

Rundbrief

Forum Umwelt & Entwicklung

4/2008



Raus aus dem Stau

Zukunftsfähige Mobilität für alle

Raus aus dem Stau

Zukunftsfähige Mobilität für alle

Inhalt

Editorial 2
Jürgen Maier

Schwerpunkt: Mobilität

Verkehrspolitik der Bundesregierung – Alte Denkmuster und neue Herausforderungen 3
Werner Reh

Stadtverkehr - Mitten im Leben 5
Dipl.-Ing. Jörg Schneider

Mehr Auto oder mehr Alternativen? – Mobilitäts Herausforderungen in Schwellen- und Entwicklungsländern 7
Monika Brinkmüller

Auf der Straße nach nirgendwo – Krise in der Autoindustrie 9
Jürgen Resch

Fördermaßnahmen für Elektrofahrzeuge 11
Tomi Engel

Europa und die Biokraftstoffe 13
László Maráz

Auto macht krank – Wir brauchen eine gesunde Mobilität im Umweltverbund 15
Heiko Balsmeyer

Ansätze zur Eindämmung der Autoexplosion 16
Manfred Treber

Klimaschutz in der Logistik 18
Viviane Raddatz

Tourismus und Mobilität – Mit dem Stau beginnt der Urlaub 20
Stephanie Roth

Aktuell

Posen im Schatten des Klima-Krimis von Brüssel 22
Jürgen Maier

Vom Vorreiter zum Unsicherheitsfaktor – Klima-Allianz aktiv gegen Deutschlands Rollenwechsel 23
Christina Hering

Neue Herausforderungen brauchen neue Antworten – Geschlechtergerechtigkeit als Basis für nachhaltige Klimapolitik 25
Uta von Winterfeld

Themen & AGs

IRENA – Eine Idee wird Wirklichkeit – Neuer Schwung für den Ausbau Erneuerbarer Energien 27
Jürgen Maier

Für oder wider das Klima handeln? – Was die Handelspolitik zur Klimapolitik beitragen kann 28
Tilman Santarius

Gebirge aus Beton – Staudambau im Himalaya 29
Ann-Kathrin Schneider

Suche nach neuen Wegen? – Weltnaturschutzkongress in Barcelona 30
Elke Mannigel

Japanische NGOs profitieren von deutschen Erfahrungen – Auf dem Weg zur COP 10 der CBD in Nagoya 31
Günter Mitlacher

Waldschutz: Kehren vor der eigenen Haustüre 32
László Maráz

Trockene Debatten – 7. Sitzung des Komitees zur Überprüfung der Implementierung der Desertifikationskonvention verlief harmonisch 33
Dr. Anneke Trux

UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ – Der Zukunft das Wasser reichen 35
Marion Loewenfeld

Welttoiletten Tag 2008 36
Laura Sophie Glienke

Die Finanzkrise ist auch eine Wohnungskrise 37
Knut Unger

Nach dem Gipfel ist vor dem Gipfel – Doha-Konferenz im Schatten der G20 38
Jens Martens/Klaus Schilder

Publikationen 40
Veranstaltungen / Termine



**Forum Umwelt
und Entwicklung**

Impressum:
Herausgeber:
Projektstelle Umwelt & Entwicklung
Koblenzer Str. 65
53173 Bonn
Telefon: 0228-35 97 04
Fax: 0228-923 993 56
E-mail: info@forumue.de
Internet: www.forumue.de

Verantwortlich: Jürgen Maier
Redaktion: Monika Brinkmüller
Serviceteil: Bettina Oehmen
Layout: Stefan Schober

Das Forum Umwelt & Entwicklung wurde 1992 nach der UN-Konferenz für Umwelt und Entwicklung gegründet und koordiniert die Aktivitäten der deutschen NRO in internationalen Politikprozessen zu nachhaltiger Entwicklung. Rechtsträger ist der Deutsche Naturschutzring, Dachverband der deutschen Natur- und Umweltschutzverbände (DNR) e.V.

Diese Publikation wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) finanziell gefördert. Der Inhalt gibt nicht unbedingt die Meinung des BMZ wieder.

Die nächste Ausgabe des Rundbriefs erscheint im März 2009.

Liebe Leserinnen und Leser,

Es war ein veritabler europäischer Showdown, der Europa-Gipfel zur Klimapolitik. Tagelang beherrschte er nicht nur die Schlagzeilen, sondern hielt auch die Lobbyisten aller Couleur – und natürlich die NGOs – in Atem. In engem Zusammenhang damit stand der ebenso publicityträchtige, monatelang ausgefochtene Showdown zwischen der deutschen



Jürgen Maier

Automobilindustrie und...ja, mit wem eigentlich? Vordergründig mit ihren Konkurrenten aus anderen europäischen Ländern, vor allem Frankreich und Italien, deren weniger spritschluckende Modelle plötzlich in der Käufergunst nach oben schnellten. Aber in Wirklichkeit kämpfte die deutsche Automobilindustrie um mehr und gegen viele. Sie kämpfte mit dem plötzlich streikenden Kunden, sie kämpfte gegen die Klimaschutzauflagen der EU-Kommission, sie kämpfte um politische Privilegien, mit denen sie sich vor demjenigen Schicksal schützen will, das gerade die drei US-Autokonzerne ereilt. Dieses Heft nimmt die von diesen Autokonzernen immer noch maßgeblich beeinflusste Verkehrspolitik unter die Lupe, die sich in den vergangenen 16 Jahren seit Rio immer wieder als Stiefkind der Nachhaltigkeitspolitik entpuppt hat.

Immer noch wird die verkehrspolitische Debatte von besonders vielen irrationalen Komponenten beherrscht. Muss die Konjunktur angekurbelt werden, fällt den meisten Politikern in erster Linie Straßenbau oder die Streichung der Kfz-Steuer ein – als ob es in diesem Land zuwenig Straßen oder Autos geben würde. Das Gegenteil ist bekanntlich der Fall.

Der vorliegende Rundbrief widmet sich der Zukunft der Mobilität. Gerade auch im globalen Kontext zeigt sich, wie wenig zukunftsfähig eine vorwiegend auf das Auto setzende Verkehrspolitik ist. Die Grenzen dieser Verkehrsstrategie zeigen sich zurzeit bereits in den großen Städten Chinas. Für das Gros der Menschheit sind andere – bessere – Lösungen gefragt. Dass dies mit Reichtum oder Armut wenig zu tun hat, zeigt das Beispiel des reichen Stadtstaats Singapur. Singapur ist die einzige Großstadt Asiens, abgesehen vielleicht von Pjöngjang, in der man sich ohne lästige Verkehrsstaus rasch und effizient vorwärtsbewegen kann – weil dort die Autos exorbitant teuer sind und die öffentlichen Verkehrsmittel Weltklasseniveau haben. Eine andere Verkehrspolitik ist auch der Schlüssel dafür, die Kontroverse um die Biokraftstoffe zu entschärfen: der Versuch, die heutige ineffiziente Verkehrspolitik 1:1 auf erneuerbare Kraftstoffe umzurüsten, ist zum Scheitern verurteilt – nur eine ganzheitliche Verkehrspolitik kann Bioenergie auch im Verkehrssektor sinnvoll einsetzen. Auch darüber lesen Sie im vorliegenden Heft die neuesten Entwicklungen.

Weitere Themen dieses Rundbriefs sind die Vielzahl der internationalen Konferenzen des zurückliegenden Quartals: von der Gründung der Erneuerbare-Energien-Agentur IRENA über die Klimakonferenz in Posen und die Desertifikationskonvention bis zur UN-Konferenz über Entwicklungsfinanzierung. Und als besonderes Highlight der Welttoilettag – der wurde nämlich auch in Berlin begangen.

Anregende Lektüre wünscht

Jürgen Maier

Verkehrspolitik der Bundesregierung

Alte Denkmuster und neue Herausforderungen

Umweltminister Gabriel schien Opfer der Schizophrenie geworden zu sein. Ob die CO₂-Grenzwerte für Pkw drei Jahre früher oder später kämen mache keinen Unterschied für das Klima, so der Minister. Fast gleichzeitig warnte er zusammen mit dem Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung, der Klimawandel komme schneller und dramatischer als erwartet. Prägt dieses Krankheitsbild auch das verkehrspolitische Handeln der Bundesregierung?

Alle wissen um das Problem und keiner handelt? Statt neu denken lieber auf die Autolobby und der IG Metall hören? Tatsächlich fielen der deutschen Regierung in der Finanz- und Wirtschaftskrise nur alte Rezepte statt innovativer Lösungen ein. Den deutschen Herstellern wird mit vollen Händen Geld hinterher geworfen, um den Verkauf spritfresender Ladenhüter anzukurbeln.

Hoffnungsträger Meseberg und was davon geblieben ist

Dabei keimte im Jahre 2007 durchaus Hoffnung auf. Die Bundesregierung schien in ihrem Meseberg-Paket mit Klimaschutz im Verkehr Ernst zu machen: Absenkung der CO₂-Emissionen der Neuwagen bis 2012 auf 120 g/km, Umstellung der hubraumorientierten Kfz-Steuer auf CO₂-Basis, Einbeziehung des Luftverkehrs in das Europäische Emissionshandelssystem, Ausweitung der LKW-Maut und Einbeziehung externer Kosten sowie Reduzierung der Emissionen der Seeschiffe. So lauteten die wichtigsten verkehrspolitischen Projekte des „Integrierten Energie- und Klimaprogramms“. Ein solch umfassender Ansatz auf der Ebene der High Politics war im Verkehrssektor neu. Was ist letztlich daraus geworden?

Die Entscheidung der Europäischen Union über die CO₂-Grenzwerte der Pkw kann hier nicht im Einzelnen kommentiert werden. Beim 2012er Grenzwert hat sich die Autolobby mit ihrer Behauptung, sie benötige mehr Zeit durchgesetzt und ihn komplett zertrümmert. 2012 können statt 120 über 160 g/km emittiert werden, rechnet man alle Schlupflöcher ein. Das ist deutlich mehr als heute ausgestoßen wird. Eine Emissionsminderung kann aber nur dann erreicht werden, wenn

der Grenzwert von 95 g/km bis 2020 wirklich verbindlich bleibt und sein „Aufbohren“ durch die Autoindustrie verhindert wird. Hierauf müssen sich die Umweltverbände konzentrieren und der Gefahr vorbeugen, dass die EU-Politiker noch einmal den Märchenerzählern aus der innovati-onsträgen deutschen Autoindustrie aufsitzen. Nicht nur bei den Grenzwerten auch bei der Verschiebung der Kfz-Steuerbefreiung im Rahmen des Konjunkturpakets begingen die Bundesregierung und die Abgeordneten der Regierungsfractionen einen glatten Wortbruch.

Beim Thema Güterverkehr kann indessen bisher eine eher positive Bilanz gezogen werden: Die Erhöhung und Spreizung der Maut konnte vom Bundesverkehrsminister in Bundesregierung und Bundesrat durchgesetzt werden. Für 40-Tonner steigt die Maut von durchschnittlich 12 auf 16 Cent pro km und sie wird ab 1.1.2009 deutlich nach Fahrzeug-Emissionsklassen gespreizt. Für besonders umweltschädliche Lkw werden sich die Gebühren dann auf bis zu 28 Cent pro km nahezu verdoppeln. In der EU wird derzeit das Projekt der Einbeziehung externer Kosten in die Maut intensiv beraten. Positiv ist auch der unter Mitwirkung der Umweltverbände erstellte „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ zu sehen, gegen den das Speditionsgewerbe insbesondere der Bundesverband Güterverkehr und Logistik Sturm lief. Er enthält einzelne positive Anknüpfungspunkte, gibt aber leider kein klimapolitisches Gesamtminde-rungsziel vor.

Auf dem Feld der Emissionsminderung der Seeschifffahrt bemühte sich Minister Tiefensee um eine vollständige Umsetzung der Meseberg-Vorschläge. In der Internationalen Ma-

ritimen Organisation IMO konnte er im Sommer zusammen mit Norwegen und Dänemark einen gemeinsamen Vorschlag zur Absenkung der Schwefel- und Stickoxydemissionen sowie zur Verbesserung der Kraftstoffqualität mit Grenzwerten, die den Forderungen der Umweltverbände entsprechen, durchsetzen. Seine ebenfalls ambitionierte Initiative für die Einbeziehung der Seeschiffe in ein globales Emissionshandelssystem scheiterte jedoch im ersten Anlauf an den Widerständen der Mehrheit aus anderen Ländern.

Weitaus weniger ambitioniert waren die Positionen der deutschen Bundesregierung bei der von der EU 2008 beschlossenen Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel. Bei der entscheidenden Frage, ob die aufgrund der Direkteintragungen in hohe Luftschichten gegenüber den CO₂-Emissionen um zwei bis fünfmal höheren Klimawirkungen des Luftverkehrs angemessen abgebildet werden, gingen von der Bundesregierung aufgrund der Uneinigkeit zwischen den Ministern Glos, Tiefensee und Gabriel keine positiven klimapolitischen Impulse aus. In 2009 steht in der EU die Entscheidung an, wie die Stickoxydemissionen, von denen in Reise Flughöhe Klimawirkungen ausgehen, in das Emissionshandelssystem einbezogen werden. Ab 2013 werden die Mechanismen des Emissionshandels überarbeitet. Im Mittelpunkt steht die Frage, ob die Emissionsrechte dann vollständig versteigert und nicht mehr kostenlos vergeben werden. Hier gibt es ein große Veränderungspotenzial.

Was passiert in den Städten?

Derzeit überschreiten etwa 50 Städte die seit 2005 geltenden Feinstaub- und die ab 2010 einzuhaltenden Stickoxyd-Grenzwerte. Mit jahrelanger Verzögerung wurden schließlich 2008 in 23 Städten Umweltzonen eingerichtet. Insgesamt 100 Aktionspläne sehen Maßnahmen zur Bekämpfung der Luftverschmutzung vor, die in den Städten etwa zu 40% von den Kraftfahrzeugen

stammt. Der Druck durch Umweltverbände hat die Städte vorangebracht. Allerdings sind längst nicht alle Maßnahmen effektiv. Sie beschränken sich bisher auf technische Maßnahmen, vor allem den Einbau von Rußfiltern. Durch den Verkauf von Rußfiltern, die den gesetzlichen Minderungsanforderungen nicht entsprechen, kam der Nachrüstmarkt 2008 allerdings zum Erliegen und 700.000 Diesel-Pkw, die nachgerüstet werden könnten fahren noch immer ohne Partikelfilter.

Betrachtet man zusätzlich das Thema Lärm, sieht man, dass technische Lösungen allein unsere Städte nicht lebenswert machen können. Um die Gesundheit zu schützen und die Lebensqualität zu verbessern ist eine Verminderung des Autoverkehrs und eine Umverteilung der Straßenflächen zugunsten des Nahverkehrs sowie von Rad- und Fußverkehr unverzichtbar. Diese Maßnahmen gehören zu einer Umweltzone, die diesen Namen wirklich verdient, hinzu. Leider werden derzeit ausländische und keine deutschen Städte als Vorbilder genannt für Fortschritte bei Bus und Straßenbahn (Paris, Zürich, London, Kopenhagen, Bogota ...), bei Citybikes (Paris, Lyon, Barcelona, Wien ... aber auch „Call-a-Bike“ in deutschen Städten) oder bei integrativen Lösungen wie „livable streets“ oder „shared space“. Hier wird dringend ein neuer Schub in Richtung nachhaltige Verkehrsplanung gebraucht.

Infrastrukturpolitik – Was wird gebaut, wo fließt das Geld hin?

Mit dem sogenannten Innovations- und Investitionsprogramm 2009 und 2010 wurden im Rahmen des Konjunkturpakets zusätzlich zwei Milliarden Euro für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung gestellt. In 2009 erreicht man dadurch einen Rekord an Verkehrsinvestitionen in Höhe von über 11 Mrd. Euro. Gefördert werden überwiegend baureife Projekte im Fernstraßenbau (47,5% Mittelanteil), auf der Schiene (31%) und bei den Wasserstraßen (21,5%). Die Mittel dienen

meist dazu, die Umsetzung seit langem geplanter Maßnahmen zusätzlich zu beschleunigen. Leider enthalten die Straßenbaumaßnahmen umweltschädliche Projekte mit sehr geringem ökonomischen Nutzen, die im letzten Bedarfsplan 2004 deshalb nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden waren.

Im Bereich Schiene erhalten ebenfalls überbeuerte Prestigeprojekte wie die ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt zusätzliche Mittel statt dringend not-

sein. Dadurch würden diese beiden Vertiefungsprojekte endgültig unnötig.

Auch beim Flughafenkonzept der Bundesregierung hält der Entwurf des Bundesverkehrsministeriums einen deutlichen Abstand zu klimapolitisch wirksamen Strategien und zu intelligenten Infrastrukturlösungen: Ziel ist der Ausbau der Drehkreuzflughäfen. Eine effiziente Nutzung der vorhandenen Kapazitäten und eine Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf die Schiene wird jedenfalls vom Verkehrsministerium nicht angestrebt. Letzteres ist besonders unverständlich. Denn nach dem direkten Anschluss der Flughäfen Frankfurt/Main, Köln/Bonn und Düsseldorf an den ICE könnten der Frankfurter und weitere Flughäfen entlastet, die Züge besser ausgelastet und das Klima geschont werden. Die politische Rhetorik von integrierter Planung und effizientem Gesamtverkehrssystem könnte hier mit Leben erfüllt, Milliardeninvestitionen in die Schiene könnten besser ausgenutzt werden.

Fazit

Auch wenn die deutsche Reaktion auf die Finanzkrise im Verkehrssektor ein bedauerlicher Rückfall in alte Denkmuster und in die Politik der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts war, sollten die Umweltverbände nicht in Depression verfallen. In den einzelnen Politikfeldern gibt es durchaus gute Anknüpfungsmöglichkeiten für eine klimapolitische Wende.

Solche innovativen Lösungen werden sich mittelfristig auch ökonomisch durchsetzen. In der breiten Öffentlichkeit kamen die Botschaften der Umweltverbände zu nachhaltigem Verkehr jedenfalls voll an. Der Etappensieg der Autoindustrie bei den kurzfristigen Grenzwerten wurde mit einem massiven Imageschaden teuer erkauft. Und es hat sich erwiesen, dass die Umweltverbände, auch wenn sie nur einen Bruchteil der Ressourcen der Autoindustrie haben, doch recht gut aufgestellt sind.



Werner Reh

Der Autor ist Leiter Verkehrspolitik beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland.

wendige, ökonomisch und kapazitätsmäßig höchst produktive Ausbaumaßnahmen im Seehafen-Hinterland voranzutreiben. Bei den Wasserstraßen werden Finanzmittel für die Vertiefung der Unter- und Außenelbe sowie der Außen- und Unterweser vorgesehen mit dem Ziel einer restriktionsfreien Erreichbarkeit der Seehäfen Hamburg und Bremerhaven für große Containerschiffe. Damit sollen diese ökologisch höchst bedenklichen und unnötigen Maßnahmen wenige Wochen vor der Veröffentlichung des Hafenkonzepts der Bundesregierung festgezurr werden. Kern eines solchen Hafenkonzepts muss aber gerade die Kooperation der Seehäfen Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven und des künftigen Tiefwasserhafens bei Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port)

Stadtverkehr - Mitten im Leben

Herausforderung nachhaltige Mobilität

Die aktuelle Wirtschaftskrise führt auf allen politischen Ebenen zu hektischer Investitionstätigkeit. Dabei muss vermieden werden, dass alte Fehler wiederholt werden. Die Prinzipien der Nachhaltigkeit müssen gerade auch in der aktuellen Situation beachtet werden - auch im Bereich Mobilität in den Städten.

Mobilität stellt einen wesentlichen Faktor hoher Lebensqualität dar. Zum einen ermöglicht Mobilität das Erreichen verschiedenster räumlicher Ziele (Arbeitsplatz, Freizeitstätten, Versorgung), zum anderen ist der Transport von Waren und Dienstleistungen Grundvoraussetzung für eine wirtschaftliche Entwicklung.

Um die positiven Wirkungen nicht in ihr Gegenteil umschlagen zu lassen, ist es notwendig, Mobilität nachhaltig zu gestalten.

Der Verkehr der Zukunft ist schon heute teilweise Realität. Wer die verkehrsberuhigten Innenhöfe in Teilen von Berlin kennt, wer den Stadtteil Freiburg-

Vauban erlebt hat, wer in Erlangen und Münster schon Fahrrad gefahren ist, weiß, dass umwelt- und menschenverträgliche Mobilität realisierbar ist. Die hohe Lebensqualität dieser Beispiele ist anerkannt, zudem schneiden sie alle im Rahmen von Prognosen zur zukünftigen Entwicklung sehr gut ab. Der NABU setzt sich dafür ein, dass diese Beispiele zum Regelfall zukünftiger Mobilität werden.

Negative ökologische Folgen heutiger Mobilität¹

In keinem anderen europäischen Land sind seit dem zweiten Weltkrieg so viele Straßen gebaut worden wie in Deutschland. Das Netz aller öffentlichen Straßen umfasst in Deutschland über 644.000 Kilometer Länge². Das dichte Netz der Verkehrswege, ist eine wesentliche Ursache für die abnehmende Biodiversität in Deutschland.

Verkehrstrassen sind ökologische Barrieren und verhindern das Wandern und den Austausch von Arten. Verkehrsarme, d.h. von Straßen und Bahnstrecken unzerschnittene Räume mit mindestens 100 Quadratkilometer Flächengröße haben besonders in

Westdeutschland dramatisch abgenommen. Und der Trend hält weiter an. Galten in Bayern 1987 noch 33 % der Landesfläche als unzerschnittener verkehrsarmer Raum, so waren es 1998 nur noch 19,6%. In Nordrhein-Westfalen drohen solche Flächen ganz zu verschwinden (1987: 7 %; 1998: 3,3 %)³.

Die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf den Naturhaushalt beschränken sich nicht nur auf diesen Aspekt. Neben den unmittelbaren Wirkungen durch die Inanspruchnahme

von Fläche ergeben sich mittelbare Auswirkungen auf angrenzende Bereiche durch Immissionen von Schadstoffen und durch Nährstoffeintrag über die Atmosphäre.

Der Verkehr der Zukunft ist schon heute teilweise Realität.

Negative soziale Auswirkungen

Die sozialen Folgen, die den Menschen unmittelbar und direkt beeinträchtigen bzw. gesundheitlich belasten, sind ein zentrales Problem.

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sterben pro Jahr über 6.000 Menschen durch Unfälle im Straßenverkehr (z.B. 2003: 6.613). Dass die Gesamtzahl der Unfälle mit Todesfolge seit Jahren rückläufig ist, mildert den Problemdruck nicht. Hinzu kommen 471.832 Verletzte im Straßenverkehr⁴.

Im Bereich der Belastungen durch Lärm ist bekannt, dass dieser Herzkreislauf-Beschwerden und Herzinfarkte verursacht und dass sich 70 % der Bevölkerung durch Straßenlärm belästigt fühlen.

In den gleichen Zusammenhang gehört auch die verkehrsbedingte Luftverschmutzung und ihre Folgewirkungen, wie Erkrankungen der Atemwege, Ozonbildung in bodennahen Luftschichten und die spezielle Gesundheitsgefährdung von Kindern, die altersbedingt und durch die unmittelbare Exposition einem besonders hohen Gesundheitsrisiko unterliegen.

Ökonomische Folgen

Eine systematische Gegenüberstellung der Einnahmen der öffentlichen Hand aus dem Autoverkehr und der aufzuwendenden Infrastrukturkosten führt zu einem erheblichen Defizit. Vor allem auf der kommunalen Ebene stehen den hohen Ausgaben keine adäquaten Einnahmen gegenüber. In einer exemplarischen Untersuchung des International Rates für Kommunale Umweltinitiativen (International Council for Local Environmental Initiatives, ICLEI) hat sich gezeigt, dass die Städte Bremen, Dresden und Stuttgart den Motorisierten Individualverkehr mit Summen zwischen 110 und 145 € pro Jahr und Einwohner subventionieren. Hochgerechnet auf ganz Deutschland ergeben sich allein bei den Kommunen Ausgaben für den Autoverkehr in Höhe von rund 10 Mrd. €.

Nach einer Studie von IWW und INFRAS (2002) beziffern sich die externen Kosten, die allein der Straßenverkehr in Deutschland pro Jahr verursacht, auf 130 Mrd. Euro. Nach dieser Studie verursacht ein PKW pro 1000 km externe Kosten in Höhe von 87 Euro im Vergleich zu 20 Euro bei der Bahn, d. h. die Bahn ist hier um den Faktor 4,4 günstiger als das Auto.

Die Wahrnehmung der direkten und indirekten Verkehrskosten ist allerdings extrem verzerrt. Insbesondere auf der kommunalen und regionalen Ebene werden die immensen Aufwendungen für Straßenbau, Straßenunterhalt und Parkraumvorsorge in der entsprechenden Haushaltssystematik weitgehend intransparent behandelt und nicht bewusst gemacht. Die finanziellen Vorteile des Fuß- und Fahrradverkehrs sowie des ÖPNV werden nicht deutlich.

Stadtverkehr: Verkehr mitten im Leben

Der fortschreitende Ausbau der Straßennetze und Parkraumangebote hat in Städten und Dörfern in den letzten 60 Jahren tiefgreifende Zerstörungen verursacht. Der Verlust an Kleinteiligkeit, die Sprengung der überkommenen Stadtmaßstäbe und die autogerechte Gestaltlosigkeit vieler Neubaugebiete haben Städte und Dörfer in ihrer Lebensqualität zunehmend beeinträchtigt. Besonders gravierende Einschnitte gab es für das städtische Grün.

Das Verkehrsaufkommen führt dazu, dass der Aufenthalt in vielen Bereichen der Städte als unangenehm und gefährlich empfunden wird und deshalb viele Menschen an den Rand der Städte oder in Umlandgemeinden ziehen. Als Folge des Fortzugs entstehen jedoch längere Wege, die wiederum zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens führen. Ein weiterer Effekt ist eine Segregation der sozialen Gruppen, bei der die Finanzschwachen, die sich einen Wegzug nicht leisten können, zurück bleiben. Deshalb ist die Kindersterblichkeit bei finanzschwachen Familien größer als im Rest der Gesellschaft, wenn sie die billigeren Wohnungen an den Hauptstraßen aus finanziellen Gründen nicht verlassen können.

Der Steigerung der Lebensqualität in den Städten durch die Verringerung der Folgen des Verkehrsaufkommens ist eine der größten Herausforderungen der Stadtentwicklung. Auch auf dem ersten Umweltgipfel in Rio 1992 wurde mit dem Leitspruch ‚global denken, lokal handeln‘ die Bedeutung eines entschlossenen Handelns vor Ort hervorgehoben.

Schritt 1: Verkehrsvermeidung

An erster Stelle muss die Verringerung des Verkehrsaufkommens stehen. Die funktionale Trennung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Einkauf trägt zum Verkehrswachstum bei, weshalb stattdessen in der Siedlungsplanung eine dezentrale Zusammenführung sämtlicher Lebensbereiche angestrebt werden muss. Sehr gute Beispiele für derartige Lösungen sind z.B. in Freiburg und Heidelberg umgesetzt worden.

Schritt 2: Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund

Neben der Schaffung gemischter Strukturen ist es notwendig, die Erschließung der Gebiete weniger auf Basis des MIV, sondern mehr durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vorzunehmen, bis hin zur Schaffung autofreier Wohngebiete.

Durch den Abbau von Parkraum kann die Verkehrsmittelwahl stark in Richtung des Umweltverbundes verändert werden. Bereits die Reduzierung von 10 % der verfügbaren Parkplätze kann bei einem entsprechend guten Angebot des ÖPNV zu erheblichen Nachfragewirkungen zu Lasten des

MIV führen. So sind Rückgänge von 15-20 % unter Einhaltung restriktiver Rahmenbedingungen für den MIV bei gleichzeitiger Attraktivitätserhöhung in der Fachwelt anerkannt.⁵

Des Weiteren sind Maßnahmen zur direkten Stärkung des Umweltverbundes notwendig.

Fußgängerverkehr: Für den Stadtverkehr ist das Zu-Fuß-Gehen der Idealfall nachhaltiger Mobilität. Er ist kostengünstig, belastet die Umwelt minimal und ist auch gesundheitlich am sinnvollsten. Obwohl in den Städten ein erheblicher Anteil der Verkehrsteilnehmer zu Fuß unterwegs ist, sind Fußwege oft nur die Restfläche zwischen Fahrbahn, Radweg und Hauswand. Diese Flächen sind für Fußgänger mit Taschen, Regenschirmen, Kinderwagen und für Rollstuhlfahrer oft viel zu schmal, außerdem müssen sie von radfahrenden Kindern und auch Inline-Skatern benutzt werden. Nicht zuletzt befinden sich auf den Fußwegen viele Hindernisse, wie z.B. Laternen, Schaltkästen, Müllcontainer und alle für den Autoverkehr notwendigen Verkehrszeichen.

Der NABU fordert die Bedingungen für den Fußgängerverkehr deutlich zu verbessern.

Fahrradverkehr: Gute Planungen und fahrradfreundliche Traditionen machen das Fahrrad schon heute in einigen deutschen Städten, so in Freiburg, Marl und Münster, ebenso wie in den Niederlanden, im Nahverkehr zum meistgenutzten Verkehrsmittel. Es hat seine Stärken ab 500 m bis hin zu 5 bis 10 km. Radverkehrsanlagen verursachen dabei im Gegensatz zum MIV und dem ÖPNV geringere Investitions- und Betriebskosten für die Infrastruktur. Nach einer niederländischen Berechnung kostet ein mit dem Fahrrad zurückgelegter Kilometer die öffentliche Hand etwa 1,1 Cent für Bau, Wartung und Verkehrspolizei. Autobenutzer und Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel kosten die Gemeinden je Personenkilometer das Zehn- bis Zwanzigfache. Weitere Kosten entstehen bei Bund und Land. Dieser volkswirtschaftliche Nutzen des Fahrrads wird noch völlig unterschätzt.

Der Fahrradverkehr muss also in der Verkehrsplanung eine wichtige Rolle einnehmen.

ÖPNV: In den vergangenen Jahren sind viele Verbesserungen geschaffen worden. Dies hat zu steigenden Fahrgastzahlen geführt, vor allem in kleineren Städten und im ländlichen Raum besteht aber noch die Möglichkeit, das ÖPNV-Angebot auszubauen. Der NABU hält es für notwendig, den ÖPNV noch stärker zu einer Alternative der Benutzung des PKW zu entwickeln.

Die Benutzung des ÖPNV darf nicht an zu hohen Fahrpreisen scheitern. Die Städte sollten die Unternehmen deshalb so fördern, dass den Einsparungen durch die den ÖPNV benutzenden Fahrgäste, z.B. wegen des den geringeren Bedarfs an Parkplätzen und sonstiger Pkw-Infrastruktur, ausreichend Rechnung getragen wird.

Schritt 3: Optimierung der Verkehrsmittel

Der MIV wird auch weiterhin auf absehbare Zeit eine erhebliche Rolle im Verkehrssystem spielen. Ziel muss es deshalb sein, neben der Verringerung auch eine Optimierung des MIV zu erreichen. Die Ansätze sind bekannt, notwendig ist sie auch umzusetzen.

Auch der ÖPNV muss seine Umweltbilanz weiter verbessern. Dies gilt für die Abgasemissionen ebenso wie für die Lärminderung.

Fazit

Die Argumente für die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität sind bekannt. Es gilt sie sich zu vergegenwärtigen und in praktische Politik umzusetzen. Der NABU hat die notwendigen Maßnahmen in einem in 2005 beschlossenen Grundsatzprogramm Verkehr detailliert beschrieben.



Dipl.-Ing. Jörg Schneider

Der Autor ist Mitglied in den Bundesfachausschüssen Verkehr und Siedlungsentwicklung des NABU (Naturschutzbund Deutschland).

- 1 Die folgenden Erläuterungen gehen aus Platzgründen nicht auf Flugverkehr und Binnenschifffahrt ein. Zur Binnenschifffahrt hat der NABU ein Positionspapier erarbeitet, in dem dieser Verkehrsbe- reich ausführlich beleuchtet wird: www.NABU.de
- 2 Quelle: Verkehr in Zahlen 2003/2004, BMVBW 2003.
- 3 Quelle: Daten zur Umwelt, 2000
- 4 Vgl. Statistisches Bundesamt, 2000
- 5 Vgl. Hartmut Topp und Martin Haag (1997). Notwendiger Autoverkehr. In: Berichte der BAST, Verkehrstechnik, Heft V 43. Modellrechnung am Beispiel Kaiserslautern – Umweltszenario.

Mehr Auto oder mehr Alternativen?

Mobilitätsherausforderungen in Schwellen- und Entwicklungsländern

Erstmals lebt heute mehr als die Hälfte der Menschheit in Städten. Dieser Trend wird sich fortsetzen. Sorgen bereiten den Experten vor allem die schnell wachsenden Riesenstädte und Ballungsräume in den Entwicklungsländern, die vor immensen Problemen stehen. Die Bereitstellung geeigneter Infrastruktur – wie Wasser, Energie oder Transport – ist zugleich Herausforderung und Chance.

Ein effizientes Verkehrssystem ermöglicht Menschen den Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen und reduziert zugleich Emissionen wie Treibhausgas und Lärm und erhöht damit auch die Lebensqualität in den Städten.

Weltweit verzeichnen Statistiker einen Anstieg des Verkehrsaufkommens. Einerseits ist dies für die weltweiten CO₂-Emissionen fatal, andererseits hat dieses Wachstum eine Menge negativer Konsequenzen für die Stadtbewohner. In den meisten Metropolen staut sich der Verkehr, in Peking z.B. ist die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 10 km/h (2005) gesunken. Diese Staus führen zu Zeitverlusten und zu erheblichen finanziellen Verlusten für Wirtschaft und öffentliche Verwaltung. Viel diskutiert wird in diesem Zusammenhang auch die nachholende Motorisierung z.B. in Indien und China. Die Vorstellung, dass es in diesen Ländern genauso viele Autos pro Kopf geben könnte wie in Europa scheint uns erschreckend. Vor allem die angekündigte Einführung eines bezahlbaren Kleinwagens in Indien hat viele Klimaschützer aufgeschreckt. Der Fokus auf die PKWs verstellt allerdings leicht den Blick darauf wie wichtig es ist einen bezahlbaren gut funktionierenden ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

Die Luftverschmutzung in den Städten führt zu gravierenden Gesundheitsproblemen. Etwa 1,4 Milliarden Menschen sind einer Luftverschmutzung ausgesetzt, die die Grenzwerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) überschreitet. Nach WHO-Angaben verletzen sich allein im Jahr 1999 rund 18 Millionen Menschen bei Verkehrsunfällen, und nahezu eine Million Personen starben.

Eine Besondere Herausforderung stellen die Probleme des zunehmenden Verkehrs in Mega-Städten bzw. Ballungsregionen dar. Von den 19 weltgrößten Megastädten mit einer

Bevölkerung von mehr als 10 Millionen Einwohnern befanden sich schon vor drei Jahren 14 in Entwicklungsländern. Experten gehen davon aus, dass diese Zahl weiter ansteigen wird. Megastädte sind auf der einen Seite globale Risikogebiete aber auch globale Knotenpunkte mit erheblichen Potenzialen für wichtige Veränderungen. So lassen sich hier z.B. technische Innovationen rentabler verwirklichen oder in vorhandene Strukturen integrieren (z.B. Transportsysteme)

Lösungsversuche

Ansätze die versuchen, den städtischen Verkehr durch den Ausbau des Straßennetzes zu regulieren erzeugen nachweislich mehr Verkehr und gelten weltweit als gescheitert. In vorhandenen Strukturen lassen sich neue Straßen und Parkplätze gar nicht so schnell bauen, wie der Bedarf wächst.

Es sind nachhaltige Mobilitäts-Konzepte erforderlich, die für Entwicklungs- und Schwellenländer finanzierbar sind, die den Menschen nutzen und der Umwelt nicht schaden. Das beinhaltet sowohl die Planung verkehrsvermeidender Siedlungsstrukturen mit kurzen Wegen – unter Einbeziehung aller Akteure, die Förderung und den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und die Einführung emissionsarmer Fahrzeugtechnologien.

Einen wichtigen Beitrag zu einem nachhaltigen Mobilitäts-Modell können sowohl Systeme leisten, die die Benutzung von herkömmlichen Autos einschränken (wie in Singapur) als auch gute ÖPNV-Systeme wie Bus Rapid Transport (BRT), das deutlich günstiger ist als der Aus- oder Neubau von U-Bahnen. Dieses Bussystem wurde in Curitiba/Brasilien entwickelt und wird mittlerweile vielfach (z.B. Bogotá, Peking...) kopiert. Allerdings ist klar, dass es keinen Königsweg, keine Einheitslösung für alle Metropolen der Welt gibt – zu unterschiedlich sind Struktur, Entwicklung und geographische Gegebenheiten. In sehr bergigen Gegen-

den lässt sich z.B. das BRT-System nicht unbedingt anwenden. Hier kommen neuerdings Kabinenseilbahnen zum Einsatz.

Curitiba – nachhaltige Stadtentwicklung

Die Hauptstadt des Bundesstaates Paraná im Süden Brasiliens gilt als ‚Mekka‘ fortschrittlicher Stadtplaner. Schon seit den 1970er-Jahren wurde hier eine zukunftsorientierte Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung umgesetzt. Das Wachstum der Stadt sollte in kontrollierte Bahnen gelenkt und der ausufernde Verkehr eingedämmt werden.

Unter anderem entwickelte die Stadt ein weit verzweigtes, engmaschiges Busnetz-System – das heute als beispielhaft für den so genannten Bus Rapid Transit (BRT) gilt. Die entlang der Hauptachsen verkehrenden Expressbuslinien verfügen über eigene Fahrspuren und eine hohe Beförderungskapazität und dienen damit als eine Art „oberirdischer Metro“, die heute von 85% der Bevölkerung genutzt wird. Dank des engmaschigen Streckennetzes lassen sich alle Punkte der Stadt zu einem Einheitspreis mit diesen öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Das ist besonders für die ärmeren Bevölkerungsschichten in den Außenbezirken ein Vorteil. Alternativ zu Bus und Pkw gibt es in Curitiba ein weit verzweigtes Radwegenetz.

Dezentralisierung, Durchgrünung und die Versorgung mit technischer und sozialer Infrastruktur waren und sind immer noch ein zentrales Element der Stadtentwicklungsplanung. Curitiba nennt sich heute selber „Stadt der kurzen Wege“. Der Attraktivitätszuwachs Curitibas hat aber auch dazu beigetragen, dass die Stadt innerhalb der letzten Jahre ihre Einwohnerzahl noch einmal mehr als verdoppelt hat. Da dieser Zuwachs jedoch außerhalb der offiziellen Stadtgrenzen stattfindet und damit die legalen Interventionsmöglichkeiten der Stadtverwaltung eingeschränkt sind, sind die Erfolgsrezepte der achtziger und neunziger Jahre nicht so leicht wiederholbar.

Bogotá – die Verkehrsspirale durchbrechen

Wie eigentlich alle Millionenstädte litt auch Bogotá bis vor einigen Jahren unter verstopften Straßen, ver-

schmutzter Luft – besonders extrem durch die Lage in einem Talkessel – und extremem Lärm. Und das bei stetig steigendem Verkehrsaufkommen. Da der Ausbau des Straßennetzes nachweislich zu noch mehr Autoverkehr führt waren andere Lösungsansätze gefragt.

In Bogotá gelang es um die Jahrtausendwende innerhalb weniger Jahre, den Stadtverkehr zu bändigen. Die Stadtpolitiker verringerten den Autoverkehr in der Innenstadt, legten Fußgängerzonen, separate und sichere Radwege sowie breite Bürgersteige an. Und dann kam der TransMilenio. Eigentlich hatte die Stadt ein U-Bahn-system bauen wollen. Aber dann entschied man sich dafür, das deutlich günstigere Schnelltransit-Bus-System aus Curitiba zu kopieren, das Busverkehrsnetz auszuweiten und für den Schnellbusverkehr eigene Fahrspuren einzurichten.

Diese positiven Entwicklungen verdankt Bogotá nicht zuletzt dem damaligen Bürgermeister Enrique Peñalosa, der bei Amtsantritt eine ganze Reihe einfacher Maßnahmen umsetzte, um das Leben in der Stadt einfacher zu machen. Er baute Schulen, teerte Straßen, reparierte Parks. Seine Verkehrsreformen allerdings stießen auf eine Menge Widerstand. Aber je einfacher man durch die Stadt fahren konnte, desto mehr Unterstützung bekam er aus der Bevölkerung.

Singapur – Auto fahren ist Luxus

Im Vergleich mit anderen asiatischen Metropolen präsentiert sich Singapur heute auf den ersten Blick als Stadt ohne Verkehrsprobleme. Die Zahl der Autos (ca. 400.000) ist im Verhältnis zur Bevölkerung von 4,5 Mio. Menschen bescheiden und beträgt z.B. nur ein Fünftel der in Kuala Lumpur registrierten Fahrzeuge. Dies hat mit den exorbitanten Kaufpreisen zu tun: Autos sind hier aufgrund diverser Steuern nämlich etwa dreimal so teuer wie in Europa.

Und dennoch: Das Ziel der Stadtplaner, dass zur Erhaltung der Standortqualität die wichtigsten Zielorte innerhalb von 20 Minuten erreichbar sein sollten, wird in den letzten Jahren zunehmend illusorisch. Die immer offensichtlicheren Engpässe und Verzögerungen hängen zum einen mit wachsendem Verkehrsaufkommen

und zum anderen mit steigender Bau-tätigkeit zusammen.

Scheinbar hat das elektronische Mautsystem (Electronic Road-Pricing-ERP), das die Benutzung mancher Strecken zu bestimmten Zeiten gebührenpflichtig macht, die Verkehrsflüsse nicht ausreichend lenken können, gestand die Regierung jetzt ein.

Nun untersuchen die Verantwortlichen das Konsumentenverhalten. Im Vergleich zum Anschaffungspreis für ein Auto sind die ERP-Gebühren recht gering, sozusagen Peanuts. Eine zweite Schwachstelle im ERP-System liegt innerhalb der besteuerten Zonen selbst. Wer die Zugangsgebühr einmal bezahlt hat, kann in der Zone nämlich frei fahren, ohne extra zu bezahlen.

Zu den kurzfristigen Verbesserungsvorschlägen gehört in erster Linie eine drastische Erhöhung der ERP-Gebühren. Eine weitere Idee betrifft die Ausmusterung der Fahrzeuge nach einer bestimmten Kilometerleistung, womit (hoher Preis fürs Auto vorausgesetzt) ein Anreiz zur gezielteren Nutzung geschaffen würde.

Erst im Versuchsstadium befindet sich der Einsatz des Global Positioning System (GPS), wie es in Deutschland zur Besteuerung des Schwerverkehrs auf Autobahnen eingesetzt wird. Es wird hier als Nachfolge bzw. Ergänzung des ERP-Systems ab dem Jahr 2011 betrachtet. Es würde je nach Streckenabschnitt eine flexible und kilometerabhängige Besteuerung erlauben. Ferner könnten Staubbildungen schneller erkannt werden.

Zusätzlich soll das öffentliche Verkehrssystem ausgebaut werden. Innerhalb der nächsten Jahre hat die Regierung für den Bau neuer Linien, die über weite Strecken als U-Bahn konzipiert sind, 20 Mrd. \$ vorgesehen. Damit soll das Netz verdoppelt werden. Zudem sind bestehende Buslinien durch Expressdienste ergänzt worden. Erst damit kann die Verteuerung des Privatverkehrs gerechtfertigt werden. Im städtischen Singapur soll dieser Luxus bleiben.

Seilbahnen zur Erschließung steiler Hänge

Ein weiteres interessantes Verkehrsmodell wurde z.B. in der kolumbianischen Metropole Medellín umgesetzt. Zwei an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossene Kabinenseilbahnen verbinden die an den Steilhängen ge-

legenen Stadtteile mit dem Tal. Die Seilbahn lockt nicht nur Touristen an, sie bringt den Anwohnern auch geldwerten Vorteil, denn das Metrocable-Ticket berechtigt auch zur Fahrt mit der Metro.

Ein ähnliches Projekt wird zurzeit auch in der venezolanischen Hauptstadt Caracas realisiert. Ein Österreichischer Konzern baut dort gerade die erste Metrocable-Linie. Mit diesem Metrocable-Projekt will Präsident Hugo Chavez die Armut in den slumartigen Vierteln von Caracas bekämpfen. Folgeaufträge wird es für die Österreicher allerdings nur geben, wenn sie Teile ihrer Produktion und Technologie nach Venezuela transferieren – das jedenfalls fordert Chavez. Für die Seilbahnhersteller könnte dies durchaus interessant sein, da ein weiteres Dutzend solcher Seilbahnen geplant ist.

Die Bewohner von Caracas setzen große Hoffnungen auf Metrocable. Denn auf den Hügeln um die Stadt schießen Slums wie Pilze aus dem Boden. Diese können nur über schmale Gassen und Treppen erreicht werden. Ursprünglich wollten die Behörden einen Teil der Häuser abreißen und Straßen errichten. Wütende Proteste waren die Folge. Als Kompromiss einigte man sich auf das Metrocable-Projekt.

Fazit

In der Stadt- und Verkehrsplanung muss sowohl im Norden als auch im Süden ein Umdenken stattfinden. Dieses muss allerdings weiter gehen als nur die Beschäftigung mit alternativen Treibstoffen oder die Effizienzsteigerung von Fahrzeugen. Dichtere Städte und kurze Distanzen reduzieren die Notwendigkeit für motorisierten Verkehr und machen ÖPNV, Radfahren und zu Fuß gehen viel praktikabler. Darüber hinaus bekommen diejenigen, die sich kein Auto leisten können mehr Möglichkeiten der Teilhabe anstatt weiter marginalisiert zu werden. Die beschriebenen Beispiele zeigen, dass nachhaltige Mobilität keine utopistische Vision ist sondern sich zum Teil mit relativ einfachen Mitteln umsetzen lässt – zugunsten des Menschen, der Umwelt und der Wirtschaft.


Monika Brinkmüller

Die Autorin ist Redakteurin des Rundbriefes und arbeitet in der Geschäftsstelle des Forums Umwelt und Entwicklung.

Auf der Straße nach nirgendwo

Krise in der Autoindustrie

In den Vorstandsetagen der Autokonzerne und in der Bundesregierung ist die Botschaft der Krise noch nicht angekommen: Nichts geht mehr so wie bisher. Schade, denn die deutsche Autoindustrie hat jetzt die große Chance, mit effizienten und klimafreundlichen Autos eine Zukunft zu bauen.

Die Panik der deutschen Autokonzerne kam noch während des Fests. Mehr als drei Stunden feierten die Spitzenmanager der Branche im November die Verleihung des Goldenen Lenkrads, ganz so wie in jedem Jahr mit Pomp und Pommery bei der „Bild am Sonntag“. Bis Bundeswirtschaftsminister Michael Glos auftrat und mit Steuerverzicht für den Neuwagenkauf und Abschreibeerleichterungen ein Milliardengeschenk der Bundesregierung vorstellte, das an Bundestag und Bundesrat vorbei „mit sofortiger Wirkung“ in Kraft treten sollte. Die Vorstandsvorsitzenden klatschten begeistert, goldenes Lametta rieselte auf die Bühne. An diese Party werden sich die Teilnehmer noch lange erinnern. Es könnte die letzte ihrer Art gewesen sein.

Die goldenen Zeiten der Autoindustrie sind vorbei. Private Verbraucher und Unternehmen sind seit einigen Wochen in einen Käuferstreik getreten und die Autoindustrie wird ihre Karossen nun gar nicht mehr los. Dabei ist die Finanzkrise nur der finale Auslöser, nicht der Grund für den Zusammenbruch des Marktes. Denn viel zu lange schon folgen die deutschen Automanager alten Denkmustern. Sie haben geglaubt, mit großen, schweren Autos in die Zukunft fahren zu können und den lange schon notwendigen Kapazitätsabbau aufhalten zu können. Deutschland wurde zwar mit den Big Spendern weltberühmt und seit 1993 freut sich die Automobilindustrie über ein stetes Wachstum der Umsätze. Im Zehn-Jahres-Rückblick haben sich im Jahr 2007 die Umsätze gar verdoppelt. Doch auch wenn sich die deutschen Hersteller über gute Exportmargen freuen, lässt der Absatz im Inland zu wünschen übrig. So ging 2007 die Zahl der neu zugelassenen Pkw um 9,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Im kommenden Jahr rechnet die Branche mit weit weniger als 2,9 Millionen Neuzulassungen. Damit steuert der größte Automarkt Europas auf

das schlechteste Ergebnis seit der Wiedervereinigung zu, und dies obwohl in keinem Land der Welt der Kauf von Autos so stark gefördert wird wie hierzulande. Da die Spritschlucker der hiesigen Autoindustrie nahezu unverkäuflich sind, fördert der Staat den Absatz mit allerlei Steuererleichterungen, die insbesondere Unternehmen zur stetigen Ausweitung des Fuhrparks anregen soll. Nur ein knappes Drittel der Neuwagen ging im vergangenen Jahr an Privatleute – der Großteil der großen Autos gehört Unternehmen, die die Wagen günstig als Dienstwagen versteuern oder die großen Geländewagen gleich als Kleinlaster mit Anrecht auf die subventionierte Nutzfahrzeugpauschale beim Fiskus anmelden. Nur dank des Dienstwagenprivilegs können Porsche, Audi, BMW und Mercedes überhaupt noch ihre 200-PS-starken Spritschlucker absetzen.

Kanzlerin Merkel weicht ihre eigenen Klimaschutzziele auf

Eine unbewegliche Allianz aus Bundesregierung und Automobilindustrie sieht nun in den Klimaschutzzielen der Europäischen Union und der geplanten CO₂-Begrenzung für Pkw eine der Hauptgefahren für die deutsche Autoindustrie. Sie kämpfen daher für die Aufweichung der Klimaschutzbestimmungen, die die heutige Bundeskanzlerin Angela Merkel vor 14 Jahren in ihrem damaligen Amt als Umweltministerin selbst gefordert hatte. Damals war Merkel für einen CO₂-Ausstoß von 120 Gramm, heute opfert sie den Klimaschutz kurzfristigen Industrieinteressen.

Durch die vorgesehene Kfz-Steuerbefreiung unabhängig vom CO₂-Ausstoß und einem auf EU-Ebene abgeschwächtem CO₂-Grenzwert von faktisch 140 Gramm/Kilometer ab 2015 erhalten die Autokonzerne weiterhin das falsche Signal der Politik. Eine derartige Förderung von Klimakillern, ist zudem weltweit einzigartig und diskreditiert den Anspruch Deutschlands auf eine Führungsrolle im Klimaschutz. Vor allem aber wird die wichtigste deutsche Industrie aus der Pflicht genommen, weniger umweltbelastende und somit zukunftsfähige Autos zu produzieren. Nur diese werden aber bei künftig steigenden Energiekosten für den Verbraucher bezahlbar sein. Denn nur wenn der Spritverbrauch deutlich sinkt, wird die Tankfüllung nicht zum unbezahlbaren Luxus. Die Fahrzeuge müssen deshalb sparsamer und umweltfreundlicher werden. Das wäre nicht nur unter umweltpolitischen Gesichtspunkten der richtige Weg, sondern eben auch aus wirtschaftlicher Sicht.

Die aktuelle Verweigerungshaltung von Bürgern und Firmen beim Neuwagenkauf hängt nicht nur an den unklaren Aussichten über die zukünftige Besteuerung von Fahrzeugen und Unsicherheiten bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung. Die derzeit starke Nachfrage nach besonders sparsamen Modellvarianten zeigt: Die Kunden wollen sparsame, effiziente Autos nicht nur als Kleinwagen – und die hat ihnen die deutsche Autoindustrie bislang weitgehend vorenthalten.

Umso unbegreiflicher sind die jüngsten Ereignisse in Sachen CO₂-Grenzwerte, CO₂ basierte Kfz-Steuer oder die wahnwitzig steigende Förderung des Neuwagenkaufs von Spritfressern wie dem 500 PS Audi Q7 mit bis zu 1.852 Euro, während der Kauf eines vergleichsweise klimafreundlichen VW Golf oder Toyota Prius mit ganzen 100 - 200 Euro unterstützt werden soll.

Anstelle einer weltweit einzigartigen



Verkaufsförderung für spritdurstige Fahrzeuge sollte die Kfz-Steuer noch 2009 auf CO₂-Emissionen und Abgasqualität umgestellt werden. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat hierzu einen Vorschlag federführend für alle Umweltverbände erarbeitet. Danach sollen sparsame Fahrzeuge gefördert und solche mit überhöhten Verbräuchen mit Strafsteuern belegt werden. Ein derartiges Bonus-Malus-System gibt es mittlerweile in mehreren europäischen Staaten, wo es eine segensreiche Lenkungswirkung hin zu effizienten Pkw entfaltet.

Die Krise in der Autoindustrie als Chance

Die Krise der Autoindustrie sollte als Chance begriffen werden, einen Wandel in der Modellpolitik herbeizuführen. Der Bau klimafreundlicher Automodelle ist längst machbar, das zeigen viele bereits auf dem Markt befindliche Sparmodelle. Es ist eine Propagandalüge der Automobilhersteller, dass sie wegen angeblich langer Entwicklungszeiträume nicht schnell umsteuern können.

Die Politik sendet aber völlig andere Signale. Die EU-Kommission hat nun eine entschärfte Version ihrer Klimaschutzstrategie für Autos beschlossen – und ist damit der deutschen Regierung und den Autoherstellern entgegengekommen.

Der angebliche Kompromiss erlaubt bis 2012 sogar noch eine Zunahme des durchschnittlichen Spritverbrauchs und der CO₂-Emissionen. Die Automobilhersteller haben damit ein Danaergeschenk in Brüssel erhalten. Sie können nun vier weitere Jahre übermotorisierte und schwergewichtige Fahrzeuge auf den Markt bringen, doch damit gewinnen sie weder Zeit noch Umsatz und am Ende könnte das den Niedergang auf den nationalen und internationalen Märkten beschleunigen.

Als Folge des blamablen Kniefalls vor den Automanagern dürfen sich gar die Pkw Emissionen von 158 Gramm CO₂ pro Kilometer im Jahr 2007 auf über 160 Gramm CO₂ / Kilometer im Jahr 2012 erhöhen. Ermöglicht wird das durch die vereinbarten Übergangsfrieten, die pauschalen Anrechnungen für sogenannte Eco Innovations, pauschale Biosprit-Gutschriften sowie andere Schlupflöcher. Selbst das ehrgeizig wirkende Ziel von 95 Gramm CO₂

/ Kilometer für 2020 wird durch eine Revisionsklausel im Jahr 2013 entwertet. Zum Zeitpunkt der Revisionsbetrachtung darf der durchschnittliche CO₂-Ausstoß so hoch sein wie heute. Folglich ist das bekannte Klagelied der Automanager von den unrealistischen Zielen und den langen Entwicklungszeiten fest programmiert.

Nun ist die deutsche Bundesregierung gefragt, klare Signale an die Autoindustrie zu senden, anstatt ihr „Urlaub vom Klimaschutz“ zu gewähren. Die Autolobby wird aber von ihrem Sieg nur kurzfristig profitieren. Wer die Zeichen der Zeit nicht erkennt, hat verloren. Die Ölpreise werden weiter steigen und immer mehr Staaten werden Autos nach Verbrauch besteuern. Die Spritschlucker sind deshalb in wenigen Jahren unverkäuflich. Der Sieg der Unternehmen, der ihnen nun einige Jahre Tatenlosigkeit ermöglicht, ist ein Trugbild. Sollten sich die Unternehmen nicht rechtzeitig besinnen, werden wir zusehen, wie das Flaggschiff „Deutsche Automobilindustrie“ langsam aber unaufhaltsam sinkt.

Ausweg Elektroautos?

In seltener Einstimmigkeit haben Ende November vier Bundesministerien zu einer „Nationalen Strategiekonferenz Elektromobilität“ eingeladen. Die Ministerien für Wirtschaft, Forschung, Verkehr und Umwelt eint dabei das Ziel, Deutschland in dieser Technologie zum Weltmarktführer zu machen.

Kommt Ihnen das bekannt vor? Gleich zwei Anläufe hatten die Firmen DaimlerChrysler und Ford in Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Brennstoffzellenhersteller Ballard Power Systems AG unternommen: Im Jahr 1997 feierten die Automobilhersteller ihr Engagement mit der Ankündigung, bis 2005 rund 100.000 Autos mit Brennstoffzellenantrieb vom Band rollen zu lassen – es wurden lediglich Motoren für weniger als 100 Prototypen gebaut. Doch man ließ sich nicht entmutigen: Gemeinsam mit dem Hersteller Vaillant gaben die Unternehmen im Jahr 2000 bekannt, innerhalb der nächsten drei Jahre sowohl serienreife Fahrzeuge der A-Klasse als auch Citaro-Stadtbusse mit der neuen Technik anzubieten. Zu sehen ist davon bislang nichts.

Hinter der neuen Euphorie für das Elektroauto verbirgt sich der Wunsch,

mit neuer Technik in den Augen der Öffentlichkeit zu punkten. Die viel Gescholtenen lassen sich nun als Visionäre, ja gar als Revolutionäre bezeichnen, die uns in naher Zukunft schon mit Fahrzeugen beglücken, die klimafreundlich sind, dazu leise und auch frei von anderen lästigen Schadstoffen wie Stickoxiden (NOx) und Dieselruß. Aber wie bereits vor zehn Jahren, als das Brennstoffzellenfeuerwerk abgeschossen wurde sind auch für die Elektromobilität Serienfahrzeuge in weiter Ferne, Politik und Öffentlichkeit werden stattdessen Versuchsträger in handgeschnitzten Kleinstserien vorgeführt. Und der Staat zahlt für die Show der Konzerne 500 Millionen Euro aus der Steuerkasse.

Nur effiziente Fahrzeuge stärken den Markt

Um die deutschen Autokonzerne tatsächlich zukunftsfähig zu machen, müssen auf nationaler Ebene Anreize geschaffen werden, die die Durchdringung des Marktes mit effizienten Fahrzeugen unterstützen. Dazu gehört neben der seit langem von Umweltverbänden geforderten Umstellung der Kfz-Steuer die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs. Andere europäische Länder wie Großbritannien haben bereits vorgeführt, wie rasch und einfach eine Umstellung des gewerblichen Pkw-Parks auf sparsame Modelle erfolgen kann, wenn die Rahmenbedingungen stimmen und spritsparende Pkw steuerlich bevorzugt sind. Frankreich erzielt ähnliche Erfolge – in unserem Nachbarland werden sparsame Fahrzeuge von der Steuer befreit bzw. mit einem Bonus versehen, während Spritfresser nicht nur an der Tankstelle, sondern auch vom Fiskus mit einer doppelten Strafsteuer von mehreren tausend Euro belastet werden. Und schließlich noch ein Beitrag zum mündigen Bürger: Eine moderne Verbrauchskennzeichnung wird hierzulande verweigert. Dass hier der politische Wille etwas erreichen kann, zeigt das Beispiel Holland: Die Einführung einer Kennzeichnung nach Effizienzklassen – wie bei Kühlschränken und Waschmaschinen bewährt – hat den CO₂-Ausstoß der verkauften Neuwagen um fünf Prozent gesenkt.


Jürgen Resch

Der Autor ist Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH).

Fördermaßnahmen für Elektrofahrzeuge

Schnelle Markteinführung braucht klare und faire Rahmenbedingungen

Als Punkt 26 hat die Elektromobilität letztes Jahr ihren Weg in das Meseberger Klimaschutzpaket der Bundesregierung gefunden. Nun gilt es festzulegen wie, wann, in welchem Maße und unter welchen Rahmenbedingungen Elektromobilität ihren Beitrag erbringen soll.

Das Erneuerbare Energien Gesetz (EEG) ist geradezu ein Paradebeispiel für klare Marktregeln, die in Folge eine der wichtigsten Industrierevolutionen ermöglicht haben. Gerade weil das EEG nicht auf Subventionen beruht oder sich an die Forschung wendet, war es so erfolgreich. Die Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie ist der Ansicht, dass man einen vergleichbaren, marktorientierten Ansatz für den Bereich der Mobilität braucht, wenn man hier in kurzer Zeit zu deutlichen Klimaschutzeffekten kommen will. Saubere Mobilität muss sich für die Bürger rechnen.

Maßnahmenpakete

Schon lange ist eine Vielzahl von Möglichkeiten bekannt, mit der man Elektrofahrzeuge fördern kann. Eine Arbeitsgruppe der Internationalen Energieagentur (IEA) stellt in ihrem jährlichen Bericht alle aktuellen Maßnahmen der einzelnen OECD-Länder zusammen. Diese reichen von massiven Steuervorteilen und direkten Zuschüssen beim Kauf der Fahrzeuge über die kostenlose Mitbenutzung von Busfahrspuren bis zu verpflichtenden Flottenkaufvorgaben für staatliche Einrichtungen.

Die DGS hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband Solare Mobilität (bsm) und mehreren anderen Verbänden eine Liste von Maßnahmen zusammengestellt, die für die Markteinführung von elektrischen Fahrzeugen als zentral erachtet werden.

1. Null-Emissions-Plakette

In der Verordnung zur Feinstaubkennzeichnung von PKWs wurden Elektrofahrzeuge praktisch übersehen. Ein Fahrzeug, das technisch gar nicht in der Lage ist Feinstaub zu erzeugen, wird derzeit faktisch genau so behandelt, wie jeder Benziner nach EURO-4-Abgasnorm und bekommt somit die grüne Plakette. Wir for-

dern deshalb die Regierung auf, die Feinstaubverordnung um eine himmelblaue Null-Emissions-Plakette zu erweitern und somit eine eindeutige Kennzeichnung von Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben zu schaffen. Ohne Verbrennungsmotor gibt es vor Ort keinen Feinstaub, keine Stickoxide, kein Ozon. Das muss für alle Bundesbürger eindeutig zu erkennen sein.

2. Feinstaubplaketten für Motorräder

Die Feinstaubverordnung beschränkt sich derzeit auf Fahrzeuge mit vier und mehr Rädern, was sicherlich mit der vermeintlich geringen Zahl von Zwei- und Dreirädern begründet werden könnte. Derzeit sind die letzteren beiden Fahrzeugklassen nur für rund ein Prozent des Treibstoffverbrauches verantwortlich. Wir fordern die Ausweitung der Feinstaubverordnung auf motorisierte Zwei- und Dreiräder, da gerade in diesem Segment elektrische Mobilität bereits heute zu konkurrenzfähigen Preisen möglich ist. In China hat man in einigen Regionen durch drastische Steuergesetzgebung nahezu einen vollständigen Wechsel auf emissionsfreie Elektrozweiräder erzielen können. Doch auch Kommunen können einen großen Beitrag leisten, wie interessante Beispiele in Italien zeigen. Dort geben Städte wie Mailand, Rom, Neapel und andere den Käufern von E-Scootern einen Zuschuss, sofern diese nachweisen können, dass im gleichen Zug ein Verbrennungsmoped verschrottet wurde.

3. Der Kommunalverbund Pro Null-Emission

Vorgaben der Europäischen Union zum Lärmschutz, Klimaschutz oder zum Schutz der Atemluft zwingen die Staaten und Kommunen zum Handeln. Elektrische Mobilität kann in vielen Bereichen einen sinnvollen Beitrag

leisten. Wir haben die Gründung des „Kommunalverbund Pro Null-Emission“ angeregt, in dem fortschrittliche Städte und Regionen gemeinsam einheitliche Mechanismen zur Förderung von abgasfreier Mobilität festlegen können. Als Kernaspekte sehen wir ein Bekenntnis der Kommunen, dass elektrische Mobilität in ihrem Gebiet gewünscht wird, die Einführung eines bundesweit einheitlichen Parkausweises für E-Autos, der zu kostenlosem Parken auf allen öffentlichen Parkplätzen berechtigt sowie ein aktives Mitwirken bei der Planung der notwendigen Infrastruktur.

4. Neue Verkehrsschilder

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) kennt schon lange Zusatzschilder, mit denen die Geltung von Schildern auf bestimmte Fahrzeugklassen eingeschränkt wird. Es gibt bisher jedoch kein einziges für Elektrofahrzeuge. Im Bereich der Umweltzonen wäre nach Einführung der himmelblauen Null-Emissions-Plakette die Zusatzkennzeichnung analog zu den bisherigen „rot-gelb-grünen“ Schildern möglich. Dies könnten z.B. Kernzonen von Urlaubsorten sein, wo auch eine Lärmbegrenzung erwünscht ist. Da Elektrofahrzeuge eine besondere Infrastruktur benötigen, ist es durchaus legitim die entsprechend ausgerüsteten Parkplätze auch für die passenden Fahrzeuge bevorzugt zur Verfügung zu stellen oder gar ausschließlich zu reservieren, damit sich die Investition in die Stromanschlüsse auch bezahlt macht. Wir fordern die Schaffung von neuen, bundesweit einheitlichen Straßenkennzeichen, die den neuen Aspekten der elektrischen Fahrzeuge Rechnung tragen.

Fundamentale Frage: rollendes Haus oder Bügeleisen?

Bevor wir zu den weiteren Maßnahmen kommen, sollen an dieser Stelle noch ein paar grundsätzliche Überlegungen erläutert werden. Wenn wir Elektroautos an die Steckdose hängen, dann glauben wir, dass es sich dabei genauso verhält wie ein Bügeleisen. Wenn wir über das Betanken von E-Autos reden, dann haben wir noch immer das Bild von der Benzintankstelle im Kopf. Doch beides ist falsch. Die normale Übertragung von Energie zu den Batterien eines Fahrzeuges hat nichts mit „Tankvorgängen“

gemeinsam. E-Autos werden nicht an der Tankstelle, sondern an einem Parkplatz mit Energie versorgt, weil der „Tankvorgang“ nicht wenige Minuten, sondern tendenziell Stunden dauert und damit auch nie unter Aufsicht, sondern autonom stattfinden muss. Wir sollten deshalb aufhören vom „Strom tanken“ zu reden, denn was wir brauchen ist die intelligente „Netzintegration“ von Elektroautos. Das intelligente Laden ist nur denkbar, wenn die Autos auch wirklich 20 Stunden am Tag in das Stromnetz integriert sind. Das Anstecken eines E-Autos an das Stromnetz muss genauso einfach, bequem und schnell erfolgen können wie bei einem Bügeleisen. Doch ein E-Mobil hat eine drastisch höhere Stromaufnahmeleistung (bis 10 oder gar 20 kW) und verbraucht über das Jahr gesehen auch deutlich mehr Strom (um die 2.000 kWh/a) als ein Bügeleisen. Das E-Auto ist aus unserer Sicht nicht wie ein Bügeleisen, sondern wie ein „intelligentes Haus mit Rädern“ zu behandeln. Es hat deshalb ein Anrecht auf seinen Netzanschluss, seinen eigenen Stromversorger und benötigt damit auch einen eigenen Stromzähler.

5. E-Auto-Infrastruktur ist Netzausbau

Was wir als Infrastruktur brauchen sind viele öffentliche Stromstellen und keine vereinzelt Stromtankstellen. Die emissionsfreien E-Mobile kommen nur dann in großen Stückzahlen, wenn für die Kunden die Frage der Infrastruktur geklärt ist. Doch gerade weil E-Fahrzeuge so extrem sparsam sind, und damit je Tankvorgang kaum nennenswerte Geldumsätze verursachen, ist die Finanzierung von Stromstellen rein über den Stromverkauf faktisch unmöglich. Eine Million E-Fahrzeuge zu bauen erscheint nahezu banal im Vergleich zu der Frage, wie man den jährlichen Aufbau von einer Million Netzintegrationspunkten finanziert? Wir schlagen deshalb vor zu prüfen, ob der Aufbau der Infrastruktur nicht als normaler Netzausbau gewertet werden kann.

6. Mobile Stromzähler und Stromversorger für E-Mobile

Überall auf der Welt macht man die Erfahrung, dass die in Stromtankstellen eingebauten Systeme zur Bezahlung des Stroms mehr kosten als der

verkaufte Strom. Deshalb wird der Strom bisher immer verschenkt. Dieser Ansatz wird jedoch an seine Grenzen stoßen, sobald die Flotte an E-Fahrzeugen eine gesellschaftlich relevante Stückzahl erreicht hat. Wir plädieren für fest in Fahrzeugen eingebaute Stromzähler und die vertragliche Bindung an einen Stromversorger.

7. Fahrstromsteuer

Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer belaufen sich auf über 40 Milliarden Euro pro Jahr. Laut Straßenbaufinanzierungsgesetz (StrFinG) sind diese Mittel vom Staat vorrangig „für Zwecke des Straßenwesens zu verwenden“. Wer im großen Stil auf elektrische Antriebe umstellen will, der muss auch sagen, wie er die Verkehrsinfrastruktur bezahlen möchte. Schwere Autos, die viel gefahren werden, zerstören die Straßen stärker als leichte, effiziente Fahrzeuge, die nur in der Garage stehen. Erstere sollten proportional mehr zahlen als Letztere. Da aber Erstere auch mehr Energie verbrauchen, wäre eine Fahrstromsteuer sowohl gerecht als auch naheliegend. Wir plädieren dafür, den Fahrstrom nicht mit der Stromsteuer, sondern mit einer schadstoffbasierten Fahrstromsteuer zu belegen. Da beim Elektroauto der Ausstoß von Klimagasen und Schadstoffen ins Kraftwerk verlagert wird, wäre eine schadstoffbasierte Fahrstromsteuer eine logische Konsequenz und im Einklang mit der geplanten CO₂-basierten KFZ-Steuer.

8. CO₂-basierte KFZ-Steuer

Im Gegensatz zu einem Benziner hat bei einem E-Mobil der Autohersteller nur einen minimalen Einfluss auf die CO₂-Emissionen. Diese werden primär durch den Autobesitzer und die Wahl seiner Stromquelle bestimmt. Egal ob man nun alle E-Fahrzeuge mit Null Gramm CO₂ je Kilometer ansetzt oder nach dem deutschen oder gar dem europäischen Strommix versteuert, keiner der Ansätze ist fair und keiner hat eine echte Lenkungswirkung. Wenn jedes E-Fahrzeug aber einen Stromversorger hat, hat auch jedes Fahrzeug seinen individuellen Schadstoffausstoß. Hieran kann man auch direkt den jeweiligen CO₂-Ausstoß für ein E-Fahrzeug ableiten. Wir plädieren bei Elektrofahrzeugen für eine CO₂-KFZ-Steuer gemäß dem fahrzeugspezifischen

Strommix. Den Nachweis kann der zuständige Stromversorger ohne Aufwand erbringen.

9. Wechselkennzeichen

Die KFZ-Steuer bestraft den Besitz eines PKWs. Die Höhe der „Strafe“ richtet sich dabei unter anderem nach der Schadstoffklasse des Motors und somit wiederum indirekt nach dem Alter des Fahrzeuges. Die KFZ-Versicherung versucht das Risiko der Benutzung eines PKWs mit einem Preis zu versehen. Wer sich nun aus Gründen des Klimaschutzes zur Anschaffung eines kleinen Zweitwagens entschließt, um in der Stadt weniger Parkraum zu beanspruchen und weniger Schadstoffe zu erzeugen, der wird heute doppelt bestraft. Er muss sowohl eine zweite KFZ-Steuer als auch eine zweite Versicherung bezahlen. Menschen, die sich nur ein Auto leisten können, werden tendenziell immer das größere wählen („Damit kann ich nicht nur zur Arbeit pendeln, sondern auch mal etwas Großes transportieren“). Wie macht man diesen Bürgern kleine Autos schmackhaft, vor allem wenn es auch noch E-Fahrzeuge mit – für viele beängstigend – kurzer Reichweite sein sollen? Wir plädieren für die Einführung des Wechselkennzeichens. Ähnlich dem „roten Nummernschild“ kann man dieses Kennzeichen für mehrere Fahrzeuge verwenden, wovon sich jedoch immer nur eines im öffentlichen Verkehrsraum befinden darf. Versicherung und Steuer müssen nur einmal gezahlt werden. Die Höhe richtet sich dabei nach dem „teuersten“ Fahrzeug. In Österreich und der Schweiz ist dieses System schon seit vielen Jahren erfolgreich im Einsatz.

Es geht auch ohne viel Geld

Sollte man auch von der finanziellen Seite Förderung anbieten wollen, so kann man sich von kommunalen Beschaffungsprogrammen bis hin zu einem KfW-Programm zur „CO₂-Sanierung im Verkehrssektor“ vieles vorstellen. Letzteres könnte sich z. B. als sehr hilfreich für die Finanzierung von Energiespeichertechnik erweisen, wozu gerade die kleinen, innovativen Unternehmen meist selber nicht in der Lage sind. Ideen gibt es viele. Doch alle hier von uns vorgestellten Maßnahmen kommen ohne große Geldbeträge aus und könnten gerade deshalb von den verantwortlichen Akteuren

innen kürzester Zeit umgesetzt werden, sofern der politische Wille zum Klimaschutz wirklich vorhanden ist.

Nationale Strategie zur Elektromobilität

Ende November fand in Berlin eine von der Bundesregierung organisierte Konferenz statt, auf der über einen nationalen Entwicklungsplan für die Elektromobilität in Deutschland diskutiert wurde. Einigkeit zwischen den Ministerien besteht darin, dass Elektromobilität in Zukunft eine zentrale Rolle spielen soll und muss. Deutschland

soll eine führende Nation auf diesem Gebiet werden, wozu ein heimischer Markt erforderlich ist. Um das ausgegebene Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen im Jahr 2020 zu erreichen, ist faktisch ein zügiger Einstieg in die Serienproduktion erforderlich. Um einer reinen Verlagerung der Emissionen in die Kraftwerke vorzubeugen gilt es deshalb frühzeitig die richtigen Leitplanken zu setzen. Elektromobilität muss sich vor allem mit sauberen Erneuerbaren Energien rechnen.

Die Deutsche Gesellschaft für Sonnenenergie (DGS) hat die obigen neun

Punkte im Vorfeld der Konferenz mit anderen Energie- und Umweltverbänden abgestimmt und im Rahmen des Arbeitskreises "Rahmenbedingungen", der vom Umweltministerium geleitet wurde, offiziell vorgeschlagen. In wieweit die Punkte berücksichtigt oder gar umgesetzt werden, hängt nun auch davon ab, wie viele Verbände und Politiker sich für diese Maßnahmen einsetzen.



Tomi Engel

Der Autor leitet den DGS-Fachausschuss Solare Mobilität.

Europa und die Biokraftstoffe

Auf der Suche nach dem nachhaltigen Biosprit

Die Länder der Europäischen Union zählen zu den größten Verursachern von Treibhausgasemissionen und haben daher eine große Verantwortung für den Klimaschutz. Mit etwa 21 Prozent hat der Verkehrssektor einen großen Anteil an den Emissionen von Treibhausgasen. Der Einsatz von Biokraftstoffen wird als Beitrag zur Reduktion des Ausstoßes an Treibhausgasen gesehen, denn man verspricht sich dadurch den Ersatz großer Mengen klimaschädlicher fossiler Treibstoffe.

Weitere Gründe für den verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen bestehen in der Notwendigkeit, die Sicherheit der Energieversorgung durch eine Diversifizierung der Kraftstoffquellen zu gewährleisten und etwas gegen die steigenden Preise für fossile Brennstoffe zu unternehmen.

So hatte die Europäische Kommission im Jahre 2006 zunächst in einem Vorschlag für eine Strategie für Biokraftstoffe empfohlen, den Anteil Erneuerbarer Energien innerhalb der EU bis zum Jahr 2020 auf 20% zu steigern. Damit sollen die Erzeugung und der Einsatz von Biokraftstoffen in der EU gefördert werden. Auch die Zusammenarbeit mit den Entwicklungsländern zugunsten einer nachhaltigen Produktion von Biokraftstoffen ist Ziel dieser Strategie.

Im Januar 2008 schlug die Europäische Kommission eine Richtlinie zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen vor. Demnach soll der Anteil Erneuerbarer Energien im Verkehrssektor bis zum Jahr 2020 auf 10% erhöht werden (wobei Biogas und Elektrizität auf das Ziel angerechnet werden können). Außerdem sollen verbindliche nationale Ausbauziele für Erneuerbare Energien



beschlossen werden und Kriterien zur Erfüllung ökologischer Nachhaltigkeit für Biokraftstoffe erarbeitet werden

Kritische Stimmen bremsen die Euphorie

Der Vorschlag der EU stieß auf heftige Kritik von Umwelt- und Entwicklungsorganisationen, zumal die

anfängliche Euphorie in der Öffentlichkeit längst wachsender Skepsis gewichen war. Denn inzwischen nehmen die Landnutzungskonflikte zwischen Ernährung, Naturschutz und Bioenergie zu. Immer häufiger berichten Menschenrechtsgruppen und Betroffene etwa von Torfregenwäldern, die für die Anlage von Ölpalmenplantagen abgebrannt wurden, oder von Kleinbauern, auf deren Land heute Zuckerrohr wächst.

Da die für das ehrgeizige Ziel benötigten Kraftstoffmengen in der EU selbst nicht produziert werden können, dürfte man um Importe von Biokraftstoffen nicht herumkommen. Außerdem werden viele Biokraftstoffe allein deswegen eingeführt, weil sie deutlich billiger sind als solche aus heimischer Erzeugung. Zu allem Überfluss ist die Produktion mancher Biotreibstoffe klimaschädlicher als der Einsatz von Mineralölen. Dies ist der Fall, wenn der Anbau von Biomasse Landnutzungsänderungen verursacht, bei denen die in Ökosystemen wie (Torf)Regenwäldern oder Baumsavannen gebundenen Kohlenstoffmengen innerhalb kurzer Zeit verbrannt werden oder durch andere Prozesse (Humusabbau) Treibhausgase emittieren. Es braucht Jahrzehnte, auf manchen Standorten sogar Jahrhunderte, bis diese Emissionen durch die bei Verwendung von Biotreibstoffen eingesparten Treibhausgasemissionen wieder wett gemacht werden könnten.

Aktueller Stand der Debatte

Im September 2008 stimmte der Ausschuss für Industrie und Energie des Europäischen Parlamentes (ITRE) einem Bericht des luxemburgischen

grünen Europaabgeordneten Claude Turmes zu. Demnach sollen zur Erreichung des 10-Prozent-Zieles im Verkehrssektor für das Jahr 2020 mindestens 40% der dafür benötigten Energiemengen durch den Einsatz von Biokraftstoffen der 2. Generation oder durch Ökostrom bereitgestellt werden. Für die Herstellung dieser Energiemengen dürfen weder Land noch Rohstoffe verwendet werden, die auch zur Lebensmittelproduktion hätten genutzt werden können. Dies wird von mehreren Umwelt- und Entwicklungsorganisationen begrüßt, weil dies bedeuten dürfte, dass weniger Biotreibstoffe der 1. Generation importiert werden müssen.

Neue EU-Richtlinie

Am 11. Dezember 2008 haben sich der Europäische Rat und das Parlament auf eine weit reichende Richtlinie zur Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien um 20% bis 2020 geeinigt.

Mit der neuen EU-Richtlinie zu Erneuerbaren Energien wird der Beschluss des Europäischen Rates vom März 2007 umgesetzt, den Anteil erneuerbarer Energie am EU-Endenergieverbrauch von 8,5 Prozent im Jahr 2005 bis zum Jahr 2020 auf 20 Prozent auszubauen. Dazu werden allen Mitgliedsstaaten konkrete Ziele vorgegeben, die sich an der Ausgangslage, an den vorhandenen Potenzialen und an der Wirtschaftskraft orientieren. Deutschland wird seinen Anteil demnach von knapp 6 Prozent im Basisjahr 2005 auf 18 Prozent im Jahr 2020 steigern. Die Mitgliedsstaaten sind verpflichtet, mit nationalen Aktionsplänen gegenüber der Kommission darzustellen, wie die Ziele erreicht werden sollen.

Für den Transportbereich gibt die Richtlinie als einziges nationales Sektorziel ein Ziel von mindestens 10% erneuerbare Energien bis 2020 für alle Mitgliedsstaaten vor. Dieses Ziel wird seitens der Mitgliedsstaaten zum Großteil durch Biokraftstoffe erfüllt werden, wobei Biokraftstoffe, die aus bestimmten Rohstoffen hergestellt werden, 2-fach angerechnet werden.

Mit der Richtlinie werden außerdem erstmals Nachhaltigkeitskriterien für die Erzeugung von Biomasse zur energetischen Verwendung auf EU-Ebene eingeführt. Sie sollen gleichermaßen auch für die Nutzung von Biotreibstoffen gelten. Die Nachhaltigkeitskri-

terien für Biomasse zur energetischen Verwendung regeln zunächst nur flüssige Bioenergieträger, die Erweiterung auf gasförmige und feste Bioenergie soll bereits nächstes Jahr folgen. Die Nachhaltigkeitskriterien umfassen folgende Bereiche: Treibhausgaseinsparungen, die flüssige Bioenergieträger im Vergleich zu fossilen Energieträgern mindestens erreichen müssen, Kriterien zum Schutz natürlicher Lebensräume und soziale Kriterien.

Das Europäische Parlament, der Rat und die Europäische Kommission haben sich nach langen Verhandlungen auf einen gemeinsamen Text der neuen EU-Richtlinie zu erneuerbaren Energien verständigt. Dieser Text wird in den kommenden Wochen noch formal vom Europäischem Parlament und Rat angenommen, bevor die Richtlinie in Kraft treten kann (voraussichtlich im Frühjahr 2009).

Nachhaltigkeitskriterien

Die neue Richtlinie definiert erstmalig Nachhaltigkeitsanforderungen für die Herstellung von Biomasse zur energetischen Verwendung. Die Nachhaltigkeitskriterien regeln zunächst nur Biokraftstoffe und flüssige Bioenergieträger, es wird aber im Rahmen der Richtlinie festgelegt, dass die Kommission bis Ende 2009 einen Bericht vorzulegen hat, der Vorschläge zur Anpassung an gasförmige und feste Bioenergie enthalten soll.

Treibhausgaseinsparung: Verbindliche Mindest-Treibhausgaseinsparungswerte, die Biomasse zur energetischen Verwendung im Vergleich zu fossilen Energieträgern einhalten muss, sind 35% ab Inkrafttreten, 50% ab 2017. Bereits bestehende Produktionsanlagen (vor Januar 2008 getätigte Investitionen) sind bis 2013 von der Einhaltung der Treibhausgasminde-rungswerte ausgenommen.

Schutz natürlicher Lebensräume: Keine Förderung von Biomasse aus Gebieten mit besonderer Bedeutung für die Biodiversität (Urwälder, Schutzgebiete und Gebiete mit besonderer internationaler Bedeutung zum Erhalt gefährdeter Arten, biodiverses Grünland); und keine Förderung von Biomasse aus Gebieten mit besonderer Bedeutung für die Speicherung von Kohlenstoff (Feuchtgebiete, Moore, kontinuierliche Wälder).

Hier wäre noch zu klären welche Gebiete als hochwertig gelten. Dazu müssten im Rahmen einer Landnutzungsplanung genaue Karten erstellt werden, auf denen sowohl Tabuzonen, als auch potenzielle Anbaugebiete verzeichnet sind.

Soziale Kriterien: Hier gibt es lediglich eine Berichtspflicht der EU-Kommission zu einschlägigen internationalen Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation der VN (z.B. Gleichberechtigung, Kinderarbeit). Ungeklärt bleibt, wie die EU dafür sorgen will, dass die Nahrungsmittelsicherheit nicht gefährdet wird.

Als Argument gegen die Einführung strengerer Sozialstandards wird das Risiko angeführt, dies könnte von der Welthandelsorganisation WTO als Handelshemmnis betrachtet werden.

Überprüfungen der Richtlinie

Aufgrund der Ungewissheit der Entwicklung insbesondere der Biokraftstoffe im Transportbereich und der Anwendung der Nachhaltigkeitskriterien wurde im Laufe des Verhandlungsprozesses u.a. eine allgemeine Revisionsklausel für das Jahr 2014 in die Richtlinie aufgenommen. Die Richtlinie tritt 12 Tage nach Veröffentlichung im Amtsblatt der EU in Kraft (voraussichtlich Frühjahr 2009). Die Mitgliedsstaaten müssen die zur Einhaltung der Richtlinie notwendigen nationalen Gesetze, Vorschriften etc. 18 Monate nach Veröffentlichung im Amtsblatt der EU umgesetzt haben.

Was ist von dem Deal zu halten?

Viele Beteiligte haben nach wie vor gemischte Gefühle, wenn sie an die Verwendung von Biokraftstoffen im Verkehrssektor denken. Zu viele Möglichkeiten bleiben bislang ungenutzt, sowohl Energie als auch Geld im Verkehrssektor einzusparen. Viele Umweltverbände sehen nach wie vor die Förderung der Großproduktion von Biokraftstoffen als problematisch an, weil die Maßnahmen zur Vermeidung von ökologischen und sozialen Problemen noch nicht ausreichend sind.


László Maráz

Der Autor ist Koordinator der Plattform nachhaltige Biomasse und der AG Wald im Forum Umwelt und Entwicklung.

Auto macht krank

Wir brauchen eine gesunde Mobilität im Umweltverbund

Der bisher in den OECE-Staaten konzentrierte Autoverkehr ist mit einer Vielzahl von Toten und Verletzten verbunden. Der Ausstoß von Dieselruß ist ein ernstes Gesundheitsproblem. Zufahrt zu den Umweltzonen nur mit grüner Plakette wird Entlastung bringen. Für die Gesundheit ihrer Bürgerinnen und Bürger müssen die Kommunen den Umweltverbund entschieden fördern.

Autoverkehr war und ist immer mit einer Vielzahl von Toten und Verletzten verbunden. Daher müsste Bundesgesundheitsministerin Ulla Schmidt stets vor den ernstesten Gefahren des Autos für die Gesundheit warnen. Aber auch der Schadstoffausstoß von Pkw – beispielsweise Rußpartikel aus Dieselfahrzeugen – verschlechtern die Gesundheit der Allgemeinheit. Nicht nur aus klimasondern auch aus gesundheitspolitischer Sicht ist es daher geboten den Umweltverbund zu fördern.

Der weltweite Autoverkehr und seine tödlichen Folgen

Während die Umweltfolgen des automobil Verkehrs regelmäßig durch politische Debatten ins öffentliche Bewusstsein treten, gibt es verdrängte Schattenseiten des Autos. Es wird geschätzt, dass der weltweite Autoverkehr in seiner gesamten Geschichte bis heute 35 Millionen Tote und etwa 500 Millionen Schwerverletzte zur Folge hatte. Allein im Jahr 2005 kamen auf unserem Erdball fast eine Millionen Menschen durch Autounfälle ums Leben. Auch die automobilen Mobilisierung der Massen in China und Indien hat einen hohen Preis: Über 140.000 Menschenleben fallen sowohl in China als auch in Indien jährlich dieser „modernen“ Form der Fortbewegung zum Opfer. Die Weltgesundheitsorganisation geht davon aus, dass Verletzungen bei Verkehrsunfällen inzwischen „die Haupttodesursache bei Chinesen im Alter zwischen 15 und 45 Jahren darstellen.“ Schon dieser flüchtige Blick auf die grausamsten Folgen des Autoverkehrs zeigt, Autos stellen – anders als uns die künstlichen Werbewelten der Automobilindustrie glauben machen wollen – eine ernstzunehmende Gefahr für die Gesundheit und das Leben von Menschen dar.

Die meisten Autos verkehren aber nach wie vor in den Industrienationen. In Nordamerika, Japan, Australien, Neuseeland und Europa lebten

2005 rund 975 Millionen Menschen und damit knapp 17 Prozent der Weltbevölkerung. Mit 452 Millionen Autos verfügen sie aber über mehr als 70 Prozent des weltweiten Pkw-Bestandes. Allein in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg sind mehr Autos registriert als auf dem gesamten afrikanischen Kontinent.

Feinstaub und Umweltzonen

Besonders hoch ist die Dichte von Autos in städtischen Ballungszentren der Industrieländer. Hier treten auch die stärksten negativen gesundheitlichen Folgen des motorisierten Individualverkehrs auf. Eine akute Bedrohung für die menschliche Gesundheit ist die permanente Belastung der Atemwege mit Feinstaub. Nach einer Faustformel stammt der Feinstaub zu jeweils einem Drittel aus Dieselfahrzeugen, Baumaschinen und anderen Quellen. Feinstaub klingt harmlos. Doch die Folgen der ständigen Aufnahme von Rußpartikeln in den Körper sind unter anderem Krebs, Herz-Kreislauf-Erkrankungen und vorzeitiger Tod. Besonders betroffen sind Kinder und ältere Menschen. In Deutschland sterben die Menschen allein durch die Feinstaubbelastung im Durchschnitt acht Monate früher.

Erfreulicherweise hat sich die Europäische Kommission im Rahmen ihrer Luftreinhaltepolitik auch die Bekämpfung des Feinstaubes auf das europäische Sternenbanner geschrieben. Die europäischen Kommunen wurden verpflichtet, bestimmte Grenzwerte für Luftschadstoffe nicht zu überschreiten. In vielen Städten und Gemeinden wollten die Kommunalpolitiker diese Anforderungen einfach aussitzen. Diese umweltpolitische Passivität hat der europäische Gerichtshof im Juli 2008 mit einem deutlichen Signal beendet. Nach seiner Rechtsprechung handelt es sich bei der europäischen Luftreinhaltung um ein individuell einklagbares Recht der Bürgerinnen und Bürger Europas. Der Druck auf die Kommu-

nen, zu einer deutlichen Reduzierung der Belastung mit Luftschadstoffen zu kommen, wird absehbar weiter zunehmen. So treten Anfang 2010 die Grenzwerte für Stickoxide in Kraft.

Es gibt auch Kommunen, die bereits gehandelt und auf der Basis von Luftreinhalteplänen Umweltzonen eingerichtet haben. Wer diese als unwirksam belächelt, übersieht, dass es sich hierbei nur um die erste Stufe der Einführung handelt. Bisher dürfen alle Autos mit roten, gelben und grünen Plaketten in die Umweltzone fahren. Berlin und Hannover wollen jedoch am 1. Januar 2010 den nächsten entscheidenden Schritt machen und nur noch Autos mit grüner Plakette die Zufahrt zu ihrer Umweltzone erlauben. Verbannt werden vor allem Dieselfahrzeuge ohne Rußpartikelfilter.

Bei den Pkws konnte eine Allianz aus verschiedenen Umweltverbänden, „Kein Diesel ohne Filter“, bereits erreichen, dass neue Dieselaautos heute fast vollständig serienmäßig mit einem Filter ausgestattet sind. Was fehlt, ist die Nachrüstung älterer Fahrzeuge sowie der Bereich von Transportern und LKW. Je mehr Kommunen ihre Zufahrtsregelungen verschärfen und nur Fahrzeuge mit grüner Plakette einfahren lassen, desto mehr Schwung kommt in die Nachrüstung von Autos, Transportern und Lkw mit Filtern. Da sich bei vielen Menschen der Skandal um Betrugsfilter im Kopf festgesetzt hat, sei hier noch einmal deutlich gesagt: Die jetzt verkauften Filter sind sinnvoll und erwiesenermaßen wirkungsvoll. Empfehlenswert sind jedoch nur die geschlossenen Filter, die mehr als 95 Prozent der Rußpartikel aus den Abgasen filtern. Die Berliner Verwaltung steht zur Verschärfung ihrer Bedingungen. So hat sie in den letzten Monaten untersuchen lassen, ob ausreichende Nachrüstlösungen verfügbar sind. Das Ergebnis fiel mit 80 Prozent Verfügbarkeit bei Lkw und 90 Prozent bei Pkw sehr positiv aus.

Den gesunden Umweltverbund fördern

In der kommunalen Verkehrsplanung weiterhin unterbelichtet ist, dass den Kommunen ein gesamtes Spektrum an Instrumenten zu Verfügung steht, um den Verkehr umzusteuern und damit gesundheitsverträglich zu machen. Auf eine kurze Formel gebracht – für die der VCD

seit seiner Gründung kämpft – heißt dies: Der Umweltverbund muss gestärkt werden. Wenn sich die Anteile des Autoverkehrs verringern und die von Bus, Bahn, Fahrrad und Fußwegen erhöhen, ist dies unmittelbar mit einer Verbesserung der Luftqualität verbunden. Gleichzeitig handelt es sich um einen wichtigen Beitrag zur aktiven Gesundheitsverbesserung, denn die Bewegung zu Fuß oder auf dem Fahrrad hat unbestritten positive Wirkungen auf die menschliche Gesundheit. Dieser doppelte gesundheitliche Nutzen – sauberere Luft und gesunde Bewegung – sollte eigentlich Ansporn genug sein, um dem nichtmotorisierten Verkehr in Planung und Bau von Verkehrswegen Priorität einzuräumen. Zumal die Kommunen so auch Geld sparen können. Der nichtmotorisierte Verkehr ist nicht nur für alle gesünder, er verursacht auch die geringsten Kosten. Wer also öffentlich chronisch klamme öffentliche Kassen bejammert – angesichts riesiger Staatsgarantien für Banken und das Auflegen milliardenstarker Konjunkturprogramme nicht sehr glaubwür-

dig – der muss sich für die weitgehende Einstellung des Straßenneubaus einsetzen. Die neuen Pisten von heute sind die Buckelpisten von morgen, die nach teuren Sanierungsprogrammen verlangen. Auch steht Straßenrückbau zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs und des ÖPNV bisher in keiner Kommune auf der Tagesordnung des Stadt- oder Gemeinderates.

Es gibt eine Palette an überschaubaren notwendigen Maßnahmen, für die sich auch der VCD seit seiner Gründung vor mehr als 20 Jahren einsetzt. Dazu gehört an erster Stelle die Verkehrsvermeidung und die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs bzw. des ÖPNV. Immerhin ist das Fahrradfahren in den letzten Jahrzehnten in Wahrnehmung und Förderung vorgekommen, wenn auch in seinem Ausmaß leider nicht ausreichend. Das Zu-Fuß-Gehen dagegen konnte bisher sein Schatten- und Restflächendasein nicht ablegen. Gehen, wahrscheinlich weil so selbstverständlich und häufig ohne Hilfsmittel auskommend, wird nicht als Teil des Verkehrs angesehen, obwohl diese Fortbewegungsart

die Basismobilität schlechthin ist. Natürlich muss der ÖPNV attraktiv sein und ausgebaut werden. Wir brauchen autofreie Projekte, um praktisch zu zeigen, wie attraktiv ein autofreies Leben ist. Es wird notwendig sein, die Bahn in der Fläche anzubieten, statt sie für eine Minderheit auf Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Metropolen zu beschränken. Der Flugverkehr bedarf der Einschränkung und Verlagerung auf die Schiene. Nicht zu vergessen bedarf es intelligenter Strategien auch im Bereich Güterverkehr, um Transporte zu vermeiden und ebenfalls auf die Schiene zu verlagern. Die Beachtung dieser Grundsätze ermöglicht einen umweltfreundlichen und die menschliche Gesundheit fördernden Verkehr, der die Orte unseres Lebens attraktiver, vielfältiger und reicher macht.



Heiko Balsmeyer

Der Autor ist Referent für Verkehrspolitik beim Verkehrsclub Deutschland (VCD), langjähriger Geschäftsführer des Fußgängervereins per pedes e.V. und selbst in Berlin begeisterter Fahrradfahrer.

Ansätze zur Eindämmung der Autoexplosion

Die Finanzkrise für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr nutzen

Wegen der durch die Finanzkrise ausgelösten Wirtschaftskrise muss der Staat Ausgabenprogramme auflegen, um die Wirtschaft in Schwung zu bringen. Große Geldbeträge stehen bereit. Am Beispiel des Öffentlichen Verkehrs wird gezeigt, wie Mittel investiert werden können, um die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen und die Ölabhängigkeit zu vermindern.

Im Personenverkehr zu Lande – er ist, ebenso wie der Güterverkehr, für etwa 10 Prozent der energiebedingten CO₂-Emissionen verantwortlich – bereitet die sogenannte ‚Autoexplosion‘ beim Klimaschutz, beim Flächen- und Ressourcenverbrauch, bei der Verkehrssicherheit und beim Lärmschutz in Industrieländern weiterhin, und in Schwellenländern zunehmend große bis die größten Probleme. Der Begriff ‚Bevölkerungsexplosion‘ – darunter versteht man die Zunahme der Bevölkerung eines Landes um einige Prozent pro Jahr – ist weit verbreitet und wird meist im Zusammenhang mit der Dynamik in Entwicklungsländern in den letzten Jahrzehnten ver-

wendet. Noch nicht so verbreitet ist der daran angelehnte Begriff ‚Autoexplosion‘. Er betrifft bisher vor allem Industrieländer, ist aber in den letzten Jahren vermehrt auch in Schwellen- und anderen Entwicklungsländern anzutreffen und beschreibt analog zur Bevölkerungsexplosion eine damit vergleichbar jährliche Zunahme des Bestands an privaten PKW.

Angesichts der genannten Probleme, die er bereitet, kann der private PKW (auch als MIV – motorisierter Individualverkehr – bekannt) bei der heutigen Populationsgröße nicht DAS Verkehrsmittel für die Mehrzahl der Menschen auf diesem Planeten sein. In diesem Beitrag wird darauf eingegan-

gen, was im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) an technischen Möglichkeiten gegen die Autoexplosion aufgestellt werden kann. Ihre Einführung und ihr Ausbau sind durch entsprechende fiskalische (etwa die City-Maut in London), ordnungsrechtliche und andere gesetzliche Maßnahmen zu flankieren. Dieser Beitrag ist auf den ÖV fokussiert und kann weder auf den Fahrradverkehr, auf Belange der Fußgänger noch auf die Möglichkeiten der Gestaltung der Siedlungsstruktur eingehen.

Gute Beispiele zum Öffentlichen Verkehr im Ausland

Deutschland weist bereits seit Jahrzehnten eine starke Autoexplosion auf, die selbst in den letzten Jahren, in denen die wirtschaftliche Entwicklung unterdurchschnittlich war und in denen die Fahrleistung der PKW stagnierte oder gar sank, nicht zum Stillstand kam. Man sollte sich deshalb keinen Illusionen hingeben, sie sei leicht abzubremsen oder gar zu stoppen.

Mut macht ein wenig der Sachverhalt, dass der Motorisierungsgrad der

jungen Männer in letzter Zeit gefallen ist. Dies hat vermutlich viele Ursachen, doch wäre der Trend zu eigenen PKW sicher größer, wenn es nicht attraktive Alternativen zu ihm gäbe. Im Bereich ÖV wird der Schienenbonus empirisch festgestellt: Fahrgäste ziehen ein schienengebundenes Verkehrsmittel dem Bus vor (er beläuft sich in der Größenordnung von 20 Prozent; soll heißen, dass eine Strecke 20 Prozent mehr Fahrgäste aufweist, wenn bei gleichen sonstigen Parametern schienengebundene Verkehre angeboten werden). Hinzu kommt, dass schienengebundene Verkehre leicht in Elektrotraktion betrieben werden können, was die Abhängigkeit vom Erdöl mindert.

Schienerverkehr

Entsprechend hilfreich ist ein Blick ins Ausland, was schienengebundene Verkehre in Mittelstädten angeht. Hier sind vor allem die modernen neuen Straßenbahnsysteme in Frankreich anzuführen, welche allesamt seit der Mitte der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts eingeführt wurden und immense Erfolge aufzeigen (es sind knapp 20 neue Systeme in der Zahl, von Valenciennes über Montpellier und Lyon bis Paris; sie haben in vielen anderen Städten weltweit Nachahmer gefunden). Besonderes Merkmal ist ihre besondere Ästhetisierung, was in Deutschland kaum anzutreffen ist, wo jedoch glücklicherweise in der Zeit der Autoeuphorie nach dem Zweiten Weltkrieg nicht alle Straßenbahnen stillgelegt worden sind, so dass es noch einige Straßen- /Stadtbahnsysteme gibt. Bedauerlicherweise wurden aber kaum neue Systeme eingerichtet.

Busse

Verlassen wir die Schiene – die aktuelle Kalamität mit den Hochge-

Abb. 1: Fernbus in Argentinien



Foto: M. Treber/Germanwatch

schwindigkeitszügen in Deutschland sei übergangen, weil dafür kein Raum ist – und gehen zum Bus über. Hier ist ein grundsätzliches Defizit festzustellen, denn es gibt in Deutschland im Linienverkehr kaum Fernbusse. Dies ist dem Schutz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) (vor preiswerten Wettbewerbern) geschuldet und hat seine Gründe. Muss der SPFV in Deutschland doch formal eigenwirtschaftlich sein (d.h. seine Betriebsführung gibt es seitens des Staates keine Finanzmittel). Würde sich ein Wettbewerber auf der Straße etablieren und dem SPFV Marktanteile wegnehmen, müsste dieser zwangsläufig das Angebot zurückfahren. Hier besteht ein Regulierungsdefizit (das auch dazu beiträgt, dass so genannte Nebenfernstrecken immer weniger vom SPFV bedient werden). Der Bund sollte grundsätzlich als Aufgabenträger des SPFV analog zum Regionalverkehr Züge des Fernverkehrs auf diesen Strecken bestellen (allerdings bedürfte es noch eingehender Verhandlungen, bis es soweit wäre). Mit solch einer Änderung der gesetzlichen Grundlagen sollte auch der Weg für Fernbusse im Linienverkehr in Deutschland bereitet werden.

Solche Busse sind in vielen Ländern (vor allem dort, wo es kaum oder keinen SPFV gibt: etwa in der Türkei oder in Argentinien, vgl. Abb. 1) das Rückgrat des landgebundenen ÖV und bieten attraktive Leistungen bei niedrigen Preisen an. Vergleichbar attraktive Busse in der Agglomeration (Bus Rapid Transit), die in vielen Metropolen des

Südens Erfolgsgeschichten schreiben, kommen für Deutschland weniger in Betracht, weil hier die Komfortmerkmale vergleichbarer schienengebundener Systeme besonders geschätzt und finanziert werden können.

Für kleinere Städte trifft das nicht zu, denn hier sind schienengebundene Systeme zu teuer. Mit der Einführung von Stadtbussystemen, etwa des Stadtbusses in Dornbirn (Österreich), vgl. Abb. 2, wurde ein Quantensprung der Qualität erreicht: vertaktete Verkehre, hohe Haltestellendichte und Frequenz, Umsteigemöglichkeit an einer Rendezvous-Haltestelle.

Ausblick

Die beschriebenen Elemente eines überzeugenden ÖV sind durchweg innovativ, aber bereits bewährt. Sie sind also keine Neuigkeiten.

Neu sind gegenwärtig die Rahmenbedingungen. Das ist zum einen die bevorstehende Öl-Kluft (sie wird von der Finanz- und Wirtschaftskrise überdeckt, wird aber sofort wieder in Erscheinung treten, wenn die Wirtschaft weltweit wieder stärker wächst). Zum anderen schlittern, angestoßen durch die Finanzkrise, die meisten Industrieländer in eine Wirtschaftskrise großen Ausmaßes. Sie können einer drohenden Deflation nur durch massive Ausgabenprogramme der Öffentlichen Hand begegnen. Plötzlich sind Mittel in Beträgen zu verausgaben, die vorher kaum zu einem Zehntel bereitstanden. Diese Ressourcen müssen in die überfällige Klima-Wende fließen, und oben wurden Ansatzpunkte gezeigt, wohin sie beim Verkehr gehen sollten, um die Treibhausgasemissionen zu senken, den Verkehr nachhaltiger und das Verkehrssystem weniger abhängig vom Rohöl zu machen.



Manfred Treber

Der Autor ist Klima- und Verkehrsreferent bei Germanwatch.



Abb. 2: Rendezvous-Haltestelle der ersten Generation in Dornbirn

Klimaschutz in der Logistik

Zwischen Ordnungsrecht und Business Case

Das Dilemma des Verkehrssektors zwischen staatlichen Vorgaben und zukunftsfähigen Geschäftsmodellen verkörpert derzeit die Automobilbranche am besten. Sie kann ihre verbrauchsintensiven Fahrzeuge nicht mehr verkaufen und holt sich gleichzeitig mit dem Argument der Wettbewerbsfähigkeit einen Freibrief aus Brüssel diese weiterzubauen. Für die Weiterentwicklung der momentan noch Absatz bringenden kleineren Fahrzeuge dagegen möchte die Industrie Staatsgelder.

Auf ihren großen Schiffen sitzen bleiben aber nicht nur die Autohersteller. Auch die Reeder hat es in der Krise hart erwischt.

Ihre Branche wickelt 90% des globalen Handels ab und ist im letzten Jahrzehnt rasant gewachsen. Die Auftragsbücher der Werften sind auf Jahre gut ausgefüllt – nur die Schiffe eben nicht. Die Financial Times meldet dass ein Container auf der Asienroute für 250\$ zu haben ist – im Vorjahr waren es noch 2500\$. Die Reeder haben in den vergangenen Jahren auf immer größere Schiffe gesetzt, von Shanghai bis Hamburg werden dafür die Häfen ausgebaggert – riesige Überkapazitäten drohen. Maßnahmen, die noch vor zwei Jahren als wirtschaftlich unmöglich abgetan wurden – wie langsamer fahren, kleinere Schiffe auf mehr Umläufen, der Einsatz von Segelsystemen lohnen sich plötzlich.

Klimaschutz und Ressourceneffizienz werden auch und gerade in der Krise zum business case. Die Kunden fragen einerseits verstärkt nach dem CO₂-Fußabdruck der Transporte, Leerfahrten und Doppeltransporte werden obsolet in dem Maße wie die Nutzerfinanzierung und die Einbeziehung externer Kosten steigt oder der Gewinn pro transportierter Tonne rapide sinkt.

Güterverkehr 1.0: hohes Risiko- wenig Vorbereitung

Dass der Transport und Logistiksektor schlecht vorbereitet ist auf Risiken des

Klimawandels wird in der Krise offensichtlich- ganz neu ist es allerdings nicht. Eine Anfang 2008 veröffentlichte Metastudie von KPMG platziert den gesamten Sektor im Hochrisikobereich und gleichzeitig als am wenigsten vorbereitet. Die jüngsten Erfolge der Autolobby bei der Festsetzung eines europäischen Flottengrenzwertes belegen eindrucksvoll das Dilemma in dem sich der Verkehrssektor befindet: Auf der einen Seite steht das mehr oder weniger erfolgreiche Abwehren von politischen Maßnahmen, die Klimaschutz im Verkehr verankern sollen. Auf der anderen Seite bereitet sich der Sektor auf Risiken des Klimawandels nur sehr ungenügend vor. Das führt in der gegenwärtigen Krise zu einer Situation in der Autohersteller, Reeder und Speditionen mit dem Rücken zur Wand stehen, weil sie Klima- und Ressourcenschutz ignoriert haben.

Dabei hat sich viel getan in den letzten Jahren. Der Masterplan Güterverkehr war im Klimaschutzjahr 2007 als

Wirtschaftsförderprogramm für die boomende Logistikbranche gestartet und hat sich am Ende zu einem Plan entwickelt, der zwar die erwarteten Hafen- und Flughafenerweiterungen, Autobahnausbau und milliardenteure Schienenstrecken vorsieht aber sich auch zur Klimaschutzverantwortung des Sektors bekannt hat.

Klimaschutz ist seither angekommen in der Logistikbranche, in jüngster Zeit widmen selbst die Fachmagazine dem Thema Titelgeschichten. „Logistik heute“¹ unterstreicht, dass alle Unternehmen, die früh angefangen hätten ihre Prozesse unter Klimagesichtspunkten zu optimieren damit stets auch wirtschaftlich besser gefahren seien. Mehr und mehr Unternehmen hätten erkannt, dass Klimaschutz ein business case sei – für Imagegewinn und Kundenbindung, reale Einsparungen und Zukunftssicherung der Unternehmen. Zu den Vorreitern bei der Emissionseinsparung gehört Otto. Schon von 1998-2005 konnte der Konzern seine transportbedingten CO₂-Emissionen um mehr als 50% reduzieren. Otto hat sich 2007 noch einmal die Reduzierung um weitere 50% bis 2020 vorgenommen.

Die Maßnahmen die zu solchen Einsparungen führen sind die traditionellen Maßnahmen der umweltorientierten Verkehrspolitik: Verlagerung von Flugzeug und Lkw auf Schiff und Bahn, Effizienzsteigerung, alternative Antriebe, Bündelung von Transporten,



Prozesse optimieren um Leerfahrten zu vermeiden.

Diese Maßnahmen sind zur Genüge analysiert und beziffert und in vielerlei Hinsicht das tägliche Brot von Logistikern. Sie führen zu signifikanten Einsparungen bei Treibhausgasemissionen und Kosten. Zahlreiche Unternehmen praktizieren sie mittlerweile. Diese Maßnahmen sind für eine Übergangsphase gut. Sie können helfen die Gesamtemissionen des Transportsektors mittelfristig zu begrenzen und zu stabilisieren.

Langfristig ist jedoch die Herausforderung, die ein 2°C Pfad dem Transportsektor aufbürdet größer als die Entscheidung zwischen normalem und Biodiesel.

Güterverkehr 2.0: Intelligenz statt Kilometer

Wenn der Verkehrssektor sich zukunftsicher aufstellen will, dann reichen die oben skizzierten Lösungen der ersten Generation nachhaltigen Verkehrs nicht. Effizienz lässt sich nicht endlos steigern. Für eine wirkliche Trendwende im Mobilitätsbereich brauchen wir Güterverkehr 2.0. Der besteht im Wesentlichen aus Intelligenz und weniger aus Beton, Blech und Benzin.

Die Elemente von Güterverkehr 2.0 versuchen der Herausforderung einer kohlenstofffreien Wirtschaft ganzheitlich zu begegnen. Der Schlüssel ist nicht die effizientere Gestaltung jedes einzelnen Ablaufs sondern die strategische Neugestaltung der Abläufe insgesamt.

Wesentliche Elemente von Güterverkehr 2.0 sind:

- Ein absoluter Reduktionspfad
- Die Integration der Logistikkette in die Produktentwicklung
- Vermeidungslogistik durch Kooperation

Der Pfad zu absoluten Emissionsreduktionen

Der Verkehrssektor emittiert heute 26% mehr CO₂ als 1990 – weitere 18% Steigerung erwartet die EU-Kommission bis 2020. Als Ziel hat sie sich allerdings gesetzt die Emissionen des Sektors bis 2020 um 10% zu reduzieren.

Vor dieser Herausforderung stehen vor allem die Unternehmen in Güterverkehr und Logistik, deren Anteil an den CO₂-Emissionen des Transportsektors bis 2020 signifikant steigen wird

während der Personenverkehr auf hohem Niveau stagniert.

Für die Unternehmen der Transportbranche heißt das, dass sie ihre Emissionen absolut reduzieren müssen. Viele Unternehmen setzen dagegen weiterhin allein auf Effizienzziele und haben Wachstumsprognosen, die alle Effizienzerfolge kompensieren.

Der Verkehrsbereich ist ohnehin ein Musterbeispiel dafür wie Effizienz durch Wachstum der Fahrzeuge und der gefahrenen Kilometer kompensiert wird. Die Tonnenkilometer steigen rasant, die transportierten Tonnen selbst nur moderat.

Nach Schätzungen von Prograns ist das Güterverkehrsaufkommen in Tonnen zwischen 1995 und 2007 um etwas über 1% gestiegen, die Verkehrsleistung in Tonnenkilometern jedoch um 35%.²

Wer sich auf Effizienz kleiner Einheiten konzentriert, der kann nicht sehen, an welchem Punkt im Gesamtsystem der größte Unterschied gemacht werden kann. Absolute Reduktionen werden meist mit Verweis auf Kosten- und Wettbewerbszwänge als unrealistisch verworfen.

Die Integration der Logistikkette in die Produktentwicklung

Hierzu gehört die Logik des flachen Pakets, mit der eine große Möbelkette den Markt revolutioniert hat. Dieses Konzept funktioniert dort wo zwischen Produktentwicklung und Lieferkette kommuniziert wird.

Diese Denkweise fehlt in der Kooperation der meisten Logistikunternehmen mit ihren Kunden. Umfragen zufolge haben nur 5% der Unternehmen in Deutschland einen kompletten Überblick über ihre gesamte Lieferkette und nur etwa die Hälfte kommuniziert mit einigen ihrer Zulieferer und Transporteure. Das Mitdenken der Logistik bedeutet nicht nur flache Pakete zu packen, sondern auch eine neue Ansiedlungspolitik für viele Logistikunternehmen und Produzenten, die bestimmte Transportmöglichkeiten nicht von vorn herein ausschließt.

Transport ist kein Selbstzweck, sondern immer eine Dienstleistung. In der Zukunft werden alle Teile der Transportkette vom Produzenten bis zum KEP-Dienstleister eine bessere Kom-

munikation brauchen um die knappen Ressourcen besser untereinander aufzuteilen.

Vermeidungslogistik durch Kooperation und Entschleunigung

Klimaneutral können Transporte im Grunde nur sein, wenn sie nicht stattfinden. Zentrale Herausforderung einer zukunftsfähigen Logistik wird es sein mehr Wertschöpfung mit der Organisation der Transporte zu generieren, nicht mit den physischen Transporten selbst. Für die Kompensation von Transporten, die heute von Vorreiterunternehmen praktiziert wird gibt es auf lange Sicht nicht genügend Kapazitäten. Vermeidung von Transporten muss daher in den Fokus des Sektors rücken. Logistikunternehmen, die bereits heute viel Wert auf eine Klima schonende Lieferkette legen, sind überzeugt, dass CO₂ in der Zukunft neben Kosten und Lieferzeiten eine feste Kenngröße sein wird. Dabei wird es entscheidend darauf ankommen, die Kooperation zwischen Unternehmen und entlang der Transportkette zu verbessern und festgelegte Servicequalitäten zu hinterfragen. Dies geschieht bereits jetzt in der Seeschifffahrt – die Reeder nutzen langsamere Umläufe. Es ist die Aufgabe von Logistik, Transporte und Lagerung so zu planen, dass sie zur richtigen Zeit am richtigen Ort sind. Die Geschwindigkeit an sich spielt bei vielen Produkten nur eine untergeordnete Rolle. Kooperation wird umso wichtiger je enger der Handlungsrahmen wird, den Kunden, Regulierung und Marktsituation vorgeben.

Die Herausforderung für die Transportbranche ist enorm und sie steht erst ganz am Anfang. Der Erfolg von Unternehmen wird in der Zukunft ganz wesentlich dadurch bestimmt werden, wie gut sie sich im Güterverkehr 2.0 aufstellen, wie ganzheitlich sie ihre Emissionen erfassen und managen können und wie gut sie ihr eigenes Wachstum vom Wachstum ihrer Transportkilometer entkoppeln können.


Viviane Raddatz

Die Autorin ist beim WWF zuständig für die Themen Mobilität und Klima.

¹ Logistik heute 10/2008

² Prograns 2008: Verkehrskonjunktur-Report Deutschland 2008/2009

Tourismus und Mobilität

Mit dem Stau beginnt der Urlaub

Urlaub und Mobilität sind eng miteinander verknüpft - für die meisten Menschen bedeutet „richtiger“ Urlaub die Reise an einen anderen Ort, der neue Eindrücke und reizvolle Erlebnisse, aber auch Erholung und Entspannung verspricht. Mobilität ist dabei in zweierlei Hinsicht von entscheidender Bedeutung: Zum einen für die An- und Abreise, zum anderen für die Fortbewegung am Urlaubsort oder während einer Reise. Der Reise- und Freizeitverkehr bringt dabei jedoch alle bekannten problematischen Umweltauswirkungen des modernen Verkehrs mit sich und macht damit den Tourismus zu einem bedeutenden Faktor für den Klimawandel und weitere umweltschädliche Effekte.

Dies beruht in erster Linie darauf, dass die große Mehrheit der Urlauber für ihre Reise entweder das Flugzeug oder den Pkw als Hauptverkehrsmittel wählt. So nutzten in den letzten Jahren deutlich über 50% der Deutschen das Auto als Hauptverkehrsmittel für die Reise in den Urlaub, gefolgt vom Flugzeug mit rund 30%. Bus und Bahn spielten mit je 5-6% eine untergeordnete Rolle. Schaut man zurück auf die letzten fünf Jahrzehnte, so hat sich die Bedeutung des Autos für die Urlaubsreise bis in die 1980er Jahre kontinuierlich erhöht. Flugreisen spielen seit Anfang der 1990er Jahre eine immer größere Rolle, der Anteil der Bahnreisen hat dagegen sehr stark abgenommen.

Der touristische Klimafußabdruck

Tourismus wird für 5% aller Treibhausgasemissionen weltweit verantwortlich gemacht. Die An- und Abreise hat dabei den größten Anteil als CO₂-Verursacher. Nach Berechnungen des WWF verursacht beispielsweise ein typischer, zweiwöchiger Strandurlaub auf Mallorca den Ausstoß von 1.221 kg CO₂, woran die An- und Abreise mit dem Flugzeug einen Anteil von 75% hat, neben Unterkunft, Verpflegung und Aktivitäten vor Ort. Laut einer Studie der Welttourismusorganisation UNWTO verursachen Fernreisen, die auf Grund der weiten Anreise mit dem Flugzeug besonders klimaschädlich sind, rund 17 % der Emissionen im Tourismus, obwohl sie nur einen Anteil von 3% aller Urlaubsreisen ausmachen. Ein All-inclusive-Urlaub in Mexiko schlägt mit einem CO₂-Ausstoß von 7.218 kg zu Buche - im Vergleich dazu ist die klimaschädliche Wirkung eines Familienurlaubs auf Rügen - selbst bei Anreise mit dem Auto - mit 258 kg ausgestoßenem CO₂ sehr viel geringer.

Neben der Wahl der Verkehrsmittel spielt bei diesen Berechnungen aber auch die Art der Unterkunft und Verpflegung sowie die Aktivitäten vor Ort eine wichtige Rolle für die Höhe des CO₂-Ausstoßes.

Fair fliegen?

Die gute Nachricht ist, dass für deutsche Urlauber nach wie vor das eigene Land sowie europäische Länder die beliebtesten Urlaubsziele sind. Von den 62,9 Mio. Urlaubsreisen, die mindestens fünf Tage dauerten, führte ca. ein Drittel zu Zielen in Deutschland, ein weiteres Drittel in Mittelmeerländer. Die schlechte Nachricht ist die zunehmende Bedeutung des Flugverkehrs auch für Reisen innerhalb Europas, der durch die Angebote der Billigfluglinien gerade in den vergangenen Jahren stark zugenommen hat.

Auch wenn die Bedeutung des Flugverkehrs für die weltweiten CO₂-Emission umstritten ist und sein Anteil an der globalen Erwärmung derzeit mit 3,5-15% angegeben wird, muss diesem klimaschädlichsten Teil des Tourismus besondere Aufmerksamkeit gelten, da der Tourismus insgesamt und damit auch der mit ihm verbundene Flugverkehr weiterhin stark zunehmen wird. Außerdem wirken weitere Treibhauseffekte, die durch die Flugzeuge verursacht werden, in großer Höhe besonders stark. Dass der Flugverkehr durch die fehlende Abgabe auf Kerosin steuerlich begünstigt ist und bisher vom Emissionshandel ausgenommen wurde, hat das Wachstum noch zusätzlich verstärkt.

Um der klimaschädigenden Wirkung von Flugreisen Rechnung zu tragen, haben sich verschiedene Möglichkeiten der Kompensation etabliert. Die Grundidee von Initiativen wie *atmosfair*, *myclimate* und anderen ist es, die durch den Flugverkehr verursachten CO₂-Emissionen

an anderer Stelle wieder einzusparen. Um diese Einsparung zu ermöglichen, zahlt der Reisende einen bestimmten Betrag für ein Klimaschutzprojekt. Der Transfer dieser Zahlungen wird über den Handel mit Zertifikaten geregelt - genauso wie in anderen Bereichen des Emissionshandels auch. Mittlerweile bieten etliche Fluglinien und Anbieter von Flugreisen die Möglichkeit, direkt bei der Buchung eine derartige Ausgleichszahlung zu leisten.

Eine solche freiwillige Leistung kann eine stärker auf den Klimaschutz ausgerichtete Verkehrspolitik und die verpflichtende Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel nicht ersetzen, aber sie kann dazu beitragen, das Bewusstsein für den Klimaschutz zu schärfen und helfen, zumindest einen kleinen Teil der weltweiten CO₂-Emissionen einzusparen. Allerdings sind derartige Kompensationsmodelle nicht unumstritten. Bemängelt werden die zu geringen Berechnungsgrundlagen bei gleichzeitiger Überschätzung der einsparenden Wirkung der Klimaschutzprojekte, die Untauglichkeit einiger Kompensationsmodelle und die bisher sehr geringe Zahl der Flugreisenden, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.

Als Reisender sollte man daher immer auch über mögliche Alternativen zur Flugreise nachdenken, die letztlich die einzige Möglichkeit sind, den hohen CO₂-Ausstoß wirklich zu vermeiden. Ist die Anreise mit dem Flugzeug unvermeidlich, etwa bei einer Fernreise, so sollte zumindest die Reisedauer entsprechend länger sein - wenige längere Reisen anstatt mehrerer Kurzreisen können erheblich zur Verringerung der klimaschädigenden Wirkung beitragen. Fernreisen sind auch deshalb nicht grundsätzlich abzulehnen, da der Tourismus für viele Entwicklungsländer eine wichtige Einkommensquelle darstellt und sich Tourismusedwicklung auch in diesen Regionen durchaus nachhaltig gestalten lässt.

Mobil mit Bus und Bahn

Neben der Problematik des Flugverkehrs ist die große Bedeutung des Autos für die An- und Abreise, aber auch für die Fortbewegung am Urlaubsort ein zentrales Thema in der Diskussion über Tourismus und Mobilität. Die Bahn scheint als umweltgerechtes Verkehrsmittel gegenüber dem Pkw immer mehr in den Hintergrund zu

treten. Die Umweltbelastungen durch die Autoreisewelle betreffen aber nicht nur das Klima auf globaler Ebene, sondern schließen auch die Luftverschmutzung, z. B. durch Feinstaub, Lärmbelastung sowie die Zerstörung der Landschaft durch den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur mit ein. Der Autoverkehr beeinträchtigt dadurch insbesondere die Lebensqualität in den Urlaubsregionen selbst - und schadet damit letztlich auch dem Tourismus. Wo Straßen und Parkplätze das Landschaftsbild verschandeln und Staus mit Lärm und Abgasen den Bummel durch den idyllischen Urlaubsort vermiesen,

verliert der Urlaub ein gutes Stück an Qualität. Andererseits möchte man gerade auch im Urlaub mobil sein, um Attraktionen möglichst einfach, flexibel und günstig zu erreichen.

Die Alternative - Anreise mit der Bahn und Nutzung des ÖPNVs vor Ort - kommt jedoch für viele Urlauber nicht in Betracht. Zu teuer, zu unflexibel, zu unzuverlässig und nicht gut



vernetzt erscheint das Unterwegssein mit Bus und Bahn. Hier setzen vielfältige Initiativen an, die die Attraktivität der Bahn und des ÖPNVs für den Urlaub erhöhen und bestehende Angebote stärker bewerben sollen. Diese Projekte können jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass ein grundsätzliches Umdenken in der Verkehrspolitik gerade im Hinblick auf Urlaubsreisen unvermeidbar ist. Die Förderung und der Ausbau des Bahnverkehrs und der regionalen öffentlichen Verkehrsträger sowie die Gleichstellung des Bahn- und Busverkehrs im Hinblick auf Steuerlast und öffentliche Förderung kann nur als Gesamtkonzept auf nationaler und europäischer Ebene nachhaltigen Erfolg haben.

Dessen ungeachtet können einzelne Projekte tatsächlich zur Reduzierung des Autoreiseverkehrs beitragen und die Urlaubs- und Lebensqualität in Tourismusregionen erheblich verbessern. Hier sind die Reiseveranstalter gemeinsam mit den Bahngesellschaften und den Trägern des öffentlichen Nahverkehrs gefragt, attraktive Angebote zu kreieren, die sowohl in Bezug auf den Preis als auch die Qualität und den Komfort mit der Konkurrenz des Autos mithalten können. Dabei ist auch die Information über derartige Angebote von entscheidender Bedeutung. Vielfach nutzen Urlauber umweltgerechte Verkehrsmittel weniger als den eigenen Pkw, weil sie nicht oder in unzureichendem Maße auf Alternativen hingewiesen werden und keine zusätzlichen Anreize für die Nutzung bestehen.



Stephanie Roth

Die Autorin arbeitet beim Ökologischen Tourismus in Europa e.V. (Ö.T.E.) in Modellprojekten zu nachhaltiger Tourismusentwicklung und ist zuständig für Weiterbildungsmaßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit.

Mehr Informationen: www.oete.de
Diesen Artikel finden Sie als pdf-Datei mit detaillierten Quellenangaben/Links unter www.oete.de

KONUS-Gästekarte im Schwarzwald

Tourismusgemeinden in einem Gebiet, das rund Drei Viertel des Schwarzwaldes umfasst, bieten ihren Gästen seit 2005 die freie Fahrt in Bus und Bahn mit der KONUS-Gästekarte, die sie direkt in ihrer Unterkunft von ihrem Gastgeber erhalten. Die KONUS-Gästekarte gilt in allen Orten des KONUS-Gebiets, unabhängig vom Ort der Ausstellung. Das Schwarzwald-Ticket der Deutschen Bahn ermöglicht zudem eine vergünstigte An- und Abreise in den Schwarzwald mit allen Zügen der Bahn zu etwa 30 Prozent der tariflichen Normalkosten.

Mehr Informationen: www.konus-schwarzwald.info

Fahrtziel Natur

Als gemeinsames Projekt von Deutscher Bahn, BUND, NABU und VCD bietet „Fahrtziel Natur“ zahlreiche Reiseinformationen zu den deutschen Naturschutzgebieten vom Watt bis in die Alpen. Neben Reisetipps für individuell anreisende Besucher sind auf der Internetplattform auch organisierte Reisen verschiedener Veranstalter in viele deutsche Nationalparke buchbar. Die so beworbenen Regionen zeichnen sich zudem durch die Einrichtung einer Trägergruppe zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots aus.

Mehr Informationen: www.fahrtziel-natur.de

Nationalpark Eifel: Natur erleben mit Bus und Bahn

Durch die Abstimmung des ÖPNV mit den Nationalparkangeboten auf Basis einer Kooperation zwischen Verkehrsverbänden und -unternehmen sowie der Nationalparkverwaltung können touristische Ziele im Nationalpark und seiner Umgebung einfacher und schneller erreicht werden. Das zugehörige Fahrplanheft beschreibt die Attraktionen des Parks und die jeweiligen Anreisemöglichkeiten. Der Nationalpark-Shuttlebus ergänzt das Angebot.

Mehr Informationen: www.nationalpark-eifel.de

WanderTaxiBus im Sauerland

Die für Übernachtungsgäste kostenlose SauerlandCard gilt für das gesamte ÖPNV-Netz des Sauerlands. Samstagnachmittags und sonntags ergänzen WanderTaxiBusse das Fahrplanangebot. Diese werden telefonisch angefordert und bringen Wanderer für einen äußerst günstigen Preis individuell zum Ausgangspunkt bzw. holen sie vom Endpunkt der Wanderung ab.

Mehr Informationen: www.bergwanderpark.de

Radbus im nördlichen Saarland

Der Radbus ergänzt an den Wochenenden und Feiertagen im Sommerhalbjahr und in den Monaten Juli und August täglich den Fahrplan der regionalen Busverbindungen und ermöglicht 11 verschiedene Radtouren unterschiedlicher Längen und Anforderungen im nördlichen Saarland. Für den Transport der Fahrräder verfügt der Bus über einen Anhänger. Dank der Bus-Streckenführung lassen sich alle Touren miteinander kombinieren bis hin zur Gesamtstrecke per Rad von 65 km.

Mehr Informationen: www.regio-plus-bus.de/radbus.html

Posen im Schatten des Klima-Krimis von Brüssel

UN-Klimakonferenz beschließt Arbeitsprogramm für 2009

Der Europa-Gipfel zur Klimapolitik stellte die UN-Klimakonferenz in den Schatten. Tagelang beherrschte er nicht nur die Schlagzeilen, sondern hielt auch die Lobbyisten aller Couleur – und natürlich die NGOs – in Atem. Auch die Teilnehmer der UN-Klimakonferenz, die im Dezember in Posen stattfand.

Vor dem Beginn der 14. Vertragsstaatenkonferenz der UN-Klimakonvention in Posen verschickte das Bonner Konventions-Sekretariat Mails, dass diesmal nur ein Drittel der beantragten sogenannten Side Events genehmigt werden könnten. Side Events sind die beliebten Parallelveranstaltungen am Rande dieser Mammutveranstaltungen, mit denen NGOs, Industrie und auch Regierungen für ihre mehr oder weniger mit dem Konferenzthema zusammenhängenden Anliegen werben wollen und diese oft mit Empfängen koppeln. Nun war das Konferenzgelände in Posen keineswegs kleiner dimensioniert als sonst – aber der Andrang war weitaus grösser als bei früheren Klimakonferenzen. Als Teilnehmer der Konferenz beschlich einen jedoch bald das Gefühl, dass die ganze UN-Konferenz eigentlich nur ein großes Side Event ist.

EU-Klimapaket

Der Grund dafür war der EU-Gipfel am 11. - 12. Dezember – parallel zum High Level Segment am Ende der Posener UN-Konferenz. Der EU-Gipfel war die eigentlich spannende Veranstaltung, und wie das berühmte Kaninchen auf die Schlange starteten auch die meisten UN-Delegierten und Journalisten nach Brüssel. Die EU und insbesondere Deutschland haben in den Klimaverhandlungen ja schon immer die Vorreiterrolle inne. Innerhalb weniger Wochen, etwa seit Mitte November, hatte sich jedoch eine Reihe von europäischen Regierungen für die Schlussverhandlungen des EU-Klimapakets so positioniert, dass diese Rolle für die EU schlichtweg nicht mehr möglich war. Die Stromkonzerne und die energieintensiven Branchen liefen Sturm gegen die von der Kommission vorgeschlagene und vom EU-Parlament bereits abgesegnete Versteigerung der Emissionsrechte ab 2013. »Eine derart penetrante Lobbyarbeit hat man in Berlin noch nie gesehen«, so formulierte es Bundesumweltminister Gabriel.

Je näher der EU-Gipfel rückte, desto erschreckender wurden die Nachrichten vom aktuellen Verhandlungsstand im europäischen Rat. Psychologisch waren

die Nachrichten aus Europa für die UN-Konferenz katastrophal: Der Präsident der Republik Guyana, Bharrat Jagdeo, sagte zur Eröffnung des High Level Segments: "If Europe sends a signal that they can make their targets only in prosperous times, what should the rest of the world say?"

„Fossil of the Day“

Unter den NGOs war die Empörung insbesondere über die noch vor Jahresfrist als Klimakanzlerin gefeierte Bundeskanzlerin Merkel groß. Erstmals überhaupt bekam Deutschland den berühmten Negativpreis »Fossil of the Day« für das beharrliche Drängen des Kanzleramts auf möglichst viele Gratis-Emissionsrechte für Stromkonzerne und energieintensive Industrien ([HYPERLINK "http://www.fossil-of-the-day.org"](http://www.fossil-of-the-day.org)). Als Kanzlerin Merkel mit ihrem halben Kabinett am 9. Dezember beim polnischen Premier Tusk zu bilateralen Konsultationen in Warschau weilte, waren beide mit einer spontan organisierten Protestkundgebung vor Tusks Kanzlei konfrontiert – Hunderte NGO-Vertreter aus aller Welt hatten sich von Posen auf den Weg nach Warschau gemacht, um beiden ein »Super-Fossil« in Form eines mit Kohle gefüllten »Klimapakets« symbolisch zu überreichen. Ein durchaus ungewohntes Bild für Angela Merkel.

Die angereisten deutschen Medienvertreter, Abgeordneten und NGO-Vertreter interessierte angesichts dieser Dramatik natürlich auch in erster Linie die Innenpolitik. Es war wohl dem enormen und in diesem Ausmass vom Kanzleramt nicht erwarteten Druck der Öffentlichkeit zu verdanken, dass das Brüsseler Ergebnis am Ende zwar eine weitgehende Gratisverteilung der Emissionsrechte für die Industrie vorsah, aber zumindest für die westeuropäischen Staaten die 100%ige Versteigerung der Emissionsrechte im Stromsektor ab 2013 doch noch beschlossen wurde. Für den Klimaberater der Bundeskanzlerin, dem Potsdamer Klimaforscher Schellnhuber, war es nach dem EU-Beschluss zweifelhaft, ob die europäischen Klimaziele so erreicht werden

können; für seinen Kollegen Edenhofer – ranghöchster Deutscher im UN-Klimarat IPCC – war es gar die »Liquidierung« des Klimaschutzes.

Zeitenwende im Verhandlungsprozess

Posen markierte so in mancherlei Hinsicht eine Zeitenwende im UN-Klimaverhandlungsprozess. Ein letztes Mal saß die untergehende Bush-Administration hinter dem Sternenbanner, und fiel in den Verhandlungen kaum noch auf. Barack Obama als neuer Klimavorreiter anstelle der paralysierten EU? Für viele Teilnehmer eine durchaus realistische Option. Schwellenländer wie China und Südafrika waren in Posen diesmal diejenigen, die mit strategisch interessanten Vorschlägen neue Ideen in die Gespräche um die Architektur des Klimaschutzes für das kommende Jahrzehnt gebracht haben. Trotz der verglichen mit Bali 2007 und Kopenhagen 2009 wahrlich nicht sehr aufregenden Tagesordnung der Posener COP-14 war der Teilnehmerandrang ungebrochen – wobei immer mehr Teilnehmer wohl zu den Parallelveranstaltungen am Rande der Konferenz strömten.

Industriepräsenz

Der Global Wind Energy Council (GWEC) hatte gleich eine komplette Messehalle gemietet. Man konnte problemlos den ganzen Tag dort zubringen, interessante Veranstaltungen und Empfänge gab es zuhauf. Die Tage, wo die Industriepräsenz auf Klimakonferenzen von der fossilen und atomaren Energiebranche dominiert war, scheinen endgültig gezählt zu sein – neben den Klimaschutzindustrien sind auch die Emissionshändler heutzutage stark vertreten. Dem vernehmen nach erwartet die dänische Regierung für die Kopenhagener Konferenz 2009 eine Rekordzahl von bis zu 16000 Teilnehmern – ob das den Klimaschutz weiterbringt, ist sicher eine andere Frage.

Offizielle Agenda

Um so unübersichtlicher war die offizielle Agenda der COP14: Sechs Gremien behandelten über 90 Tagesordnungspunkte und Unterpunkte, wobei die wichtigsten Fragen die Erstellung von Verhandlungsfahrplänen für die beiden Gremien im Rahmen der Klimakonvention (UNFCCC) und des Kyoto-Protokolls für 2008 waren

sowie die noch fehlenden Beschlussfassungen für den Anpassungs-Fonds, der nun seine Arbeit aufnehmen kann.

Die zentrale Frage, welche Verpflichtungen welche Staaten für die Zeit nach 2013 übernehmen, muss in Kopenhagen entschieden werden. Damit es dazu kommt, brauchen wir 2008 einen dichtgedrängten Verhandlungsfahrplan – und dazu wurden in Posen einige kleine Trippelschritte unternommen. Mehr war nicht zu erwarten – selbst bei einer handlungsfähigen und weiterhin nach vorne drängenden EU und einem bereits im Amt befindlichen Präsidenten Obama wäre nicht viel mehr zu erwarten gewesen. Definitions- und Verifikationsfragen wurden zumindest teilweise geklärt, ansonsten wurden die verschiedenen Positionen und Vorschläge in einem »Assembly Text« zusammengestellt, der im Laufe des ersten Halbjahrs 2009 zu einem formellen Verhandlungstext weiterentwickelt werden soll. Die Vorsitzenden der beiden damit befassten Gremien »Ad Hoc Working Group on the Kyoto Protocol« (AWG-KP) und »Ad Hoc Working Group on Long-Term Cooperative Action« (AWG-LCA) haben nun das Man-

dat dafür bekommen. Für jede Form von Vorfestlegungen über Charakter und Ausmaß von Verpflichtungen war es definitiv zu früh. Dieser quälend langsame Fortschritt anhand ständig neuer Meldungen über die Dringlichkeit des Problems lässt nicht nur bei NGOs zunehmend Zynismus aufkommen. Übereinstimmender Tenor praktisch aller NGOs am Ende der Posener Konferenz war, dass wir seit Bali 2007 im Grunde nicht weiter gekommen sind.

Konkrete Beschlüsse

Konkrete Beschlüsse gab es nur zu Technologietransfer und zum Anpassungs-fonds. Letzterer kann seine Arbeit im nächsten Jahr aufnehmen, zumindest wenn er bis dahin auch Geld bekommen hat. Genau das ist die Crux – freiwillige Zusagen von Industrieländern sind eben keine besonders verlässliche Arbeitsbasis. Viele Entwicklungsländer hatten daher darauf gedrungen, eine Abgabe auf den Emissionshandel und Joint Implementation-Projekte einzuführen, mit dem der Anpassungs-fonds zusätzlich gespeist werden sollte, doch dafür war kein Konsens möglich.

Zum Technologietransfer wurde ein »Poznan Strategic Programme on Technology Transfer« angenommen, in dem die Global Environment Facility als Finanzierungsinstrument der Konvention aufgefordert wurde, nunmehr mit Projekten zu beginnen und Entwicklungsländer bei Bedarfsanalysen für Technologietransfer zu unterstützen. Angesichts der selbst für die UNO berüchtigt langsamen Arbeitsweise der GEF und ihren jahrelangen Entscheidungsprozessen darf hiervon aber auch nicht zuviel erwartet werden.

Weiter geht es nun mit zwei Verhandlungsrunden in Bonn. Vom 30. März-9. April tagen AWG-KP und AWG-LCA, und vom 1.-12. Juni tagen diese beiden Gremien sowie die beiden Subsidiary Bodies SBI und SBSTA am Sitz des Sekretariats. »Von jetzt an wird es ernst«, so der Chef des UN-Klimasekretariats Yvo de Boer am Ende der Posener Konferenz. Na dann – wenn es bisher nicht ernst war, kann man ja noch hoffen.



Jürgen Maier

Der Autor ist Geschäftsführer des Forums Umwelt & Entwicklung.

Vom Vorreiter zum Unsicherheitsfaktor

Klima-Allianz aktiv gegen Deutschlands Rollenwechsel

Ende Dezember wurde das EU-Energie- und Klimapaket ausgehandelt und in Posen fanden Verhandlungen über ein internationales Klimaabkommen statt, das auf das Kyoto-Protokoll folgen soll. Zugleich sind in Deutschland zahlreiche neue Kohlekraftwerke geplant, die den nationalen Klimazielen zuwider laufen. Daher hat die Klima-Allianz im vergangenen Herbst zahlreiche Aktivitäten durchgeführt. Ziel war es, Druck auf Politik und Konzerne aufzubauen, die unter dem Deckmantel der Finanzkrise eine 180-Grad-Kehrtwende im Klimaschutz vollzogen haben.

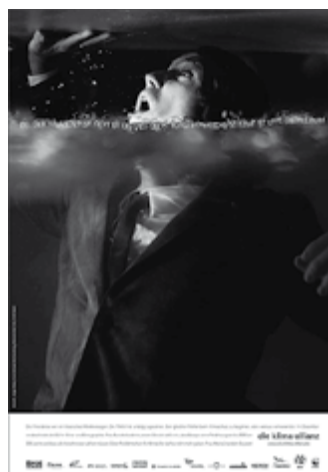
Schon nach der Sommerpause sicherte durch, dass die deutsche Regierung auf Druck der Industrie hinter den Kulissen das EU-Klimapaket – vor allem den Emissionshandel – in zentralen Bereichen zu verewässern versuchte. Die Finanzkrise veranlasste die Bundesregierung dann dazu, entgegen eines eindeutigen Bundestagsbeschlusses darauf zu dringen, möglichst viele Emissionsrechte gratis an die Industrie zu verteilen statt zu versteigern. Deutschland wurde vom Vorreiter zum Unsicherheitsfaktor bei den europäischen und internationalen Klimaverhandlungen. Besonders problematisch war, dass die Verhandlungen sowohl innerhalb der Bundes-

regierung als auch in der EU praktisch nichtöffentlich waren. Die Klima-Allianz von Anfang September bis Mitte

Dezember drei verschiedene Anzeigenmotive in großen Tageszeitungen. Alle drei Anzeigen enthielten einen Appell an Angela Merkel, von ihren Klimaschutzzielen nicht abzurücken.

Globaler Klimaaktionstag 6. Dezember

Gerade vor dem Hintergrund, dass die Auto- und Energiekonzerne die Politik bei der Aushandlung des EU-Klimapaketes massiv unter Druck gesetzt haben, protestierten am Klimaaktionstag bundesweit 60 Initiativen gegen die rückwärtsgewandte Klimapolitik vieler Konzerne. Unter



dem Motto „Große Konzerne – kleines Verantwortungsbewusstsein“ fanden von München bis Rostock Aktionen vor den Zentralen und Filialen von RWE, E.ON, Vattenfall, EnBW, Audi und der CMA sowie auf vielen Weihnachtsmärkten statt. Mit dem Protest setzen die Bürger ein Zeichen, dass sie sich nicht länger von den Konzernen täuschen lassen, die sich in teuren Image-Kampagnen als Klimaschützer verkaufen, davon ungeachtet aber an ihrem Geschäftsmodell festhalten und auf Kosten der Allgemeinheit ihre Gewinne steigern.

Die Klima-Allianz hatte im Vorfeld des Klimaaktionstags Plakatparodien von Werbeanzeigen der genannten Konzerne erstellt und bundesweit zu Aktionen aufgerufen. Bei der Gestaltung der Aktionen bewiesen die Gruppen vor Ort Kreativität und Vielfalt: In Essen demonstrierten 500 Menschen vor der RWE-Zentrale, in Hamburg schoben sich „Kanzlerin Merkel und Vattenfall-Chef Josefson“ gegenseitig Verschmutzungszertifikate zu, in München stiegen auf dem Odeonsplatz hunderte von Luftballons mit der Aufschrift CO₂ in die Luft; in Freiburg wurde am Abend mit 300 Lichterkerzen der Schriftzug „Stopp CO₂“ auf einem Platz in der Innenstadt dargestellt, in Berlin wurde vor dem Brandenburger Tor eine riesige Puppe eines Konzernmanagers aufgeblasen und die Werbe-Parodien präsentiert, in Kreuzberg wurde symbolisch ein Baum für eine neue Sojapflanzung gefällt und vor der Vattenfall-Kundenzentrale wurde das Vattenfall-Klimamärchen gelesen. Gruppen aus dem gesamten gesellschaftlichen Spektrum beteiligten sich am Klimaaktionstag.

Der Globale Klimaaktionstag wurde 2005 ins Leben gerufen und findet seither immer an einem Samstag während der UN-Klimakonferenz statt. In diesem Jahr gingen in rund 64 Ländern Menschen auf die Straße, um sich für konsequenten Klimaschutz einzusetzen.

Demonstrationen an den Kohlenkraftwerken Jänschwalde und Staudinger

Die Energiekonzerne planen in Deutschland 29 neue Kohlekraftwerke. Auch die Bundesregierung setzt auf neue Kohlekraftwerke, obwohl die deutschen Klimaziele damit nicht



hat Mitte September zu zwei Demonstrationen aufgerufen. Unter dem Motto „Klima schützen -Kohle stoppen!“ protestierten rund 6.000 Menschen an den Kohlekraftwerken Staudinger in Hessen und Jänschwalde in Brandenburg.“ Die Demonstrationen machten deutlich, dass der Protest gegen neue Kohlekraftwerke immer

stärker wird und sich von isolierten regionalen Initiativen zu einer bundesweiten Bewegung entwickelt.

Höhepunkt der Demonstrationen war eine auf beiden Kundgebungen parallel stattfindende Aktion. Tausende Menschen zeigten gleichzeitig den Energiekonzernen die „Rote Karte“ für ihre klimaschädlichen Kraftwerkspläne. Neben Rednern wie Tarek Al Wazir, Franz Alt, Hubert Weiger u.a. berichteten auf beiden Kundgebungen auch „Klimazeugen“ aus Ländern, die bereits heute spürbare Auswirkungen des Klimawandels erfahren, wie die falsche Energiepolitik in den Industrieländern die Lebensgrundlagen in ihren Ländern zerstört. Sie appellierten an die Bundesregierung Verantwortung für den Klimawandel zu übernehmen und wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um die deutschen CO₂-Emissionen im notwendigen Maß zu senken. Ein wichtiger Schritt sei dabei der Baustopp für neue Kohlekraftwerke.

Weitere Aktivitäten

Darüber hinaus führte die Klima-Allianz weitere Aktionen in Kooperation mit anderen Organisationen durch, z.B. eine kurzfristig organisierte Kundgebung in Warschau am 9.12. während des Treffens von Kanzlerin Angela Merkel mit dem polnischen Regierungschef Donald Tusk vor dem Eu-Gipfel; die Begleitung der Kohlosaurus-Tour von campact; eine Aktion vor dem Kanzleramt am 10.12. mit Campact und WWF „Werden Sie zur Superfrau, Frau Merkel“ sowie Aktionen an den Demostandorten Jänschwalde und Staudinger im Vorfeld der Demos.

Christina Hering

vereinbar sind. Die Klima-Allianz fordert seit ihrer Gründung ein Moratorium für neue Kohlekraftwerke und

Die Autorin ist Koordinatorin der Klima-Allianz.

Neue Herausforderungen brauchen neue Antworten

Geschlechtergerechtigkeit als Basis für nachhaltige Klimapolitik¹

Die Debatten um Klimagerechtigkeit haben die Türen für ein Thema geöffnet, das in den Klimaverhandlungen lange Zeit unterbelichtet war: die Geschlechtergerechtigkeit. Frauen und Männer tragen zur Verursachung des Klimawandels unterschiedlich bei und sind von seinen Folgen unterschiedlich betroffen. Auch sind ihre Handlungsmöglichkeiten verschieden – und nach wie vor ist die Beteiligung von Frauen an Entscheidungen in der Klimapolitik gering.

Eine feministische Analyse zeigt: Es kann nicht ausreichen, dem Klimawandel bzw. dessen Verminderung als neuer Herausforderung mit alten Antworten zu begegnen. Vielmehr ist die grundsätzliche Frage nach gesellschaftlichem Wandel aufgeworfen.

Das Fragen nach Gerechtigkeit weist über bestehende Verhältnisse hinaus

Der feministischen Politikwissenschaftlerin Nancy Fraser zufolge ist zu klären, auf welche Weise gegenwärtig ökonomische Benachteiligung (Verteilungsgerechtigkeit) und kulturelle Nichtachtung (Anerkennungsgerechtigkeit) miteinander verflochten sind. Allerdings liegt eine Crux der verteilenden Gerechtigkeit darin, dass es „gleich“ und dennoch „ungerecht“ zugehen kann. Und hinter formaler Anerkennung können dennoch kulturelle Dominanzen und Hegemonien bestehen bleiben. Daher gilt es, genau hinzuschauen.

So ist mit Blick auf Verteilung zu fragen: Erfolgt eine oberflächliche Neuzuteilung vorhandener Güter an bisher benachteiligte Gruppen – oder wird die Art und Weise verändert, in der Güter erzeugt werden? Und wird bislang im Klimaregime benachteiligten Gruppen ein Mehr an Emissionsrechten zugewiesen – oder wird Land und Wald vorzugsweise an diejenigen vergeben oder bei denjenigen belassen, die sie zum Lebensunterhalt brauchen, die sie nachhaltig nutzen, und die die Produktivität des Landes und des Waldes erhalten und weiterentwickeln?

Und was heißt hier Anerkennung? Erfolgt eine oberflächliche Neuzuteilung von Respekt an bislang wenig anerkannte Gruppen – oder wird das

existierende Anerkennungsverhältnis gründlich umstrukturiert? Mit dieser Unterscheidung ist zugleich die Frage von Macht (als Definitionsmacht und Durchsetzungschance) und Herrschaft (als Befehls- und Gehorsamsstruktur) aufgeworfen. Folgt die Anerkennung des Anderen den vorherrschenden Ein- und Ausschlussmechanismen – oder lässt sie die Veränderung der bisherigen Über- und Unterordnung zu? Und reicht es hin, wenn etwa Frauen an den Vorteilen und der Verwertung ihres (zur Vermeidung des Klimawandels und zur Anpassung an seine Folgen als wertvoll anerkannten) Wissens teilhaben – oder müssten die Fähigkeiten der Frauen zur nachhaltigen Herstellung von Nahrungssicherheit Vorrang gegenüber der globalen Produktion und Nutzung von Energie erhalten?

Ökonomie muss Prinzipien von Fürsorge anerkennen

Feministische ÖkonomInnen beklagen eine false economy, die weder gegenwartstauglich noch zukunftsfähig ist: Nachhaltiges Wirtschaften wird der Lebenslage von Frauen nicht gerecht und blendet Familienaufgaben aus. Nachhaltigkeit muss anerkennen, dass aktive Generationensorge eigene Ressourcen braucht. Derzeit aber bietet auch eine nachhaltige Marktwirtschaft keine Orientierungen, wenn es darum geht, den amorphen Bedürfnissen der Lebenswelt Rechnung zu tragen. Reale Haushaltsaufgaben besitzen ökonomisch bestenfalls ein güterwirtschaftliches Profil. Besonders folgenreich ist das Nichtvorhandensein einer Dimension Betreuung und Versorgung. Es fehlt eine Kategorie, die nicht allein auf ökonomische Optimierung zugeschnitten ist.

Niemand bezweifelt ernsthaft, dass der Klimawandel von ökonomisch be-

gründeten Entscheidungen verursacht wird. Verantwortlich gemacht wird in erster Linie die extensive Verwendung fossiler Brennstoffe und der damit verbundene Ausstoß an klimaschädlichem CO₂. Abhilfe erwartet man von Effizienzgewinnen in der Nutzung alter und der Erschließung neuer Energiequellen. Und mit handelbaren CO₂-Zertifikaten sollen Anreize für die Entwicklung von emissionsarmen Produktionsmethoden geschaffen werden. Untersuchungen lassen jedoch erkennen, wie sehr die Vermarktung von Verschmutzungsrechten dazu verleitet, Reduktionsziele zu unterlaufen. Darüber hinaus werden Unbeteiligte mit Kosten beladen, die sich in Verlusten an eigenen wirtschaftlichen und sozialen Ressourcen niederschlagen. Außerdem lassen sich mit markt-basierten Instrumenten keine Ansätze für die Lösung des Notstandes der Versorgungsökonomie entwickeln. Zwar denken Ingenieure und Wissenschaftler darüber nach, teures Personal teilweise durch Roboter zu ersetzen. Ein Prototyp „Care-O-Bot“ ist bereits entwickelt worden und soll im weltweiten Wettbewerb marktfähig gemacht werden. Doch darf ernsthaft bezweifelt werden, ob gesellschaftlicher Wandel ohne die von der bisherigen Ökonomie nicht anerkannten Prinzipien von Fürsorge auskommt.

Klimaproblem gesellschaftliche Männlichkeit

Allerdings lässt sich Fürsorge nicht einfach als bislang vergessener Einzelatbestand in das vorhandene ökonomische Gebäude integrieren, weil dieses Gebäude selbst androzentrisch verfasst ist. Unter Androzentrismus wird eine Denk-, Sicht- und Orientierungsweise politischer, wirtschaftlicher, wissenschaftlicher und gesellschaftlicher Sachverhalte verstanden, die Männer und Männlichkeit als Zentrum, respektive als Maßstab und Norm erachtet, und Frauen und Weiblichkeit als „Besonderheit“, als Abweichung von der Norm. Indem stillschweigend Mensch als Mann gesetzt wird und die an Männlichkeit ausgerichtete Sicht auf die Dinge unhinterfragt als die All-gemeingültige, beinhaltet Androzentrismus zwei grundlegende Momente: Zum einen bilden die je gegenwärtigen Konstruktionen gesellschaftlicher Männlichkeit und deren Eigenschaften, Aufgaben, Neigungen, Orientie-

Die Forderungen nach Geschlechtergerechtigkeit und Klimagerechtigkeit wurden bei der Klimakonferenz in Poznan nicht nur am grünen Tisch diskutiert, sondern auch lautstark mit Frauen-Aktionen in das Konferenzzentrum hinein getragen. Die Frauen fordern unter anderem die Integration der Genderdimension in alle Politiken, Instrumente, Programme und Institutionen. Wichtig ist ihnen die Einrichtung eines auf höchster Ebene angesiedelten Beratungsgremiums aus Gender- und KlimaexpertInnen aus der ganzen Welt, dessen Ergebnisse und Empfehlungen bei den Verhandlungen berücksichtigt werden müssen.



Mehr Informationen über die Frauenaktivitäten bei der Klimakonferenz finden sich unter www.gendercc.net/policy/conferences/poznan-2008.html

Fotos: U. Röhr

rungen, Praxen etc. die konstitutiven Merkmale des Androzentrismus. Zum anderen werden die aus den gegenwärtigen Konstruktionen gesellschaftlicher Männlichkeit abgespaltenen all-gemein-menschlichen Eigenschaften, Aufgaben, Neigungen, Praxen etc. an ein nicht-männliches „Outside“ veräußert, externalisiert.

Derzeit sind Instrumente zur Abschwächung von durch Androzentrismus bedingten Klimawirkungen noch nicht entwickelt. Die vorhandenen Instrumente werden in der Genderklimaforschung international kritisiert, weil sie die klimaschädlichen androzentrischen Dynamiken verstärken statt sie zu adressieren und abzubauen. Dies betrifft auch die finanziellen Steuerungsinstrumente. Sie wirken nicht nur wegen des geringen Kosten-niveaus viel zu schwach, sondern sind sie gänzlich unangemessen und produzieren Gerechtigkeitsproblematiken in Sektoren, die versorgungsökonomischer Rationalität folgen und soziale,

räumliche wie zeitliche Bindungen beinhalten. Und die Umlegung von nationalen Emissionsdaten auf die Gesellschaft als sog. „Pro-Kopf-Emissionen“ auszuweisen, missachtet nicht nur die Versorgungsökonomie (und die Umlegung dieser Leistungserbringung auf deren Nutznießer), sondern auch die besonderen genderspezifisch männlichen Emissionen. Daher empfiehlt sich das global orientierte Gender Impact Assesment (GIA) als Instrument für die anstehenden Genderanalysen und Abschätzungen zu nutzen und als Ex-ante-Prüfung auf die klimapolitischen Entscheidungs-Stränge anzuwenden.

Notwendige Neuorientierung

Geschlechtergerechtigkeit, so bleibt abschließend festzuhalten, verweist nicht auf ein Loch oder eine Lücke in der ansonsten intakten, homogenen „Decke“ einer nachhaltigen Klimapolitik. Sondern sie verweist auf notwendige Neuorientierungen. Diese betreffen den Zugang zu und die

Verteilung von Ressourcen ebenso wie die Anerkennung und Wertschätzung von vorsorgenden und fürsorglichen Tätigkeiten als gesellschaftliche Basisaufgabe. Dies aber ist mit den vorherrschenden gesellschaftlichen und ökonomischen Verhältnissen kaum zu machen. Vielmehr zeigt insbesondere die analytische Kategorie des Androzentrismus, dass ein sorgsamer Umgang mit Ressourcen und Gemeineigentum die androzentrische Logik überwinden muss, anstatt sie über weitere markt-basierte Instrumente, Kommerzialisierungen und handelbare Rechte auszuweiten.



Uta von Winterfeld

Die Autorin ist Projektleiterin der Forschungsgruppe „Zukünftige Energie- und Mobilitätsstrukturen“ am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

1 So der Titel eines feministischen Hintergrundpapiers von genanet und der AG Frauen im Forum Umwelt & Entwicklung, das Meike Spitzner, Elisabeth Stiefel und Uta v. Winterfeld verfasst haben.

IRENA – Eine Idee wird Wirklichkeit

Neuer Schwung für den Ausbau Erneuerbarer Energien

Eine leichte Geburt war es wahrhaftig nicht: Am 26. Januar wird in Bonn von über 50 Staaten die International Renewable Energy Agency (IRENA) formell gegründet. Die Idee ist bereits im letzten Jahrhundert von Eurosolar-Präsident Hermann Scheer (MdB, SPD) lanciert worden und war bereits im Koalitionsvertrag der rot-grünen Koalition enthalten, allein: Die Umsetzung scheiterte bisher an erheblichen Widerständen, Bedenken und Desinteresse.

Nicht nur in der Ministerialbürokratie in Deutschland und anderen Ländern, auch in der Erneuerbaren-Branche und den NGOs war IRENA alles andere als ein Selbstzünder oder eine Idee, die auf breite Unterstützung stieß. Der Haupteinwand vieler, das werde doch sowieso nichts, ist nun allerdings entkräftet: Nach einer Reihe von Vorbereitungssitzungen in Deutschland fand am 23.-24. Oktober in Madrid auf Einladung der spanischen Regierung die abschließende Vorbereitungskonferenz für IRENA statt. Dabei wurde das IRENA-Statut verabschiedet und eine Reihe weiterer Dokumente und Verfahrensfragen beschlossen.

Lückenschluss

Immerhin 51 Staaten nahmen in Madrid teil und dürften im Januar Gründungsmitglieder der neuen internationalen Agentur werden. Hinter IRENA steht die Idee, dass es bisher keine internationale Institution gibt, die wirklich den Ausbau der Erneuerbaren Energien vorantreibt und insbesondere auch in den Entwicklungsländern die enorme Lücke zwischen ihrem Potenzial und dem realen Ausbaustand schließt. Die Internationale Energieagentur (IEA) mit Sitz in Paris ist eine Organisation der OECD-Länder, also der reichen Industrieländer und Hauptenergieverbraucher. Sie hat seit ihrer Gründung nach der Ölkrise 1973 immer wieder bewiesen, dass sie mit beiden Beinen fest im Lager der fossil-nuklearen Energieindustrie steht. Liest man sich ihren jährlichen »World Energy Outlook« durch, zieht sich ein roter Faden durch diese teuren, umfangreichen Werke: Erneuerbare Energien werden konstant und systematisch un-

terschätzt, die fossilen und nuklearen Energien scheinen dagegen quasi unerschöpflich zu sein. Erst im diesjährigen World Energy Outlook stellte nun auch die IEA unzweideutig fest, dass die gegenwärtigen Trends der Energiebranche weder ökologisch noch ökonomisch nachhaltig sind und dringend umgesteuert werden muss.

Innerhalb der UN gibt es dann noch die Internationale Atomenergieagentur, die zwar im Gegensatz zur IEA allen Staaten offen steht, aber dafür ausschließlich einer für die allermeisten Staaten völlig uninteressanten Technologie gewidmet ist. Der Ausstieg Südafrikas Anfang Dezember hat erneut bewiesen, dass selbst für fortgeschrittene Schwellenländer die Atomenergie schlichtweg zu teuer ist, wenn keine militärischen Interessen im Spiel sind.

Geplante Aufgaben

IRENA will also eine durchaus beachtliche Lücke schließen. Aus nahe liegenden Gründen wird IRENA aber zunächst außerhalb der UNO gegründet, weil die Schwerfälligkeit der UN-Prozesse einen dynamischen Start der neuen Organisation nicht zulassen würde. Geplant sind aber umfangreiche Kooperationsprogramme mit UN-Institutionen wie UNEP, UNIDO, UNDP und anderen. Langfristig kann sich das aber ändern. IRENA will ein umfangreiches Informationszentrum werden über bestehende politische Instrumente zum Ausbau der Erneuerbaren, über technische und technologische Fragen wie Netzintegration, Speichertechnologien und Effizienzfragen. Auf dem Programm steht ferner umfassende Beratungstätigkeit für die

Mitglieds-Regierungen, Technologietransfer und Beratung über Finanzierungsmöglichkeiten.

Politisches Gewicht zu erwarten

Im Januar wird das IRENA-Statut von den Gründungsmitgliedern formell unterzeichnet und die Kriterien für die Auswahl des Generaldirektors und des Sitzes der Organisation vereinbart. Im Juni 2009 werden dann Generaldirektor und vorläufig auch der Organisationsitz beschlossen, und die Arbeit von IRENA beginnt. Nach dem offiziellen Inkrafttreten der Statuten (nach der Ratifizierung durch 25 Staaten) werden Arbeitsprogramm und Budget beschlossen und die endgültige Entscheidung über den Sitz der Organisation getroffen. Es ist wohl keine besondere Überraschung, dass unter den Bewerbern für den IRENA-Sitz auch Bonn ist. Hauptinitiatoren der IRENA sind neben Deutschland vor allem Spanien und Dänemark. Neben einer Reihe weiterer europäischer Staaten (u.a. Österreich, Norwegen, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden, Schweiz, Großbritannien) sind die bisher an der IRENA-Initiative beteiligten Länder ausnahmslos Schwellen- und Entwicklungsländer, darunter solche Schwergewichte wie China, Indien, Indonesien, Mexiko, Südafrika, Pakistan, Südkorea und sogar die OPEC-Mitglieder Nigeria und Vereinigte Arabische Emirate. Die kritische Masse für eine funktionsfähige und mit politischem Gewicht ausgestattete Organisation dürfte damit erreicht sein. Für die deutschen NGOs und das Forum Umwelt & Entwicklung stellt sich damit auch die Aufgabe, die Arbeit der IRENA künftig kritisch zu begleiten.



Jürgen Maier

Der Autor ist Geschäftsführer des Forums Umwelt & Entwicklung.
Weitere Informationen: www.irena.org

Für oder wider das Klima handeln?

Was die Handelspolitik zur Klimapolitik beitragen kann

Bis vor wenigen Jahren galt die Welthandelsorganisation WTO als die mächtigste Organisation auf internationaler Ebene. Sie hat weitgehend den Ordnungsrahmen für die Weltwirtschaft vorgegeben. Auf Umweltkonferenzen schwebten die WTO-Regeln wie ein Damoklesschwert über den Verhandlungen, und jede Maßnahme, die Ressourcenverbrauch oder Emissionen beschränken sollte, musste fürchten, nicht vor der Liberalisierungs- und Deregulierungsagenda der WTO bestehen zu können.

Vom chilling effect war deshalb die Rede, denn allein die Ahnung, dass Umweltregeln möglicher Weise nicht mit WTO-Recht in Einklang zu bringen wären, fror Bemühungen für eine ambitionierte Umweltpolitik bereits im Keim ein.

Doch die WTO befindet sich derzeit in einer tiefen Legitimationskrise, und der chilling effect scheint passé. Stattdessen wird nun im Klimaregime über den Ordnungsrahmen der Weltwirtschaft von morgen verhandelt. Regeln für den internationalen Emissionshandel, Vorschläge zu umfangreichen Finanztransfers für Treibhausgasvermeidung und Anpassung, aber auch globale Technologiekooperationen werden Produktionsstrukturen und Handelsströme verändern.

Vertragen sich Handels- und Klimapolitik?

Indessen ist es nicht ausgemacht, ob sich Handels- und Klimapolitik überhaupt vertragen. Skepsis ist angebracht, denn die beiden Regimes folgen nicht derselben Logik und verkörpern widerstreitende Werte. Drei Beispiele mögen dies verdeutlichen. Die Welthandelspolitik etwa strebt eine Entgrenzung wirtschaftlicher Aktivitäten an; sie möchte das Handelsvolumen ausweiten und das Wirtschaftswachstum ankurbeln. Die Klimapolitik hingegen strebt eine Begrenzung schädlicher, treibhausgasintensiver Wirtschaftsaktivitäten und Handelsströme an und möchte die Emissionsentwicklung vom Wirtschaftswachstum absolut entkoppeln. Doch von einer solchen Entkoppelung kann bisher keine Rede sein. Von 1990 bis 2007 hat sich das Welthandelsvolumens vervierfacht, das Welt-Bruttoinlandsprodukt ist 2,5fach gestiegen, und die weltweiten Emissionen sind um etwa ein Drittel gestiegen.[1] Vor allem in den Schwellenländern explodieren Wachstumsraten und Emissionen.

Auch mit Blick auf Rolle und Vermögen des Markts widersprechen sich Klima- und Handelspolitik. Die Handelspolitik setzt auf das ungehinderte Funktionieren der Märkte, möglichst ohne Eingriffe des Staates. Die Klimapolitik hingegen reagiert auf das Marktversagen – denn der menschengemachte Klimawandel kann wohl als das größte ‚Marktversagen‘ der Geschichte bezeichnet werden. Klimapolitik möchte daher regulieren und nicht deregulieren.

Die Handelspolitik setzt auf eine Liberalisierung des Handels mit Umweltgütern und -dienstleistungen, wie auch der Auslands-Direktinvestitionen. In den klimapolitischen Verhandlungen hingegen werden ein Transfer von Know-how diskutiert, eine Kooperation bei der Forschung und Entwicklung, ein capacity building sowie finanzielle Hilfen, Anreizsysteme oder gar Standards – alles Lösungen, die eine starke politische Steuerung erforderlich machen. .

Schließlich bringt eine Welthandelspolitik durch die Suche nach den größten komparativen Kostenvorteilen eine hohe Auslagerung von ökologischen Kosten mit sich. Die Klimapolitik hingegen drängt auf eine möglichst weitgehende Internalisierung solcher Kosten. Die Verlagerung von Industrien und Produktionskapazitäten durch den Welthandel macht Minderungsanstrengungen im Inland rasch wieder zunichte. In der EU etwa waren 2007 die ‚virtuellen Emissionen‘ aller Importwaren – also die Emissionen, die bei der Produktion der Importe in den Herkunftsländern entstanden sind – um 12 Prozent höher als die Emissionen aus der gesamten Produktion innerhalb der EU. Die EU importiert somit rund 500 Megatonnen virtuelle Emissionen, was mehr als der Hälfte der gesamten Emissionen Deutschlands entspricht.[2] In Großbritannien ist die Kluft noch größer. Dort sind die

virtuellen Emissionen der Importe seit 1992 um 19 Prozent gestiegen, während Großbritannien ehrsinig an die Klimarahmenkonvention berichtet, dass es seine heimischen Emissionen seit 1990 um 15 Prozent gesenkt hat.³

Auch Handelspolitik muss Betrag zum Klimaschutz leisten

Genau deswegen wird die Klimapolitik trotz unterschiedlicher Logiken und widerstreitender Werte aber nicht umhin kommen, von der Handelspolitik einen Beitrag zur Minderung des Klimawandels zu fordern. Zu treibhausgasintensiv ist der Welthandel mittlerweile geworden, als dass dieses Politikfeld ignoriert werden könnte; schließlich entfallen über 21 Prozent aller CO₂-Emissionen aus der Industrieproduktion weltweit bereits auf Produkte, die zwischen Ländern gehandelt werden,[4] und obendrauf kommen noch die Emissionen, die beim Transport dieser Waren entstehen. Ohne eine Begrenzung des rapide anwachsenden Welthandels wird keine Entkoppelung von Wachstum und Emissionen zu machen sein. Und ohne eine Begrenzung des Handels von klimaschädlichen Produkten wird der Export treibhausgasintensiver Produktions- und Konsummuster rund um den Erdball anhalten.

Die Großfrage an der Schnittstelle zwischen Klima- und Handelspolitik ist daher: wie kann eine von der Sache her nicht erforderliche Globalisierung von Warenströmen und Produktionsketten unrentabel gemacht und der den Austausch von klimaschädlichen Produkten und Dienstleistungen eingrenzt werden. Doch bis die Klimapolitik Antworten auf diese Fragen sucht, geschweige denn findet, ist es noch ein weiter Weg zu gehen. Weder auf den Klimakonferenzen in Bali oder Posen stand diese Frage auf der Agenda, noch bei der WTO.



Tilman Santarius

Der Autor ist Vorstandsmitglied von Germanwatch.

- 1 Weltbank (2008): *Key Development Data & Statistics. Online-Service.* <http://econ.worldbank.org>
- 2 Bang, John K./Hoff, Eivind/Peters, Glen (2008): *EU Consumption, Global Pollution.* Brüssel: WWF.
- 3 Helm, D./Smale, R./Phillips, J. (2007): *Too Good To Be True? The UK's Climate Change Record.* Oxford: New College Oxford, Vivid Economics and School of Oriental and African Studies.
- 4 Peters, Glen (2008): *CO₂ embodied in international trade with implications for Global Climate Policy.* In: *Environmental Science & Technology*, Vol 42, Issue 5, S. 1401-7.

Gebirge aus Beton

Staudambau im Himalaya

Südasiens braucht Strom. Indien und Pakistan haben ein Jahrzehnt wirtschaftliches Wachstum hinter sich, und große Pläne für die Zukunft. Städte platzen aus allen Nähten, die Regierungen hinken dem schnellen Wandel nur langsam hinterher. Ein Großteil der ländlichen Bevölkerung in Nepal hat keinen Stromanschluss und in Indien hatten vor fünf Jahren noch immer 44% aller Haushalte keine Steckdose.

In Zukunft soll der Strom für die Region aus den Bergen kommen. An den Flüssen des Himalaya, am Indus, Ganges und Brahmaputra, sind hunderte von Großstaudämmen geplant. Sie sollen Wasserkraft erzeugen und so die boomenden Megacities beleuchten und deren Industrien mit Strom versorgen.

In Nepal sollen drei Großstaudämme in Angriff genommen werden: West Seti, Upper Karnali und Arun III. Alle werden von indischen Firmen gebaut und der produzierte Strom soll nach Indien exportiert werden. Auch Bhutan will sich als Stromlieferant von Indien einen Namen machen, und so das Staatseinkommen aufbessern. Im Juli 2006 hat das Land sich dazu verpflichtet, in den nächsten fünfzehn Jahren 5.000 MW Strom aus Wasserkraft an Indien zu verkaufen.

Der teuerste geplante Staudamm der Region ist jedoch nicht für den indischen Stromsektor gedacht. Am Oberlauf des Indus in Nordpakistan soll ein gigantischer, 130 km² großer Stausee mit der höchsten Staumauer Südasiens entstehen, dessen mindestens 8,5 Milliarden US-Dollar teurer Bau die Staatskasse des Landes für einige Jahre belasten dürfte, beziehungsweise ohne fremde Hilfe nicht zu realisieren ist. Und nicht die Weltbank oder die Asiatische Entwicklungsbank werden, wie bei älteren Staudämmen im Land, den Großteil der Kosten für den Bau des Diemer-Bhasha Damms übernehmen, sondern China. Medienberichten ist zu entnehmen dass nicht nur ein Teil der Finanzierung von staatlichen Banken aus China kommen soll, sondern auch Bauarbeiter, ausgebildet bei dem Bau des Drei-Schluchten-Staudamms in China, sollen in das Nachbarland geschickt werden.

Der Staudammboom in Indien soll im Gegensatz zu Pakistan hauptsächlich aus eigener Kraft finanziert werden. Indiens staatlicher Staudambauer, die National Hydropower

Corporation, NHPC, wird einige der größten geplanten Projekte bauen und dafür hauptsächlich eigene Mittel verwenden, beziehungsweise auf dem nationalen und internationalen Finanzmarkt Gelder leihen.

Die vormals bedeutende Rolle der Asiatischen Entwicklungsbank, ADB, und der Weltbank beim Staudambau in Indien ist heute extrem eingeschränkt. Die Internationalen Finanzinstitutionen werden in Zukunft weniger Gelder zur Verfügung stellen, als vielmehr mit Garantien und kleineren Krediten für technische Studien Geldgebern Signale geben, das ein Projekt förderungswürdig ist.

Finanzierungslücken

Trotz der Finanzkraft indischer Banken und staatlicher Institutionen hat Shripad Dharmadhikary, der Autor der neuen von International Rivers herausgegebenen Studie „Mountains of Concrete: Dam Building in the Himalayas“ herausgefunden, dass das geplante Staudammprogramm in Indien noch eine enorme Finanzierungslücke von fast der Hälfte der geplanten Ausgaben aufweist. In einer Erklärung der Regierung von Arunachal Pradesh aus dem Jahre 2005 liest man, dass mit dem Bau der Staudämme „der Staat mit Hydrodollar überschüttet würde, wie die Arabischen Länder mit Petrodollar.“¹

Finanzierungslücken sind jedoch nicht die einzigen Herausforderungen, die dem geplanten Staudambau in der Himalaya Region momentan noch im Wege stehen. Ungeklärt ist auch, wie die zahlreichen und teilweise neuartigen sozialen Auswirkungen der Projekte gehandhabt werden können. Während einige der geplanten Projekte, wie auch der Diemer-Bhasha Staudamm in Pakistan, die Häuser und Dörfer von zehntausenden von Menschen überfluten werden und daher große Umsiedlungsprogramme nach sich ziehen müssen, haben andere Pro-

jekte, wie der Lower Subansiri Damm, diffusere Auswirkungen auf die Menschen in der Umgebung des Projekts.

Weitreichende Folgen

So berichten zum Beispiel Menschen aus dem Dorf Durpai in der Nähe der Baustelle für den Lower Subansiri Damm, dass nur diejenigen entschädigt werden, deren Häuser überflutet werden, während alle anderen Betroffenen leer ausgehen. Die Dorfbewohner berichten, dass große Waldflächen, die sie für den Anbau spezieller Früchte und Pflanzen nutzen, in dem Stausee untergehen werden, und sie so einen entscheidenden Teil ihrer Lebensgrundlage verlieren werden. Sie berichten außerdem, dass die Möglichkeiten des Fischfangs am Subansiri Fluss seit dem Baubeginn extrem eingeschränkt sind, und dass auch die Menschen viele Kilometer unterhalb der Baustelle diese Veränderungen spüren. Auch der Fluss als Troutforelle ist ihnen seit Baubeginn verloren gegangen, und auch hierfür werden sie nicht entschädigt.

Das Dorf Durpai ist nur eines der zahlreichen Dörfer an den Ufern eines Himalaya Flusses, das nicht durch Überflutung von geplanten Wasserkraftwerken betroffen ist, sondern wo ein Staudamm die Lebensgrundlage der Menschen in unzähligen anderen Arten gefährdet. Diese Menschen werden jedoch nicht als Projektbetroffenen bezeichnet und daher auch nicht für ihre Verluste entschädigt.

Ob der geplante Staudammboom im Himalaya trotz der finanziellen und sozialen Herausforderungen zu realisieren ist? Dazu noch in einer Region, die schon heute stärker vom Klimawandel betroffen ist als alle anderen Regionen der Welt und wo daher große Unsicherheit herrscht, wieviel Wasser die Flüsse, hauptsächlich durch Gletscherwasser gespeist, in den nächsten Jahren führen werden?



Ann-Kathrin Schneider

Die Autorin ist bei International Rivers für das Südasiensprogramm zuständig.

¹ "Cabinet Note - Implementation of Hydropower Project" prepared by the Secretary (Power), Government of Arunachal Pradesh, with the approval of the Chief Minister for consideration of the state Cabinet. The note itself is undated, but is from around April 2005, as the Cabinet meeting that decided on the issues contained in the note was held on 25 April 2005, as per a letter dated 16 May 2005 written by the Secretary (Power), Government of Arunachal Pradesh to the Secretary (Power), Government of India.

Suche nach neuen Wegen?

Weltnaturschutzkongress in Barcelona

Auch 60 Jahre nach der Gründung der IUCN gehen weiterhin Arten und natürliche Lebensräume verloren und das angestrebte 2010-Ziel den Verlust bis zum Jahr 2010 aufzuhalten oder einzudämmen wird wohl nicht erreicht. Wie kann der Schutz Ökosystemen und Schutzgebieten dennoch gelingen?

Mehr als 8.000 Vertreter von Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen suchten in Barcelona beim Weltnaturschutzkongress der Internationalen Naturschutzunion (IUCN) neue Verbündete und weitere Wege für die Gestaltung und Finanzierung von Naturschutz. Viel diskutiert wurden Strategien für den Schutz der biologischen Vielfalt in einer sich durch Klimawandel, Globalisierung und steigenden Energieverbrauch immer schneller ändernden Welt.

Wer hat in Schutzgebieten das Sagen?

Schon in der Vergangenheit hat die IUCN viele internationale Standards bei der Einrichtung und dem Management von Naturschutzgebieten gesetzt. In Barcelona wurde eine neue Unterteilung von Schutzgebieten in verschiedenen Governance Typen¹ vorgestellt. Dabei geht es nicht mehr darum, WIE in den einzelnen Schutzgebieten WAS geschützt werden soll, sondern WER die Entscheidungen trifft. Das sind zum Beispiel Staatliche Institutionen, Nichtregierungsorganisationen oder ein Co-Management aus beiden. Bedeutend ist, dass lokale und Indigenen Gemeinden als eigene wichtige Akteure anerkannt und explizit genannt werden. Ein wichtiger Schritt, um den langjährigen Konflikt

zwischen Befürwortern von Schutzgebieten und Indigenen Gruppen zu entschärfen. Indigene haben schon lange vor dem Aufkommen des wissenschaftlichen Naturschutzes bestimmte Gebiete geschützt und/oder nachhaltig bewirtschaftet. Durch die Einführung der neuen Governance-Typen werden diese Gebiete offiziell als Naturschutzgebiete anerkannt. Die Rolle der lokalen Bevölkerung und indigener Gemeinschaften im Naturschutz ist damit gestärkt.

Indigene und Naturschutzorganisationen

Aus den Reihen der Indigenen gab und gibt es Kritik am Naturschutz, weil es in der Vergangenheit oft Vertreibungen aus bestimmten Gebieten und Konflikte mit ihren Interessen gab. Am Rande des Kongresses fand deshalb auch ein Dialog zwischen Vertretern der großen internationalen Naturschutzorganisationen und der indigenen Völker statt. Dabei geht es darum, in verschiedenen Treffen und auch in regionalen Prozessen die Konflikte in der Vergangenheit aufzuarbeiten und gemeinsam Wege für den Schutz der biologischen Vielfalt zu finden. Denn oft sind es größere dritte Gruppen (zum Beispiel Großgrundbesitzer oder die Bergbau/ Erdöl-Industrie), die die größere Verantwortung für die Zerstörung der biologischen Vielfalt und die Zurückdrängung der Lebensräume der indigenen Völker tragen.

Klima und vermiedene Entwaldung

Inzwischen ist es sehr deutlich, dass der globale Klimawandel eine große neue Bedrohung für die biologische Vielfalt ist. Das sich ändernde Klima wurde deshalb in vielen verschiedenen Veranstaltungen diskutiert. Maßnahmen zur Vermeidung des Klimawandels wurden auch als

Chance aufgefasst neue Finanzmechanismen für den Schutz der biologischen Vielfalt zu mobilisieren. Dies gilt besonders für den Waldschutz, denn bis zu 20% der globalen Kohlendioxidemissionen kommen aus der Umwandlung von Wäldern in Ackerland oder Plantagen. Hier gilt es Strategien zu entwerfen, die Emissionen aus Abholzung verhindern, gleichzeitig Biodiversität schützen und die Rechte lokaler Gemeinschaften achten. Die Mitglieder der IUCN haben auf ihrer Versammlung beschlossen sich

Der globale Klimawandel ist eine große neue Bedrohung für die biologische Vielfalt.

aktiv in die Erarbeitung einer solchen Strategie einzubringen. Dies ist gerade im Vorfeld der Klimaverhandlungen in Polen im Dezember 2008 und in Kopenhagen 2009 wichtig. Denn dort werden die weiteren Maßnahmen des Kyoto-Nachfolgeprotokolls beschlossen und Waldschutz und Wiederaufforstung sind auch dort viel diskutierte Optionen.

Industrielles Engagement

Besonders heftig und kontrovers wurden auf den Fluren die wachsenden Kooperationen der IUCN mit der Industrie diskutiert. So gehörten auch das World Business Council for Sustainable Development und Unternehmen wie Toyota und Shell zu den Sponsoren des Kongresses. Besonders umstritten war die seit 2007 bestehende Kooperation der IUCN mit Shell. Ein Antrag diese Kooperation zu beenden wurden von der Mitgliederversammlung mit den Stimmen der Regierungsvertreter abgelehnt (60% der Nichtregierungsorganisationen stimmten für den Antrag, aber nur 20% der Regierungsvertreter). Es gab Befürchtungen, dass die Kooperation Shell ein „grünes“ Image verleiht und die Unabhängigkeit der IUCN gefährdet. Durch die Diskussionen wurde deutlich, dass Unternehmen beweisen müssen, dass sie wirkliches Interesse am Schutz der biologischen Vielfalt haben und ihre Unternehmensstrategie anpassen wollen.

Abschließendes Fazit

Auf dem Kongress wurden neue Verbündete im Naturschutz und neue Wege zur Finanzierung gesucht, aber es wurde keine radikal neue Strategie entwickelt, die den Verlust der biologischen Vielfalt schnell aufhalten kann. Praktische Vorschläge zur Veränderung der globalen wirtschaftlichen Strukturen, in denen viele Gründe für den Verlust der Vielfalt liegen, wurden nicht konkret diskutiert. Die ökonomische Bewertung von Biodiversität ist nützlich, um Argumente für den Erhalt zu haben. Gerade im Angesicht der aktuellen globalen Finanzkrise wären konkrete Vorschläge für weltweite politische und wirtschaftliche Änderungen vielleicht auf offene Ohren gestoßen.

Elke Mannigel

Die Autorin ist bei der Tropenwaldstiftung OroVerde zuständig für die Koordinierung der internationalen Projekte.

1 IUCN 2008, Guidelines for Applying the IUCN System of Protected Areas Management Categories

Japanische NGOs profitieren von deutschen Erfahrungen

Auf dem Weg zur COP 10 der CBD in Nagoya

Die japanischen NGOs wollen ein Forum gründen, um sich besser auf die 10. Vertragsstaatenkonferenz zur Konvention über die biologische Vielfalt (COP 10 der CBD) vorzubereiten, die im Jahr 2010 in Nagoya stattfinden wird. Vorbild ist dabei das Forum Umwelt und Entwicklung, über dessen Arbeit in der Vorbereitung der COP 9 man sich bereits in Bonn im Mai erstmalig informiert hatte.

Zur Vorbereitung eines COP 10-Forums fand am 13. November 2008 in Tokio eine dreistündige Zusammenkunft von rund 80 Interessierten aus landesweit im Biodiversitätsschutz tätigen Organisationen und lokal aktiven Initiativen statt. Besonders engagiert zeigte sich das „Forum for Biodiversity“ aus Nagoya, das die Aktionen in der gastgebenden Stadt koordinieren und neue Initiativen vor Ort anstoßen will. Die Initiatoren des NGO-Treffens waren Yasushi Hibi von Conservation International Japan, Hidenori Kusakari vom WWF Japan und Teppei Dohke von IUCN Japan. Mit von der Partie war auch Yuta Hayashi von der Jugendorganisation SEED, die sich für Bildungsprojekte stark machen will.

Deutsche Erfahrungen vorgestellt

Die Erfahrungen der deutschen NGOs in der Vorbereitung der COP 9 sollten genutzt werden und so wurde der Koordinator des COP9-Projektes eingeladen und gebeten, über die Zusammenarbeit der deutschen NGOs im Forum Umwelt und Entwicklung untereinander und mit der lokalen und internationalen NGO-Community zu berichten. Im Mittelpunkt der Diskussion stand die Frage, wie die Kooperation einerseits auf nationaler Ebene zu organisieren sei und wie andererseits die Zusammenarbeit mit dem lokalen Forum in Nagoya auszugestalten wäre. Die deutschen Erfahrungen zeigten, dass primär ein nationales Forum etabliert werden sollte, das sodann eng mit den lokalen Akteuren zusammenarbeitet.

Wichtig ist den Japanern, dass die COP 10 von allen NGOs genutzt wird, um ein stärkeres Bewusstsein für die Themen der CBD insgesamt und die Probleme der biologischen Vielfalt in Japan zu fördern. Denn nur 3 der 47 Präfekturen hätten bislang eine lokale Biodiversitätsstrategie beschlossen. Aus deutscher Sicht wurde z.B. auf die

Bürgermeisterkonferenz vor der COP 9 und die Kampagne „Local Action for Biodiversity“ des Städtetzwerkes ICLEI hingewiesen. Dadurch könnten die CBD-Ziele bis zu den lokalen Akteuren und Entscheidern herangetragen werden.

Die Herausforderungen, vor denen jetzt die japanischen NGO stehen, gleichen denen der deutschen Verbände im Jahr 2006, die sich daraufhin zur COP 9-Arbeitsgruppe im Forum Umwelt und Entwicklung zusammenschlossen und das COP 9-Vorbereitungsprojekt starteten. Die japanischen NGOs verabredeten auf dem Treffen, bis Ende Januar 2009 eine geeignete Organisationsstruktur zu diskutieren und zu beschließen. Darin wurden sie von deutscher Seite unterstützt, um möglichst früh mit den Vorbereitungen für die COP 10 zu beginnen.

Symposium diskutiert NGO-Schwerpunkte für die COP 10

Für den 14. November 2008 lud das Institute for Sustainable Energy Policies zum internationalen Symposium „Beyond the Toyako Summit – What is the target of Japanese Civil Society?“ Toyako war der Veranstaltungsort des japanischen G 8-Gipfels 2008, zu dem sich die japanischen NGOs in einem eigens gegründeten „G 8 Summit NGO Forum“ zusammengefunden hatten. Das Symposium diente dazu, Zukunftsstrategien für die beiden thematischen Schwerpunkte „Klimawandel“ und „Biologische Vielfalt“ zu diskutieren.

Aus deutscher Sicht wurde mit einer Präsentation die Bedeutung der COP 10 in Japan und die Rolle der NGOs ausgeführt. Zunächst wurden die Beschlüsse der COP 9 und die Schwerpunkte der deutschen CBD-Präsidentschaft bis 2010 erläutert. Anschließend wurden im Detail die Organisationsstruktur des deutschen COP 9-Projektes, der finanziellen Rahmen, die verschiedenen



Hidenori Kusakari vom WWF Japan (l) und Teppei Dohke von IUCN Japan (r) leiteten die Diskussion der NGO-Runde. In der Mitte der deutsche Staffelfstab für die COP 10.

Aktivitäten und die Erfahrungen vorgestellt. In einem Workshop am Nachmittag diskutierte man mit Naoko Nakajima vom Umweltministerium über die Schwerpunkte der japanischen Regierung für die COP 10. Sie erläuterte, dass man im Umweltministerium mit Hochdruck an den Vorbereitungen arbeite. Japan habe unter anderem die besonders schwierige Aufgabe, die Verhandlungen über ein ABS-Regime zu einem guten Abschluss zu bringen. Die Vertreter der japanischen NGOs thematisierten vor allem die Notwendigkeit einer finanziellen Unterstützung des Vorbereitungsprozesses, wie es das deutsche Umweltministerium getan habe, um die Beteiligung der zivilgesellschaftlichen Gruppen sicherzustellen. Zudem sei 2010 das Internationale Jahr der biologischen Vielfalt, das genutzt werden müsse, um die Bevölkerung in Japan intensiver mit einer Kampagne über die biologische Vielfalt zu informieren. Dazu seien starke NGOs als Partner erforderlich, die konstruktiv mit dem Umweltministerium kooperierten.

Die deutschen Erfahrungen wurden mit großem Interesse aufgenommen und sollen für eine enge Zusammenarbeit während der deutschen CBD-Präsidentschaft bis zur COP 10 genutzt werden.



Günter Mitlacher

Der Autor nahm als Koordinator des COP 9-Projektes für das Forum Umwelt & Entwicklung an den japanischen Vorbereitungen für die COP 10 CBD teil.

Waldschutz: Kehren vor der eigenen Haustüre

AG Wald engagiert sich für Nationalparke in Deutschland

Die Mitgliedsorganisationen der AG Wald im Forum Umwelt & Entwicklung kümmern sich traditionell um Themen der internationalen Wald- und Entwicklungspolitik. Beispiele hierfür sind Kampagnen gegen illegalen Holzeinschlag und -handel, Schutz von Landrechten indigener Völker, Aktionen gegen zerstörerische Politiken und Projekte sowie die Förderung bzw. kritische Begleitung von Waldzertifizierung. Man kooperiert regelmäßig mit verbündeten Organisationen in den betroffenen Ländern und engagiert sich vor allem, wenn die Aktivitäten deutscher Firmen, Institutionen oder Verbraucher Probleme mit verursachen.

Mitte November trafen sich Mitglieder der in der AG Wald vertretenen Verbände mit lokalen Organisationen in einem Entwicklungsland: Deutschland. Denn in punkto Schutz der Biodiversität ist Deutschland nach wie vor ein Entwicklungsland.

Entwicklungsland Deutschland

Mehrere Gründe sprachen dafür, das Seminar der AG Wald in einem der wertvollsten Buchenwaldgebiete Deutschlands durchzuführen, im Steigerwald, der zwischen den Weltkulturerbestädten Bamberg und Würzburg liegt. Von ungeahnter Brisanz ist der erbitterte Widerstand von Lokalpolitikern und Teilen der Bevölkerung gegen die vorgeschlagene Ausweisung eines Nationalparks Steigerwald. So war es auch ein Ziel der Veranstaltung, den Freundeskreis Pro Nationalpark Steigerwald¹ zu unterstützen, der vor allem vom Bund Naturschutz in Bayern, dem Landesbund für Vogelschutz und anderen Organisationen gebildet wird.

Wichtig war aber auch, eine Exkursion in den Wald anzubieten, weil man so in Kontakt mit der Materie kommt und erahnen kann, welches Potenzial in unseren Wäldern steckt und welche Waldstrukturen für einen großen Teil der natürlichen Artenvielfalt von Bedeutung sind. Von den Eindrücken konnten die Teilnehmer auch bei anderen Diskussionen profitieren, etwa bei den Debatten um Standards für die Zertifizierung von Waldbewirtschaftung.

Unter fachkundiger Führung des Forstbetriebsleiters Ulrich Mergner (Bayerische Staatsforsten) und des Käferexperten Georg Möller wurde schnell klar, dass in Deutschlands Wäldern erhebliche Defizite beste-

hen. Denn die Forstwirtschaft in Deutschland kann die natürliche biologische Vielfalt nicht ausreichend schützen.

Struktur- und artenarme Wälder

Von Natur aus bestünde der deutsche Wald zu drei Vierteln aus Buchenwaldgesellschaften. Ihr natürlicher Lebenszyklus würde 300 bis 400 Jahre dauern (bei Eichenwäldern gut 600 Jahre), und entsprechend hoch wäre der Anteil wirklich alter Bäume, von denen das Überleben Tausender von Vogel-, Käfer- und Pilzarten abhängt. Nadelwälder gäbe es nur auf drei Prozent der Waldfläche. Die Realität sieht anders aus: Heute wachsen Buchenwälder nur noch auf 15 statt 75 Prozent und Eichenwälder auf 10 statt 18 Prozent der Waldfläche. Der Flächenanteil der Nadelbäume wurde von drei auf 58 Prozent ausgedehnt. Holzplantagen leiden am meisten unter Stürmen und Insektenplagen als Folgen des Klimawandels.

Fast alle Waldbäume werden im Alter von 80 bis 140 Jahren gefällt. Nur 2,3 Prozent von ihnen dürfen über 160 Jahre alt werden. Selbst in Naturschutzgebieten unterbleibt der Holzeinschlag nur auf kleinen Teilflächen. In unseren Forsten gibt es viel zu wenig Totholz, das für Waldböden mit lockerer Struktur und mannigfaltigem Bodenleben sorgt. Damit auch anspruchsvolle, Totholz und Höhlen bewohnende Vogel-, Käfer- und Pilzarten existieren können, braucht ein Hektar (100 x 100 Meter) Wald wenigstens 40 Kubikmeter Totholz. Wälder die sich natürlich entwickeln können, reichern über sehr lange Zeit Biomasse an und speichern viel mehr Kohlenstoff als Wirtschaftswälder.

Nationale Strategie zur biologischen Vielfalt will neue Schutzgebiete

Die Bundesregierung hat am 7.11.2007 in ihrer Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt beschlossen, bis zum Jahre 2020 auf fünf Prozent der Waldfläche eine natürliche Entwicklung zuzulassen. Das ist nur in streng geschützten Gebieten möglich, wobei nach Auffassung von Wissenschaftlern und Umweltverbänden für den Erhalt der biologischen Vielfalt mindestens 10 Prozent nötig sind. Die Bundesländer weigern sich noch, dieses Ziel im Staatswald umzusetzen, der immerhin der Wald aller Bürger ist.

AG Wald befürwortet einen Nationalpark Steigerwald

Im Anschluss an das Seminar sprachen sich die Verbände für die Einrichtung eines Nationalparks im Steigerwald aus und erklärten sich solidarisch mit den Zielen der lokalen Naturschützer und Initiativen, aus diesen Wäldern einen Nutzen für Natur und die betroffene Bevölkerung gleichermaßen zu ziehen. Die Ausweisung des ersten Nationalparks in Franken wäre ein wichtiger Schritt zur Bewahrung unseres nationalen Naturerbes. Deutschland muss wenigstens seine Hausaufgaben erledigen und darf sich nicht damit begnügen, Geld in Entwicklungsländer zu schicken, denn das Naturerbe Buchenwälder kann weder im Kongobecken, noch in Amazonien geschützt werden.

Weitere Aktivitäten der AG Wald geplant

Natürlich wurden auch andere Themen besprochen und gemeinsame Aktionen geplant. So wurde ein Diskussionspapier zum Thema REDD erarbeitet², die Verbände engagieren sich gemeinsam gegen den illegalen Holzeinschlag und -handel und arbeiten nach wie vor zum Thema Zertifizierungsinitiativen, die ja nicht nur im Wald, sondern inzwischen auch in anderen Sektoren (wie z.B. Bioenergie) an Bedeutung gewinnen.



László Maráz

Der Autor ist Koordinator der AG Wald im Forum Umwelt und Entwicklung, sowie Koordinator der Plattform nachhaltige Biomasse.

¹ www.pro-nationalpark-steigerwald.de

² REDD: Reducing Emissions from Deforestation and Degradation bzw. die Verringerung von Emissionen aus Entwaldung und Schädigung – von Wäldern. Siehe Diskussionspapier unter www.forumue.de



Der Einfluss des Klimawandels auf die Trockengebiete ist schon jetzt erkennbar und wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen.

Trockene Debatten

7. Sitzung des Komitees zur Überprüfung der Implementierung der Desertifikationskonvention¹ verlief harmonisch

Pünktlich um 18 Uhr gingen am 14. November 2008 in Istanbul die zweiwöchigen Beratungen des Ausschusses zur Überprüfung der Umsetzung der Konvention (Committee for the Review of the Implementation of the Convention, CRIC 7) und zur ersten außerordentlichen Sitzung des Ausschusses für Wissenschaft und Technologie (Committee for Science and Technology, CST-51) der UNCCD zu Ende. Die Pünktlichkeit – ansonsten eher eine Seltenheit bei UN-Konferenzen – war nicht nur der professionellen Organisation des Gastgeberlandes Türkei und des UNCCD-Sekretariates geschuldet. Dazu beigetragen hatte auch, dass der übliche Zündstoff zwischen den Vertragsparteien – Finanzfragen und die Einrichtung regionaler Koordinierungsstrukturen – diesmal nicht auf der Tagesordnung stand.

Auch die sonst übliche Überprüfung der Fortschritte der Umsetzung der Desertifikation anhand der Nationalberichte stand diesmal nicht an.

Stattdessen standen bei der 7. Sitzung des CRIC methodische Fragen im Vordergrund. Diese leiteten sich aus den Reformbeschlüssen und der Ver-

abschiedung des „10-Jahres-Strategieplanes und Rahmens zur Förderung der Umsetzung der Konvention (2008-18)“² der 8. Vertragsstaatenkonferenz (VSK) der Desertifikationskonvention (UNCCD) ab. Arbeitsprogramme von CRIC, CST, Sekretariat sowie des Globalen Mechanismus (GM) sollen auf der Basis eines ergebnisorientierten

Managements gestaltet werden und ihre Erfolge an konkreten Indikatoren messen lassen. Dies ist ein kleines Novum in der UN-Welt, für das Sekretariat und Globaler Mechanismus Entwürfe geliefert hatten. Diese wurden lebhaft diskutiert und kommentiert, fanden aber überwiegend Zuspruch der Vertragsparteien.

Zudem wurden Indikatoren für das Monitoring des 10-Jahres-Strategieplanes diskutiert und der Rahmen für ein neues Berichtsformat, bei dem der 10-Jahres-Strategieplan sowie die Fortschritte bei der nationalen Planung besonders berücksichtigt werden, gesetzt.

Ein weiterer Punkt waren die Verabschiedung von Empfehlungen für das Format künftiger CRIC-Sitzungen. Trotz der Mängel bei der Nutzung der

CRIC als Instrument für Dialog und Austausch über praktische Fragen der Desertifikationsbekämpfung hatte die 8. Vertragstaatenkonferenz (VSK) der UNCCD im September 2007 dessen auslaufendes Mandat verlängert, gleichzeitig aber ein stärker dialogorientiertes Format verlangt.

Mehr wissenschaftliche Untermauerung der UNCCD

Aus Enttäuschung über die bisher erfolglosen Reformversuche und die weder fachlich überzeugenden noch politisch verwertbaren Arbeitsergebnisse des CST verordnete die 8. Vertragstaatenkonferenz 2007 dem CST eine radikale Neugestaltung. Nach Vorbild des IPCC (Intergovernmental Panels of Climate Change) sollen sich die künftigen CST-Sitzungen im Format einer internationalen wissenschaftlichen Konferenz mit nur einem, aber politisch relevanten Thema befassen. Die Vorbereitung der ersten Konferenz dieser Art wurde im Ausschreibungsverfahren in die Hände des Konsortiums „Dryland Science for Development (DSD)“ (Partner: European DesertNet, ICARDA/ICRISAT, JRC, IES, und UNU-INWEH) gelegt. Zentrales Thema der ersten CST-Sitzung in neuem Stil im Herbst 2009 ist die „Biophysikalische und sozioökonomische Beobachtung und Bewertung von Desertifikation und Bodendegradation zur Unterstützung von Entscheidungsfindung beim Flächen- und Wassermanagement“ („Bio-physical and socio-economic monitoring and assessment of desertification and land degradation, to support decision-making in land and water management“).

Paradigmenwechsel im Zeichen des Klimawandels

Klimawandel sei zwar ein Faktor, der zu Desertifikation beiträgt, aber nur ein eher nachrangiger, so ein Paradigma der UNCCD Verhandlungen von 1994. Lokal gesehen trifft dies nach wie vor zu. Degradierungerscheinungen in Trockengebieten sind in erster Linie Ergebnisse nicht nachhaltiger Landnutzung, oft getrieben von Armut, negativen politischen Rahmenbedingungen und Mangel an Investitionen. 2008 aber rücken die Zusammenhänge zwischen Landegradierung und Klimawandel zunehmend in den Mittelpunkt der Diskus-

sionen der UNCCD. Die betroffenen Staaten fordern mehr Hilfe bei der Anpassung der besonders vulnerablen Trockengebiete an den Klimawandel. Das Sekretariat betont die Verantwortung der Staatengemeinschaft für die Auswirkungen des Klimawandels auf die Trockengebiete und die darin lebende Bevölkerung, stellt aber auch den Beitrag der nachhaltigen Landnutzung für die Minderung des Klimawandels dar.

Der zweite Paradigmenwechsel betrifft das Monitoring der Desertifikation. Ausmaß und Dynamik der Desertifikation seien hinreichend bekannt um zu handeln, so die vorherrschende Meinung der UNCCD Verhandler in 1994. Auch dies trifft lokal gesehen immer noch zu, politisch gesehen hat sich diese Einschätzung aber im Rückblick als fatal erwiesen. Fehlende belastbare Nachweise über das Ausmaß und Dynamik der Desertifikation sowie Erfolge bei ihrer Bekämpfung haben die Überzeugungsarbeit gegenüber Finanzministern, Planern und Gebern erschwert und werden daher heute massiv eingefordert. Die Definition von einheitlichen, zumindest vergleichbaren Indikatoren und ihre Erprobung in der Praxis dreht sich auch 14 Jahre nach Verabschiedung der UNCCD im Kreis. Es bleibt abzuwarten, ob die Ergebnisse der kommenden CRIC den erhofften Durchbruch bringen.

Brodeln unter der Oberfläche

Die Debatten in Plenum, interaktiven Dialogforen und Kontaktgruppen verliefen engagiert und konstruktiv. Sie mündeten in einem vergleichsweise raschen Konsens über den Endbericht des CRIC-Chair, der Empfehlungen für das weitere Vorgehen bis zur VSK 9 beinhaltet. Der allgemeinen Harmonie ungeachtet zeichnen sich aber auch Themen ab, die bei den Verhandlungen der 9. VSK im Oktober 2009 stärkere Konfrontation zwischen G77 und Gebern erwarten lassen.

Leitthema zahlreicher Interventionen der G 77 ist die aus ihrer Sicht unzureichende Finanzierung der UNCCD. Dabei wird vor allem das mangelnde und sinkende Geberinteresse im Vergleich zu Klima- und Biodiversitätskonvention beklagt.

Der Globale Mechanismus konzentriert seine Arbeit auf die Unterstützung von „Integrierten Finan-

zierungsstrategien“. Nationale Programme zur Umsetzung der UNCCD, bzw. Maßnahmen der nachhaltigen Landnutzung sollen in den nationalen Haushalt und darüber hinaus auch als Priorität in die Verhandlungen mit den Gebern verankern werden. Damit soll der der Ausrichtung der Zusammenarbeit von Strategien und Haushaltsplanungen der Partner entsprechend der Erklärung von Paris Rechnung getragen werden. Während die meisten Geber diesen Ansatz befürworten, haben die G77 hierzu keine einheitliche Haltung. Der GM wird von einigen Ländern wegen seines großen Engagements gelobt, von anderen Entwicklungsländern hingegen wird sein Vorgehen als nicht hinreichend signifikant für die rasche Mobilisierung von Finanzmitteln abgelehnt. Einige Entwicklungsländer, wie z.B. Nigeria, fordern die Integration des GM in das Sekretariat. Die 8. VSK hatte bereits eine Evaluierung der Rolle und Arbeitsweise des GM durch die Joint Inspection Unit (JIU) der Vereinten Nationen veranlasst, deren Ergebnisse zur 9. VSK vorlegen sollen und Klarheit über das künftige Vorgehen schaffen soll.

Die Neuorganisation des Sekretariates entlang der Ziele der 10-Jahresstrategie wird von fast allen Mitgliedsländern begrüßt. Die G77 fordert allerdings Ersatz für die entfallenen Regionaleinheiten des Sekretariats und drängt massiv auf die Schaffung regionaler Koordinierungseinheiten, die direkte Ansprechpartner und Serviceprovider (Beratung bei Nationalen Aktionsprogrammen, Hilfe bei der Berichterstattung) für die nationalen Focal Points sein sollen. Für die 9. VSK ist daher mit intensiven Auseinandersetzungen zur Frage der Regionalen Koordinierungsmechanismen sowie der hierfür erforderliche Finanzierung zu rechnen.

Die nächste Sitzung der Konventionsgremien ist für Herbst 2009 (9. VSK und CRIC 8), wahrscheinlich in Genf, vorgesehen.



Dr. Anneke Trux

Die Autorin ist Projektleiterin des „Konventionsprojekt Desertifikationsbekämpfung“ bei der Deutschen Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH.

Der Beitrag gibt die persönliche Meinung der Autorin wieder.

1 (Committee for the Review of the Implementation of the Convention, CRIC 7)

2 (Dokument ICCD/COP(8)/10/Add.2)

UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“

Der Zukunft das Wasser reichen

Wasser ist eines der wichtigsten Schlüsselthemen nachhaltiger Entwicklung. Die Deutsche UNESCO-Kommission hatte Wasser als Jahresthema 2008 der UN-Dekade „Bildung für nachhaltige Entwicklung“ ausgerufen. Die Arbeitsgemeinschaft Natur und Umweltbildung (ANU), Bundesverband und Landesverband Bayern zeigte in Kooperation mit dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz sowie der Evangelischen Akademie Tutzing, wie das Thema lustbetont und handlungsorientiert vermittelt werden kann.

O bwohl bei uns Wasser im Überfluss und Trinkwasser in hoher Qualität zur Verfügung stehen, sind wir Teil der globalen Wasserkrise. 4000 l virtuelles Wasser nutzt jede(r) von uns täglich unter anderem durch das, was wir essen. Längst ist die Basis des Lebens zum blauen Gold, ist Wasser zum Wirtschaftsfaktor geworden. Doch was nichts kostet ist auch nichts wert, oder doch? Um herauszufinden, ob dies stimmt, wurden auf einem Straßentheater-Workshop mit Jörg Isermeyer vom Grips Theater Berlin Passanten mit der Behauptung konfrontiert, dass der Starnberger See von einem Wirtschaftsunternehmen gekauft und vermarktet werden soll. Etliche Personen waren darauf hin bereit, durch Ankauf eines Seeanteils in Form einer „Seeaktie“ dies zu verhindern. In einem spannenden Streitgespräch zwischen dem Unternehmer Norbert Rethmann und Jens Loewe vom Städtebündnis Wasser in Bürgerhand wurde deutlich, wie schwierig und komplex das Thema Wasser als Menschenrechtsgut nicht nur unter globaler Betrachtung ist.

Der Philosoph Prof. Dr. Meyer-Abich spannte den Bogen von der Weite und Stille des Wassers über die vier Elemente zur (Kultur)Geschichte der Menschen, die sich immer an den Ufern von Wasser vollzieht. Wasser muss immer in die Dimension „Nord-Süd“ gebracht werden, was wir mit dem „virtuellen Wasser“ beschreiben, so Michael Windfuhr von Brot für die Welt. Er betonte die Verantwortung der Ersten Welt, Zugang und Verteilung des Wassers im Sinn der globalen Gerechtigkeit partizipativ zu regeln.



Fotos: Sigrig Lange



Wasserproblematik erlebbar machen - Bildungsarbeit für nachhaltige Entwicklung

In 7 Workshops erfuhren die Teilnehmenden, wie (inter)kulturelle, ästhetische, philosophische, partizipative, politische und wirtschaftliche Zugänge zum Thema Wasser lebens- und praxisnah geschaffen werden können. So entstanden z.B. aus der künstlerischen Auseinandersetzung der TeilnehmerInnen mit dem virtuellen Wasser unter Leitung der Kölner Künstlerin Sigrig Lange mehrere Landartobjekte, die sehr sinnfälliger

und ästhetisch schön auf die Menge virtuellen Wassers verweisen, die zur Herstellung verschiedener Produkte unseres täglichen Lebens notwendig sind.

Im Markt der Möglichkeiten der Tagung zeigten neben bundesweiten Anbietern auch Projekte der Wasserkampagne in einer lebendigen Ausstellung, wie kreativ, interaktiv und methodisch vielfältig das Thema Wasser für unterschiedliche Milieus und Kunden vermittelt werden kann. Z.B. machte Wasser in edlen Glaskaraffen, durch Edelsteine energetisiert,

die Kostbarkeit unseres Trinkwassers sinnlich erfahrbar und zeigte, dass es eine gesunde Alternative es zu den oft schlechteren und teuren Mineralwässern darstellen kann.

Die ANU-Bundestagung schaffte es in einer von Leichtigkeit getragenen Atmosphäre, das Thema Wasser

in seiner Tiefe zu erfassen und viele Facetten der Bildungsarbeit im Sinne nachhaltiger Entwicklung darzubieten. Sie zeigte das, was es derzeit bundesweit an innovativen Projekten dazu gibt, gab mit kreativen und partizipativen Methoden neue Anregungen und ermöglichte viel Austausch. Die online-Dokumentation der Vorträge folgt Ende Dezember unter www.umweltbildung-in-bayern.de.



Marion Loewenfeld

Die Autorin ist erste Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Natur- und Umweltbildung (ANU) Bayern.

Welttoiletten Tag 2008

Eine Sitzung auf dem Washingtonplatz

Der 19. November ist der 323. Tag des Gregorianischen Kalenders (der 324. in Schaltjahren) außerdem ist es der Tag, an dem 1905 die Allgemeine Berliner Omnibus AG die beiden ersten motorisierten Omnibusse in Berlin verkehren ließ. Und was wären die Berliner/-innen ohne ihre Busse? Würde man ihnen diese nehmen, wäre es, als nähme man einem Menschen in unserer Gesellschaft das Recht auf sanitäre Grundversorgung. Weit mehr als ein Drittel der Weltbevölkerung lebt allerdings heute ohne eine solche angemessene sanitäre Versorgung – und wahrscheinlich größtenteils auch ohne Busse. Daher findet alljährlich am 19. November der „World Toilet Day“ statt.

Dieses Jahr findet der Tag in einer ganz besonderen Konstellation statt, denn 2008 leben wir nicht nur im internationalen Jahr der Kartoffel, welches manchem Deutschen exorbitant wichtig erscheinen mag, wir zelebrieren gleichzeitig das „International Year of Sanitation“ oder ganz ohne Anglizismen gesprochen, das „Internationale Jahr der sanitären Grundversorgung“, zu welchem die UN dieses Jahr offiziell erklärte.

Das inzwischen über acht Jahre alte Millenniumsentwicklungsziel (MDG) – den Anteil der Menschheit ohne sanitäre Grundversorgung weltweit bis 2015 zu halbieren liegt in diesem Jahr immer noch in weiter Ferne, weshalb am diesjährigen 19. November mit einer öffentlichkeitswirksamen Aktion auf dem Washingtonplatz nahe dem Hauptbahnhof, initiiert vom Berliner Wassertisch, BORDA (Bremen Overseas Research and Development Association), GTO (German Toilet Organization), der GRÜNEN LIGA, SODI (Solidaritätsdienst International) und den WECF (Women in Europe for a Common Future) auf das bestehende Problem aufmerksam gemacht wurde.

Kibera – größtes Slumgebiet Afrikas

Im größten Slumgebiet Afrikas, Kibera leben etwa eine Millionen Menschen. Kaum einer von ihnen ist wohl schon einmal Bus gefahren, so wie es Millionen Berliner täglich tun. Zwei Drittel der Kenianer in Kibera hat nicht einmal Zugang zu einer Toilette. Wäre dies in Berlin der Fall, würde man seinen Vermieter anrufen und sich an zuständige Behörden wenden. Doch die Stadtverwaltung der kenianischen Hauptstadt Nairobi ignoriert

die Existenz des Slumgebietes, und so bleiben die Menschen allein mit ihren sanitären Problemen. Anstelle von Toiletten verwenden viele Menschen Plastiksäckchen für die Notdurft, wie es hierzulande Tierfreunde noch nicht einmal ihren Katzen oder Hunden zumuten würden.

Die eingetüteten Exkremente werden anschließend einfach weggeworfen, so dass diese zum deutlichen Sinnbild für die sanitäre Misere in Kibera und anderswo auf der Welt werden.

Die Grubenlatrinen, die während Regenzeiten in der „Dritten Welt“ oft einfach überlaufen wie in Deutschland die Gullys, sind eine Ursache für die fast unaufhaltsame Ausbreitung von Infektionskrankheiten.

Besonders Frauen und Mädchen in diesen Ländern leiden unter der praktisch nicht vorhandenen sanitären Versorgung. Scham und Religion zwingen sie, kilometerweite Märsche in Kauf zu nehmen, um ihre Notdurft an versteckten, nicht einsehbaren Plätzen verrichten zu können.

Je enger die Menschen zusammenleben, desto mehr werden menschliche Würde und Gesundheit gefährdet, wenn Toiletten fehlen.

50 Keramiktoiletten nahe dem Hauptbahnhof

Um dies plastisch ins Blickfeld der Busfahrenden (und nicht Busfahrenden) Berliner zu rücken, wurden auf dem Washington-Platz am 19. November anlässlich des „world toilet day“ fünfzig Keramiktoiletten nahe dem Busbahnhof und der dicht befahrenen Straße aufgestellt, von denen jede einzeln stellvertretend für die



Sanitärkonzepte steht, die dringend weiterentwickelt und auch gefördert werden müssen.

Die Vertreter der einzelnen initiierten Vereine stellten in kurzen und prägnanten Reden ihre Forderungen und Konzepte vor, bevor ein gemeinsam ausgearbeitetes Positionspapier vorgestellt wurde, welches unter dem Motto „100.000 zukunftsfähige Toiletten machen Schule“ vom Staatssekretär des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ), Herrn Erich Stather, entgegengenommen wurde.

Neben dem Positionspapier standen auch die verschiedenen Alternativ-Toilettenmodelle im Vordergrund, welche gut sichtbar auf dem Sprecherpodium aufgebaut waren. Größtenteils handelte es sich hierbei um Trockentoiletten und/oder Modelle, welche feste und flüssige Fäkalien automatisch trennen und so auch insbesondere die ökologische Umwandlung der Exkremente in beispielsweise Biogas extrem vereinfachen.

Die Aktion auf dem Washingtonplatz hat den eher unbekannteren „Welttoiletten-Tag“ in diesem Jahr auf recht humorvolle und anschauliche Weise in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt. Interessierte Fragen und Annäherungen gab es von fast allen Passanten, so dass dieser Aktionstag im übertragenden Sinne KEIN „Griff ins Klo“ war.

Laura Sophie Glienke

Die Autorin arbeitet für die Grüne Liga Berlin.

Die Finanzkrise ist auch eine Wohnungskrise

Pakt für soziale und nachhaltige Investitionen gefordert

Im Vorfeld des Krisengipfels in Washington im November haben die internationalen Habitat-Netzwerke (u.a. Habitat International Coalition HIC, International Alliance of Inhabitants IAI, COHRE) und diverse Einzelorganisationen an die G 20 appelliert, einen „globalen Pakt“ für eine soziale und nachhaltige Siedlungsentwicklung zu schaffen.

Neben den Finanzmärkten, so die Forderung, müssen auch die Boden- und Immobilienmärkte reguliert werden. Anstatt unvorstellbare Summen für Bankbürgschaften und nicht-nachhaltige Konjunkturprogramme zu verpulvern, müsse es im Rahmen eines „Green New Deal“ ein koordiniertes Vorgehen der Staaten zur Überwindung des Wohnungselends und für nachhaltige Investitionen in die Stadtteile und die lokale Infrastruktur geben. Die Kernforderung richtet sich auf öffentliche Investitionsprogramme für den Wohnungsbau und die lokale Infrastruktur, die energetische Erneuerung von Wohnungsbeständen und vor allem: die Verbesserung der Lebensbedingungen von weltweit schätzungsweise 1 Milliarde Menschen, die unter Elends-Bedingungen in „Slums“ oder ganz ohne Dach über dem Kopf hausen.

Wohnen im Eigenheim

Die Organisationen erinnern daran, dass von den Privatisierungs- und Deregulierungsrunden der neo-liberalen Globalisierung gerade auch soziale Wohnungsbauprogramme in den industrialisierten Staaten betroffen waren. Soziale und öffentliche Wohnungen wurden im großen Stil privatisiert. Das „Wohnen im Eigenheim“ wurde zur global verpflichtenden Leitideologie.

Obwohl die Geschichte der europäischen Urbanisierung gezeigt hatte, dass eine halbwegs befriedigende soziale Stadtentwicklung massive Eingriffe in die privaten Bodenmärkte sowie Staatsinterventionen in die öf-

fentliche Infrastruktur und die Immobilienfinanzierung erforderlich macht, wurde über drei Jahrzehnte genau das Gegenteil gemacht.

In Ermangelung von Alternativen wurde für verarmte ArbeiterInnen und Mittelschichten auch in Industriestaaten, z.B. in den USA, das private Eigentum zur einzigen Perspektive,



Vom 23. bis 25. November fand in Marseille ein Treffen europäischer Wohnungsbauminister statt. Mit einer Demonstration durch die Rue de la République unterstrichen Mieter- und Wohnungslosenbewegungen ihre Forderungen nach einem einklagbaren Recht auf Wohnraum, Stadtzentren für alle und einer Beendigung der Spekulation.

sich angemessen mit Wohnraum zu versorgen. Entsprechend wurde - mit staatlicher Hilfe - das Eigenheimfinanzierungssystem in den USA aufgestellt. Die Ermöglichung von „Subprime“-Hypotheken ersetzte die direkte Wohnraumförderung.

Nach dem Platzen der Dotcom-Blase fand das durch radikale Deregulierung und Umverteilung der Einkommen angehäuften Finanzkapital in der Finanzierung der Wohnimmobilien ein vorbereitetes Anlagefeld. Die Senkung der Leitzinsen und die Erfindung immer undurchsichtigerer Verbriefungen halfen, diesen von vornherein auf Sand gebauten Boom international anzuheizen. Nach den Hauspleiten gehören die Agenten der Deutschen Bank in den Armutszonen der US-

Städte heute zu den größten Grundeigentümern. Und es waren nicht zuletzt deutsche Landesbanken, die mit dem amerikanischen Traum von Eigenheim auf Pump Geld scheffeln wollten. Ebenso haben angelsächsische Investmentfonds gleichzeitig zum Hauspreisrennen in den USA die niedrigen Zinsen genutzt, um u.a. in Deutschland auf Pump riesige Wohnungsbestände zu kaufen.

Konkurs durch Kreditklemme

Der Rolle des Immobiliensektors bei der Entstehung der Blase entsprechen die radikalen Auswirkungen des Platzens dieser Blase, zunächst vor allem in den USA, wo Millionen nach Insolvenzen ihre Häuser und Mietwohnungen verloren haben. Es ist nur eine Frage der Zeit, dass es auch in Deutschland - nach Großbritannien und Spanien - aufgrund der Kreditklemme vermehrt zu Pleiten von Immobilien-Investoren kommt. Die ersten Fonds mussten wegen der Kreditklemme bereits Konkurs anmelden. Bedenkt man die sich abzeichnenden Folgen für die Kommunalfinanzen, stehen wir auch in Deutschland vor einer Phase umfassender Desinvestitionen in die Infrastruktur.

Unterdessen haben die Staaten unvorstellbare Summen bereitgestellt, um Banken oder Autoindustrie zu retten. Von einer Korrektur der verfehlten Wohnungs- und Stadtpolitik, von dem

Skandal, dass Trillionen Euro verbrannt werden, während eine Milliarde Menschen weltweit in absolutem Wohnungselend haust, sprechen die Regierenden auf internationaler Ebene bislang aber kaum.

Jeder Euro, der jetzt in die Schaffung von angemessenem Wohnraum, die Rückgewinnung sozialer Kontrolle über die Bodenmärkte und die den nachhaltigen Umbau lokaler Infrastruktur gesteckt wird, ist neben einem Beitrag zur Belebung der Konjunktur eine Investition in die Zukunft nach dem Crash.


Knut Unger

Der Autor ist Koordinator der AG Habitat im Forum Umwelt und Entwicklung.

Der Aufruf an die G 20 findet sich unter www.reclaiming-spaces.org

Nach dem Gipfel ist vor dem Gipfel

Doha-Konferenz im Schatten der G20

Vom 29. November bis 2. Dezember fand die zweite UN-Konferenz über Entwicklungsfinanzierung¹ in Doha, der Hauptstadt des Golfemirats Katar, statt. Sie stand im Schatten des G20-Krisengipfels, zu dem der scheidende US-Präsident Bush zwei Wochen zuvor nach Washington eingeladen hatte.

Die Blockadehaltung der abgewählten US-Regierung und die politischen Divergenzen im Lager der G77 prägten die Doha-Konferenz und ließen zeitweise ein völliges Scheitern des Treffens befürchten. Dass am Ende ein Minimalkonsens verabschiedet wurde, kann angesichts dieser Rahmenbedingungen schon als Erfolg gewertet werden. Als wichtigstes Ergebnis beschlossen die Staaten, eine UN-Konferenz über die globale Wirtschafts- und Finanzkrise und ihre Auswirkungen auf die Entwicklungsländer durchzuführen. Diese Entscheidung ist bedeutsam, denn damit überlassen die Vereinten Nationen die politische Bearbeitung der globalen Finanzkrise nicht allein der G20.

Die UN-Konferenz stand ganz im politischen Schatten der Beschlüsse des G20-Gipfels vom 15. November in Washington. Dort hatten sich die Staats- und Regierungschefs der wichtigsten Industrie- und Schwellenländer bereits auf erste Schritte im globalen Krisenmanagement verständigt. Zugleich waren von der abgewählten Bush-Regierung in Doha keine Zugeständnisse gegenüber den Ländern des Südens oder gar neue politische Initiativen zu erwarten.

Als Reaktion darauf blieben nicht nur die meisten Staats- und Regierungschefs aus den OECD-Staaten dem UN-Gipfel in Doha fern, sondern auch die Spitzenvertreter der wichtigsten Schwellenländer, allen voran China, Indien und Brasilien. Ein zusätzlicher Grund dafür war die Ungewissheit über das zu erwartende Ergebnis von Doha. Noch zu Konferenzbeginn standen zwei Drittel des Abschluss-textes zur Disposition – selbst für UN-Verhältnisse eine denkbar schlechte Ausgangssituation. Dass am Ende mit der „Doha Declaration on Financing for Development“ noch ein Konsens erzielt wurde, lag vor allem an der Kompromissbereitschaft von EU und

G77, der sich letztlich weder die USA noch Japan, Kanada, Australien und Neuseeland widersetzen konnten.

Die Doha-Deklaration bestätigt zunächst die Ziele und Verpflichtungen des Monterrey-Konsens und kündigt an, die politischen Anstrengungen zur Erreichung der internationalen Entwicklungsziele zu verstärken. Wie dies geschehen soll, beantworten die Regierungen aber hauptsächlich mit allgemeinen Absichtserklärungen.

Entwicklungsfinanzierung stagniert

Aufgrund der realwirtschaftlichen Auswirkungen der globalen Finanzkrise werden insbesondere die ärmsten Länder zusätzliche Finanzmittel zur Krisenbewältigung und MDG-Finanzierung benötigen. Jüngsten OECD-Schätzungen zufolge steigt durch die Finanzkrise die Gefahr, dass Entwicklungshilfegelder zur Reduzierung systemischer Risiken in Schwellenländer und Länder mit mittlerem Einkommen umgeleitet werden, und dadurch die Zusagen für die ärmsten Entwicklungsländer sinken könnten. Die Abschlusserklärung von Doha fordert folgerichtig die reichen Staaten dazu auf, zu ihren früheren Versprechen zu stehen und zusätzliche und konkrete Schritte zu unternehmen, um 0,7 Prozent ihres Bruttonationaleinkommens für Entwicklungshilfe aufzuwenden. Als positives Beispiel wird der Stufenplan der EU genannt, der vorsieht, diesen Anteil bis zum Jahr 2010 auf 0,56 Prozent und bis 2015 auf 0,7 Prozent zu steigern. Allerdings weißt der internationale ODA-Trend derzeit in die entgegengesetzte Richtung.

Kooperation in Steuerfragen gestärkt

Die Doha-Deklaration sieht grundsätzlich vor, die institutionellen Voraussetzungen für die internationale Steuerkooperation unter dem Dach der UN zu stärken. Die Entscheidung

über die von zivilgesellschaftlicher Seite im Vorfeld geforderte Aufwertung des für Steuerfragen zuständigen UN-Expertenausschusses zu einem zwischenstaatlichen Gremium wurde allerdings auf 2009 vertagt. Angesichts der zähen Fortschritte in den offiziellen Verhandlungen stieß die deutsche Initiative für einen Internationalen Pakt gegen Steuerflucht (International Tax Compact) in Doha auf großes Interesse. Norwegen, Chile, Uganda, Südafrika, Guatemala und Frankreich haben bereits angekündigt, sich an der Initiative zu beteiligen. Im Februar 2009 soll ein erstes Treffen im Rahmen dieser Initiative stattfinden.

Neue UN-Konferenz bewahrt UN vor Bedeutungslosigkeit

Der wohl sichtbarste Erfolg der Doha-Konferenz ist die Verständigung auf eine weitere internationale Konferenz auf höchster politischer Ebene, die sich mit der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise und ihren Auswirkungen auf die Entwicklungsländer befassen soll. Die USA hatten bis zuletzt versucht, diese Entscheidung zu blockieren oder zumindest abzuschwächen. Nun sollen bis Ende März 2009, und damit noch vor dem nächsten G20-Gipfel am 2. April 2009 in London, die Modalitäten dieser Konferenz von der UN-Generalversammlung beschlossen werden. Zugleich wird die vom Präsidenten der Generalversammlung eingesetzte „Stieglitz-Kommission“ zur Reform des internationalen Währungs- und Finanzsystems ihre Arbeit Anfang 2009 aufnehmen. Damit konnte verhindert werden, dass sich der politische Diskurs über die Reform der internationalen Wirtschafts- und Finanzarchitektur vollständig aus den Vereinten Nationen in den Club der G20 verlagert.

Jens Martens/Klaus Schilder.

Jens Martens ist Leiter des Europa-Büros des Global Policy Forums, Klaus Schilder ist Referent für Entwicklungspolitik bei Terre des Hommes.

Eine ausführlichere Fassung des Artikels finden Sie im Informationsbrief Weltwirtschaft & Entwicklung 12/2008

Der vollständige Text des Doha-Abschlussdokuments findet sich unter www.un.org/Docs/journal/asp/ws.asp?m=A/CONF.212/L.1/REV.1. Eine Bewertung der Doha NGO-Gruppe findet sich unter www.un-ngls.org/site/doha2008_article.php?id_article=650

¹ Der vollständige Titel der Konferenz lautete „Follow-up International Conference on Financing for Development to Review the Implementation of the Monterrey Consensus“, www.un.org/esa/ffd/doha/



Geschlechtergerechtigkeit als Basis für nachhaltige Klimapolitik

Die Debatten um Klimagerechtigkeit haben die Türen weit geöffnet für ein Thema, das in den Klimaverhandlungen lange Zeit unterbelichtet war: die Geschlechtergerechtigkeit. Das zeigt sich in der wachsenden Anzahl von Organisationen, die sich des Gender & Klima-Themas annehmen, und in vielen Papieren und Artikeln. Woran es den Organisationen und den Papieren häufig mangelt, ist eine grundlegende theoretische Analyse, auf deren Basis die Perspektive der Geschlechtergerechtigkeit behandelt wird. Die AG Frauen im Forum Umwelt & Entwicklung und genant – Leitstelle Gender Umwelt Nachhaltigkeit, haben sich dieser Herausforderung gestellt und wagen einen ersten Schritt, um diese Lücke zu füllen. Dieses Ergebnis wird in dieser Broschüre in drei Teilen unter drei unterschiedlichen Gesichtspunkten vorgestellt. Trotz unterschiedlicher Ansätze und Positionen machen die Beiträge eines deutlich: Es kann nicht ausreichen, dem Klimawandel bzw. dessen Verminderung als neuer Herausforderung mit alten Antworten zu begegnen. Vielmehr ist die grundsätzliche Frage nach gesellschaftlichem Wandel aufgeworfen.

Bezug: *Forum Umwelt & Entwicklung, Koblenzstr. 65, 53173 Bonn, Tel.: 0228-359704, Fax: 92399356, E-Mail: info@forumue.de, www.forumue.de.*



Globale Landwirtschaft: Wer will was? – Synopse 7 aktueller Konzepte zur ländlichen Entwicklung und Landwirtschaft

Die ‚Wiederentdeckung‘ der Landwirtschaft als Entwicklungsmotor ist nicht mehr die allerneueste Schlagzeile. Logische Konsequenz, dass sich diese Erkenntnis mittlerweile vielfältig auf der internationalen Entwick-

lungsgagenda niederschlägt. Auf institutioneller Ebene mündet sie in einer Vielzahl ‚neuer‘ Entwicklungskonzepte und Initiativen. Dieser Trend wurde jüngst durch die Verschärfung der Hungersituation in vielen Ländern im Zuge der Preisexplosion bei Grundnahrungsmitteln weiter verstärkt. Gemein ist den Konzepten und Initiativen die Anerkennung der herausragenden Rolle der Landwirtschaft für die Hunger- und Armutsbekämpfung und als Motor einer gesamtstaatlichen Entwicklung. Abseits dieser grundlegenden Gemeinsamkeiten unterscheiden sich die Rezepturen zur Entwicklung des ländlichen Raums sowie die diesen zugrunde liegenden Visionen an vielen Punkten erheblich, sind z.T. gar widersprüchlich.

Grundsätzlich stellt sich für die Zivilgesellschaft anhand der vielen unterschiedlichen Dokumente die Frage, wie man sich gegenüber der Vielzahl von Konzepten und Strategien positioniert, welchen Stellenwert man den einzelnen Konzepten einräumt. Einen detaillierteren Vergleich der verschiedenen Konzepte vorzunehmen ist daher logischer Schluss, um diese aus Sicht der NRO besser einordnen zu können, eine klarere Abgrenzung vornehmen zu können und vor allem sich gemeinsam zu positionieren. Die Synopse soll als Hilfestellung für solch eine Positionierung betrachtet werden.

Bei einer Zusammenfassung und Bewertung von Dokumenten von über 300 Seiten, führt die Reduktion zwangsläufig zu einer Vernachlässigung einiger nicht minder relevanter Themen (bspw. Fragen der Ökologie). Der inhaltliche Fokus dieser Synopse liegt auf den Themen Hunger- & Armutsbekämpfung, marginalisierte Gruppen (KleinbäuerInnen, Frauen...), Stellenwert von Technologie und lokalem Wissen, Bedeutung von Handels- und Marktaspekten sowie der Rolle von Staat, Privatwirtschaft und Zivilgesellschaft.

Bezug: *Forum Umwelt & Entwicklung, Koblenzstr. 65, 53173 Bonn, Tel.: 0228-359704, Fax: 92399356, E-Mail: info@forumue.de, www.forumue.de.*

Wir Schwätzer im Treibhaus. Warum die Klimapolitik versagt.

Ein sehr intelligentes Buch hat der Züricher Journalist Marcel Hänggi zur Klimapolitik geschrieben. Kann man bei der Buchstabenlawine zu diesem Thema überhaupt noch etwas Neues mitteilen? Man kann, wenn man ein unabhängiger und origineller Kopf wie Hänggi ist, der sich von niemandem Vereinnahmen lässt. Auch nicht von der Umweltbewegung. So kriegen denn alle der Reihe nach ein wenig den Kopf gewaschen. Die Klimaskeptiker mit ihrer ewigen Alleshalb-so-wild-Neurose, aber auch Al Gore oder Nicholas Stern, die neuen Popstars der Klimapolitik, oder die Emissionshandelsgläubigen. Hänggi wirft Gore vor allem Unehrllichkeit vor. Der „american way of life“ stehe beim früheren US-Vizepräsidenten letztlich nicht zur Disposition, stattdessen verbreite er den irrigen Glauben, es könne im Prinzip auf unserem Planeten alles weiterlaufen wie bisher - nur mit erneuerbaren Energien, anderen Autos und mehr Effizienz statt der Kohle-, Gas- und Öl-Orgie.

Das Buch ist keineswegs schweizlastig, es zeichnet bei vielen Punkten des Klimawandels auch historische Linien nach und bringt viele neue Gedanken - eine höchst anregende, aktuelle Analyse der Klimapolitik. (<http://www.zeozwei.de/rubrik/rubriken/medien>).

Bezug: *Marcel Hänggi - Wir Schwätzer im Treibhaus. Warum die Klimapolitik versagt. Rotpunktverlag, Zürich, 2008, (21,50 EUR).*

Der Nachhaltige Warenkorb aktuell – Ein Einkaufsführer zum Ausprobieren und Diskutieren

Wer sozial und ökologisch verantwortlich leben will, der kann das heute schon – ohne Komfortverzicht und ohne finanzielle Mehrbelastung. Wichtig ist, Gewohnheiten zu hinterfragen. Das zeigt diese aktu-

Publikationen

elle Broschüre des Rates für Nachhaltige Entwicklung. Ganz gleich ob es um Lebensmittel, Kleidung, Spielzeug, Hausgeräte, Mobilität, Geldanlagen oder den Hausbau geht: In nahezu allen Bereichen gibt es inzwischen Alternativen, bei denen die Anbieter auf ökologische und soziale Aspekte achten. Der Einkaufsführer wendet sich als Diskussionsangebot an Bürgerinnen und Bürger, Unternehmer, Politikerinnen und Experten. Unter www.nachhaltiger-warenkorb.de können Interessierte bis zum 27. Februar 2009 ihre Anregungen und Kritik einbringen. Als Ergebnis des Diskussionsprozesses wird der Rat für Nachhaltige Entwicklung im Sommer 2009 eine überarbeitete Fassung des Nachhaltigen Warenkorbs herausgeben.

Nachhaltig leben heißt nicht kompliziert leben. Es kommt nur darauf an, ein eigenes Werteraster zu entwickeln und ihm konsequent zu folgen. Letztlich beeinflusst jeder Einkauf die Produktpolitik von Unternehmen und damit, wie Wirtschaft gestaltet wird. Zugegeben: Nicht immer ist es leicht. Soll man zum Beispiel lieber konventionell erzeugte Äpfel aus der Region oder ökologische aus Neuseeland kaufen? Und was tun, wenn, wie beispielsweise in der Textilienbranche, die Informationen mangelhaft sind? Für solche Dilemmata, die sich im Alltag immer wieder stellen, findet man im Nachhaltigen Warenkorb pragmatische „Faustregeln“. Denn die Autorinnen und Autoren wollen eine Brücke schlagen zwischen modernen Lebensstilen und nachhaltigem Konsum.

Bezug: *Rat für Nachhaltige Entwicklung, Geschäftsstelle c/o GTZ, Dr. Günther Bachmann, Tel.: 030-408190122, Fax: 030-408190125, E-Mail: guenther.bachmann@nachhaltigkeitsrat.de, www.nachhaltiger-warenkorb.de*

Veranstaltungen / Termine

Vom Wissen zum Handeln

2. Nationales Forum zur biologischen Vielfalt
15. Januar 2009
Frankfurt

Seit der Vorstellung der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt im Dezember 2007 ist viel geschehen. Seit September 2008 wird im Rahmen von Dialogforen mit den Akteursgruppen an konkreten Schritten zur Umsetzung der Nationalen Biodiversitätsstrategie gearbeitet.

Am 15. Januar 2009 sind alle Aktiven und Interessierten eingeladen, auf dem 2. Nationalen Forum zur biologischen Vielfalt unter dem Motto „Vom Wissen zum Handeln“ folgendes zu diskutieren: Wie kann biologische Vielfalt stärker im gesellschaftlichen Bewusstsein verankert werden? Was sagen Fachleute aus Medien und Trendforschung? Welche Rolle hat die Politik? Welche Verantwortung übernehmen Unternehmen? Welche Rolle kommt der Wissenschaft zu? Namhafte Persönlichkeiten, engagierte Fachleute und auch Jugendliche, die Verantwortungsträger von morgen, werden auf dem 2. Nationalen Forum zu diesen Fragen Rede und Antwort stehen.

Informationen:
Agnes Dittmar und
Ana Isabel Eichel
IFOK
Tel.: 06251-8416951
E-Mail: biodiv@ifok.de
www.biologischeVielfalt.de

Reisen verbindet? Ökologisch nachhaltig und ethisch reflektiert reisen

Seminar
13. – 15. Februar 2009
Ammersbek

Reisen in Länder des Südens öffnet Horizonte und gibt Einblicke in neue, andere Welten und Lebensweisen. Fern vom täglichen Lebensrhythmus sind Reisende auf der Suche nach ‚dem Anderen‘, nach Ablenkung, Ursprünglichkeit und Entspannung. Auf diesem Seminar werden verschiedene

Dimensionen des Reisens kritisch betrachtet und es wird die Frage gestellt, ob es Möglichkeiten gibt, wie Menschen sozial und ökologisch verträglich und vor allem bewusst reisen können.

Ein weiterer Blick ist die Sicht auf MigrantInnen in Deutschland und in touristischen Ländern des Südens. Mit Hilfe abwechslungsreicher Methoden soll die ökologische, soziale und ‚migrantische‘ Dimension des Reisens gemeinsam erarbeitet werden und sie für die eigene Bildungsarbeit fruchtbar gemacht werden.

Informationen:
EED Bildungsstelle Nord
Agnes Sander
Wulfsdorfer Weg 29
22949 Ammersbek
Tel.: 040-6052559
Fax: 040-6052538
E-mail: eed@haus-am-schueberg.de
www.eed.de/bildungsstelle-nord

13. Landeskonferenz des Eine Welt Netz NRW

06. – 07. März 2009
Münster

Im Mittelpunkt der diesjährigen Landeskonferenz stehen die Zusammenhänge zwischen Welternährung, Klimawandel und der globalen Finanzkrise und ihr Bezug zur Eine-Welt-Arbeit in NRW. Weitere Themen aus der Eine-Welt-Arbeit werden in Foren diskutiert. Zugewagt haben bisher Armin Laschet (Minister für Generationen, Frauen, Familie und Integration des Landes NRW), Prof. Dr. Dirk Messner (Deutsches Institut für Entwicklungspolitik), Marita Wiggerthale (OXFAM), Christoph Bals (Germanwatch), Dr. Oliver Steinmetz (Europäische Investitionsbank), Ute Koczy (MdB Bündnis 90/Die Grünen), Dr. Robert Tamba Moikowa (Consultant aus Sierra Leone) sowie Irm Pontenagel von Eurosolar. Das genaue Programm der Landekonferenz wird ab Januar veröffentlicht..

Informationen:
Jens Elmer
Eine Welt Netz NRW

Achtermannstr. 10-12
48143 Münster
Tel.: 0251-284669-0
Fax: 0251-284669-10
E-Mail: jens.elmer@eine-welt-netz-nrw.de
www.eine-welt-netz-nrw.de

Kapitalismus am Ende? - Analysen und Alternativen

Kongress
06. – 08. März 2009
Berlin

Finanzkrise, Wirtschaftskrise, Energiekrise, Umweltkrise. Schafft der Kapitalismus sich selber ab? Der Finanzmarktkapitalismus ist kollabiert, die Weltwirtschaft rutscht in die Rezession. Angesichts der Erschütterung des herrschenden Systems könnte der Zeitpunkt kaum passender sein, eine breite Debatte über den aktuellen Zustand des Kapitalismus zu führen und sich gemeinsam auf die Suche nach Alternativen zu begeben.

Der Kongress wird die systemischen Ursachen der Krisen diskutieren. Themen sind u.a.: Armut und soziale Spaltung, der Klimawandel und der Krieg um Ressourcen, die Veränderung gesellschaftlicher Kultur, die Erosion der Demokratie und die Vermarktung immer neuer Lebensbereiche. Vor allem die praktische Kritik am Kapitalismus soll dargestellt und diskutiert werden, in ihrer ganzen Vielfalt, in der sie in der globalisierungskritischen Bewegung vorkommt.

Informationen:
Attac
<http://www.attac.de/kapikon/>

3. Internationaler Energy Farming Congress

10. – 12. März 2009
Papenburg

Weltweiter Handlungsbedarf besteht in der Umsetzung von Klimaschutzziele und steigendem Rohstoff- und Energiebedarf. Dieser 3. Fachkongress stellt sich diesen Herausforderungen. Bereits heute bietet Biomasse im Energiemix ein großes Potential für Wärme, elektrische Energie und Mobilität. Der internationale Energy Farming Congress hat das Ziel, Lösungswege durch nachhaltig erzeugte Biomasse und effiziente Bioener-

gietechnik vorzustellen und zu diskutieren.

Neben den Themenfeldern „Energiepflanzenbau und Züchtung“ sowie „Erntetechnik, Lagerung und Logistik“ und den Erfahrungen aus der Praxis sollen speziell die internationalen Potenziale und Märkte für Biomasse betrachtet werden. Hierbei gilt es mögliche Zielkonflikte, wie die Auseinandersetzung „Teller oder Tank“ und Nachhaltigkeitsstandards zu diskutieren und Lösungsansätze vorzustellen, wie z.B. die neusten Entwicklungen in den Bereichen Kaskadennutzung oder Bioraffinerie.

Informationen:
3N-Kompetenzzentrum
Nachwachsende Rohstoffe
Dr. Marie-Luise Rottmann-Meyer und Reent Martens
Kompaniestrasse 1
49757 Werlte
Tel.: 05951-9893-10
Fax: 05951-9893-11
E-Mail: info@3-n.info
www.3-n.info

Vierter McPlanet.com Kongress

Kongress
24. – 26. April 2009
TU Berlin

Gegenwärtig erlebt die Menschheit die heftigste Krise der Globalisierung: Die Weltwirtschaft ist massiv im Umbruch. Die globalen Finanzmärkte sind ins Wanken geraten, eine weltweite Rezession droht. Zugleich verschieben sich die weltwirtschaftlichen Gewichte. Eins wird immer deutlicher: „Business as usual“ ist keine Option, und weit mehr als Kosmetik ist nötig, um die anstehenden Probleme zu bewältigen.

Der vierte McPlanet.com Kongress wird echte Alternativen und Lösungen zu den Krisen der Globalisierung diskutieren. McPlanet.com wird veranstaltet von Attac, dem BUND, dem EED, Greenpeace und der Heinrich-Böll-Stiftung in Kooperation mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Informationen:
Heinrich-Böll-Stiftung
Sven Hilbig
Tel.: 030-28534-332
Fax: 030-28534-109
E-Mail: hilbig@boell.de
E-Mail: g.falk@fian.de
www.fian.de



Neue Herausforderungen brauchen neue Antworten:



Nur zum Download unter: www.forumue.de

Forum Umwelt & Entwicklung,

Koblenzer Str. 65. 53173 Bonn

Telefon: 0228-35 97 04, Fax: 0228-923 993 56

info@forumue.de

Weitere Publikationen finden Sie unter

www.forumue.de