

ALLIGATOR



Rundbrief der GRÜNEN LIGA e.V.

04/ 16 • 27. Jahrgang

05/ 16

Intro.....	2
Bundesfernstraßengesellschaft.....	2
Interview.....	5
Mitgliederversammlung.....	8
Kernkraftwerk.....	9
Kritischer Agrarbericht.....	10
Dekarbonisierung.....	11
Spregefährdung.....	13
Buch-Tipp.....	14
Dies & Das.....	15
Adressen.....	16

GRÜNE LIGA Netzwerk
Ökologischer
Bewegungen

Fernstraßen- privatisierung verhindern!

Titelfoto: Eine neue Straße befindet sich im Bau.

(c) Rainer Sturm/pixelio.de

Dr. Anton Hofreiter

Verkehrsminister auf dem Irrweg

Infrastruktur braucht Verantwortung statt Privatisierung!

Status Quo: Planungswirrwarr

Wer sich einmal mit dem Bau einer Bundesstraße oder Autobahn befasst hat, weiß wie unübersichtlich die Zuständigkeiten dafür sind. Zunächst wird der Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes mit formalen Projektmeldelisten, aber auch in Hinterzimmern des Bundes und der Länder zusammengepfriemelt. Dann beschließt das Bundeskabinett dieses Sammelsurium von Verkehrsprojekten. Im Anschluss verabschiedet der Bundestag die Inhalte des Bundesverkehrswegeplanes mit geringfügigen Änderungen in Form zweier Ausbaugesetze. Danach kommen die Landesverwaltungen ins Spiel: Sie planen die konkreten Projekte im Rahmen von Raumordnungsverfahren, Linienbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren, wobei das Bundesverkehrsministerium eingebunden bleibt. Der Bundestag stellt den Ländern mit dem Fünfjahresplan Geld für Projekte in Aussicht und überweist den Ländern jährlich

entsprechend dem jeweiligen Bundeshaushalt Geld für die jeweiligen Vorhaben. Im Rahmen der grundgesetzlich geregelten, so genannten Auftragsverwaltung verplanen und verbauen die Länder vor Ort die Bundesmittel – und das mit sehr unterschiedlichem Erfolg und unterschiedlicher Effizienz.

Der Bund hat keine wirksame Erfolgskontrolle, und die Länder haben keine Finanzierungssicherheit über die gesamte Bauphase eines Projektes. Es fehlen eine wirkliche Überjährigkeit der Mittel und gesetzliche Regelungen, die dem Verschieben der Mittel von Sanierung zu Neubau einen Riegel vorschieben. Regelmäßig landen Fernstraßenprojekte in den jährlichen Rechnungshofberichten des Bundes, etwa weil Straßen unnötig groß geplant wurden. Das führt mitunter sogar dazu, dass Bundesmittel, die vom Bund für Straßensanierung vorgesehen sind, von den Ländern vor Ort für Prestigeneubauten umgewidmet wurden.

Kurz: die Zuständigkeiten sind unübersichtlich bis nebulös. Die Mittelverwendung ist häufig ineffizient bis verschwenderisch. Der Mittelfluss ist unstet. Dabei ist der Handlungsdruck groß, denn die Straßen und Brücken bröckeln immer mehr. Und parallel rostet das Schienennetz und verstanden die Wasserstraßen. Höchste Zeit, dass die zur Verfügung stehenden Bundesmittel zielgerichteter, effizienter und verlässlicher eingesetzt werden.

Diese Bewertung hat sich auch in der Bundesregierung und den Bundesländern durchgesetzt. Allerdings gehen die Ansätze, um aus diesem Wirrwarr rauszukommen, deutlich auseinander.

Gefahr Einstieg in die Privatisierung

Die Autobahnen mit einer Länge von 13.000 Kilometern sind die Schlagadern unseres Straßennetzes. Sie sind am stärksten frequentiert und

ALLIGATOR-Intro



Liebe Grünligistinnen und Grünligisten, einen Schwerpunkt dieses Heftes bildet das Thema Verkehr. Noch bis zum 2. Mai läuft das sechs(!)-wöchige Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 (s. www.bmvi.de). Weniger in der Diskussion, im ALLIGATOR aber gerade deshalb als Titelthema platziert, sind die Absichten der Bundesregierung zur Schaffung einer Bundesfernstraßengesellschaft. Der Gastbeitrag hierzu stammt von Anton Hofreiter. Die Bundesfernstraßengesellschaft birgt die Gefahr, dass Privatinvestoren renditeorientiert in Projekte investieren. Viele neue Straßen versprechen viel Rendite. Das steht einer ökologischen Verkehrsplanung entgegen. Ein Interview mit dem Leiter der Bundeskontaktstelle Verkehr der GRÜNEN LIGA sowie der Alternative Geschäftsbericht der DB AG 2015/16 vom Bündnis Bahn für Alle bieten Weiteres zum Thema Verkehr. Darüber hinaus gibt es die gewohnt bunte Mischung aus den Arbeitsfeldern der GRÜNEN LIGA. Viel Spaß beim Lesen. //Katrin Kusche

Impressum

Herausgeber
GRÜNE LIGA e.V.
Netzwerk ökologischer Bewegungen
Anschrift
GRÜNE LIGA e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin
Tel. 030/2044745, Fax: 030/2044468
alligator@grueneliga.de
V.I.S.D.P.: Dr. Torsten Ehrke

Redaktion
Katrin Kusche
Layout
Lisa Kupsch
Fotos
namentlich gekennzeichnet,
sonst ALLIGATOR-Archiv
Jahresabo
18,- EUR, Förderabo 25,- EUR
Für Mitglieder der GRÜNEN LIGA im
Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage
1.100

Spendenkonto
IBAN: DE61 430 609 678 025 676 900
BIC: GENODEM 1 GLS
GLS Gemeinschaftsbank eG
(Kennwort: ALLIGATOR)

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

verglichen mit anderen Straßen in einem guten Zustand. Die Mauterhebung lohnt sich, selbst bei hohen Betriebskosten. Entsprechend attraktiv sind Autobahnen für Anleger. Der Druck auf das Erschließen neuer Anlagebereiche steigt vor dem Hintergrund von minimalen Zinsen und Renditen in klassischen Anlageformen. Versicherungskonzerne und Pensionsfonds sitzen in den Startlöchern.

Gleichzeitig sucht die Bundesregierung nach schnellem Geld für die Autobahnen. Der Finanzminister sucht Anlagechancen für Privatkapitale, der Wirtschaftsminister will Versicherungen und Fonds beglücken und der Bundesverkehrsminister endlich den vollen Durchgriff auf die Autobahnen. Alexander Dobrindts Forderung nach einer Fernstraßengesellschaft ist eine vermeintliche Win-Win-Situation für Bund und Investoren.

Dobrindt will Fernstraßengesellschaft

Die bislang konkretesten Aussagen zu Dobrindts Plänen sind ein Bericht des Bundesverkehrsministeriums an den Deutschen Bundestag vom 11. Dezember 2015 zum Thema „Reform der Auftragsverwaltung im Bereich der Bundesfernstraßen“ sowie ein Bericht des Bundesverkehrsministeriums vom 15. März diesen Jahres auf Anforderung des grünen Haushaltspolitikers Sven-Christian Kindler. Planung, Bau, Erhalt, Betrieb und Finanzierung der Autobahnen will Dobrindt in die Hände einer Gesellschaft legen, vorzugsweise wird eine GmbH geprüft.

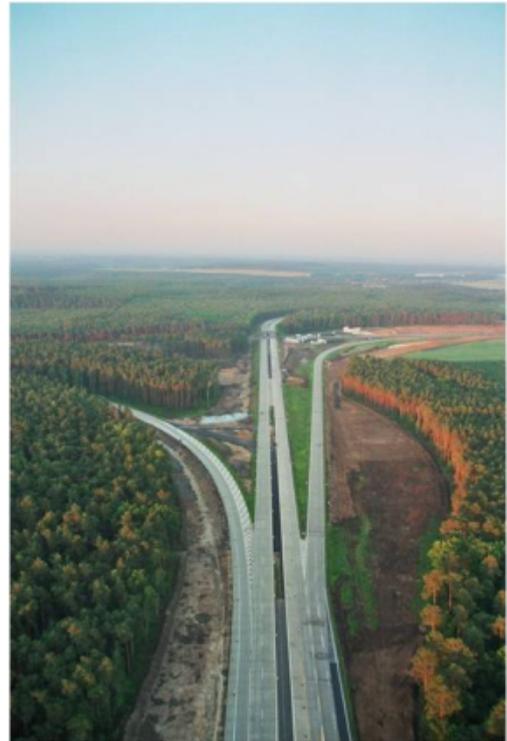


Möglicherweise sollen auch Bundesstraßen dazukommen.

Diese Gesellschaft soll in öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP) bauen, erhalten und betreiben können. Jedoch hat bereits der Bundesrechnungshof der Bundesregierung schon mehrfach ins Stammbuch geschrieben, dass diese Konstruktion im Straßenbau in der Regel Geld verschwendet. Zwar sind diese Verluste nicht so auffällig. Es handelt sich bislang um die auf einzelnen Strecken erhobene Maut, die für Baumaßnahmen ebendort eingesetzt wird. Aber dieses per ÖPP „verlorene“ Geld hätte an zusätzlichen Straßenabschnitten eingesetzt werden können – oder für den notwendigen Umbau des Verkehrssystems. Bislang ist noch kaum bekannt, dass schon heute 58 Prozent aller Autobahn-Neubaukilometer auf ÖPP beruhen (Berechnungen von Gemeingut in Bürgerhand).

Für den Bundesfinanzminister spricht viel für eine Fernstraßengesellschaft, denn diese Gesellschaft kann einen Schattenhaushalt führen. Die Schulden der Gesellschaft sind im Bundeshaushalt nicht sichtbar, nicht nachvollziehbar. Dem Parlament wird die Zuständigkeit weitgehend entzogen. Für den Bundestag wie auch die Öffentlichkeit ist die Gesellschaft intransparent – das mussten wir bei zahlreichen anderen bundeseigenen Gesellschaften bereits schmerzhaft erleben. Deutsche Bahn AG, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Deutsche Post AG, Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG), ÖPP Deutschland AG und andere arbeiten hinter verschlossenen Türen; keine Chance für parlamentarische Kontrolle und Rechenschaftspflicht. Und noch ein möglicher Beweggrund für den Finanzminister: die Schuldenbremse greift nicht, und möglicherweise auch die europäischen Schuldenregeln (Maastricht-Kriterien und Fiskalpakt) nicht.

Eine Bedingung für Herrn Schäuble ist: Diese Fernstraßengesellschaft muss kreditfähig sein. Die Bundesregierung geht davon aus, dass der Staat für die Gesellschaft nicht haftet. Ohne diese Staatsgarantie jedoch werden Kredite für die Fernstraßengesellschaft teurer, und sie muss hohe Zinsen blechen. Und



dennoch könnten die Konzerne darauf vertrauen, dass im Falle einer Pleite trotzdem der Staat als Gesellschafter einspringt. Schließlich bleibt der Staat in der Verantwortung für ein funktionsfähiges und sicheres Straßennetz.

Mal abgesehen von den vorgenannten Risiken, die mit dem privaten Geld verbunden sind, dürfte der Aufbau der Fernstraßengesellschaft mit erheblichen Verwirrungen und Schwierigkeiten verbunden sein. Zumal die 16 verschiedenen Systeme der Auftragsverwaltung in den Ländern zunächst zerschlagen werden müssen. Gut geschultes Personal in den Ländern würde vom Bund abgeworben, was den Druck vor Ort erhöht. Bis solch eine Großreform über die Bühne ist und sich die Struktur zurechtrückt kommt es über viele Jahre zu erheblichen Reibungsverlusten. Offen bleibt bei all dem auch, wie die Länder mit dem verbleibenden „Restnetz“ an Landes- und Kommunalstraßen klar kommen sollen, wenn der Bund sich die Filetstücke herausgreift, die regionalen und überörtlichen Planungskompetenzen zerschlägt und das Netz in seiner Gesamtheit zerstückelt.

Ökonomisch geht es bei Dobrindts Fernstraßengesellschaft um eine dreifache Privatisierungsgefahr:

*Bild oben: Baustelle Dreieck Nuthetal.
(c) Rüdiger Herzog*

*Bild links: Überwucherte Bahnstrecke.
(c) Rüdiger Herzog*

Hier geht es zur Unterschrifteninitiative gegen eine Bundesfernstraßengesellschaft:

www.keine-fernstrassengesellschaft.de

1)Die Fratzscher-Kommission schlug eine Teilprivatisierung der Bundesfernstraßengesellschaft vor. Damit würden Einnahmeansprüche und auch die Projektauswahl privatisiert. Das scheint eine elegante Lösung für die private Seite zu sein: Die Infrastruktur, deren Erhalt so kostspielig ist und die man nicht durch Verkauf zu Geld machen kann, wird nicht mit-übertragen, die ihr gewidmeten Gelder bekommt man aber schon. Das wäre eine direkte Privatisierung.

2)Ohne Staatsgarantie sind die Kosten für Kredite ungleich höher. Damit ist die Auslagerung der Finanzierung in einer Fernstraßengesellschaft auch eine versteckte Privatisierung.

3)Eine Fernstraßengesellschaft würde an Umsatz und Bautätigkeit gemessen werden. Da liegt die Versuchung, flächendeckend öffentlich private Partnerschaften (ÖPP) zu installieren, besonders nahe. Wenn nicht mehr di-

Bodewig-II-Kommission und lehnen Dobrindts Fernstraßengesellschaft ab. Pikant dabei – auch die bayrische CSU-Staatsregierung stellt sich gegen den CSU-Bundesminister auf. Die Länder fordern Reformen und Optimierungen des bestehenden Systems:

- eine überjährige Finanzierung anstelle der Einjahresscheiben in den jeweiligen Bundeshaushalten,

- eine klare Trennung zwischen der Projektbeauftragung und wirksamer Erfolgskontrolle durch den Bund sowie die Umsetzung der Vorhaben durch die jeweiligen Länder,

- Entwicklung einer Finanzierungsstruktur, beziehungsweise einer Finanzierungsgesellschaft, die sich am Prinzip der Nutzerfinanzierung orientiert,

- Einrichtung eines „Sondervermögens nachholende Sanierung“,

- Verbesserung der personellen Situation, insbesondere Aus- und Weiterbildung,

- Anreize für effizienteres und rascheres Bauen durch die Länder (Bonus-Malus-System).

Eine Grundgesetzänderung ist für diese Vorschläge nicht erforderlich. Sie werden von Ver.di und dem DGB unterstützt.

Aber auch die Ergebnisse die Bodewig-II-Kommission bieten eine Lücke für den Einstieg in die Privatisierung: eine Finanzierungsgesellschaft. Sie soll zunächst eine Sammelstelle für Maut- und Haushaltsmittel des Bundes sein. Sie soll alle Beschaffungsprozesse begleiten können. Im Rahmen des geltenden Verfassungsrechts wollen die Länder dem Bund über die Finanzierungsgesellschaft die Möglichkeit geben, die überjährige projektbezogene Finanzierung sicherzustellen und darüber hinaus über eine „Bauherrengesellschaft“ ein straffes Management seiner Bauherrenaufgaben sicherstellen. Die Finanzierungsgesellschaft ist im Abschlussbericht von Bodewig nicht

detailliert erläutert, aber Experten sind sich einig – sie kann letztendlich die Basis sein, um privates Geld für die Sanierung der Autobahnen einzuwerben. Die Länder haben sich mit dieser Finanzierungsgesellschaft ein Türchen zur Privatisierung nach Dobrindts Fernstraßengesellschaftskonzept offen gehalten. Mit einem weiteren Umbau der bereits bestehenden Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) ist es zu einer Finanzierungsgesellschaft ohnehin kein weiter Weg mehr.

Was tun?

Straßen und Autobahnen sind als Mobilitätsräume Teil der öffentlichen Daseinsfürsorge. Der Staat muss Mobilität auf ihnen gewährleisten. Hier dürfen wir keine Spielereien, Experimente und Tricks dulden. Weder dürfen wir zulassen, dass uns Teile des Verkehrsnetzes abhandeln, noch dass ohne Not Milliarden Euro an Bau- und Versicherungskonzerne für überbeuerte Baumaßnahmen und Kredite verschenkt werden.

Zweifellos besteht ein hoher Reformbedarf im Fernstraßenbau. Sinnvoll kann sehr wohl eine zentrale Einrichtung des Bundes für Finanzierungsfragen, eventuell auch Planungsfragen, sein. Zu prüfen wäre anstelle einer Privatisierung beispielsweise eine Anstalt öffentlichen Rechts. Wenn eine kreditfähige Organisationsform gewählt wird, muss eine zentrale Voraussetzung die Staatsgarantie und Staatshaftung sein. Weitere Voraussetzung für die Fernstraßenplanung und -finanzierung ist die Koordinierung, Abstimmung und Verknüpfung mit anderen Verkehrssträgern.

Eine neue Finanzarchitektur muss das Gesamtnetz, seinen Erhalt und seine Entwicklung im Auge haben. Die einseitige organisatorische Stärkung der Straße gegenüber der Schiene wäre nicht zukunftsfähig, ebenso wenig wie eine einseitige Stärkung der Fernstraßen gegenüber den kommunalen Straßen.

//Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender der Bundestagsfraktion
von Bündnis 90/Die Grünen



Bild: Marode Autobahnbrücke Teltowkanal.
(c) Rüdiger Herzog

rekt der Staat Verhandlungspartner ist, ist das zwar keine klassische ÖPP, aber gleichwohl wird diese Privatisierungsform über Steuern und öffentlich veranlasste Gebühren finanziert. Und ihr dürften weniger „bürokratische“ Hürden im Weg liegen, als bei einer klassischen ÖPP-Konstruktion mit einer staatlichen Seite. Sie wäre erst recht intransparent und mit Sicherheit nicht weniger kostenintensiv. Damit droht eine indirekte Privatisierung.

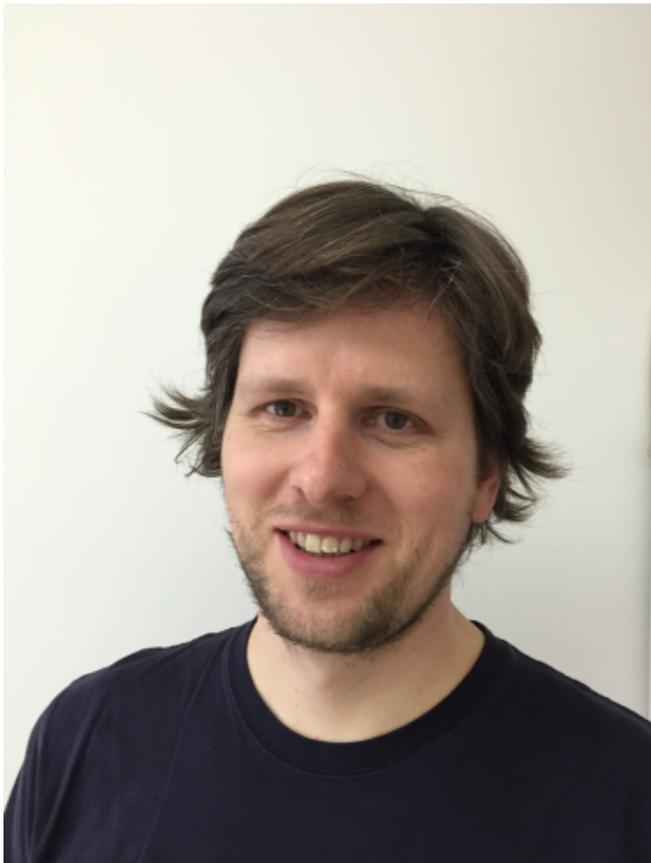
Die Länder wollen optimieren

Sämtliche 16 Länder setzen mit einem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz auf die Ergebnisse der

Interview mit Dr. Torsten Bähr

Es geht auch ohne eigenes Auto

Andere verkehrliche Alternativen bieten, auch abseits von Großstädten



Alter: 38

Kinder: 2 (drei und fünf Jahre alt)

Beruf: Geschäftsführer Verkehrswende in Kleinen Städten e.V. in Leipzig

Hobbies: Kajakfahren, Fahrradreisen, Holzbau, Gärtnern, Müßiggang

Liebings-Reiseziel: im Moment mit dem Zug erreichbare Flüsse und Seen, auf denen gepaddelt werden kann, früher war es mal Portugal

Liebings-Pflanze: Affenbrotbaum

Liebings-Tier: Regenwurm

Liebings-Essen: Lamm-Tajine

Liebings-Getränk: Kaffee

Liebings-Musik: The National

Liebings-Film: Solino

Liebingsbuch: wenn ich mir anschau, welches ich am häufigsten in die Hand nehme und reinschau: Gemüse aus dem Garten

*Bild: Torsten Bähr
(c) Privat*

Lebensmotto: Wird schon!

Was stört Dich besonders?: Ignoranz

Mitglied der GRÜNEN LIGA seit: 2011

Schönstes Erlebnis bei der GL: die Anfrage, als Bundeskontaktstelle Verkehr und Siedlungsentwicklung zu fungieren

Schlimmstes Erlebnis bei der GL: dieses Interview :-)

Deine Idee gegen die Klimakrise, lokal: Eine zentrale Idee ist es, flächendeckend es den Menschen zu ermöglichen, ohne eigenes Auto leben zu können. Das heißt zum Einen verkehrliche Alternativen auch Abseits der Großstädte zu schaffen, den Umweltverbund zu stärken. Das heißt aber auch auf regional- und stadtplanerischer Seite autoorientierte Entwicklungen zu stoppen, eine dezentrale Konzentration als Leitgedanken der Raumplanung zu verankern und mit Leben zu füllen.

Kurzes Statement zur momentanen Situation des Umwelt- und Naturschutzes in der Bundesrepublik Deutschland:

Die Umsetzung und Wirkung effektiver und wichtiger Ansätze im Umwelt- und Naturschutz endet auch heute meist noch dort, wo sie das eigene Verhalten vermeintlich zu stark beeinträchtigen. Das gilt nicht selten auch für die, die die Vorschläge erarbeiten.

Interview

Alligator: Was sind deine Aufgaben in der Bundeskontaktstelle für Verkehr und Siedlungsentwicklung?

Torsten: Ich bin der Ansprechpartner.

Alligator: Seit wann bist du Leiter der Bundeskontaktstelle?

Torsten: Seit 2012.

Alligator: Welches sind aktuell die Schwerpunkte eurer Arbeit?

Torsten: Seit Längerem begleiten wir das Bündnis Bahn für Alle und die Plattform SoliMob – solidarische Mobilität. Aktuell stehen der gerade vorgestellte Bundesverkehrswegeplan und die mögliche Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft auf der Agenda, die es zu bewerten und im Sinne einer ökologischen Verkehrsentwicklung mitzuentwickeln gilt.

Alligator: Was wünschst du dir für die Bundeskontaktstellenarbeit bei der GRÜNEN LIGA?

Torsten: Weniger Termine in Berlin, dafür mehr in Leipzig. Naja, es ist wirklich etwas schwierig diese Arbeit mit Präsenz zu unterstützen, ohne anderes Engagement und die Familie zu vernachlässigen. Aber das kann die GRÜNE LIGA schlecht beeinflussen.

Alligator: Wieso hast du die Verkehrswende in Kleinen Städten e.V. ins Leben gerufen und womit beschäftigt sie sich?

Torsten: Ins Leben wurde der Verein nicht von mir selbst, sondern ursprünglich gemeinsam von Leuten in Klein- und Mittelstädten, die gern eine Alternative zum eigenen Auto, nämlich ein Carsharing wollten. Dann kamen noch der Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Elbe-Saale und einige Fachleute dazu. Die ursprünglichen Idee, Interessenten vor allem beim Aufbau von Carsharing-Angeboten in Klein- und Mittelstädten zu unterstützen, wurde dann insofern ergänzt, dass wir das Thema in den größeren Kontext Umweltverbund einbinden wollten. Aber unser Hauptanliegen ist es noch immer, alternative Autonutzungskonzepte für kleinere Städte zu entwickeln.

Alligator: Warum findest Du ausge-rechnet die kleinen und mittleren Städte für deine Arbeit interessant?

Torsten: Der Großteil der Aussagen

zu den negativen Folgen der Verkehrsentwicklung bezog sich lange auf die Großstädte, wo sie in Form von Lärm, Abgas, Feinstaub oder einfach nur Stau sicht- und fühlbar wurden. Deshalb wurden immer wieder innovative Ansätze für die Großstädte entwickelt. Verkehr endet ja aber nicht an der Stadtgrenze, sondern es gibt vielfältige Verkehrsverflechtungen, die wir durch Ein- und Auspendeln vor allem beim Berufsverkehr sehen.

In meinen Augen wurden die Klein- und Mittelstädte in der Vergangenheit einfach für eine wirkliche zukunftsfähige Entwicklung der Raum- und Verkehrsstruktur vergessen, und der vermeintlich einfache Weg, der zu einer (gefühlten) Abhängigkeit vom eigenen Auto führte, politisch und planerisch gefördert. Dem versuchen wir im Rahmen unserer Möglichkeiten etwas entgegenzusetzen.

Alligator: Gibt es schon Erfolgsgeschichten bei euren Projekten?

Torsten: Im Kleinen schon. Wir konnten unser Anliegen unser Thema bisher einmal beim Umweltbundesamt so platzieren, dass wir eine Projektförderung erhalten haben. In dessen Folge wurde in Gotha ein Carsharing-Angebot gestartet. Wir merken aber auch, dass es grundsätzlich schwer ist, ein Problembewusstsein bei vielen Entscheidungsträgern zu entwickeln.

Alligator: Was ist dein liebstes Verkehrsmittel?

Torsten: Das ist jetzt fies: eigentlich das Fahrrad, aber mein Falboot macht ihm langsam diesen Rang streitig.

Alligator: Wie könnte man Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wieder attraktiver für eine breite Bevölkerungsmasse machen und die Leute zum Umdenken bewegen?

Torsten: Tja, das ist für uns die entscheidende Frage. Eine Vielzahl von Maßnahmen ist dafür sicherlich notwendig. Einerseits müssen attraktive Alternativen geschaffen werden, die sich an den Lebenswirklichkeiten der Menschen orientieren. Das gilt für den Öffentlichen Verkehr, das Rad, den Fußverkehr aber eben auch alternative Autonutzungskonzepte als Ergänzung. Dann muss sich die Raumplanung auch stärker an diesen

Bedürfnissen orientieren. Und nicht zu Letzt muss der Verkehr die wahren Kosten widerspiegeln, das heißt auch all die negativen Kosten enthalten. All diese Maßnahmen zusammengefasst können langfristig dafür sorgen, dass sich die Leute umorientieren in Sachen Wohnstandort- und Verkehrsmittelwahl.

Alligator: Wie kann man Verkehrswachstum verhindern?

Torsten: Wahrscheinlich vor allem durch den letztgenannten Punkt – dadurch dass Verkehr mit wahren Kosten belegt wird. Zudem müsste aktiv eine wegeverkürzende Raum- und Stadtplanung verfolgt und Verkehrsmittel für den Nahbereich gefördert werden. Dann bleiben alle Menschen gleich mobil, erzeugen aber weniger Verkehr.

Alligator: Was ist deine Meinung zur Diskussion über Bundesfernstraßengesellschaft in Deutschland?

Torsten: Ich glaube, dass die Diskussion sehr stark vergiftet ist. Bei den Vermutungen, dass sie allein dazu dienen soll, die Infrastruktur mit Hilfe von Großinvestoren zu privatisieren, die sich dadurch eine hohe Rendite erhoffen, ist sie sicherlich eine denkbar schlechte Variante für die Gesellschaft. Wenn die Bundesregierung aber eine solche Gesellschaft gründen und mit den Geldern einer Nutzerfinanzierung (LKW und PKW) die Infrastruktur finanzieren sollte, wäre das ein großer Schritt in Richtung Kostenwahrheit. Denn dann könnten auch die bisherigen Investitionsmittel für die Bundesverkehrswege in eine echte Verkehrswende fließen oder für andere sinnvolle Zwecke ausgegeben werden.

Alligator: Was muss sich für eine Verkehrswende strukturell in Deutschland verändern?

Torsten: Dafür sind eine Menge dicke Bretter zu bohren. Sehr viel und in Summe zu schwer, um es hier zusammenzufassen. Grundsätzlich müsste erst einmal in der Bevölkerung und bei Entscheidungsträgern eine gewisse Einigkeit darüber herrschen, wohin denn die Verkehrswende führen soll, was deren Ziele sind und wie wir uns eine zukünftige Verkehrsgestaltung vorstellen. Das ist sowohl im kleinräumigen als auch im nationalen Kontext wichtig, im Moment und bei der Vielzahl an Partikularinteressen aber schwer vor-

stellbar. Die übergeordnete Planung müsste dann darauf ausgerichtet sein festzulegen, was eigentlich notwendig ist, diese Ziele zu erreichen. Meinem Verständnis nach laufen in Deutschland bislang Planungen aber in eine ganz andere Richtung.

Alligator: Wie lässt sich deiner Meinung nach Radverkehr am besten in Städte integrieren?

Torsten: Ich meine, hier können beispielsweise infrastrukturelle Maßnahmen helfen, einerseits. Also ein gut ausgebautes, stadtweites und überörtlich angebundenes Radwegnetz, ausreichend gute und sichere Abstellanlagen, vor allem an den Haltestellen und Bahnhöfen in ausreichender Größe.

Das kann aber nicht alles sein. Einfache und günstige Möglichkeiten, den Öffentlichen Verkehr und das Rad miteinander zu kombinieren sind genauso wichtig wie Kampagnen, Radverkehr in der Öffentlichkeit als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu verankern. Ziel sollte der gegenseitige Respekt aller Verkehrsteilnehmer vor einander sein.

Alligator: Wie glaubst Du, wird sich aufgrund des demografischen Wandels Mobilitätsbedürfnisse verändern?

Torsten: Mobilität ist, so sagt es der Dresdner Verkehrsökologe Udo Becker, eine Bewegung die vor allem dazu dient, Aktivitäten außer Hause durchzuführen, um unterschiedliche Bedürfnisse zu befriedigen. Der demographische Wandel bedeutet ja die Abkehr von traditionellen Lebensstilen, in dessen Folge sich die Familiengründungen, Haushaltsformen oder die Geburtenrate ändern. Es gibt also mehr kleine Haushalte, weniger Kinder und gleichzeitig werden die Menschen immer älter. Diese sind gleichzeitig mobiler als frühere Ältere und haben auch häufiger einen Führerschein als frühere Ältere.

Damit ergeben sich auch eine Verschiebung der Aktivitäten in der Bevölkerung und eine Verschiebung der Mobilität. Denn es ändern sich auch die sozialen Infrastrukturen in den Gemeinden und damit wiederum auch die Wege, um diese zu erreichen. Wichtig wird es sein, den vielen Älteren mehrere gute Alternativen zum eigenen Auto anzubieten, denn sie sind überwiegend freizeit- und einkaufsorientiert unterwegs. Dazu kommen noch die Unterschiede zwischen den schrumpfenden und den wachsenden Regionen. Die schrumpfenden Regionen sind ja eher dadurch geprägt, dass es schwer ist, die soziale und technische Infrastruktur oder

den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aufrechtzuerhalten. Für die meisten Wege muss dann auf ein Auto zurückgegriffen werden.

Dagegen sehe ich beispielsweise gerade in Leipzig, einer stark wachsenden Stadt, dass es aufgrund der kleinräumig unterschiedlichen Entwicklung zu deutlichen Verschiebungen der Wege kommt, auf die das Verkehrssystem nur sehr langsam reagieren kann. Schulwege, Arbeitswege und auch Freizeitwege sind heute deutlich andere als sie es waren, in der Zeit als das ÖPNV- und Straßennetz geschaffen wurde. Hier braucht es also eine auf die zukünftige Entwicklung ausgerichtete Planung, um die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse befriedigen zu können.

Dazu kommen dann noch diejenigen, die man hochmobil nennt, die also zwischen mehreren Orten leben und für die das häufige Unterwegssein etwas ganz Normales ist und die nochmal ganz andere Bedürfnisse haben.

Alligator: Danke für das Interview und weiterhin viel Erfolg!

// Lisa Kupsch
FÖJ Bundesverband GRÜNE LIGA

Werde Mitglied bei der GRÜNEN LIGA e.V.



Ich möchte Ordentliches Mitglied / Fördermitglied der GRÜNEN LIGA e.V. werden.

Vor- / Zuname: _____ KontoinhaberIn: _____

Adresse: _____ Kreditinstitut: _____

BIC: _____

E-Mail-Adresse: _____ IBAN: _____

Telefonnr.: _____

Geb.-Datum: _____ . _____ . _____

Ich zahle per SEPA-Lastschrift.

Ich erteile eine Einzugsermächtigung und ein SEPA-Lastschriftmandat an: GRÜNE LIGA e.V., Greifswalder Straße 4, 10405 Berlin
Gläubiger-ID-Nummer: DE75ZZ00000444819, Mandatsreferenz wird mitgeteilt.

Ich ermächtige die GRÜNE LIGA e.V. widerruflich, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GRÜNEN LIGA e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Mir ist bekannt, dass ich innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen kann. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Das Mandat gilt für wiederkehrende Zahlungen. Die Mandatsreferenz-Nr. wird dem Kontoinhaber mit einer separaten Anündigung über den erstmaligen Einzug des Lastschriftbetrages mitgeteilt.

Die Einzugsermächtigung / Das SEPA-Lastschriftmandat kann jederzeit ohne Grundangabe schriftlich widerrufen werden.

Ich bin bereit, einen Jahresbeitrag von (mindestens 60) _____ Euro zu entrichten. Ich zahle

quartalsweise / halbjährlich / jährlich.

Bitte entscheiden Sie sich für die SEPA-Lastschrift. Sie helfen uns damit, Aufwand und Verwaltungskosten zu sparen.

Ich überweise den Jahresbetrag auf das Konto der GRÜNEN LIGA e.V. bei der GLS Gemeinschaftsbank:

IBAN: DE34430609678025676901

BIC: GENODEM1GLS

Fördermitgliedschaft: Freie Verwendung / thematische Verwendung.
Bei thematischer Verwendung erhalten Sie ein Infoschreiben.

Satzung und Beitragsordnung sind auf unserer Internetseite www.grueneliga.de einzusehen.

Datum und Ort, Unterschrift

Katrin Kusche

Mitgliederversammlung von A-Z

... von Anthropozän bis Zweiter Wahlgang

Nähere Informationen zu Inhalt und Anmeldung des Halbjahrestreffens finden sich demnächst auf www.grue-neliga.de.

Der Vortrag von Prof. Dr. Kai Niebert ist auf unserer Internetseite zu finden, unter der News vom 22. März.

*Bild: Prof. Dr. Kai Niebert bei seinem Vortrag.
(c) Katrin Kusche*

Am 19. März trafen sich im Berliner Haus der Demokratie und Menschenrechte die Mitglieder der GRÜNEN LIGA e.V., um ihre jährliche Versammlung abzuhalten. Als Gastredner hatte der Verband den neuen Präsidenten des Deutschen Naturschutzrings, Prof. Dr. Kai Niebert, eingeladen. Sein Vortrag trug den Titel „Willkommen im Anthropozän. Umweltpolitik für die Menschenzeit“. Darin ging er nicht nur auf den Begriff des Anthropozäns ein, sondern erläuterte auch das Konzept der planetarischen Grenzen, beleuchtete kritisch den bisher verwendeten Nachhaltigkeitsbegriff und zeigte aktuelle Arbeitsfelder für Natur- und Umweltverbände auf. Dass der Vortrag auf reges Interesse stieß, belegte nicht zuletzt die anschließende Diskussion.

Nach diesem fachlich anregenden Auftakt folgte dann der formale Teil

der Mitgliederversammlung. Zunächst berichtete die Stellvertretende Bundesvorsitzende Grit Tetzl über die Arbeit des Bundessprecherrates und des Bundesverbandes. Bundesschatzmeisterin Yvonne Schulz gab den Bericht über die Finanzen des Verbandes. Weiterhin nahmen die Mitglieder die Berichte von Revisions- und Schiedskommission entgegen. Alle Berichte belegten die solide und intensive Tätigkeit des Bundesverbandes. Die Projekte wurden mit Erfolg bearbeitet, die Revisionskommission hatte keine Beanstandungen zur Buchführung, und die Schiedskommission war 2015 erneut arbeitslos. Finanziell konnte der Bundesverband auf ein gutes Spendenergebnis verweisen, dennoch bleibt die finanzielle und personelle Lage angespannt, besonders aufgrund des hohen Eigenanteils des Madagaskarprojektes und des Ende August auslaufenden Wasserprojektes, für das es noch kein Nachfolgeprojekt gibt. Insofern verwunderte es nicht, dass gerade die Beitragsordnung und der Haushaltsplan 2016 ausführlich debattiert wurden. Ein Antrag auf Rücknahme der 2014 beschlossenen Beitragsregelung für juristische Personen, ausgenommen Regionalverbände, scheiterte; die große Mehrheit der Mitglieder votierte für den HH-Plan-Vorschlag des Bundessprecherrates, inklusive Beitragsordnung auf der Basis der seit 2015 geltenden Beitragssätze. Letztlich kann nur eine wachsende Mitgliederzahl dazu beitragen, dass die GRÜNE LIGA eine neue Entwicklungsstufe hinsichtlich fachlicher Arbeit und finanzieller Absicherung erreichen kann. Marathonähnliche Züge hatten die Wahlen, obwohl mit vorbereiteten Wahlzettelblöcken gut organisiert. Die 2014 beschlossene Kopplung der Stimmrechte an Beitragszahlungen führt zu einer entsprechend größeren Stimmenzahl, mit deren Auszählung die Wahlkommission alle Hände voll zu tun hatte.

Den neuen Vorstand bildet das bewährte Trio aus Dr. Torsten Ehrke (Bundesvorsitzender), Grit Tetzl (Stellvertretende Bundesvorsitzende) und Yvonne Schulz (Bundesschatzmeisterin). Für die weiteren bis zu vier frei wählbaren Bundessprecherratssitze gemäß § 13 (4) der Satzung traten acht (!) KandidatInnen an. Solchen Andrang gab es bisher nie. Zwei Wahlgänge zeugen von der Dramatik. Besetzt wurden letztlich drei Sitze, die Wahl fiel auf Uwe Driest, Michael Krieger und Anke Ortmann. Die Revisionskommission bilden Barbara Nitsche und Hans-Otto Träger, die Schiedskommission Florian Kreße, Dr. Michael Kreuzberg und Saskia Schiller. Allen Gewählten einen herzlichen Glückwunsch! Herzlicher Dank geht auch an alle, die sich in der vergangenen Legislaturperiode in Ämtern engagiert haben.

Die Auszählpausen, aber auch die Zeit nach der Wahl dienten den Berichten der Regionalverbände und Bundeskontaktstellen. Die Mitgliederversammlung bestätigte allen ihren Status für die kommenden zwei Jahre. Der schriftliche Tätigkeitsbericht der GRÜNEN LIGA 2015 steht im Internet.

Zum Abschluss der Versammlung wies der Bundesvorsitzende auf das kommende Halbjahrestreffen hin, das vom 10 bis 12. Juni in Gransee stattfindet. Es widmet sich dem Thema Wildnis als politische, gesellschaftliche und praktische Herausforderung. Den Abschluss soll eine Exkursion bilden.

Ein Dankeschön geht an alle TeilnehmerInnen der Mitgliederversammlung, die sich die Zeit nahmen, einen Tag lang miteinander zu diskutieren, besonders auch an all jene, die sich zur Wahl stellten, um die GRÜNE LIGA voranzubringen. Auf Wiedersehen im Juni in Gransee!

// Katrin Kusche



Elisabeth Wiemers

Kernkraft in Frankreich

Ein Lebensende, das viel teurer wird als vorgesehen

Die Electricité de France (EDF, Frankreichs staatlich dominierter Stromkonzern und Kraftwerksbetreiber), möchte die 58 laufenden Kernreaktoren länger in Betrieb lassen als vorgesehen: 50 oder 60 Jahre anstatt 40 Jahre. Diese Verlängerung wird mehr Geld kosten, als die EDF annahm, etwa viermal mehr, wenn Frankreich die Sicherheitsanforderungen befolgt, die nach der Reaktorkatastrophe von Fukushima (März 2011) verpflichtend wurden. Das ist die wichtigste Schlussfolgerung eines 171 Seiten umfassenden Berichtes, den Greenpeace in Auftrag gegeben hat.

80 Prozent der französischen Kernkraftwerke sind zwischen 1977 und 1987 in Betrieb genommen worden, werden also zwischen 2017 und 2027 40 Jahre alt. Die Vorschriften sehen vor, dass die Reaktoren danach vom Netz gehen müssen. Pierre-Franck Chevet, der Präsident des Amtes für nukleare Sicherheit, betont immer wieder, dass die Erlaubnis für eine Verlängerung noch nicht erteilt ist. Sie wird 2018 oder 2019 erwartet.

Die EDF drängt seit Jahren darauf, die Laufzeit der Kernkraftwerke auf 50 oder 60 Jahre zu verlängern. Im Rahmen ihres Plans einer Großinspektion ab 2015 sehen die Betreiber vor, 55 Milliarden Euro für die Instandhaltung der 58 Kernkraftwerke bis 2025 zu investieren, etwa eine Milliarde (etwas weniger) pro Werk. 2008 war man noch von 400 Millionen ausgegangen. Die Kosten könnten auf 500 Millionen pro Reaktor gesenkt werden, wenn man die Sicherheitsvorkehrungen senken würde, aber das wäre unvereinbar mit den Forderungen, die aus der Katastrophe von Fukushima resultieren. Mit 1,5 Milliarden pro Reaktor würden strengere Forderungen erfüllt, vier Milliarden wären nötig, wenn die höchste Sicherheitsstufe erreicht würde. Die Kosten, die von der EDF bisher veran-

schlagt wurden, reichen bei weitem nicht aus, um die Laufzeit der Kernkraftwerke zu verlängern. Wenn es doch geschehen soll ohne einen schweren Unfall zu riskieren, dann muss man tief in die Tasche greifen. Die Politik müsste jetzt entscheiden. Sonst riskiert man, eines Tages vor vollendeten Tatsachen zu stehen: eine Verlängerung auf Kosten der Sicherheitsanforderungen. Greenpeace fordert deshalb, dass die Laufzeit der französischen Reaktoren auf 40 Jahre festgeschrieben wird. Die Nichtregierungsorganisation verlangt außerdem, dass 45 Prozent der Energie bis 2030 aus alternativen Quellen stammen soll, um dem Wegfall der Kernenergie vorzubereiten. Es ist nicht sicher, ob dieser Appell bis zur Regierung vordringt.

Die Basis für den Artikel bildet ein Beitrag aus der Revue de la Presse.

Situation in Deutschland

Derzeit sind in Deutschland acht Atommeiler in Betrieb, die alle bis spätestens 2022 abgeschaltet werden sollen. Von einem stufenweisen Ausstieg, wie es die Politik stets propagiert ist bei der Abschaltung allerdings kaum eine Rede. Eher werden viele der acht Atommeiler erst zum Ende der Laufzeit abgeschaltet, was bedeutet, dass viel Energie ab diesem Zeitpunkt aus erneuerbaren Energien stammen muss. Der späte und ruckartige Ausstieg erschwert den kontinuierlichen Ausbau der erneuerbaren Energien erheblich, da bis dato diese Energien mit der Atomenergie konkurrieren. So sollte bereits bis 2010 eine Energiegewinnung zu 35 Prozent aus regenerativen Quellen bestehen, dieses Ziel wurde nun erneut bis 2020 gestreckt. Spätestens zur Bundestagswahl 2017 wird die Debatte um Laufzeitverlängerungen mit angeblichen Stromversorgungslücken und Standortdebatten neu entfacht werden.

ABO

- ab der nächsten Ausgabe
- ab Monat _____
- Abo 18 Euro**
- Förderabo 25 Euro für ein Jahr.**

Diese Vereinbarung verlängert sich automatisch für ein Jahr, wenn sie nicht vor Ablauf des Abo-Jahres schriftlich gekündigt wird. Der Alligator ist für GRÜNE-LIGA-Mitglieder kostenlos, in deren Einzugsbereich keine eigene Mitgliederzeitung erscheint.

Vorname, Name

Straße, Nummer

PLZ, Ort

E-Mail

Datum, Unterschrift

Zahlungsmöglichkeiten

- per Rechnung**
Ich erhalte jährlich eine Rechnung und überweise den Betrag auf das dort angegebene Konto.
- per Lastschrift**
Sie erleichtern uns die Arbeit mit einer Lastschrifteinzugsermächtigung/ SEPA

Hiermit bitte ich Sie, widerruflich von meinem Konto:

IBAN

Name der Bank

ab dem nächstmöglichen Zeitpunkt jährlich den Betrag von je 18 Euro – bei einem Förderabo je 25 Euro – als „Abonnement ALLIGATOR“ für die Versendung der Zeitschrift einzuziehen.

Datum, Unterschrift

Lisa Kupsch

Der kritische Agrarbericht 2016

Schwerpunkt Wachstum

AgrarBündnis e.V.: „Der kritische Agrarbericht 2016 – Schwerpunkt Wachstum“, ABL Bauernblatt Verlags-GmbH, 320 Seiten, 22 Euro



Bei der Grünen Woche stellen jedes Jahr konventionelle und ökologische Vertreter aus der Ernährungswirtschaft ihre Produkte vor. Abseits von den riesigen Hallen, in denen Pflanzen, Tiere und Lebensmittel präsentiert werden, gibt es eine Veranstaltung, die von der Grünen Woche kaum mehr zu trennen ist. Die Veröffentlichung und Präsentation des „Kritischen Agrarberichts“. Seit 1993 wird diese kritische Schrift mit Blick auf die aktuelle Situation der Agrarindustrie herausgegeben. Derzeit unterstützen 24 Verbände die Veröffentlichung des Berichts, darunter Verbände aus Landwirtschaft, Umwelt-, Tier- und Verbraucherschutz sowie Entwicklungsarbeit. Es finden sich Analysen der agrarpolitischen Debatten in einer Breite und Tiefe, wie in sonst keiner Veröffentlichung. Der Schwerpunkt des Agrarberichts im Jahr 2016 liegt rund um das Thema „Wachstum“.

Foto: Allorts volle Fleischtheken und Kühlregale. Die Massentierhaltung macht es möglich. (c) Tim Reckmann/ pixelio.de

Genauer gesagt, geht es in den meisten Beiträgen um die Grenzen des Wachstums. Der Bericht wendet sich entschieden gegen eine Wachstumslandwirtschaft ohne Wertschöpfung, wie wir sie derzeit auf vielen Höfen in Deutschland vorfinden. Frieder Thomas, Geschäftsführer des AgrarBündnis e.V. (Herausgeber) macht deutlich: „Betriebliches Wachstum und Rationalisierung sind keine Allheilmittel zur Krisenbewältigung mehr. Dieses Wachstum kann die Existenz der Höfe nicht garantieren, gefährdet Ressourcen, dient nicht dem Tierwohl und schadet der Ernährungssouveränität von Entwicklungsländern. (...) Wachstum ist auch in der Landwirtschaft längst kein Indikator mehr für Wohlstand. Und auch die versprochene ‚Entkopplung‘ der wirtschaftlichen Entwicklung vom Ressourcenverbrauch, die als ‚Grünes Wachstum‘ verkauft wird, findet kaum statt.“ Zu einer ökologisch tragfähigen und sozial gerechten Landnut-

zung sowie zu einer gesunden Ernährung der Weltbevölkerung können nur „agrärökologische Formen bäuerlicher Landwirtschaft“ beitragen, so die Ansicht von Benning und Santarius von GermanWatch.

Frei nach dem Motto „weniger ist mehr“ wird auf eine notwendige Qualitätsoffensive hingewiesen. Die Agrarindustrie ist ausgerichtet auf Massenproduktion und hohe Exportraten. Auf dem bestehenden Markt können sich meist nur Großbetriebe behaupten, weil sich kleinere auf Dauer zu den geringen Preisen wirtschaftlich nicht halten können. Und selbst die großen Betriebe verdienen mittlerweile mehr schlecht als recht an ihrer auf Masse angelegten Form des Anbaus und der Tierhaltung. Im Jahr 2015 wurde in Deutschland bei-

mit ihren Kosten deckt. Obwohl die Exportsubventionen der EU abgeschafft wurden, wird derzeit nicht weniger produziert. Tiere und Rohstoffe werden allerdings zu Dumpingpreisen abgegeben, um weiterhin wettbewerbsfähig bleiben zu können. Solange es lediglich ein Tiernutzstattd eines Tierschutzgesetzes gibt, ist es schwierig voranzukommen, argumentiert der Präsident des Deutschen Tierschutzbundes Schröder. Der Wertewandel in der Gesellschaft hin zu mehr Tierwohl sei indessen deutlich zu spüren. Die Industrie wird nicht an die Bedürfnisse der Tiere angepasst, sondern die Tiere durch Enthornen, Kupieren und Schnäbel- sowie Flügel-Stutzen an die Bedingungen der Industrie. Da gesetzliche Veränderung lange auf sich warten lassen, wären über freiwillige Verein-



spielsweise mehr Fleisch denn je produziert, auch die Milchmenge hat sich nicht reduziert. Mit inländischer Nachfrage hat dieser Boom allerdings nichts zu tun, ausländische Hersteller sind an deutschen Produkten mehr denn je interessiert. Selbst für Exporte erhalten beispielsweise Molke- und Schlachtkonzerne kaum einen angemessenen Preis, der sich

barungen der Marktpartner kurzfristige Verbesserungen möglich.

Eine weitere Liberalisierung des Handels würde die Situation verschlimmern. Freihandelsabkommen schaden den Landwirten und gefährden erregene Umwelt- und Lebensmittelstandards. „Die Verlierer von TTIP werden vor allem Europas Landwirte

sein, aber auch die Verbraucher auf beiden Seiten des Atlantiks“, sagt Hubert Weiger, Vorsitzender des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). Sollten TTIP und CETA erfolgreich sein, würden beispielsweise Einfuhrverbote von hormonell behandeltem Fleisch aufgehoben und damit US-Fleischimporte steigen, was den Druck auf einheimische Produzenten erhöht. Kostengünstigste Standards der Agroindustrie würden durchgesetzt. Hormonfleisch und Gen-Food müssten nicht mehr gekennzeichnet werden. Auch das EU-Vorsorgeprinzip¹ sieht Weiger in Gefahr. Dabei sollen Standards in der Landwirtschaft eher angehoben werden, statt abzufallen. Gleiches gilt für den Verbraucherschutz.

Dass Tier- und Umweltschutz in der Agrardebatte nicht nur möglich, sondern zwingend notwendig sind ist klar. Ginge alles weiter seinen gewohnten Weg, wären wohl sehr bald die Produktionsgrundlagen einer ganzen Industrie gefährdet. Sicher haben an diesem Punkt auch die Verbrau-

cher eine entscheidende Position inne. Sie stimmen mit ihrem Warenkorb ab, jeder für sich allein. Im Großen und Ganzen liegt der Löwenanteil jedoch bei politischen Entscheidungen, die durch Gesetzgebung konsistente Richtlinien und Standards festsetzen können. So unterstützt das Agrar-Bündnis auch die jährliche „Wir haben es satt!“-Demo, um die politischen Würdenträger auf die verhängnisvolle Wirtschaftsweise aufmerksam zu machen.

In einem Punkt wird allerdings nach einem Mehr an Wachstum verlangt. Die Herausforderungen von Klimawandel, Konflikten und Migration können nicht ohne die Mehrung von Bodenfruchtbarkeit bewältigt werden, glaubt Felix von Löwenstein, Vorstandsvorsitzender des Bundes Ökologische Lebensmittelwirtschaft (BÖLW) und Naturland-Landwirt. Mit der bodenintensiven industriellen Landwirtschaft und ihren einseitigen Fruchtfolgen entziehen wir dem Boden seine Grundlage und erreichen das genaue Gegenteil. Jährlich verlieren wir zehn Millionen Hektar an

fruchtbaren Böden und Humus weltweit. Aufbau von Humus bedeutet die Festlegung von Kohlenstoff. Durch Landwirtschaft ließe sich demnach sogar ein positiver Beitrag zum Klimaschutz leisten. Es wäre sogar möglich, innerhalb weniger Jahrzehnte den Überhang von Kohlenstoff in der Atmosphäre rückgängig zu machen. Mehr Humus bedeutet im Anschluss erhöhte Fruchtbarkeit, verbesserte Kapazitäten zur Wasserspeicherung sowie Widerstandsfähigkeit gegen Witterungsextreme. Im ökologischen Landbau lassen sich diese regenerativen Formen der Landwirtschaft vorfinden. Nicht zuletzt in Zeiten enormer Flüchtlingsströme sind wir gezwungen, einen Wandel in diese Richtung voranzutreiben.

Diese Themen und viele weitere spannende Artikel sind im „Kritischen Agrarbericht 2016“ zu finden. Ein Blick hinein lohnt sich! Weitere Informationen finden Sie unter: www.kritischer-agrarbericht.de

¹ Das Vorsorgeprinzip ist ein wesentlicher Bestandteil der aktuellen Umweltpolitik und Gesundheitspolitik in Europa, nach dem Belastungen bzw. Schäden für die Umwelt bzw. die menschliche Gesundheit im Voraus (trotz unvollständiger Wissensbasis) vermieden oder weitestgehend verringert werden sollen. Es dient damit einer Risiko- bzw. Gefahrenvorsorge. (UNCED 1992 Kapitel 35 Absatz 3 der Agenda 21)

Lisa Kupsch

Braunkohle kein zukunftsweisender Energieträger

De karbonisierung umgehend angehen

90 Prozent der schädlichen CO₂-Emissionen muss die Welt bis 2050 einsparen und gleichzeitig überschüssiges Kohlenstoffdioxid aus der Atmosphäre entfernen, wenn der Klimawandel und die sich daraus entwickelnden Katastrophen begrenzt werden sollen. In diesem Ziel sind sich die UN-Klimaexperten einig, und so haben die Regierungen im Pariser Klimavertrag beschlossen, bis zum Jahr 2030 insgesamt 40 Prozent Treibhausgas-Minderung zu erreichen. Der Klimavertrag von Paris soll 2020 in Kraft treten. Es ist nötig, sich schon jetzt Gedanken über mögliche Maßnahmen zur Einsparung von Koh-

lenstoffdioxid zu machen, da diese im Klimavertrag nicht konkret benannt wurden. Die Erdtemperatur soll laut Vertrag nicht über 1,5 Grad ansteigen und liegt damit – zumindest theoretisch – unter der kritischen Zwei-Grad-Marke.

Deutschland hat sich darüber hinaus das Ziel gesetzt, bereits bis 2020 40 Prozent an schädlichen Emissionen einzusparen, um damit einem positiven Einstieg in den Ausstieg zu schaffen. Deutschlands „Klimaschutzplan 2050“ soll in diesem Jahr aufgestellt werden, ein Ausstieg aus der Braunkohleverstromung ist dabei un-

ausweichlich. Sigmar Gabriel hat dazu einen „runden Tisch“ zum Thema Ausstieg aus der Braunkohle ins Gespräch gebracht. Bereits in diesem Jahr will er Beteiligte dazu einladen. Von betroffenen Bürgern war allerdings bisher kleine Rede. Auch Bundesumweltministerin Barbara Hendricks setzt sich für den Ausstieg ein. In der Frankfurter Rundschau vom 23. Januar sprach sie von einem „Umbau binnen 20 – 25 Jahren der sozialverträglich“ gestaltet werden soll.

Besonders die Bewohner der Lausitz-Region fordern einen rechtzeitigen Ausstieg aus der Braunkohleverstro-

Die GRÜNE LIGA klagt gegen die Tagebauerweiterung Welzow-Süd-II. Der Braunkohlenplan für den geplanten Vattenfall-Tagebau ist rechtswidrig. Unterstützen Sie unsere Arbeit mit einer Spende unter www.grueneliga.de/spenden.html



Foto: Windkraft-
rad am Tagebau
(c) Julian Nitz-
sche/ pixelio.de

¹Das Konzept
finden Sie hier:
http://www.agora-energiawende.de/fileadmin/Projekte/2014/Kohledialog/01_Graichen_Praesentation_13_012016.pdf

Foto: Förderan-
lage für Braunkoh-
le.
(c) Jochen Sie-
vert/ pixelio.de

zung. Aufgrund der Planung weiterer Abbaugelände in der Lausitz sind derzeit 3200 Menschen von einer Zwangsumsiedlung bedroht. Bis heute sind in der Region 136 Orte ganz oder teilweise von der Landkarte verschwunden. Die derzeitige Bedrohung geht von drei Tagebauerweiterungen aus: Nochten 2, Welzow-Süd II und Jänschwalde-Nord sollen vor 2050 abgeschlossen sein. Außerdem sind mit Bagenz-Ost sowie Spremberg-Ost zwei weitere Abbaugelände geplant.

Am 13. Januar stellte „Agora Energie-wende“ ein Konzept mit dem Titel „Elf Eckpunkte für einen Kohlekon-sens“¹ vor und schlug darin einen „schrittweisen, gesetzlich geregelten Kohleausstieg bis 2040“ vor. Dabei würden die Betreiber von Kohlekraft-werken einem Ausstiegsfahrplan zu-stimmen und im Gegenzug dafür Planungssicherheit erhalten. Ange-sichts der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen ist das kein abwegiger Gedanke. Auch auf polnischer Seite werden Stimmen gegen den geplan-ten Tagebau Gubin laut. Dieser befind-et sich direkt hinter der deutschen Grenze im Lausitzgebiet. Mehr als 100 Einwendungen wurden von deut-schen und polnischen Betroffenen bereits eingereicht. Der polnische Energiekonzern PGE (Polska Grupa Energetyczna) habe „äußerst mangel-hafte Unterlagen“ für die Planung des

neuen Tagebaus vorgelegt, so René Schuster von der GRÜNEN LIGA Bun-deskontaktstelle Braunkohle. Eine grenzüberschreitende Umweltverträ-glichkeitsprüfung wird in diesem Rah-men ebenso wie eine erneute Neu-auslegung des Tagebaues gefordert. Momentan ist der wichtigste Schritt für den Klimaschutz in der Lausitz die Außerbetriebnahme der ältesten, noch in der DDR in Betrieb genom-men, acht Kraftwerksblöcke in Jänschwalde und Boxberg. Erfolgt diese rechtzeitig, können mit der be-reits zum Abbau genehmigten Kohle die moderneren Blöcke in Schwarze Pumpe und Boxberg noch deutlich länger betrieben werden.

Die Frage bleibt, ob sich neue Inves-titionen in den Abbau von Braunkoh-le überhaupt noch lohnen, jetzt wo die Dekarbonisierung als Maßnahme Platz in einem Klimavertrag findet. Auch der schwedische Konzern Vat-tenfall steuert eine ökologische Ener-gieerzeugung an und will seine deutschen Braunkohlesparten verkaufen. Analysten rechneten hier an-fangs mit einem Verkaufspreis von zwei bis drei Milliarden Euro, die An-gebote, die man Vattenfall machte waren aber weitaus geringer, beliefen sie sich doch gerade einmal auf 200 bis 300 Millionen. Bis dato sind drei tschechische Unternehmen (Energie-konzerne Vrsanska Uhelna, CEZ sowie Versorger EPH) und die deutsche STEAG GmbH als Kaufinteressenten bekannt. In den westdeutschen Kom-munen, deren Stadtwerke an der STEAG beteiligt sind, mehren sich ak-tuell die Proteste gegen einen Ein-stieg in die Lausitzer Braunkohle. Ob sich bei diesen Angeboten ein Ver-

kauf noch lohnt? Vielleicht wäre es sinnvoller die Sparte einfach im Be-sitz Vattenfalls auslaufen zu lassen.

Am 3. Januar fand zum neunten Mal der Sternmarsch in der Lausitz statt. Auf der Protestkundgebung gegen den Bau neuer Tagebaue sprach in diesem Jahr erstmals ein Mitglied der Berliner Landesregierung, die Staats-sekretärin für Justiz und Verbrau-cherschutz Sabine Toepfer-Kataw (CDU). Sie plädierte in ihrer Anspra-che für einen mittelfristigen, sozial-verträglichen Kohleausstieg. Die Teilnehmer fordern in den Verhand-lungen zum neuen Landesentwick-lungsplan, dass neue Tagebaue verbindlich ausgeschlossen werden. Die Lausitzer sind auch weiterhin bereit sich mit Protesten und Klagen Gehör zu verschaffen, sollte dies nö-tig sein.

Das Jahr 2016 bringt positive Bilan-zen bezüglich erneuerbarer Energien. Jede dritte Kilowattstunde wurde aus Wind-, Solar, Wasser und Bioenergie-kraftwerken erzeugt. Das entspricht einem Jahresanstieg von 27,3 Pro-zent auf 32,5 Prozent. Nun könnte man meinen, dass dies Zahlen sind, die auf eine rosige Zukunft Deutsch-lands – was den Klimavertrag betrifft – hinweisen. Auf der anderen Seite stehen jedoch noch die Gewinne durch Strom-Exporte, die Deutschland mit Hilfe der Kohleverstromung er-zielt. Denn auch der Export hat im Jahr 2015 einen Rekordwert erreicht. Aus diesem Grund gibt es insgesamt Klimabilanz für Deutschland im letz-ten Jahr. Es ist an der Zeit, dass Deutschland sich entscheidet, wel-chen Weg es in Zukunft gehen will.



Lisa Kupsch

Gegen die Verockerung der Spree

Umwelt- und Naturschutzverbände wenden sich an Vattenfall

Seit einigen Jahren wird die rostbraune Färbung vieler Fließgewässer im südlichen Brandenburg intensiver. Die Ursachen finden sich in den Braunkohletagebauen der Lausitz. Die mit der Kohle aus tiefen Schichten hervorgebrachten Eisenverbindungen verwittern an der Luft unter anderem zu Eisenhydroxid (umgangssprachlich auch Eisenocker genannt), welches eine charakteristische rotbraune Färbung aufweist. Mit dem wiederansteigenden Grundwasser in den stillgelegten Tagebaugruben wird das eisenhaltige Wasser schließlich in die Fließgewässer geschwemmt. Zunächst war die Braunfärbung des Wassers nur in den Oberläufen der Fließe, insbesondere im Raum Spremberg und südlich des Spreewaldes aufgefallen. Inzwischen hat es die Talsperre Spremberg und den Oberspreewald erreicht. In dem mit Eisen belasteten Wasser können Organismen nur schwer überleben. Eisenhydroxid ist dafür bekannt, dass es die Kiemen der Fische verkleben kann, zudem setzt es sich als Ockerschwamm auf dem Grund ab und lässt kaum Pflanzenwachstum zu. Das gesamte Ökosystem eines Flusses ist damit gestört, wenn nicht sogar ganze Gewässer von dem Eisenhydroxid absterben. Besonders gefährdet ist das UNESCO-Biosphärenreservat Spreewald. Mit der Verockerung der Spree und ihrer Zuflüsse wird nicht nur der Lebensraum der Tier- und Pflanzenwelt zerstört, sondern auch die natürliche Grundlage des Tourismus im Spreewald und an der Talsperre Spremberg, sowie entlang der Spree akut gefährdet. Betroffen sind auch die traditionelle Spreewaldfischerei und die Angelfischerei sowie die Landwirtschaft. Zusätzlich wird die Spree durch Sulfate belastet, welche durch die Einleitung von Sumpfungsgewässern aus aktiven Tagebauen in die Fließgewässer gelangen. An dieser Stelle tritt

der Mensch als unmittelbar Betroffener. Da die Städte Frankfurt (Oder) und Berlin einen Teil ihres Trinkwassers aus der Uferfiltration der Spree gewinnen, müssen hier strenge Grenzwerte eingehalten werden, was die Wasserqualität anbelangt. Eine zu hohe Konzentration von Sulfat im Trinkwasser führt bei Menschen zu Erbrechen und Durchfall. Es lässt sich jedoch anders als Eisen nicht einfach und bezahlbar aus dem Wasser herausfiltern. Der derzeitige Grenzwert für die Trinkwassergewinnung liegt bei 250 Milligramm pro Liter. Dieser Wert wird bereits heute an einigen Gütemessstellen erreicht oder sogar



überschritten und erst im weiteren Flussverlauf wieder gesenkt. Seit diese Probleme in der Politik anerkannt worden sind, wurden nur kurz- bis mittelfristige Maßnahmen eingeleitet. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen, wie beispielsweise die Ausbaggerung des mit Ockerschlamme bedeckten Flussgrundes, ist begrenzt und bleibt fragwürdig. Ein langfristiges Vorgehen seitens der Politik ist noch nicht zu erkennen. Die Wiederherstellung guter ökologischer Zustände bleibt eine Mehrgenerationenaufgabe, wobei sich die Folgen durch weiteres Zögern noch verschlechtern werden. In einer bisher beispiellosen Aktion haben sich zwölf Umwelt- und Naturschutzverbände¹ aus Branden-

burg, Sachsen und Berlin an ihre Landesregierungen, den Bund, die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV) und Vattenfall gewandt. Gemeinsam fordern sie, endlich einen Masterplan für die ökologische Sanierung der Spree und ihrer Zuflüsse aufzustellen. Sie betonen, dass die bisher geplanten kurz- und mittelfristigen Maßnahmen zur Verringerung der bergbaubedingten Freisetzung von Eisen und Sulfat völlig unzureichend sind. Die Probleme müssen langfristig, umfassend und grundsätzlich angegangen und gelöst werden. Die wichtigsten Ziele des Masterplans sind eine gute Wasserqualität und die Wiederansiedlung der lebensraumtypischen Pflanzen und Tiere, wie es die europäische Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) fordert. Damit würde das Ziel einer klaren Spree erreicht. Ohne weitere Maßnahmen wird auch die Trinkwassergewinnung in Berlin und einer Reihe von Wasserwerken in Brandenburg wegen der Sulfatbelastung massiv gefährdet beziehungsweise verteuert. Als wirksame Schritte fordern die Naturschutzverbände für den Südraum der Spree die Errichtung von Dichtwänden. Im Nordraum ist es besonders wichtig, die Maßnahmen (Reinigungsanlagen und Sperrwerke) zum Schutz des Biosphärenreservates Spreewald zeitnah und konsequent umzusetzen. Die belasteten Gewässer müssen, so die Forderung der Verbände, saniert werden. Sogenannte Opferstrecken werden nicht toleriert. Die Umweltverbände fordern eine Finanzierung der Schutz- und Sanierungsmaßnahmen nach dem Verursacherprinzip. Vattenfall muss dann beispielsweise ausreichende und sichere Rücklagen bilden. Ansonsten wird der Steuerzahler für alle Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen bezahlen müssen.

¹NABU Landesverband Sachsen, Berlin, Brandenburg; BUND Landesverband Sachsen, Berlin, Brandenburg; GRÜNE LIGA Landesverband Sachsen, Berlin, Brandenburg; Naturfreunde Landesverband Sachsen, Berlin, Brandenburg

Foto: Die Seitenarme der Spree leiden zunehmend unter Verockerung durch Eisenhydroxid. (c) Aktionsbündnis Klare Spree e.V.



Vögel sicher bestimmen

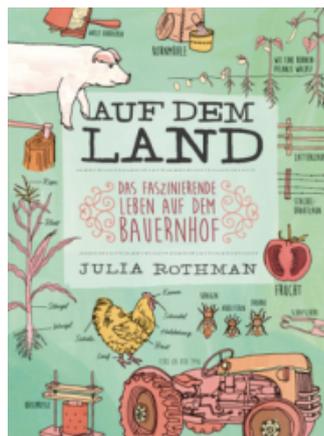
- 0 Sterne
Schlecht
- 1 Stern
Uninteressant
- 2 Sterne
Geschmackssache
- 3 Sterne
Lesenswert
- 4 Sterne
Empfehlenswert
- 5 Sterne
Unbedingt empfehlenswert!!!
- Herz
Favorit

In zwei unabhängig voneinander nutzbaren Bänden kommt das neueste Bestimmungswerk aus dem Hause Quelle & Meyer für die Vögel Mitteleuropas daher: Der *Schlüsselband* ermöglicht die systematische und unmittelbare Bestimmung aller 660 mitteleuropäischen Vogelarten (einschließlich der wichtigsten Irrgäste und Neubürger) nach Alter und Geschlecht. Der *Bildatlas* stellt 647 in Mitteleuropa vorkommende Arten in systematischer Reihenfolge auf über 1750 Farbfotos vor. Er beinhaltet zusätzlich einen vereinfachten Bestimmungsschlüssel, der nach äußeren, bei der Beobachtung erkennbaren Merkmalen aufgebaut ist und so einen Schnellzugang zur exakten Bestimmung ermöglicht. Ein Register nach deutschen und wissenschaftlichen Namen bietet rasche Orientierung. Die Bestimmungswege sind eng verzahnt und erlauben einen Wechsel zwischen den Schlüsseln und dem nach Familien aufgebauten Bildteil, der auch alleine, wie ein eigenes Foto-Bestimmungsbuch, eingesetzt werden kann. Der Autor, Dr. Wolfgang Fiedler, hat das Bestimmungswerk für Profis konzipiert, es führt aber auch Anfänger an die richtige Arterkennung heran.

// Katrin Kusche

Wolfgang Fiedler: „Die Vögel Mitteleuropas sicher bestimmen. Schlüssel zur Art-, Alters- und Geschlechtsbestimmung“, Quelle & Meyer Verlag, 528 Seiten, 24,95 Euro

Wolfgang Fiedler: „Die Vögel Mitteleuropas sicher bestimmen. Bildatlas mit Schnellzugang“, Quelle & Meyer Verlag, 856 Seiten, 29,95 Euro



Zeit für einen eigenen Bauernhof!

Dieses Gefühl bekommt man beim Lesen dieses Buches. Schon beim kurzen Durchblättern ist man beeindruckt von detailgetreuen Zeichnungen, bunten Farben und kurzen Erklärungen. Julia Rothmann verfolgt mit ihrem Buch ein spannendes Konzept. Sie nimmt persönliche Erfahrungen als Ausgangspunkt, um ein Buch zu entwerfen, bei dem Kinder aus dem Stauen nicht herauskommen und Erwachsene anhand einer bunten Zeichnung und prägnantem Text viel lernen können, beispielsweise über Pflanzenzucht und Anbau aber auch über Tiere auf dem Bauernhof, wie man Rassen unterscheidet, wie die einzelnen Tiere körperlich ausgestattet sind und in welchen Ställen sie am liebsten leben. Die Kapitel sind logisch aufbauend aneinandergereiht. An Kräuterarten schließt sich das Kräuterbutterrezept an. Solche Verarbeitungsfolgen finden sich häufiger im Buch. Es gibt allgemein viele nützliche Verweise zwischen den Themen. Das Buch gibt auch Anleitung zur Käseherstellung, zum Pökeln sowie zur Brotherstellung. Sicher wird man nicht direkt einen eigenen Bauernhof bewirtschaften, nachdem man dieses Buch gelesen hat, doch bestimmt kann jeder interessante Tipps daraus ziehen und eine Menge über Pflanzen, Tiere und das Leben auf dem Land lernen, was das Buch gerade für Menschen sehr lesenswert macht, die einen weniger engen Bezug zu Natur und Nahrungsherstellung haben.

//Lisa Kupsch

Julia Rothman: „Auf dem Land – Das faszinierende Leben auf dem Bauernhof“, Verlag Antje Kunstmann GmbH, 208 Seiten, 18,00 Euro



Für Einsteiger und Interessierte

Die Autoren wollen einen einfachen Zugang und Verständnis rund um den Begriff Nachhaltigkeit schaffen. Dieses Buch versucht Klarheit und Grundstruktur in das unübersichtliche Konzept zu bringen. Es beleuchtet im vorderen Teil die historischen Erklärungsansätze. Diese Kapitel sind lesefreundlich verfasst, da sie kurz und prägnant auf die wichtigsten Ereignisse beschränkt wurden. So bekommt man schnell einen Überblick und kann im Konzept- und Theorieteil den Autoren bei ihren vergleichenden Betrachtungen folgen. Besonders sticht jedoch der letzte Teil des Buches hervor, indem die Autoren auf den Praxisaspekt eingehen: Wie wird Nachhaltigkeit gelebt? Im Endeffekt müssen sich politische, ökonomische und soziale Bereiche alle verändern, um eine wirklich ernsthafte Veränderung zu bewirken. Keine neue Erkenntnis, doch vermutlich kann man sie momentan nicht oft genug äußern, besonders im Zusammenhang des Pariser Klimagipfels. Insgesamt ist das Buch ein guter Begleiter für Menschen, die sich zum ersten Mal an das Thema herantrauen. Dank einiger Abbildungen ist es sehr anschaulich, auch für jemanden, der sich vielleicht schon gut in der Thematik auskennt. Lediglich zum Nachlesen der Fußnoten muss man sich etwas abmühen, da diese auf den letzten Seiten zu finden sind.

// Lisa Kupsch

F. Stolze, A.Petrlíč: „Nachhaltigkeit für Anfänger – Geschichte, Konzepte und Praxis“, oekom Verlag, 116 Seiten, 12,95 Euro

Foto Seite 15: Dr. Bettina Taylor erläutert die Folgen der Überdüngung für die Meere. (c) Justus Lodemann/ GRÜNE LI-GA

Marika Holtorff

Umsteuern in der Landwirtschaft nötiger denn je!

Bundeskontaktstelle Wasser erörtert wichtige Fragen zur Nährstoffminderung

Die Novelle der Düngeverordnung und der Erlass zielführender Vorschriften zur Lagerung von Gülle, Jauche und Silage werden vom Bundeslandwirtschaftsministerium seit nunmehr einem Jahr verschleppt. Dabei ist die Überfrachtung der Landschaft mit Nährstoffen insbesondere aus der Landwirtschaft seit Jahren eines der gravierendsten Umweltprobleme Deutschlands. Die Verzögerungen setzen mittel- bis langfristig die Trinkwasserressourcen aufs Spiel und tragen zu akuten Gewässergefährdungen durch Unfälle bei. Die Bundeskontaktstelle Wasser der GRÜNEN LIGA lud daher am 17. März 2016 zum Fachgespräch mit anschließender Podiumsdiskussion ein, um die drängenden Fragen und aktuellen Diskussionsschwerpunkte bei der Nährstoffreduktion zu erörtern.

„Ein guter Weg, die sich in der Gesundheits- und Sterbestatistik wiederpiegelnde Ammoniakemission aus der Landwirtschaft zu reduzieren wä-

re, bei der Gülleausbringung die Einarbeitungszeit in den Boden auf eine statt vier Stunden zu verkürzen. Diese relativ einfache und kostengünstige Maßnahme sollte in der Novelle der Düngeverordnung verankert werden“, fasste Michael Bender, Leiter der GRÜNE-LIGA-Bundeskontaktstelle Wasser die Ergebnisse zusammen. „Neben der verpflichtenden Einführung der Hoftorbilanz zur Nährstoffbilanzierung im Düngegesetz muss bei der Phosphatdüngung auch die Verfügbarkeit im Boden und beim Stickstoff der Herbst-Nmin-Gehalt berücksichtigt werden, um die gnadenlose Überdüngung einzugrenzen. Dazu sind dann nicht nur ordnungsrechtlich bewehrte Regelungen notwendig, sondern auch eine Verwaltung, die entsprechende Kontrollen durchführt.“ Die rege Teilnahme an dem Seminar und die inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Thema machte deutlich, dass es letztendlich uns alle betrifft und ein schnelles Handeln das Gebot der Stunde ist.

Termine

Umweltfestival der GRÜNEN LIGA Berlin

Am 5. Juni 2016 findet das 21. Umweltfestival der GRÜNEN LIGA am Brandenburger Tor statt. Von 11 bis 19 Uhr können sich die Besucher auf dem Festival informieren. Neben den Bildungs- und Informationsangeboten kommen auch der Spaß und das leibliche Wohl nicht zu kurz.

Halbjahrestreffen der GRÜNEN LIGA

Vom 10.-12. Juni 2016 findet in Gransee das diesjährige Halbjahrestreffen statt. Weitere Informationen gibt es zeitnah im Internet unter www.grueneliga.de.

Viele weitere Termine von den regionalen Gruppen der GRÜNEN LIGA sind auf unserer Homepage www.grueneliga.de zu finden.

Markt

Über die GRÜNE LIGA Bundesgeschäftsstelle zu beziehen (siehe Menüpunkt „Shop“ auf www.grueneliga.de):

Seminarmappe „Umgebungslärmrichtlinie. Rechtliche Aspekte zur Umsetzung von Maßnahmen“ 74 Seiten C4, alle Vorträge, EVP: 15 EUR zzgl. Versandkostenpauschale

Broschüre „Anleitung Lärmspaziergang“: 26 Seiten A5, EVP: 2,50 EUR zzgl. Versandkostenpauschale

Umweltbibliotheken-Wegweiser (2. Auflage): EVP: 6,54 EUR zzgl. Versandkostenpauschale

Alligator (Filzpuppe), Wäschezeichen mit GRÜNE LIGA-Logo und Schriftzug www.grueneliga.de EVP: 5,25 EUR zzgl. Versandkostenpauschale

Ringelblumensalbe, Johanniskrautsalbe, Beinwellsalbe, Dose mit GRÜNE-LIGA-Logo: EVP: je 3,25 EUR zzgl. Versandkostenpauschale

NEU: Flyer "Rettet die Nacht- und Autozüge", 2 Seiten A5, EVP: je Euro zzgl. Versandkostenpauschale

NEU: Alternativer Geschäftsbericht der Deutschen Bahn AG 2015/16: 4 Seiten, EVP: 0,20 EUR zzgl. Versandkostenpauschale

NEU: WRRL-Info 30: 4 Seiten A4, Bestellung über den GRÜNE LIGA-Webshop, Versandkostenpauschale

NEU: Broschüre „Wanderfische Willkommen“: 12 Seiten A4, EVP: 2,50 Euro zzgl. Versandkostenpauschale



Bundesverband

GRÜNE LIGA e.V.

Bundesgeschäftsstelle (BGSt)
Greifswalder Straße 4
10405 Berlin

☎: 030/2044745
☎: 030/2044468
✉: bundesverband@grueneliga.de
oeffentlichkeitsarbeit@.....
material@grueneliga.de
alligator@grueneliga.de

Bundeskontaktstellen/ Facharbeitskreise:

BKSt. Agro-Gentechnik
Torsten Kohl
c/o GRÜNE LIGA Dresden/
Oberes Elbtal e.V.
Schützengasse 16/18
01067 Dresden
☎: 0351/49 43 353
☎: 0351/49 43 400
✉: dresden@grueneliga.de

BKSt. Braunkohle
Straße der Jugend 94
03046 Cottbus
☎: 0151/14420487
✉: braunkohle@grueneliga.de
www.lausitzer-braunkohle.de

BKSt. Gesteinsabbau
Uli Wieland
Am Lindenberg 21, 07646 Rausdorf
☎: 01522/1960531
✉: gesteinsabbau@grueneliga.de

BKSt. Internationale Arbeit
Annette Baumann
Prenzlauer Allee 8
10405 Berlin
☎: 030/443391-70
☎: 030/443391-75
✉: gl.internat@grueneliga.de

BKSt. INTERNET.welt
Michael Krieger
c/o Bundesgeschäftsstelle
☎: 0177/5966165
✉: internet.welt@grueneliga.de

BKSt. Nach. Reg. Entwicklung
Tomas Brückmann
c/o ÖKOLÖWE (s.u. Sachsen)
✉: Tomas.Brueckmann@grueneliga.de

BKSt. Pflanzenöl
Michel Matke
c/o INOEL Pflanzenöltechnik
Bernhard-Göring-Straße 152
04277 Leipzig
☎: 0341/30654 20
☎: 0341/30654-21
✉: sachsen@grueneliga.de

BKSt. Verkehr u. Siedlungsentwickl.
Dr. Torsten Bähr
Peterssteinweg 18
04107 Leipzig
☎: 0341/2111800
✉: verkehr@grueneliga.de

BKSt. Wasser
Michael Bender
c/o Bundesgeschäftsstelle
✉: wasser@grueneliga.de
☎: 030/40 39 35 30

BKSt. Umweltbibliotheken
Katrin Kusche
c/o Bundesgeschäftsstelle

Facharbeitskreis Landwirtschaft
heute & morgen, Jens Heinze
c/o Umweltbildungshaus
Johannishöhe
✉: jens@johannishoehe.de

Facharbeitskreis Ökologischer
Landbau und Tourismus
Matthias Baerens, s. u. ECEAT
✉: baerens@baerfuss.de

Weitere Mitgliedsgruppen:

Bundesverband Dezentraler Ölmühlen
und Pflanzenöltechnik e.V.
Remigiusstraße 1
66606 St. Wendel-Bliesen
☎: 06854/90 80 21
✉: info@bdoel.de

ECEAT Deutschland e.V.
Möwenburgstraße 33
19006 Schwerin

GRÜNE LIGA Dresden/
Oberes Elbtal e.V.
Schützengasse 16/18
01067 Dresden
☎: 0351/49 43 353 ☎: -400
✉: dresden@grueneliga.de

GRÜNE LIGA Osterzgebirge e.V.
Große Wassergasse 9
01744 Dippoldiswalde
☎: 03504/618585
✉: osterzgebirge@grueneliga.de

Naturschutzstation Zippendorf e.V.
Am Strand 9
19063 Schwerin
☎: 0385/2013052 ☎: -2075571
✉: Naturschutzstation.Zippendorf@t-online.de

Netzwerk der Initiativgruppen
Gesteinsabbau e.V.
Uli Wieland
Am Lindenberg 21, 07646 Rausdorf
☎: 01522/1960531
✉: gesteinsabbau@grueneliga.de

Umweltbildungshaus
Johannishöhe, 01737 Tharandt
☎: 035203/3 71 81
☎: 035203/3 79 36
✉: info@johannishoehe.de

Regionalverbände

GRÜNE LIGA Berlin e.V.

Landesgeschäftsstelle
Prenzlauer Allee 8, 10405 Berlin
☎: 030/443391-0 (Zentrale)
☎: 030/443391-33
✉: berlin@grueneliga.de

ALLIGATOR, c/o GRÜNE LIGA e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin
PVSt, Deutsche Post AG, „Entgelt bezahlt“ A14 600

Grünes Haus für Hellersdorf
Boitzenburger Straße 52 - 54
12619 Berlin
☎: 030/56499892
☎: 030/56499950
✉: gruenes.haus@alice.de

Bezirksgruppe Weißensee/
BAUM, c/o Petra König
Aubertstraße 37
13127 Berlin
☎: 030/9253070
☎: 030/96793079
✉: koenig.petra@berlin.de

GRÜNE LIGA Brandenburg e.V.

Landesgeschäftsstelle/
Regionalbüro Potsdam
Haus der Natur
Lindenstraße 34
14467 Potsdam
☎: 0331/20 155 20 ☎: -22
✉: potsdam@grueneliga.de

GRÜNE LIGA Meckl.-Vorp.

Landesgeschäftsstelle/
Regionalbüro Schwerin
Postfach 010243
19002 Schwerin
✉: mecklenburg-vorpommern@grueneliga.de

GRÜNE LIGA Sachsen e.V.

Landesgeschäftsstelle
Schützenplatz 14
01067 Dresden
☎: 0351/21 923 401 ☎: -403
✉: sachsen@grueneliga.de

Regionalbüro Leipzig
Ökolöwe-Umweltbund Leipzig e.V.
Bernhard-Göring-Straße 152
04277 Leipzig
☎: 0341/3 06 51 85
☎: 0341/3 06 51 79
✉: info@oekoloewe.de

Regionalbüro Oberlausitz
Czornebohstraße 82 -
Sternwarte, 02625 Bautzen
☎: 03591/605860
☎: 03591/607050
✉: oberlausitz@grueneliga.de

GRÜNE WELLE Umweltverein e.V.
Straße der Einheit 18
04769 Naundorf
☎: 03435/920089

☎: 03435/931751
✉: gruene.welle@grueneliga.de
www.gruene-welle.org

GRÜNE LIGA Hirschstein e.V.
Neuhirschsteiner Straße 25
01594 Hirschstein
✉: hirschstein@grueneliga.de

Büro GRÜNE LIGA Westsachsen e.V.
Crossener Str. 23, 08058 Zwickau
☎: 0375/27119634
☎: 0375/27119635
✉: GL.Westsachsen@Arcor.de

Initiativgruppe Grüne Aktion
Westerzgebirge e.V.
PSF 1239, 08306 Eibenstock
☎: 037752/55952

GRÜNE LIGA Thüringen e.V.

Landesgeschäftsstelle/
Regionalbüro Weimar
Goetheplatz 9b, 99423 Weimar
☎: 03643/4 92 796
☎: 03643/49 27 97
✉: thuringen@grueneliga.de

Ortsgruppe IG Stadtökologie
Arnstadt/ Zukunftsfähiges
Thüringen e.V.
An der Liebfrauenkirche 2
99310 Arnstadt
☎: 03628/640723
☎: 03628/746283
✉: arnstadt@grueneliga.de

Regionalbüro Eichsfeld
Kastanienhof, 37318 Marth
☎: 036081/6 06 15 ☎: -18
✉: region.eichsfeld@grueneliga.de

GRÜNE LIGA Sachsen - FÖJ e.V.
Babelsplatz 3, 09599 Freiberg
☎: 03731/166497
✉: info@gruene-liga.de

Evangelisches Einkehrhaus
Bischofrod
Hauptstraße 3
98553 Bischofrod
☎: 036873/20474
☎: 036873/ 20048

**Mehr unter:
www.grueneliga.de**