



### Liebe Leute,

von AktivistInnenschwund und anderen kleineren Problemen haben wir Euch bereits genug berichtet. Deswegen gibt es ja jetzt erstmal auch nur noch zwei HUIs pro Jahr ☺, außer Ihr setzt Euch auf den Hosenboden...

Unter den Vorzeichen einer näherrollenden Katastrophe Ende März im Wendland haben wir uns einmal wieder in Claus-thal/Harz versammelt – Ihr erinnert Euch, da war das 29.BÖT – Reader kann bestellt werden!. Begrüßt wurden wir von gigantischen Schneeschauern, die auch dazu führten, daß sich hier im Harz Autos und Busse schon jetzt querstellen – ein schönes Vorbild für Aktionen Ende des Monats im Wendland. Jetzt hoffen wir, dass das Wetter bis dahin zumindest wieder wärmer wird.

Außerdem nebenbei natürlich schon mal ein Vorgeschmack auf die Autofreien Tage im Juni 2001: Autofreier Aktions-sonntag am 17.06. und Autofreier Hochschultag am Dienstag, 19.06.01.

Für den Wonnemonat Mai laden wir Euch zusätzlich noch herzlich nach Augsburg/Freistaat Bayern ein, zum 30. Bundes-ÖkologieTreffen (BÖT) ☺. Da wird was abgehen! Laßt Euch nicht lumpen und verpaßt die Action nicht.

Die Welt steht Euch offen, die BSÖ auch.

Mit kämpferischen Grüßen

Oli Stoll  
Chh + J  
Tobias  
Oliver  
Mark  
Florian  
Tobias

## Impressum

Herausgeberin: BSÖ e.V., c/o AStA Uni Münster, Schloßplatz 1, 48149 Münster, Tel.: 0251/83 222 87  
Redaktion: Mark, Florian, Tobias L., TobiasB., Oli; Ehlert, Oliver  
Verantwortlich: allgem. u. f. alle nicht gekennzeichneten Artikel: Oliver Bäsener, Große Str. 33, 21079 Hamburg  
& Für den Themenschwerpunkt: Mark Obrembalski, c/o Fachschaft Dipl.Päd. Uni Oldenburg, 26111 Oldenburg  
Auflage: 800 Exemplare  
Druck: AStA-Druckerei der Uni Oldenburg, 26111 Oldenburg  
e-mail: bsoe@studis.de internet: <http://www.studis.de/bsoe>



Das Hochschul-Umwelt-Info ist der Infodienst der Bundeskoordination Studentischer Ökologiearbeit e.V. Die Mitglieder der BSÖ beziehen es kostenlos, alle anderen können es für 10 DM pro Jahr abonnieren. Einzelexemplare des Hochschul-Umwelt-Infos können gegen 5 DM in Briefmarken in der Geschäftsstelle angefordert werden.

### Coupon

- ☐ Ich/Wir möchte/n der BSÖ beitreten.  
Schickt mir/uns eine Beitrittserklärung.  
☐ Ich/Wir möchte/n das HUI beziehen:  
ein Abo für 10 DM/Jahr.  
\_\_\_\_\_ weitere Abos für je 5 DM/Jahr.

Name: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_  
Plz, Ort: \_\_\_\_\_

Bitte einschicken an:

BSÖ e.V., c/o AStA der Uni Münster  
Schloßplatz 1, 48149 Münster

\_\_\_\_\_  
Ort, Datum, Unterschrift

Bankverbindung:

**Bundeskoordination Studentischer Ökologiearbeit e.V., Volksbank im Harz, Kto-Nr.: 5308200, BLZ: 26891484**

Bundesweiter Rechtshilfefonds der BSÖ: Ökobank e. G., Niederlassung Berlin, BLZ 500 901 00, Kto-Nr.: 1011499

# Euer Fahrplan

|                                                                                   |    |                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Impressum</b>                                                                  | 2  | <b>MOBIL OHNE AUTO 2001</b>                                       | 43 |
| <b>Euer Fahrplan</b>                                                              | 3  | Faire Mobilität : autofrei – Spaß !                               | 43 |
| <b>Terminkalender</b>                                                             | 4  | Autofreie Sonntage und Autofreie Hochschultage – Wie es dazu kam? | 44 |
| <b>Seminare und Veranstaltungen</b>                                               | 5  | Einige MoA-ARGUMENTE und Verkehrsfakten:                          | 45 |
| <b>BSÖ-News</b>                                                                   | 5  | Wer ist hier die Melkkuh ?                                        | 46 |
| Protokoll des Aktiventreffens in Münster vom 26. bis 28.1.2001                    | 5  | Aktionstipps für Mobil-ohne-Auto-Tage                             | 47 |
| <b>Bundesweiter Rechtshilfefonds für allgemeinpolitisch und ökologisch Aktive</b> | 6  | MoA-Adressen                                                      | 48 |
| <b>30. Bundesökologietreffen</b>                                                  | 7  | <b>Ratat-HUI</b>                                                  | 49 |
| <b>Was läuft wo?</b>                                                              | 9  | Kurioses                                                          | 51 |
| Berlin                                                                            | 9  |                                                                   |    |
| Niedersachsen                                                                     | 9  |                                                                   |    |
| <b>Schwerpunkt: Ökonomie</b>                                                      | 10 |                                                                   |    |
| <b>Gentechnik</b>                                                                 | 26 |                                                                   |    |
| Proteste gegen das „Jahr der Lebenswissenschaften“                                | 26 |                                                                   |    |
| Was erwartet uns in der grünen Gentechnik?                                        | 26 |                                                                   |    |
| <b>Umweltschutz von unten</b>                                                     | 28 |                                                                   |    |
| Berliner Initiative „Energie von unten“                                           | 28 |                                                                   |    |
| Umweltschutz von unten                                                            | 30 |                                                                   |    |
| <b>Anti-Atom</b>                                                                  | 31 |                                                                   |    |
| Grüne Atompolitik                                                                 | 31 |                                                                   |    |
| Aktuelle Infos zum Castortransport nach Gorleben                                  | 32 |                                                                   |    |
| Castor-Alarm am AKW-Neckarwestheim!                                               | 33 |                                                                   |    |
| Zwischenlager                                                                     | 34 |                                                                   |    |
| <b>Verkehr</b>                                                                    | 35 |                                                                   |    |
| Vorfahrt für den MIV eingebaut!                                                   | 35 |                                                                   |    |
| Fußgänger überhaupt nicht schutzbedürftig!                                        | 36 |                                                                   |    |
| Endlich kommt Bewegung in die Zebrastreifen                                       | 36 |                                                                   |    |
| Inliner runter von den Gehwegen auf die Straße!                                   | 37 |                                                                   |    |
| Teurer Kraftstoff kann Verkehrssicherheit deutlich erhöhen                        | 38 |                                                                   |    |
| Flughäfen verursachen viel Verkehr!                                               | 38 |                                                                   |    |
| Protest gegen Autobahn in Berlin                                                  | 38 |                                                                   |    |
| BAHN schlägt zu: Moderate Preiserhöhungen um ein Drittel beim Umweltverbund!      | 39 |                                                                   |    |
| Briefwechsel:                                                                     | 40 |                                                                   |    |
| Anhang:                                                                           | 42 |                                                                   |    |



literatur

52

Adressen der BSÖ auf einen Blick :

54



Redaktionsschluss

für das nächste **HUI 2/01** ist der **24.08.01**

Schickt bitte bis dahin Eure Beiträge - auf Diskette (ohne Formatierung) und mit einem Ausdruck - oder per e-mail - an die Geschäftsstelle

## Terminkalender

### März 01

#### 23./24.3. –GEFAHR-en-TRANSPORT

ITE-Tagung in Locarno (Tessin/Schweiz)  
Adresse siehe S.48

#### 23.-25.3. –Die Verkehrslavine rollt und fordert Opfer

Tagung in Rothenburg.  
Veranstalter: VCD Bayern, Ev. Akademie Tutzing,  
Tel: 0851/78763

#### 24.3. –Auftaktdemo X-minus-Demo

in Lüneburg und in Kehl: Auftaktaktion sowie anschließend Aktionen, Blockaden, Camp usw. zusammen mit französischen AtomgegnerInnen gegen den herannahenden Castor  
Infos: <http://www.oneworldweb.de/castor/>  
<http://www.bi-luechow-dannenberg.de/>  
<http://www.x1000malquer.de>

#### 27.+28.3. –Tag X im Wendland

Aktionen an und auf der Castor-Strecke von Lüneburg nach Gorleben.  
Infos s.o.

### April 01

#### 4.- 6.4. –8. Deutscher Fundraising-Kongress

in Leipzig.  
Veranstalter: bsm-Kongressbüro neues handeln,  
Tel. 0221/160820

#### 19.4 –World CarFree Day

Info: <http://www.ecoplan.org/carfreeday>

#### 22.4. –Worl Earth Day

Info: <http://www.earthday.net>

#### 20.-22.4. –Libertäre Tage

in Düsseldorf  
mit Kultur und Aktionen. Veranstaltungen, u.a. zu Umweltschutz und Selbstbestimmung

#### 28.-29.4. –Oekonux-Konferenz

in Dortmund  
Selbstentfaltung statt Markt – Ökonomie, Linux und mehr.  
[www.oekonux.de](http://www.oekonux.de)

#### 28.4.-30.4. –13. Bürgerinitiativen-Verkehrskongress (BUVKO)

in Leipzig.  
Informatinsaustausch, Erarbeitung von verkehrspolitischen Zielsetzungen  
Veranstalter: Ökolöwe Leipzig, UMKEHR e.V. und FUSS e.V.  
Info: <http://www.umkehr.de>, [info@umkehr.de](mailto:info@umkehr.de)  
Tel. 030/4927473, Fax: 030/4927972

### Mai 01

#### 10.-13.5.–BSÖ-Aktiventreffen / 2. Perspektiventreffen

in Augsburg

#### 11.-13.5. Entscheidungsfindung von unten & kreative Gruppenprozesse

in Saasen  
Wie lassen sich Dominanzen, Hierarchie, Verkrustung, Eintönigkeit usw. überwinden?  
Näheres: [sehrbunt@gmx.net](mailto:sehrbunt@gmx.net)  
Infotext unter [www.projektwerkstatt.de/debatte](http://www.projektwerkstatt.de/debatte)

#### 23.-28.5. –30. BundesÖkologieTreffen

in Augsburg siehe Seite 7 und 8

### Juni 01

#### 1.-4.6. (Pfingsten) –Direct-Action-Gathering in Bielefeld

Geplant: Ein großes Treffen mit Aktionen, Trainings in Blockaden, Klettern, Kommunikationsguerilla, Workshops zu politischen Themen, Repression und mehr.  
Info: [www.aktionsinfo.de/dan](http://www.aktionsinfo.de/dan)

#### 2.-3.6. –10.Internationales Pfingstjugend treffen

in Gelsenkirchen  
unter dem Motto „Die Zukunft liegt in unserer Hand“ vielfältige politische und kulturelle Themen:  
Info: [www.pfingstjugendtreffen.de](http://www.pfingstjugendtreffen.de)  
Tel: 02334/40617

#### 18.-19.6.: Wander Wege Netz

Fachtagung in Würzburg.  
Veranstalter: FUSS e.V.,  
Tel. 030/492 74 73

#### 17.6.: Mobil-ohne-Auto-Tag 2001

siehe Seite 43f.

#### 19.6.: Autofreier Hochschultag 2001

siehe Seite 43f.

### Juli 01

#### 28.7.-5.8. –Wendland-Sommercamp hier voraussichtlich auch BSÖ-Aktiventreffen

### Juli 01

#### 31.8.-2.9. –HUI-Layout-Wochenende

in Iffens  
Info: [bsoe@studis.de](mailto:bsoe@studis.de)

### September 01

#### 20.-21.9. –4. Deutscher Nahverkehrstag

in Neustadt.  
Veranstalter: Ministerium f. Wirtschaft & Verkehr  
Tel. 06131/162757

## Seminare und Veranstaltungen

### Direct-Action Gathering

01.-04.6.

Geplant ist ein großes Treffen mit Aktionen, mit Trainings in Blockaden, Klettern, Kommunikationsguerilla, mit Workshops zu politischen Themen und mehr.

- wird Zeit, dass Leben in die Bude "Standort Deutschland" kommt.

Info: [www.aktionsinfo.de/dan](http://www.aktionsinfo.de/dan)

### Ökomobile-Workshops

30.03.-01.04. und 20.-22.04.

An den beiden Wochenenden kann mensch alles über ökologisches Bauen lernen. Auf dem Ökomobil der JUP Bad Oldesloe wird außerdem eine Solaranlage installiert. Alle Kleinigkeiten am Ökomobil werden repariert oder erst gebaut, wie ein Teil der Inneneinrichtung. Für Verpflegung und viel Spaß ist gesorgt.

Wo?: Bad Oldesloe

Mitbringen: Isomatte und Schlafsack, Teilnahmebeitrag ca. 20 DM

Anmeldung und Infos: JUP! Bad Oldesloe, Turmstr.14a, 23843 Bad Oldesloe, Tel:04531/4512, e-mail: [jup@inihaus.de](mailto:jup@inihaus.de)

### Entscheidungsfindung von unten und kreative Gruppenprozesse

11.-13.05.

Wie lassen sich Dominanzen, Hierarchie, Verkrustung, Eintönigkeit usw. überwinden? Es soll um kreative Methoden gehen, die Dominanzen abbauen und Kreativität aller freisetzen - von Situationen in kleinen Gruppen über Kommunikationsformen bis zu Open Space, Fish Bowl, Planspiele und mehr in großen Zusammenhängen.

Wo: Projektwerkstatt in Saasen

Näheres: [sehrbunt@gmx.net](mailto:sehrbunt@gmx.net), Info unter [www.Projektwerkstatt.de/debate](http://www.Projektwerkstatt.de/debate)

### Wendland Sommercamp

27.7.-5.8.

Acht Tage zelten, klettern, baden, gleichzeitig sich austauschen, informieren, Aktionen planen. Themen sind unter anderem: Anti-Atom, Gen-Tech, Widerstandsformen, Anti-Pat, Anti-Militarismus.

Infos: [www.sommercamp-im-wendland.de](http://www.sommercamp-im-wendland.de)

### Neue Seminarprogramme...

gibt es auch vom Jugendumweltnetzwerk Niedersachsen (<http://www.janun.de>) und von der BUND Jugend Hessen (<http://www.bund-hessen.de/>) und von...

## BSÖ-News

### Protokoll des Aktiventreffens in Münster vom 26. bis 28.1.2001

Anwesende: Florian, Ingmar, Oli B., Sapi, Tobias, Uli, Sigrid

1.BÖT:

Das BÖT findet vom

**23.-27. Mai in  
Augsburg**

statt. Veranstaltungsort ist das Haus der katholischen Studentengemeinde. Es ist für ca.50 Teilnehmer geeignet und liegt direkt an der Uni, so dass dort Computer und Kopierer genutzt werden können.

Die Arbeitsphase des BÖT soll komplett als Open Space stattfinden. Natürlich können wie bisher auch Arbeitskreise angeboten werden, sie sind aber Teil des Open Space.

2. Perspektiven und Aktiventreffen:

Vom 10.-13. Mai findet in Augsburg ein BÖT Perspekti-

ventreffen statt. Teilnehmende sind das Augsburger Orga-Team, BSÖ- und Umweltschutz von unten Aktive. Das Treffen ist gleichzeitig nächstes Aktiventreffen der BSÖ.

3. Finanzen:

Es wird ein Finanzplan für 2001 verabschiedet.

### Die BSÖ hat ein neues Konto in Clausthal.

Die bei dem Aktiventreffen im Wendland beschlossenen Aufwandsentschädigungen gelten in Zukunft nicht mehr. Die Anwesenden sehen keinen Bedarf für Aufwandsentschädigungen, falls jemand eine Aufwandsentschädigung haben möchte, soll im Einzelfall entschieden werden.

4. Anträge:

1.: Das BÖT bekommt eine Deckungszusage in Höhe von 4000 DM.

2.: Der MOA Trägerkreis bekommt eine Deckungszusage von 3000 DM für Mobil ohne Auto 2001.

3.: Sapi besucht das European youth for action Treffen in Polen (18.-25. Februar 2001) und wird dort Öffentlichkeitsarbeit für die BSÖ / zur Klimakonferenz, etc. machen. Sie bekommt die Teilnahmekosten in Höhe von maximal 240 DM erstattet.

5.: Layout-Veränderung

Es werden Veränderungen beim Layout von HUI und BSÖ-Faltblättern diskutiert.

## **Bundesweiter Rechtshilfefonds für allgemeinpolitisch und ökologisch Aktive**



Am 29.11.98 hat die BSÖ e. V. einen bundesweiten Rechtshilfefonds eingerichtet.

Dieser Rechtshilfefonds soll Studierenden helfen, die im Zuge Ihrer politischen Aktivitäten rechtliche Probleme bekommen.

Die Anträge für grundsätzlich zuerst einmal eine Instanz werden zur Entscheidung über die Förderung natürlich anonymisiert und diskret behandelt.

Finanzielle Unterstützung wird auf Antrag nur dann gewährt, wenn folgende Kriterien erfüllt sind:

- die Studierendenschaft nicht zahlt,
- keine eigene Rechtsschutzversicherung greift,
- andere Rechtshilfefonds nicht finanziell unterstützen,
- keine staatliche Prozeßkostenhilfe gewährt wird.

Weitere Einzelheiten können bei den nebenstehenden Kontaktpersonen erfragt werden.

### **Kontakt:**

BSÖ e.V.  
c/o ASTA Uni Münster  
Schloßplatz 01  
48 149 Münster  
Tel.: 0251/8322287  
Fax: 0251/519289  
bsoe@studis.de  
<http://studis.de/bsoe>

### **Anträge und Infos:**

Oliver Stoll  
c/o RefRat HU  
Unter den Linden 6  
10099 Berlin  
Tel: 030/2093 2603  
Fax: 030/2093 2396  
mail:  
oeko@refrat.hu-berlin.de  
<http://studis.de/PM>

---

## **SPENDENAUFTRUF**

Alle Studierenden, (Verfaßten) StudentInnenschaften, studentische Gruppen und FreundInnen und GönnerInnen der BSÖ e.V. werden gebeten:

- den Start des Rechtshilfefonds zu unterstützen.
- den Rechtshilfefonds und das Rechtshilfekonto bekannt zu machen, z. B. diesen Aufruf an der Hochschule und darüber hinaus zu verbreiten und
- selber zu spenden bzw. zweckgebundene Spenden einzuwerben. Spenden sind steuerlich absetzbar und bei über 100 DM wird eine Spendenquittung ausgestellt.

## **SPENDEN- KONTO:**

**Kto: 1011499**

**Achtung korrigierte**

**BLZ:**

**500 901 00**

Ökobank e.G.

## Zum 30. Bundesökologietreffen

möchten wir euch alle ganz herzlich einladen. Das BÖT findet vom 23.-27.11. in Augsburg statt. Wir, das Orga-Team, hatten zusammen mit anderen Gruppen, Umweltschutz-von-unten-Forum und BSÖ-Aktiven, die Idee die BÖT-Struktur thematisch offener zu machen. Wir wollen nicht schon vorher viele Themen und Arbeitskreise festlegen, sondern das BÖT gemeinsam mit Euch und uns als Teilnehmenden gestalten. Eine gute Möglichkeit dazu stellt die sog. Open-Space-Methode dar, welche den strukturellen Rahmen für eine ansonsten für alles offene inhaltliche Auseinandersetzung liefert. Es kann vieles stattfinden: von theoretischen Diskussionsrunden bis zu praktischen Workshops...

### Programm

Vorträge & Diskussionen

- Ökonomie oder Ökologie
- Energieszenarien

#### Exkursionen

- Landesamt für Umweltschutz
- Fahrradtour durch Augsburg
- Besichtigung von Wasserkraftwerken
- Solaranlagen in Augsburg

#### Kultur

Für den letzten Abend haben wir ein Fest mit kulturellen Überraschungen geplant

#### Open-Space

Unter dem Motto „die Bewegung in Bewegung“ wollen wir uns mit Themen auseinandersetzen, die Euch interessieren und bewegen. Dazu werden wir eine Biete-Suche Struktur schaffen.

JedeR kann einen Arbeitskreis anbieten. Darum wäre es schön, wenn Ihr mit vielen Ideen/Fragen im Kopf kommen würdet. Bringt bitte Material mit, das Ihr evt. benötigt (oder sagt uns Bescheid).

#### ÖWA

– öffentlichkeitswirksame Aktion (bei Interesse)

#### Wenn ihr noch mehr wissen wollt...

...meldet euch doch einfach bei uns. Wir beantworten gerne eure Fragen und sind offen für Anregungen, Kritik und neue Ideen.

### Auf nach Augsburg

#### Anreise :

einfach mit Zug bis Augsburg Hbf und dann mit der Straßenbahnlinie 3 Richtung Inninger Straße. Haltestelle Universität aussteigen und in Fahrtrichtung nach links zwischen den Häusern durch, geradeaus. In der Hermann-Köhl-Str. 25 (Ladenpassage, links neben Bäckerei Müller) ist die KHG wo Ihr uns findet. Ab 18.00 Uhr erwarten wir Euch.

#### Zum BÖTen mitnehmen:

Schlafsack, Isomatte, wetterfeste Kleidung, Zahnbürste,...

Musikinstrumente, Liederbücher, Spielkram (Jonglierbälle, ...), gute Laune, Interesse und

**Infos über Eure eigene Ökoarbeit.**

#### Kosten:

70 DM (90 DM falls Du das Geld vom Asta o.ä. erstattet bekommst) incl. Vollverpflegung

#### Anmeldung:

Meldet euch bitte mindestens 2 Wochen vorher an (am besten sofort), damit wir Essen usw. planen können.

#### Kontakt BÖT-Orga-Team:

AStA der Uni Augsburg  
c/o Öko-Referat  
Universitätsstr. 2  
Raum 2080  
86135 Augsburg  
Tel./ Fax.: 0821 / 598 - 5169 ´  
@: oeko@asta.uni-augsburg.de

### Anmeldeschubbel

Hochschule: \_\_\_\_\_ wir sind zu: \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_ Adresse: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_ e-mail: \_\_\_\_\_

Interesse an Themen: \_\_\_\_\_

Biete an: \_\_\_\_\_

Suche: \_\_\_\_\_ VeganerIn: Ja Nein

# 30. Bundesökologietreffen

vom 23.5.-27.5.2001 in Augsburg



Veranstalter:  
Öko-Referat und Umwelt-  
schutz-Von-Unten-Bewegung  
Ort:  
Haus Edith Stein (KHG-  
Zentrum)  
Herrmann-Köhl-Str. 25 (II-)

Anmeldung & Infos:  
AstA der Uni-Augsburg  
(Ökoreferat)  
Universitätsstr. 2,  
86135 Augsburg  
oeko@asta.uni-



## Berlin

### Proteste gegen das „Jahr der Lebenswissenschaften“

Wie Ihr sicherlich mitbekommen habt, wurde vor kurzem von Bundesforschungsministerin Edelgard Bulmahn das "Jahr der Lebenswissenschaften" eröffnet. Selbiges ist eine ziemlich groß angelegte Kampagne, die letztendlich zum Ziel hat, Akzeptanz für Gen- und Biotechnologie zu schaffen (vgl. hierzu u.a. den Artikel "Biologen leben auf" in der Jungle World Nr. 2 vom 3.1.01). Im Rahmen des Jahres der Lebenswissenschaften finden bundesweit diverse Veranstaltungen statt und - wie schon erwähnt - am 1.2. war die Auftaktveranstaltung im Martin-Gropius-Bau. Neben Bulmahn kam dort quasi die ganze Riege der GenbefürworterInnen zu Wort (von Sletterdijk über Ganten bis hin zu Nüsslein-Vollhardt) und als wertkonservativer "Kritiker" ein Lebensschützer aus kirchlichem Umfeld.

Grund genug also, diese Veranstaltung zu stören. Wir - ein kleines Grüppchen von Leuten, die sich mit dieser Thematik beschäftigen - haben längere Zeit diskutiert, wie wir dort stören wollen und beschlossen dann, einerseits den Gen-Glauben und die Gen-Mystik zu thematisieren und andererseits mit Hilfe von kommunikationsguerillaartigen Methoden "aus dem Rahmen" zu fallen und so Verwirrung zu stiften.

Im Vorfeld hat eine Person von uns - als Pfarrer verkleidet - ein Flugblatt verteilt, welches auf eine sehr witzige Art und Weise das blinde Vertrauen darin, dass Gentechnik quasi jedes gesellschaftliche Problem lösen kann, thematisiert. Zusätzlich sollten Oblaten mit einer Doppelhelix den BesucherInnen zu essen gegeben werden. Bei der Veranstaltung selber war dann geplant, sich dem angebotenen "Dialog" - der ohnehin keiner ist - dahingehend zu verweigern, dass in verschiedenen

## Was läuft wo?

Ecken Leute sitzen, die erstmal relativ ungewöhnliche Dinge tun und das ganze, was vorne so passiert, nicht weiter beachten. Konkret sollten also Luftballons aufgeblasen werden, Luftschlangen geschmissen, Hütchen aufgesetzt, rumgetrötet usw. werden. Des weiteren sollte an verschiedenen (falschen) Stellen geklatscht werden, was Verwirrung stiftet und auch "Amen" bzw. ähnliche religiös angehauchte Begriffe gerufen werden. Nach einer allmählichen Steigerung sollten dann Alarmerneer bzw. Taschenalarme zum Einsatz kommen, die sehr laut so lange piepen, bis die Batterie alle ist.

Nicht alle Sachen sind gelaufen, insgesamt aber doch eine erfolgreiche Aktion.

## Niedersachsen

### Kein Umweltmanagement mehr in Osnabrück???

An der Universität Osnabrück steht die Stelle des Umweltkoordinators zum Ende des Monats auf der Abschlusliste. Die Unileitung lässt Engagement zur Fortsetzung des wissenschaftlichen Umweltmanagements schmerzlich vermissen! Immerhin will sich der Universitätssenat demnächst mit einer Aufforderung an die Universitätsleitung befassen, das Umweltmanagement und die Stelle eines Umweltkoordinators weiterzuführen und die Wichtigkeit und Notwendigkeit für ein Umweltmanagement herauszustreichen.

Die BSÖ e.V. ruft alle HUI-LeserInnen auf, den Präsidenten und den Kanzler der Universität Osnabrück direkt und offiziell anschreiben und Sie aufzufordern, das Umweltmanagement der Hochschule und die Stelle des Umweltkoordinators nicht nur weiterzuführen, sondern auszubauen.

Damit verbunden werden kann die Bitte, dass sich die Universität Osnabrück auch wieder am Auto-

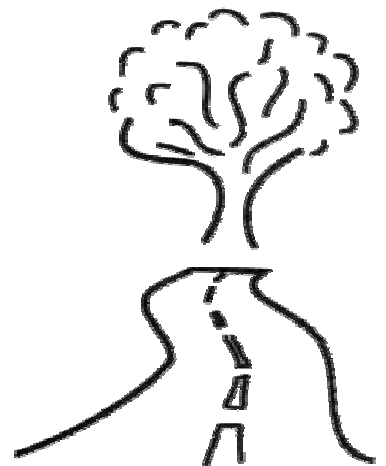
freien Hochschultag (AfH) am 19.06.2001 beteiligen möge, da u.a. auch die positive Presseresonanz 2000 für die Universität recht beachtlich war.

Auch der Kanzler sollte sein Belächeln von beispielhaften Umweltschutzaktivitäten wie dem AfH einstellen. Sprüche wie: Fahrräder brauchten keine Ständer, die Autos ständen ja auch im Regen; disqualifizieren nur die Universitätsleitung und schädigen den Ruf der Universität.

Adresse für Protestschreiben:  
Universität Osnabrück, Präsident,  
Prof. Dr. Rainer Künzel,  
49069 Osnabrück  
und  
Universität Osnabrück, Kanzler,  
49069 Osnabrück

Siehe zu Umweltmanagement auch HUI 2/00, Seite 43, Buchrezension:

„Ökobilanzierung und Umweltmanagement an Hochschulen“  
Konzept und Umsetzung an der Uni Osnabrück  
ISBN 3-89733-045-8, Projektverlag, Bochum 2000



## Schwerpunkt: Ökonomie



































## Gentechnik

### Proteste gegen das „Jahr der Lebenswissenschaften“

Wie Ihr sicherlich mitbekommen habt, wurde vor kurzem von Bundesforschungsministerin Edelgard Bulmahn das "Jahr der Lebenswissenschaften" eröffnet. Selbiges ist eine ziemlich groß angelegte Kampagne, die letztendlich zum Ziel hat,

#### Akzeptanz für Gen- und Biotechnologie

zu schaffen (vgl. hierzu u.a. den Artikel "Biologen leben auf" in der Jungle World Nr. 2 vom 3.1.01). Im Rahmen des Jahres der Lebenswissenschaften finden bundesweit diverse Veranstaltungen statt und am 1.2. war die Auftaktveranstaltung im Martin-Gropius-Bau. Neben Bulmahn kam dort quasi die ganze Riege der Genbe-

fürworterInnen zu Wort (von Sloterdijk über Ganten bis hin zu Nüsslein-Vollhardt) und als wertkonservativer "Kritiker" ein Lebensschützer aus kirchlichem Umfeld.

Grund genug also, diese Veranstaltung zu stören. Wir - ein kleines Grüppchen von Leuten, die sich mit dieser Thematik beschäftigen - haben längere Zeit diskutiert, wie wir dort stören wollen und beschlossen dann, einerseits den Gen-Glauben und die Gen-Mystik zu thematisieren und andererseits mit Hilfe von kommunikationsguerillaartigen Methoden "aus dem Rahmen" zu fallen und so Verwirrung zu stiften.

Im Vorfeld hat eine Person von uns - als Pfarrer verkleidet - ein Flugblatt verteilt, welches auf eine sehr witzige Art und Weise das blinde Vertrauen darin, dass Gentechnik quasi jedes gesellschaftliche Problem lösen kann, thematisiert. Zusätzlich sollten Oblaten mit einer Doppelhelix den BesucherInnen zu essen gegeben werden. Bei der Veranstaltung selber war dann geplant, sich dem angebotenen "Dialog" - der ohnehin keiner ist - dahingehend zu verweigern, daß in verschiedenen Ecken Leute sitzen, die erstmal relativ

#### ungewöhnliche Dinge

tun und das ganze, was vorne so passiert, nicht weiter beachten. Konkret sollten also Luftballons aufgeblasen werden, Luftschlangen geschmissen, Hüthen aufgesetzt, rumgetrötet usw. werden. Des weiteren sollte an verschiedenen (falschen) Stellen geklatscht werden, was Verwirrung stiftet und auch "Amen" bzw. ähnliche religiös angehauchte Begriffe gerufen werden. Nach einer allmählichen Steigerung sollten dann Alarmerne bzw. Taschenalarmerne zum Einsatz kommen, die sehr laut so lange piepen, bis die Batterie alle ist.

Nicht alle Sachen sind gelaufen, insgesamt aber doch eine erfolgreiche Aktion.



### Was erwartet uns in der grünen<sup>1</sup> Gentechnik?

Betrachtet man die grüne Gentechnik, könnte man meinen, dass diese bereits ihr Grab gefunden hat. In Europa ist der Absatz miserabel, in Amerika wird er immer schlechter, damit haben die Firmen sogar an ihren eigenen Standorten verloren. Dies gilt allerdings nur für

#### gentechnisch veränderte Pflanzen

der ersten Generation, die zweite kommt gerade auf den Markt und an der dritten wird in den Laboren geforscht.

#### Die erste Generation

zeichnet sich dadurch aus, dass sie den Anbau vereinfachen soll, Beispiele dafür sind herbizidresistente Pflanzen. Der Bauer muss (zumindest in der Theorie) nicht mehr so häufig spritzen, außerdem sind nicht mehr so viele verschiedene Herbizide notwendig, da

<sup>1</sup>Die Gentechnik, die sich auf Pflanzen bezieht, wird als „grüne“ bezeichnet.

eines gegen alles wirkt. Für den Konsumenten ist dies nebensächlich, er hat keinerlei Vorteile, nur einige neue Risiken durch die Veränderungen. Die Produkte wurden und werden in zunehmendem Maße abgelehnt.

### Die zweite Generation

zeichnet sich durch „Verbesserungen“ für die Nahrungsmittelverarbeiter aus. Die langsamer verrotende Tomate oder der süßere Mais, den Nestle in seinem Butterfinger verarbeitet hatte sind Beispiele. Auch diese Technologie bringt dem Konsumenten keine sonderlichen Vorteile: der Butterfinger wurde mangels Käuferinteresse zurückgezogen und auch von der Tomate ist nicht viel zu hören.

### Die dritte Generation

steckt noch in der Forschung, von ihr erhoffen sich die Konzerne allerdings größte Profite, der Konsument soll sogar „Vorteile“ haben, wenn er die Ware kauft:

#### **Funktional Food ist das große Schlagwort!**

Bereits ohne Gentechnik erreicht diese Neu-Nahrung einen Weltumsatz von 65 Mrd. US\$, Analysten prognostizieren diesem Markt ein enormes Wachstum, im Jahr 2027 könnte mit Hilfe der Gentechnik ein Umsatz von 15 Billionen US\$ erreicht werden. Damit wäre die Gentechnik eine der wirtschaftlich mächtigsten Technologien.

Functional Food ist Nahrung, die neben den natürlichen Eigenschaften eine oder mehrere weitere neue hat, die positive Effekte für den Menschen haben soll. Beispiele dafür sind die „probiotischen Joghurtkulturen“ die Magensäure-resistenter sind und damit in größerer Zahl in den Darm gelangen. Dies soll die Darmflora unterstützen und vor Krankheiten schützen (Tipp: nicht abgekochtes Sauerkraut erreicht dies bedeutend effektiver). Diese „Gesundheitsförderung“ ist auch die Richtung, in welche die gentechnologische Forschung für die dritte Generation zielt.

Das bekannteste Beispiel der dritten Generation ist der „golden

## Wunder der Gen-Technik



rice“. Er produziert Betacarotin, eine Vorstufe von Vitamin A. Dies soll vor allem für Entwicklungsländer von Vorteil sein, da dort oftmals Vitamin A-Mangel herrscht. Der flächendeckende Anbau würde allerdings zu einem Aussterben vieler angepasster regionaler Arten führen. Es würde eine Monokultur entstehen, die sehr anfällig gegen Schädlinge wäre, die Kleinbauern wären abhängig von Pestiziden, die sich die wenigsten leisten können, eine Verarmung ist zu befürchten.<sup>2</sup>

### Neues Essen für den Westen

Um die Produkte verkaufen zu können, müssen die Wünsche der Konsumenten erfüllt werden, oder wie in diesem Fall deren Ängste gestillt werden. Viele der Funktional Food Entwicklungen sollen Nahrungsmedikamente werden: Cholesterin-Wert-senkende Margarine, Orangensaft, der Calcium angereichert hat und Olibra, ein Produkt der Firma Generall Mills, dass dem Darm vorspielt, er wäre voll, sind Beispiele dafür.

<sup>2</sup>Örtliche NGOs beschreiten einen anderen Weg: Sie zeigen den Menschen Pflanzen, die sie auf dem Balkon oder auf anderen kleinen Flächen ziehen können, die so viel Betacarotin enthalten, dass es nicht zu Mangelerscheinungen kommt.

### Rot<sup>3</sup>-Grüne-Gentechnik:

Die Diskussionen von Functional-Food-Enthusiasten reichen jedoch schon bedeutend weiter, es werden Anti-Krebs-, Anti-Alterungs- und Gedächtnis-Verbesserungs-Nahrungsmittel diskutiert. Es soll in der Kombination mit Gen-Tests für jeden Menschen (der es sich leisten kann) ein spezieller Medizin-Nahrungs-Einkaufszettel erstellt werden, der die „persönlichen Probleme“ behebt.

Der Mensch wird über Gen-Tests als krank definiert, und der einzige Ausweg wird gleich dazugeliefert: Krankheit und Medizin im Doppelpack: Effektiver können neue Märkte nicht erschlossen werden.

### Fazit:

Die grüne Gentechnik ist noch nicht am Ende, möglicherweise steht ihr großer Anfang uns noch bevor.

Umfangreiche Informationen zur dritten Generation findet man unter [www.rafi.org](http://www.rafi.org) „Communique, Biotech's 'Generation 3'“

<sup>3</sup>Als „rote“ Gentechnik wird die in der Medizin angewandte bezeichnet.

# Umweltschutz von unten

## Berliner Initiative "Energie von unten"

### 1. Zum Hintergrund

In dem Workshop "Lokale Energieversorgung selbst organisieren - Ökostrom von unten" fand die im November/Dezember 2000 vom Baobab e.V. initiierte "Veranstaltungsreihe Energie" ihre praktische Fort- und Umsetzung. Die relativ niedrige Beteiligungsquote an den inhaltlich durchweg sehr guten und interessanten Abendveranstaltungen relativierte sich für die VeranstalterInnen deutlich durch das hohe Interesse am Workshop.

Bereits im Vorfeld war erkennbar, dass die letzte Veranstaltung aus der Reihe "NordAlternativen: Ökostrom von unten" mit Jörg Bergstedt (Institut für Ökologie)

#### die Dringlichkeit und Notwendigkeit zu lokaler Organisation

"von unten" hinreichend deutlich gemacht hatte und konkrete Ideen und Beteiligung mobilisieren konnte.

Die Grundidee der bundesweiten Kampagne "Ökostrom von unten", gegen die unter den Bedingungen des weltweit liberalisierten Strommarkts zunehmende Brutalität und Anonymität der Stromproduktion eigene Netzwerke zu bilden, in denen StromproduzentInnen und -konsumentInnen gemeinsam über die Bedingungen der Erzeugung entscheiden und hiermit

#### die Global Players der Energiepolitik entmachten,

erfuhr bereits im Umfeld der Veranstaltung eine auf Berliner Verhältnisse zugeschnittene Weiterentwicklung. Zentrale Idee ist hierbei, die relativ hohe Dichte an genossenschaftlich bzw. selbstverwaltet organisierten Strukturen im baulichen Bereich zur Basis dieses Berliner Netzwerkes zu machen. Zwischen selbstverwalte-

ten Hausgemeinschaften, die sich zusammentun und ihren Strom direkt handeln - bzw. nicht mehr handeln -, könnten perspektivisch Markt und Staat weitestgehend ausgeschaltet werden.

Während verschiedener Treffen wurde von einem kleinen Kreis Interessierter die Nachfrage nach einer Vertiefung und Konkretisierung dieser Idee im Rahmen eines Seminars artikuliert. Zusätzlich konnten mithilfe der Unterstützung des AKS e.V. [www.aks-



ev.de] sowie einzelner Interessierter eine beachtliche Anzahl der unterschiedlichst motivierten TeilnehmerInnen gewonnen werden.

Bereits in der Vorbereitungsphase wurde deutlich, dass es eine hohe Bereitschaft in dem Spektrum der angesprochenen (Häuser-) Projekte gibt, an der Umsetzung einer solchen Idee mitzuarbeiten. Viele hatten sogar bereits selbst ähnliche Ideen gehabt, aber es fehlten die Infrastruktur, die Zeit, das nötige Know-how und die breite Unterstützung, um sie voranzutreiben. Die Rückmeldung der BHKW-betreibenden Projekte machte den konkreten Bedarf nach einer Lösung ihrer von Unrentabilität und Frustration gekennzeichneten Situation deutlich. Ihre Verhandlungsposition auf dem liberalisier-

ten Markt, insbesondere gegenüber der Bewag, ist in den letzten Jahren zunehmend geschwächt worden, sodaß viele Betreiber diese durch hohen Wirkungsgrad und somit

#### hohe ökologische Qualität

gekennzeichnete Art, Strom zu produzieren, trotz hoher Investitionskosten und damit verbundener Ideale brachliegen lassen müssen. Eine garantierte Abnahme der Überschüsse von an dezentral

erzeugtem Strom interessierten

Projekten wäre hier eine gute Möglichkeit, die Situation der BHKWs zu entlasten und deren Kapazitäten maximal auszunutzen - und damit "Marktanteile" der Multis zu schwächen.

Hinzu kam das Interesse einiger u.a. durch Roland Schnell vom Biogas-

#### Fachver-

band [www.graskraft.de] vertretenen Biogas-Produzenten aus der Region Berlin-Brandenburg, sich an einer solchen Berliner EVG unter der Zielsetzung des Stadt-Land-Verbunds zu beteiligen. Als Fernziel wurde geäußert, die ökologische Qualität des in BHKWs erzeugten Stroms dadurch zu erhöhen, dass in den BHKWs

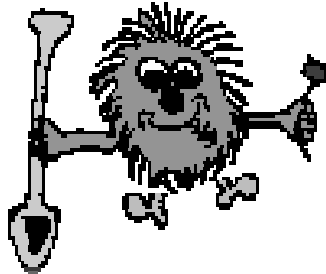
#### nicht fossile, sondern regenerative Energie,

in diesem Fall Biogas, in Strom umgewandelt würde. Dies wäre gleichzeitig ein Beitrag zur regionalen Entwicklung.

### 2. Konzeption des Seminars

Das Seminar bildete auf diesem Hintergrund erstmals den Raum, in dem alle an der Idee Beteiligten

und Interessierten aufeinandertrafen. Bereits in der Vorstellungsrunde am Freitagabend wurden die sehr konkreten Erwartungen der TeilnehmerInnen deutlich, mit denen sie zu der Veranstaltung gekommen waren: die Idee sollte



auf Umsetzung geprüft und möglichst schnell konkretisiert werden. Bei den betroffenen Häusern existiert ein direkter Handlungsbedarf – sowohl auf der Erzeuger- als auch auf Abnehmer-Seite. Das Thema „Ökostrom“ wird von allen als sehr unübersichtlich empfunden – niemand machte sich bisher die Mühe, sich durch den

### Dschungel der diversen Ökostrom-Anbieter

und deren nationale und internationale Konzern-Verflechtungen zu quälen – und niemand hat bisher „umgestellt“.

Insofern konnten die Referate am Freitagabend weiterführende Informationen einbringen. Es gelang, den komplexen Zusammenhang zwischen internationalen Kapitalstrategien (Jens Herrmann: „Entwicklungspolitische Aspekte einer regionalen Energieversorgung“), Handlungsnormen einzelner Konzerne (Jörg Bergstedt: Ökostromanbieter im Testverfahren), Zielen einer Organisierung von unten (Kristina Bayer: Strom-EVG gegen Atomlobby) sowie möglichen Handlungsformen außerhalb durchkapitalisierter Öko-Strategien (Roland Schnell: „Ökologische Aspekte einer regionalen, selbstbestimmten Energieversorgung“) zu verdeutlichen.

Die für Samstag vorgesehene Arbeit der AG's wurde kurzfristig als Planspiel[Infos unter: k.bayer@berlin.de] konzipiert. Die TeilnehmerInnen konnten sich in zwei mehrstündigen Spielphasen über ihre Interessen in der zukünftigen

tigen EVG klar werden und gleichzeitig ihre Vorstellungen von Organisations- bzw. Kooperationsformen ausarbeiten. In einem Runden Tisch am Samstagabend traten sich die verschiedenen Interessengruppen (ProduzentInnen von BHKW-Strom, KonsumentInnen, BiogasherstellerInnen, eine Bürgerinitiative, die Bewag, diverse ExpertInnen) gegenüber und diskutierten

### das Gründungsvorhaben „Berliner Strom-EVG“.

Als besonders hilfreich für die Bildung klarer Argumentationen und Strategien erwiesen sich hierbei die „Bremser-Gruppen“, wie z.B. die Bewag.

Trotz heftiger Diskussionen stand am Ende des Runden Tisches eine erste Präambel der EVG mit der wichtigsten Leitlinie: Der Versorgungsprozess mit langfristig 100% regenerativer und 0% fossiler Energie soll im Stadt-Land-Verband („vom Kuhstall zum Kühlschrank“) selbst unternehmerisch gestaltet werden. Konsens bestand weiterhin darüber, daß die endgültige Rechts- und Gesellschaftsform sich nach dem entsprechenden Inhalt zu richten haben und etwas von den realen Organisations- und Kooperationsformen Getrenntes darstellen wird. Als gemeinsames Ziel wurde auch formuliert, innerhalb der Organisation einen „Interessenausgleich“ anzustreben, d.h. das unternehmerische Risiko zu streuen und im Laufe der Zeit von einem „Ihr“ zum „Wir“ zu kommen. Bezüglich der Forderung „100% regenerative Energie – 0 % fossile Energie“ schien es realistisch, zwischen Nah- und Fernzielen zu unterscheiden (z.B. macht es vermutlich Sinn, zunächst auch BHKWs in



gegenwärtigen Bedingungen alle sind).

Weiterer Klärungsbedarf besteht hinsichtlich der Frage „Chef-Betriebe“ – ja oder nein? Konsensfähig schien die Aussage

fähig schien die Aussage zu sein, daß die Organisation der EVG möglichst hierarchiearm gestaltet werden soll, andererseits ist klar, daß die Beteiligten unterschiedliche Kompetenzen haben werden und auch haben müssen und die Arbeitsorganisation entsprechend gestaltet werden wird. Ein weiterer „Grundsatz-Dauerbrenner“ der EVG wird sicherlich das

### Spannungsverhältnis zwischen „Ethik und Effizienz“

sein, also die Frage, wie der politisch-ökologische bzw. antikapitalistische Grundansatz mit der Notwendigkeit einer Rechts- und Gesellschaftsform, bzw. der Notwendigkeit unternehmerischen Handelns vereinbart werden kann. Diese und andere Fragen sollen in den im Rahmen des Abschlussplans am Sonntag gebildeten AGs –Stadt-Land-Vernetzung

–Bedarfserhebung  
–Organisationsform  
–Ethik und Effizienz

bearbeitet werden und die „Initiative Energie von unten“ die nächsten Monate über beschäftigen.

### 3. Auswertung

Insgesamt gelang es, während des Workshops eine angenehm gelöste, produktive Arbeitsatmosphäre herzustellen. Die Methode des Planspiels ermöglichte den TeilnehmerInnen einerseits eine zunehmende Identifizierung mit der Projekt-Idee, andererseits wurden die Anforderungen an ihr eigenes Handeln sinnlich erfahrbar und konnten sofort in Lernprozesse umgesetzt werden. Wichtige Prozesse der Projektentwicklung – Interessenskonflikte, Unstimmigkeiten, offene Fragen, aber auch Gemeinsamkeiten – konnten sozusagen im Zeitraffer abgebildet werden. Hierdurch entstand das befriedigende und motivierende Gefühl, viel geschafft zu haben und gut voranzukommen. Gleichzeitig konnte das Fachwissen jedes einzelnen maximal eingebracht werden, wodurch einerseits die Organisationsentwicklung vorangetrieben wurde, gleichzeitig aber auch ein Klima von Wertschätzung des einzelnen und guter Kooperation entstand – Grundvoraus-

setzungen für einen positiven Selbstorganisationsprozess.

Treffpunkt der Initiative:  
Baobab e.V. Infoladen Eine Welt  
Christburger Str. 38  
10405 Berlin

Tel.: 030 / 442 61 74  
Fax: 030 / 44 35 90 66  
e-mail: [info@baobab-infoladen.de](mailto:info@baobab-infoladen.de)

## Umweltschutz von unten

Im folgenden sollen Neuigkeiten und Hinweise zu aktuellen Diskussionen, Aktivitäten und Vernetzungen zusammengefaßt werden. Neue Veröffentlichungen: Neu erschienen ist der

### Reader "Ökostrom von unten"

mit Hintergrundinformationen zu Ökostromanbietern, Dokumentation der Debatte um Sinn und Unsinn von Ökostrom, sowie konkreten Tipps zu Energiegewinnung in Gemeinschaftseigentum (Beispiel der Initiative in Berlin). Gegen 12 DM zu beziehen.

Überarbeitung "Agenda, Expo, Sponsoring": Im Laufe des Jahres 2001 soll der Band 1 zu Recherchen im Naturschutzfilz aktualisiert werden. Informationen, Korrekturen usw. bitte an die Projektwerkstatt.

Aktionen und Debatten um Ökoka-  
pitalismus: Die Auseinandersetzung um Sinn und Unsinn marktwirtschaftlicher Konzepte hat sich deutlich ausgeweitet. Auf der Messe "Grünes Geld" und der Umweltkonferenz 2001 gab es Aktionen mit Transparenten und

kritischen Redebeiträgen. Die "Ökozeitung gegen Markt und Kapital" formulierte die Kritik deutlich (Bezug gegen 3 DM in Briefmarken oder Download über <http://www.projektwerkstatt.de/download>).

Klimakonferenz: Nächster Aktionspunkt soll die geplante Klimakonferenz (ursprünglich für Ende Mai in Bonn geplant, aber auf unbestimmte Zeit verschoben) sein. Dabei geht es um die

### Kritik an der Umweltzerstörung allgemein

und die marktorientierungen "Lösungen" in Form von Zertifikaten, die die Umwelt kauf- und verkaufbar machen.

Widerstands-Netzwerke: Während in einigen anderen Ländern (z.B. sehr spannend die Ya-Basta-Zusammenhänge in Italien) aktive Widerstandsbewegungen entstehen, sind die politischen Gruppen in Deutschland unverändert mit Eventhopping, Grabenkämpfen und vor allem institutionalisierten, hierarchisierten Arbeitsformen beschäftigt. Es bewegt sich wenig, auch die neuen Ansätze des

### Direct-Action-Netzwerkes

oder des Hoppetosse – Netzwerk für kreativen Widerstand stocken (Näheres über [www.expo-no.de](http://www.expo-no.de)).

Ö-Punkte: Die neuen Ö-Punkte sind zum Thema "Direct Action" erschienen. Erstmals sind sie verknüpft mit einem Internetbereich (zu erreichen unter <http://page.to/oe-punkte>).

Die Zeitung enthält einen Rückmeldebogen für Kritiken und Anregungen, da eine umfangreiche Veränderung geplant ist. Neu besetzt werden sollen einige zur Zeit vakante Redaktionen, außerdem sind in allen Städten und Regionen Menschen gesucht, die jeweils (4x im Jahr) ein Paket mit Ö-Punkten erhalten und an alle Gruppen dort, Fachschaften, SchülerInnenvertretungen, Cafes (als Lese-Exemplar) usw. verteilen.

Adresse für alle Projekte: Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen-Saasen, Tel. 06401/903283, [projektwerkstatt@apg.lahn.de](mailto:projektwerkstatt@apg.lahn.de).





## Anti-Atom

### Grüne Atompolitik

Wenn ein grüner Umweltminister sagt, was sein Parteivolk – die Grünen in Niedersachsen – zu tun oder zu lassen hat, muß es sich schon um eine besondere Angelegenheit handeln. Hier geht es um den Kerninhalt einstiger grüner Politik: den Ausstieg aus der Atomenergie. So sollten doch bitte die Bündnisgrünen in Niedersachsen vom

#### Blockieren der Castortransporte

absehen, denn der Atomausstieg sei doch eine beschlossene Sache mit der Atomindustrie. Zudem seien die Deutschen in der Pflicht, ihren Atommüll aus Frankreich auch wieder zurückzunehmen, um einen Staatsvertrag mit Frankreich nicht zu brechen.



Die Argumente nach dem Verursacherprinzip klingen logisch – zumindestens für Umweltminister Trittin. Doch halt – was passiert hier eigentlich? Anfang 1999 versuchte Herr Trittin, die Wiederaufarbeitung deutschen Atommülls zu stoppen. (Was wohl damals seine Motivation gewesen sein mag?) Er konnte sich gegen Bundeskanzler Schröder nicht durchsetzen und nun möchte er die Wiederaufarbeitung im Sinne Schröders ermöglichen. Denn mit dem Transport von 6 Glaskokillienbehältern mit hochradioaktiven Müll aus Frankreich ins Zwischenlager Gorleben möch-

te man sich den Eintrittsschein für den Export von abgebrannten Brennstäben aus deutschen AKWs erkaufen. Einige AKWs sind schon so randvoll mit Atommüll, daß sie abgeschaltet werden müßten, wenn beim nächsten Brennelementwechsel kein Platz mehr zum Lagern der gebrauchten Brennelemente da ist. Denn während des Merkel'schen Transportstopps (der bis zum Jahr 2000 galt) konnten sie ihren Atommüll nicht loswerden.

Grüne „Atomausstiegspolitik“ mit der Atomindustrie bedeutet, daß alles mögliche getan wird, um den Weiterbetrieb der deutschen AKW's zu sichern:

- man riskiert einen gefährlichen Transport von La Hague nach

Gorleben, obwohl diese Behälter nicht sicher sind.

- man erlaubt der Atomindustrie bis mind. 2005 hundertfünfzig gefährliche Transporte nach La Hague, produziert dort die 7-fache Menge Atommüll, welchen man mit noch mehr Transporten irgendwann nach Deutschland zurücknehmen möchte. Nebenbei produziert man noch ein bißchen Plutonium und verschmutzt die Umwelt in der Umgebung von La Hague.
- durch den Bau der Zwischenlager und vorübergehend der Gargenplätze für Castoren („Inte-

rimslager“) an den AKW's soll auch der Weiterbetrieb gesichert werden, wenn die

#### Verschiebung von Atommüll nach Frankreich

in der Bevölkerung auf so heftigen Widerstand stößt, daß sie nicht mehr durchsetzbar ist.

- viele AKW's sollen laut Konsensvereinbarung die nächsten 20-30 Jahre noch weiterhin in Betrieb bleiben und damit nicht nur die bisherige gesamte Atommüllmenge *verdoppeln*, sondern auch das Risiko einer atomaren Katastrophe in Kauf nehmen.

- der Entsorgungsnachweis „auf dem Papier“ soll mit der Durchführung der Wiederaufarbeitung weiterhin rechtlich abgesichert bleiben. Würde der Nachweis fehlen, könnten die AKW-Gegner ja auf die Idee kommen, durch eine Klage die verstopften AKWs wegen fehlendem Entsorgungsnachweis zwangsweise abzuschalten.

- mit grüner Konsenspolitik kostet der Atomstrom bei weitem nicht den Preis, den er verdient. Deutscher Atomstrom ist immer noch maßlos zu günstig, denn die

#### Kosten für die Risiken und die Umweltschäden

sind nicht im entferntesten in der Kilowattstunde Atomstrom inbegriffen. Damit würde sich der Atomstrom erheblich verteuern und wäre nicht mehr wirtschaftlich.

Man muß nicht unbedingt ein grüner Wähler in Niedersachsen sein, um die Aufforderung, Castortransporte nicht zu blockieren, als lächerlich zu empfinden. Denn die Chancen waren noch nie so groß, einen Atomausstieg (mind. einzelner AKWs) dadurch zu erlangen, daß Frankreich keinen Atommüll mehr annimmt, weil Deutschland ihn nicht transportiert bekommt. Zur Zeit sind 2 Atomtransporte pro Jahr aus Frankreich in die Zwischenlager vorgesehen, damit Frankreich den deutschen AKW-Betreibern erlaubt, ihrerseits eine

viel größere Menge an Atommüll in ihr Land zu lassen.

Es gibt keinen Staatsvertrag, der vorsieht, daß Deutschland den

Atommüll *jetzt* zurücknehmen muß. Wenn die Transporte zu unsicher sind, ist es das gute Recht, die Transporte weiterhin auszusetzen. Insofern sind Aussa-

gen von Trittin über Pflichten von schnellstmöglicher Rücknahme nicht ganz wahrheitsgetreu – um nicht zu sagen, maßlos verlogen.

---

### Aktuelle Infos zum Castortransport nach Gorleben (Stand 02.03.)

---

Die Vorbereitungen zur Blockade des ersten Castortransportes seit 1998 laufen auf Hochtouren. „Den Castor verhindern, bevor er losfährt“, lautet das Motto. Mit vielen bunten Aktionen und Informationsveranstaltungen machen zur Zeit viele Anti-Atom-Initiativen auf die Pro-Atompolitik der Bundesregierung aufmerksam. Nun ist es bald so weit: viele Menschen möchten sich dem Castor entgegenstellen. Ob Du nun an einer Demo teilnimmst oder Deine eigenen phantasievollen Aktionen planst, ein paar Infos möchten wir Dir mit auf den Weg geben.

#### Urlaub im Grünen

Ok, Ihr habt Euren Wendlandurlaub geplant. Euer Urlaub könnte mit der großen Auftaktkundgebung in Lüneburg am Samstag, dem 24.03.01, beginnen. Beginn der Sternmärsche zum Kundgebungsplatz ist um 11.00 Uhr, die Kundgebung findet um ca. 12.00 Uhr statt. Oder Ihr fahrt schon vorher los, und beteiligt Euch z.B. beim Aufbau der Camps entlang der Transportstrecke, siehe Infos zu den Camps. Es macht auf jeden Fall Sinn, schon so früh anzureisen, am Tag X wird die Sache schwerer.

#### Demonstrationsverbote

Zu der Demo rufen die verschiedensten Bürgerinitiativen der Anti-Atom-Bewegung auf, unter anderem die BI Lüchow-Dannenberg. Auch die bäuerliche Notgemeinschaft aus dem Wendland wird mit ihren 150 Treckern eine Sternparade zur großen Demo „Tag-X-minus“ durchführen. Diese Demo sollte man nicht verpassen, denn hier gibt es nicht nur Infostände, wo man erfährt, wo welches Camp eingerichtet ist. Hier kann mensch sich auch schon mit der Bezirksregierung vertraut machen, die ihren

Sitz in Lüneburg hat. Denn höchstwahrscheinlich wird diese nicht nur für die Unterkunft der Grünen in öffentlichen und gewerblich genutzten Gebäuden sorgen, sondern auch ein Demonstrationsverbot entlang der eingleisigen Bahnstrecke

#### von Lüneburg nach Dannenberg

und auf den Straßen zwischen Dannenberg nach Gorleben erlassen. Wenn es nach dem Willen der Regierung geht, ist es höchstens „erlaubt“, 50 Meter links und rechts abseits der Strecke mit Castorprotestfähnchen dem Castor bei seiner Fahrt nachzuwinken. Wer nicht mit Fähnchen winken will, sollte sich auf jeden Fall warm und wasserfest anziehen.

Nach der Demo bietet sich die Gelegenheit, mit den Treckern ins Wendland zu fahren oder die Bahn ab Lüneburg ins Wendland zu benutzen (bitte vor dem Tag X, dem Beginn des Castortransportes!). Ein ideales Verkehrsmittel ist auch das Fahrrad. Denn damit kann man nicht nur zu grüne Straßen locker umfahren, ohne steckenzubleiben oder angehalten zu werden. Nach einer

#### Blockade auf den Schienen

kann man sich auch noch gemütlich zu den Straßen zwischen Dannenberg und Gorleben begeben.

Ansonsten gelangt man mit einer Mitfahrgelegenheit oder mit den Bussen der örtlichen Verkehrsbetriebe ins Wendland. Übernachtungsmöglichkeiten im Wendland gibt es viele:

In den Camps, auf der Schiene, auf der Straße, auf den Bäumen oder wo Du gerade Dein Zelt aufschlagen möchtest. Für Leute, die nicht im Freien übernachten möchten, gibt es Übernachtungsmöglichkei-

ten, die von der BI Lüchow-Dannenberg vermittelt werden.

#### Camp-Struktur

Es wird eine Reihe von Camps im Wendland geben. Hier gibt es neben Infomöglichkeiten, Gemeinschafts- und Orgazelten auch (teilweise) Wasser, Strom und was zu Mampfen. Als Anlaufpunkte sind diese während des Transportes sehr gut geeignet. Es gibt Camps (von Lüneburg beginnend in Richtung Dannenberg) in Wendisch-Evern (nahe Lüneburg, von X1000malquer organisiert), Nahrendorf, Govelin, Tollendorf, Hitzacker und Gusborn. Infopunkte gibt es in Lüneburg, Dahlenburg, Dannenberg (Esso-Wiese). Weitere Camps sind in Planung. Die Camps sind für vielfältige Aktionsformen offen. Bezugsgruppen sprechen womögliches gemeinsames Handeln ab. Die

#### Einrichtung von Camps

soll ermöglichen, daß viele Menschen Gelegenheit haben, ohne lange Vorplanung und riesigen Kostenaufwand ins Wendland zu kommen.

Man sollte sich aber auf keinen Fall darauf einstellen, von den Camps rundumversorgt zu werden. Denn beim angekündigten aber nicht durchgeführten Castortransport von Phillipsburg nach La Hague im November 2000 wurde das gerade aufgebaute Camp in Philippsburg geräumt, durchsucht und beschlagnahmt. Also nehmt lieber selber Eure Zelte, ausreichend zu Essen und Trinken mit.





### Eine große Treckerparade

von Dannenberg nach Hitzacker ist am Sonntag, dem 25. März, geplant. Zudem werden die Camps weiter aufgebaut und die Umgebung kann besichtigt werden.

Am Montag, dem 26. März kann mensch die Bahn- und Straßenübergänge im Wendland erkundschaften und besichtigen. Viele Brücken bieten nette Aussichts-möglichkeiten auf die schöne Landschaft.

Am Dienstag gegen 0.00 Uhr soll der Glaskokillientransport in 6 Behältern die deutsch-französische Grenze im

Saarland bei Kehl überschreiten (wenn er dort nicht blockiert wird). Der weitere Transport mit der Bahn bis Lüneburg ist zur Zeit noch unklar. Im Laufe des Dienstages soll der Transport irgendwann in Dannenberg mit der Bahn eintreffen. Für die Umladung der Glaskokillienbehälter von der Schiene auf die Straße auf dem Verladebahnhof plant die Polizei 6 Stunden ein, so daß der Straßen-transport am Mittwoch morgen losfahren könnte.

### 50 plus 20,

d.h. das Blockieren der Castoren auf der Schienenstrecke und auf der Straße, lautet eine kurze Fassung des Widerstandskonzeptes. Es ist müßig, darüber zu diskutieren, wie gut es den Grünen

gelingen wird, schon im Vorfeld die Strecke abzuriegeln. Sicher ist aber: je mehr Leute sich an den „friedlichen“ Protesten beteiligen, desto schwieriger wird für sie die Bewachung von Schienen und Straßen.

Sollten sich die Proteste ausweiten, hat die Polizei schon den 29. März als Ausweichtermin für die Fahrt auf der Straße von Dannenberg nach Gorleben angegeben.

### Castor-Alarm! La Hague – Gorleben Ende März

Infoline: 05841-709282 (ständig aktualisiert)

Info's, Flugis, Plakate

BI-Büro Tel.: 05841-4684, Fax 05841-3197

www.bi-luechow-dannenberg.de

e-mail: BI-luechow@t-online.de

Spenden: BI-Lüchow Konto KSK Küchow Kto-Nr.: 2060721 (BLZ 258 51 335)

## Castor-Alarm am AKW-Neckarwestheim!

Nicht nur fährt Ende März ein Castor nach Gorleben, sondern auch spätestens Anfang April ist für das AKW Neckarwestheim ein Castortransport in die britische Wiederaufarbeitungsanlage (WAA) Sellafield geplant. Der ursprüngliche Transport nach Ahaus für Anfang März war ja von Umweltminister Trittin im Januar abgesagt worden. Die Beladung der für Sellafield genehmigten

### Excellox-Behälter

ist bereits am 6. März abgeschlossen. Das heißt, die Behälter sind ab dem 6. März abfahrbereit! Die Behörden haben zwar noch keinen Termin genannt, es muß aber kurzfristig mit einem Transport gerechnet werden.

Der Abtransport der Brennelemente ist für das AKW die letzte Ret-

tung, weiterbetrieben zu werden. Ansonsten droht es an seinem Atom-müll zu ersticken und müßte



abgeschaltet werden. Denn das interne Abklingbecken des AKWs ist schon voll. Im Oktober 2000 war bereits mit einem Castortransport in die WAA La Hague nach Frankreich gerechnet worden, der aber durch den unerwarteten

### Widerstand der französischen Regierung

abgeblasen werden mußte. Auch hatten sich viele AtomkraftgegnerInnen zu Protesten vor dem AKW eingefunden.

Weitere aktuelle Informationen gibt es beim Aktionsbündnis Castor-Widerstand Neckarwestheim  
c/o DemoZ, Wilhelmstr. 45/1, 71639 Ludwigsburg;  
Fon: 07141 / 903363, Fax: 07141 / 923991

mail: anti-akw.neckarwestheim@s.netic.de,  
http://www.i-st.net/~buendnis  
Mailingliste: email an: majordomo@abc.bawue.com  
Inhalt/Text: subscribe abc

## Einwendungen gegen die CASTOR-Lager an den AKWs Brokdorf, Brunsbüttel, Krümmel, Esenshamm und Biblis

Gegen die Vorhaben

- der E.ON GmbH ein Standort-Zwischenlager am Kernkraftwerk Brokdorf,
  - der Kernkraftwerk Brunsbüttel GmbH ein Standort-Zwischenlager am Kernkraftwerk Brunsbüttel,
  - der Kernkraftwerk Krümmel GmbH ein Standort-Zwischenlager am Kernkraftwerk Krümmel,
  - der E.ON GmbH ein Standort-Zwischenlager am Kernkraftwerk Unterweser zu errichten,
  - sowie das Vorhaben ein Zwischenlager am Standort der Kernkraftwerke in Biblis zu errichten,
- erhebe ich Einwände wie folgt:

- 1) **Jedes der beantragten Zwischenlager gefährdet mein nach Artikel 2 Absatz 2 Grundgesetz geschütztes Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.** U.a. wird durch die Erhöhung des radioaktiven Risikos für katastrophale Unfälle und die zusätzliche Strahlenbelastung meine Gesundheit gefährdet.
- 2) **Die Entsorgung des anfallenden Atommülls ist ungeklärt.** Es gibt weltweit kein Endlager für hochradioaktive Abfälle und niemand kann sagen, ob die Endlagerung jemals möglich ist. Auch der Umweltsachverständigenrat der Bundesregierung zweifelt dies an. Es besteht die Gefahr, daß aus dem Zwischenlager ein Endlager wird.
- 3) **Keine der Lagerhallen stellt im Normalbetrieb einen ausreichenden Schutz gegen Radioaktivität dar.** U.a. durch die offenen Lüftungsschlitze und die Gebäudewände der Hallen tritt radioaktive Strahlung aus. Insbesondere die Wirkung von Neutronenstrahlung auf die Gesundheit ist wissenschaftlich hoch umstritten.
- 4) **Die Konstruktionen der Zwischenlager bietet bei Unfällen keinen vorsorgenden Bevölkerungsschutz.** Z.B. sind hohe Freisetzen radioaktiver Stoffe nach Flugzeugabstürzen oder Sabotageakten möglich. Außerdem existiert in keinem Zwischenlager eine Möglichkeit zur Reparatur der Behälter.
- 5) **Die Störfallsicherheit der Behälter ist nicht gewährleistet.** Der Behälter ist die einzige Sicherheitsbarriere, es besteht keine Doppelbarriere entsprechend dem Stand von Wissenschaft und Technik. Mit dem CASTOR V/19 sind in der BRD keinerlei praktische Versuche durchgeführt worden. Wie die Erfahrung in anderen Bereichen zeigt, z.B. Auto-Elchtest, sind rechnerische Prognosen nicht verlässlich.
- 6) **Der langfristig dichte Einschluß von Radioaktivität ist durch das Doppeldeckeldichtungssystem der CASTOREn nicht gewährleistet.** Es gibt keine praktische Erfahrung mit solchen Sicherheitssystemen über 40 Jahre. In der Vergangenheit sind beim Verschließen und bei der Lagerung solcher Behälter vielfach Probleme aufgetreten.
- 7) **Keine der AntragstellerInnen kann einen Bedarf für die von ihr beantragte Kapazität darlegen.**
- 8) **Alle Zwischenlager dienen dem Weiterbetrieb der AKWs, an deren Standort sie gebaut werden sollen.** Ich halte eine mögliche Wechselwirkung zwischen dem AKW und dem Zwischenlager bei einem Störfall für unverantwortlich. Ich mache ausdrücklich alle in früheren Genehmigungs- und Gerichtsverfahren gegen die betreffenden AKWs vorgebrachten Einwendungen zum Gegenstand des jetzigen Verfahrens.
- 9) **Keine der AntragstellerInnen verfügt über die gesetzlich vorgeschriebene erforderliche Zuverlässigkeit und Sicherheitskompetenz im Umgang mit radioaktiven Stoffen.** Dies zeigt u.a. der 1998 aufgedeckte CASTOR-Skandal.

Ich behalte mir vor, meine Einwendungen auf dem anstehenden Erörterungstermin näher zu konkretisieren und zu erweitern.

| Name, Vorname | Straße, PLZ Ort | Unterschrift |
|---------------|-----------------|--------------|
|               |                 |              |

Bitte bis **zum 1. April** zurückschicken an:

**OIGa** (OldenburgerInnen gegen Atomkraft), c/o Stachel, Donarstr. 2, 26123 Oldenburg

(Die Einwendungsfrist für Brunsbüttel endet eine Woche früher, als die für die übrigen Zwischenlager, deshalb können wir dagegen nur die bis **zum 25.3.01** zurückgeschickten Einwendungen einbringen.)

## Verkehr

### Vorfahrt für den MIV eingebaut!

#### Die Unvereinbarkeit von Straßenverkehrs-Ordnung und Verkehrssicherheit

Auch wenn die Paragraphen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die mit Abstand am häufigsten gebrochenen staatlichen Vorschriften sind, erachten die meisten Menschen sie als notwendig für die Verkehrssicherheit.

Inwieweit die StVO wirklich aus der ehrlichen Sorge um die Gesundheit ins Leben gerufen wurde, bleibt Spekulation. Ihre Entstehungsgeschichte spricht eher eine andere Sprache: Die StVO von 1934 baute jedem Kraftfahrzeug die Vorfahrt ein. Zwischen den Autos galt zwar rechts vor links, ansonsten „haben Kraftfahrzeuge die Vorfahrt vor allen anderen Verkehrsteilnehmern.“ Die heutige Formulierung in der StVO ist weniger deutlich, wird aber in der Praxis durch viele Autofahrer immer noch so interpretiert. Noch heute ist die Hierarchie in der StVO klar festgelegt. So haben Fußgänger, die von rechts kommen, keinen Vortritt vor den Kraftfahrzeugen. Fußgänger dürfen sich auch nicht wie Autofahrer zum Abbiegen einordnen oder die Kreuzung diagonal queren.

Wenn sich die Linien verschiedener Verkehrsarten kreuzen, ergeben sich Interessenkonflikte: Die Verkehrsteilnehmer stehen sich im Wege. Doch

#### wer steht wem im Wege?

Nach vorherrschender Meinung der Kleinen dem Großen. Letzterer hat mehr Masse, mehr Tempo und dadurch einen deutlich höheren Flächenanspruch. Dieser große Platzbedarf wird tagtäglich, häufig unter der Lebensgefährdung der „Kleinen“, durchgesetzt und verursacht somit die Begegnungskonflikte. Soll tatsächlich und effektiv die Verkehrssicherheit verbessert werden, muss also die Rangfolge im Begegnungsfall geändert werden.

#### Vorrang für die flächensparenden VerkehrsteilnehmerInnen

ergäbe einen deutlichen Sicherheitsgewinn. Als Maß kann der dynamisch-individuelle Flächenverbrauch (diF) herangezogen werden, der unter Berücksichtigung des Anhaltewegs (Reaktions- und Bremsweg), der Länge des Fahrzeuges bzw. Schrittes, der

Spurbreite des mittleren Besetzungsgrades ermittelt wird. Als Beispiel der Flächenverbrauch der Straßennutzer bei 15 km/h: Bus 2,1; Fußgänger 4,5; Fahrrad 6,2 und Smart-Pkw 8,3 Quadratmeter.

Der Ersatz der Privilegien der Autofahrer in der bisherigen StVO durch eine sachlich begründbare Ordnung müsste u.a. folgende Punkte enthalten:

- Vorrangreihenfolge im Konfliktfall nach der diF-Tabelle: ÖPNV vor Fußgänger, vor Rad und Auto
- Entsprechend angepasste Geschwindigkeiten
- Einrichtung von ÖPNV-Spuren gegen Behinderungen durch Autos
- Möglichkeit zu freien Richtungsänderungen (Abbiegen) für Flächensparer.

mehr dazu:

„Eingebaute Vorfahrt“, Verkehr Kompakt Nr. 5, 28 Seiten, 4 DM zzgl. Versand bei UMKEHR, oder unter <http://www.fuss-ev.de/presse/vorfahrt.html>



## Fußgänger überhaupt nicht schutzbedürftig!

### Rot-Grün setzt auf Grünpfeil !

Mit den ab Februar 2001 geltenden Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung gab die Bundesregierung wider besseren Wissens grünes Licht für weitere ausgedehnte Einsatzorte des GRÜNEN PFEILS für Rechtsabbieger an Lichtsignalanlagen. Der Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V. fragt, warum nun annähernd 10 Jahre lang mit Steuergeldern geforscht wurde, um sich letztlich über die wissenschaftlichen Erkenntnisse hinwegzusetzen.

Von 91 bis 99 wurden im Auftrag der Bundesregierung umfangreiche Untersuchungen über die Wirkungen des Grünen Pfeils durchgeführt. Anschliessend beauftragte der Bundesverkehrsminister eine Projektgruppe „Grünpfeil“ damit, die Ergebnisse zusammenzustellen und Empfehlungen zu erarbeiten. Diese liegen als Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen BASt seit Oktober 99 vor. Obwohl in der Projektgruppe die Befürworter des Grünpfeils in der Mehrheit waren, kam man aufgrund der Erfahrungen und Untersuchungen einhellig zu der Auffassung, dass die Beibehaltung der Grünpfeilregelung nur bei strikter Beachtung einer Reihe von klar definierten Verhaltensvorschriften, Empfehlungen zur Durchführung, Ausschluss- und Abwägungskriterien vertretbar ist.

Die Fachleute fügten den derzeitigen 7 Ausschlusskriterien und 1 Abwägungskriterium in der Ver-

waltungsvorschrift weitere 4 Ausschluss- und 4 Abwägungskriterien hinzu. Die Bundesregierung nahm lediglich zwei Vorschläge davon auf, strich aber gleichzeitig ohne weitere Erklärung die zwei wesentlichsten Ausschlusskriterien für schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer aus der Verwaltungsvorschrift heraus.

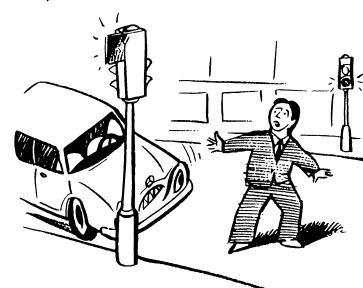
Ersatzlos gestrichen wurde die Anwendungseinschränkung, dass der Grünpfeil „nicht verwendet werden (darf), wenn beim Rechtsabbiegen starker Fußgänger- oder Fahrradverkehr .... gekreuzt werden muß“. Damit taucht

### der Schutz der Fußgänger

in der für die Verwaltungen bindenden Vorschrift gar nicht mehr auf. Ebenso ersatzlos gestrichen wurde das Ausschlusskriterium für den Fall, dass die Querungshilfe „überwiegend“ ... dem Schutz von Behinderten oder älteren Menschen dient“. Die mögliche Gefährdung von Seh- und Gehbehinderten soll nun der Abwägung unterliegen. Wenn die Anbringung aus nicht näher definierten Gründen aber „erforderlich“ ist, obwohl hier häufig Blinde gefährdet werden könnten, sollen die Ampeln dort mit geeigneten Zusatzeinrichtungen ausgestattet werden. Für die anderen Mobilitätsbehinderten fiel dem Gesetzgeber, der Bundesregierung, nichts ein und infolgedessen bleibt die Abwägung ihrer möglichen Gefährdung mit der Frage, ob der Grünpfeil möglicherweise den Abbiegeverkehr

beschleunigt, den örtlichen Verwaltungen überlassen.

Ich habe doch Grün und der hat Rot, wieso will er trotzdem fahren?



An der Ampel ist ein Grünpfeil angebracht. Der Autofahrer darf nach StVO § 37(2)1. auch bei Rot fahren, wenn er abbiegen will, soweit er Fußgänger nicht gefährdet oder behindert.

### Verstehen Sie die StVO?

Wir auch nicht. Rot muß Rot bleiben. Der Grünpfeil muss weg!

Infos: **FUSS e.V.** Exerzierstr.20-13357Berlin  
Tel.030/4927473 Fax4927972 info@fuss-ev.de

Mit diesem Kuckucksei wurden keineswegs „größere Spielräume zum besseren Schutz von FußgängerInnen und RadlerInnen“ eröffnet, wie es die sozialdemokratisch-Bündnis90/Grüne Bundesregierung in der Koalitionsvereinbarung vom 20.10.98 hineingelogen hat. Die

### Erhöhung konfliktträchtiger Situationen im Straßenverkehr

ist das Gegenteil einer erfolgversprechenden Verkehrssicherheitspolitik und erhöht die Todesbilanz dieser Regierung weiter!

Quelle: Fuss e.V., Dezember 2000, Text auch herunterladbar unter <http://www.fuss-ev.de/presse/g-pfeil.html>

## Endlich kommt Bewegung in die Zebrastreifen

Die Bundesregierung hat sich nun zu ersten wesentlichen Verbesserungen hinsichtlich der Einsatzmöglichkeiten und der Gestaltung von Fußgängerüberwegen durchgerungen. Das Ergebnis eines für Bürger uneinsichtigen Verfahrens sind drei Änderungen der Verwaltungsvorschriften zu §26 "Fuß-

gängerüberwege" der Straßenverkehrsordnung StVO:

Danach dürfen Zebrastreifen nun auch an Streckenabschnitten vorgesehen werden und nicht nur an Kreuzungen und Einmündungen. Dies war eine der Hauptforderungen der bereits 1997 von der gemeinsamen Arbeitsgruppe Fuß-

verkehr der Vereinigung für Stadt-Regional- und Landesplanung SRL und dem FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland eingebrachten Vorschläge, die überhaupt erst den Anstoß zu dieser Entwicklung gaben. Jetzt eröffnen sich für Verwaltungen und Initiativen neue Möglichkeiten, bei der Diskussion über Que-

rungshilfen vor Ort auch Zebra-  
streifen einzubeziehen.

Eine zweite Neuerung stellt die  
Vorschrift dar, dass Fußgänger-  
überwege nun zum Schutz der  
Fußgänger über Radwege hinweg  
angelegt werden müssen. FUSS  
e.V. empfiehlt, dies vor Ort einzu-  
fordern, um damit auch den Rad-  
verkehr in die Haltepflicht einzu-  
binden und wegen der dadurch oft  
sehr eindeutig zu verbessernden  
Gesamtsituation. Das Auftragen  
der Zebrastrifen über alle vor-  
handenen Fahr- und Parkspuren ist  
eine überaus kostengünstige Mög-  
lichkeit, den Überweg optisch  
hervorzuheben. Gerade, wenn  
Radwege auf Gehwegniveau lie-  
gen, entsteht dadurch eine Tep-  
pichwirkung.

In noch eindeutigerer Formulie-  
rung ist festgelegt worden, dass  
nur dort z.B. Geländer angebracht  
werden dürfen, wo Umwege für  
Fußgänger zum Erreichen des  
Überwegs unvermeidbar sind. Der  
gute Wille ist erkennbar und es  
wird an den Ämtern und Initiati-  
ven vor Ort liegen, zu prüfen, ob  
die derzeit vorhandenen Umwege  
wirklich unvermeidbar sind. Ein

weites Feld gerade auch in den  
ostdeutschen Gemeinden und  
Städten.

**Muß ein Autofahrer vor diesem Fußgän-  
gerüberweg abbremsen?**



Nein, denn nach §26(1) ist kein Fußgänger in  
Sicht, der „den Überweg erkennbar benutzen“  
will. Wenn er später einen Fußgänger erkennt,  
kann es zu spät sein.

**Verstehen Sie die StVO?**

Wir auch nicht.

Wir fordern eine generelle Geschwindigkeits-  
reduzierung und ein Überholverbot vor Fuß-  
gängerüberwegen.

Infos: **FUSS e.V.** Exerzierstr.20-13357Berlin  
Tel.030/4927473 Fax4927972 info@fuss- ev.de

Der FUSS e.V. begrüßt diese ers-  
ten Änderungen in die richtige  
Richtung, verweist aber auch auf  
die noch immer vorhandenen  
Probleme. Einige der generellen  
Einschränkungen bei der Einrich-

tung von Fußgängerüberwegen  
sind nach wie vor nicht überzeu-  
gend und es wäre oft besser, wenn  
z.B. die Fahrgeschwindigkeiten  
oder sonstige örtliche Gegebenhei-  
ten bei Entscheidungen einbezo-  
gen werden könnten. Besonders  
bedauerlich ist es, dass sich die  
Bundesregierung nicht dazu ent-  
schließen konnte, den Abstand  
zwischen den Fußgängerüberwe-  
gen von den Anforderungen des  
Fußverkehrs vor Ort abhängig zu  
machen.

Das größte Problem aus der Sicht  
der Verkehrssicherheit bleibt nach  
wie vor das Fehlen jeglicher Aus-  
sage bezüglich der baulichen Un-  
terstützung notwendiger Sichtver-  
hältnisse zwischen Kraftfahrern  
und Fußgängern. In diesem Sinne  
fordert der FUSS e.V. weiterhin,  
eine generelle Geschwindigkeits-  
reduzierung und ein Überholverbot  
vor Fußgängerüberwegen in die  
StVO einzuführen.

Quelle: Fuss e.V., März 2001,  
Text auch herunterladbar unter  
[http://www.fuss-  
ev.de/presse/zebra.html](http://www.fuss-<br/>ev.de/presse/zebra.html)

## Inliner runter von den Gehwegen auf die Straße!

Oberlandesgericht Oldenburg, AZ  
9 U 71/99 vom 15.08.2000

Im Urteil des OLG Oldenburg  
vertrat der dortige Senat die Auf-  
fassung, dass Inline-Skates nicht  
„besondere Fortbewegungsmittel“  
sind, sondern Fahrzeuge. Damit  
haben Inline-Skater die Fahrbahn  
zu benutzen!

Im wesentlichen wurde die Ent-  
scheidung damit begründet, dass  
besondere Fortbewegungsmittel  
nach Straßenverkehrsordnung  
(StVO), wie Kinderwagen und  
Roller, „ungefährlich für den Fuß-  
gängerverkehr“ sein müssen. Dies  
ist bei der Art und Weise der Nut-  
zung von Skates ausgeschlossen.

Der Fußgängerschutzverein FUSS  
e.V., der sich als Fachverband

Fußverkehr Deutschland seit Jah-  
ren für eine Veränderung der Ein-  
stufung von Inline-Skates einsetzt,  
sieht mit den Argumenten aus dem  
jetzt erst bekannt gewordenen  
Urteil seine Position bestätigt, dass  
Inline-Skates nicht als Fußgänger  
eingestuft werden dürfen.

Aus Sicherheitsgründen gegenüber  
den anderen Gehwegnutzern haben  
sie die Straße bzw. den Radweg zu  
benutzen. Das Gericht stufte Inli-  
ners ähnlich dem Fahrradverkehr  
ein und schloss die notwendige  
Ungefährlichkeit für den Fußgän-  
gerverkehr eindeutig aus, weil  
„Inline-Skating nur technisch mit  
sicherer Balance dann möglich ist,  
wenn mehr als 6 km/h erreicht  
werden“. Zudem haben sie einen  
längeren Bremsweg als Radfahrer  
und Autos und beanspruchen eine

sehr viel größere Spurbreite als  
Fußgänger.

Mit diesem Urteil ist ein entschei-  
dender Beitrag für die längst fälli-  
ge Veränderung der Straßenver-  
kehrsordnung geleistet worden,  
denn die umstrittene Rechtslage  
führte zur Verunsicherung der  
VerkehrsteilnehmerInnen. Das  
Urteil korrigiert damit die Auffas-  
sung des letztjährigen Dt. Ver-  
kehrsgerichtstages, der in diesen  
Tagen wieder in Goslar zusam-  
mengekommen ist.

Quelle: Fuss e.V., 25.01.2001,  
Herunterladbar unter [www.fuss-  
ev.de/presse/skater.html](http://www.fuss-<br/>ev.de/presse/skater.html)

---

### Teurer Kraftstoff kann Verkehrsicherheit deutlich erhöhen

---

In einem umfangreichen Vergleich der beiden Phasen von Ölknappheit in den Jahren 1973/74 und 1999/2000 hat die Verkehrsorganisation UMKEHR e.V. interessante Auswirkungen auf Umwelt und Wirtschaft herausgearbeitet. Die Verkehrssicherheit kann von Energie-Engpässen durchaus profitieren, wenn unterstützende

Maßnahmen durchgeführt werden. Obwohl die Kraftstoffpreise in beiden Zeiträumen etwa gleich stark stiegen, gab es deutliche Unterschiede. Während 1973/75 die

#### **Zahl der Verkehrstoten**

und der Neuzulassungen vor allem hochmotorisierter Autos stark zurückging, war es 1999/2000

gerade umgekehrt. Dies wird vor allem auf das 1974 eingeführt Tempo 100-Limit auf Autobahnen zurückgeführt.

Quelle: UMKEHR e.V., Dezember 2000, Zu erhalten unter <http://www.fuss-ev.de/presse/olpreis.html>



---

### Flughäfen verursachen viel Verkehr!

---

Der landseitige Zubringerverkehr der Flughäfen muß stärker beachtet werden. Dies ist das Ergebnis einer Studie der Verkehrsorganisation UMKEHR e.V. Der PKW-Verkehr eines Jahres zu und von den deutschen Flughäfen ist so umfangreich wie die gesamte Jahresfahrleistung im Vier-Millionen-Ballungsraum Berlin. Dabei stellen die Flug-Passagiere weniger als die Hälfte der PKW-Insassen. UMKEHR e.V. kritisiert

den zunehmenden Inlandsflugverkehr und neue Landverkehrsverbindungen der Flughäfen. Auch die Situation der Bahn sei kritisch. Die Flughafenzubringer, die KundInnen aus dem Geschäftsbereich der Bahn herausbefördern, müssen von den Nur-Bahnfahrern mitfinanziert werden. Andererseits gelingt es der Bahn nicht, InlandsfliegerInnen auf die Schiene umzulenken. Daß dies mit den bestehenden Konzepten nicht so einfach

ist, stellt auch die Studie fest. Der Ticketpreis ist für Geschäftsleute kein Argument. UMKEHR e.V. fordert Nachtflugverbote und keine weiteren Straßenanschlüsse zu den Flughäfen zur Stützung der Bahn.

Quelle: UMKEHR e.V., Febr. 01, Voller Text herunterladbar unter <http://www.fuss-ev.de/presse/zubring.html>

---

### Protest gegen Autobahn in Berlin

---

#### **Stop dem Bau der A113**

Die Bürgerinitiativen fordern den Stop des Autobahnbaus in Berlin zugunsten des Ausbaus umweltverträglicher Verkehrsmittel des ÖPNV und der Förderung von Fußgänger- und Fahrradfahrerverkehr.

Die BI Stadtring Süd / IG Teltowkanal arbeitet seit Jahren für eine Politik die alle Verkehrsteilnehmer als Gleichberechtigte im Verkehr akzeptiert.

Die Grünen Radler veranstalten regelmäßig Fahrradprotestdemonstration zu bau- und verkehrspolitischen Themen. Die Demonstrationen sind familien- und kindgerecht.

#### **Kontakt/Infos:**

BI Stadtring (BISS) / IG Teltowkanal (IGT); BANT AG (Bürger gegen Autobahnen Neukölln-Treptow) c/o Elfriede Menzel,

Wermuthweg 24, 12353 Berlin-Buckow, Tel./Fax 604 64 04

BI Westtangente (BIW) + Grüne Radler c/o Baubüro, Crellestr. 43, 10827 B-Schöneberg, Tel. 030/7889366 oder 784 91 61; mail: [demo@gruene-radler-berlin.de](mailto:demo@gruene-radler-berlin.de)  
Internet: <http://www.gruene-radler-berlin.de> oder C. K. Schmidt, Hoenerweg 3, 10367 Berlin, Tel: 0 30 / 5 57 91 02 7 oder / 81 88 76 14



## BAHN schlägt zu: Moderate Preiserhöhungen um ein Drittel beim Umweltverbund!

### "Bahntarife -generell stabil, einige moderate Erhöhungen";

Zeitschrift DBmobil 11/2000 S. 48

Wer Bahn fährt, den können die jüngsten Preissprünge beim Benzin kalt lassen:

Fast alle DB Tarife sind in diesem Jahr stabil geblieben. Für einige Angebote jedoch gelten seit dem 5. November oder 1. Januar neue Preise.

Neu seit 5. November:

Das Schönes-Wochenende-Ticket kostet jetzt 40 Mark (bisher 35 Mark).

Nach dem Ende der EXPO gilt dieses Sonderangebot für bis zu fünf Personen auch wieder in ganz Niedersachsen. Damit haben Bahnreisende samstags oder sonntags freie Fahrt im Nahverkehr.

Für preisgünstige Ausflüge an Werktagen bietet die Bahn in den meisten Bundesländern das Länderticket an. Bis zu 5 Personen reisen damit von 9 bis 16 Uhr und von 18 Uhr bis 3 Uhr früh je nach Bundesland für 35 bzw. 40 DM.

In Niedersachsen wird das Länderticket nach der EXPO wieder eingeführt, jedoch ohne Sperrzeiten am Nachmittag: Es ist von 9 bis 3 Uhr früh des Folgetages gültig. Die gleiche grosszügige

Regelung gilt für die Ländertickets Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein.

Das Internet-Spezial Surf & Rail wurde auf zahlreiche neue Verbindungen ausgedehnt. Surf & Rail ist an feste Zugbuchungen mindestens 7 Tage im Voraus gebunden. Gebucht wird online am PC, das Ticket druckt man sich selbst aus, bezahlt wird per Kreditkarte.

Die übertragbare NetzCard, die Jahreskarte für Firmen und Verbände, kostet 13 300 Mark in der 2. Klasse und 19900 Mark in der 1. Klasse (bisher 11942 bzw. 17913 Mark).

Neu ab 1. Januar 2001:

Die BahnCard Basis kostet ab Januar 270 Mark, früher 260), die BahnCard First 540 Mark (bisher 520). Ermässigte BahnCards für Lebenspartner, Senioren, Junioren, Kinder und Familien kosten 5 bzw. 10 Mark mehr.

Die Preise für die Streckenzeitkarten im Schülerverkehr in den neuen Bundesländern werden in einem weiteren Schritt an das Niveau der alten Bundesländer herangeführt. Die Preisdifferenz zwischen alten und neuen Bundesländern beträgt jetzt nur noch 7,2%.

Auch beim Fahrkartenverkauf im Zug gibt es Änderungen. Hier

gelten künftig Bordpreise, die - je nach Wert des Tickets - um drei, sechs oder neun Mark über den Verkaufspreisen in den DB Reisezentren, Reisebüros bzw. an den Automaten liegen. Die Bordpreise ersetzen das bisherige Nachlöseentgelt. Um die Zugbegleiter zu entlasten, werden

im Zug keine Sonderangebote mehr verkauft, sondern nur einfache Tickets oder Rückfahrkarten zum Normaltarif (die BahnCard- oder Mitfahrerermässigung wird berücksichtigt) sowie Zuschläge, außerdem einige regional begrenzte Tarife. In Zügen des Nahverkehrs gelten häufig abweichende Regelungen.

Ein neuer Gruppentarif für mindestens sechs gemeinsam Reisende gibt Frühbuchern eine besonders hohe Ermässigung: Gruppen, die ihr Ticket mindestens zwei Wochen vorher kaufen, erhalten bis zu 75 % Rabatt (bisher 60 %).

Erstmals seit 1997 hebt die Deutsche Bahn den Preis für die Fahrradkarte im Fernverkehr an. In Fernverkehrszügen kostet die Mitnahme 16 DM (bisher 12), mit BahnCard 12 Mark (bisher 9), international 20 Mark (bisher 16).

## Mehr Abos für den Juckreiz

Der Juckreiz ist eine nicht-kommerzielle Zeitung von Jugendlichen vor allem für Jugendliche. Wir wollen brisante Themen anpacken, politisch aktiv sein und unbequeme Wahrheiten bekanntmachen. Aber eine Zeitung zu machen kostet Geld, und zwar nicht wenig, obwohl niemand von uns für diese Arbeit Geld bekommt. Deshalb sind wir davon abhängig, daß (sozial und ökologisch möglichst verträgliche) Geschäfte und Firmen Anzeigen im Juckreiz schalten. Um diese Abhängigkeit zu verringern, brauchen wir Abos. Jedes Abo zeigt uns einerseits, daß Menschen unsere Arbeit gut oder zumindest

interessant finden und hilft uns andererseits, aus der Abhängigkeit von Anzeigenkunden und deren finanzieller Situation herauszukommen. Alle Leute, die den Juckreiz gut und erhaltenswert finden, sollten ihn daher abonnieren! Wer mehr Geld hat, kann ein Förderabo wählen (wobei eigentlich jedes Abo den Juckreiz fördert) - der Summe sind nach oben keine Grenzen gesetzt. Als Belohnung für diejenigen, die ein Förderabo wählen, gibt es wahlweise die Broschüre „Umweltstandort Deutschland“ der BUNDjugend, einen Block Umweltschutzpapier oder alle bisherigen Juckreize von 1 bis 26. (Alles solange Vorrat reicht.)

### Juckreiz abonnieren

Ich bestelle auf vorerst ein Jahr (4 Ausgaben)

☐ ein Juckreiz-Abonnement (15 DM) ☐ ein Förderabonnement (☐ 30 ☐ 50 ☐ \_\_\_\_\_ [mehr als 30] DM). Als Belohnung dafür, daß ich ein Förderabo bestelle, möchte ich ☐ die Broschüre „Umweltstandort Deutschland“ ☐ einen Block Umweltschutzpapier ☐ die Juckreize 1 bis 26 ☐ gar nichts bekommen.

Das Abonnement verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn es nicht zwei Wochen nach Erhalt der 4. Ausgabe schriftlich gekündigt wird.

☐ Verrechnungsscheck liegt bei. ☐ Schickt mir eine Rechnung.

Name

Straße

PLZ, Ort

☐ Das Abo geht an mich. ☐ Das Abo geht als Geschenk an:

Name

Straße

PLZ, Ort

Datum, Unterschrift ☒

Ich kann diese Vereinbarung innerhalb von zehn Tagen beim Juckreiz-Vertrieb, Jagowstr. 12, 10555 Berlin, widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Ich bestätige die Kenntnisnahme des Widerrufsrechts durch meine 2. Unterschrift. Mit der elektronischen Speicherung der angegebenen Daten bin ich bzw. ich die beschriftete Person einverstanden.

Datum, Unterschrift ☒

Abtragen & schicken an: Juckreiz-Vertrieb, Jagowstr. 12, 10555 Berlin

## Briefwechselsel

Fahrradbibliothek Dresden  
Wilhelm-Franke-Strasse 26  
01219 Dresden  
Tel. 035873/40065 (d.)  
FAX: 035873/47147  
Tel./Fax 0351/472 1920 (ab 19.30 h pr.)  
e-mail mail@fahrradbibliothek.de

### An die Deutsche Bahn AG

Betr.: Artikel "Bahntarife generell  
stabil, einige moderate Erhöhun-  
gen"  
(DBmobil 11/2000 S. 48)

Mit Empörung habe ich o.g. Arti-  
kel mit

### Informationen über die ge- planten Preiserhöhungen

gelesen. Zunächst halte ich den  
Zeitpunkt der Information für eine  
Zumutung:

Über Preiserhöhungen mit Wir-  
kung vom 5.11.2000 wird der  
Bahnkunde erst Mitte September  
informiert. Ich fahre täglich mit  
einem IR zwischen Dresden und  
Löbau zur Arbeit.

Noch Anfang November hingen in  
fast jedem Abteil Exemplare des  
Oktober-Heft, das November-Heft  
von DBmobil mit der Information  
zu den Preiserhöhungen hängt  
heute immer noch nirgends und ist  
auch beim Service-Point nicht  
erhältlich.

Bei meiner Nachfrage beim Zug-  
begleiter erhielt ich heute die Aus-  
kunft, dass dieser selbst noch  
nichts von der Erhöhung der Prei-  
se für Fahrradkarten weiß.  
Was ist das für ein Unternehmen,  
wo die eigenen Mitarbeiter im  
Kundendienst erst über die Zei-  
tung von Änderungen bzw. Preis-  
erhöhungen erfahren.

Auch die inzwischen 3. Erhöhung  
des Preis für das Schöne Wochen-  
endticket dem Verkaufsschlager  
der DB (ursprünglich 15 DM,  
dann 30 DM, dann 35 DM, jetzt  
40 DM) - kann ich nur bedauern,  
hat dieses Angebot doch viele  
Menschen zum fahren animiert.

Doch der größte Tiefschlag ist für  
mich, dass die Bahn, welche sich  
gern mit dem Image des umwelt-  
freundlichen Verkehrsmittel um-  
gibt, schamlos Radfahrer mit einer  
Preiserhöhung von 4 DM = 33,3 %  
(von 12 DM auf 16 DM) zur Kas-  
se bittet. Es ist wohl eine Farce  
dann von "moderaten" Preiserhö-  
hungen zu sprechen!

Da wir uns

### aus ökologischen Gründen bisher kein Auto gekauft

haben, bin ich oft mit meiner Fa-  
milie am Wochenende mit dem  
Fahrrad unterwegs. Für einen  
Ausflug in die Oberlausitz (z. B.  
Bautzen) oder ins Vogtland bezah-  
le ich dann im IR oder IC mit 3  
Kindern für eine Strecke 5 x 16  
DM = 80 DM, mit (Familien-  
)Bahncard 5 x 12 = 60 DM, für  
Hin- und Rückfahrt 160 bzw. 120  
DM (!) allein für die Fahrräder.

Für die Familie bezahle ich aber  
mit Bahncard (nur) ca. .... DM.  
Gleichzeitig jammert die Bahn  
über die geringe Auslastung der  
IR-Züge und streicht immer mehr  
aus dem Fahrplan (z. B. auf der  
Linie Dresden-Görlitz). Städteex-  
press und Regionalexpress sind  
leider nicht immer eine Alternative  
wegen der längeren Fahrzeit bzw.  
öfteren Umstiegen.

Ich denke dass die Bahn hier mehr  
Kunden- und insbesondere Famili-  
enfreundlichkeit zeigen muss. So  
gibt es z. B. in Sachsen keine  
Mehrfahrtenkarte für das Fahrrad  
wie in Brandenburg (womit es  
einen Rabatt für die Fahrradmit-  
nahme gibt).

Sinnvoll wäre auch eine Familien-  
Fahrradkarte!

Nicht der Autofahrer, der ge-  
legentlich mal in die Bahn steigt  
(obwohl Bahnlinien nur durch eine  
regelmäßig gute Auslastung wirt-  
schaftlich betrieben werden kön-  
nen), wird bei Einzelfahrschein  
durch einen hohen Preis für Ein-  
zelfahrscheine zur Kasse gebeten,  
sondern der treue Bahnkunde wie

Familien ohne Auto bzw. Berufs-  
pendler u.a. Stammkunden bzw.  
Vielfahrer.

Auch für Zeitkarten sollen die  
Preise am 1.1.2001 erhöht werden.  
Doch gerade der Bahnkunde mit  
Jahreskarte oder Monatskarte  
sichert der Bahn regelmäßige  
Einnahmen und Auslastung von  
Zügen, doch nicht der Gelegen-  
heitsfahrer muss Preiserhöhungen  
hinnehmen, sondern der treue  
Bahnkunde. Offenbar scheint es  
normal zu sein, dass immer mehr

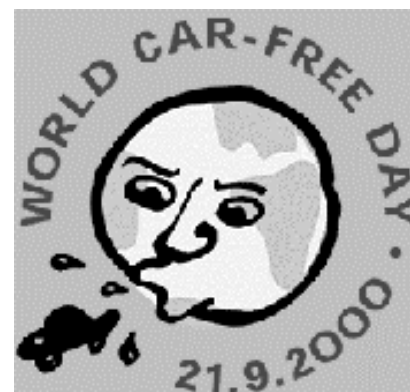
### Berufspendler aufs Auto um- steigen

und der Bahn den Rücken kehren.

Ich denke, hier sind dringend Kor-  
rekturen notwendig und hoffe,  
dass die Bahn, diese Preispolitik  
noch einmal überdenkt und ändert.

Möglichkeiten wären Rabatte für  
Fahrradtageskarten mit Hin- und  
Rückfahrt von beliebigem Orten  
wie bei den Fahrradkarten zum  
Wochenendticket, Rabatte für  
Familien bzw. Gruppen. Rabatte  
für Vielfahrer durch Mehrfahrten-  
karten für Fahrräder.

In Erwartung Ihrer ausführlichen  
Antwort  
Johannes Meusel





Von: <Roland.Macek@bku.db.de>  
 An: <johannes@fahrradbibliothek.de>  
 Betreff: Fahrradmitnahme  
 Dienstag, 19. Dezember 2000

Ihre Nachricht vom: 19.11.2000  
 Unser Zeichen: F01-0011-1745-Sa/Ma

---

**Sehr geehrter  
Herr Meusel,**

---

vielen Dank für Ihr E-Mail, das wir gerne beantworten wollen.

Wie Sie wissen, ist die Bahn durch die Bahnreform 1994 vom Gesetzgeber in die Pflicht genommen worden, nach unternehmerischen Gesichtspunkten zu handeln und profitabel zu arbeiten. Das heißt, daß wir künftig konsequenter als bisher unser Angebot der Nachfrage anpassen. Mit Hilfe umfangreicher Markterhebungen wurden alle Fernverkehrsangebote der DB AG auf Kundenrelevanz und Wirtschaftlichkeit untersucht.

Nachfolgend möchten wir Sie über die Preise für Fahrradkarten ab dem 01.01.2001 informieren. Zur Zeit werden auch alle Verkäufer der DB über die neuen Preise informiert. Für spezielle Fragen rund um Bahn und Fahrrad (Fahrradmitnahme, Fahrrad mieten, Fahrrad versenden) stehen Ihnen aber auch unsere Mitarbeiter in der RadfahrerHotline gern zur Verfügung. Diese Hotline hat die Bahn eigens für Fragen ihrer radreisenden Kunden eingerichtet. Sie können diese Hotline im Winter montags bis freitags von 8 bis 16 Uhr unter der Rufnummer **0180 5 / 15 14 15** (bis 31.12.2000 lautet die Nummer noch 0180 3 / 194 194) erreichen. Von März bis Ende November ist die Hotline montags bis freitags von 8 bis 18 Uhr und samstags von 8 bis 12 Uhr erreichbar. Wir empfehlen Ihnen daher, sich bei zukünftigen

---

**Fragen direkt an unsere Mitarbeiter**

---

dort zu wenden, da diese immer als erste über Änderungen zum Thema Fahrrad informiert werden.

Des weiteren möchten wir noch auf unserer Bahn & Bike - Broschüre hinweisen, die Sie kostenlos bei allen DB-Verkaufsstellen

erhalten (die Neuauflage 2001 erscheint im März). Auch hier finden Sie umfassende Informationen zum Thema Fahrrad.

Nun aber zu den Tarifinformationen:

Der Tarif für die Fahrradkarte in Nahverkehrszügen wird weiterhin 6 DM betragen. Davon unabhängig wird es weiter eigene Preise in Verbünden oder auch Strecken oder Gebiete mit kostenloser Fahrradmitnahme geben.

Im Fernverkehr gab es bislang drei verschiedene Fahrradkartengattungen:

die Fahrradkarte Fernverkehr, die internationale Fahrradkarte und die Gruppenkarte Fahrrad. Folgende Veränderungen werden bei diesen Gattungen ab dem 01.01.2001 erfolgen:

Fahrradkartengattung u. Preiserhöhung ab 01.01.2001

- a) Fahrradkarte Fernverkehr  
 - ohne BahnCard 12 DM / 16 DM  
 - mit BahnCard 9 DM / 12 DM
- b) Fahrradkarte Gruppe\*  
 6 DM - Gattung entfällt
- c) Fahrradkarte International  
 16 DM / 20 DM

Fahrradkarte Fernverkehr

Der Preis der Fahrradkarte im Fernverkehr wurde seit Mitte 1997 nicht mehr erhöht und war in den Jahren vor 1997 nur leicht gestiegen. Um die Wirtschaftlichkeit der Fahradbeförderung in Zügen zu erhöhen, wird der Preis wie dargestellt erhöht.

Fahrradkarte Gruppe:

In IC-/EC-Zügen bestand bislang für in der Gruppe reisende Kunden die Möglichkeit, statt 12 DM (bzw. 9 DM) nur 6 DM für das Fahrrad zu zahlen.

In allen InterRegios und NachtZügen (und im ICE-T zwischen Stuttgart und Zürich) gab es diese Regelung jedoch nicht, so dass in diesen Zügen auch in der Vergangenheit schon eine normale Fahrradkarte gelöst werden musste. Die

---

**Fahrradkarte für Gruppen  
wird abgeschafft,**

---

um den Tarif zu vereinheitlichen und zu vereinfachen.

Internationale Fahrradkarte:

Im internationalen Vergleich sind die Fahrradabteile in den Fernverkehrszügen der DB von Ihrer Ausstattung führend. Beim Preisvergleich mit anderen Ländern läßt sich erkennen, dass die internationale Fahrradkarte der DB im Preis niedriger als bei vergleichbaren Nachbarbahnen ist (Dänemark: ca. 21 DM, Schweiz ca. 21 DM, Österreich ca. 20 DM, Italien ca. 24 DM). Die Preiserhöhung ist daher als eine Anpassung an andere internationale Tarife bei vergleichbaren Bahnen anzusehen.

Sehr geehrter H. Meusel, bitte haben Sie Verständnis für unsere Unternehmensentscheidung!

Wir wünschen Ihnen frohe Weihnachten und ein gutes "Neues Jahr"

Mit freundlichen Grüßen  
 z i. V. Thomas Baer  
 i.A. Roland Macek

**IDV .**

**Informations-  
Dienst Verkehr .**

**Nr. 65 :**

**Ordnung**

Verstehen Sie die StVO?

**Recht**

Eingebaute Vorfahrt

**Sicherheit**

Gefahr im Anflug

**Energie**

Der Ölkrisen-Test

Herausgeber:

FUSS e.V. und UMKEHR e.V.

Probeheft? Bestellen!

IDV Exerzierstr. 20  
 13357 Berlin

Fon 030/ 492 74 73

Fax 030/ 492 79 72

eMail: info@umkehr.de

**Verkehr & Umwelt  
auf den Punkt  
gebracht .**

An Herrn Roland Macek (PMD 3 Ma)  
DB Reise&Touristik AG  
DBGruppe- Zentraler Kundendialog  
Stephensonstrasse 1, 60326 Frankfurt/Main  
Telefon: (069) 265 6854, Fax: - 7812  
E-Mail: Roland.Macek@bku.db.de

Sehr geehrter Herr Macek,

vielen Dank für Ihre Antwort. Leider geht diese aber völlig an meinen Fragestellungen vorbei. Möglicherweise handelt es sich um ein Standardschreiben, welches allen geschickt wurde, die sich über die Preiserhöhungen bei der DB beschwert haben.

Über die Preiserhöhungen muß ich mich nicht erneut informieren, das war alles in DBmobil nachzulesen. Wenn ein Unternehmen kostendeckend arbeiten muss, dann kann man Defizite nicht damit ausgleichen, dass man die Preise für eine spezielle Kundengruppe um 30 % hochtreibt. Dies ist völlig unangemessen. Weder Sie noch ich werden Lohnerhöhungen von 30% in 3 Jahren haben.

Sie sind in Ihrer Antwort nicht auf ein einziges Argument von mir eingegangen:

1. unsozial und familienfeindlich, weil es keine Ermäßigung gibt und Kinder keine Einkommen haben, aber den vollen Preis wie Erwachsene fürs Rad zahlen
2. ungerecht gegenüber den Stammkunden und Vielfahrern (insbesondere DB-Kunden ohne Auto, die ihr Rad nicht aufs Auto dach schnallen wollen
3. eine beängstigende Preisentwicklung bei Preissteigerungen

von 30 % aller 3 Jahre mit Preisen von 90 - 120 DM in 20 Jahren!

Da mag auch Ihr Vergleich zu Preisen für internationale Fahrradkarten in den Nachbarländern nicht weiterhelfen, denn für 1 Auslandsreise im Jahr ist dieser hohe Preis von 24 DM vielleicht noch zu verkraften, aber für Kurzurlaube von 3 - 7 Tagen im Inland sind unangemessen hoch (120 - 160 DM für Hin- und Rückfahrt für eine 5-köpfige Familie nur für die Fahrräder)

Die Masse macht die Schmerzgrenze für eine Familie aus. Umgedreht aber können Billig - Angebote durch

### **Masse an Kunden zum Geschäft**

werden (vgl. der Verkaufschlager der Bahn: das Wochenendticket, Mehrfahrtenkarten für Fahrräder in Brandenburg u.a.)

Da nützen auch alle neoliberalen Parolen über Wirtschaftlichkeit nichts. Und bei FamilienBahncard u.a. preisgünstigen Angeboten hat die Bahn ja bewiesen, dass man für Familien nicht gleiche Maßstäbe wie für Singles oder krawattentragende Aktenkofferhalter in der Preispolitik anlegen kann, wenn man sie nicht als Kunden verlieren will.

### **Legen Ihnen mal ein paar Zitate zur familienfeindlichen Sozialpolitik**

und der hohen Belastung von Familien bei, da die Bundespräsidenten Herzog oder Rau vielleicht

weniger im Verdacht stehen, die Bahn durch Dumpingpreisforderungen für Familien ruinieren zu wollen.

Und wenn man bedenkt, welche Proteststürme Benzinpreiserhöhungen um 6 - 10 Pfennig ausgelöst haben, dann sollte die Bahn sich nicht wundern, wenn irgendwann einmal Fahrräder Bahnschienen blockieren, weil Radler offenbar zum Sparschwein der DB auserkoren wurden.

**Schade das der ADFC noch nicht so fit ist wie die LKW.- und Speditionslobby in diesem Land und ja auch im Vorstand der DB AG.**

Der Effekt Ihrer Preispolitik wird nicht eine Erhöhung der Einnahmen sein, sondern dass ein großer Anteil von Reiseradlern die Fahrräder aufs MIV-Dach schnallt und die Bahn so Fahrradkarte + Fahrkarte (!) einbüßen wird.

Manche werden auch auf Busse umsteigen, denn der RVD bietet z. T. Fahrradmitnahme kostenlos bzw. für 2 DM an.

Ihnen wird bekannt sein, dass laut ADFC die Zahl der verkauften Fahrradkarten im Fernverkehr von 270.410 (1988) auf 600.000 (1998) gestiegen ist – die man jetzt offenbar verprellen möchte.

Mit freundlichen Grüßen auch an Ihren fahrradfeindlichen Bahnchef Herrn Mehdorn.

Johannes Meusel

## **Anhang:**

### **Zitate von Promis,**

vielleicht sind Politiker und Mandatsträger eine glaubwürdigere Respektsperson für die DB, wenn Sie in aller Deutlichkeit auf die Folgen und Gefahren von Sparmaßnahmen im Sozialbereich und die existentiellen Nöte für manche Familien hinweisen??!

Literatur: Interview mit Bundespräsident Roman Herzog unter dem Titel "Ohne Kinder keine

Zukunft" in der Zeitschrift "Gesund leben" 1995

Materialien des Forum Bildung: Rede des Bundespräsidenten Johannes Rau auf dem ersten Kongress des Forum Bildung am 14.7.2000

### **Sozialwort der Kirchen:**

Punkt 2.2.2 Benachteiligung der Familien: „Eltern erfahren ihr Zusammenleben mit Kindern als große Bereicherung ihres Lebens.

Um ihrer Kinder willen nehmen sie viele Einschränkungen in Kauf. Aber die gesellschaftlichen Verhältnisse haben sich in den letzten Jahrzehnten so verändert, daß Eltern im Vergleich zu den Kinderlosen immer größere wirtschaftliche und persönliche Verzicht abgefordert werden und auch die Tragfähigkeit der familiären Beziehungen immer häufiger überlastet wird. Statistische Erhebungen zeigen, daß der Lebens-

standard einer Familie mit zwei Kindern erheblich unter dem eines entsprechenden kinderlosen Ehepaares liegt.

Die Maßnahmen des Familienlastenausgleichs vermögen im Durchschnitt nicht ein mal die unmittelbaren durch Kinder bedingten Aufwendungen, geschweige denn das durch den Rückgang der Beteiligung sinkende Haushaltseinkommen auszugleichen.

Mehrere Kinder zu haben, ist zu einem Armutsrisiko geworden.

Besondere Belastungen treten infolge von Arbeitslosigkeit und Überschuldung auf. Gegen die Wahrnehmung von Elternverantwortung verhalten sich Wirtschaft, Staat und soziale Dienste zwar nicht ablehnend, aber vielfach indifferent, d.h. sie behandeln Eltern und Kinderlose grundsätzlich gleich.

Daraus resultiert eine strukturelle Benachteiligung der Familien. Deutschland gehört zu den Ländern Europas mit der geringsten Geburtenrate, dem größten Anteil an Singlehaushalten."

### **Zeitschrift „Gesund leben“ 1995:**

Interview mit BP Herzog: "Ohne Kinder keine Zukunft": Auch hier wird die Kinderfeindlichkeit der Gesellschaft dargestellt:

vgl: "Die Geburtenziffer der Deutschen sank 1994 mit 770 000 auf den niedrigsten Stand der Nachkriegszeit. In den neuen Bundesländern sank sie seit der Wiedervereinigung sogar um über 50 Prozent. Warum ist der Wunsch nach Kindern heute nicht mehr so groß?

In der von mir immer wieder kritisierten Kinderunfreundlichkeit unserer ganzen Gesellschaft, in dem gesamten Umfeld für Kinder, liegt für mich einer der zentralen Punkte.

Bei den Alleinerziehenden wird es vielleicht am deutlichsten, aber auch bei der 4- oder 5-köpfigen Familie und ihren Problemen zeigt sich: Der Staat muß seine Familienpolitik machen, da bin ich auch mit manchem unzufrieden, aber allein wird er es nicht schaffen."

Nach Aussage der Journalistin kostet ein Kind durchschnittlich 10000 DM/Jahr an Unterhalt.

Diese Kosten steigen eben auch durch Erhöhung der Fahrpreise für Kinder.

HERZOG: "In der Tat sind Eltern gegenüber Menschen ohne Kinder materiell schlechter gestellt."

### **Beitrag des ZDF 2000**

In einem Beitrag des ZDF wurde bezugnehmend auf das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes bzgl. der ungerechten Steuerbelastung von Eltern folgende Einschätzung gegeben: "das Staatsunrecht gegenüber Familien mit Kindern hat Tradition in Deutschland. Die Vergünstigungen für Familien werden von Preissteigerungsraten und vom allgemeinen Wohlstand aufgefressen. Jede Änderung im Steuergesetz macht den Abstand von den Familien mit Kindern zu den Kinderlosen größer. Jeder Vorteil wird durch die Zahl der Köpfe der Familie geteilt, der Single kassiert allein. Die regelmäßige Erhöhung der Mehrwertsteuer wird mit der Kopfzahl multipliziert, die Familie zahlt vielfach, der Kaufkraftabstand zu den Kinderlosen wird immer größer!"

## **MOBIL OHNE AUTO 2001**

**Faire Mobilität : autofrei – Spaß !**

### **Aufruf zum Autofreien Sonntag am 17.06.2001 Autofreier (Hoch-) Schultag am Dienstag, 19.06.2001**

mobil ohne Auto will zeigen, dass es auch anders geht, als mit »des Deutschen liebsten Kinde«,

mobil ohne Auto will zeigen, dass es Alternativen zur rollenden Blechlawine gibt,

mobil ohne Auto will zeigen, dass es Spaß macht, sich mit eigener Kraft in frischer Luft zu bewegen,

mobil ohne Auto will zeigen, dass Bus- und Bahnfahren Zeit und Muße für Entspannung, Lesen oder anderes bereit hält,

mobil ohne Auto wird zeigen, dass viele Menschen eine andere Verkehrspolitik wollen,

mobil ohne Auto wird zeigen, dass wir ohne Auto viel gewinnen: mehr Platz, quirliges Leben in den Städten, kein Stress auf den Straßen mehr...



## Autofreie Sonntage und Autofreie Hochschultage – Wie es dazu kam?

Während der Ölkrise hatte der reine Wachstumsglaube in der BRD ein Ende und erste Autofreie Sonntage gehörten zur Normalität, in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) formierten sich 1981 Menschen um das Christliche Forschungsheim Lutherstadt Wittenberg (Sachsen-Anhalt) und Mitglieder des Kulturbundes der DDR zur Organisation eines

### jährlichen Autofreien Sonntages

von unten.

Schon vor der Wende 1987 konnte diese Tradition dann auch in der BRD bescheiden Fuß fassen. 1990 übernahm dann die BundJugend und der Naturschutzbund in Bayern die Organisation des Mobil ohne Auto-Tages im Juni.

1990 gestalteten 20 000 Menschen den Autofreien Sonntag. 1994 waren es schon 1 Million TeilnehmerInnen. Das Umweltbundesamt steuerte zur Finanzierung der verbandsübergreifenden Aktionen und deren bundesweiter Koordination Zuschüsse bei. 1996 zog die MoA-Zentrale von Nürnberg nach Frankfurt/Main ins Umweltamt der Stadt Frankfurt um.

1997 nahmen 420 000 Menschen an der Basis an bunten und vielfältigen Aktionen teil, die von ca. 2000 Aktiven auf ca. 350 Veranstaltungen organisiert wurden. 1998 waren es eine halbe Million Menschen, die sich engagierten, ebenso auch 1999.

Während aber 1994 noch der Bundesverband der Grünen Liga e.V., die Naturschutzjugend, die BUNDjugend, der NABU, der VCD e.V., Pro Bahn e.V., die DGBjugend und die AG der Umweltbeauftragten der evangelischen Kirche, Robin Wood e.V., Greenpeace e.V., der ADFC e.V., Umkehr e.V., ja sogar der World Wildlife Fund (WWF), der Landesbund für Vogelschutz, das Klima-Bündnis, die Bundeskoordination Studentischer Ökologiarbeit, u.a. den bundesweiten Trägerkreises organisierten, reduzierte sich das Verbandsinteresse der Großen an der Aufrechterhaltung der verbandsübergreifenden MoA-Bundeskoordination immer mehr.

1997 stellten die großen Verbände wie der BUND e. V. und der VCD e. V. Ihre finanziellen Zuwendungen ein. Auch die inhaltliche Arbeit wurde immer geringer, getreu der Weissagung von Peter Westenberger (BUND) 1997: "Gelingt es nicht, Mobil ohne Auto für diese Menschen weiterzuentwickeln, wird die Aktion als immer wiederkehrender Aufguß schleichend auszehren und irgendwann still verschwinden."

Doch entgegen dieser Voraussage wurde z. B. von der BSÖ e.V. versucht, den Autofreien Sonntag durch eine gesamte MoA-Woche auszubauen. Hinzukamen deshalb 1997 ein Autofreier Schultag und ein Autofreier Hochschultag (AfH).

1999 rief dann aber der BUND e.V. und der VCD e.V. ohne Absprache mit der MoA-Bundeskoordination kurzfristig zu einen verbandseigenen MoA-Tag am 20.09.1999 auf. In Frankreich fand zwar ein städtischer Autofreier Tag am 22.09.99 statt, die Green Transport Week mit einem Carfree Sunday in Großbritannien konzentrieren sich aber ebenfalls auf den Juni.

Auf dem MoA-Trägerkreistreffen am 28.6.99 dann stellte der Umweltgruppenträgerkreis seine inhaltliche Arbeit ganz ein und stellte sich per Mehrheitsbeschluß zu einem Beratungsbeirat für einen von der EU-Kommission und den Kommunen inhaltlich bestimmten

### europaweiten Aktionstag "von oben"

am 22.09.2000 zur Verfügung. Der "CarFreeCity-Day" wird nach Auskunft vom 28.10.99 des als BRD/Österreich/Dänemark-Koordination fungierenden Klima-Bündnis wie folgt organisiert: "Das Projekt wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU gefördert. Projektpartner sind neben dem Klima-Bündnis die französische Umwelt- und Energieagentur ADEME, die Städtetzwerke Energie-Cités und Car Free Cities sowie mehrere nationale Koordinationsstellen. Kommunen und Verbände aus Deutschland werden vom Klima-Bündnis

bei der Vorbereitung und Durchführung des Aktionstages unterstützt. Ihm obliegt die Erstellung eines Leitfadens und die Bereitstellung von Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen, und hier melden Sie Ihr Interesse an einer Teilnahme an." 2001 wird der 22.9. aus Mitteln des BMBU in Höhe von ca. 200000 DM unterstützt.

Die Bundeskoordination Studentischer Ökologiarbeit e. V. rief im Oktober 99 zur bundesweiten Rettung des basisorganisierten sommerlichen

MoA-Aktionssonntages auf. Hier ein Zitat aus dem Aufruf der BSÖ :

"So erfreulich die plötzliche Anerkennung und (finanzielle) Förderung "von oben"(480 000 DM) für den "Car Free City Day" z.B. auch aus dem Bundesumweltministerium sein mag; Kein Grund den eigentlichen MoA-Termin im Juni fallen zulassen!!

Wie von der BSÖ e. V. auf dem Trägerkreistreffen am 28.6.99 in Frankfurt/M. eindringlich unterstrichen, ist es doch gerade unsere Absicht,

### die Zahl der autofreien Tage und Menschen wachsen zu lassen.

Wieviel Spielraum wird die neue konzertierte Aktion den ursprünglichen InitiatorInnen "von unten", also BIs, MoA-Ortsgruppen etc., bei der Gestaltung von Veranstaltungen, Aktionen und politischen Aussagen lassen? Viele Ortsgruppen werden aufgrund langfristiger Planungen, aus Gewohnheit, oder weil die Leute in der Woche keine Zeit für die Organisation eines MoA-Tags haben, an dem sonntäglichen Sommertermin (zumindest zusätzlich) mit gutem Grund festhalten. Diese können wir doch nicht wie nach dem Willen des bisherigen MoA-Trägerkreises in Zukunft weitestgehend ohne überregionale Presse- und Vernetzungsarbeit lassen. Wer sind wir, dass wir Ihnen sogar empfehlen würden, ihr Engagement im Juni an den Nagel zu hängen.

Daher (...) sieht die BSÖ e.V. Bedarf für ein neues Bündnis für einen MoA-Tag im Juni....

Die meisten Mitgliedsverbände des alten MoA-Trägerkreises (Klimabündnis, VCD, EKD, B.U.N.D.) haben sich entschieden, soweit von den Organisatoren des neuen "Car Free City Day" überhaupt gewünscht, sich in einem Beirat auf Vorschläge zur Gestaltung des Septembertermins zu beschränken.

Damit verlieren die Umweltgruppen eindeutig an

### **Einfluß auf die politischen Aussagen dieses Autofreien Tages.**

Viele von Euch waren aus verschiedenen Gründen nicht mehr im alten Trägerkreis vertreten. Aber in einem neuen Bündnis würden keine großen finanziellen Aufwendungen die Mitsprachemöglichkeiten beschränken (...) und auch über Ausrichtung, Aussagen etc. ließe sich völlig neu diskutieren."

Auf diesen Aufruf wurde Ende 99 der Trägerkreis bestehend aus Umkehr e.V., Grüne Liga Berlin e.V., BSÖ e.V., Robin Wood e.V., autofrei leben e.V., Fuss e.v., u.a. wahrhaftig gebildet.

MoA hat als Hauptansprechpartner die Initiativen und Verbände im Blick – sie entwickeln Aktivitäten von unten, um so die Kommunen zum Handeln zu bewegen. Im Jahr 2000 organisierte Mobil ohne Auto (MoA) ein Trägerkreis aus verschiedenen Umwelt- und Verkehrsverbänden, der auch dieses Jahr wieder zu MoA 2001 aufruft. Überlegungen der EU-Umweltkommissarin, Frau Wallström, weitere autofreie Tage im Jahr einzuführen, wurden vom MoA-Trägerkreis begrüßt. Die EU wurde gebeten, den traditionellen 3. Sonntag im Juni für die BRD vorzusehen, damit es in Zukunft

mehrere autofreie Tage im Jahr gibt.

Seit 1996 gibt es jeweils am Dienstag nach dem autofreien Sonntag den

### **autofreien Hochschultag (AfH),**

an dem junge Menschen Alternativen zum herrschenden Verkehrschaos bieten. Die BSÖ organisiert den AfH bundesweit.

Laßt uns also MoA, diese "einseitig gegen den Verkehrsträger Straße gerichtete Propagandaveranstaltung" (BT-Drucksache 13/7690, Friedrich MdB, FDP zu MoA) kreativ-offensiv fortsetzen und ausbauen!

Frei nach Ernesto CheGuevara also: "Eins, zwei, drei - viele autofreie Tage schaffen!"

Oliver Stoll, Themensprecher Verkehr der BSÖ e. V.

## **Einige MoA-ARGUMENTE und Verkehrsfakten:**

### **Allgemeines**

2/3 aller Fahrten sind kürzer als 10 km, davon sind sehr viele Fahrten mit dem Rad oder zu Fuß machbar.

Der Raum für den Autoverkehr (ohne Parkplätze!) versiegelt 5% der Gesamtfläche Deutschlands, das ist mehr als die Fläche aller Wohngebäude.

In Städten ist bis zu 60% der Gesamtfläche von (hauptsächlich stehenden) Autos belegt.

Autos auf deutschen Straßen sind im Durchschnitt mit 1,3 Personen besetzt. 1300kg Stahl und Kunststoff transportieren ca. 100 kg 'Nutzlast' - ein deutliches Mißverhältnis.

### **Gesundheit**

Der Straßenverkehr fordert 500.000 Verletzte und 10.000 Tote pro Jahr.

1986 fühlten sich 86% aller Bundesbürger durch Straßenverkehrslärm gestört, 25% davon stark.

Durch Lärm und Gestank entstehen Gesundheitsschäden, Konzentrations- und Produktivitätsverluste.

Herz- und Kreislaufkrankheiten sind die häufigste Todesursache in der BRD, Bewegungsmangel ist

eine Hauptursache dieser Erkrankungen.

Nach gesicherten Erkenntnissen sind Abgase und Lärm Ursache von Pseudokrapp bei Kleinkindern sowie vieler Allergien, Heuschnupfen und Asthma.

### **Finanzen**

Der Mietverlust durch Verkehrsbelastung beträgt ca. 29 Mrd. DM pro Jahr.

Die Kosten durch Verkehrslärm schlagen mit 35 Mrd. DM pro Jahr zu Buche.

Die Flächenversiegelung und Landschaftszerschneidung ist nicht mehr vertretbar.

Die Luftverschmutzung durch Autoverkehr kostet ca. 19 Mrd. DM pro Jahr.

Der volkswirtschaftliche Schaden pro verkauftem Liter Benzin beträgt mindestens 2 DM (etwa 1 DM Umweltschäden, 1 DM Unfallfolge- und Bestattungskosten). Derzeit werden diese Kosten auf die Allgemeinheit umgelegt (Krankenkassenbeiträge, Steuern, 'Solidaritätszuschlag').

Die Steuereinnahmen durch Autoverkehr belaufen sich auf 33 Mrd. DM. Dieser Betrag deckt genau Straßenbau- und Unterhaltskosten.

Die Gesamtkosten des Straßenverkehrs liegen bei ca. 110 Mrd. DM.

### **Der Kostendeckungsgrad liegt also unter 30%**

(Vergleich: Bahn 64%).

Jeder siebte Arbeitsplatz hängt vom Auto ab, sagt man. Doch bei einer Neuorientierung in der Verkehrspolitik entstehen entsprechend andere und neue Arbeitsplätze. Je früher dieser Trend erkannt wird, desto erfolgreicher ist die Industrie in dessen Entwicklung und Vermarktung.

Laut ADAC-Motorwelt gibt es fast kein Auto mehr, dessen Gesamtkosten monatlich unter DM 500 liegen. Der Preis für einen Autokilometer liegt weit über dem Kilometerpreis der Bahn.

### **Umwelt**

25% der Schadstoffe, die durch ein Auto anfallen, entstehen bereits bei dessen Herstellung.

Der Wirkungsgrad des Automotors beträgt ca. 15%.

35% des in Deutschland freigesetzten CO<sub>2</sub> stammen aus dem Autoverkehr.

Quellen u.a.:

Seifried, Dieter, Gute Argumente: Verkehr, Beck'sche Reihe 1993

---

**Wer ist hier die Melkkuh ?**

---

Auch Fußgänger, Radfahrer, Bus- und Bahnbenutzer zahlen täglich etwa 6 DM für die vom Autoverkehr verursachten Kosten. Steuern und Krankenkassenbeiträge sind unter anderem deshalb so hoch, weil die Kosten für Unfälle, Gesundheitsschäden, Verwaltung, Polizei und Justiz auf alle Einwohner umgelegt werden. Mit einer von UMKEHR & FUSS e.V. vorgelegten Untersuchung wurde erstmals in Deutschland nur für den Pkw-Verkehr eine Bilanzierung der Auto-Einnahmen und -Kosten vorgenommen. Für das Jahr 1998 wurden Einnahmen, Wege- und externe Kosten zusammengetragen und pro Kopf der Bevölkerung umgelegt. Demnach muss jeder BRD-Einwohner, unabhängig von seiner persönlichen Verkehrsmittelwahl, 2.110 DM im Jahr für den Autoverkehr bezahlen. Würde man die von der gesamten Gesellschaft gedeckten Kosten des Autoverkehrs auf den Benzinpreis umlegen, so müsste jeder Liter 3,53 DM mehr kosten. Die wenigen Groschen Preiserhöhungen 2000, über die die LKW- und Autolobby so ein Geschrei macht, sind dagegen nur ein Bruchteil der wahren Kosten unserer aufwendigen Mobilität.

---

**Zeit zum Umdenken**

---

Trotz der bekannten Probleme ist die Verkehrspolitik noch immer am Auto orientiert. Das große Straßenbauprogramm der alten Bundesregierung, in dem für Investitionskosten von 200 Mrd. DM bis zum Jahr 2012 ca. 12.000 km Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen vorgesehen ist, leistet dieser Entwicklung weiter Vorschub. Die Zahl der zugelassenen Autos steigt nach wie vor an (52 487.295 zugelassene Kraftfahrzeuge 2000). Die Verkehrspolitik der neuen Regierung seit November 98 ist noch immer am Auto orientiert. So will das rosa-grüne Bundeskabi-

nett mit 32 Milliarden (Investitionsprogramm) für die Jahre 99-2002 für mehrere tausend km Straßenaus- und Neubau finanzieren und damit nach wie vor mehr Geld ausgeben wie für die Schieneninfrastruktur. Deshalb:

---

**Wende in der Verkehrspolitik**

---

Jeder ahnt, dass es so nicht weitergehen kann. Auch das Wasserstoffauto ist keine Lösung, wie uns die Industrie zur Zeit vorgaukeln will. Damit wäre – wenn überhaupt – nur das Teilproblem Emissionen gelöst.

Angesichts existierender Gesundheits- und Umweltgefahren muss das Grundrecht auf Mobilität neu definiert werden. Die Mobilität muss durch umweltfreundlichere Verkehrsträger erbracht werden. Um Voraussetzungen für den Umstieg zu schaffen, brauchen wir die Wende in der Verkehrspolitik, die dem öffentlichen Verkehr sowie den Belangen von FußgängerInnen und RadlerInnen oberste Priorität einräumt. Zwei Drittel aller Autofahrten sind kürzer als 10 km; davon sind sehr viele Fahrten mit dem Rad, der Bahn oder zu Fuß machbar. Mittlerweile dienen fast die Hälfte aller Autofahrten der Freizeitgestaltung – auch hier sind viele davon unnötig oder anders zu bewältigen. Ein Lebensstil, der nicht die Geschwindigkeit und weite Entfernungen in den Mittelpunkt stellt, ist gefordert.

Um die „leichten“ und öffentlichen Verkehrsträger wieder attraktiv werden zu lassen, brauchen wir dort eine Innovations- und Qualitätsoffensive. Es muss selbstverständlich werden, mit Bahn&Bus die Autos zu überholen, jedem Radfahrer und Fußgänger kann mittels großzügiger Infrastruktur das Gefühl gegeben werden, als vollwertiger Verkehrsteilnehmer akzeptiert, ja sogar bevorzugt zu sein.

Politiker glauben oft, die Leute wollen einfach Auto fahren, die Erfahrung zeigt aber: Überall wo vernünftige Alternativen zur Verfügung stehen, werden diese auch genutzt.

Dazu bedarf es aber eines neuen Denkens bei allen Akteuren: Mobilität ist nicht automatisch Automobilität! Bahnunternehmen müssen ihre Fahrgäste als Kunden wahrnehmen, nicht als lästige Beförderungsfälle behandeln; Stadtplaner müssen die effizienten Verkehrsmittel bevorzugen, und vor allen Dingen muss die direkte und indirekte Subventionierung des Autos beendet werden.

MoA hat nicht zuletzt den Zweck, eine Wende in der Verkehrspolitik anschaulich und vorstellbar zu machen, also konkret vor Augen zu führen, wie viel mehr an Gerechtigkeit, Rücksichtnahme, Freiheit, Aufenthalts- und Lebensqualität möglich ist.

---

**Neues Verkehrssystem nötig**

---

Ziel ist ein integriertes Gesamtverkehrskonzept, dass ein effizientes, umweltverträgliches und kundenfreundliches Verkehrssystem hervorbringt, dessen Hauptstützen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind (zu Fuß, Fahrrad, Bahn/Bus).

Eine sinnvolle Mobilität sollte als Grundversorgung für jeden Menschen (per Nahverkehrsabgabe) zur Verfügung stehen.

Massive Anstrengungen und Investitionen sind ebenso notwendig wie ein Umdenken bei uns allen.

Ein wichtiger erster Schritt ist die Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen mit Tempo 30 generell innerorts, Tempo 70 auf Landstraßen und Tempo 100 auf Autobahnen.

Dringend erforderlich ist also ein Gesamtverkehrskonzept für unser Land, das Umwelt-, Verkehrs-, Industrie- und Beschäftigungspolitik in Einklang bringt.

## Aktionstipps für Mobil-ohne-Auto-Tage

### Ausflüge und Kundgebungen:

- Fahrraddemonstrationen, z.B. »Berlin fährt Rad« ([www.radzeit.de/radzeit00\\_2.pdf](http://www.radzeit.de/radzeit00_2.pdf)) am 10.6. und Touren zu Beispielen umweltfreundlicher Verkehrsplanung, zu autofreien Siedlungen etc.
  - Übergabe von Unterschriftenlisten/Eingaben u.a. an Stadtverwaltung, (Hoch-)Schul-, Betriebsleitung, ...
  - Alternative »Parkraumbewirtschaftung«: Frühstück/Picknick nutzt Flächen sinnvoller als zum Blechhaufen abstellen.
  - Sommer-, Straßen und Stadtteilstellen mit Malereien auf Straßen, Wänden (angemeldet oder mit abwaschbarer Farbe) etc.
  - Car-Walking: Kunstform, bei der FußgängerInnen im Weg stehende Autos überqueren.
- Infos: Autogehrer Michael Hartmann, Baldurstr. 9, 80637 München.
- »Critical Mass«: spontane RadlerInnen/FußgängerInnen-Massen mit Parties/Musik/Tanz bringen auf Strecken Autoverkehr zum Erliegen.
  - »Reclaim the Streets« - RTS London: <http://www.gn.apc.org/rts>

### Spiel, Spaß und Spannung:

- ÖPNV-Schnuppertarife der lokalen Verkehrsbetriebe am MoA/AfH-Tag helfen beim »Ausprobieren«!
- Sektempfang an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel!

- Wettbewerbe: »Kursbuchlesewettbewerb« für ÖPNV-Nutzer; Live-»Scotland-Yard«-Spiel fahndet nach Mr. X in öffentlichen Verkehrsmitteln; Schlauch-Wechsel-Wettkampf und Hindernisparcour.
- Präsentation ausgefallener Fahrzeuge: Liegeräder, Tandems, Fahrradtaxi.
- Fahrradläden, mobile Werkstätten und Car-Sharing-Organisationen stellen Angebot vor und codieren Räder; Fahrradflohmärkte, Versteigerung von Rädern (Fundbüro des örtlichen Verkehrsbetriebes), etc.
- Schadstoff- u. Lärmmessungen mit Umweltbehörden verdeutlichen Auswirkungen des Autos bzw. autofreier Tage. Umfragen – auch unter AutofahrerInnen – zeigen, was sich am ÖPNV, Radwegenetz oder bei der FußgängerInnen-sicherheit ändern soll.
- Filmvorführung am Abend: z.B. »Zugvögel – Einmal nach Inari«; »MoA – Der Film« von Franz Alt, etc. (im Archiv UMKEHR e.V.)

### Informationen und Formales:

- Ausstellungen und Bücher gibt es u.a. bei UMKEHR, örtlichem ADFC, VCD, Pro Bahn e.V., sowie eine Verkehrsliste bei Bestellung von MoA-Materialien.
- Ortsgruppen von BUND, VCD, Robin Wood, u.a. sind gerne mit Infotischen vor Ort; BIs stellen ihr Anliegen für konkrete Veränderungen vor.
- Örtliche Verkehrsverbünde, Stadtwerke, Busunternehmen,

lokale Bahnen mit Bitte um Preis-spenden einladen: Verkehrsverbünde unter <http://bahn.de> und <http://www.vcd.org>.

- Aktionsfilme unter <http://www.inviroweb.org/radix> Bestellungen auch unter : Radix, c/o Projektwerkstatt, Gostenhofer Hauptstr. 50, 90443 Nürnberg.
- Antrag an Stadt/(Hoch-) Schulverwaltung z.B. auf Straßenfest, Stadtteil- oder Parkplatzsperrung für Autos: Beispiel-Antrag/Aufruf an Hochschulen unter <http://www.refrat.hu-berlin.de/oeko>.

• Radgruppen ab 16 Personen dürfen immer nebeneinander auf der Straße und geschlossen bei auf Rot schaltenden Ampeln weiterfahren.

• Achtung Versammlungsgesetz: Nicht-spontane Aktionen rechtzeitig anmelden (mindestens 48 Stunden vorher! Vordrucke bei allen Polizeidienststellen, Ämtern für öffentliche Ordnung).

• Aktionen über Pressemitteilungen (Vorlage: <http://mobilohneauto.de>), durch Veranstaltungshinweise, www-Seiten etc. in die regionale Presse / ins Lokalradio zu bringen.

• Bitte teilt Eure Aktionen rechtzeitig vorher und nachher der MoA-Bundes- bzw. Landeskoordination mit, damit diese Informationen für die bundesweite Pressearbeit verwendet werden können.

Bestellzettel siehe nächste Seite.

## Spenden für MoA 2001 werden dringend erbeten:

BSÖ e.V., MoA,

Ökobank e.G., BLZ: 500 901 00

Konto-Nr. 10 11 4 99

Die Spenden sind steuerlich absetzbar und bei über 100 DM

wird eine Spendenbescheinigung ausgestellt.



## MoA-Bundesträgerkreis für den MoA-Aktionssonntag am 17.Juni 2001 und den Autofreien Hochschultag (AfH) am Dienstag, 19.Juni 2001

### Pressekontakte:

Umkehr e.V.  
Bundesweiter Dachverband der Verkehrsbürgerinitiativen  
Exerzierstraße 20, 13357 Berlin-Wedding  
Tel: 030-492 74 73, Fax 030 4927972  
info@umkehr.de, www.umkehr.de

„Bündnis für LSVA für Europa“  
Geschäftsstelle c/o Umweltbüro Neubauern  
Rosenheimer Str. 1, D-83115 Neubauern  
Tel./Fax.: 0049 – 8035 – 4653, heike.aghte@t-online.de

CAR BUSTERS Magazine and Resource Centre  
Kratka 26, 100 00 Praha 10, Czech Republic  
Tel: +(420) 2-781-08-49 ; Fax: +(420) 2-781-67-27  
carbusters@ecn.cz, http://www.carbusters.ecn.cz

### Druck/Layout der Materialien:

BSÖ e.V., c/o AStA der Uni Münster  
Schloßplatz 1, 48149 Münster  
Tel 0251 8322287, Fax 0251 519289  
bsoe@studis.de, http://studis.de/bsoe

Berichte vom Alternativen World Car Free Day am 21.09. 2000:  
http://www.carbusters.ecn.cz/WCFDIndex.htm

### Rückmeldungen/Bestellungen und Autofreier Hochschultag:

ReferentInnenRat der HU zu Berlin  
Stichwort MoA, Unter den Linden 6, 10099 Berlin  
Tel 030 2093 2603, Fax 030 2093 2396  
oeko@refrat.hu-berlin.de, http://www.refrat.hu-berlin.de/oeko

### MoA-Landeskoordination Baden-Württemberg:

VCD Baden-Württemberg  
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart  
Tel 0711 6070217, Fax 0711 6070218  
vcdlvbw.moa@t-online.de, www.vcd.org/vcdlvbw/moa

### Weitere Mitglieder im MoA-Bundesträgerkreis:

GRÜNE LIGA Berlin e.V., Landesgeschäftsstelle  
Prenzlauer Allee 230, 10405 Berlin  
Tel: 443391-49/-48, Fax 030 443391-33  
berlin@grueneliga.de, http://www.grueneliga.de/

ROBIN WOOD e.V.  
Bundesgeschäftsstelle und Vorstand  
Steffi Barisch (Verkehrsreferentin)  
Nernstweg 32, 22765 Hamburg,  
Tel: 040-390 95-56, -53, Fax: 040-392 848  
robin\_wood@umwelt.ecolink.org, http://www.robinwood.de

autofrei leben e.V.  
Dorfstraße 18, 07646 Schlöben  
Tel 03642 841091, Fax 03642 849293  
verein@autofrei.de, http://www.autofrei.de

### Weitere solidarische Organisationen:

ADFC LV Berlin, Michael Föge (Landesvorsitzender)  
Brunnenstraße 28, 10119 Berlin (Mitte)  
Tel 030 448 47 26 oder 24, Fax 030 44 34 05 20  
Benno@adfc-berlin.de, http://www.adfc-berlin.de

Grüne Liga e. V., Bundesverband, Sprecherin f. Verkehr: Inge Stenzel  
Tel/Fax: 0345-2024084, Halle/Saale  
Bundesvorstand@grueneliga.de

Initiative Transport Europe (ITE)  
Alpen-Initiative f. menschen- u. umweltgerechten Verkehr, Redaktion  
Postfach 28, CH-6460 Altdorf 1  
Tel: 0041 – 41 – 870 97 89, Fax: 0041 – 41 – 870 97 88  
alp@ite.rhone.ch, http://www.ite-euro/ITE

Dienst für Gesamtverkehrsfragen (GVF)  
Kochergasse 10, CH-3003 Bern, Tel: 0041 – 31 – 3225555  
gvf@gs-uvek.admin.ch

### Mitmachen! und Rückmelden!

Um einen Überblick über MoA-Aktionen zu bekommen um bundesweite Pressearbeit machen zu können, bitten wir bei Beteiligung an MoA 2001 um kurze Rückmeldung (bis 10.6.01) an:

Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e.V. UMKEHR  
Exerzierstr. 20  
13357 Berlin  
Tel: 030/492-7473, Fax: -7972  
email: info@umkehr.de, internet: www.umkehr.de

Wir werden am 17.6.2001 oder am folgenden Tag \_\_\_\_\_ in den  
Woche(n) davor oder danach folgende Aktionen durchführen:

Name der Organisation: \_\_\_\_\_  
Ansprechpartner: \_\_\_\_\_  
Strasse: \_\_\_\_\_  
PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
fon/fax: \_\_\_\_\_  
e-Mail/web: \_\_\_\_\_

### Informationen verbreiten! Plakate aushängen! Faltblätter verteilen und auslegen!

Bitte senden an:  
Bundeskoordination Studentischer Dialogarbeit (BSÖ) e.V.  
c/o RefRat der HU  
Unter den Linden 6  
10099 Berlin  
Tel: 030/2093089, Fax: -0998  
e-Mail: oeko@refrat.hu-berlin.de, internet: www.studis.de/bsoe

Um auf Mobil ohne Auto 2001 aufmerksam zu machen oder bei den  
MoA-Aktionen Informationen zu verbreiten, bestellen wir hiermit:

\_\_\_\_\_ Exemplare dieser Faltblätter und \_\_\_\_\_ Exemplare des Posters  
(Die Faltblätter und Poster werden gratis abgegeben. Sie können auch als Kopiervorlage zum  
Herstellen weiterer Plakate/Faltblätter verwendet werden.)

Name der Organisation: \_\_\_\_\_  
Ansprechpartner: \_\_\_\_\_  
Strasse: \_\_\_\_\_  
PLZ/Ort: \_\_\_\_\_  
fon/fax: \_\_\_\_\_  
e-Mail/web: \_\_\_\_\_

Aktivitäten aus Baden-Württemberg wenden sich bitte an die dortige Landeskoordination, die eigene  
Materialien bereit hält und dem Bundesnetzwerk über Aktivitäten gemeldet informiert:  
MoA Baden-Württemberg - c/o VCD Baden-Württemberg - Tübinger Str. 15 - 70178 Stuttgart  
Tel: 0711/6070217 - Fax: 0711/6070218 - email: wcdlvbw.moa@t-online.de  
http://www.vcd.org/vcdlvbw/moa



## Ratat-HUI

### Freiwilliges ökologisches Jahr

Von Beginn an gibt es um das FÖJ Streit. Während einige Bundesländer, vor allem Schleswig-Holstein, den FÖJlerInnen viel Freiraum zu Eigeninitiative und auch Möglichkeiten der Selbstverwaltung geben, war das in anderen Ländern, z.B. Hessen, von vorneherein unerwünscht – Gruppen, die dieses einforderten, wurden von den Diskussionen ausgeschlossen.

Aus einer Mitteilung des Instituts für Ökologie geht hervor, daß diese Debatte neu aufflammt. Im folgenden dokumentieren wir einen Text des Instituts, in dem dieses um Rückmeldungen und Mitwirkung bittet.

Kontakt: 04533/7922-59, Fax –86, institut@inihaus.de.

“Seit einiger Zeit gibt es eine heiße Diskussion um die pädagogische Ausrichtung des Freiwilligen Ökologischen Jahres. Die ist zur

von vielen Naturschutzverbänden unterlaufen und die TeilnehmerInnen eben doch nur für Hilfsarbeiten herangezogen, politisches Engagement führt dagegen häufig zur Kündigung. Mit dem folgenden Zitat aus einer Presseinfo zur Anhörung zum Freiwilligendienst macht der DNR (Dachverband der Naturschutzverbände) deutlich, wieviel er von Selbstbestimmung und Persönlichkeitsentwicklung der TeilnehmerInnen hält. Wer die Hintergründe kennt, weiß, daß die Naturschutzverbände händeringend nach Alternativen zum Zivildienst suchen. Es wird deutlich, daß die Verbände das FÖJ am liebsten zu einer Art Zivildienst umbauen möchten, wo die TeilnehmerInnen deutlicher als jetzt in die Befehlsstruktur der Verbände eingebunden sind.

Hier das Zitat: “...Gleichzeitig weisen die Natur- und Umweltschutzverbände darauf hin, daß das bestehende Gesetz zur Förde-

gen FÖJG ein.” Wäre schön, wenn sowohl Einsatzstellen, Verbände als auch FÖJlerInnen sich dafür einsetzen würden, diese Änderung zu verhindern, da sie im endeffekt die jetzige Situation der Freiwilligen noch verschlechtern würde. Wäre nett, wenn diese Info weiter verteilt werden würde. Über weitere Diskussionen zu diesem Thema würde ich mich freuen! (Jörn Hartje, Kontakt s.o.)

### Der Ökoführerschein in Niedersachsen

Hat nix mit Autofahren zu tun, sondern bringt Durchblick in Sachen Umwelt.

Nase voll von hohlen Phrasen und tatenlosem Zusehen? Umweltfrust statt Umweltlust? Dann nichts wie los: Hol dir den Durchblick in Sachen Umwelt und werde selbst aktiv. Mach den Ökoführerschein! Der Ökoführerschein ist eine Ver-

anstaltungsreihe für ökologisch interessierte Jugendliche zwischen 15 und 25 Jahren. In fünf mehrtägigen Seminaren gewinnst du Einblicke in verschiedene Bereiche von Ökologie und Umweltschutz. Du lernst alles, was du brauchst, um selbst Aktionen und Projekte auf die Beine zu stellen. Du bekommst Tipps zu Rhetorik und Öffentlichkeitsarbeit und lernst Berufsmöglichkeiten im Umweltschutz kennen. Nicht zuletzt wirst du sehen, daß Engagement dauerhaft nur erfolgreich sein wird, wenn wir Spaß dabei haben. Nähere Infos zum Ökoführerschein und zu anderen Veranstaltungen und Aktionen erhältst du bei:

Jugendumweltnetzwerk, Goebenstr. 3a, 30161 Hannover, Tel. 0511/3940415, mail: info@janun.de



Zeit in meinen Augen recht positiv geregelt und soll vor allem die Persönlichkeitsentwicklung der TeilnehmerInnen fördern. Damit sollen die TeilnehmerInnen nicht als billige Arbeitskräfte missbraucht werden, sondern vor allem in ihrem eigenem Engagement gestärkt werden. Dies ist meiner Meinung nach ein sinnvoller Ansatz. Leider ist dieser heere Grundsatz 1. nur in wenigen Bundesländern wirklich in die Tat umgesetzt und 2. selbst dort wo dies recht positiv im Sinne der TeilnehmerInnen geregelt ist (z.B. Schleswig-Holstein), wird dies

rung des Freiwilligen Ökologischen Jahres (FÖJG) in seiner derzeitigen Fassung nicht geeignet ist, das ehrenamtliche Engagement im Umweltbereich entsprechend zu fördern. “Um die Naturschutzwirkung von FÖJ und FSJ qualitativ und quantitativ aufzuwerten, ist es in jedem Fall erforderlich, die individuelle Persönlichkeitsentwicklung und die Dienstleistung für Natur- und Umwelt gleichrangig zu bewerten”, betonte DNR Präsident Hubert Weinzierl. Der DNR setzt sich für eine Gleichberechtigung von Leistungen und pädagogischen Zielen im künfti-

## Nur echt mit dem großen „V“ Prüfzeichen für vegetarische Lebensmittel

Die Verbraucherzentralen haben eine Initiative gestartet, um die Hersteller vegetarischer Lebensmittel zu veranlassen, ihre Produkte mit dem neuen V-Prüfzeichen zu versehen.

Hintergrund: Nicht alle Produkte, die vegetarisch aussehen, sind wirklich rein pflanzlich. Häufig versteckt sich tierisches im Kleingedruckten, wie Gelatine in Süßigkeiten, Hühnerfett in Gemüsesuppen oder Schweineschmalz in



Gemüsepizza. Klarheit schafft das neue Prüfzeichen der europäischen Vegetarier-Union. Es garantiert, daß der Inhalt eines Produkts rein vegetarisch ist. Die Hersteller müssen alle Zutaten offenlegen und ihre Produkte von einem Lebensmittellabor untersuchen lassen. Die Aktion der Verbraucherzentralen: Verbraucher sollen an die Hersteller schreiben und sie auffordern, tierische Zusatzstoffe wegzulassen. Postkarten gibt es kostenlos bei der Verbraucherzentrale Bayern, Mozartstr. 9, 80336 München, Tel. 089/539870, Fax 537553. (Quelle: BUNDmagazin 1/2001)

## Working for the endangered sea turtles in Greece

For more than fifteen years, ARCHELON – the Sea Turtle Protection Society of Greece, has been conducting conservation projects on all major nesting grounds of the loggerhead in Greece.

If you are over 18, have at least 4 weeks available, can cope with

demanding work and rough living conditions, can communicate in English and feel committed to protect nature, then join ARCHELON's efforts.

Volunteers are involved in fieldwork, sea turtle rehabilitation, public awareness and maintenance work.

Research opportunities are available for undergraduate and graduate students.

Contact: ARCHELON, Solomou 57, GR-10432 Athens, Tel/Fax +3015231342, mail: stps@archelon.gr

## Die Bahnagentur „Kopfbahnhof“ ist wiedereröffnet.

In den Räumen des Verkehrsclub Deutschland – Landesverband Berlin gibt sie beste Auskünfte zu Tarifen und Angeboten und verkauft auch gleich die Tickets. Kopfbahnhof, Yorckstr. 48, 10965 Berlin, Tel. 030/23638310, Mo-Fr. 12-19 Uhr.

## Zügig durch Europa

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat eine 48-seitige Broschüre herausgegeben, die eine Vielzahl von wertvollen Tipps zum Verreisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bietet. Es finden sich, geordnet nach Regionen, übersichtliche Kataloge von Reiseverbindungen, Fahrzeiten und Sondertarifen sowie allgemeine Hinweise, die die Beratungsmöglichkeit der meisten Reisebüros sicherlich weit übertreffen. Daneben gibt's Infos zum Fahrradtransport sowie Adressen von

Fährgesellschaften, ausländischen Bahnen, Busanbietern und Tourismusvertretungen.

Das Heft ist erhältlich für 10 DM beim VCD, Stichwort „Zügig durch Europa“, Eifelstr. 2, 53119 Bonn. Tel. 0228/985850, mail: versand@vcd.org (Außerdem gibt's dort weitere interessante Veröffentlichungen, Liste anfordern)

## „Laboplus“ – Stoffstrommanagement in Hochschulen

Die UGH Siegen ist neben der Fachhochschule Gießen an der Entwicklung eines Stoffstrommanagements in Hochschulen beteiligt. Das Projekt, das Sicherheitskosten- und Umweltaspekte berührt, wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert. Infos im Internet unter [www.laboplus.uni-siegen.de](http://www.laboplus.uni-siegen.de)

## Aus Versehen Killerviren

Eine Verschärfung der UN-Biowaffenkonvention forderten jüngst australische Wissenschaftler.

Auslöser für den Appell waren die brisanten Ergebnisse eines Versuches von Wildtierexperten: Sie hatten aus Versehen ein gefährliches Virus hergestellt, das seine Opfer tötet, indem es ihr Immunsystem ausschaltet. Eigentlich wollten die Genetiker mit Hilfe gentechnischer Eingriffe ein Virus schaffen, das Mäuse unfruchtbar macht. Die Versuchstiere starben innerhalb weniger Tage. Die Forscher schlugen Alarm, denn mit der gleichen Prozedur können auch Viren, die Menschen krank machen, in hochgefährliche Killer verwandelt werden. Bisher galt das Dogma, daß gentechnische Veränderungen Viren eher harmloser und nicht gefährlicher machen.

"Australische Forscher stoßen auf eine Blaupause für biologische Waffen", kommentierte das britische Magazin New Scientist und warnte gleichzeitig vor der Forschung an Krebsimpfstoffen, die Viren als "Gen-Taxis" einsetzen.

Käme es in Deutschland zu ähnlich heiklen Befunden, würden die Ergebnisse vermutlich verschwiegen und das Material vernichtet, räumt ein Insider ein. (aus: Greenpeace Magazin 2/01)

### Entschärfte Kettensägen!?

Der kanadische Forstkonzern Interfor will 1500 Holzfäller im friedlichen Umgang mit Umweltschützern schulen.

In Konfliktmanagement-Kursen sollen die Männer ihre emotionale Intelligenz (EQ) schulen und lernen, aufsteigenden Ärger rechtzeitig zu erkennen, tief durchzuatmen und sich notfalls aus der Hitze des Gefechts zurückzuziehen, statt wie gewohnt protestierende Naturfreunde zusammenzuschlagen.

Der Konzern steht in der Kritik, weil er im Elaho-Tal, 170 km von Vancouver, einen Bestand über 1000 Jahre alter Baumriesen abholzt.

(aus: Greenpeace Magazin 2/01)

### Entziehungskur für Autofahrer

Kampagnen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs haben es schwer in unserem Land. Das Auto ist und bleibt ein Objekt vieler Begierden, über das man(n) nicht gerne spricht. Doch für alle, die sich ihrer Autosucht bewußt sind und Abhilfe suchen, bietet das "Nordlicht-Team" um Professor Prose eine 7 Schritte Diät an: 1)

Eine Woche lang Bestandsaufnahme: wann, wohin, wie teuer. 2) Alternativen suchen und mal was anderes ausprobieren. 3) Einfach irgendwo anfangen und sich für einen Monat persönliche Ziele setzen. 4) Zettel mit den Zielen sichtbar am Auto befestigen. 5) Am Ende der Woche und des Schnuppermonats festhalten: was habe ich umgesetzt, was nicht? 6) Neue Ziele für den nächsten Monat setzen. 7) Der neu gefundene persönliche Weg wird zur Gewohnheit. Was ist zusätzlich möglich? Urlaub ohne Auto? Tempo verringern? Kleineres Auto kaufen? Mit anderen ein Auto teilen? Oder sogar ganz auf das Auto verzichten?! The way is the message: Weniger Autoverkehr ist

mehr: Mehr an Gesundheits-, Umwelt-, und damit auch an Lebensqualität. Wenn viele Menschen durch konkrete große oder kleine Schritte zur Verkehrsminde- rung mitmachen, können wir einen wirksamen Effekt für mensch und Umwelt erreichen.

Friedmann Prose, Projekt Klimaschutz, Institut für Psychologie, Universität Kiel

Aus: punkt.um 2/2001

punkt-um.net

**Ihre Internet- Plattform zum Infodienst punkt.um  
für Informationen zu Nachhaltigkeit und Ökologie**

Aktuelle Termine – News aus dem Internet – Website – Datenbank  
Ökomedia: Abstracts – Datenbank zu 70.000 Zeitschriftenartikeln und Bücher seit 1987

Sie finden uns unter: <http://www.punkt-um.net>

## Kurioses

### Fortschritt:

Neue Autos, die bereits der ab 2005 geltenden Abgasnorm Euro IV entsprechen, tragen zur Verbesserung unserer Luft bei.



Laut Umweltbundesamt ist die von Euro-IV-Fahrzeugen mit Benzinmotor aus einer städtischen Straßenschlucht angesaugte Luft schadstoffhaltiger als das Abgas, das solch ein Auto emittiert. Nachteil: Die beliebte Selbstmordmethode in der Garage funktioniert mit diesen Autos nicht mehr. Selbstmord ist jetzt nur noch durch den weltweit anschwellenden Autoverkehr möglich. Das dauert zwar länger, dafür haben alle was davon. (Wolfgang Mocker in BUNDmagazin 1/2001)

### Machen Handies blöd?

Handies Gift für's Liebesleben? Gen-Veränderung durch Nokias? Kann Handy-Strahlung töten? Fußpilz durch's Telefonieren? Krieg im Kongo für Handyrohstoffe?

Werden Handies recycled?

Ein neuer bundesweiter ARBEITSKREIS MOBILFUNK sucht nach Antworten. Bist DU dabei? Wen's interessiert, der meldet sich bei Hanna, Tel. (Festnetz) 0355/3832349



# L iteratur

Die kanadische Journalistin Naomi Klein hat ein Buch über

## die Tyrannei der Markennamen

geschrieben: **"No Logo"** heißt es und erscheint in dieser Woche in Deutschland. Der Inhalt ist so wichtig, dass man für das Buch eine Werbekampagne starten müsste. Eigentlich.

Dieses Buch zu lesen macht keinen Spaß. Es macht sogar stellenweise richtig schlechte Laune, und außerdem: Wer weiß, ob das alles stimmt, was da Schlimmes über Nike, Tommy Hilfiger, Levi's, Calvin Klein oder Gap zu lesen ist. Und überhaupt: Ist die Autorin Naomi Klein nicht genau der Typ Mädchen, die gegen den Süßigkeitenverkauf in der großen Pause sind, einem mit ihrer politischen Korrektheit auf den Geist gehen und in der Schule durch altkluge Fragen im Sozialkundeunterricht auffallen?

Als Teenager im kanadischen Toronto fiel Naomi Klein vor allem dadurch auf, dass sie nur in Designerkleidung vor die Tür ging und mit Ach und Krach die Schule schaffte. Doch

## während ihres letzten Highschooljahres spürte sie plötzlich "die Sinnlosigkeit des Lebens,

wenn alles schon getan ist. Eingemauert von den Ideen und Stilen

der Vergangenheit", schreibt sie, "hatten wir das Gefühl, als gäbe es überhaupt nirgends mehr offenen Raum." Als 17-Jährige suchte Naomi Klein, so schreibt sie, nach Erlösung, Flucht und einer Freiheit mit offenem Ausgang. Diese Suche scheiterte, und in "No Logo" erklärt Klein, inzwischen 30, schlüssig und anschaulich, warum.

Weil die Supermarken längst nicht mehr nur Produkte herstellen - das ist nebensächlich geworden -, sondern weil sie Coolness vermarkten. Und diese Coolness, die Haltung und Lebensweise, klauen sie den Jugendlichen, um sie dann als ihr eigenes Firmenimage zu verkaufen. Tommy Hilfiger stellt keine Klamotten her: Die Jeans werden von Pepe geliefert, die Unterwäsche von Jockey. Hergestellt wird lediglich ein Image, das die Firma in den letzten Jahren von jungen Afroamerikanern übernommen hat. Nur um es ihnen jetzt, für teures Geld, wieder zu verkaufen.

**Die Supermarken beuten die Jugendkultur permanent aus;** eine Identitätsfindung der Jugendlichen, so eine zentrale These von Naomi Klein, kann nicht mehr stattfinden, denn die Identität müssen sie gar nicht mehr suchen. Sie wird ihnen von Nike, Hilfiger oder Levi's verhökert.

Das meiste Geld geben diese Firmen längst für Werbung und Sponsoring aus und nicht mehr für die Entwicklung oder Produktion von Waren: Hilfiger lässt es sich Unsummen kosten, ganze New Yorker Stadtteile mit Werbeflä-

chen vollzupflastern, Pepsi bezahlt Britney Spears Millionen dafür, dass sie sich mit einer Dose in der Hand fotografieren lässt. Und was es Nike gekostet hat, Michael Jordan für sich zu gewinnen, überschreitet den Jahreshaushalt mancher Staaten. Das, könnte man einwerfen, sei das Problem der Firmen, aber es wird ein Gesellschaftsproblem, wenn es die Supermarken - wie in den USA - schaffen, ins Bildungswesen einzudringen: In Schulen und Universitäten, wo öffentliche Gelder knapp sind, sponsert Nike Basketballteams, McDonald's liefert das Mensaessen, Microsoft stellt Computer bereit. Das kostet die Schulen nichts, man muss sich lediglich verpflichten, stets gut über den Sponsor zu sprechen -

## Kritik ist nicht erlaubt.

An einer Highschool fand vor drei Jahren zu Ehren des Sponsors ein Coca-Cola-Tag statt. Manager aus der Firmenzentrale in Atlanta waren zu Besuch, und die Schüler mussten in roter Kleidung erscheinen. Einer trug ein blaues T-Shirt und flog von der Schule.

Naomi Klein erzählt in "No Logo" viele solcher Geschichten. Sie selbst ist mit ihrem Buch schon ziemlich berühmt geworden. Die englische Tageszeitung Times erklärte sie zur einflussreichsten Person der Welt unter 35, und in Nordamerika hat "No Logo" bereits für einen Hype gesorgt, den das Buch einerseits - weil es gut und wichtig ist - verdient hat. Andererseits wird aus Kleins Erkenntnissen durch diese Popularität wiederum ein Image, eine



Mode, eine Marke. Gegen Nike, Gap oder Hilfiger zu sein, ist ja auch irgendwie ganz lässig, und in New York, Paris und London sehen einige Hipster diese Anti-Haltung bereits als lustigen Guerillaspaß an und feiern es als "nächstes großes Ding". Aber die Aufklärung, die Naomi Klein leistet, ist zu wichtig, als dass man sich daraus eine

### coole Rebellen-Attitüde

zusammenfummelt, die die Haltbarkeit von ein paar Monaten besitzt - bis es lästig wird, keine Nike-Turnschuhe mehr zu kaufen.

Was ist also zu tun? Soll man keine Markenartikel mehr kaufen? Nein, schreibt Klein, aber man soll "bewusster kaufen und Fragen stellen, wo und wie die Produkte hergestellt wurden". In dem Kapitel "No Jobs" beschreibt Klein die Arbeit in den "Sweatshops" in China, Taiwan oder auf den Philippinen, in denen Kinder für 20 Pfennig in der Stunde, 16 Stunden am Tag, sechs Tage die Woche unter menschenunwürdigen Bedingungen Schuhe, Hosen, Jacken und Computer herstellen, die sie selbst nie tragen oder benutzen werden.

Dem Buch ist ein Satz des indonesischen Autors Mangunwijaya vorangestellt:

In Seattle und Prag brannten bereits Barrikaden, als Globalisierungsgegner gegen die Treffen von Welthandelsorganisation und Weltbank protestierten. Und wenn diese Flammen, die die Großkonzerne entfacht haben, nicht bald erlöschen, so Kleins Prognose, dann ist die Hölle los. Und man weiß nicht genau: Ist das eine Drohung oder ein Versprechen? Für Naomi Klein scheint es endlich die Erlösung zu sein.

Naomi Klein:  
No Logo  
Riemann Verlag 2001

### ÜberLeben ohne Auto

Ein Viertel aller bundesdeutschen Haushalte besitzt kein Auto. Nur wer sind diese Menschen, welche Beweggründe haben sie dafür und wie überleben sie eigentlich ohne Auto? In dem von Nikolaus Huhn und Mathias Lemke herausgegebenen Lesebuch stellen sie sich selbst vor: Über sechzig Einzelpersonen und Familien berichten von Widrigkeiten und Freuden, Tricks und Strategien ihres Alltags ohne Auto.

ÜberLeben ohne Auto, Ökom Verlag, München 2000, ISBN 3-928244-60-4, 14,80 DM

Daniel Quinn: **Ismael**

### "Lehrer sucht Schüler mit ernsthaftem Verlangen, die Welt zu retten"

– auf diese Anzeige meldet sich ein von der Welt enttäuschter, idealistischer Mann, der hofft, einen interessanten Diskussionspartner zu treffen. Unter der angegebenen Adresse erwartet ihn jedoch statt eines Menschen ein riesiger Gorilla, der den Mann in einen philosophischen Dialog über die Verantwortung des Menschen für die Erde verwickelt. aus dem Gespräch wird eine Zeitreise in die Evolution, und aus Mensch und Gorilla werden Schüler und Lehrer. Gemeinsam gehen sie den Weg zu jenem Tag zurück, an dem sich der Homo sapiens zur Krone der Schöpfung erklärte und anfang, sich die Erde untertan zu machen... Am Anfang des Buches erscheint dem ökologisch interessierten Leser vieles bekannt, dann ergeben sich aber doch ganz neue Aspekte und die Frage, worauf Isaels Philosophie hinaus will... Ein interessantes Buch, das neue Motivation für ökologische Arbeit weckt.

Daniel Quinn: Ismael  
Goldmann Verlag,  
ISBN: 3-442-42376-7  
Preis: 12,00 DM

Ein Jahr nach dem Umzug in die Autostadt Berlin:

Eine gute Nachricht aus dem neuen BUND-Haus:

### Neues BUNDinfo VERKEHR erschienen:

Die erste Nummer des brandneuen BUNDinfo VERKEHR ist erschienen. Sie beschäftigt sich hauptsächlich mit dem sogenannten Bundesverkehrswegeplan, der eigentlich Bundesautobahnen- oder –straßenplan heißen müsste. Aber damit das nicht so bleibt, gibt es ja den BUND:

„Um unsere Vorstellungen zur Bundesverkehrswegplanung breit diskutieren zu können, veranstalten wir darüber hinaus eine Reihe von Seminaren.“

Laut BUND-Verkehrsreferenten Tilman Heuser soll die neue thematische Publikation ab jetzt drei mal im Jahr erscheinen, die nächste Ausgabe Nr. 2 soll bereits Ende Februar 2001 rauskommen.

Also Leute, nicht lang fackeln, bestellen oder im Netz unter <http://www.bund.net/themen> (Verkehr)

Bund f. Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

-Bundesvorstand, Verkehrsreferat

– Am Köllnischen Park 1

10179 Berlin

Tel: 030 / 275 864 – 35 /-82

Fax: 030 / 275 864 - 40

[tilmann.heuser@bund.net](mailto:tilmann.heuser@bund.net)  
[gerrit.schrammen@bund.net](mailto:gerrit.schrammen@bund.net)



# Adressen der BSÖ auf einen Blick :

Bundeskoordination studentischer Ökologiearbeit e.V.

Stand: März 2001

## ThemensprecherInnen und Arbeitskreise

### Anti-Atom:

Oliver Bäsener (email Administrator)  
Große Str. 33  
21079 Hamburg Harburg  
Tel.: 040/70104247  
Baesener@smapco.com

### Energie:

Florian Kubitz (BSÖ-Vorstand)  
Sorge 27  
38678 Clausthal-Zellerfeld  
Tel: 05323/948728 Fax: -9  
Florian.Kubitz@tu-clausthal.de

### Food-Coops:

Anette Hoffstiepel,  
Im Mailand 131  
44797 Bochum,  
Tel: 0234-797831

### Gentechnik/Biotechnologie:

Arne Brück  
Gerberstr. 6,  
30169 Hannover,  
Tel: 0511/7625061  
Arne.Brueck@stud.uni-hannover.de

### Indigene Völker und Naturschutz:

Sapi Ullrich (BSÖ-Vorstand),  
siehe Ansprechpartnerin Internationa-  
les

### Internationales:

Sapi Ullrich (BSÖ-Vorstand),  
Lüsender Str. 19  
44892 Bochum  
Tel: 0234/2878365 o. 0234/3227865  
Fax: 0234/701623  
moeweberlin@yahoo.de

### Internet (Homepage):

Alex Jillich,  
Baldurstr. 79,  
80638 München,  
Tel: 089/31198254 oder 28922990,  
jillich@fs.tum.de

### Ökologisch Bauen:

Micha Klimczak  
Niehler Gürtel 101,  
50733 Köln,  
Tel: 0221/2870440  
mic\_klimczak@yahoo.de

Holger Wolpensinger:  
Ernststr. 75,  
76131 Karlsruhe,  
Tel: 0721/6238440,  
holger.wolpensinger@stud.uni-  
karlsruhe.de

### Reformpädagogik:

Karsten Schulz,  
Oberhalb des Gerberbruchs 9,  
18055 Rostock,  
Tel: 0381/4905597

### Umweltbildung:

Mark Obrembalski,  
c/o Fachschaft Dipl.Päd. Uni Olden-  
burg,  
26111 Oldenburg,  
markobr@hrz1.uni-oldenburg.de

Sigrid Oberer (BSÖ-Vorstand)

Klinkenberg 34,  
86152 Augsburg  
Tel: 0821/2182108  
Sigrid.oberer@stud.uni-augsburg.de

### Verkehr:

Oli Stoll (BSÖ-Vorstand),  
c/o RefRat HU Berlin,  
Unter den Linden 6  
10099 Berlin,  
Tel: 030/20932603, Fax: /20932396,  
oeko@refrat.hu-berlin.de,  
http://www.refrat.hu-berlin.de/oeko

### Wirtschaft:

Andreas Traupe,  
Gartenstr. 40,  
76133 Karlsruhe,  
Tel: 0721/842706,  
andreas.traupe@physik.uni-  
karlsruhe.de

### Tierrechte:

Sven Wirth  
c/o JUMP,  
Postfach 306137  
20327 Hamburg  
sven\_wirth@gmx.de

### Aktive

Nina Görhagen  
Walburgerstr. 30,  
59494 Soest,  
Tel: 02921/769276  
nina@muenster.de

Iris Kunze  
Hauptstr. 5,  
84494 Niedertaufkirchen  
Tel: 08639/9834-0  
isis@connectin-medien.de

Alexander Graf  
Derßenbrockstiege 202  
48161 Münster  
Tel: 02533/4408  
grafa@uni-muenster.de

Uli Lerche  
Römerstädter Str. 3, Zi. 1515  
86199 Augsburg

Ehlert Engel (BSÖ-Vorstand),  
Prinzessinweg 67,  
26122 Oldenburg,  
Tel: 0441/7775455,  
ehlert.engel@mail.uni-oldenburg.de

Tobias Leußner (BSÖ-Vorstand)  
Erzstraße 22b,  
38678 Clausthal-Zellerfeld  
Tel: 05323/948033  
Tobias.Leussner@tu-clausthal.de

Thomas Kißner (Geschäftsstelle)  
Horstmarer Str. 20  
48366 Laer  
Tel: 02554/6404 (AB)  
kissnert@uni-muenster.de

## Adresse der Geschäftsstelle

BSÖ c/o AStA der Uni Münster  
Schloßplatz 1  
48149 Münster

Tel: 0251/8322287  
Fax: 0251/519289  
e-mail: bsoe@studis.de  
internet: http://www.studis.de/bsoe/

Präsenzzeiten wird es leider in naher  
Zukunft nicht mehr geben. Bitte be-  
nutzt unsere e-mail-Adresse oder den  
Anrufbeantworter. Am besten wendet  
Ihr Euch aber direkt an den Menschen,  
von dem ihr etwas wollt; wozu hat  
mensch eine Adressenseite ☺

## Finanzen

Finanzangelegenheiten sendet bitte in  
Zukunft an:  
BSÖ Finanzen  
Sorge 27  
38678 Clausthal-Zellerfeld

Ansprechpartner:  
Florian Kubitz, siehe Ansprechpartner  
Energie  
Tobias Leußner, siehe BSÖ-Aktive

## Grünes Brett

### Projektwerkstatt Saasen

!!! Neue Emailadresse:  
projektwerkstatt@apg.lahn.de !!!

Hallo,  
die obige Emailadresse bitte statt projektwerkstatt@apg.wwbnet.de benutzen.  
Weitere Adressen wie oe-punkte@gmx.de usw. bleiben!  
Hinweisen möchte ich noch, daß die www.projektwerkstatt.de komplett erneuert ist und nun wieder einen riesigen, bunten Katalog von Projekten, Terminen, Themenseiten usw. bringt - vorbeisurfen lohnt sich, Mitwirkende, die z.B. Teilbereiche übernehmen oder weitere Themen hinzufügen wollen, sind auch gern gesehen.  
Die www.projektwerkstatt.de ist wie die Idee der Projektwerkstätten: Offen und direkt, bunt und vielfältig!



Na bitte, das Ozonloch ist so gut wie dicht!

### Test-Kompass: „Ölkrisen“

Ausgabe 12/2000 © UMKEHR e.V.

| Ölkrise                    | 1973/ 74 |      | 199/ 2000 |      |
|----------------------------|----------|------|-----------|------|
| Entwicklung/<br>Bewertung  | Entw.    | Bew. | Entw.     | Bew. |
| <b>Wirtschaft</b>          |          |      |           |      |
| Inflation                  | ↑↑↑      | -    | ↑         | 0    |
| Arbeitslose                | ↑↑↑      | -    | ↓⇒        | 0    |
| Fahrrad-Absatz             | ↑↑↑      | ++   | ↑         | +    |
| Pkw-Absatz                 | ↓↓↓      | ++   | ↑↑        | --   |
| „Motorleistung“            | ↓        | +    | ↑         | -    |
| <b>Kraftstoffverbrauch</b> |          |      |           |      |
| Benzin                     | ↓        | 0    | ↓⇒        | 0    |
| Diesel                     | ↓↓↓      | +    | ↑         | -    |
| Kfz insgesamt              | ↓        | +    | ↑         | -    |
| Kerosin                    | ↓        | +    | ↑↑        | --   |
| <b>Verkehrssicherheit</b>  |          |      |           |      |
| Unfallopfer allgemein      | ↓↓↓      | ++   | ↓⇒        | 0    |
| Unfallopfer auf Autobahnen | ↓↓↓      | ++   | ↑         | -    |
| Gesamturteil               |          | +    |           | -    |

++ = sehr gut, + = gut, 0 = weder/noch, - = mangelhaft, -- = ungenügend

↑↑ = starke Zunahme, ↑ = Zunahme, ⇒ = unverändert, ↓ = Abnahme, ↓↓ = starke Abnahme

### Empfehlung

Die Abhängigkeit der deutschen Wirtschaft vom Öl hat in der Zeit zwischen den beiden Ölkrisen deutlich abgenommen. Daher sind die Auswirkungen der letzten Ölverknappung auf die allgemeine Wirtschaftslage deutlich geringer ausgefallen.

Während jedoch die erste Ölkrise stark dämpfend auf den Absatz und die Nutzungsintensität der Kraftfahrzeuge wirkte, ist in der derzeitigen Phase lediglich ein geringer Senkung beim Benzinverbrauch und eine starke Zunahme beim Diesel festzustellen. In der Bilanz bedeutet das mehr Kraftstoffverbrauch trotz höherer Ölpreise.

Wegen der gesunkenen Fahrleistung und des eingeführten Tempolimits sank die Zahl der Getöteten und Verletzten vor 26 Jahren stark. Aufgrund unterlassener Begleitmaßnahmen unterblieb dieser positive Trend in diesem Jahr. UMKEHR e.V. empfiehlt, aus der ersten Ölkrise zu lernen, um die Zukunft besser zu meistern: Tempolimits in Verbindung mit Angebotsreduzierungen wirken positiv auf Umwelt und Sicherheit!

Grundlage des Test-Kompasses ist der Beitrag „Der Ölkrisen-Test“ im InformationsDienst Verkehr IDV 65 (Dezember 2000). Erhältlich für neun DM bei UMKEHR, Exerzierstr. 20, 13357 Berlin, Fon 030/ 492 74 73, Fax 492 79 72, info@umkehr.de

---

Im nächsten HUI:

# Themen Schwerpunkt

## Gentechnik

Bringt Eure Ideen auf den

Schickt Eure Texte ohne Layout (nur Diskette + guten Ausdruck zum Scannen, falls mal wieder Viren drauf sind!!) oder per e-mail bis zum 24.08.01 an:

**BSÖ e.V. c/o AStA Uni Münster**  
**Schloßplatz 1 Tel.: 0251 / 83 222 87**  
**48149 Münster e-mail: bsoe@studis.de**