. Wir haben aber keine Alternative dazu. Denn wenn wir nichts tun, wird uns die Welt in 50 Jahren noch viel weniger gefallen. Alles, was wir jetzt unterlassen, müssen wir oder unsere Nachfahren doppelt und dreifach zurückzahlen.

Lutz Heilmann ist MdB für DIE LINKE

Lasten werden auf die Bürger abgewälzt

Neue BVBB-Vorsitzende über die Probleme durch BBI-Schönefeld

Astrid Bothe

Das Bundesverwaltungsgericht genehmigte den Großflughafen Schönefeld, aber verhängte von 0 - 5 Uhr Nachtflugverbot. Von 22 - 24 und 5 - 6 Uhr darf nur in Ausnahmefällen geflogen werden. Es befand die als lärmbelastet ausgewiesenen Gebiete zu klein.

Für den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss zu den Nachtflügen in Schönefeld finden jetzt die Anhörungen durch die Luftfahrtbehörde statt. Die Bürger schrieben 36500 Einwendungen. Sind Sie mit dem bisherigen Verlauf zufrieden?

Die so genannte Anhörung ist ein reiner Pflichttermin. Von Beginn an hat die Anhörungsbehörde erkennen lassen, dass sie keinerlei Interesse an den Argumenten Pro und Contra Nachtflug hat. Nach den Erfahrungen der Anhörung 2001 war nichts anderes zu erwarten.

Sind die geplanten Entschädigungen für die Bürger ausreichend, die unter dem Lärmteppich leben müssen?

Man muss da unterscheiden, was ist notwendig, um die Gesundheit der Anwohner zu schützen und wie werden die Betroffenen für den Verlust ihrer Lebensqualität (Aufenthalt im Garten/auf der Terrasse) und den Wertverlust Ihrer Grundstücke entschädigt. Beides findet bisher nicht annähernd ausreichend statt.

Der BVBB fordert ein Steilanflugverfahren in seiner Stellungnahme von 2007. Gibt es weitere Optionen für mehr Lärmschutz?

Ja sicher. An vergleichbaren Flughäfen in Europa werden die Wohngebiete unter 300 m Überflughöhe abgesiedelt. Durch den Bau von BBI werden solche Gebiete neu geschaffen - sie müssten abgesiedelt werden.

Rechtsanwalt Boermann führte bei der Mitgliederversammlung des BVBB aus, Berliner Senat und Potsdamer Regierung fordern für nachgereichte Studien beim Prozeß 2006 400.000 € von den klagenden Bürgern?

Ja, und dies entgegen schriftlicher Absprachen. Man kann von einer Regierung, die einen neuen Flughafen inmitten einer wirtschaftlichen Boomregion plant, keine Vernunft und auch keine Ehrlichkeit erwarten. In Frankfurt/Main zahlen Fraport und hessische Landes-

regierung jährlich je 2,5 Mio € in einen Fond für die Bezahlung von Gutachten etc. zur Herstellung einer Waffengleichheit zwischen Fraport und Betroffenen - davon ist in Brandenburg und Berlin keine Rede, hier werden alle Lasten der rechtlichen Auseinandersetzung auf den klagenden Bürger abgewälzt.

Sollte der Flughafen Tegel über die BBI-Eröffnung hinaus betrieben werden?

Seit seiner Gründung setzt sich der BVBB für die Schließung aller 3 innerstädtischer Flughäfen ein. Leider wurde dieser Ball von den Bürgerinitiativen in Tegel und Tempelhof nicht aufgenommen.

Ein Flugzeugabsturz in den dichten Siedlungsgebieten, ist dafür ein ausreichender Katastrophenschutz eingerichtet?

Keineswegs. Aktuell liegen uns Unterlagen vor, dass für den Katastrophenschutz zur ILA 2008 in Schönefeld das Amt Lübben/Spreewald verantwortlich ist. Man kann davon ausgehen, das dieses damit heillos überfordert ist, zumal für die ILA erstmalig nur die eine Start- und Landebahn vorhanden ist, auf der auch der normale Flugverkehr von Schönefeld abgewickelt wird.

Seit März ist der BVBB anerkannter Umweltverband. Der Berliner Flugverkehr verdoppelte sich seit 1998 nahezu. Die „Grüne Liga" kritisiert das als besondere Klimasünde.

Diese Verdoppelung ist im Wesentlichen dem rasanten Wachstum der Billigflieger in Berlin geschuldet, die nur nach Berlin gelockt werden, um künstlich einen Bedarf zu erzeugen, der den Neubau von BBI überhaupt erst rechtfertigt. Die Belastung der Umwelt durch Lärm und Schadstoffe ist kolossal. In Zeiten zunehmender Klimagefährdung verbietet sich für jeden denkenden Menschen, den Flugverkehr aus wirtschaftlichen Gründen anzuheizen. In Berlin und Brandenburg gibt man wirtschaftlichen Zielen absoluten Vorrang.

Die Einflugschneise liegt im FFH- und Vogelschutzgebiet. Brütende Kraniche, die vom Aussterben bedrohte Trauerseeschwalbe, Eisvögel. Verstößt das nicht gegen EU-Naturschutzrecht?

Ein deutliches Ja! Aber Recht haben und Recht bekommen ist nicht das Gleiche. Offensichtlich versagen hier die großen anerkannten Umweltverbände Nabu und BUND. Deswegen wird der BVBB als jetzt auch anerkannter Umweltverband in dieser Richtung neue Wege beschreiten. Die Bewahrung der Schöpfung darf keinen Profitinteressen von Möchtegern-Politikern geopfert werden.

Gespräch: Marko Ferst

Neues Deutschland, 23.4.2008

Gentechnisch veränderter Mais MON 810

Rede im Bundestag vom 13. März 2008

Kirsten Tackmann

Sehr geehrte/r Frau/Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste,diese Woche schrieb DER SPIEGEL: „Genmais ohne Überwachung?" Damit war nicht die fehlende parlamentarische Kontrolle gemeint. Um diese kümmert sich die Fraktion DIE LINKE schon!
Nein, die Meldung spielte auf den von Monsanto vorgelegten Monitoringplan zur Umweltbeobachtung des Genmais MON 810 an. Der Plan sei lückenhaft und zur Überwachung der Umweltwirkungen des Genmais völlig ungenügend. Das kritisieren Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen schon seit Wochen. Der Monitoringsplan basiert auf Daten von bestehenden Umweltbeobachtungen. In diesen werden Tagfalter, Wildtiere, Bienen und Brutvögel beobachtet. Übrigens größtenteils ehrenamtlich! Natürlich sind das keine Studien, die den spezifischen Anforderungen an Überwachungsuntersuchungen für Risiken im Zusammenhang mit dem kommerziellen Anbau von genetisch veränderten Pflanzen genügen. Laut Aussagen der Expertinnen und Experten, die in diesen Monitoringprogrammen arbeiten, liegen nicht mal Genmais-Felder in der Nähe der Beobachtungsflächen!
Da frage ich mich: Wie soll etwas effektiv überwacht werden, wenn im Umkreis kilometerweit keine Beobachtungen stattfinden? Oder wenn die Untersuchungen überhaupt nicht dazu geeignet sind, die Wirkung des transgenen Maispollens z.B. auf das Bodenleben zu erfassen? Ein ernst gemeintes, wirksames Monitoring sieht ganz anders aus. Zur Heilung der Defizite im Monsanto-Überwachungsprogramm wird nun von der Bundesregierung eine Anbau begleitende Forschung beauftragt.
Die LINKE sagt dagegen: Wenn Monsanto keinen wirksamen Überwachungsplan vorlegen kann, darf auch kein MON 810 ausgesät werden! Schon deshalb, weil es sich hier ja nicht mal um Forschungsanbau handelt, sondern um kommerziellen Anbau.
DIE LINKE hat zu dieser Problematik am Mittwoch eine Kleine Anfrage gestellt. Ich bin gespannt, was die Bundesregierung antworten wird. Wir wollen wissen, warum das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) den Verkauf von MON 810-Saatgut wieder zugelassen hat. Die vom BVL vorgebrachte Begründung für diese Entscheidung überzeugt nämlich nicht nur mich nicht. Der vom US-Multi vorgelegte Monitoringplan ist mit dem Vorsorgeprinzip nicht vereinbar und darf daher nicht als Grundlage für den kommerziellen Anbau dieser Risikotechnologie genutzt werden!
MON 810 ist eine never-ending-story: Der Genmais ist schon seit Jahren in der Kritik. Er schafft Unfrieden

in den Dörfern, gefährdet die gentechnikfreie Landwirtschaft und bietet keine Lösungen für die durchaus anerkannten agrartechnischen Probleme. Unsere Aufgabe als Gesetzgeber ist nicht, die Interessen der Saatgutmulties durchzusetzen. Wir müssen Schaden von der Gesellschaft abwenden! Es führt aus Sicht der LINKEN in die Irre, wenn die landwirtschaftliche Zukunft Deutschlands konzernfreundlich von genetisch veränderten Pflanzen abhängig gemacht wird.
Dieses Jahr sind ca. 4.423 Hektar mit Genmais bestellte Äcker beim BVL angemeldet worden. Das sind 0,03% der landwirtschaftlichen Nutzfläche. Also fast nichts. Oft werden viele der angemeldeten Flächen gar nicht genutzt. Aber ob ein Anbau überhaupt stattfinden darf, hängt auch von uns ab.
Findet der vorliegende Antrag auf ein vorläufiges Verbot des Anbaus eine Mehrheit, dann kann rechtzeitig vor der Aussaat die Notbremse gezogen werden.
Die nationale Schutzklausel basierend auf Artikel 23 der Freisetzungsrichtlinie bietet die Möglichkeit für solche vorläufigen Verbote. Vielleicht sollte sich Minister Seehofer mal mit dem ebenfalls konservativen französischen Präsidenten Nicolas Sarkozy ernsthaft austauschen. Der hat sich bereits klar gegen eine weitere Nutzung des Genmais MON 810 ausgesprochen und die nationale Schutzklausel genutzt. Lernen Sie französisch, Herr Minister!
Übrigens gibt es bei MON 810 nicht nur Probleme mit der gentechnikfreien Landwirtschaft oder der Imkerei. Leider hat die Koalition es versäumt, bei der Novellierung des Gentechnikgesetzes am Anfang dieses Jahres den Schutz von ökologisch sensiblen Gebieten zu verbessern. Eine Studie des Brandenburgischen Landwirtschaftsministeriums hat kürzlich ergeben, dass der transgene Maispollen durchaus einen Effekt auf Schutzgebiete und die darin lebenden Tiere und Pflanzen hat. Es wird empfohlen mindestens 1.000 Meter Abstand einzuhalten um die geschützten Tiere nicht zu gefährden. Da man sich dabei nicht auf die Bundesregierung verlassen kann, wird das Brandenburgische Landwirtschaftsministerium aktiv und verabredet mit den Genbauern freiwillige Sicherheitsabstände zu den ökologisch sensiblen Gebieten. Damit entgehen die Landwirte auch dem Problem, dass Untere Naturschutzbehörden den Umbruch des Genmais anordnen könnten - wie im vergangenen Jahr geschehen. Ich finde das Engagement des Brandenburger Ministeriums - übrigens SPD-geführt - sinnvoll, auch wenn wir LINKE eine gesetzliche Regelung gefordert hatten.
Anscheinend sieht nicht nur DIE LINKE den Anbau von MON 810 kritisch: 3 Fraktion in diesem Haus lehnen MON 810 ab. Die Grünen beschreiben ihre Gründe im vorliegenden Antrag. Auch die SPD-Fraktion meldet sich regelmäßig kritisch zu Wort. Der stellvertretende Fraktionsvorsitzende Ulrich Kelber sagte vor vier Wochen: „Wir erwarten von Landwirtschaftsminister Seehofer, dass er MON 810 verbietet“. Die Gentechnik-Expertin der Sozialdemokraten Elvira Drobinski-Weiß mahnte diese Woche zur Eile: „Der Anbaustopp muss noch vor der Aussaat erfolgen.“
Gut: Ich nehme Sie beim Wort, liebe Kolleginnen und Kollegen der SPD-Fraktion. Haben Sie Mut und verlassen Sie ihre großkoalitionäre Zwangsjacke zugunsten eines längst überfälligen Moratoriums. DIE LINKE stimmt dem Antrag jedenfalls zu. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Einen Nobelpreis für Jim Hansen!

Hermann E. Ott

Jim Hansen von der NASA hat es wieder getan! Wenn einem Mann der neu zu schaffende Klima-Nobelpreis zustehen würde, dann ihm. Hansen war derjenige, der im Jahr 1988 die Klimapolitik überhaupt erst ins Rollen brachte - mit einer Sachverständigenaussage vor dem Kongress der USA.
Hansen war vom Kongress gebeten worden, die Wetterkapriolen des vergangenen Jahres zu erklären. Dabei machte er eine historische Bemerkung: Er sei zu 99 Prozent sicher, dass es eine langfristige Klimaerwärmung gebe und dass die Treibhausgase dafür verantwortlich seien. Damals galt er als Radikaler. Heute gilt er als Wegbereiter, und was folgte, ist Geschichte und Schulwissen: Gründung des Weltklimarates IPCC, Verhandlungen für eine Klimakonvention, Kyoto-Protokoll - alles damals noch unter US-amerikanischer Führung.
Jetzt hat Hansen mit ein paar Kollegen ein neues Papier geschrieben - und stellt die Welt wieder auf den Kopf. Seiner Ansicht nach haben die Konzentrationen von Treibhausgasen in unserer Atmosphäre den gefährlichen Punkt bereits überschritten: Wir sind jetzt bei 385 ppm angelangt - die Maßeinheit ist parts per million, also 385 Teile Kohlendioxid in einer Million Atmosphärenteilchen. Landauf, landab hört man von Umweltverbänden und mittlerweile auch Politikern, dieser Anteil dürfe 450 ppm nicht überschreiten, um die Erhöhung der globalen Mitteltemperatur unter 2 Grad Celsius zu halten. Oberhalb von 2 Grad - warnt die Wissenschaft - sei das Problem der Klimaerwärmung nicht mehr beherrschbar.
Hansen behauptet nun, mit 450 ppm sei das 2-Grad-Ziel nicht zu erreichen, weil die Empfindlichkeit des Klimasystems nicht richtig berechnet worden sei: Wenn man die Rückkoppelungssysteme mit in die Rechnung nehme, vor allem die Veränderungen der Eisdecken am Nord- und Südpol, dann sei das System doppelt so sensibel wie gedacht. Seine radikale Forderung: Wir müssen die Kohlendioxid-Konzentration auf 350 ppm zurückfahren, also wieder unter den heutigen Wert drücken. Starker Tobak - wo bisher nicht einmal klar ist, ob wir die 450 ppm überhaupt noch einhalten können.
Seine Forderung: Raus aus der Kohle bis 2030 - zumindest darf es danach keine Kohlekraftwerke mit CO_2-Emissionen mehr geben. Das bedeutet faktisch

ein Moratorium für deren Bau, denn dass die CO_2-Speichertechnik - das sogenannte CCS - funktioniert, ist noch nicht bewiesen (und wir müssen bis zum Gegenbeweis so tun, als ob die Technologie nicht funktioniert, damit wir keine böse Überraschung erleben). Das bedeutet: Kohleausstieg jetzt! Ein Kraftwerk nach dem anderen abschalten, das letzte 2030. Dazu eine Änderung von Land- und Forstwirtschaft, um möglichst viel Kohlenstoff aus der Atmosphäre zu holen - Holz und Boden speichern bekanntlich Kohlendioxid.
Wie gesagt - damals galt Hansen als Radikaler. Heute auch. Wir werden uns an den Gedanken gewöhnen müssen, dass er vermutlich wieder Recht hat. Wir dürfen nur diesmal nicht wieder so lange warten, bis wir ihm glauben.

Dr. Hermann E. Ott ist Klimaexperte am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

Quelle: http://www.wir-klimaretter.de/

Mögliche anthropogene Kipp-Prozesse im Erdsystem

Hans Joachim Schellnhuber

1 Verlust des Arktischen See-Eises. Durch die Erwärmung der Atmosphäre schmilzt das Meereis in der Arktis und legt die dunklere Meeresoberfläche frei. Diese absorbiert mehr Strahlung als das Eis und verstärkt dadurch wiederum die Erwärmung. In den letzten 30 Jahren hat die Eisbedeckung deutlich abgenommen. Das ist auch eine schlechte Nachricht für viele Tierarten wie Seehunde oder Eisbären, die zur Jagd oder Aufzucht der Jungen auf Meereis angewiesen sind. Zeitraum: ~ 100 Jahre.

2 Schmelzen des Grönland-Eises. Das Grönland-Eis schmilzt durch die überdurchschnittlich starke Erwärmung der Arktis. Gegenwärtige Beobachtungen gehen von einer beschleunigten Destabilisierung des Eises aus, unter anderem durch in Risse dringendes Oberflächen-Schmelzwasser, das an der Unterseite des Eises wie ein Schmiermittel wirkt. Der völlige Kollaps des Grönländischen Eisschildes würde einen Meeresspiegelanstieg von 7 Metern verursachen. Zeitraum: Derzeitige Schätzungen: 300 -1000 Jahre.

3 Methanausgasung aus aufgetauten Permafrostböden und Kontinentalschelfen. Die globale Erwärmung könnte riesige Mengen des hochwirksamen Treibhausgases Methan freisetzen. Zunächst wird dieses aus den auftauenden Permafrostgebieten Sibiriens und Nordamerikas entweichen. Zusätzlich könnten fossile Methaneishydrate an den Kontinentalhängen der Ozeane ins Spiel kommen, da jene langfristig instabil gegenüber erhöhten Wassertemperaturen und veränderten Meeresströmungen sind. Zeitraum: ~ 1000 Jahre.

4 Rückgang der nordischen Nadelwälder. Die nordischen Nadelwälder umfassen fast ein Drittel der weltweiten Wald?äche. Mit dem Klimawandel erhöht sich der auf sie wirkende Stress durch P?anzenschädlinge, Feuer und Stürme, während gleichzeitig ihre Regeneration durch Wassermangel, erhöhte Verdunstung und menschliche Nutzung beeinträchtigt wird. Das Absterben der Wälder würde nicht nur den Lebensraum vieler Tiere und P?anzen vernichten, sondern auch eine massive Freisetzung von Kohlendioxid bedeuten, welche zur beschleunigten Erderwärmung beitragen dürfte. Zeitraum: ~ 50-100 Jahre.

5 Unterdrückung der Atlantischen Tiefenwasserbildung. Der warme Oberflächenwasserstrom des Atlantiks ist für das milde Klima in Nordwest-Europa verantwortlich. Der Motor dieses „Energieförderbandes“ ist das kalte dichte Wasser, welches vor Grönland und Labrador in die Tiefe sinkt. Dieser Antrieb würde erlahmen, wenn ein erhöhter Süßwassereintrag die Dichte des Wassers erniedrigte und die Tiefenwasserbildung verhinderte. Zeitraum: ~ 100-500 Jahre.

6 Klimainduziertes Ozonloch über Nordeuropa. Besonders Nordeuropa könnte von einem klimainduzierten Ozonloch betroffen sein. Denn eine Erwärmung der unteren Atmosphärenschichten bedingt eine Abkühlung der Hochatmosphäre (Stratosphäre). Eine Abkühlung der Stratosphäre begünstigt die Eiswolkenbildung, welche wiederum den Katalysator für den Ozonabbau liefert. Zeitraum: ~ 10-1000 Jahre.

7 Oberflächenverdunklung des Tibet-Plateaus. Wenn die Schneebedeckung des Tibet- Hochlandes aufgrund des Klimawandels verschwindet, wird sich auch die regionale Erwärmung verstärken. Dies geschieht durch eine erhöhte Wärmeabsorption der dunklen Gesteinsober?äche. Darunter werden viele asiatische Länder leiden, deren Frischwasserversorgung vom Schmelzwasser der Gebirgsregion abhängt. Außerdem wäre eine Beein?ussung des Indischen Monsuns denkbar. Zeitraum: ~ 50-100 Jahre.

8 Destabilisierung des Indischen Monsuns. Bis zu 90% des indischen Regens sind dem regelmäßig auftretenden Sommermonsun zu verdanken. Sowohl CO2 als auch Aerosole spielen eine Schlüsselrolle in diesem hochsensiblen System. Luftverschmutzung, Landnutzungsänderung und Treibhausgas- Emissionen könnten eine Pendelbewegung von abgeschwächten und verstärkten Monsunereignissen in Südasien erzeugen, in Folge derer sich extreme Dürren und Flutkatastrophen abwechseln würden. Zeitraum: 30-100 Jahre.

9 Wiederergrünen der Sahara und Versiegelung von Staubquellen. Durch den Klimawandel könnten sich

die Niederschläge in der Sahelzone erhöhen und eine Wiederbegrünung der Sahara begünstigen - vorausgesetzt, die Region wird nicht überweidet. Durch dieses Ergrünen könnten die über den Atlantik gewehten Staubstürme versiegen, die den tropischen Atlantik und den Amazonasregenwald mit Nährstoffen versorgen. Zeitraum: ~ 50 Jahre.

10 Verlagerung des Westafrikanischen Monsuns. Der Westafrikanische Monsun verändert sich durch Rohdung der Küstenwälder und steigende Ober?ächenwassertemperaturen des Atlantischen Ozeans. Der Klimawandel könnte die Anzahl der Dürrejahre in der Sahel bis Ende des Jahrhunderts verdoppeln oder zu einem völligen Zusammenbruch des Monsuns führen - beides mit großen Folgen für die Bevölkerung in der Region. Zeitraum: ~ 50-100 Jahre.

11 Amazonas-Waldsterben. Ein Großteil der Niederschläge im Ama- zonasbecken stammt aus über dem Wald verdunstetem Wasser. Ein Rückgang der Niederschläge in einem wärmeren Erdklima und die Abholzung des Regenwaldes könnten den Wald an eine kritische Grenze bringen. Ein Verschwinden des Amazonas-Regenwaldes hätte grundlegende Auswirkungen auf das Erdklima und würde gleichzeitig einen gewaltigen Verlust von Biodiversität bedeuten. Zeitraum: ~ 50- 100 Jahre.

12 Störung der Südpazifischen Klima-Oszillation. Obwohl die Unsicherheiten noch groß sind, sagen einige Klimamodelle eine zuneh- mende Häu?gkeit und/oder Intensität von El Niño-Bedingungen im Südpazi?k voraus. Die Wirkung einer derartigen Veränderung der ozeanischen Oszillationsmuster wäre um den ganzen Globus zu spüren, insbe- sondere in Form von Dürrekatastrophen in Südost-Asien und vielen anderen Regionen. Zeitraum: Schnelle Veränderungen sind in 10 -100 Jahren möglich.

13 Störung der marinen Kohlenstoffpumpe. Diese „Pumpe“ dient als Senke für natürliches und anthropogenes Kohlendioxid und könnte durch die fortschreitende Versauerung und Schichtstabilisierung der Ozeane abgeschwächt werden. Die Versauerung hindert freischwebende und sesshafte Meeresorganismen wie Planktonalgen oder Korallen an der Bildung ihrer Kalkskelette, mit denen sie Kohlenstoff binden. Zeitraum: vermutlich Jahrhunderte.

14 Unterdrückung der Antarktischen Tiefenwasserbildung und Nährstoffversorgung. Ähnlich wie im Nordatlantik kann die Kon- vektion von Wassermassen im Südpolarmeer durch den Ein?uss von Süßwasser unterdrückt werden. Letzteres kann zum Beispiel aus schmelzendem Eis stammen. Das Aufströmen von Nährstoffen würde dadurch unterbunden und die Bestände an Krill und Phytoplankton reduziert, welche am Anfang der marinen Nahrungskette stehen. Zeitraum: ~ 100 Jahre?

15 Kollaps des Westantarktischen Eisschildes. Obwohl das Antarktische Eisschild bisher nicht als so verletzlich wie das Grönländische eingeschätzt wird, könnte sein Kollaps innerhalb dieses Jahrhunderts ein- geleitet werden. Warmes Meerwasser kann die Eisberge an der Küste so weit schmel- zen lassen, dass die dahinterliegenden Kontinentaleismassen ins Fließen geraten. Zwischen Fels und Eisschild geratenes Meerwasser beschleunigt den Zerfall des Eises zusätzlich. Durch den völligen Kollaps des Eisschildes würde der globale Meeres- spiegel um 4-5 Meter steigen. Zeitraum: ~ 300-1000 Jahre.

16 Antarktisches Ozonloch. Die Ozonschicht über der Antarktis wurde in der Vergangenheit durch die Emission von Fluorchlorkohlenwasserstoffen stark geschädigt. Nachdem diese Chemikalien weltweit verboten wurden, geht man von einer nachhaltigen Regeneration der schützenden Ozonschicht aus. Doch das Wechselspiel zwischen stratosphärischem Ozonabbau und der Erwärmung der Erdatmosphäre kann das Ozonloch über der Antarktis wieder vergrößern. Zeitraum: ~ 10-100 Jahre.

Quelle: Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung http://www.pik-potsdam.de

Von H.J. Schellnhuber erschien 2007 der Band „Der Klimawandel. Diagnose, Prognose, Therapie“ (zusammen mit S. Rahmstorf)

Umweltethik

Peter Weish

„... Was dem Thema einigermaßen gerecht werden soll, muss dem Stahl und nicht der Watte gleichen. Von der Watte guter Gesinnung und untadeliger Absicht, der Bekundung, das man auf Seiten der Engel steht und gegen die Sünde ist, für Gedeihen und gegen Verderben, gibt es in der ethischen Reflexion unserer Tage genug ...“ (Hans Jonas)
Die wesentlichen ethischen Prinzipien sind die Goldene Regel und der kategorische Imperativ. Die goldene Regel findet man in vielen Kulturen und Religionen (Hinduismus, Islam, Christentum und Judentum). Sie verlangt, den jeweils anderen so zu behandeln, wie man selbst behandelt werden will, und entspricht somit der Kardinaltugend der Gerechtigkeit und dem Gebot der Nächstenliebe.

Die Goldene Regel
Bekannt ist die biblische Weisung (Mt 7,12): „Alles, was ihr wollt, dass euch die Leute tun sollen, das tut ihnen auch“, oder die sprichwörtliche negative Version: „Was du nicht willst, dass man dir tu, das füg auch keinem andern zu.“

Der Kategorische Imperativ
„Handle so, dass die Maxime deines Willens jederzeit zugleich als Prinzip einer allgemeinen Gesetzgebung gelten könne.“ (Kritik der praktischen Vernunft I/I, 7 - Immanuel Kant, 1724 -1804)

Die anthropozentrische Position
Die weit verbreitete anthropozentrische Einstellung (die auch der christlichen Weltsicht entspricht) gesteht nur dem Menschen ein Recht auf ethische Behandlung zu, nicht aber Tieren, Pflanzen oder Ökosystemen. Diese sind nur schützenswert, wenn sie für den Menschen einen klar erkennbaren Nutzen haben. Dazu zählt auch der Erholungs- und Erlebniswert von Naturlandschaften.

Biozentrische Ethik
Diese ethische Position gesteht allem Leben ein Existenzrecht zu. Die Ethik der „Mitgeschöpflichkeit“ hat eine lange Tradition im fernen Osten. Im Abendland ist Albert Schweitzer ein prominenter Vertreter dieser Ethik. Sein Kernsatz: „Ich bin Leben, das leben will, inmitten von Leben, das leben will“, bringt diese Position zum Ausdruck.

Holistische Ethik
Dieses weitest gefasste Konzept sieht in der Erde als Ganzes einen Organismus (Gaia-Hypothese), mit dem die Menschen schonungsvoll umzugehen haben.

Der anthropozentrische Ansatz ist unzulänglich

Anthropozentrische Umweltethik ist nicht in der Lage, ihre eigenen Ziele zu erreichen, sie ist zu eng gefasst, um künftigen Menschen eine lebenswerte Existenz zu sichern. Wenn Schonung und Rücksicht nur gegen Menschen gefordert wird, ist es unvermeidlich, dass die ökologische Vielfalt - der ja kein Existenzrecht zugebilligt wird - sukzessive geschädigt und zerstört wird, bis sie als Lebensbasis selbst für Menschen nicht mehr reicht, denn die „Nützlichkeit“ von Arten und Ökosystemqualitäten wird meist erst erkennbar, wenn sie verloren gegangen sind. Das lückenhafte ökologische Wissen wird künftigen Menschen zwangsläufig zum Verhängnis. (1). Daher ist bereits aus pragmatischen Erwägungen die biozentrische Position vorzuziehen.

Zur Bedeutung des biozentrischen Ansatzes - die Ethik der Ehrfurcht vor dem Leben

Im vergangenen Jahrhundert hat wohl keine Ethik außerhalb der Fachwelt ein solches Maß an Resonanz gefunden wie diejenige Albert Schweitzers.
Albert Schweitzer geht von der Fähigkeit des Menschen aus, den Lebenswillen anderer Geschöpfe zu erkennen und zu respektieren. Die Natur ist gnadenlos und voller Leiden. Mit dem Menschen tritt ein Wesen mit der Fähigkeit zum Mitleid in die Welt. Schweitzer verdichtet diese Einsicht in dem Satz:
„Ich bin Leben, das leben will, inmitten von Leben, das leben will.“
Er erkennt keine allgemeingültigen Wertunterschiede zwischen verschiedenen Lebensformen an, keine Rangordnung des Lebens. Seine Ethik der „Ehrfurcht vor dem Leben“ ist radikal: Leben fördern ist gut, Leben zerstören ist böse. (2)
Die oft geäußerte Kritik an dieser Position lautet: Der Mensch muss - wie jedes andere Lebewesen auch - sein Leben behaupten, indem er anderes Leben vernichtet. Das gilt sogar für Pflanzen, denn wenn etwa ein Baum seine Krone entwickelt, nimmt er zahllosen anderen Pflänzchen das lebensnotwendige Licht, und sie sterben ab. Lebensnotwendiges kann nicht böse sein!
Albert Schweitzer lässt aber keine intellektuelle Lösung der Problematik des Schuldigwerdens zu. „Die Wahrheit einer Weltanschauung hat sich darin zu erweisen, dass das geistige Verhältnis zum Sein und zur Welt, in das wir durch sie kommen, innerliche Menschen mit tätiger Ethik aus uns macht.“ Diese tätige Ethik hat sich im praktischen Leben ständig zu bewähren ...
„Es ist also jedem von uns auferlegt, im Einzelfall zu entscheiden, ob wir vor der unausweichlichen Notwendigkeit stehen, Leiden zu verursachen, zu töten und uns damit abzufinden, dass wir, eben aus Notwendigkeit, schuldig werden.“
Die Sühne müssen wir darin suchen, dass wir keine Gelegenheit versäumen, lebendigen Wesen Hilfe zu leisten ...
Nie dürfen wir abgestumpft werden. In der Wahrheit sind wir, wenn wir die Konflikte immer tiefer erleben. Das gute Gewissen ist eine Erfindung des Teufels.“
Mit dem guten Gewissen kommt die Ethik zum Stillstand. Nur ein waches Gewissen kann sich weiter entwickeln.(3)

Anthropozentrischer oder mitgeschöpflicher Humanismus?

Es gibt einen „anthropozentrischen Humanismus“, der besonders im europäischen Denken tief verankert ist. Er versteht die Welt als auf den Menschen hingeordnet: Alles dient den Zwecken des Menschen, alles ist nur Mittel für ihn. Aus der Sonderstellung und Überlegenheit des Menschen folgert er, dass diesem eine absolute und privilegierte Vorrangstellung gegenüber allen Lebenwesen zukomme.
Diese Vorrangstellung wird oft damit begründet, dass die Natur keine Idylle sei, sondern ein gnadenloser Kampf ums Überleben herrsche. Es sei daher ganz „natürlich“, wenn der Mensch gegenüber den anderen Lebewesen rücksichtslos seine eigenen Interessen verfolge. Einer solchen Position ist entgegenzuhalten, dass der Mensch nicht nur ein durch vorgegebene Zwänge bestimmtes Naturwesen ist, sondern gerade als Kultur- und Geisteswesen Entscheidungsfreiräume hat und für sein Handeln auch verantwort-

lich ist. „Natürlich“ ist keine ethische Qualität.
Die Sonderstellung des Menschen anzuerkennen, muss daher nicht zu humanistischer Überheblichkeit führen, sondern kann auch in artübergreifender Humanität ihren Ausdruck finden.
Aus der Sonderstellung des Menschen sind somit zwei konträre Folgerungen möglich: Das Verfügungsrecht über Unterlegene oder die Fürsorgepflicht gegenüber Schutzbedürftigen. Verstehen wir Humanismus als pflegliche Weiterentwicklung des „Humanen“, so ist das Verfügungsrecht über Unterlagene als Grundhaltung nicht akzeptabel. Menschlichkeit darf sich aber auch nicht auf Rücksichtnahme gegenüber Menschen beschränken, sonst hat sie das Niveau des Art-Egoismus, der im Tierreich besteht, noch nicht überwunden. Aus diesen Überlegungen lassen sich einige Regeln ableiten:
- Das Gemeinsame ist vor das Trennende zu stellen.(4)
- Macht begründet Pflichten, keine Vorrechte.
- In der Natur herrscht das Recht des Stärkeren, in einer humanen Gesellschaft muss die Pflicht des Stärkeren im Vordergrund stehen.
- Verbrechen lassen sich nicht mit Verbrechen rechtfertigen.
- Wer Unrecht erkennt und sich nicht dagegen wendet, macht sich mitschuldig.

Von der Ethik zur Umweltethik

Die vielschichtige Umweltkrise führt uns deutlich vor Augen, das die heute bestimmenden technisch-wirtschaftlichen Fortschrittskonzepte nicht zukunftsfähig sind. Aus der Reichweite technischer Eingriffe in das Lebensgefüge und der kumulativen Dynamik ihrer Neben- und Spätfolgen erwächst eine Zukunftsverantwortung, die tief greifende Änderungen unseres Denkens und Handelns erfordert. Den Fehlentwicklungen entgegenzutreten, zukunftsverträgliche Entwicklungen zu begründen und zu unterstützen sind neue Herausforderungen an die Ethik.
Der kategorische Imperativ und die Goldene Regel als grundlegende ethische Prinzipien sind auch für die Umweltethik gültig, wenn sie um den Zukunftsaspekt erweitert werden.
Der umweltethische Imperativ lautet: Handle so, dass die Folgen deines Tuns künftiges Leben nicht schädigen, mach das Interesse künftiger Menschen und der Natur zu deinem eigenen.
Das aus der Goldenen Regel ableitbare Bewertungskriterium einer Handlung, die Frage, ob man in der Rolle des Betroffenen eine Handlung billigen kann, gilt auch in der Umweltethik: Aus umweltethischer Sicht ist unser gegenwärtiges Handeln daraufhin zu hinterfragen, welche Konsequenzen es für künftige Generationen haben kann und ob künftig Betroffenen es als gut und richtig ansehen können.

(1) Der Mensch zerstört, wenn er die Natur zerstört, seine eigene Existenzgrundlage.“ (Robert SPAEMANN)
(2) An dieser Stelle sei nochmals betont, dass eine Ethik wie die des Albert Schweitzer unter Hindus selbstverständlich ist.
(3) Hier liegt die Bedeutung Albert Schweitzers auch für die Umweltethik, die ja zu seinen Lebzeiten noch nicht thematisiert wurde. Auch in Hinblick auf umweltgerechtes Verhalten ist gutes Gewissen nicht angebracht. Jeder Bewohner eines reichen Landes befindet sich in der Rolle des Verschwenders von Ressourcen. Auch bei umweltbewusstem Lebensstil ist jede Konsumentscheidung zu hinterfragen. Die Einsicht, mit seinem Leben und Konsumverhalten die Ökosphäre zu belasten, liefert den Antrieb, die Möglichkeiten, Positives zu tun, zu nutzen und weiter zu entwickeln.
(4) Anstatt Versuche an Schimpansen mit dem Argument zu rechtfertigen, sie seien ja nur Tiere, immerhin 1,6 % genetisch verschieden vom Menschen, wäre es eher angebracht, die 98,4 % gemeinsamer Erbanlagen von Mensch und Schimpansen ins Auge zu fassen und unserem nächsten Verwandten mit respektvollem Entgegenkommen zu begegnen.

Quelle: SOL. Zeitschrift für Solidarität,Ökologie und Lebensstil, Nr. 130, Dezember 2007, Wien
www.nachhaltig.at

Schwarze Ampel

Marko Ferst

Wo liegt Jamaika?
Zirkus Politikus
die sind schon ganz heiter
Planung Maximus
Musik, Strand und Sonne
Schwarz, Gelb und Grün
wird superschnell abblüh‘n
Flaggenzauber
mit der fragilen Umweltpartei
ist es dann endgültig vorbei
Grabgesänge
belaßt den extrem Neoliberalen
ihre koalitionären Qualen
sie haben es verdient
versprecht nicht grünen Klee
Urlaub in der Südsee

Quelle: Republik der Falschspieler. Gedichte

DIE TARANTEL-BÜCHERECKE

Thierry Ragobert, Thierry Piantanida
Der weiße Planet
Der hohe Norden wird in wundervollen und spektakulären Bildern beschrieben. Der Film entführt Sie in die unendlichen Weiten der eisigen Arktis. Wir folgen dem Schicksal eines verzweifelten jungen Karibus, sehen ein Moschusrindkälbchen, das plötzlich einem Rudel hungriger Wölfe gegenübersteht oder ein Beluga-Baby in Not, das auf einem felsigen Küstenstreifen gestrandet ist. Wir beobachten die Fürsorge einer Walross-Mutter für ihr Junges und die ersten spielerischen Ausflüge von zwei kleinen Polarbären ... Lassen Sie sich von einer Welt verzaubern, die, obwohl in ihrer Schönheit einzigartig, für ihre Bewohner jeden Tag einen Kampf ums Überleben bedeutet, und die es so vielleicht schon bald nicht mehr zu sehen gibt. Die DVD wird vom BUND als hervorragender Naturfilm empfohlen.
DVD, 78 Minuten, 2007, 7,95 €

Wolfram Mauser
Wie lange reicht die Ressource Wasser? Vom Umgang mit dem blauen Gold
Wasser ist eine Grundvoraussetzung für die Funktion und Leistungsfähigkeit des Lebenserhaltungssystems der Erde. Etwa ein Drittel der Weltbevölkerung leidet heute unter der Verknappung des Wassers, bis zum Jahr 2025 wird sich dieser Anteil voraussichtlich auf zwei Drittel ausweiten. Es ist nicht auszuschließen, dass es aufgrund dieses Mangels zu regionalen Konflikten kommen wird. Wolfram Mauser ist Professor für Geographie und geographische Fernerkundung, geht den wichtigsten Ursachen für die dramatische Verknappung auf den Grund und zeigt Möglichkeiten einer zukünftigen nachhaltigen Nutzung der Wasserressourcen auf.
247 Seiten, Fischer Taschenbuch Verlag, 2007, 9,95 €

Michael Müller, Ursula Fuentes, Harald Kohl (Hrsg.)
Der UN-Weltklimareport. Bericht über eine aufhaltsame Katastrophe
Der Klimawandel verändert die Welt schon jetzt. Das weist der neue UN-Weltklimareport nach. 2.500 Experten aus 130 Nationen haben in 6 Jahren Forschung die Fakten und Folgen des Klimawandels zusammengetragen und benennen die politischen und ökonomischen Konsequenzen. Hier werden sie erstmals in deutscher Sprache dokumentiert und erläutert. Der vom Menschen verursachte Klimawandel treibt das Fieber in die Höhe. Unsere Erde leidet an einem globalen Virus der Maßlosigkeit, der zum Tode führen kann. Tatsächlich haben wir ein gefährliches Experiment mit der Zerbrechlichkeit der Erde begonnen, bei der auf eine Warmzeit eine zweite Warmzeit draufgesattelt wird. Dieses Buch dokumentiert und erläutert die drei Berichte des IPCC von 2007 über die wissenschaftlichen Grundlagen, die sektoralen und regionalen Folgen und die politischen und ökonomischen Konsequenzen. Außerdem veröffentlicht es Stellungnahmen deutscher Klimaforscher, die an diesen Arbeiten beteiligt waren u.a.
429 Seiten, Verlag Kiepenheuer & Witsch, 2007, 12,95 €

Franz Groll
Wie das Kapital die Wirtschaft ruiniert. Der Weg zu einer ökologisch-sozialen Gesellschaft
In den vergangenen zwei Jahrzehnten haben in Deutschland unterschiedliche Regierungskonstellationen mit zunehmend neoliberalen Maßnahmen versucht, die wirtschafts- und sozialpolitischen Probleme zu lösen. Das Resultat: Zunehmende Arbeitslosigkeit, Sozialabbau und Notprivatisierungen des Staates. Franz Groll beschreibt konkrete Maßnahmen, die notwendig sind, um uns vor einem „dunklen Zeitalter" zu bewahren: - Investitionen in Zukunftsleistungen: Optimale Ausbildung, Nutzung der angebotenen Arbeitskraft, Abbau der Staatsschulden, Umweltschutz, Investitionen in neue Technologien. - Grundlegende Änderung der Steuerpolitik: Steuern auf die Verschwendung von Ressourcen, nicht auf Arbeitskraft. Mit der Dreifachbelastung - Staatsschulden, Umweltprobleme, Seniorenversorgung - wird die junge Generation in zehn bis zwanzig Jahren enorm unter Druck gesetzt. Franz Groll ist Mitglied der LAG Ökologische Plattform in Baden Württemberg.
315 Seiten, RiemannVerlag, 2004, 19 €

Judith Dellheim, Götz Brandt, Frank Thiel u.a.
Demokratische und solidarische Energiewende - Herzstück des sozial-ökologischen Umbaus (Beiträge zur Wirtschaftspolitik)
(Hrsg.) AG Wirtschaftspolitik bei der LINKEN
84 Seiten, 2007, 3 €, Bestellung: Judtih Dellheim, AG Wirtschaftspolitik, Kleine Alexanderstr. 28, 10178 Berlin, Kontakt: Judith.Dellheim@web.de

Dieter Klein
Milliardäre - Kassenleere. Rätselhafter Verbleib des anschwellenden Reichtums
Ein Mythos wird verbreitet. Es sei nichts mehr da für den Erhalt oder die Verbesserung sozialer Standards. Opfer seien das Gebot des Zeitgeistes. Aber wo verbleibt der anschwellende Reichtum? Was ist überhaupt Reichtum? Er bleibt den einen fern, weil er bei den anderen als Kapitalreichtum, als erdumspannende Macht anwächst. Doch er wächst bei extremen Verlusten: Zerstörung von Reichtum durch Kriege, Umweltkrisen und vermeidbare Krankheiten. Er wächst in destruktiven Gestalten, die für die meisten Abzug von Wohlfahrt bedeuten: Rüstungsproduktion und Wegwerfgesellschaft, Ausweitung von Wirtschaftskriminalität und von mafiosen Wirtschaftssektoren, in denen mit Waffen, Drogen, Rohstoffen, Frauen und Kindern gehandelt wird. Schon die Quellen des Reichtums – Arbeit und Natur – sind defekt: Arbeitslosigkeit, Bildungsdefizite und Umweltzerstörung. Internationale Finanzmärkte wirken als Ber-

mudadreieck. Und meist wird ignoriert: Seit vier Jahrzehnten führen abnehmende Wachstumsraten dazu, dass viel größere Volkswirtschaften als ehedem bei einem nur gleich bleibenden Wirtschaftszuwachs Probleme in einem Ausmaß wie nie zuvor zu lösen haben. Was wäre, wenn nicht Kapitalreichtum im Zentrum der Gesellschaft stünde, sondern der Mensch mit seinen schöpferischen Fähigkeiten als der »wirkliche Reichtum« (Marx)? Was sind Alternativen zu einer Reichtumsentwicklung, die sich vielfach selbst verzehrt?
223 Seiten, Karl Dietz Verlag/ RLS, 14,90 €

Pia Paust-Lassen, Otto Frieder Wolf
Die Nachhaltigkeitspolitik der EU. Kritik und Alternativen (la gauche extra)
Die Broschüre ist von der LINKEN im Europaparlament herausgegeben mit einem Vorwort von Gabi Zimmer. Sie beschäftigt sich mit dem Klimawandel und der Wiederbelebung der Nachhaltigkeitsdebatte. Dargestellt werden auch die EU-Strategien zum Thema.
71 Seiten, 2008, bestellen über die Ökologische Plattform bei der LINKEN, Kleine Alexanderstr. 28, 10178 Berlin, oekoplattform@die-linke.de oder die linken EU-Parlamentarier

Feldfrüchte

Kurt Tucholsky

Sinnend geh ich durch den Garten,
still gedeiht er hinterm Haus;
Suppenkräuter, hundert Arten,
Bauernblumen, bunter Strauß.
  Petersilie und Tomaten,
  eine Bohnengalerie,
  ganz besonders ist geraten
  der beliebte Sellerie.
Ja, und hier -? Ein kleines Wieschen?
Da wächst in der Erde leis
das bescheidene Radieschen:
    außen rot und innen weiß.

Sinnend geh ich durch den Garten
unsrer deutschen Politik;
Suppenkohl in allen Arten
im Kompost der Republik.
  Bonzen, Brillen, Gehberockte,
  Parlamentsroutinendreh …
Ja, und hier -? Die ganz verbockte
  liebe gute SPD.
Hermann Müller, Hilferlieschen
blühn so harmlos, doof und leis
wie bescheidene Radieschen:
außen rot und innen weiß.

(1926)
Quelle: Kurt Tucholsky. Gedichte, Rowohlt, S.509

Ökotopia in der Südsee

Literarischer Ausflug in eine ökologische Zivilisation

Marko Ferst

In seinem neuen Zukunfts-Roman „Das Tahitiprojekt“ entführt uns Dirk C. Fleck in die fiktive Ökologische Föderation Polynesien ins Jahr 2022. Er präsentiert uns, mitten im Pazifischen Ozean gelegen, eine Gesellschaft, die sich vollständig auf eine ökologische Lebensweise begeben hat. Frankreich zog sich endlich aus seinen überseeischen Kolonien zurück und die 121 Inseln, davon 76 bewohnt, gründeten eine eigene Ökorepublik mit dem jungen Präsidenten Omai an der Spitze. In demokratischen Wahlen stellte er seine „grüne“ Perestroika zur Abstimmung und wurde von der Bevölkerungsmehrheit ins Amt gewählt.
Zur gleichen Zeit nehmen die sozialen Spannungen in den Industriestaaten, einschließlich Deutschland, immer mehr zu. Arbeitslose werden in abgegrenzte Gettos verbannt, gentechnische Pflanzen verunreinigen die Lebensmittel. Der Klimawandel hinterläßt immer deutlichere Verwüstungen. Preise für die Lebenshaltung explodieren. Vom demokratischen Bestand der Gesellschaften ist kaum etwas verblieben, ein Funke reicht und bürgerkriegsähnliche Szenarien sind zu befürchten. Die Medien kooperieren fast offen mit den Machthabern, knicken ein vorm großen Geld.
Cording ist ein Spitzenjournalist in Hamburg beim „Spiegel“ - hätte ich fast gesagt: Nein das Magazin heißt im Roman anders. Er berichtet z.B. von der amerikanischen Westküste über Anschläge auf Fahrzeuge von Holzfirmen, die dort die letzten Baumriesen fällen. Doch sein nächster journalistischer Auftrag führt ihn nach Tahiti in die Südsee zu den Ökochaoten, wie ihn sein Blattchef wissen läßt. Er sagt damit zugleich, wie der Artikel aussehen soll, den er abzuliefern hat. Nach einer internationalen Pressekonferenz auf Tahiti gerät der Roman einstweilen zu einer Rundreise auf der Südseeinsel.
Häuser dürfen nicht mehr höher als die Kokospalmen gebaut werden - Lehm, Hanfbeton, Bambus, Holz sind jetzt einschlägige Materialien in der Achitektur, die Dächer werden mit geflochtenen Pandanus-Blättern gedeckt. Solarpanele, Bioabfälle und kleine Windwandler sorgen für die sparsam verwendete Energie auf Tahiti, Wellenkraftwerke sind auf dem Ozean installiert. Cording beeindruckt jedoch besonders der heitere und gelassene Lebensstil der meisten Insulaner. Auch ohne Autolawinen kommt man schnell von A nach B. Nach anfänglichen Schwierigkeiten in der Kommunikation versteht Cording sich auch mit Maeva, der Schwester des Präsidenten, immer besser. Wird es ein Grund für ihn werden in der Ökosüdsee zu bleiben oder fährt er nach dem Ende seiner

umfangreichen Recherchen wieder nach Deutschland zurück?
Doch zunächst kommt es zu einem Zwischenfall. Ein amerikanisch-chinesisches Unternehmen baut illegal in großem Stil an einer der Inseln sehr seltene und wertvolle Metalle unter Wasser ab. Gefahren für Korallenriffe und die weitere Umwelt sind programmiert. Ein Wissenschaftler, dessen Familie in den USA auf mysteriöse Weise erschossen wird, warnt die Polynesier. Wie sich herausstellt, handelt der Konzern unterstützt von den Regierungen durch Steuermittel. Die junge Ökorepublik bringt die Verletzung ihrer Hoheitsrechte vor den UN-Sicherheitsrat.
Dirk C. Fleck erweist sich wie schon in seinem Roman „Go! Die Ökodiktatur“, erschienen 1993, als praktischer und weitsichtiger Visionär. Wie er selbst einräumt im Nachwort, ist seine damalige Negativutopie für 2040 der wahrscheinlichere Ausgang angesichts kulminierender ökologischer Einbrüche, nicht nur der „Klimakatarakte“, auf die wir zulaufen. Um so spannender ist die Idee, in eine Romangestalt verkleidet, eine gesellschaftliche Alternative zu diskutieren. In „Wege zur ökologischen Zeitenwende“ hatte ich eine ökotopianische Zukunftsgesellschaft vorgestellt und darüber hinaus gefragt, ob es nicht möglich ist in weniger entwickelten Ländern eine relativ große Region ökomodellhaft zu entwickeln. Fleck spielt dieses Szenario in Romanform durch. Überdies sei angemerkt, es gibt mindestens zwei Vorläufer: Callenbachs Reisereportage „Ökotopia“ und Robert Havemanns „Reise in das Land unserer Hoffnungen“ im Buch „Morgen“, beide mehr als 25 Jahre alt.
Doch wie wehrt sich Flecks Ökopolynesien gegen die übermächtigen Eindringlinge aus Übersee? Eine Armee steht nicht zur Verfügung, doch soviel sei verraten: Cording begleitet ein junger Internetspezialist, mehr aus Urlaubsgründen. Er wird weltweite Kontakte über das Internet organisieren, Cording einen Artikel für sein Blatt schreiben, der mit Tricks erscheinen kann. Schritt für Schritt erfährt die Welt über den amerikanisch-chinesischen Geheimcoup, und immer mehr Medien berichten darüber. Eine Armada aus tausenden kleinen Holzbooten schreibt plötzlich Geschichte. Präsident Omai wird weltweit bekannt und gefeiert. Doch wird er auch wie geplant vor der UN-Hauptversammlung sprechen oder fällt er einem Attentat zum Opfer? Zumindest für den zweiten Teil des Romans ist das Verlags-Prädikat „Ökothriller“ durchaus zutreffend.

Dirk C. Fleck: Das Tahitiprojekt. Roman. Pendo Verlag, 344 S., geb. , 19,90

Neues Deutschland, 20.5.2008

Umweltnachrichten

Scheindebatte um Biosprit

„Die Biokraftstoff-Strategie der Bundesregierung ist auf ganzer Linie gescheitert. Der ADAC dient Bundesumweltminister Sigmar Gabriel jetzt offenbar als Notausgang. Die Diskussion um die technische Unverträglichkeit von Bioethanol im Benzin bei Automotoren verdeckt ein viel größeres Problem: Hohe Biokraftstoff-Anteile gehen auf Kosten des Klimaschutzes und der Autofahrer“, so Hans-Kurt Hill zur Diskussion um eine höhere Beimischung von Biosprit zum Benzin. Der energiepolitische Sprecher der Fraktion DIE LINKE weiter:
„DIE LINKE fordert die Bundesregierung auf, die überhöhte Zwangsquote zur Beimischung von Biosprit zum Benzin zurückzunehmen. Biogene Treibstoffe werden das Klimaproblem des Verkehrs nicht lösen können und die Geldbeutel der Autofahrer nicht entlasten, solange keine deutlich sparsameren Autos auf den Markt kommen. Es bedarf einer grundlegenden Wende in der Verkehrspolitik. Das heißt hin zu mehr nutzerfreundlichem öffentlichen Nahverkehr und einer attraktiven Bahn, die auch den ländlichen Raum flächendeckend bedient.
Die CO_2-Minderung von Bioethanol kann im Vergleich zu Benzin unter günstigsten Bedingungen ohnehin nur 30 Prozent erreichen. Das bedeutet: bei einem Ethanol-Anteil von zehn Prozent im Benzin beträgt die Klimagasminderung tatsächlich nur drei Prozent. Um, wie von der Bundesregierung gewollt, mittels Biokraftstoffen eine CO_2-Reduzierung von zehn Prozent beim Verkehr zu erreichen, müsste der Volumenanteil von Bioethanol am Benzin 33 Prozent betragen. Bei nachhaltigem Biomasseanbau ist in Deutschland aber nur eine Quote von sieben Prozent erreichbar. Mehr geben die Flächen in Deutschland nicht her. Höhere Quoten erfordern massive Biosprit-Importe, die unter zweifelhaften sozialen und ökologischen Bedingungen in Brasilien und Malaysia erzeugt werden und deren Klimabilanz deutlich negativ ausfällt. Autofahrer zahlen hier für einen nicht vorhandenen Umweltvorteil. Mit der Zehn-Prozent-Beimischung erweist Gabriel dem Klimaschutz einen Bärendienst.“

Malaria in der Rheinebene?

„Immer deutlicher wird: Die gesamte Menschheit wird umfassend von den Folgen der Erderwärmung betroffen sein. Nur mit einer radikalen Energiewende lassen sich die schlimmsten Auswirkungen noch abwenden. Denn je mehr die globale Durchschnittstemperatur steigt, desto mehr werden wir wieder mit bereits besiegt geglaubten Krankheiten zu kämpfen haben. Die Rückkehr der Malaria nach Deutschland könnte ohne weiteres Realität werden“, so Monika Knoche anlässlich des Weltgesundheitstages.
Die stellvertretende Vorsitzende der Fraktion DIE

LINKE erklärt weiter: „Am härtesten betroffen werden jedoch wieder einmal diejenigen sein, die am wenigsten zum Klimawandel beigetragen haben, nämlich die Entwicklungsländer. Die Industriestaaten stehen in der Pflicht, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Der Patentschutz von Medikamenten muss im Sinne der betroffenen Menschen geregelt werden, nicht im Interesse der Pharmaindustrie.
Eine radikale Energiewende zu regenerativen Energien wird immer mehr zur Gretchenfrage des 21. Jahrhunderts. Energiepolitik ist Friedenspolitik - und Gesundheitspolitik, wie die WHO heute zu Recht festgestellt hat."

Manipulation bei Emissionshandelsbilanz

„Die katastrophale Bilanz der ersten Handelsperiode wird schön gerechnet", kritisiert Eva Bulling-Schröter, umweltpolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Bundestag, anlässlich der aktuell vorgestellten Daten für den Emissionshandel 2005 bis 2007 durch das Umweltbundesamt (UBA).
Unter der Überschrift „Emissionshandel wirkt trotz gestiegenen CO_2-Ausstoßes" verbiege sich die Behörde des Umweltministeriums, um irgendwie einen positiven Schlussstrich unter die erste Handelsperiode 2005 bis 2007 zu ziehen. Dabei scheue sie nicht davor zurück, Daten manipulativ zu verwenden. Und zwar dadurch, dass die so genannte Basisperiode klammheimlich verändert wird - also der Zeitraum, welcher der Ausgabe von Emissionsberechtigungen zu Grunde lag und bislang stets als Vergleichszeitraum galt. Sowohl im Zuteilungsgesetz, als auch im Nationalen Allokationsplan sei als Basisperiode der Zeitraum 2000 bis 2002 definiert. „Das UBA macht daraus flugs 2000 bis 2004, weil's besser passt", so Bulling-Schröter.
Immerhin gibt die Behörde zu, dass die am Emissionshandel beteiligten deutschen Firmen im Jahr 2007 mit rund 487 Millionen Tonnen CO_2 zwei Prozent mehr ausgestoßen haben als im Jahr zuvor, während in diesem Zeitraum der Gesamtausstoß Deutschlands um 2,7 Prozent sank. Um aber die Erfolgsüberschrift zu retten, relativiert das UBA im Text dieses Versagen des Emissionshandels dadurch, indem sie anführt, die durchschnittlichen CO_2-Emissionen der ersten Handelsperiode 2005 bis 2007 lägen mit 479 Millionen Tonnen knapp unter dem Durchschnitt der Jahre der - vom UBA neu definierten - Basisperiode 2000 bis 2004. Lege man jedoch die tatsächliche Basisperiode 2000 bis 2002 zu Grunde, so werde aus einem minimalen Rückgang der Emissionen eine Steigerung um ein Prozent. „Der Emissionshandel hat also nicht gewirkt, sondern versagt", schätzt Bulling-Schröter ein.
Der Grund dafür sei simpel. Auf Druck der Energieversorger und des Bundeswirtschaftsministeriums seien unter Rot-grün an die Unternehmen in der ersten Handelsperiode deutlich mehr Emissionsberechtigungen ausgegeben, als zuvor überhaupt CO_2 ausgestoßen wurde. „Das spricht den Grundgedanken des Emissionshandels hohn", so die Abgeordnete.

GLOBAL 2000: Monsanto räumt Schuld an Gentech-Kontamination in Kanada ein! Sensationelle Wende im Fall Percy Schmeiser gegen Monsanto: Biotech-Konzern zahlt Schadenersatz

Eine sensationelle Wende nimmt der Fall des kanadischen Rapsbauern Percy Schmeiser gegen den Biotech-Multi Monsanto. Percy Schmeiser fand zum wiederholten Mal Gentech-Rapspflanzen auf seinem Feld und verlangte von dem Biotech-Konzern Monsanto Schadenersatz. Eine Stunde vor der angesetzten Gerichtsverhandlung hat Monsanto die Verantwortung für Gentech-Kontaminationen auf den Feldern des alternativen Nobelpreisträgers akzeptiert und wird für den entstandenen Schaden gerade stehen. „Damit gesteht die Firma Monsanto ein, dass sie als Eigentümerin der Patente des Gentech-Saatguts auch für die Kontaminationen in benachbarten Feldern verantwortlich ist. Dies hat Signalwirkung und öffnet den betroffenen Landwirten in der ganzen Welt nun den Weg für Schadensersatzforderungen", freut sich Jens Karg, Gentechniksprecher der Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000. „Jetzt ist der Weg frei, dass die Konzerne, die mit der Gentechnik Gewinne erwirtschaften wollen, auch für deren Risiken einstehen."
2005 fand Schmeiser zum wiederholten Mal Monsanto Raps-Pflanzen auf seinem Feld. Er benachrichtigte Monsanto und verlangte, dass der Biotech-Konzern die Gentech-Pflanzen entfernt. Monsanto bestätigte schriftlich, dass es sich um Monsantos Gentech-Raps handle. Auf ein früheres Urteil Bezug nehmend, dass der Eigentümer einer Pflanze, also der Patent-Inhaber, auch für die Schäden, die durch Kontamination verursacht wurden, haftbar sei, ließ Schmeiser die Pflanzen entfernen und schickte dem Konzern die Rechnung. Da in einem aussergerichtlichen Einigungsversuch Monsanto nicht bereit war, die Kosten zu übernehmen, zog der kanadische Landwirt wieder vor Gericht. Monsanto hätte, nach Angaben von Schmeiser, dem Begleichen des Schadens nur zugestimmt, wenn Schmeiser eine Verschwiegenheitsverpflichtung über diesen Fall unterschrieben hätte. Diese hätte ihm und seiner Frau das Recht entzogen, über den Fall öffentlich zu sprechen und Monsanto in Zukunft wegen Kontamination der Ernte zu belangen. Schmeiser lehnte diese Bedingung als sittenwidrig ab. In dem konkreten Fall ging es um eine Rechnung von 660 $ für das Ausreißen der Gentech-Pflanzen auf Percy Schmeisers Feld. Auf Nachfrage des Richters, weshalb ein Konzern wie Monsanto eine Rechnung von 660 $ nicht einfach bezahle, antwortete der Monsanto-Anwalt, bei dieser Sache ginge es um weit mehr als 660 $. „Wir teilen diese Einschätzung. Wenn Monsanto künftig für den Schaden, den ihre Gentech-Produkte erzeugen, die Verantwortung übernehmen muss, ist die Wirtschaftlichkeit dieses

Produktionszweiges zumindest gefährdet. Dies kann der Sargnagel für die Gentechnik in der Landwirtschaft sein“, so Karg abschließend.

Weitere Informationen:
GLOBAL 2000 Gentechnik-Sprecher Jens Karg, 0699/14 2000 20
GLOBAL 2000 Presse: Mag. Ruth Schöffl 0699/14 2000 19, presse@global2000.at

BBI-Nachtflug-Verfahren:
Bündnisgrüne kritisieren Informationspolitik des Verkehrsministeriums

Der Landesvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen, AXEL VOGEL, hat die Informationspolitik des Verkehrsministeriums im laufenden Planergänzungsverfahren zum Lärmschutz und zum Flugbetrieb in den Nachtstunden auf dem neuen Großflughafen Schönefeld (BBI) kritisiert. Am Montag beginnen die Erörterungstermine in diesem Verfahren. Anders als bei solchen Großvorhaben bundesweit vielfach praktiziert, wurden den betroffenen Gemeinden bzw. den Bürgerinnen und Bürgern die Antworten des „Vorhabenträgers“, also der Flughafengesellschaft Berlin Schönefeld, auf ihre Einwendungen nicht vorab schriftlich von der oberen Luftfahrtbehörde zugestellt. „Eine qualifizierte Erörterung der Einwendungen wird so unnötig erschwert.“
Die Rechtsanwälte der betroffenen Gemeinden hätten die Brandenburger Anhörungsbehörde aufgefordert, die Erwiderungen vorab schriftlich zuzustellen, sagte AXEL VOGEL. Die Anhörungsbehörde habe nun angekündigt, sie auf einer Internetseite zugänglich zu machen. Bislang sei das noch nicht geschehen. „Die Informationen kommen reichlich spät. Eine hinlängliche Vorbereitung der Einwender auf den Erörterungstermin ist so nicht möglich.“
Die von der Flughafengesellschaft beantragten 113 Flugbewegungen in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr würden dem vom Bundesverwaltungsgericht auferlegten Nachtflugverbot und dem Gebot, Flüge in den Nachtrandzeiten nur bei einem besonderen Bedarfsnachweis zu erlauben, massiv widersprechen. Die Nachrandzeiten sind die Zeiten von 22 bis 24 Uhr und 5 bis 6 Uhr „Die beantragte Zahl der Nachtflüge tritt das Recht der Anwohner auf einen ungestörten Schlaf mit Füßen“, sagte AXEL VOGEL.
Er kritisierte zudem, dass die im Planergänzungsverfahren vorgelegten Unterlagen auf zahlreiche inhaltliche Fragen, zu denen das Bundesverwaltungsgericht eine Ergänzung gefordert hatte, gar nicht eingingen. So stünden Stellungnahmen zur Entschädigung für die Lärmbeeinträchtigung auf Freiflächen, Balkonen und Terrassen, zum Wertverlust der Grundstücke und zum Umfang des passiven Schallschutzes aus.
www.gruene-brandenburg.de

Atomkraftgegner kritisieren Genehmigung für Castor-Transport 2008

Gorleben – Einen Tag nach der Aufdeckung massiver Probleme beim Sicherheitsnachweis von Castor-Behältern des Typs HAW 28M und der daraus folgenden Absage des für 2009 geplanten Atommülltransports nach Gorleben hat das Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) den Transport für dieses Jahr genehmigt. Dieser soll mit elf französischen Behältern vom Typ TN 85 durchgeführt werden.
„Die Entscheidung des BfS ist nicht nachvollziehbar“, erklärt Jochen Stay, Sprecher der Anti-Atom-Organisation X-tausendmal quer, „sind doch die französischen Behälter genauso wenig im Original getestet worden, wie die für den abgesagten Transport im nächsten Jahr vorgesehenen deutschen Castoren. Da wird mit zweierlei Maß gemessen.“
Der Transport 2009 musste abgesagt werden, weil es Probleme bei der Computersimulation von Sicherheitstests gab, die nur mit Behältermodellen im Maßstab 1:2 durchgeführt wurden. Die Castor-Herstellerfirma Gesellschaft für Nuklearservice (GNS) hatte Berechnungen manipuliert, um Sicherheitswerte einhalten zu können. Der jetzt genehmigte TN 85 wurde sogar nur mit einem Modell im Maßstab 1:3 getestet.
„Wir sind auch deshalb über die Genehmigung durch das BfS erstaunt, weil das Strahlenschutz-Amt inzwischen selbst erklärt hat, dass Falltests mit Originalbehältern sinnvoller sind“, so Stay. „In der Fachwelt ist schon seit zehn Jahren bekannt, dass Computersimulation und Modell-Tests nicht ausreichen.“
Einer der wenigen Crashtests mit Originalbehältern wurde 1998 in Großbritannien mit dem Behältertyp NTL 11 durchgeführt. Dieser hatte bei Computersimulationen und bei Fallversuchen mit einem 1:4-Modell die Bedingungen erfüllt, war dann aber beim Test mit dem Original durchgefallen.
„Es wäre doch aberwitzig, würden Volkswagen und Daimler-Benz bei ihren Crashtests mit Spielzeugautos gegen Wände fahren“, meint Stay, „also sollte doch auch die Atomindustrie mit ihren Milliardengewinnen in der Lage sein, Originalbehälter für Sicherheitsüberprüfungen zur Verfügung zu stellen. Schließlich sollen damit die gefährlichsten Stoffe, die wir Menschen kennen, quer durch die großen Ballungsräume von Frankreich und Deutschland geschickt werden.“
Die Atomkraftgegner richten ihre Forderungen jetzt an die Politik: „Der für November geplante Transport nach Gorleben darf nicht stattfinden“, so Stay. „Rollt der Castor trotzdem, so wäre alles Gerede von optimaler Sicherheit in der Atomtechnik hinfällig. Wir bereiten uns jedenfalls schon jetzt auf den nächsten ‚Tag X’ vor.“

Für Rückfragen: Jochen Stay 0170-9358759
X-tausendmal quer, Gewaltfrei und ungehorsam gegen Castor und Atomkraft

NABU trauert um Tschingis Aitmatow Botschafter Kirgistans und Schirmherr des NABU-Schneeleopardenprojektes

Der NABU trauert um den kirgischen Schriftsteller und den Schirmherr des NABU-Schneeleoparden-Projektes Tschingis Aitmatow. „Tschingis Aitmatow war der Kultur und Natur seines Landes tief verbunden. Er war dem NABU ein langjähriger Partner und hat sich als Botschafter für den vom Aussterben bedrohten Schneeleoparden große Verdienste erworben“, sagte NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller. Tschingis Aitmatow erlag am 10. Juni im Alter von 79 Jahren den Folgen einer schweren Lungenentzündung.
Die Werke Aitmatows zeugen von einer besonderen Beziehung zu seinem Heimatland, einem tiefen Naturverständnis und der Sorge um den Erhalt der natürlichen Lebensgrundlagen. Mit der 1958 fertiggestellten Erzählung ‚Dshamilja‘ gewann Aitmatow literarischen Weltruhm. Eine besondere Beziehung zu seinem Heimatland offenbaren auch seine Erzählungen „Der weiße Dampfer“, „Du meine Pappel im roten Kopftuch“ und „Die Klage des Zugvogels“. Seine Bücher wurden in mehr als 90 Sprachen übersetzt, über 20 seiner Romane und Erzählungen sind auch auf Deutsch erschienen. Erst im vergangenen Jahr präsentierte er bei einer Lesereise in Deutschland seinen jüngsten Roman „Der Schneeleopard“.
Als Schirmherr des NABU-Schneeleopardenprojektes war er seit fast zehn Jahren für den NABU im Einsatz, um auf die Gefährdung der Großkatzen aufmerksam zu machen. Der Schneeleopard ist in seinem gesamten zentralasiatischen Verbreitungsgebiet durch Wilderei und illegalen Handel von der Ausrottung bedroht. In Kirgistan leben nur noch etwa 260 Schneeleoparden, weltweit wird der Bestand auf rund 3.500 freilebende Tiere geschätzt.
Quelle: www.nabu.de

WWF: Eis in Arktis schmilzt noch schneller als erwartet

Die Arktis könnte bereits im Sommer 2013 eisfrei sein. Eine gestern veröffentlichte Studie im Auftrag des WWF zeigt, dass die arktischen und Grönlandeispanzer noch schneller abschmelzen als bisher angenommen. Die Studie „Arctic Climate Impact Assessment“ (ACIA) aus dem Jahr 2005 wurde von der neuen WWF-Studie nicht nur bestätigt sondern die damals erhobenen Trends des Klimawandels im arktischen Raum sind schlimmer als bisher angenommen. Die Ergebnisse dieser neuen Studie zeigen, dass der Klimawandel in der Arktis auf allen Ebenen stattfindet. Vor allem das Festlandeis auf der Insel Grönland und das arktische Meereseis sind davon stark betroffen. „Wenn das Grönlandeis in diesem Tempo weiter abschmilzt muss sich die Welt auf katastrophale Auswirkungen in den nächsten Jahrzehnten einstellen“, befürchtet WWF-Klimaschutzexpertin Kathrin Hebel.
Der arktische Raum erwärmt sich doppelt so stark wie der Rest der Welt. Die Meerestemperaturen im Sommer 2007 lagen um bis zu fünf Grad über dem Normalzustand. Im September 2007 erreichte die Ausdehnung des arktischen Eises 4,3 Millionen Quadratkilometer, das bedeutet einen Eisverlust auf 39 Prozent im Vergleich zu 1979, als die Satellitenbeobachtung begann. Das führte dazu, dass die Nordwestpassage 2007 eisfrei wurde. Die meisten Studien gehen davon aus, dass bis zur Mitte dieses Jahrhunderts das arktische Sommereis vollständig geschmolzen sein wird. Eine neue Studie unter der Leitung von Maslowski Whelan vermutet sogar, dass dieser Zustand bereits 2013 erreicht sein wird. Das Schmelzen des arktischen Eises führt dazu, dass noch mehr Sonnenwärme in den arktischen Meeren absorbiert wird und sich der globale Klimawandel beschleunigt.
Auch die kilometerdicken Eispanzer in Grönland schmolzen in den letzten Jahren schneller als erwartet, so die neue WWF-Studie. Die Wissenschaftler vermuten, dass die Eisschmelze in Grönland einen „tipping point“ erreichen könnte, der dazu führt, dass das Grönlandeis mit einem Volumen von 2,9 Millionen Quadratkilometern unaufhaltbar vollständig abschmelzen könnte. Sollte dies eintreten, würde der Meeresspiegel weltweit um 7,3 Meter steigen. Die katastrophalen Folgen wären eine Veränderung der Landkarten aller küstennahen Regionen und der Untergang vieler Städte.
Die WWF-Studie befürchtet katastrophale Auswirkungen auf die gesamte Ökologie der Meere und in Grönland. Das Überleben vieler arktischer Arten ist bereits jetzt massiv gefährdet, allen voran der Eisbär. Aber auch für die Bewohner der arktischen Regionen wird der Klimawandel gravierende Veränderungen bedeuten. „Diese neuen Entwicklungen wurden von der UNO-Klimaschutzorganisation (IPCC) bisher nicht ausreichend berücksichtigt“, sagte Hebel. Denn die massive Eisschmelze in der Arktis trägt auch zum globalen Klimawandel bei. Millionen Tonnen Methan sind derzeit noch im Permafrostboden gespeichert. Sollten diese frei gesetzt werden, bewirkt dies einen weiteren Anstieg der globalen Temperatur, da Methan ein noch stärkeres Klimagift ist als CO_2. „Es geht jetzt nicht mehr nur darum, die Schutzgebiete in der Arktis zu erhalten sondern ohne es braucht wirksame internationale Anstrengungen, die globale Durchschnittstemperatur unter zwei Grad zu halten um die Arktis zu retten“, so Hebel abschließend.
Quelle: www.wwf.at

GAU unter Tage

Heiko Balsmeyer

Wo Atommüll gelagert werden soll, entscheiden Politiker und die Atomindustrie mit Vorliebe unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Doch etliche ausgewählte Stollen eignen sich nicht als Endlager.
Müll hat man im allgemeinen am liebsten nicht in der Wohnung, sondern in der Tonne. Man will recht wenig von ihm wissen. Erst recht, wenn es sich um giftigen Abfall handelt. Er soll am besten einfach verschwinden, aus dem Sichtfeld und dem Bewusstsein. Für Abfälle aus Atomanlagen ist die Strategie der Verdrängung auf Dauer aber nicht ratsam. Es bedarf gesellschaftlicher Entscheidungen, um katastrophale Ergebnisse zu vermeiden.
Eine Entscheidung wurde in der vergangenen Woche getroffen. Am Mittwoch teilte das Bundesverfassungsgericht der Stadt Salzgitter mit, dass es ihre Beschwerde gegen die Genehmigung des Endlagers Schacht Konrad ablehne. Erfolgreicher könnte die Klage eines Landwirts sein. Er bewirtschaftet an den Stollen grenzende Felder, ist also von den Auswirkungen des geplanten Endlagers unmittelbar betroffen. Die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zur Klage des Bauern steht noch aus.
Schacht Konrad ist ein ehemaliges Eisenerzbergwerk im Industriegebiet der Stadt Salzgitter. Dort sollen zukünftig mehr als 300000 Kubikmeter Atommüll mit geringer Wärmeentwicklung gelagert werden. Das Gestein soll von dem Abfall um nicht mehr als drei Grad erwärmt werden. Am Gesamtvolumen des einzulagernden Materials hätte der auch als schwach- und mittelradioaktiv bezeichnete Müll einen Anteil von 95 Prozent. Der größte Teil käme aus dem Betrieb der AKW - direkt oder über den Umweg der Wiederaufbereitung. Ein geringer Anteil würde aus Forschungslabors und nur etwa zwei Prozent würden aus Krankenhäusern stammen. Bisher wurden 900 Millionen Euro für vorbereitende Maßnahmen in Schacht Konrad investiert. Der geplante Umbau des Bergwerks zum Endlager soll noch einmal so viel kosten. Von 2013 bis 2080 soll der strahlende Müll unter die Erde gebracht, danach der Schacht geschlossen werden. Jedoch bestehen erhebliche Zweifel, ob Schacht Konrad überhaupt geeignet ist. So befindet sich das geplante Endlager in einer Gesteinsschicht, die Grundwasser führt. Zudem ist fraglich, ob das Deckgebirge, also die oberste Gesteinsschicht, die wichtige Funktion als Barriere erfüllen kann.
Es wäre notwendig, auch für die Lagerorte von schwach- und mittelradioaktiven Abfällen ein rationales Auswahlverfahren anzuwenden. Diese Mühe wollen sich Staat und Atomindustrie derzeit allerdings nicht machen. Politiker diskutieren nicht mehr öffentlich über Schacht Konrad. Der Sprecher der die Pläne ablehnenden Arbeitsgemeinschaft Schacht Konrad, Peter Dickel, glaubt aber an die Stärke des regionalen Widerstands: „Wir sind überzeugt, dass das Endlager hier in der Region nicht durchsetzbar ist.“ Wahrscheinlich werden die notwendigen Transporte des Mülls auch dazu beitragen, dass der Protest überregionale Unterstützung erhalten wird.
In der Bundesrepublik fehlt immer noch ein Endlager für Brennelemente aus den Atomkraftwerken und hochradioaktiven Müll aus der Wiederaufbereitung. Bereits 1977 wurde das nahe der damaligen innerdeutschen Grenze gelegene Gorleben als Ort ausgewählt. Die DDR hatte sich bereits 1965 für ein zentrales Endlager bei Morsleben entschieden. Von dort sind es bis zum damals jenseits der Grenze gelegenen niedersächsischen Ort Helmstedt nur sieben Kilometer.
Geologische Erkenntnisse spielten bei der Auswahl von Gorleben eine geringe Rolle. Als Erkundung getarnt, wurde über Jahrzehnte im Salzstock an einer nuklearen Mülldeponie gebaut. Da es sich offiziellen Angaben zufolge nur um eine Erkundung handelte, stützte man sich auf das Bergrecht, nicht auf Atomrecht. Lästige demokratische Formalitäten, die Beteiligung der Öffentlichkeit, Anhörungen oder gerichtliche Auseinandersetzungen konnten sich Politik und Atomindustrie so sparen.
Dabei lassen geologische Untersuchungen Zweifel an der Eignung des Salzstocks aufkommen. Es ist fraglich, ob in Gorleben die notwendige Trennung des Atommülls von der Biosphäre für eine Million Jahre gewährleistet ist, wie drolligerweise behauptet wird. Angehörige der rot-grünen Bundesregierung teilten diese Zweifel zumindest zu Beginn ihrer Amtszeit. Ein Arbeitskreis „Auswahlverfahren Endlagerstandorte“ wurde daher mit der Entwicklung von Kriterien und Verfahren zur Standortwahl beauftragt. Ende 2002 legte der Arbeitskreis seine Empfehlungen vor: Mit der Suche nach geeigneten Orten sollte noch einmal von Neuem begonnen werden. Endlager sollten in ungenutzten Gesteinsschichten und nicht in bereits wirtschaftlich ausgebeuteten Bergwerken eingerichtet werden. Diese Vorgehensweise wurde aber in dem als „Atomkonsens“ bezeichneten Vertrag zwischen der rot-grünen Bundesregierung und der Atomwirtschaft aus dem Jahr 2004 wieder verworfen. In Bezug auf Gorleben wurde zudem eine skurrile Wortschöpfung der vorherigen Regierung übernommen: „Eignungshöffig“ sei der Stollen. Die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt und so konnte man sich auf Gorleben festlegen, ohne sich eindeutig festzulegen.
So ist Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) der Meinung, Gorleben müsse sich in einem bundesweiten Auswahlverfahren dem Vergleich mit anderen Standorten stellen. Die Begründung liefert der Minister gleich mit: „Wir müssen vermeiden, dass nach jahrzehntelangen Arbeiten und Investitionen in Milliardenhöhe ernsthafte Zweifel an der Sicherheit eines Standortes und der Objektivität bei seiner Auswahl bestehen bleiben.“ Nicht die Unsicherheit des Endlagers ist also nach Auffassung des „Ministers für Reaktorsicherheit“ das Problem, sondern der eventuell noch bestehende Zweifel in der Bevölkerung.

Wie reibungslos und sicher der Betrieb eines Endlagers verläuft, zeigt sich derzeit im Bergwerk Asse 2. Es liegt im niedersächsischen Landkreis Wolfenbüttel. In dem ehemaligen Salzbergwerk wurden von 1967 bis 1978 126000 Fässer Atommüll eingelagert. Sehr frühzeitig wurde vor einem möglichen Wassereinbruch gewarnt, der dann 1988 eintrat. Die Tatsache wurde zehn Jahre lang erfolgreich verheimlicht.
Derzeit laufen täglich etwa 13 Kubikmeter Wasser in das ehemalige Bergwerk, die aufgefangen und wieder an die Oberfläche gepumpt werden. Der Stollen droht vollzulaufen und einzustürzen. Um den Zusammenbruch zu verhindern, wollen die bundeseigene Gesellschaft für Strahlenforschung (GSF) und das niedersächsische Umweltministerium als Aufsichtsbe-hörde das Atomlager mit Magnesiumchlorid füllen, um so die Stabilität der Grube über das Jahr 2017 hinaus zu gewährleisten. Die GSF musste jedoch einräumen, dass sich als Folge die Fässer in zehn bis 100 Jahren auflösen würden. Damit wäre sicher, dass radioaktive Bestandteile ins Grundwasser gelängen. Der Müll enthält etwa zwölf Kilogramm Plutonium. Selbst Gabriel musste deshalb eingestehen, in Asse 2 ereigne sich der „Gau des Endlagers“.

Jungle World 3.4.2008

Energiewende statt Krieg um Rohstoffe

Bundestagsrede vom 21.2.2008

Ulla Lötzer

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ja, Frau Kopp, wir brauchen ein zusammenhängendes Konzept, das ökologische, soziale und Entwicklungsperspektiven mit ökonomischen verbindet. Aber genau das vermisse ich in Ihrem Antrag.

(Beifall bei der LINKEN)

Sie orientieren sich einseitig an den ökonomischen Interessen. Der Klimawandel bedroht die Existenz von Millionen von Menschen. Er bedroht vor allem die Menschen in den Entwicklungsländern, die vom Wohlstand wegen des fehlenden Zugangs zu Energie bis jetzt ausgeschlossen sind. Daraus ergibt sich die Verpflichtung, die nationalen Treibhausemissionen um mindestens 40 Prozent und nicht nur um 20 Prozent zu reduzieren. Andererseits müssen die Zahlungen für die Bewältigung des Klimawandels in den Entwicklungsländern erhöht werden. In der Entwicklungszusammenarbeit muss der Technologietransfer für regenerative Energien und Energieeffizienz verstärkt werden. Das findet man in Ihrem Antrag aber nicht.

(Gudrun Kopp [FDP]: Doch! Das steht doch drin!)

Sie setzen im wesentlichen auf Ausweitung des Freihandels, auf Atomenergie und auf eine Energie-NATO, womit diese Probleme nicht gelöst, sondern verstärkt werden. Die meisten Menschen in den Entwicklungsländern haben bis heute keinerlei Zugang zu Energie. Sie befürchten sogar, dass sie über die Begrenzung der Emissionen ihrer Entwicklung zum Wohlstand beraubt werden sollen. Der Hauptzuwachs am weltweiten Energiebedarf kommt natürlich von Schwellenländern wie China. Vergleicht man aber den Pro-Kopf-Bedarf an Energie, liegen Industrieländer wie Deutschland und die USA noch immer weit vorne. Daraus ergibt sich für uns die Verantwortung, vor allem unseren Bedarf abzusenken.
Wir müssen in der Energieaußenpolitik von dem Leitbild ausgehen: Jeder Mensch auf der Erde hat das gleiche Recht an der Nutzung der Atmosphäre. Die Industrieländer haben nicht das Recht, heute die Rohstoffe zu verschwenden, die andere Länder morgen selbst brauchen.

(Beifall bei der LINKEN)

Deshalb noch einmal - obwohl darüber bereits heute morgen diskutiert wurde. Mit der Biokraftstoffquote sorgt die Regierung weiterhin für das Abholzen der Regenwälder, die Verknappung und Verteuerung von Lebensmitteln und den Ruin von Kleinbauern. Deshalb muss die Quote zurückgenommen werden und reicht eine Nachhaltigkeitsverordnung für die Lösung dieses Problems nicht aus.
Wir brauchen erst recht keine weitere Handels- und Investitionsliberalisierung, Frau Kopp. Wir brauchen im Gegenteil ein internationales Investitionsregime bei der UN,

(Laurenz Meyer [Hamm] [CDU/CSU]: Was?)

das menschenrechtliche, soziale, gewerkschaftliche und ökologische Standards auch für transnational agierende Konzerne festlegt. Diese müssen dann allerdings auch sanktionsfähig sein, nicht aber die WTO.
Es ist richtig: Die Energieversorgung ist von der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern und vom Uran geprägt. Gerade vor diesem Hintergrund ist aber Ihr Versuch, die Atomenergie zu rechtfertigen, lächerlich. Ich will gar nicht auf die ungelöste Entsorgungsfrage, die Kinderkrebsstudie oder das Risiko atomarer Unfälle eingehen. Bleiben wir bei der Rohstofffrage. In der Uranversorgung sind wir zu 100 Prozent vom Ausland abhängig. Das derzeit wirtschaftlich zu fördernde Uran reicht für etwa 70 Jahre. Wird der Bedarf gesteigert, reduzieren sich die Vorräte ganz schnell.

Durch den Uranabbau werden Regionen radioaktiv verseucht. Derzeit werden Vorkommen abgebaut, die circa 1 Prozent Uran enthalten. Fast das gesamte schwachstrahlende Material bleibt als Abraumhalde erhalten ebenso wie die Schlammmassen, die durch die Abtrennung entstehen. Je länger die Atomenergie genutzt wird, je größer der Bedarf, umso mehr muss auf schlechte Erze zurückgegriffen werden. Die ökologischen Schäden in den Abbaugebieten würden sich potenzieren. Das ist nicht vertretbar, schon gar nicht, wenn es bessere Alternativen gibt.

(Beifall bei der LINKEN)

Sie setzen neben der Atomenergie auch auf die Energie-NATO. Der Krieg um Öl hat eine lange Tradition - leider. In der Vergangenheit ging es vor allem um den Profit aus der Verwertung der Ressourcen. Heute kommt die Frage der Versorgungssicherheit hinzu. Folgen des Klimawandels, Umweltkrisen, Dürren und Wasserknappheit verschärfen Landnutzungskonflikte. Umweltprobleme erhöhen kriegerische Gefahren. Die Bundesregierung hat leider 1992 in den Verteidigungspolitischen Richtlinien der Bundeswehr den ungehinderten Zugang zu Märkten und Rohstoffen zum vitalen Sicherheitsinteresse Deutschlands erklärt. Das ist verheerend und verschärft die Kriegsgefahr weltweit, statt für friedliche Lösungen zu sorgen.
Wir brauchen keine Bereitstellung einer Energie-NATO für einen Krieg um Rohstoffe. Wir brauchen eine Energiewende. Wir brauchen Verfahren und Institutionen, die die Verteilung der knappen Ressourcen friedlich und gerecht lösen. Wir brauchen eine größere Unabhängigkeit von Rohstoffimporten.

(Beifall bei der LINKEN)

Das heißt, wir brauchen in erster Linie Energieeffizienz und die Einsparung von Energie. Riesige Effizienzpotenziale in Deutschland werden bisher nicht genutzt. Wir könnten unseren Energieverbrauch nach Studien bis 2050 halbieren. Wir brauchen den massiven Ausbau erneuerbarer Energien; darüberwurde heute Morgen bereits ausführlich diskutiert. Auf diesem Weg kann der Energiebedarf, verbunden mit Energieeffizienzprogrammen, gedeckt werden. Für die Realisierung brauchen wir strukturelle Eingriffe in die Energiewirtschaft. Mit dem Energiekartell der vier großen Energiekonzerne wird es nicht möglich sein, diese Energiewende herbeizuführen.
Wir brauchen keine NATO, die Ressourcen und Transitwege für Rohstoffe sichert. Wir brauchen den Mut im Parlament und in der Regierung, die Energiekonzerne zu entmachten und die Energieversorgung zu rekommunalisieren. Dann würden wir bei der Lösung des Problems einen Schritt weiterkommen. Danke.

(Beifall bei der LINKEN)

Nationales Energiesicherungsprogramm

Klaus Kohrs

Ein nationales Energiesicherungsprogramm der Linken muß folgende Ziele erfüllen
1. Sichere Versorgung der Gesellschaft und jedes Einzelnen mit ausreichend Energie jeder benötigten Form zu bezahlbaren Preisen
- Elektroenergie
- Heizwärme
- Treibstoff
2. Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen der Menschen
- Reduktion der Kohlendioxidemissionen
- Übergang zu erneuerbaren Energien
- Atomausstieg
- Verbot der Umwandlung von Lebensmitteln sowie deren Rohstoffen in Treibstoffe oder andere Energieträger
3. Demokratische Kontrolle der Energieerzeugung und Verteilung
- Vergesellschaftung der Transportnetze (Strom- und Gasnetze)
- Beseitigung der Kartellstrukturen bei der Elektroenergieerzeugung sowie im Gas- und Mineralölmarkt.
- Schaffung eines starken staatlichen Sektors im Elektroenergie- und Mineralölmarkt

Derzeitige Energieversorgung

Die Energieversorgung kann man nach dem Verwendungszweck in Heizwärme, Elektroenergie, Treibstoffe oder nach den eingesetzten Primärenergieträgern einteilen.
Die Zahlen sind aus dem Report „Energie für Deutschland 2006“ des World Energy Council entnommen.
2005 betrug der Primärenergieverbrauch in Deutschland 485,8 Mio t SKE. Davon entfielen 36% auf Mineralöle, 22,7% auf Erdgas, 12,9% auf Steinkohle, 11,2% auf Braunkohle,12,5% auf Kernenergie und 4,7% sonstige (incl. Regenerative Energien).
Der Endenergieverbrauch betrug 314 Mio t SKE, davon entfielen 22,9% auf die Industrie, 16,3% auf Gewerbe, Handel und Dienstleistungen, 24,9% auf die Haushalte und 28,4% auf den Verkehr, wobei dieser allerdings zu 97% Treibstoffe auf Mineralölbasis benötigt, während der Mineralölanteil bei den Haushalten und Handel und Gewerbe nur 25% und in der Industrie nur 8% beträgt. Dafür wird der Energiebedarf dieser Verbraucher zu 35% - 40% aus Erdgas und zu 19%-34% über Strom gedeckt. Feste Brennstoffe spielen insgesamt bei der Endenergie nur eine untergeordnete Rolle und werden vor allem in der Industrie (Stahlerzeugung) eingesetzt.

Zukunftsprogramm

Der vollständige Übergang auf erneuerbare Energie ist ein Fernziel, das erst in 30-50 Jahren erreicht werden kann, denn es bedeutet praktisch eine Umstellung der gesamten Wirtschaft und darüber hinaus der gesamten Gesellschaft. Derzeit haben wir auch noch nicht für alle Anwendungen praktikable und ökonomische Lösungen bei den Erneuerbaren.
Aber wenn wir die Umstellung in 30-50 Jahren schaffen wollen, müssen wir jetzt anfangen. Wir müssen nicht sinnlos über 100 % debattieren, sondern dort, wo wir schon heute über die entsprechenden Möglichkeiten verfügen, die Umstellung zügig anpacken.

Elektroenergieerzeugung

Bei der Elektroenergieerzeugung haben wir schon heute die technologischen Möglichkeiten für einen vollständigen Übergang auf erneuerbare Energie, deshalb sollten wir hier die fossilen Brennstoffe und den Atomstrom konsequent ablösen. Die Zielsetzung von 75 % regenerativ bis 2020 ist realistisch, damit der Windkraft die Möglichkeit einer weitgehenden Umstellung auf erneuerbare Energien besteht. Photovoltaik ist derzeit nicht sinnvoll, weil zu aufwändig.
Von den 537 TWh im Jahr 2005 verbrauchtem Strom lassen sich lt. Regierungserklärung vom 26.04.07 11 % einsparen, so dass der zukünftige Bedarf bei ca. 478 TWh liegen sollte.
Das nutzbare Windaufkommen der BRD beträgt ca. 320 TWh, davon 1/3 onshore und 2/3 offshore. Weiterhin werden ca. 21,5 TWh aus Wasserkraft, 10 TWh aus Biomasse, 2 TWh aus Müll und 1TWh aus Photovoltaik erzeugt, so dass es möglich ist, 75 % des Stroms regenerativ herzustellen. Dazu kommen noch 15 % (70 TWh) Strom, die aus Erdgas hergestellt werden. Die restlichen 10% lassen sich durch KWK-Anlagen auf Kohlebasis (ca. 20 TWh el.) sowie Heizöl / Sonstige (36 TWh) abdecken. Diese KWK-Anlagen müssen später auf Erdgas umgestellt werden, das bei der Raumheizung eingespart wird. Außerdem fällt bei der Treibstoffherstellung aus Kohle nach Fischer-Tropsch zukünftig noch Strom aus Prozessabwärme an.
Um die Elektroenergieerzeugung auf Windkraft umzustellen, ist es notwendig, 10 Jahre lang jährlich eine Offshorewindenergiekapazität von ca. 22 TWh, das entspricht etwa 2500 Windrädern a 5 MW Nennleistung, zu installieren. Daneben müssen alle sinnvoll nutzbaren Potentiale an Land ausgenutzt und die bestehenden Windkraftanlagen durch Repowering in ihrer Leistung verdoppelt werden.
Weiterhin müssen die 4 in Deutschland bestehenden Elektroenergienetze zusammengeschaltet und für die Windenergieeinspeisung ausgebaut werden.
Dadurch lassen sich die zeitlichen statistischen Schwankungen im Windenergieanfall über das Netz ausmitteln. Allerdings ist es auf diese Weise nicht möglich, die Lastkurve des Netzes durch die Windenergie nachzubilden.
Deshalb muß man zum Lastmanagement, also der Steuerung des Verbrauchs nach dem Angebot, übergehen. Dies war früher unmöglich, heute verfügen wir aber über ausreichende Datenübertragungs- und Verarbeitungskapazitäten dafür. So könnte man zeitunkritische Verbraucher (z.B. Waschmaschinen, Kühlaggregate für Kühlhäuser) in Schwachlastzeiten betreiben und so die Lastkurve an das Angebot anpassen.
Dieser Umbau unserer Elektroenergieversorgung könnte auch als erste Ausbaustufe für das Projekt von Dr. Gregor Czisch zur Schaffung eines europäisch-nordafrikanischen Verbundnetzes für erneuerbare Energien dienen. Mit diesem Projekt (vorgestellt u.a. auf dem energiepolitischen Kongress in Hamburg) ist eine vollständige regenerative Elektroenergieversorgung von ganz Europa möglich.
Allerdings hat dieses Projekt die Schwachstelle, das alle Beteiligten (mindestens Deutschland, Frankreich, Spanien , Marokko) sich einigen müssen, was angesichts der unterschiedlichen Interessenlagen speziell mit Frankreich (Atomstrom) schwierig werden kann.
Deshalb sollte man den Teil, den Deutschland national beitragen muß, erledigen und gleichzeitig die Verhandlungen zu dem multinationalen Projekt führen.

Heizwärme

Derzeit beträgt der Anteil der Raumwärme am Endenergieverbrauch 32 %. Dazu kommen noch 5,2 % für Warmwasser. Der Heizwärmeverbrauch verteilt sich zu 69,5 % auf die privaten Haushalte, 23 % Handel und Gewerbe und 7,5 % auf die Industrie. Bei der Warmwassererzeugung entfallen 65,7 % auf die Haushalte, 30,5 % auf Handel und Gewerbe und 3,8 % auf die Industrie.
Für Raumheizung werden 20 - 24 % des Rohöls sowie knapp die Hälfte des Erdgases eingesetzt. Hinzu kommen etwa 3 % der verbrauchten Steinkohle.
Die private Raumheizung verursacht 13 % der CO_2 -Emissionen. Rechnet man noch die Emissionen aus Handel und Gewerbe hinzu, ergeben sich 17-18 %. Für die Reduzierung des Heizwärmeverbrauchs wird immer eine starke Verbesserung der Wärmeisolation der Bausubstanz gefordert.
Allerdings ist die energetische Sanierung der Bausubstanz sehr teuer und bringt oft auch noch eine Verschlechterung des Mikroklimas in den Gebäuden mit sich. Außerdem werden die Einspareffekte durch den Zuwachs an beheiztem Wohnraum überkompensiert, so dass der Heizenergieverbrauch in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist.
Ein möglicherweise effektiverer und billigerer Ansatz könnte der verstärkte Einsatz von Solarwärme zur Warmwasserbereitung und Raumheizung sein. Allerdings ist eine solare Vollversorgung wegen der geringen Einstrahlung in den Monaten November bis Februar nicht sinnvoll, aber wenn man die Sonnenkollektoren so dimensioniert, dass Warmwasser und Heizung in den Monaten März bis Oktober vollstän-

dig solar gedeckt werden, sollten sich mindestens 30 % der für Raumheizung und Warmwasserbereitung eingesetzten Primärenergieträger einsparen lassen. Natürlich lassen sich nicht alle Gebäude auf Solarthermie umrüsten, aber wenn man nur 2/3 der Gebäude umrüstet, sollten sich jährlich auf diese Weise ca. 5 Mio t Heizöl und etwa 10 % des in der Bundesrepublik verbrauchten Erdgases einsparen lassen, dazu 3-4 % des derzeit produzierten CO_2´s.
Wenn die Gebäude später energetisch saniert werden, ist die Solaranlage nicht überdimensioniert, sondern auf Grund des geringeren Wärmebedarfs steigt dann der solare Deckungsgrad. Dabei sind 60-70 % durchaus realistisch.
Weiterhin sollte der Anteil der Heizwärme, die auf Basis der Kraft-Wärmekopplung (KWK) erzeugt wird, erhöht werden. Mit der dabei erzeugten Elektroenergie können dann an anderen Orten Wärmepumpenanlagen zur Heizung betrieben werden. Die KWK-Anlagen dürfen aber nur betrieben werden, wenn die Wärme auch verwertet wird.

Mobilität und Treibstoff

Zur Zeit werden 28,7 % unserer Energieträger im Verkehrssektor verbraucht. Dabei handelt es sich zu 96,7 % um Kraftstoffe auf Mineralölbasis. Bei den Treibstoffen hängen wir zu 98 % von Erdölimporten ab, die auf Grund weltweit steigender Nachfrage und geringer werdender Reserven immer teurer und unsicherer werden. Alternativen zu den Mineralölen als Treibstoff sind derzeit mittelfristig nicht in Sicht.
Aber: Mobilität ist ein Bedürfnis der Menschen und der Gesellschaft. Natürlich gibt es hier viele Fehlentwicklungen (z.B. überdimensioniertes Frachtaufkommen durch unnötige Kooperation mit weit entfernten Partnern, künstlich geschaffene Statussymbole wie protzige Autos mit extrem hohem Benzinverbrauch, Ferntourismus etc.), aber diese lassen sich nur langfristig korrigieren. Außerdem bleibt auch bei Korrektur dieser Fehlentwicklungen ein sehr hoher Mobilitätsbedarf, wenn wir unseren derzeitigen Lebensstandard für die gesamte Bevölkerung erhalten wollen. Das heißt: Der Treibstoffbedarf muß auch in Zukunft sichergestellt werden.
In der ferneren Zukunft (nach 2020) muß auch der Verkehr auf erneuerbare Energien umgestellt werden. Allerdings ist derzeit noch nicht absehbar, auf welcher technischen Grundlage (Wasserstofftechnologie? Elektroautos? Herkömmliche Treibstoffe durch Hydrierung von CO_2 mit Solarwasserstoff?).
Wir verbrauchen derzeit etwa 115 Mio t/a Mineralöle. Davon lassen sich mindestens 30 Mio t/a einsparen. Die Einsparungen beim Öl ergeben sich aus Einsparung von 20 Mio t/a Treibstoff durch Verringerung des spezifischen Bedarfs der Fahrzeuge (z.B. Senkung des CO_2-Ausstoßes von 170g/km auf 120 g/km bei PKW) und Vermeidung unnötiger Fahrten. Dieses Einsparpotential ist real und steckt auch in den Vorgaben der EU.
Dazu kommen ca. 5 Mio t/a Heizöleinsparungen durch verstärkten Solarwärmeeinsatz und 5 Mio t Heizöl, die durch Erdgas substituiert werden können, das ebenfalls durch Solarwärme bei der Raumheizung gespart werden kann.
Bleibt ein Erdölbedarf zwischen 80 und 90 Mio t/a. Da wir durch die Umstellung der Elektroenergieerzeugung dort keine Kohle mehr benötigen, sollten wir diese nach Fischer-Tropsch zu Treibstoff verarbeiten. Der energetische Wirkungsgrad beträgt dabei bis zu 70 % (60 % Treibstoff, 10 % Strom). Die Verfahren sind seit über 80 Jahren bekannt und großtechnisch erprobt. Nach einer Studie der Deutschen Bank ist die Treibstoffproduktion nach Fischer Tropsch ab einem Rohölpreis von 40-50 US$ rentabel.
Allerdings fällt bei der Treibstoffproduktion mehr CO_2 an als beim Verbrennen des hergestellten Treibstoffs. Das ist klimapolitisch unverantwortlich. Deshalb muss das CO_2 abgetrennt und endgelagert werden. Dies ist, im Gegensatz zu den „CO_2-freien“ Kraftwerken, mit relativ wenig Energieaufwand möglich, da, bezogen auf die eingesetzte Kohle, nur etwa 70% CO_2 anfällt und dieses auch noch unter einem Druck von etwa 35 bar, wenn man die Fischer-Tropsch Synthese als Mitteldrucksynthese auslegt. Dieses CO_2 ist darüber hinaus nicht nur Abfall, sondern wertvoller Einsatzstoff für die Öl- und Gasförderung.
Ein Ölfeld ist in der Regel erschöpft, wenn 25 % (Spitzenwerte bis 35 %) des darin enthaltenen Öls gefördert sind. Deshalb wurde in den USA das CO_2-EOR-Verfahren entwickelt. Dabei wird CO_2 unter hohem Druck in die erschöpften Ölfelder gepresst. Dadurch steigt der Förderdruck und das Öl quillt auf und wird dünnflüssiger. Im Ergebnis lassen sich so noch einmal 10-15 % des ursprünglich vorhandenen Öls fördern. Allerdings benötigt man dazu sehr große CO_2-Mengen. Die Ölfelder in der Nordsee sind zum großen Teil erschöpft bzw. stehen kurz davor.
In Wilhelmshafen ist seit langem der Bau eines LNG-(Flüssigerdgas) Terminals geplant. Mit der dort anfallenden Kälte könnte man große Mengen Kohlendioxid ohne weiteren Energieaufwand verflüssigen und dann mit Spezialschiffen zu den Erdölplattformen in der Nordsee transportieren. Nach Wilhelmshafen muss das CO_2 in Pipelines transportiert werden, wie das in den USA seit 20 Jahren Standard ist. Dort werden extra Anlagen und Pipelines zur CO_2-Gewinnung für die Ölförderung gebaut.
Die bei der Stromerzeugung bei uns eingesparte Kohle kann zu etwa 30 Mio t Treibstoff und 200 Mio t CO_2 verarbeitet werden. Das CO_2 kann zur Ölförderung in der Nordsee genutzt werden, wobei man pro t Erdöl mit ca 800 kg CO_2 rechnen muß. Man könnte dann für das gelieferte CO_2 Nordseeöl erhalten, so das man zusammen mit dem Fischer-Tropsch-Treibstoff den zukünftigen Bedarf abdecken könnte.
Natürlich werden wir damit nicht energieautark, denn die für die Fischer-Tropsch-Synthese benötigte Kohle müssen wir zu grossen Teilen ebenfalls importieren, aber wir können teures Erdöl, das nicht ausreichend zur Verfügung steht, durch billigere und ausreichend verfügbare Kohle ersetzen.

Beim Erdgas sind in diesem Konzept erst einmal keine Einsparungen geplant bzw. die geplanten Einsparungen sind zur Substition von Erdöl verplant.
Wenn man allerdings bei der Elektroenergieversorgung von meinen Vorschlägen zum Projekt von Dr.Czisch übergeht (als 2. Ausbaustufe), könnte man dann auch noch die 17% Erdgas, die derzeit zur Stromerzeugung genutzt werden, einsparen und darüber hinaus könnten dann auch noch große Mengen Erdgas, das zu Heizzwecken genutzt wird, eingespart werden, wenn man im Winter genügend Elektroenergie verfügbar hat, um die Heizsysteme in großem Maßstab auf Wärmepumpen umzustellen.
Natürlich kann dieses Konzept nicht die endgültige Lösung aller Energieprobleme für alle Zeiten sein, aber man könnte auf diese Weise den Anteil der erneuerbaren Energien auf 50% des Gesamtbedarfs steigern, die CO_2-Emissionen um 50% senken, vollständig aus der Kernenergie aussteigen und den Erdölverbrauch auf die Hälfte senken.
Das wäre eine gute Ausgangslage um bis 2050 den vollständigen Übergang auf erneuerbare Energien zu realisieren.

Mögliche Maßnahmen zur Umsetzung des Programms

Als erstes muß sichergestellt werden, das die derzeitigen Kartelle den Umbau der Energiewirtschaft nicht durch ihre Monopolstellung bei den Netzen verhindern können. Deshalb gehören die Energienetze in staatliche Hand. Dies wurde in verschiedenen anderen EU-Staaten erfolgreich praktiziert (z.B. Dänemark).
Des weiteren müssen die Kartelle im Energiemarkt entmachtet werden und es muß darauf geachtet werden, das sich nicht wieder neue Kartelle bilden können.
Deshalb sollte die neue Energieinfrastruktur entweder von einem oder mehreren Staatskonzernen aufgebaut werden (Norwegisches Modell, Stratoil), wobei der Staat sich das dazu notwendige Geld bei der EZB über die Bundesbank zum Diskontsatz leihen sollte, oder der Staat sollte zumindest in den neuen Unternehmen (z.B. offshore Windparkfonds) 51 % der Aktien erwerben.
Des weiteren müssen die Stromkonzerne gezwungen werden, ihre alten Kohle- und Atomkraftwerke stillzulegen und rückzubauen. Dazu sollten den Unternehmen bestimmte CO_2-Kontingente (Zertifikate) von der Regierung zugeteilt werden. Eine Erhöhung dieser Kontingente durch Zukauf ausländischer Zertifikate muß verboten werden. Die Menge der ausgegebenen Zertifikate wird jährlich entsprechend der zugebauten regenerativen Stromerzeugung reduziert. Das Atomausstiegsgesetz darf nicht geändert werden.
Außerdem sollten folgende Forderungen als Gesetze umgesetzt werden:

- Der Neubau von Kohlekraftwerken muß verboten werden.
- Die CO_2-Emissionen von Neufahrzeugen müssen für PKW zunächst auf 120 g CO_2/km gesenkt werden. Das muß Voraussetzung für die Zulassung sein. Dieser Grenzwert muß jährlich weiter verringert werden.
- Tempolimit 130 km/h auf allen Autobahnen.
- Abschaffung der steuerlichen Begünstigung für Dienstwagen.
- Der öffentliche Personennahverkehr muß ausgebaut werden. Die dazu notwendigen Finanzmittel müssen den Städten, Kreisen und Kommunen zur Verfügung gestellt werden.
- Die Bahn muß in Staatsbesitz bleiben, ihr Streckennetz muß ausgebaut werden.
- Flugzeugtreibstoffe müssen besteuert werden.
- Die weitgehende Nutzung von Solarwärme zur Warmwasserbereitung und zur Heizungsunterstützung muß in den Bauvorschriften für Neubau und Modernisierung vorgeschrieben werden.
- Die Verwendung von Nahrungsmitteln und Nahrungsmittelrohstoffen zur Energieerzeugung muß verboten werden.
- Der Export von Uran und uranhaltigen Produkten (z.B. Yellow Cake) aus Deutschland muß verboten werden, ebenso jede Beteiligung deutscher Firmen oder Staatsbürger an Bau und / oder Betrieb von Kernkraftwerken und kerntechnischen Anlagen aller Art im Ausland, ausgenommen zur Entsorgung radioaktiven Abfalls.

Kritik des Begriffes Nachhaltigkeit

Werner Grundmann

These zur Nachhaltigkeit: Der Versuch, unter kapitalistischen Bedingungen eine nachhaltige Entwicklung zu sichern, kann nicht mehr erbringen, als die tendenzielle Zerstörung der irdischen Lebensgrundlagen zu verzögern. Der Versuch, über einen sozialistischen Weg weltweit Nachhaltigkeit zu erreichen, ist nach den historischen Erfahrungen infolge der wirtschaftlichen Konkurrenz zum kapitalistischen System unrealistisch. Er führte zur Restauration kapitalistischer Verhältnisse. Zudem zeigt die Tendenz der heute wahrnehmbaren Gesamtentwicklung, dass infolge der Überbevölkerung der Erde die weltweite Lösung der sozialen Frage im sozialistischen Sinne das irdische Lebenssystem überfordert. Die dominante Lösung der ökologischen gegenüber der Lösung der sozialen Frage würde aber dem Grundgedanken des Sozialismus widersprechen. Eine weltweite nachhaltige Entwicklung kann wegen der Fehlwirkungen der vorherrschenden Konkurrenzökonomien und der heutigen Lebens- und Produktionsweise folglich weder unter kapitalistischen noch unter sozialistischen Bedingungen erreicht werden. Um das Überleben der Menschheit zu ermöglichen, müssen wir deshalb eine

neuartige Entwicklung einleiten, die von einer anderen ökonomischen Denkweise ausgeht.

Begründung:
Die Bestätigung der „These zur Nachhaltigkeit“ leitet sich erstens aus der Beantwortung der Frage ab, ob die ökologische Krise primär systembedingt oder fortschrittsbedingt ist, zweitens aus der Antwort auf die Frage, ob das kapitalistische System weltweit beherrschbar ist oder ob die kapitalistische Entwicklung tendenziell zur Zerstörung der Existenzgrundlagen der Menschheit führt.
- Kapitalistische Entwicklung ist Eigenentwicklung, die sich unter der Dominanz des Kapitals im Rahmen des Weltwirtschaftsystems auf der Basis von privatem Eigentum und Besitz unter Konkurrenzbedingungen vollzieht. Diese Eigenentwicklung führt zur Mehrung von privatem und gesellschaftlichem Reichtum, zugleich aber zur weltweiten Verarmung. Sie kann zwar mit eigenen Mitteln durch Eingriffe beeinflusst, aber als Gesamtentwicklung tendenziell nicht aufgehoben werden. Damit ist die Eigenentwicklung des kapitalistischen Systems prinzipiell nicht beherrschbar. Im Gegenteil: Die als „frei“ gepriesene, sich über den Markt regulierende Weltwirtschaft erzeugt einen Bumerang! Weil sich wirtschaftende Unternehmen auf marktrelevante Erzeugnisse und Leistungen beschränken, weil sie zugleich auf Kosten der nicht marktgebundenen Bereiche des gesellschaftlichen Lebens agieren, weil sie Natur verbrauchen und durch die Individualisierung der Menschen eine die Natur belastende Lebensweise erzeugen, weil sich die Unternehmen zu Lasten der Natur bereichern, ohne dass dies weltweit verhindert werden kann, zerstören sie durch ihr Profit- und Gewinnstreben tendenziell die eigenen Existenzgrundlagen und die der gesamten Menschheit. Auf diese Weise wird das Kapital auch ohne Diktatoren zum absoluten Herrscher über die Menschheit.
Wer davon ausgeht, dass die ökologische Krise allgemein fortschrittsbedingt ist, schaue sich die derzeitige Entwicklung in der chinesischen Volkswirtschaft an, die in Konkurrenz zur kapitalistischen Markwirtschaft nicht nur zur Kapitalisierung und zu starker Ausbeutung geführt hat, sondern zugleich zu extremer Schädigung und Belastung der eigenen und der irdischen Lebenswelt. Insofern schließt der große Wirtschaftsaufschwung der Volksrepublik China zugleich eine Bereicherung zu Lasten der Nachwelt ein. Die Volksrepublik China entwickelt sich schleichend von einer vorgeblich „kommunistischen“ zu einer Bereicherungs- und Verarmungsgesellschaft im umfassenden Sinne - so wie dies die kapitalistischen Staaten weltweit vorleben!
Das Scheitern des „real existierenden“ Sozialismus in Europa und Asien zeigt, dass die sozialistische Planwirtschaft in Konkurrenz zur kapitalistischen Marktwirtschaft auf unterschiedliche Weise zur Restauration kapitalistischer Verhältnisse zurückführt. Die Ursache liegt in der Konkurrenzfähigkeit der „freien“ globalisierten Marktwirtschaft. Zum Zwecke privater und gesellschaftlicher Bereicherung ermöglicht sie weltweit die Ausbeutung von Menschen, die Ausplünderung natürlicher „Ressourcen“ und die Belastung der irdischen Lebenswelt.
Durch die an die kapitalistische Wirtschaft angepasste Ökonomie geriet auch die Planwirtschaft in eine ökologische Falle. Heute wird dies insbesondere in Russland deutlich. Machterhalt und Reichtum sind in Russland in hohem Maße an die Erschließung und Verwertung eigener Erdöl- und Erdgasvorkommen gebunden. Auch Hugo Chavez nutzt in Venezuela die Erdölressourcen des Landes, um seine politischen Ziele zu erreichen. Doch in beiden Fällen bedeutet die Sicherung der Macht zugleich eine Verschärfung der ökologischen Krise.
Hinter der dargelegten Problematik verbirgt sich die Gleichsetzung von Ökonomie und Wirtschaftlichkeit! Um als Menschheit zu überleben, brauchen wir eine zur Wirtschaftlichkeit gegensätzliche Ökonomie, die nicht an Geld gebunden ist und dem beschleunigten Naturverbrauch entgegenwirkt. Unser Naturverbrauch äußert sich im Warenüberfluss in den Konsumtempeln der „reichen“ Länder einerseits und in der Armut und dem Hunger besonders in den Ländern der Dritten Welt andererseits! Deshalb brauchen wir eine Ökonomie, die keine Wegwerfideologie kennt. Eine solche Ökonomie sollte im Sinne rationeller Bedürfnisbefriedigung verstanden werden. Es gilt, den gesunden Menschenverstand im ökonomischen Denken und Verhalten durchzusetzen!
Wer den sozialistischen Weg weiter gehen will, muss sich beantworten, ob für ihn weiterhin das „ökonomische Grundgesetz“ im Sinne der „ständig besseren Befriedigung der materiellen und kulturellen Bedürfnisse“ gelten soll und wie er gedenkt, das Primat der Lösung der sozialen Frage trotz der fortgeschrittenen Zerstörung der irdischen Lebensgrundlagen weltweit aufrecht zu erhalten. Er sollte sich fragen, ob auf der Basis der heutigen Produktionsweise bereits die weltweite Lösung der sozialen Frage zum ökologischen Kollaps führen könnte. Er sollte sich auch fragen, wie die Sozialisten in Konkurrenz zur Marktwirtschaft zu besseren Lösungen finden könnten als ihre gescheiterten Vorgänger und welche Stellung die Lösung der ökologischen im Vergleich zur Lösung der sozialen Frage einnehmen sollte. Ist mit der Lösung der sozialen Frage bereits der „Sozialismus des 21. Jahrhunderts“ erreicht? Welche „sozialistische“ Ökonomie kann zum Ziel führen, ohne dass sich die Sozialisten weiter an der Verschärfung der ökologischen Krise beteiligen? Und was unternehmen die Sozialisten in den kapitalistischen Ländern, damit die Klimakatastrophe prinzipiell verhindert werden kann?
Von welchem theoretischen Fundament gehen die „Sozialisten des 21. Jahrhunderts“ aus? Setzen sie bei Lenin neu an oder bei Marx? Oder wird an einem neuen theoretischen Fundament gearbeitet? Ist die Marxsche Lehre der historischen Abfolge von ökonomischen Gesellschaftsformationen ad acta gelegt? Oder ist der Weg, jener Kampf um die „Nachhaltigkeit“, das Ziel?
Die Nachhaltigkeit könnte sich als verzögerte Negativentwicklung erweisen! Wir bremsen so lang und so stark, damit uns die apokalyptische Katastrophe nicht

mehr betrifft! Nach uns die Sintflut oder richtiger: nach uns der Weltbrand! Der Gedanke, unter den gegebenen gesellschaftlichen Bedingungen eine nachhaltige Entwicklung tatsächlich erreichen zu können, ist in höchstem Maße fragwürdig! Er resultiert offenbar aus einer prokapitalistischen oder auch aus einer prosozialistischen Denkweise. Doch Konkurrenzökonomien jeglicher Form verschärfen tendenziell die ökologischen Krise, d. h., die ökologische Krise ist gesellschaftlich bedingt!

Wenn Konkurrenzökonomien mit der Sicherung von Nachhaltigkeit unvereinbar sind, wenn zudem der sozialistische Weg unter Nutzung einer Konkurrenzökonomie zur Restauration kapitalistischer Verhältnisse führt, wird auch der Grundgedanke des Wissenschaftlichen Sozialismus fragwürdig. Dies ist aber insofern nicht verwunderlich, weil die Sozialisten die Existenz der ökologische Krise von Anfang an und während des gesamten 20. Jahrhunderts verdrängt haben und statt dessen von der Beherrschbarkeit der Natur sprachen, und dies obgleich Karl Marx in seinen „Ökonomisch-philosophischen Manuskripten aus dem Jahre 1844“ den Kommunismus als „die wahrhafte Auflösung des Widerstreites zwischen dem Menschen mit der Natur und mit dem Menschen“ bezeichnete (vgl. MEW, Ergänzungsband, Erster Teil, Berlin 1968, S. 536). Weil Karl Marx in seinem Spätwerk nicht zur „Naturfrage“ zurückfand, haben seine vermeintlichen geistigen Erben in Verabsolutierung seines philosophischen, historischen und ökonomischen Werks, den „Marxismus“, zur vorgeblich eigenständigen Wissenschaft erklärt und über 150 Jahre lang die Erweiterung der von Marx und Engels geschaffenen wissenschaftlichen Grundlagen für eine nachkapitalistische Ordnung unter Einbeziehung der ökologischen Problematik versäumt.

Doch damit fanden die Marxisten und die Marxisten-Leninisten auch nicht zur Konsequenz, den Kapitalismus im umfassenden Sinne als Bereicherungs-, Ausbeutungs-, Verarmungs- und Selbstvernichtungsgesellschaft zu beschreiben. Es war ein schwerwiegendes Versäumnis, die Bereicherung durch die Ausplünderung und Belastung der Natur, also die Verarmung unserer Lebensgrundlagen, als gesellschaftspolitische Problematik zu negieren! Wir alle, ob unter kapitalistischen oder sozialistischen Bedingungen, lebten und leben auf Kosten nachfolgender Generationen!

Aus den genannten Gründen folgt, dass - wie Oskar Lafontaine auf dem Gründungsparteitag der LINKEN im Juni 2007 betonte - die Systemfrage durch die ökologische Frage gestellt wird. Entweder wir finden einen Weg zur weltweiten Ablösung des kapitalistischen Systems von innen oder wir gehen mit ihm unter!

Aus den Darlegungen folgt weiter, dass die Begriffe Nachhaltigkeit und Sozialismus im Parteiprogramm der LINKEN gemieden werden sollten. Besser wäre es, von der schrittweisen Schaffung einer nachkapitalistischen Ordnung zu sprechen, von einer langfristig anzustrebenden Weltgemeinschaftsordnung unter einheitlicher Lösung der ökologischen und sozialen Frage. Und wir sollten uns in Anbetracht des fortschreitenden Klimawandels klar dazu bekennen, dass die Bewältigung der ökologischen Krise aus existenziellen Gründen alles andere dominieren muss.

Von der Sicherung der Nachhaltigkeit unter den Bedingungen des dominanten Wirkens von Konkurrenzökonomien und im Wissen um die tendenzielle Zerstörung unserer Lebensgrundlagen zu sprechen, hat demagogischen Charakter. Nicht die Formen des Eigentums und Besitzes, nicht die Staatsformen und die Entwicklung der Demokratie sind letztlich für den Trend der negativen Gesamtentwicklung ausschlaggebend, sondern die angewandten Ökonomien, die den jeweiligen Trend bestimmen.

Um den selbstzerstörerischen Trend aus dem Wirken der Konkurrenzökonomien zu vermindern, sind einerseits Gegenmaßnahmen im Sinne von Dekapitalisierung erforderlich. Zu diesen Maßnahmen gehören das Aufheben von Besitz an Natur zum Zwecke der Bereicherung, die Verstaatlichung bzw. Kommunalisierung von Betrieben der öffentlichen Daseinsfürsorge sowie von Banken, die durch Spekulationen die Gesellschaft geschädigt haben, ferner die Änderung von Gesetzen, die bisher Privatinteressen bevorzugten, und das Verbot von Waffenexporten. Andererseits gilt es, im Rahmen der gegebenen gesellschaftlichen Bedingungen eine sich selbst tragende Entwicklung zu initiieren, die von einem neuen ökonomischen Verständnis ausgeht, wobei Ökonomie als wahre Ökonomie nicht gewinnorientiert, sondern bedürfnisorientiert verstanden und generell vom Grundgedanken der Gemeinschaftlichkeit im höchstmöglichen Sinne ausgegangen wird, einschließlich der Gemeinschaftlichkeit mit der Natur als unserer Existenzgrundlage. Im Rahmen des Gemeinschaftsdenkens wären die entscheidenden Begriffe (eingeschränkter) Gemeinbesitz an Natur, Gemeineigentum und Gemeinschaftsökonomie im Sinne rationeller Bedürfnisbefriedigung. Um jene sich selbst tragende Entwicklung mit dem Ziel der Schaffung einer nachkapitalistischen Gemeinschaftsordnung einzuleiten und schrittweise anzustreben, könnte mit der Schaffung von Zellen der Gemeinschaftsökonomie begonnen werden.

Eine Begründung für den Aufbau einer nachkapitalistischen Ordnung kann in den „Berliner Thesen für eine nachkapitalistische Gemeinschaftsordnung“ nachgelesen werden. Diese „Berliner Thesen“ vom 4. Oktober 2007 sind im Umfang von 70 Seiten zum Download über http://www.bwgrundmann.de/btorig1.htm verfügbar, ebenso auf zehn Seiten die „Erkenntnisse aus den Berliner Thesen für eine nachkapitalistische Gemeinschaftsordnung“ http://www.bwgrundmann.de/erk_bt.htm. Die „Erkenntnisse aus den Berliner Thesen …“ liegen seit dem 21.02.2008 zum Download auch als Übersetzungen in englischer und deutscher Sprache vor: http://www.bwgrundmann.de/BTErkEngl1.htm

Kontakt: wbgrundmann@online.de

Publikationen aus der Ökologischen Plattform. Eine Übersicht

Tarantel. Zeitschrift der Ökologischen Plattform bei der LINKEN
verfügbare Ausgaben im Internet unter:
http://www.oekologische-plattform.de/texte/index_texte_tarantel.htm
http://archiv2007.sozialisten.de/politik/publikationen/tarantel/index.htm
http://die-linke.de/partei/zusammenschluesse/oekologische_plattform/tarantel

Wessen Welt ist die Welt? Unsere umweltpolitischen Vorschläge (Die Linke.PDS, 2005)
verfügbar im Internet:
http://www.oekologische-plattform.de/texte oekologie_linkspartei.htm

Reihe: Beiträge zur Umweltpoltik (Ökologische Plattform zusammen mit der BAG Umwelt-Energie -Verkehr)

Thomas Scherzberg: Konsequente Umgestaltung der Abfallwirtschaft zu einer energieeffizienten Ressourcen- und Wertstoffwirtschaft, Berlin 2008
Götz Brandt: Grünes Auto oder Solarauto? Ist individuelle Mobilität mit dem Auto nachhaltig möglich? Berlin 2007
Götz Brandt: Nachhaltiges Wirtschaftswachstum? Berlin 2007
Gangolf Stocker: Verkehrter Verkehr. Berlin 2006
Rita Kindler: Bodeneigentum, Bodenspekulation, Landschaftsfraß. Berlin 2006
Uwe Witt: Erneuerbare Energien – Schlüssel zukunftsfähiger Energieversorgung. Berlin 2005
Sabine Voigt: Fragen und Antworten zur Grünen Gentechnik in der Landwirtschaft und Lebensmittelherstellung. Berlin 2005

Bestellen: Ökologische Plattform bei der LINKEN, Kleine Alexanderstr.28, 10178 Berlin, oekoplattform@linkspartei.de (3€ Spende wären hilfreich)
Im Internet verfügbar unter:
http://archiv2007.sozialisten.de/partei/strukturen/agigs/oekologische_plattform/index.htm
http://die-linke.de/partei/zusammenschluesse oekologische_plattform/

Einzelpublikationen:

Marko Ferst: Täuschungsmanöver Atomausstieg? Über die GAU-Gefahr, Terrorrisiken und die Endlagerung. Berlin 2007, 9,95 €
Leseproben: www.umweltdebatte.de,
Bestellen: marko@ferst.de, 03362/882986
Wolfgang Methling: Nachgedanken zur rot-roten Umweltpolitik in Mecklenburg-Vorpommern; in: Jahrbuch Ökologie 2008, 14,95 €
Rudolf Bahro: Das Buch von der Befreiung aus dem Untergang der DDR (Über Kommunismus, Ökologie und die PDS ...) in: Denker, Reformator, Homo politicus, Berlin 2007, 19,90 €
Marko Ferst: Umweltpolitik in Mecklenburg-Vorpommern seit 1998; in: Edeltraut Felfe, Erwin Kirschel, Peter Kroh (Hrsg.): Warum? Für Wen? Wohin? 7 Jahre PDS Mecklenburg-Vorpommern in der Regierung. 2005, 15 €
Marko Ferst: Rudolf Bahro - vom DDR-Kritiker zum spirituellen Ökologen; in: Jahrbuch Ökologie 2005, 14,90 €
Rita Kindler: Landschaftsfraß. Flächenwende in Sicht? Berlin 2004, ISBN 3-929390-79-5.
Franz Groll: Wie das Kapital die Wirtschaft ruiniert. Der Weg zu einer ökologisch-sozialen Gesellschaft. München 2004, 19 €
Franz Alt, Rudolf Bahro, Marko Ferst: Wege zur ökologischen Zeitenwende. Reformalternativen und Visionen für ein ökologisches Kultursystem. Berlin 2002, *Leseproben: www.umweltdebatte.de*
Rainer Funk, Marko Ferst, Burkhard Bierhoff u.a.; Erich Fromm als Vordenker. „Haben oder Sein“ im Zeitalter der ökologischen Krise, Berlin 2002, 15,90 €
Leseproben: www.umweltdebatte.de

Thomas Scherzberg

Konsequente Umgestaltung der Abfallwirtschaft zu einer energieeffizienten Ressourcen- und Wertstoffwirtschaft

Im Rahmen der gemeinsam von der Ökologischen Plattform und der Bundesarbeitsgemeinschaft Umwelt-Energie-Verkehr herausgegebenen Reihe „Beiträge zur Umweltpolitik“ ist das erste Heft des Jahres 2008 verfügbar.

Aus dem Vorwort von Wolfgang Methling:

Dezentralität, Effizienz und Schadstoffminimierung sowie vor allem Klimaschutz sind wesentliche Säulen einer zukünftigen Abfallwirtschaft. An die Entwicklung in jedem gesellschaftlichen Bereich müssen soziale, ökologische und ökonomische Anforderungen gestellt werden. Abfälle bzw. zu einem bestimmten Zweck nicht mehr benötigte Stoffe können Ressourcen für andere Zwecke sein, d. h. der Abfallwirtschaft müssen neue Inhalte gegeben werden. Abfallwirtschaft muss durch Stoffstrommanagement dem Ressourcen- und Klimaschutz dienen.

Inhaltsverzeichnis

Editorial
Marko Ferst

Bundestreffen der Ökologischen Plattform in Trier 1
Manfred Wolf

Erklärung des Bundestreffens der Ökologischen Plattform in Trier am 18. Mai 2008 1

Satzung der Ökologischen Plattform bei der LINKEN 2

Eine starke Linke für eine andere, bessere Politik 3

Anträge der Ökologischen Plattform an den Parteitag in Cottbus 4

Ökologischen Plattform in der niedersächsischen LINKEN gegründet 7

Landesarbeitsgemeinschaft Umwelt der bayerischen LINKEN gegründet 7

Keine elitäre Umweltpolitik 8
Bernd Brouns

Fährt das Auto der Zukunft elektrisch? 9
Götz Brandt

Einstieg in den totalen Bahn-Ausverkauf 11
Dorothée Menzner und Ulrich Maurer

Klimaschutz im Straßengüterverkehr 12
Lutz Heilmann

Lasten werden auf die Bürger abgewälzt 15
Astrid Bothe

Gentechnisch veränderter Mais MON 810 16
Kirsten Tackmann

Einen Nobelpreis für Jim Hansen! 17
Hermann E. Ott

Mögliche anthropogene Kipp-Prozesse im Erdsystem 18
Hans Joachim Schellnhuber

Umweltethik 19
Peter Weish

DIE TARANTEL-BÜCHERECKE 22

Ökotopia in der Südsee 23
Marko Ferst

Umweltnachrichten 24

GAU unter Tage 28
Heiko Balsmeyer

Energiewende statt Krieg um Rohstoffe 29
Ulla Lötzer

Nationales Energiesicherungsprogramm 30
Klaus Kohrs

Kritik des Begriffes Nachhaltigkeit 33
Werner Grundmann

Publikationen aus der Ökologischen Plattform. Eine Übersicht 36

Herausgeber:
Sprecherrat der Ökologischen Plattform
Kleine Alexanderstr. 28, 10178 Berlin
www.oekologische-plattform.de

Redaktion und Layout:
Michel Hesz, Detlef Franek, Marko Ferst
Redaktion: info@oekologische-plattform.de
Redaktionsschluß: 19.6.2008

Beiträge und Leserbriefe für die Tarantel bitte in abdruckfertiger und fehlerfreier Form per E-Mail einsenden und als Beitrag für die Tarantel kennzeichnen. Bitte auf unnötige Formatierungen verzichten. Wir bemühen uns alle qualitativ guten Beiträge zu publizieren, müssen aber eine Auswahl treffen, wenn der Platz nicht ausreichend ist. Veröffentlichte Beiträge spiegeln nicht in jedem Fall die Auffassung der Ökologischen Plattform wieder.

Spendenempfehlung je Ausgabe der Tarantel: 1,90 € plus Porto

Spenden für die „Tarantel“ und ÖPF: Berliner Bank AG, BLZ 10020000, Konto 4384840000, C.VWZ-831.141 Ökologische Plattform

Kontaktadressen

Bundesebene
Ökologische Plattform bei der LINKEN, Kleine Alexanderstr. 28, 10178 Berlin,
www.oekologische-plattform.de,
oekoplattform@die-linke.de
Manfred Wolf, Tel. 030/2411127,
manfredwolfberlin@gmx.de
Petra Beck, pcbe@gmx.net
Marko Ferst, marko@ferst.de
Götz Brandt, Prof.Goetz.Brandt@t-online.de
BAG Umwelt - Energie - Verkehr
Sprecher: Prof. Dr. Wolfgang Methling, Lennestr.1, 19053 Schwerin, w.methling@dielinke.landtag-mv.de

Bundestag
Eva Bulling-Schröter, MdB, umweltpolitische Sprecherin LINKEN, Tel. 030/22772485,
Fax 030/222776485
eva-bulling-schroeter.ma01 @bundestag.de
Lutz Heilmann, MdB, Tel. 030/22770788, Fax 030/22776788, lutz.heilmann.ma01@bundestag.de
Hans-Kurt Hill, MdB, energiepolitischer Sprecher der LINKEN, Tel. 030/22772478,
Fax 030/22776476, hans-kurt.hill@bundestag.de

E-Mail-Verteiler für kurzfristige Informationen
Umweltverteiler der LINKEN, Ökologische Plattform und BAG Umwelt-Energie-Verkehr
Aufnahme über info@oekologische-plattform.de
Veränderungen der Postanschrift/ Bestellung der Tarantel:
kontakt-oekoplattform@web.de (Gesine Franke)

Baden-Württemberg
LAG Ökologische Plattform, Wolfgang Kämmerer, Wilhelm-Röntgen-Str.32, 73760 Ostfieldern,
Mail@WolfgangKaemmerer.de
Bayern
LAG Umwelt, Wahlkreisbüro, Bahnhofstr. 5, 85051 Ingolstadt, Tel. 0841-3796284,
eva.bulling-schroeter@wk.bundestag.de
Berlin
LAG Umwelt
Marion Platta, MdA, umweltpolitische Sprecherin der LINKEN, Niederkirchnerstr. 5, 10111 Berlin,
Tel. 030/23252550 Fax 030/23252515, platta@links fraktion-berlin.de
Brandenburg
LAG Umwelt Brandenburg
Peter Engert, (Sprecher der AG Umwelt der LINKEN), K.-E.-Ziolkowski-Ring 1, 15517 Fürstenwalde, Tel. 03361/344351, peterengert@t-online.de
Christian Rehmer (Sprecher der AG Umwelt der LINKEN Brandenburg, AG Umwelt bei der LINKEN Barnim), Christian.Rehmer@web.de,
www.dielinke-eberswalde.de
Carolin Steinmetzer, MdL, umweltpolitische Sprecherin der LINKEN, Am Havelblick 8, 14473 Potsdam, csteinmetzer@aol.com
Hamburg
LAG Umwelt
Siegler Gilbert, Braamwisch 41, 22175 Hamburg, g.siegler@web.de
Hessen
Ökologische Plattform
Hajo Zeller, Weidenhäuser Str. 78/80, 35037 Marburg Tel. 06421/163873, Hajo.Zeller@web.de
Mecklenburg-Vorpommern
Birgit Schwebs, MdL, umweit-, verkehrs- und energiepolitische Sprecherin Linkspartei.PDS, Lennestr.1,19053 Schwerin, Tel. 038203/63519,
PDS.Landtag-MV.de
Niedersachsen
Ökologische Plattform
Heinz Preuß, Spittastr. 32, 31787 Hameln,
Tel. 05151-409481, Hpborusso@aol.com
LAG Umwelt-Energie-Verkehr
Ulrich Steinmeyer, Am Oxer 5, 27283 Verden, 04231 937960, 0179 4727893, info@ulrichsteinmeyer.de
Nordrhein-Westfalen
Ökologische Plattform, Wahlkreisbüro: Münsterstrasse 141, 44145 Dortmund, Tel: 0231-4759196,
www.oepf-nrw.de, Ansprechpartner:
v_hauke_oohay@yahoo.de
Rheinland-Pfalz
Ökologische Plattform
vorläufig: Albert Schtschepik, schtschepik@web.de
AG Natur - und Tierschutz, Kreisverband Ahrweiler, Angelika Jürgensonn-Korjenic, Wiesenstr.5, 56656 Brohl-Lützing, angelika62de@yahoo.de
Sachsen
ADELE - LAG Ökologie Sachsen
Sabine Kunze, Jahnstr. 1, 02929 Rothenburg, Tel. 035891/35290, an-sa-kunze@t-online.de
Michael-Alexander Lauter, Schrammsteinstr. 9, 04207 Leipzig, Tel. 0341/9424882, Micha.lauter @web.de
Dr. Reinhard Natke, Mosenstr. 6, 01309 Dresden, Tel. 0174/98484127, drnatke@web.de
Sachsen-Anhalt
AG Umwelt
Frigga Schlüter-Gerboth, Ernst-Haeckel-Str. 5, 06122 Hall, Tel. 0345/29418-63, Fax-64
Schleswig-Holstein
Dettmer Grünefeld, Bendixenweg 6, 24975 Ausackerholz b. Flensburg, Tel. 04633/966624,
dettmergruenefeld@hotmail.com
Thüringen
Ökologische Plattform
Dr. Johanna-Scheringer-Wright, MdL, agr arpolitische Sprecherin Linkspartei.PDS, Steingraben 36, 37318 Hohengandern, Tel. 0361/3772604, 0151/11723000, johanna@scheringer.de
Tilo Kummer, MdL, umweltpolitischer Sprecher Linkspartei.PDS, Arnstädter Str. 51, 99096 Erfurt, Tel. 0361/3772317, kummer@pds-fraktion-thueringen.de

linke und ökologische Medien
Dr. Steffen Schmidt (Wissenschafts- und Umweltredakteur Neues Deutschland) Franz-Mehring-Platz 1, 10243 Berlin, s.schmidt@nd-online.de
http://www.neues-deutschland.de/rubrik/umwelt
Rabe Ralf, Umweltzeitung für Berlin und Brandenburg, Prenzlauer Allee 230, 10405 Berlin, Tel. 030/44339147
http://www.grueneliga-berlin.de/raberalf

(Veränderungen und Ergänzungen bei den Adressen bitte an die Redaktion melden.)