

ROBIN WOOD

magazin

Wie hat Ihnen das Anthropozän bis jetzt gefallen? Machen Sie mit und gewinnen Sie John Greens neues Buch!

Mobilität der Zukunft

Klimagerechtigkeit
weltweit durchsetzen

Wilde Wälder
nicht verfeuern





ACHTUNG, HOLZFÄLL ARBEITEN!

SCHOCKIERT? EU-RICHTLINIEN BESAGEN, DASS
DAS VERFEUERN VON BÄUMEN FÜR DIE ENERGIE-
ERZEUGUNG "GRÜN" IST. IST ES ABER NICHT.

DAS VERFEUERN VON BÄUMEN VERSCHMUTZT DAS KLIMA, UND WÄLDER
BRAUCHEN JAHRZEHNTE, UM NACHZUWACHSEN. ZEIT, DIE WIR NICHT
HABEN. FORDERT EU-KLIMA-CHEF TIMMERMANS AUF, DIESEN WAHNSINN
ZU STOPPEN!



MACHT MIT
BEI UNSERER
KAMPAGNE!

WWW.STOPFANERNEUERUNG.DE
#stopfaherzeugung



DIESER AUFHANG WURDE KOFINANZIERT VON ROBIN WOOD UND UNTERSTÜTZT VON DER FOREST
DEFENDERS ALLIANCE. DIESES PLAKAT WIRD IN EIN PAAR STUNDEN WIEDER ABGEHANGEN.
UND AN ANDEREN ORTEN SCHAFFEN SICH BÜRGER*INNEN UM ALLE BÜRGER*INNEN ZU WÄHNEN.



Wälder nicht verfeuern!

Europaweite Aktion gegen das Verfeuern von Holz in Kraftwerken: In Hamburg protestiert ein Bär. Unterstützen auch Sie unsere Kampagne: „Kein Verfeuern von Wäldern und Savannen in Großkraftwerken!“ Und machen Sie mit bei unserer Petition <https://tinyurl.com/yxy94j8e>. Helfen Sie mit Ihrer Spende! Nur so können wir politischen Druck aufbauen und uns für den Schutz der Wälder einsetzen. Herzlichen Dank! Lesen Sie dafür bitte auch ab Seite 12 dieser Ausgabe.

Foto: ROBIN WOOD



Liebe Leserinnen und Leser!

seit dem Redaktionsschluss für diese Magazinausgabe überschlagen sich die Meldungen: 50 Grad in Kanada, verheerende Waldbrände in den USA, Spanien und Südfrankreich, katastrophale Starkregen und Hochwasser in Deutschland. Die **Klimakrise** wird weltweit spürbar. Seit fast 40 Jahren engagiert sich ROBIN WOOD für die Wälder und für wirksamen Klimaschutz. Gerade hat das ROBIN WOOD-Floß seine Tour von Berlin nach Hamburg beendet – für Ökostrom und den massiven Ausbau der Erneuerbaren Energien geworben. Wir müssen handeln!

Im Magazin berichten wir immer wieder über die drängenden Umweltprobleme und wie wir aktiv werden können. So hat unsere Kampagne gegen das **Verfeuern von Holz in Großkraftwerken** Fahrt aufgenommen. Mehr dazu lesen Sie ab Seite 12 dieser Ausgabe. Klimapolitisches Sorgenkind der Republik bleibt weiter der **Verkehrssektor**, der sämtliche Klimaziele verfehlt. Dass wir hier umsteuern müssen, erfahren Sie im Verkehrsschwerpunkt dieser Ausgabe ab Seite 18.

Sie halten gerade die **150. Magazinausgabe** in Händen. Das Magazin wird seit 1992 hauptamtlich von mir betreut – immer unterstützt von einer tatkräftigen und kreativen ehrenamtlichen Redaktion. Angelika Krumm, Sabine Genz und Annette Littmeier sind seit vielen Jahren dabei. Seit März 2020 konnten wir uns nicht mehr persönlich treffen. Ich hoffe sehr, dass sich das bald wieder ändert! Für jede Ausgabe haben wir mit viel Spaß passend zum Schwerpunktthema ein Foto von der Redaktion geschossen: ob feierlich mit Kuchen zur 100. Magazinausgabe, als Genfrüchte verkleidet, gegen Atomkraft aktiv, in Plastik gewandet oder als Naturforscher*innen unterwegs. **Herzlichen Dank an alle**, die für ROBIN WOOD und fürs Magazin aktiv waren und sind!

Alles Gute und mit herzlichen Grüßen
Ihre Christiane Weitzel





Foto: Mirko Bell/ROBIN WOOD

Seite 6

tatorte 

- 6 Hamburg: Kohleausstieg = Holzeinstieg?
- 7 Stuttgart: Raus aus den Fossilen!
- 8 Bremen: Fieger stoppen statt Klima schrotten!
- 8 Berlin: Keine neuen Straßen durch unseren Wald
- 9 ROBIN WOOD-Floßstour: Mit Rückenwind für eine echte Energiewende!
- 10 Moorburg: Endgültiges Aus für das Kohlemonster
- 11 Termine: Klimacamps und Proteste

 wald

- Wälder nicht verfeuern: Ein Krimi mit Happy End? 12
- Wälder wisch und weg für Papier 16



Seite 12

Foto: Stephan Roehl/ROBIN WOOD

Seite 18



Foto: Ute Bertrand/ROBIN WOOD

verkehr 

- 18 Raus aus der Krise: Mobilitätswende Jetzt!
- 20 Keine neue Autobahn nirgendwo!
- 22 Saubere Autos sind eine dreckige Lüge
- 24 Weniger Flugverkehr erreichen wir durch mehr Bewegung
- 25 Jonas Asal: neuer ROBIN WOOD-Referent für Flugverkehr



Seite 26

perspektiven 

- 26 Interview mit Lara Louise Siever, INKOTA-netzwerk e.V.: Elektromobilität und globale Gerechtigkeit
- 36 Lebenstraum Gistenbeck: Mitmachende gesucht

 **tropenwald**

Kautschuk: Nicht auf der (Liefer)-Kette! 30



Seite 30

Foto: Fenna Otten



Seite 34

bücher 

- 33 Verlosung: John Greens Buch „Wie hat Ihnen das Anthropozän bis jetzt gefallen?“
- 34 Handbuch: Klimawende von unten

internes 

- 37 Vermächtnisse, Impressum
- 38 Förder*innen-Forum



Fotos: Mirko Boll/ROBIN WOOD

Protest vor dem Großkraftwerk Tiefstack in Hamburg: Hier könnte künftig Holz zur Energieproduktion verfeuert werden

Kohleausstieg = Holzeinstieg: Euer Ernst?

Hamburg, 29. Mai 2021: Im Rahmen der Rad-Sternfahrt „Rettet Hamburgs Natur – Jeder Baum zählt“ protestierten Aktivist*innen von ROBIN WOOD und Ende Gelände Hamburg gegen das Verfeuern von Holz zur Energieproduktion. In Sichtweite des Kraftwerks Tiefstack am Sperrwerk Billwerder Bucht entrollten sie auf einer der Demorouten ein Protestbanner mit der Aufschrift: „Kohleausstieg = Holzeinstieg? @GRUENE_Hamburg: Euer Ernst?!“ Mit einem drei Meter großen Pfeil markierten sie symbolisch das Kraftwerk. Ihre Forderungen adressierten sie an die grüne Basis, die sich zur gleichen Zeit in Hamburg zu ihrer Landesdelegiertenkonferenz traf: Die Grünen sollen sich klar gegen die Umrüstung von Kohlekraftwerken auf Holzverbrennung positionieren!

In Hamburg ist das Thema hochgekocht, weil die Umweltbehörde prüfte, im Heizkraftwerk Tiefstack statt Kohle künftig Holz aus Namibia zu verfeuern. Nach fundierter Kritik von Wissenschaft und Umweltorganisationen, darunter ROBIN WOOD, räumte die Behörde Ende Mai ein, an ihre fachlichen Grenzen gestoßen zu sein. Sie setzte den Prüfprozess aus und reichte diese Aufgabe ans Bundesentwicklungsministerium (BMZ) weiter.

Dies ist ein erster Erfolg der Protest-Kampagne, aber vom Tisch ist das Projekt damit noch nicht: Das Ministerium spielte den Ball postwendend wieder zurück ins Feld der Hamburger. In einem Schreiben an ROBIN WOOD erklärte das BMZ: „Die Verantwortung für Entscheidungen über ihre Energiepolitik liegt in den Händen der Stadt Hamburg. Dies sehen wir durch die Entscheidung zur Aussetzung des Prüfprozesses vom 18.05.2021 bestätigt. Eine Anfrage der Hamburger Umweltbehörde liegt uns in diesem Zusammenhang nicht vor.“

ROBIN WOOD und Ende Gelände Hamburg fordern einen Verzicht auf die energetische Nutzung von Holzbiomasse, unabhängig davon, ob das Holz nun aus afrikanischen Savannen, aus wertvollen Feuchtwäldern im Südosten Amerikas oder aus dem Baltikum stammt. Angesichts des längst überfälligen Kohleausstiegs suchen Unternehmen und Kommunen derzeit vielerorts nach neuem Brennstoff für ihre Kraftwerke und setzen dabei auf Holz. Die EU hat Holz-Biomasse als erneuerbare Energie eingestuft und damit für die EU-Mitgliedstaaten als förderungswürdig definiert – eine fatale Fehlentwicklung!

Ute Bertrand, Hamburg

#StopFakeRenewables

1. Juli 2021: In zahlreichen Hauptstädten Europas, darunter Berlin, Brüssel, Amsterdam und Paris, hängten Aktivist*innen Warnschilder mit der Aufschrift „Achtung, Holzfällarbeiten!“ an Bäumen vor Regierungsgebäuden auf. Unter dem Hashtag #StopFakeRenewables protestierten sie gegen die Verbrennung von Holzbiomasse im Namen des Klimaschutzes. In Deutschland protestierten ROBIN

WOOD-Aktive vor dem Brandenburger Tor und vor dem Bundestag in Berlin. Sie riefen EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen und EU-Vizepräsident Frans Timmermans auf, Holzbiomasse aus der europäischen Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED) zu streichen. Die EU-Kommission klassifiziert die Holzbiomasseverbrennung in der RED als klimaneutrale Energie, und damit als

förderungswürdig. So kann die Verbrennung von Holzbiomasse von den EU-Mitgliedstaaten als Klimaschutzmaßnahme präsentiert und bilanziert werden.

Schon jetzt werden in Europa, zum Beispiel in den Niederlanden und in Dänemark, Bäume im Namen des Klimaschutzes verbrannt. Besonders hart trifft es die Wälder in einem anerkannten globalen Biodiversitäts-Hotspot im Südosten der USA und intakte Wälder auf dem Baltikum. Denn dort beziehen die weltgrößten Pelletproduzenten Enviva und Granuul Invest ihr Holz, das sie dann als Pellets nach Europa importieren.

Zurzeit wird die EU-Richtlinie in Brüssel überarbeitet, was die Chance eröffnet, die Klassifizierung von Holz als erneuerbare Energie aus der Richtlinie zu streichen. Auch in Deutschland laufen Planungen das Umrüsten alter Kohlekraftwerke zur Holzverbrennung großzügig zu subventionieren. Damit würde der längst überfällige Ausstieg aus der Kohle ad absurdum geführt.



Foto: Stephan Roehl/ROBIN WOOD

Stuttgart raus aus den Fossilen!

Stuttgart, 21. Mai 2021: „Klimakiller Erdgas – Nein Danke!“ stand auf dem Banner, das Stuttgarter ROBIN WOOD-Aktive zwischen Fahnenmasten vor dem Neuen Schloss in der Landeshauptstadt spannten. Die Aktivist*innen demonstrierten damit gegen die – vom Energieversorger EnBW angekündigte und von der Stadt Stuttgart begrüßte – Umrüstung des Kraftwerks Stuttgart-Münster auf Erdgas und forderten eine schnelle Wende hin zu einer vollständig erneuerbaren Wärmeversorgung der Landeshauptstadt. Mit dem Protest unterstützten sie den bundesweiten Aktionstag des Anti-Gas Bündnisses „GasExit“.

Erdgas schadet dem Klima erheblich. Das bei der Verbrennung entstehende CO₂ und auch das bei der Produktion und dem Transport von Erdgas entweichende Methan heizen die Klimakrise an. Je nach Ort und Methode der Gasförderung kann der Betrieb von Gaskraftwerken sogar klimaschädlicher sein als der herkömmlicher Kohlekraftwerke. Die Umrüstung von Kohlekraftwerken auf Gas zementiert zudem ein zentralisiertes, verbrennungsbasiertes Energiesystem und bindet Investitionsmittel, die für eine klimafreundliche Energiewende dringend benötigt werden.



Foto: ROBIN WOOD

Flieger stoppen statt Klima schrotten!

17. Juni 2021: Da die bisherigen Finanzhilfen für den defizitären Bremer Flughafen laut Pressemeldungen nur bis Mitte des Jahres reichten, leisteten Aktive von ROBIN WOOD nach Kräften Überzeugungsarbeit: Unter der Überschrift „Zukunftsfähiger Umbau statt klimaschädliche Dauersubventionierung!“ ging am 25. Mai eine Pressemitteilung an die Senator*innen, die Bürgerschaft und die lokale Presse, in der wir von der ROBIN WOOD-Regionalgruppe Bremen die wichtigsten Argumente für das sofortige Ende der Finanzierung durch die Stadt aufführten – unterstützt von der „Klima-Werkstatt Bremen“ und „Bremen im Wandel“. Um



die Stimmung in der Bremer Bevölkerung zu testen, ließen wir die Bürger*innen bei einer Aktion am 17. Juni darüber abstimmen, wohin zukünftig die Steuergelder fließen sollen. Zwischen zwei „Fördertöpfen“ konnte ausgewählt werden:

1. Flughafen subventionieren – Klimaerwärmung wird weiter angeheizt, Geld fehlt für Klimaschutz
2. In den Klimaschutz investieren – ÖPNV wird ausgebaut, Investitionen in Gebäudesanierung und Bildung

Der ganz überwiegende Teil der Passant*innen stimmte dafür, dass ihr Geld für klimaschonende Maßnahmen verwendet wird. Umso wichtiger, weil neue Zahlen belegen, dass der Flugverkehr deutlich klimaschädlicher ist als bisher von der Flugindustrie behauptet. Sogenannte Nicht-CO₂-Effekte sorgen dafür, dass der Luftverkehr sogar für fast sechs Prozent der gesamten Klimaerwärmung verantwortlich ist.

Auf unser zeitgleich veröffentlichtes Faktenblatt „Es geht um mehr als nur CO₂“ machten wir Politik und Presse in Form eines offenen Briefes aufmerksam. Und auch darauf, dass Flughafensubventionierung und Klimanotstand nicht vereinbar sind.

Mit der aktuellen Flugverkehrskampagne ist ROBIN WOOD auch überregional aktiv: Mehr Infos dazu unter: www.robin-wood.de/flieger-stoppen-statt-klima-schrotten

Ute Greiser, Bremen

Keine neuen Straßen durch unseren Wald!

Berlin 25. April 2021: Am Internationalen Tag des Baumes protestierten ROBIN WOOD-Aktive gemeinsam mit einem breiten Bündnis von Umweltgruppen gegen den Bau der Tangentialverbindung Ost (TVO) durch die Wuhlheide im Berliner Südosten. Eine Fahrraddemonstration startete am S-Bahnhof Wuhletal, eine Demo ab S-Bahnhof Spindlersfeld. ROBIN WOOD-Aktivist*innen spannten ein Transparent

in Bäume, die für die geplante vierspurige Trasse der TVO gefällt werden sollen: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten!“. Am Boden markierten sie dazu die geplante Trasse mit Flutterband.

Die Wuhlheide ist eines der wichtigsten städtischen Waldnaherholungsgebiete Berlins. Für den Bau der vierspurigen Stadtschnellstraße sollen dort fast 15 Hektar Waldfläche gerodet und versiegelt werden.



Fotos: Sylvester Kaben/ROBIN WOOD



ROBIN WOOD-Floßtour 2021: Mit Rückenwind für eine echte Energiewende!

Berlin, 23. Juli 2021: Unter dem Motto „Mit Rückenwind für eine echte Energiewende!“ hieß es in Berlin: „Leinen los für die ROBIN WOOD-Floßtour 2021.“ Rund drei Wochen lang von Berlin bis Hamburg war die Floß-Crew auf Havel und Elbe bis nach Hamburg unterwegs, um für eine Energiewende einzutreten, die diesen Namen auch verdient!

Der Kohleausstieg ist beschlossen. Doch was kommt danach? Energiewirtschaft und Politik setzen darauf, statt Kohle künftig Gas oder Holz in den bestehenden Großkraftwerken zu verfeuern – aus Sicht von ROBIN WOOD eine fatale Fehlentscheidung! Angesichts von Klimakrise und Artensterben ist ein grundlegender Umbau des Energiesystems notwendig: hin zu einer dezentralen Versorgung auf Basis von klimafreundlichen, erneuerbaren Energien.

ROBIN WOOD nutzte die Floßtour, um Verbraucher*innen über Ökostrom zu informieren, denn längst nicht überall, wo „öko“ oder „grün“ drauf steht, wird dieses Versprechen auch eingelöst. Um herauszufinden, welche Anbieter empfehlenswert und von der Kohle- oder Atomindustrie unabhängig sind, hat ROBIN WOOD die Ökostromangebote von 1.200 Anbietern unter die Lupe genommen. Unter den Empfohlenen finden sich bekannte Größen des Ökostrommarktes, aber auch kleine oder junge Unternehmen, die in früheren Ökostrom-Reporten noch nicht auftauchten.

Mit aktuellen Informationen, Veranstaltungen und Aktionen machte die Floß-Crew Interessierte entlang der Strecke auf ihr Anliegen einer echten Energiewende aufmerksam. Stationen der Tour waren Potsdam, Werder, Ketzin, Brandenburg, Genthin, Tangermünde, Arneburg, Havelberg, Wittenberge, Gorleben, Hitzacker, Bleckede, Lauenburg, Geesthacht und Hamburg.

Ute Bertrand, Hamburg



Fotos: Knut Hildebrandt/ROBIN WOOD

Aktiv werden? – ROBIN WOOD im Überblick

Darum geht's: Mit kreativen Aktionen und klaren Forderungen mischt sich ROBIN WOOD öffentlichkeitswirksam in politische Debatten ein und streitet für eine umweltverträgliche und sozial gerechte Gesellschaft. Die Kampagnen-Schwerpunkte von ROBIN WOOD liegen in den Bereichen Wald, Tropenwald, Klima, Energie und Mobilität. Bundesweit organisieren sich ROBIN WOOD-Aktive in zahlreichen Regionalgruppen, siehe auch robinwood.de/Regionalgruppen. Dort, wo es keine Gruppen gibt, sind Neugründungen möglich. Die Bundesgeschäftsstelle in Hamburg unterstützt die lokalen Gruppen bei fachlichen Fragen, Recherche, Aktionsvorbereitung und Pressearbeit

und übernimmt Verwaltungsaufgaben. Über die wichtigen Anliegen des Vereins entscheiden die ehrenamtlich Aktiven basisdemokratisch.

Die themenspezifische Arbeit erfolgt überregional in Fachgruppen, unterstützt durch hauptamtliche Kräfte. Ziele, Inhalte und Forderungen der Aktivitäten im Fachgebiet werden dort diskutiert und im Konsens beschlossen.

Weitere Informationen über ROBIN WOOD finden Sie online unter www.robinwood.de. Kontakt: ROBIN WOOD-Bundesgeschäftsstelle, Bremer Str. 3, 21073 Hamburg, 040 3808920, info@robinwood.de



Foto: Pay Numrich

Die Proteste haben gewirkt: Das Kohlekraftwerk Moorburg ist endgültig vom Netz gegangen

Moorburg: Endgültiges Aus für das Kohlemonster

Verantwortungslosigkeit, Fehlkalkulation und ausdauernder Widerstand sind die Schlagworte, welche die Geschichte von Vattenfalls Kohlekraftwerk Moorburg wohl am treffendsten zusammenfassen. Nach elf Jahren Planungs- und Bauphase und gerade mal sechs Jahren in Betrieb ist das Kohlemonster an der Elbe nun endgültig stillgelegt.

Vattenfall hatte Moorburg Ende letzten Jahres der Bundesnetzagentur zur Stilllegung im Rahmen des Kohleausstiegsgesetzes vorgeschlagen. Schon in der ersten Ausschreibungsrunde erhielt Vattenfall den Zuschlag für eine Entschädigung für die Abschaltung. Ab dem ersten Januar 2021 durfte Vattenfall damit keinen Strom mehr aus Moorburg verkaufen, sondern es nur noch zur Netzstabilisierung bereit halten. Ab dem 7. Juli darf in Moorburg nun endgültig keine Kohle mehr

verfeuert werden. Moorburg ist eines der größten Kohlekraftwerke Europas. 2018 lag der jährliche CO₂-Ausstoß bei mehr als sechs Milliarden Tonnen CO₂ – damit ist das Kraftwerk Norddeutschlands Klimakiller Nummer eins. Fast 500 Tonnen Steinkohle stündlich brauchte das Kraftwerk im Volllastbetrieb – ein Brennstoff, der über weite Strecken importiert und häufig unter ökologisch und sozial katastrophalen Umständen abgebaut wird. Die Stilllegung von Moorburg ist ein großer Gewinn für den Klimaschutz und die Menschen in den Abbauregionen.

Auch wenn Vattenfall jetzt bemüht ist, das Aus für Moorburg als Ausdruck seiner ökologischen Verantwortung zu deuten: Das Ende des Kraftwerks wurde von der Klima- und Umweltbewegung hart und ausdauernd erstritten. Mit vielfältigen Protest- und Aktionsformen stellten sich Klimagruppen

und Umweltverbände von Anfang an gegen das Kraftwerk. Im Winter 2010 besetzten Aktivistinnen von ROBIN WOOD und der Bürgerinitiative „Moorburgtrasse stoppen“ Bäume auf der geplanten Fernwärmetrasse des Kraftwerks. Der BUND klagte gegen den Bau dieser Trasse. Die Proteste und die juristischen Schritte führten letztendlich zum Erfolg: Der Anschluss des Kraftwerks an das Fernwärmenetz wurde verhindert. Der Fernwärmearschluss hätte die Rentabilität des Kraftwerks erhöht und die Umgestaltung der Wärmeversorgung in Hamburg weiter verzögert. Zahlreiche weitere Demonstrationen, Aktionen und Klagen vor und nach der Inbetriebnahme des Kraftwerks erzeugten politischen und juristischen Druck und schränkten den Handlungsraum für Vattenfall ein.

Dass Moorburg jetzt als eines der ersten Kraftwerke vom Netz geht, ist also ein

Grund zum Feiern! Es ist ein großer Erfolg der Klima- und Umweltbewegung und zeigt, wie stark wir sind, wenn unterschiedliche Formen des Protests zusammen kommen. Gleichzeitig bleibt ein deutlich bitterer Nachgeschmack.

Dass das Kraftwerk überhaupt gebaut wurde, ist ein klimapolitischer Skandal und zeugt von der Kurzsichtigkeit der Hamburger Politik und des Unternehmens Vattenfall. Rund drei Milliarden Euro wurden in ein Kraftwerk investiert, das an der Dringlichkeit der Klimakrise und der zunehmenden Umstrukturierung des Strommarkts vollkommen vorbei geplant wurde. Als die Baugenehmigung 2008 unter einem schwarz-grünen Senat erteilt wurde, war längst absehbar, dass die Verstromung von Kohle keine Zukunft hat.

Vattenfall konnte das Kraftwerk in den letzten Jahren nicht mehr rentabel betreiben. Grund dafür waren die Konkurrenz durch günstigen erneuerbaren Strom – aber auch die Erfolge der Umweltbewegung.

Der nächste Skandal ist, dass die Steuerzahlenden jetzt für die wirtschaftliche Fehlkalkulation und klimapolitische Verantwortungslosigkeit der Unternehmen aufkommen müssen. Insgesamt 317 Millionen Euro wurde den Kraftwerksbetreibern allein in der ersten Runde des Ausschreibungsverfahrens gezahlt.

Vattenfall wird sich das Ende von Moorburg gut bezahlt haben lassen. Statt Unternehmen, die jahrzehntelange Profite mit der Zerstörung des Klimas und der Umwelt gemacht haben, mit Millionen aus der öffentlichen Kasse zu belohnen, sollten diese Gelder jetzt in den schnellen Ausbau Erneuerbarer Energien investiert werden.

Und die Geschichte ist leider noch nicht zu Ende. Statt endlich eine erneuerbare Strom- und Wärmeversorgung aufzubauen, setzen Politik und Energiewirtschaft auf die nächsten klimaschädlichen Energiequellen. Auch in Hamburg werden aktuell die Märchen vom ‚Klimaretter Erdgas‘, der ‚Grünen Holzbiomasse‘ oder der ‚Universallö-

sung Wasserstoff‘ bemüht. Doch keiner dieser Energieträger ist geeignet, uns im großen Stil klimafreundlich, ökologisch und sozial gerecht mit Strom und Wärme zu versorgen! Immer noch bestimmen kurzfristige wirtschaftliche Interessen ohne Verantwortungsbewusstsein die Gestaltung unserer Energieversorgung.

Damit das Ende des Kohlekraftwerks Moorburg endlich eine wirkliche Energiewende in Hamburg einläutet, müssen wir als Hamburger Klima- und Umweltbewegung also weiterhin wachsam und rührig bleiben. Gemeinsam können wir uns für einen massiven Ausbau der Erneuerbaren Stromproduktion, die Förderung von Energieeffizienz und die schnelle Umstellung des Hamburger Fernwärmenetzes auf Erneuerbare Wärme einsetzen. Nachdem wir ein Kohlemonster zu Fall gebracht haben, schaffen wir das auch noch!

Ronja Heise, Hamburg
ROBIN WOOD-Energiereferentin
E-Mail: energie@robinwood.de

Sommer, Sonne, Aktion: Klimacamps und Proteste in diesem Sommer

Starkregen, verheerende Überflutungen, Waldbrände und ein eindringlicher Bericht des UN-Klimarats auf der einen Seite – eine Politik die Kohlekraftwerke weiter laufen lässt, dutzende Erdgaskraftwerke bauen lassen will und den Ausbau der Erneuerbaren weiter auf die lange Bank schiebt, auf der anderen Seite. Es gibt mehr als genügend Gründe, diesen Sommer gegen die Klimakrise und für Klimagerechtigkeit aktiv zu werden – und zahlreiche Gelegenheiten dazu. Denn die Klimagerechtigkeitsbewegung lässt sich auch von der anhaltenden Pandemie nicht kleinkriegen und hat diesen Sommer eine vielfältige Palette an Camps und Aktionen geplant.

18. bis 22. August: Camp und Aktion von GasExit in Herne, Ruhrgebiet

In Herne-Baukau soll eines der größten neuen Erdgaskraftwerke Deutschlands gebaut werden. Über Jahrzehnte würden große Mengen Treibhausgase freigesetzt, um hier mit fossilem Gas Strom und Wärme zu produzieren. Mit einem Camp und einer Aktion vor Ort will das neue Bündnis Gas-Exit gegen diese klimapolitische Katastrophe protestieren.
<https://gasexit.de/>

30. August bis 2. September: Klimacamp Leipziger Land beim Flughafen Halle/Leipzig

Das Klimacamp Leipziger Land wird auch dieses Jahr ein Ort für (gegenseitige) Bildung, Austausch und Aktion sein. In der Nähe des Flughafens Halle/Leipzig gelegen, wird es Schwerpunkt Mobilitätsgerechtigkeit haben und Anstöße geben, sich mit Themen rund um eine klimagerechte Mobilitätswende zu beschäftigen.

<https://www.klimacamp-leipzigerland.de/>

11. September: IAA in München

Mit einer Demo und einer großen Sternfahrt wird gegen die Internationale Automobil Ausstellung im München protestiert. Das Klima braucht kein Hochglanz-Greenwashing sondern eine echte Verkehrswende, jetzt!

<https://www.iaa-demo.de/>

Alle der vorgestellten Camps und Aktionen haben Corona-Hygiene-konzepte, um verantwortungsbewusst mit der Pandemielage umzugehen. Für aktuelle Informationen zu Hygienekonzepten und eventuellen Einschränkungen besucht bitte im Vorfeld die angegebenen Internetseiten.

Wälder nicht verfeuern!

Ein Krimi mit Happy End?

Wir sind auf einem guten Weg, das Verfeuern unserer Wälder in Kohlekraftwerken zu verhindern. Vielen Dank für Ihre Unterstützung und weiter so!

Der Krimi um das Verfeuern unserer Wälder im großindustriellen Stil geht weiter. Aber wir haben mit Ihnen schon einige großartige Erfolge erzielt.

Noch immer läuft zusammen mit der Deutschen Umwelthilfe und mit Peter Wohlleben unsere Petition gegen die großindustrielle Holzverbrennung in den Kraftwerken Wilhelmshaven und Tiefstack/Hamburg. Bisher haben rund 72.000 Menschen die Petition unterzeichnet. Das ist großartig! Verbreiten Sie die Petition gerne weiter unter Ihren Freund*innen, Bekannten und Verwandten. Jede Stimme zählt! (siehe Kasten rechts)

Verbrennung von Holz in deutschen Kraftwerken geplant

Dass tatsächlich jede Stimme zählt, zeigt die aktuelle Entwicklung in Hamburg: Nicht zuletzt aufgrund unseres gemeinsamen Protests setzte die Hamburger Umweltbehörde die Machbarkeitsprüfung zur Nutzung namibischer Buschbiomasse bis auf Weiteres aus. Wir sehen darin eine Reaktion auf die breite, fachlich fundierte Kritik aus Zivilgesellschaft und Wissenschaft. Das ist ein überraschender und sehr guter Teilerfolg! Allerdings ist die Kuh noch nicht vom Eis: Die Prüfung wurde lediglich ans Bundesentwicklungsministerium (BMZ) weitergereicht. Sollte von dort grünes Licht kommen, könnte die Hamburger Umweltbehörde schnell durchstarten. Deshalb bleiben wir wachsam. Auch ein Umschwenken

Starker Protest gegen das Verfeuern von Wäldern: am 29. Mai in Hamburg (rechts) und am 1. Juli europaweit (linke Seite)

auf Holz aus anderen Quellen, zum Beispiel aus alten, intakten Wäldern aus Übersee oder ein Verfeuern von Holz an anderen Standorten in Hamburg darf nicht passieren. Das haben wir deutlich gemacht, als wir Ende Mai erneut vor dem Kraftwerk Tiefstack protestierten. Wir forderten dieses Mal von den Grünen in Hamburg und bundesweit eine klare Positionierung gegen die Holzverbrennung im großen Stil. Gerade Hamburg, mit seinem grünen Senator Jens Kerstan und grünen Umwelt-Staatsrat Michael Pollmann, trägt eine große Verantwortung. Mehr dazu lesen Sie in diesem Magazin unter der Rubrik Tatorte auf den Seiten 6 und 7.

Holzwerk verhindert

Nicht nur die Umrüstung von Großkraftwerken auf Holzbiomasse beschäftigte uns in den vergangenen Wochen. Im bayerischen Kösching stimmten Mitte Mai Bürger*innen darüber ab, ob ein kleineres Holzwerk gebaut werden soll, um das Audi-Werk in Ingolstadt mit Wärme zu versorgen. Geplant war die Verbrennung von Holz aus deutschen Wäldern. Dabei sind unsere Wälder durch die letzten Dürrejahre und die traditionell intensive Forstwirtschaft mit ihren Monokul-

turen ohnehin schon am Rande des Kollaps. Wir unterstützten die Bürger*inneninitiative vor Ort mit einer schriftlichen Stellungnahme und einer Videobotschaft. Knapp 70 Prozent der Wähler*innen der Kleinstadt stimm-

Mitmachaktion I



Machen Sie mit und unterschreiben Sie unsere Petition an die Betreibenden der Großkraftwerke und die zuständigen Umweltbehörden! Unterstützt von Peter Wohlleben möchten ROBIN WOOD und die Deutsche Umwelthilfe die Verbrennung von Holzbiomasse in umgebauten Kohlekraftwerken verhindern. Genau das soll jetzt zum Beispiel in Wilhelmshaven und Hamburg geschehen! Stoppen wir gemeinsam die Pläne für Holzverbrennung in Kohlekraftwerken in Deutschland!
<https://tinyurl.com/yxy94j8e>
 Herzlichen Dank!



Foto: Mirko Boll/ROBIN WOOD



1. Juli, Berlin: Das Verbrennen von Holz in abgeschalteten Kohlekraftwerken darf nicht als erneuerbare Energie gewertet werden

ten gegen das Vorhaben. Das geplante Holzkraftwerk wird nicht gebaut! Das ist ein großer Erfolg! Aber auch hier gilt es wachsam zu bleiben! Falls die Bundesregierung tatsächlich Fördermöglichkeiten für das Verbrennen von Holz schaffen sollte, werden viele Kommunen und Wirtschaftsbranchen sich damit einen grünen Anstrich verleihen können. Geben Sie uns Bescheid, wenn Sie von Plänen an Ihren Wohnorten hören!

Eine sehr spannende Entwicklung gab es im Bundeswirtschaftsministerium (BMWi). Gemeinsam mit 14 anderen Umweltorganisationen, wie z.B. der

Die Verbrennung von Holzbiomasse wird von der Bundesregierung als regenerativ bewertet. Deshalb denken immer mehr Kraftwerkskonzerne darüber nach, ihre Kraftwerke auf Gasverbrennung oder Holzverbrennung umzurüsten. Kraftwerksbetreibende, die Politik und die Pelletindustrie haben bereits Gespräche geführt, um sich abzustimmen. Der Bundestag hat die Bundesregierung aufgefordert, ein Förderprogramm von über eine Milliarde Euro zur Umrüstung von Kohlekraftwerken auf Holzverbrennung aufzusetzen. Die Wirtschaft wartet auf das Signal von einer subventionsfreudigen Bundesregierung. Einige Kommunen denken sogar darüber nach, neue Holzkraftwerke zu bauen. Auf EU-Ebene wird aktuell weiter verhandelt, ob Holz in der überarbeiteten Erneuerbare-Energien-Richtlinie der EU (REDIII) weiterhin als erneuerbar klassifiziert wird.

Deutschen Umwelthilfe, dem Deutschen Naturschutzring und Greenpeace, schrieben wir Mitte Juni einen Brief an das Ministerium, in dem wir unsere Hauptkritikpunkte an den Holzverbrennungsplänen skizzierten und eindringlich baten, von einer neuen Förderrichtlinie abzusehen. Stattdessen müsse sich das BMWi aktiv für naturverträglichen Solar- und Windenergie einsetzen. Die Antwort des Ministeriums erreichte uns bereits Mitte Juni und fiel erstaunlich aus:

„Das Bundeswirtschaftsministerium sieht (...) ebenso wie Sie die Notwendigkeit, sehr eingehend zu prüfen, wieviel Biomasse überhaupt für derartige Projekte ökologisch verantwortlich und langfristig nachhaltig zur Verfügung steht und sichergestellt werden kann, dass Konkurrenzen mit der stofflichen Nutzung von Holz ausgeschlossen sind. Die Prüfung wird noch einige Monate in Anspruch nehmen. Ich kann Ihnen versichern, dass wir die u.a. von Ihnen vorgebrachten Bedenken bezüglich der Verfeuerung von Biomasse in Großkraftwerken sehr ernst nehmen und keine Regelung planen, die unseren gemeinsamen Zielen der ökologischen und ökonomischen Nachhaltigkeit entgegen stünden.“

Dann aber los, Herr Minister Altmaier! Erteilen Sie der Holzverbrennung in Kraftwerken eine klare Absage! Dass sie dramatisch klima-, arten und gesundheitsschädlich ist und jeglicher ökologischer und ökonomischer Nachhaltigkeit entgegensteht, ist weithin bewiesen.

Ja, wir feiern diese Aussagen des BMWi! Sie zeigen, dass unsere Arbeit Erfolg hat und wir die Pläne der Bundesregierung, Holzbiomasse zu nutzen, erfolgreich ins Wanken gebracht haben.

Selbst das Deutsche Biomassezentrum (DBFZ) hat inzwischen ein langes Positionspapier veröffentlicht, in dem es die Verbrennung von Holz in Kraftwerken stark kritisiert und die damit verbundenen Risiken aufzeigt. Und auch der Bundesverband der Altholzaufbereiter spricht sich gegen die Verbrennung von Holz in Kraftwerken aus. Auch wenn diese Positionierung vermutlich maßgeblich wirtschaftliche Beweggründe hat, so ist es doch eine willkommene Unterstützung unseres Protestes.

Aber was heckt das BMWi nun mit der mehrere Monate dauernden Prüfung aus? Wahrscheinlich ist, dass das BMWi auf ein Signal aus Brüssel wartet, denn die EU überarbeitet die Erneuerbare-Energien-Richtlinie (REDII zu REDIII).

Holz darf nicht als erneuerbare Energiequelle gelten!

Ob die Verbrennung von Holz in der REDIII weiterhin als erneuerbare Energie gewertet wird, ist noch offen. Doch falls es dazu kommt, hätten die Mitgliedstaaten einen Freifahrtschein zur Subventionierung dieser Energieform und müssten die Emissionen aus der Verbrennung nicht in ihrer Klimabilanz veranschlagen.

Auch schon in der REDII sind starke ökologische Kriterien für die Waldnutzung enthalten. Das hat allerdings Kahlschläge und massive Waldzerstörung in keinsten Weise verhindert. Darum fordert ROBIN WOOD: „Biomass out of RED“: Holzbiomasse als erneuerbare Energie muss komplett aus der REDIII gestrichen werden!

Am 14. Juli hat die EU-Kommission ihren Entwurf der REDIII an das EU-Parlament und den EU-Rat übergeben. Bis zu diesem Zeitpunkt konzentrierten sich all unsere Proteste auf die Aufklärung und Anrufung der Kommission. Bereits im April haben wir uns deshalb während Joe Bidens Klimagipfels mit 65 internationalen Gruppen in einem offenen Brief an die Präsidentin der EU-Kommission,

Ursula von der Leyen, gewandt und sie eindringlich gebeten, die Verwendung von Holzbiomasse als Energiequelle aus RED zu streichen.

Unsere Kampagne

Mitte Juni legten wir nach und übergaben rund 220 000 Unterschriften der EU-Petition „Die EU muss Wälder schützen. Sie darf sie nicht zur Energiegewinnung verbrennen!“ an Diederik Samsom, den Kabinettschef der EU-Kommission. Inzwischen haben rund 242.000 Menschen die Petition unterschrieben.

Fenna Swart vom niederländischen Clean Air Committee und Ariel Brunner von Birdlife waren für die Übergabe der Petition in den Hauptsitz der EU-Kommission in Brüssel eingeladen, während unsere Waldreferentin Jana Ballenthien und die Vertreter zweier weiterer internationaler NGO online teilnahmen. Unterschriften können ignoriert werden, aber in den eigenen Räumlichkeiten mit harter Kritik konfrontiert zu werden, hat Eindruck in der EU-Spitze hinterlassen. Spätestens als Fenna Swart einen grünen Ast und eine Tüte Pellets mit der Aufschrift „Once a forest“ vor die Kamera hielt, war klar, dass es sich hier um ein Anliegen handelt, das nicht einfach ausgesessen werden kann.

Am 1. Juli setzten wir noch einen drauf und realisierten eine Plakataktion zeitgleich in mehr als 15 europäischen Städten. Wir hängten Warnschilder an Bäume vor Sehenswürdigkeiten, wie dem Eiffelturm, dem Wiener Riesenrad oder dem Hauptsitz der EU-Kommission. ROBIN WOOD war an diesem Tag im strömenden Regen, aber gut gelaunt in Berlin vor dem Brandenburger Tor. Mehr als 1000 Mal wurden an diesem

Tag Fotos mit dem Hashtag #Stop-FakeRenewables getwittert: „Holzbiomasse muss aus der EU-Richtlinie für Erneuerbare Energien gestrichen werden!“ In Deutschland schaffte es der Hashtag sogar in die Twittercharts des Tages. Noch bis zum 14. Juli sammelten wir weitere Bilder. Diese Aktion zeigte uns auf eindrückliche Weise, dass Protest uns über Ländergrenzen hinweg verbindet und viel Spaß machen kann, so dramatisch das Thema auch ist.

Der REDIII Entwurf der Kommission ist nun seit dem 14. Juli bekannt. Holzbiomasse ist dort weiterhin als regenerativer Energie klassifiziert und die geschärften Kriterien sind nicht im entferntesten geeignet, die Wälder der Welt vor der massiven Zerstörung durch unseren Energiehunger zu retten. Wir sind sehr enttäuscht aber geben noch lange nicht auf. Holz darf nicht die neue Kohle werden! In den nächsten Monaten werden der EU-Rat und das EU-Parlament den Entwurf der Kommission kritisch bearbeiten. Gemeinsamen mit einem schlagkräftigen Netzwerk aus internationalen Organisationen werden wir diesen Prozess begleiten und setzen alles daran, dass auch die EU-Politik erkennt, dass wir durch das Verfeuern unserer Wälder den Kampf gegen den Klimawandel und das Artensterben verlieren werden.

Die EU muss JETZT die Notbremse ziehen! Gerade das Beispiel Deutschland zeigt, welchen Einfluss Entscheidungen

Sagen Sie der EU Ihre Meinung! Machen Sie mit bei unserem Protest gegen das Verfeuern der Wälder (siehe Kasten unten links)



ROBIN WOOD-Waldreferentin Jana Ballenthien sagte der EU-Kommission bei der Online-Übergabe der 220.000 Unterschriften ihre Meinung: „Herr Timmermans, geben Sie ein starkes Signal in die EU gegen das großindustrielle Verbrennen von Holz!“

auf EU-Ebene auf die nationale Energiepolitik haben. Die EU sieht, dass Deutschland aufgrund der hohen Risiken, die die Holzverbrennung mit sich bringt, noch zögert. Genau jetzt besteht für die EU die Chance, angesichts der historischen Klima- und Biodiversitätskrise die richtigen politischen Signale zur Bewältigung dieser Krisen zu setzen.

Wir haben bereits Erfolge erzielt. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung auf dem Weg, das massenhafte Verfeuern unserer Wälder zu verhindern!

*Jana Ballenthien, Hamburg
ROBIN WOOD-Waldreferentin
wald@robinwood.de*

Mitmachaktion II

Unterschreiben und verbreiten Sie bitte unsere EU-Petition „Die EU muss Wälder schützen, sie darf sie nicht zur Energiegewinnung verbrennen“. Sagen wir gemeinsam der EU Kommission unsere Meinung zum Verfeuern von Wäldern!
<https://tinyurl.com/5a7wtm8>
Herzlichen Dank!





Für unser Papier in Gefahr: Uralter, unberührter Wald im nordschwedischen Karatj-Råvvåive. 11.355 Menschen unterzeichneten eine Petition und erreichten, dass erneut über die Zukunft des Gebietes verhandelt wird

Wälder wisch und weg

Schulhefte, Bücher, Schreibblocks, Taschentücher und andere Hygieneartikel, To-Go-Becher, Kartons, Verpackungen, Karten ... all diese Produkte werden überwiegend aus Papier hergestellt. Deutschland gehört mit 218 Kilogramm Papierverbrauch pro Kopf im Jahr 2020 immer noch zu den größten Papierverschwendern der Welt. Damit steigern wir den Druck auf die Wälder weltweit.

Die Geschichte des Papiers reicht bis vor etwa 2000 Jahren zurück, als es zunächst aus Seide, Bambusfasern oder Stoff hergestellt wurde. Erst 1844 wurde die Herstellung von Papier aus Holzzellstoff, einem billigeren und leichter verfügbaren Rohstoff, eingeführt. Die Erfindung des Papiers ist eine große Errungenschaft, die es ermöglicht hat, Informationen über Jahrhunderte hinweg aufzuzeichnen. Aber je billiger und leichter verfügbar Papier wurde, desto höher wurde die Nachfrage danach und damit stieg der Druck auf den Rohstofflieferanten für Papier – den Wald. Wälder in vielen Regionen weltweit, vor allem in Nordamerika, Skandinavien, Russland, Brasilien und Indonesien, werden täglich zerstört, um unseren Hunger nach Papier zu stillen. Urwälder, die über Jahrhunderte gewachsen sind, werden abgeholzt. Viele Menschen, die von diesen Wäldern abhängig sind, nimmt dieser Raubbau die Hoffnung auf eine sichere Zukunft und facht die Klimakrise an.

Weltweit wird nur in Belgien/Luxemburg und Slowenien mehr Papier verbraucht. Wir verbrauchen mehr Papier als die Kontinente Afrika und Südamerika zusammen. Verpackungen und grafische Papiere wie z. B. Druckpapier, sind die am meisten verbrauchten Papiersorten in Deutschland. Unser Papierbedarf ist so hoch, dass er nicht aus heimischen Wäldern gedeckt werden kann. Etwa 80 Prozent der Primärfasern, die im Papier stecken, das in Deutschland verbraucht wird, stammen aus Wäldern in anderen Regionen der Welt. Dort werden immer noch Wälder für Papier zerstört. Das hat gravierende Auswirkungen für die Menschen vor Ort, die Artenvielfalt, die Umwelt und das Klima. Für diese Folgen sind wir mitverantwortlich.

Unseren Papierkonsum verringern

Die Verwendung von Recyclingpapier ist eine gute Möglichkeit, den Druck auf die Wälder zu verringern und wertvolle Ressourcen wie Wasser und Energie zu sparen. Doch das allein reicht nicht. Wir müssen unseren Papierverbrauch drastisch reduzieren und Alternativen nutzen: wie z. B. Stoffservietten und Stofftaschentücher, Mehrwegbecher, effektivere Verpackungen und digitale Ressourcen. Die Lösungen liegen nicht nur in unseren Händen als Bürger*innen, sondern auch in den Händen der Regierung und Unternehmen, die auf die Verwendung von Primärfaserpapier verzichten sollten. Im Dezember

2020 hat ROBIN WOOD die Bundesregierung und die Krankenkassenverbände schriftlich aufgefordert, für Anschreibaktionen zu Covid-19-Impfungen sowie zur Verteilung von Masken ausschließlich Recyclingpapier aus 100 Prozent Altpapier zu verwenden. Wir dürfen nicht zulassen, dass die Corona-Pandemie eine Ausrede für die weitere Verschwendung von Ressourcen und Umweltzerstörung ist. Denn ein ungesunder Planet macht uns anfällig für weitere Epidemien und Krankheitsausbrüche.

Was wir bei den grafischen und sonstigen Papieren einsparen, haben wir an Verpackungen und Hygienepapiere mehr verbraucht. Der Mehrverbrauch ist nicht zwangsläufig auf die Corona-Pandemie zurückzuführen. Bei Verpackungen gibt es ein riesiges Einsparpotential. Dass nicht nur Einzelpersonen, wenn sie einen Karton, etc. erneut benutzen, sondern auch Unternehmen nachhaltiges Verpacken praktizieren können, zeigen drei Beispiele:

Der [Waschbär-Versand](#) optimiert das im Verhältnis zur Ware ohnehin geringe Verpackungsvolumen, verwendet wiederverwendbares Band. Er fordert von den Lieferanten auf unnötiges Verpackungsmaterial zu verzichten und umweltfreundlicher Verpackungsmaterialien zu verwenden. Dem Trend der weißen Deckschicht auf Karton folgt Waschbär bewusst nicht, weil die hellen Fasern weiteren Verwendungen für grafische Papiere verloren gehen.

Das Unternehmen **Knauer** Wissenschaftliche Geräte hat Pakete ohne Ende. Eingehende Kartons werden „platt“ gemacht, alle Füllmaterialien gesammelt und für den Versand der eigenen Päckchen wiederverwendet. Das spart Geld und Lagerfläche. Aus Umweltsicht ist „Re-Use“ genau richtig, denn die Materialien bleiben im Kreislauf, ihre Lebensdauer wird verlängert und durch die Wiederverwendung wird Müll vermieden. Nur die hochwertigen Geräte werden passgenau in neuen Kartons mit speziellen schützenden Schaumecken in alle Welt versendet.

Der Online Versand für nachhaltigen Bürobedarf **memo** verwendet Mehrwegversandboxen, aus denen am Ende der Lebensdauer wieder neue Versandboxen hergestellt werden.

Diese Bestpraxisbeispiele müssen Nachahmer finden. Und politische Entscheidungen sind längst überfällig, um Mehrwegsysteme im Versandhandel vorzuschreiben und um wirkungsvolle Maßnahmen festzulegen, die beim Überschreiten von festgelegten Grenzmengen greifen.

Selbst aktiv werden:

ROBIN WOOD arbeitet ständig an Lösungen für eine gesündere Umwelt. Auf unserer **Umweltschutz-selber-machen-Seite** bieten wir Tipps, wie Sie Umweltschutz in den Alltag integrieren können. Als Antwort auf die oft unnötig großen Papiermengen, die Versicherungen, Krankenkassen, Banken und Versandhäuser an ihre Kund*innen verschicken, haben wir kürzlich eine Rubrik mit Musterbriefen eingerichtet. Die Musterbriefe können Sie herunterladen, bearbeiten und an Unternehmen verschicken, um weniger Papierpost zu fordern. So können Sie als Verbraucher*innen einen Systemwechsel fordern, wertvolle Ressourcen sparen und unsere Umwelt schonen. Probieren Sie es aus unter <https://www.robinwood.de/schwerpunkte/musterbriefe-helfen>.

Außerdem können Sie auf der ROBIN WOOD-Papierseite **Materialien zum Thema Papier** lesen und bestellen, darunter das Falblatt „Wo unser Papier wächst“. Es bietet Informationen, aus

welchen Ländern das in Deutschland verwendete Papier und der Zellstoff stammen. Und es informiert Sie über die sozialen und ökologischen Folgen der Holzwirtschaft in diesen Ländern.

Das digitale **Bildungsmaterial** „Unterrichtsmaterialien Papier - von Natur bis Kultur“ (Papier & Ökologie) liefert ein ansprechendes Angebot für alle, die jungen Menschen Wald- Arten- und Klimaschutz zum Anfassen näherbringen möchten.

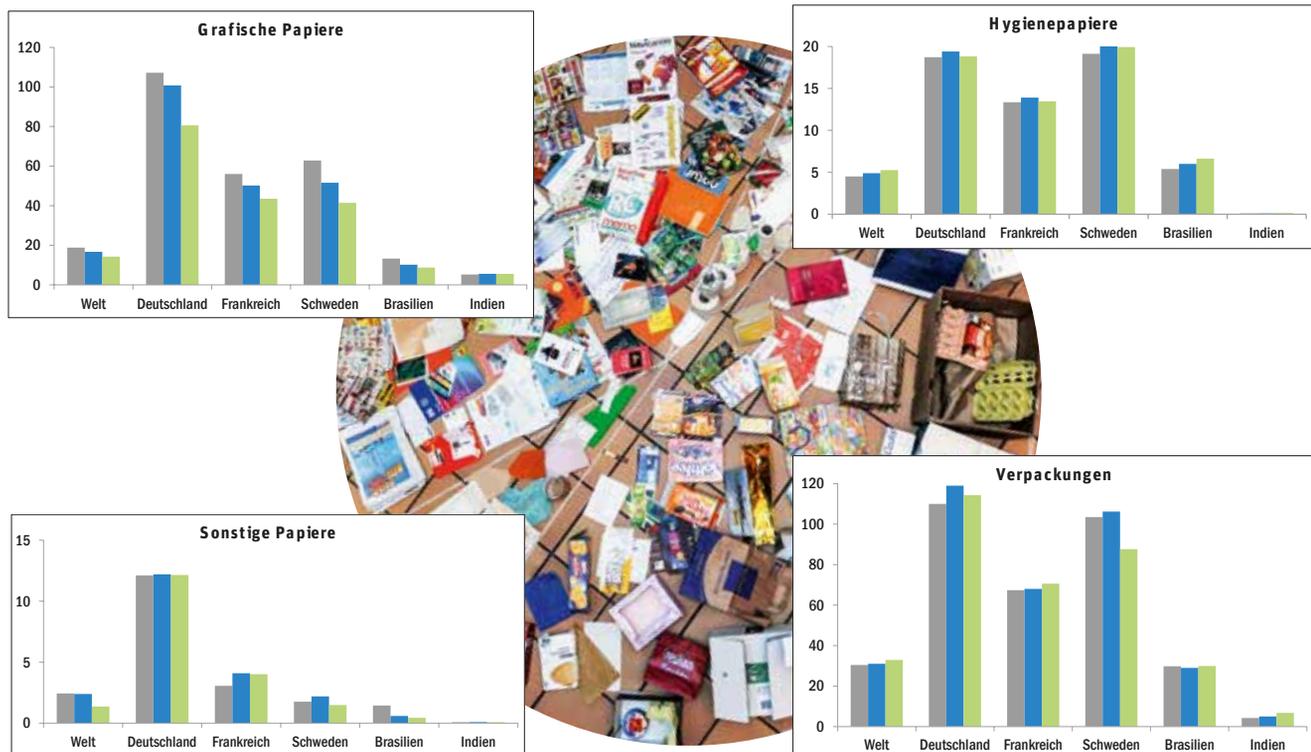
Die **Wanderausstellung** „Papier – weniger ist mehr“ von ROBIN WOOD wird in ganz Deutschland präsentiert. Sie informiert über die Auswirkungen des weltweit stetig wachsenden Papierverbrauchs und zeigt Alternativen.

Weitere Informationen und Bestellung: ROBIN WOOD-Geschäftsstelle, Patricia Ngati, Tel.: 040 380 892- 0, E-Mail: patricia.ngati@robinwood.de, papier@robinwood.de

*Angelika Krumm, Papierexpertin,
papier@robinwood.de,
Patricia Ngati, BFDlerin,
patricia.ngati@robinwood.de*

Papierverbrauch im Ländervergleich

Wir müssen den großen Kreis der in Deutschland verbrauchten Papierprodukte dringend verkleinern. Verbräuche in Kilogramm pro Kopf in den Jahren 2013 • 2016 • 2019



Quelle: vdp-Leistungsberichte, Berechnungen ROBIN WOOD



4. Juni 2021: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten!“ ROBIN WOOD-Aktive protestierten gegen den Bau der Stadtautobahn durch Berlin und forderten ein bundesweites Moratorium für den Autobahnbau

Foto: ROBIN WOOD

Raus aus der Krise: Mobilitätswende Jetzt!

Nachdem wir in Deutschland nach 1,5 Jahren Corona-Krise zumindest eine zeitweise sommerliche Verschnaufpause verzeichnen können, bestimmt die Klimakrise aktuell wieder deutlich stärker den öffentlichen und politischen Diskurs. Grund dafür sind die besonders heftigen Überschwemmungen, die im Juli an vielen Orten Deutschlands Verletzte und Todesopfer forderten. Beiden Krisen ist gemeinsam, dass sie die katastrophalen Auswirkungen einer völlig ungenügenden Klima- und Umweltpolitik direkt erlebbar machten. Und sie erfordern ein grundlegendes Umsteuern: „Vorsorge statt Nachsorge“ muss endlich zum leitenden Prinzip nicht nur der Klima- und Umweltpolitik werden.

Im Jahr 2020 hat Deutschland erstmals die sich selbst gesetzten Ziele zur Emissionsminderung erreicht. Zentraler „Erfolgsfaktor“ war der unfreiwillige und vorübergehende deutliche Rückgang des Verkehrsaufkommens wegen der Corona-Pandemie. Während der Pandemie bewegten sich viele Menschen dank Home Office und Online-Konferenzen viel weniger fort. Es gab also weniger „erzwungene Mobilität“ z.B. in Form von Dienstreisen oder Pendelverkehr. Wir erlebten, dass eine andere Mobilität möglich wäre. Doch die Politik verpasste es, auf eine nachhaltige Transformation von Wirtschaft und Gesellschaft umzusteuern. Das zeigt sich unter anderem dadurch, dass das Verkehrsaufkommen mit der Entspannung der Coronakrise in den vergangenen Monaten wieder explosionsartig anstieg. Einerseits, weil sich viele Menschen nach über einem Jahr, in dem Urlaub fast ausschließlich in Deutschland möglich war, ihre Flugreise nicht nehmen lassen wollen. Andererseits aber auch, weil die Bundesregierung eine Reihe von politischen Entscheidungen traf, die das klimaschädliche Verkehrswachstum fortschreiben. Zuletzt wurden z.B. Maß-

nahmen für eine „Wiederbelebung“ der besonders klimaschädlichen Flugin-
dustrie auf dem Nationalen Luftfahrtgipfel besprochen – statt umzusteuern und das Flugwachstum langfristig zu begrenzen.

Die mächtige Automobilindustrie sowie die Luftfahrtindustrie wurden während der Corona-Krise finanziell massiv vom Staat unterstützt, während andere Branchen so gut wie keine Unterstützung erhielten. So haben sich die Arbeitsbedingungen im ÖPNV im Zuge der Pandemie vielerorts eher verschlechtert als verbessert, obwohl Bus- und Bahnfahrer*innen einem besonders hohen Ansteckungsrisiko ausgesetzt waren. Auch an anderen Stellen wird deutlich, dass das autozentrierte Verkehrssystem selbst in Krisenzeiten privilegiert wird: Die Räumung und Rodung des Dannenröder Walds für den Ausbau der A49 wurde trotz sehr hoher Infektionszahlen Ende 2020 mithilfe tausender Polizeikräfte aus dem ganzen Bundesgebiet politisch durchgedrückt.

Die Internationale Automobilausstellung (IAA) wird als eine der ersten bundesweiten internationalen Großveranstaltungen in nur wenigen Wochen in München stattfinden, während Kulturveranstaltungen weiterhin nur in deutlich reduzierter Form erlaubt sind. Eine solche politische Prioritätensetzung zugunsten fossiler und klimaschädlicher Industrien lässt einen in Zeiten der multiplen Krisen den Kopf schütteln.

Der Verkehrssektor bleibt damit das klimapolitische Sorgenkind der Republik, das gegenwärtig wieder sämtliche Klimaziele verfehlt – trotz des überarbeiteten Klimaschutzgesetzes. Wenn wir zu einem ungebremsen Wachstum des motorisierten Individual- und Güterverkehrs auf der Straße und auch in der Luft zurückkehren,

steuern wir damit direkt in die Klimakrise. Jetzt gilt es endlich die Weichen für eine klimagerechte Mobilität zu stellen. Denn die nächsten zehn Jahre werden darüber entscheiden, ob das Erreichen von Klima-Kippunkten zu einer völlig unkontrollierbaren Entwicklung der Klimaerhitzung führt, vor der sich auch hierzulande immer mehr Menschen schützen müssen. Die nächste Bundesregierung muss also eine konsequente Mobilitätswende ganz oben auf ihre Agenda schreiben – die Klimakrise duldet kein Zögern mehr!

Doch es gibt auch erfreuliche Entwicklungen: Die Mobilitätswende ist mittlerweile neben der Energiewende zu einem zentralen Thema im gesellschaftlichen Diskurs um Klimaschutz und Klimagerechtigkeit geworden. Immer mehr Menschen schließen sich einer wachsenden und vielfältigen Mobilitätswende-Bewegung an. Die Proteste im Dannenröder Wald brachten neuen Schwung in die Mobilitätswende, aber auch in die gesamte Klimabewegung. Das zeigten die Mobilitätswende-Aktionstage gegen den Klimakiller Straßenbau Anfang Juni. Um diesen wachsenden Widerstand sichtbar zu machen und mehr Menschen zu inspirieren, selbst aktiv zu werden, haben wir brandaktuell in Kooperation mit der Rosa-Luxemburg-Stiftung eine „Asphalt-Protest-Karte“ veröffentlicht, die Sie gern unter folgendem Link bestellen können: asphaltprotestkarte.de.

Da unsere Recherchen und vielen Protestaktionen für eine konsequente Mobilitätswende nicht nur Zeit, sondern auch Geld kosten, freue ich mich, wenn Sie unsere Arbeit auch finanziell unterstützen und wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen des Mobilitätsschwerpunkts!

*Dominique Just, ROBIN WOOD-
Mobilitätsreferentin, Hamburg
verkehr@robinwood.de*



Foto: Ute Bertrand/ROBIN WOOD

Keine neue Autobahn nirgendwo!

Der bundesweite Protest gegen Autobahnbau nimmt Fahrt auf

Die bundesweiten Aktionstage: „#MobilitätswendeJetzt“ am ersten Juni-Wochenende waren ein riesiger Erfolg einer vielfältigen Bewegung. ROBIN WOOD beteiligte sich mit eigenen Aktionen für eine sozial- und klimagerechte Mobilitätswende. Mit über 80 kreativen Protestaktionen bundesweit zeigte die Bewegung: An uns kommt die Politik nicht mehr vorbei! Der Protest reichte dabei von Fahrrad-demos über Autobahnen, spontanen Umgestaltungen von Asphaltpisten zu urbanen Spielstraßen bis hin zu Protestaktionen auf Bäumen oder auf dem Wasser.

ROBIN WOOD-Berlin beteiligte sich mit einer Kletteraktion gegen den Ausbau der Stadtautobahn A100 in Berlin an den Aktionstagen. Der Bau der A100 frisst nicht nur Unmengen an Beton, dessen Produktion besonders klimaschädlich ist, sondern kommt auch nur wenigen Berliner*innen zugute: Ende des Jahres 2017 waren in Berlin pro tausend Einwohner*innen nur 381,8 Kraftfahrzeuge zugelassen – der niedrigste Wert Deutschlands. Die 200.000 Euro, die die öffentliche Hand pro Meter Stadtautobahn ausgibt, wären also nicht nur aus ökologischer sondern auch aus sozialer Sicht gerechter in den Ausbau des ÖPNV investiert. Zusam-

men mit weiteren Aktivist*innen, u.a. von Ende Gelände, Sand im Getriebe und Fridays for Future demonstrierte ROBIN WOOD aber nicht nur gegen das teuerste Autobahnprojekt der Bundesrepublik, sondern forderte auch ein Ende des Bundesverkehrswegeplans und ein bundesweites Moratorium für den Straßenbau.

Die Bewegung gegen den klimaschädlichen Aus- und Neubau von Autobahnen wird immer größer, lauter und sichtbarer. Die Proteste für den Erhalt des Dannenröder Walds und gegen den Ausbau der A49 waren ein Wendepunkt und haben der Bewegung neuen Aufwind gegeben. Unter dem Motto „Wald statt Asphalt“ ist im Danni vielen Menschen klar geworden, dass Autobahnaus- und -neubaupläne, die bereits mehrere Jahrzehnte alt sind, nicht mehr in eine Zeit passen, in der der Schutz unserer Lebensgrundlagen und die Bekämpfung der Klimakrise wichtiger denn je sind. Die Politik und ihre Handlanger haben es zwar geschafft, die Waldbesetzung im Danni zu räumen und die Schneise für den Bau der A49 zu roden – aber damit gleichzeitig den bundesweiten Protest für eine sozial-ökologische Mobilitätswende, die unsere Lebensgrundlagen achtet und schützt, erst recht angefacht.

„Der Danni bleibt in unseren Herzen – und die Samen des Widerstands werden hier und an vielen anderen Stellen wieder aufblühen und weiterwachsen!“, hieß es kurz bevor das letzte Baumhaus fiel. Wir haben alle gehofft, dass sich dieser Wunsch erfüllen würde – dass es nun tatsächlich genauso kommt, haben wir allerdings kaum zu glauben gewagt. Nicht zuletzt dank der Proteste um den Danni sind eine Reihe weiterer Waldbesetzungen und Initiativen gegen klimaschädliche Straßenbauprojekte entstanden: Ob im Sterkrader Wald bei Oberhausen, in Sachsen-Anhalt gegen den Ausbau der A1, oder gegen die A39 durch die Lüneburger Heide. Aber auch seit vielen Jahren bestehende Proteste, z.B. gegen den Ausbau der A26 Ost in Hamburg oder die A44 bei Kassel, bekommen wieder Aufwind und mehr Aufmerksamkeit von Medien, Politik und der Zivilgesellschaft. Doch für die Proteste für eine sozial-ökologisch gerechte Mobilitätswende gibt es nicht nur Zuspruch: Die erste Waldbesetzung Ostdeutschlands gegen die A14 in der Altmark wurde zuletzt wiederholt von konservativen Lokalpolitiker*innen, aber auch von rechten Kräften angegriffen.

Vor allem in den ländlichen Räumen heißt es dabei immer wieder, dass Mobilität ohne eigenes Auto nicht möglich sei

– und es dafür neue Straßen braucht. Was in der Debatte jedoch häufig ausgeblendet wird: 44 Prozent der Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen im ländlichen Raum besitzen kein eigenes Auto. Auch für diese Menschen muss Zugang zu Mobilität ermöglicht werden – denn Mobilität bedeutet nicht nur Fortbewegung, sondern auch soziale und kulturelle Teilhabe. Die massiven Investitionen, die in den Straßenbau fließen, müssen daher in sozial- und klimagerechte Mobilität für alle – vor allem in den Ausbau des ÖPNV auf dem Land fließen. Auch die Zeitersparnis durch eine neue Autobahn, die oft als Argument für den Ausbau von Autobahnen ins Feld geführt wird, ist nach durchschnittlich 10 Jahren aufgebraucht – und das erhöhte Verkehrsaufkommen führt wieder zu genauso viel Verkehr wie vor dem Ausbau. Schon seit Jahren ist nicht nur renommierten Verkehrswissenschaftler*innen klar: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten! Grund dafür ist der so genannte induzierte Verkehr. Der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur führt in vielen Fällen zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen – zum Beispiel weil sich Menschen entscheiden mit dem Auto statt öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

Während Straßenbau bisher als selbstverständlich hingenommen wurde, scheint sich die gesamtgesellschaftliche Stimmung zu wandeln. Laut einer repräsentativen Umfrage im Auftrag des NABU wünschen sich 41 Prozent der Deutschen einen Baustopp bei Autobahnen. Ganze 93 Prozent der Befragten wünschen sich laut der Umfrage von der nächsten Bundesregierung, dass diese den Schwerpunkt auf die Instandhaltung bestehender Autobahnen statt auf Neubau legt. Der Bundesverkehrswegeplan sieht unterdessen jedoch noch an die 850 Kilometer Autobahnneubau bis 2030 vor – zusätzlich zu tausenden Kilometern Autobahnausbau. Daher gilt es jetzt mit Blick auf die Bundestagswahl, den Druck für einen Wandel der veralteten Verkehrspolitik aufrechtzuerhalten. Die Devise der Bewegung für „Wald statt Asphalt“ lautet in dieser Hinsicht:

„850 Kilometer Autobahn bedeuten 850 Kilometer Protest!“. Die nächsten Wochen und Monate halten für diesen Protest einige Gelegenheiten bereit: gegen die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) im September sind bereits Massenproteste angekündigt. Aber auch der nächste bundesweite Aktionstag gegen Autobahnbaubau findet

bereits im Oktober statt, um Druck auf die Koalitionsverhandlungen auszuüben. Denn der Bundesverkehrswegeplan darf, so wie er jetzt ist, niemals umgesetzt werden.

*Dominique Just, ROBIN WOOD-Mobilitätsreferentin
verkehr@robinwood.de*



Foto: Jona Königes

Neubau A44 – Nicht mit uns

Seit 30 Jahren wird der Bau der A44 durch den Werra-Meißner-Kreis geplant. An Abschnitten, wo es den geringsten Widerstand gab, sind trotz anhängiger Klagen Teilstücke eröffnet worden. Eine Milliarde Euro sind verbaut, eine weitere Milliarde könnte noch gestoppt werden. Die Klagen des BUND konnten den Weiterbau nicht verhindern, aber um einige Jahre hinausschieben und die Hürden für jeden neuen Straßenbau um einiges höher hängen.

Da, wo der Widerstand am größten war und ist, wurde erst jetzt das Genehmigungsverfahren eröffnet: das letzte Teilstück in Kaufungen, die VKE11. Diese soll sich von Helsa kommend, über mehrere Kilometer an der B7 entlang fräsen, sich durch den Hangwaldrand und den Stiftswald mit alten Baumbestand fressen, direkt vorbei am besten Trinkwasserbrunnen des Ortes, über ein kleines Tal und die Tramlinie. Dieses Teilstück wird weiter ein FFH-Gebiet und die Lossewiesen mit Auf- und Abfahrt-Turbokreisverkehren versiegeln, bevor sie weiter auf einem Damm die Frischluftschneise Kassels abschneidet, um dann mit einem Dreieck an die 8-spurige A7 angebunden zu werden.

In den letzten Jahren besetzte ROBIN WOOD aus Protest gegen diese gigantischen Ausbaupläne zweimal für eine Woche Bäume im Stiftswald. Neben Protesten bei Besuchen von Verkehrsminister AI-Wazir konzentrierte sich der Widerstand in Treffen des Runden Tisches A44.

Das neue Genehmigungsverfahren wurde am 26. April eröffnet und die BI Keine A44 – Verkehrswende jetzt! und der BUND Kaufungen hoffen auf viele Einwendungen. Seit dem Start des Verfahrens gibt es jede Woche unterschiedlichste Protestaktionen: Fahrrad- und Treckerdemos, ein Baumhaus und regelmäßige Mahnwachen. Alle Infos unter <https://www.keinea44.de/>

Jona Königes für die BI und Claus Brechmann für den BUND Kaufungen



Foto: Jens Volle/ROBIN WOOD

Bei der letzten Internationalen Automobilausstellung 2019 in Frankfurt am Main gab es zahlreiche Proteste und die Forderung nach einer echten Mobilitätswende

Saubere Autos sind eine dreckige Lüge

Die diesjährige IAA gibt sich grün, doch eine Mobilitätswende sieht anders aus

Nach den zahlreichen und vielfältigen Protesten gegen die Internationale Automobil-Ausstellung (IAA) 2019 in Frankfurt, an denen sich ROBIN WOOD mit einer bildgewaltigen Aktion beteiligt hatte, entschied die Stadt Frankfurt, die IAA nicht mehr auszurichten. Der Gegenprotest zeigte wirkungsvoll: Eine Automesse auszurichten, ist angesichts der Klimakrise und den Versäumnissen bei der Mobilitätswende nicht mehr zeitgemäß.

IAA in München gibt sich grün

Umso erstaunlicher, dass München um die Gunst der Autolobby buhlte und nun dieses Jahr vom 7. bis 12. Septem-

ber zum ersten Mal die IAA ausrichtet. Neu dabei ist aber nicht nur der Standort, sondern auch, dass sich Automobil-aussteller über ein weites Stadtgebiet ausbreiten dürfen – als wäre die Verteilung von öffentlichem Raum zugunsten von Autos und zulasten von Menschen nicht schon ungerecht genug. Doch die IAA versucht – nicht zuletzt aufgrund der massiven Proteste und eines sich wandelnden gesellschaftlichen Diskurses für die Mobilitätswende – sich dieses Jahr ein trügerisches grünes Mäntelchen zu geben. Es heißt, die IAA sei keine Auto-Messe mehr, sondern eine Messe „für neue Mobilitätskonzepte“, bei der auch Fahrradhersteller ausstellen werden. Der Fokus der dies-

jährigen Automobilmesse wird jedoch auf Elektroautos und weiteren so genannter „Low- and No-Emission-Fahrzeugen“ mit „innovativen Antrieben“ (z.B. Wasserstoff-Autos) liegen. Dass die IAA sich nun besonders grün gibt, kann einerseits als Kuschelkurs mit der Bewegung für eine Mobilitätswende verstanden werden. Die Autolobby hofft aber andererseits, dass die vermeintlich grüne Automesse den Imagewechsel bringt, der die Profite sichert.

Doch die Mobilitätswendebewegung lässt sich nicht blenden. Denn E-Autos oder mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge sind alles andere als emis-

sionsfrei – erst recht, da der Produktionstrend hin zu immer größeren, schnelleren und schwereren Autos ungebrochen bleibt. Die Produktion der dazu notwendigen schweren Autobatterien ist nämlich besonders ressourcen- und energieintensiv. Und solange fossile Energien noch eine große Rolle im deutschen Strommix spielen, ist auch der Betrieb von E-Autos nicht emissionsfrei. Auch wasserstoffbetriebene Autos sind lange nicht so grün wie oft behauptet: Der Energiebedarf für die Produktion von Wasserstoff ist unverhältnismäßig groß, und dazu wird Wasserstoff häufig aus fossilem Erdgas gewonnen. In beiden Fällen fallen zwar im Vergleich zu konventionellen Verbrennerautos beim Fahren selbst weniger CO₂-Emissionen an – diese entstehen jedoch an anderer Stelle.

Eine solche grüne Scheinlösung hilft dem Klima nur wenig, sodass das Greenwashing zurecht auf Kritik stößt. Statt vermeintlich grüner, hochmotorisierter Autos braucht es dringend eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und Vorfahrt für ÖPNV, Rad- und Fußverkehr.

Neben einem Fokus auf E-Autos verfolgt die IAA dieses Jahr aber auch ein neues Ausstellungskonzept: Die Automesse ist dieses Jahr erstmals nicht auf ein Messegelände reduziert, sondern wird sich über die gesamte Münchner Innenstadt erstrecken. Im öffentlichen Raum sollen so genannte „Open Spaces“ stattfinden, deren Fokus auf besagten innovativen Mobilitätskonzepten liegen, aber gleichzeitig als Ausstellungsort für Flugtaxis dienen soll. Die Heuchelei der Autolobby wird somit deutlich sichtbar.

Zusätzlich wird eigens für die IAA eine zwölf Kilometer lange Sonderfahrspur namens „Blue Lane“ eingerichtet, die das Messegelände mit den innerstädtischen Ausstellungsorten verbindet und gleichzeitig als Teststrecke für Fahrzeuge dienen soll. Die Einrichtung dieser Sonderspur wurde jedoch an den Münchner Bezirksausschüssen und der Bevölkerung vorbei geplant. Die mangelnde demokratische Beteiligung und Kontrolle bei der Planung der diesjäh-

rigen Ausstellung wurde bereits vielfach kritisiert. Obwohl sich dieses Jahr deutlich weniger Automobilhersteller aus dem Ausland angekündigt haben, wird die IAA mit ihrem neuen Konzept heiß diskutiert. Dass ausgerechnet eine Automobilausstellung eine der ersten Großveranstaltungen in einer noch immer andauernden Pandemie sein wird, während systemrelevante Bereiche wie die Pflege, aber auch Kunst und Kultur an vielen Stellen noch immer zu wenig staatliche Unterstützung erfahren, stößt nicht nur auf Begeisterung. Die Priorität der Bundesregierung bei der Krisenbewältigung scheint noch immer auf der Automobilindustrie zu liegen.

Gegenprotest für eine sozial- und klimagerechte Mobilitätswende von unten

Doch der Gegenprotest dazu lässt nicht auf sich warten: Neben einer Radsternfahrt und Großdemo gegen die IAA wie 2019 wird es dieses Mal erstmals auch einen Gegenkongress geben. Der Kongress für Transformative Mobilität „KonTraIAA“ am 9. und 10. September versteht sich laut eigener

Angabe als 100 Prozent konzernfreie Gegenveranstaltung zur IAA und zum Mobilitätskongress, der von der Stadt München in enger Zusammenarbeit mit dem Verband der deutschen Automobilindustrie ausgerichtet wird. Der „KonTraIAA“ legt seinen Fokus auf eine sozial- und klimagerechte Mobilitätswende von unten und wird von Umweltverbänden, Gewerkschaften, Wissenschaftler*innen und Initiativen aus der Mobilitätswende- und Klimagerechtigkeitsbewegung gestaltet.

Doch damit nicht genug: Mehrere Protestbündnisse kündigen Zivilen Ungehorsam an. Und es wird erwartet, dass die Proteste gegen die IAA 2021 in München sogar noch größer werden als 2019 in Frankfurt. Auch ROBIN WOOD wird sich gewaltfrei an den Protesten gegen die IAA und eine autozentrierte Politik beteiligen: Gegen das „Weiter wie bisher“ mit grünem Anstrich und für einen radikalen Wandel!

*Dominique Just, ROBIN WOOD-
Mobilitätsreferentin
verkehr@robinwood.de*

Zur Automesse 2021, dieses Mal in München, wird wieder mit Protesten und Aktionen gerechnet





Foto: Dagmar Jorjann/ROBIN WOOD

Gemeinsam aktiv werden, damit mehr Flugzeuge am Boden bleiben!

Weniger Flugverkehr erreichen wir durch mehr Bewegung

Flugreisen sind die mit Abstand klimaschädlichste Form der Mobilität. Der aktuelle Kurs von Flugindustrie und Regierung führt jedoch in eine klimapolitische Bruchlandung. Wir brauchen den Druck einer starken Zivilgesellschaft, um für eine Reduktion des Flugverkehrs und eine soziale und ökologische Mobilitätswende zu streiten.

ROBIN WOOD setzt sich schon seit einigen Jahren dafür ein, den klimaschädlichen Flugverkehr in den Fokus der Aufmerksamkeit zu rücken. Die Floßtour 2019 verbreitete auf ihrem Weg von Frankfurt nach Köln die Botschaft: „Fliegen ist billig, es kostet nur die Welt.“ Auch an lokalen Protesten ist ROBIN

WOOD beteiligt, etwa in Frankfurt, Hamburg, oder aktuell verstärkt in Bremen, wo ein völlig überflüssiger Regionalflughafen sowohl die Klimabilanz als auch die knappe Haushaltskasse belastet.

In diesem Frühjahr startete die gemeinsame Kampagne von ROBIN WOOD und dem Stay Grounded-Netzwerk. Im Vor-Corona-Jahr 2018 war der Flugverkehr für rund sechs Prozent der globalen Klimaerhitzung verantwortlich, Tendenz steigend. Wir bauen gemeinsam mit unseren Verbündeten Druck auf, um Regierung und Flugindustrie klar zu machen: Ein Zurück zu der Wachstumsphase können wir uns

nicht leisten, wir müssen den Flugverkehr drastisch reduzieren. Gewaltige Herausforderungen liegen auf dem Weg zu einer klimagerechten Reduktion des Flugverkehrs. Der Handlungswille der aktuellen Regierung ist äußerst schwach, und der Widerstand der Flugindustrie gegen Klimaschutzmaßnahmen mächtig. Das belegen die skandalösen Finanzspritzen in Milliardenhöhe, die die Regierung mitten in der Corona-Pandemie der Lufthansa und unwirtschaftlichen Regionalflughäfen zukommen ließ. Auch auf internationaler Ebene ist die Lobby der Flugunternehmen einflussreich. Die britische Recherchegruppe Influence-Map konstatiert: „Die Airlines machen mittlerweile so starke Anti-Klima-Kampagnen wie die großen Ölkonzerne“. Das Ergebnis jahrelanger Lobbyarbeit zeigt sich in extrem laschen Regulierungen für den Flugverkehrssektor. Kerosin ist der einzige Treibstoff, auf den EU-weit keine Steuer erhoben wird, einen Großteil der CO₂-Zertifikate im europäischen Emissionshandel erhalten die Flugunternehmen kostenlos. Das Klimaschutz-Programm „CORSIA“ der Internationalen Luftfahrtorganisation gilt bei allen Umweltorganisationen zu Recht als völlig nutzlos.



Trotz dieser offensichtlichen Missstände schafft es die Flugindustrie mit Unterstützung einiger Regierungsvertreter*innen sich als klimafreundlich darzustellen und ihren Mythos vom vermeintlich „grünen“ oder „klimaneutralen“ Fliegen in der Öffentlichkeit zentral zu platzieren.

Dies zeigte sich beispielsweise bei der Nationalen Luftfahrtkonferenz Mitte Juni. Die Teilnehmenden der Konferenz, darunter prominente Regierungsvertreter*innen wie Merkel, Altmaier und Scheuer, weckten ohne wissenschaftlich fundierte Belege den Eindruck, als wäre das klimaneutrale Fliegen mit synthetischen Treibstoffen in greifbarer Nähe. Die Notwendigkeit, Flugverkehr jetzt zu reduzieren und damit im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen zu handeln, wurde von der Konferenz schlichtweg ignoriert.

Was bleibt der Klima- und Umweltbewegung also zu tun? Lasst uns gemeinsam aktiv werden und lasst uns hoffnungsvoll sein! Die Klimagerechtigkeitsbewegung hat schon oft bewiesen, dass sie politische Veränderung gegen mächtige Gegner*innen durchsetzen kann. Als ROBIN WOOD sind wir da, wo Bewegung drin steckt und leisten wichtige Aufbau- und Unterstützungsarbeit. Im Flugverkehrsbereich engagieren wir uns in der Vernetzung von lokalen Bürger*innen-Initiativen und aktivistischen Gruppen, sind im globalen Stay Grounded-Netzwerk aktiv und geben Anstöße für gemeinsame Aktionen. Gemeinsam mit unseren Verbündeten bereiten wir uns auf ein paar spannende Monate vor, um dafür zu sorgen, dass mehr Flugzeuge am Boden bleiben.

Wenn ihr Mitstreiter*innen persönlich treffen wollt, sei Euch das Klimacamp Leipziger Land vom 27. August bis 7. September ans Herz gelegt. Das Camp widmet sich dem Thema Mobilitätsgerechtigkeit und wendet sich mit verschiedenen Aktionen gegen den Leipziger Flughafen. Wir sehen uns dann im Netz, auf der Straße oder beim Klimacamp!

Damit die Kampagne „Flieger stoppen statt Klima schrotten“ ein Erfolg wird, brauchen wir Ihre eine Spende. Herzlichen Dank! Mehr Informationen finden Sie unter: robinwood.de/flieger-stoppen-statt-klima-schrotten

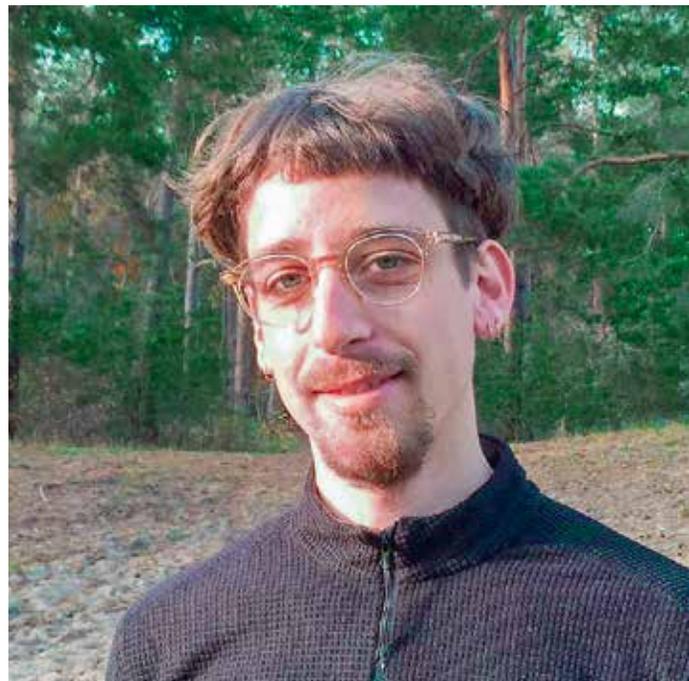
Jonas Asal, ROBIN WOOD-Flugverkehrs-Referent, Berlin

An Bord für eine klimagerechte Reduktion des Flugverkehrs

Seit Mai 2021 ist Jonas Asal bei ROBIN WOOD dafür zuständig, Gegenwind für die Luftverkehrsindustrie zu organisieren. Dieser Aufgabe stellt sich Jonas Seite an Seite mit tollen haupt- und ehrenamtlich Aktiven und in enger Zusammenarbeit mit dem Netzwerk Stay Grounded.

Seine Energie schöpft Jonas aus vielen motivierenden Erfahrungen, die er gemeinsam mit der Bewegung für Klimagerechtigkeit in den letzten Jahren machen durfte. Dazu gehören insbesondere intensive Erlebnisse bei Aktionen von Ende Gelände, inspirierende Momente des Lernens und Austauschs beim Klimacamp Leipziger Land oder kraftvolle Demonstrationen in den Straßen Berlins. Gemeinsam mit anderen Aktiven aus der Klima-Bewegung hat Jonas das Kippunkt Kollektiv mitgegründet, mit dem er seine Begeisterung für Bildungsarbeit, seinen Enthusiasmus für Kollektiv-Organisation und sein thematisches Interesse für die verschiedenen Dimensionen sozialer Gerechtigkeit auslebt.

Das Ziel von ROBIN WOOD ist es, sich für eine klimagerechte Reduktion des Flugverkehrs einzusetzen. Bislang gibt es wenig öffentlichen Widerspruch für den Mythos von grünem Fliegen und die Scheinargumente sozialer Gerechtigkeit, die die Flugindustrie und verbündete Politiker*innen häufig vorbringen. Jonas möchte das ändern: „Ich möchte die Bewegung gegen Flugverkehr stärken, damit wir das Greenwashing der Industrie stören können. Das Ziel sind weniger Flugzeuge in der Luft und mehr Gerechtigkeit am Boden!“



Jonas Asal ist der neue Referent für Flugverkehr bei ROBIN WOOD. Jonas wohnt in Berlin und ist am besten via Mail zu erreichen an: Jonas.Asal@robinwood.de



Foto: Stephane Lelarge/Initiative Lieferkettengesetz

INKOTA: „Das neue Lieferkettengesetz ist lückenhaft und greift im Rohstoffsektor viel zu kurz!“

Elektromobilität und globale Gerechtigkeit

Elektromobilität wird als zukunftsweisende Verkehrstechnologie gehandelt. Doch die einseitige Förderung von E-Mobilität hat negative Konsequenzen für Mensch und Umwelt. Dominique Just, ROBIN WOOD-Mobilitätsreferentin, führte dazu ein Interview mit Lara Louisa Siever vom INKOTA-netzwerk e.V.

? Bei der Mobilitätswende setzt die Bundesregierung aktuell stark auf eine Antriebswende hin zum E-Motor. Auch in der öffentlichen Debatte wird vielfach ein schneller Umstieg auf Elektromobilität gefordert. Wie bewerten Sie das?

! Grundsätzlich ist eine Antriebswende natürlich ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende. Doch die Mobilitätswende muss viel umfassender gedacht werden. Eine wirklich zukunftsfähige Mobilität bewegt sich innerhalb

planetarer Grenzen und achtet dabei die Menschenrechte – weltweit. Die öffentlichen und politischen Debatten lassen jedoch den massiv steigenden Rohstoffbedarf der Automobilindustrie durch die Antriebswende und deren sozial-ökologische Konsequenzen vielfach außer Acht. Ich nehme wahr, dass die Bundesregierung in ihrer Politik die Versorgungssicherheit der deutschen Automobilindustrie und nationale Wirtschaftsinteressen ins Zentrum stellt, beispielsweise bei der im letzten Jahr aktualisierten Nationalen Rohstoffstrategie. Umweltschutz oder Menschenrechte werden dort nicht einmal erwähnt. INKOTA fordert, dass die Lebensinteressen aller Menschen mehr zählen müssen als ökonomische Profitinteressen. Klimaschutz im Verkehrssektor darf also nicht gegen den Schutz von Biodiversität, Menschenrechten und dem Gemeinwohl ausgespielt werden.

? Welche Probleme bringt die starke Förderung von Elektromobilität in den Bereichen Ressourcengerechtigkeit und Menschenrechte?

! Um den steigenden Rohstoffbedarf für die Automobilindustrie zu decken, werden hohe Risiken für Umwelt und Menschenrechte in Kauf genommen. Bereits jetzt wird z.B. Forschung zum Rohstoffabbau in besonders sensiblen Gebieten wie der Tiefsee, Regenwäldern oder der Arktis mit unabsehbaren Folgen betrieben. Planetare Grenzen und der Schutz von Biodiversität werden dabei meist ignoriert. Viele metallische Rohstoffe werden außerdem in politisch fragilen Staaten im Globalen Süden abgebaut, in denen die Rechte der Bevölkerung oftmals nicht geachtet werden. Der Abbau von Rohstoffen wie Lithium, Kobalt oder Nickel hat nicht nur ökologische Folgen, sondern

auch gesundheitliche Auswirkungen wie Atemwegserkrankungen durch Feinstaub, verseuchtes Grundwasser oder steigende Krebsraten.

? Können Sie uns ein konkretes Beispiel für die sozial-ökologischen Folgen des hiesigen E-Auto-Booms für die Abbauggebiete im Globalen Süden nennen?

! Besonders gravierende Folgen hat der Kobaltbergbau in der Demokratischen Republik (DR) Kongo. Kobalt ist ein wichtiger Rohstoff in E-Auto-Batterien: Der Akku eines Elektroautos enthält rund 3000-mal mehr Kobalt als der eines Smartphones.

Die DR Kongo ist für den Kobaltabbau zentral: Etwa 64 Prozent des weltweit benötigten Kobalts wurden dort 2017 abgebaut, rund 20 Prozent davon im sogenannten Kleinbergbau. Laut Amnesty International waren 2017 hier 110.000 bis 150.000 Kleinschürfer*innen beschäftigt, die Kobalt oft mit bloßen Händen und traditionellen Werkzeugen in selbstgebauten Tunneln schürfen.

Die Kleinschürfer*innen sind dabei besonders hohen gesundheitlichen Risiken ausgesetzt, da Schutzbekleidung und Sicherheit am Arbeitsort oft fehlen und sie Kobaltstaub einatmen. Hinzu kommt, dass Kleinschürfer*innen von den industriellen Minenbetreibern häufig benachteiligt, vertrieben und von den Zwischenhändlern nicht angemessen bezahlt werden. Das führt immer wieder zu sozialen Spannungen in den Bergbaugemeinschaften. Amnesty International berichtet außerdem bis heute von Kinderarbeit in der Kobaltlieferkette, insbesondere beim Waschen der Mineralien.

Auch die Umweltauswirkungen sind untragbar: Für die Gemeinschaften vor Ort hat der Kobaltabbau oft schädliche Folgen, wie die Zerstörung von Naturschutzgebieten, Landverlust und Zwangsumsiedlungen, sinkende Grundwasserspiegel und verseuchtes Trinkwasser. In den Abbaugebieten erkranken Menschen mit höherer Wahrscheinlichkeit an Lungenerkrankungen. In einigen Fällen wurde ein bis zu 43-fach erhöhter Kobaltgehalt im Blut nachgewiesen. Kein Unterneh-

men, das Kobalt aus der DR Kongo bezieht, schafft es, volle Transparenz über die gesamte Lieferkette bis zur Mine herzustellen und kann die Verwendung von Kobalt aus Kleinbergbau in der DR Kongo gänzlich ausschließen.

? Wie können solche Probleme gelöst werden?

! Mit unserer Partnerorganisation vor Ort CARF (Centre Arrupe pour la Recherche et la Formation) setzen wir uns für eine Stärkung der Rechte von Kleinbergbaukooperativen ein. Unternehmen wie BMW haben begonnen, Kobalt aus anderen Regionen wie Australien oder Marokko zu beziehen und sich aus der DR Kongo zurückzuziehen.

Außerdem diskutieren Industrie und Forschung, ob und inwiefern Kobalt in den E-Auto-Akkus zukünftig reduziert oder durch andere Rohstoffe ersetzt werden könnte. Momentan sind diese Szenarien noch nicht realistisch bzw. in großem Stil übertragbar. Denn letztlich löst eine Substitution durch andere Rohstoffe oder eine Verlagerung der Kobalt-Lieferkette in andere Länder nicht alle Probleme: Erstens ließe sich diese Strategie nicht auf die gesamte Automobilindustrie übertragen, da sich ein großer Teil der

globalen Kobaltvorkommen in der DR Kongo befindet. Zweitens besteht vor Ort eine sehr große Abhängigkeit der lokalen Bevölkerung vom Kobalt-Kleinbergbau.

? Werden dabei koloniale Strukturen reproduziert?

! Absolut. Obwohl viele Länder des Globalen Südens sehr reich an metallischen und mineralischen Rohstoffen sind, profitiert die lokale Bevölkerung kaum davon. Da die Rohstoffe oft unverarbeitet exportiert werden, sind die Einnahmen in den rohstoffabbauenden Ländern selbst verhältnismäßig gering – ein Großteil der Wertschöpfung und damit auch der Gewinne wird in den Industrieländern erzielt.

Die deutsche Handels- und Rohstoffpolitik verstärkt diese oft imperialen Verhältnisse, indem nationale Versorgungsinteressen zum Beispiel mithilfe von bilateralen Rohstoffpartnerschaften durchgesetzt werden. So ist es für rohstoffreiche Länder schwer, ihre eigene Wirtschaft zu stärken, aber auch menschenrechtliche und ökologische Standards durchzusetzen. Da müssen wir alle, Zivilgesellschaft, Politik und Wirtschaft, gegensteuern. Doch die Chance, Menschenrechte und Umweltstandards in globalen Rohstoffliefer-

Kobalt ist ein wichtiger Rohstoff für E-Auto-Batterien: Besonders gravierende Folgen für Mensch und Umwelt hat der Kobaltbergbau in der Demokratischen Republik Kongo



Foto: Fairtrade, CC-BY-SA 2.0



Foto: Fairphone (CC BY-SA 2.0)

*Die Kleinschürfer*innen von Kobalt in der DR Kongo sind besonders hohen gesundheitlichen Risiken ausgesetzt*

ketten wirkungsvoll zu stärken, hat die Bundesregierung aus meiner Sicht verpasst. Mit dem Lieferkettengesetz sind wir noch lange nicht am Ziel, aber es ist ein erster und wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

*? Welche Versäumnisse sehen Sie beim Lieferkettengesetz? Welche weiteren Forderungen stellen Sie an politische Entscheidungsträger*innen?*

! Das Lieferkettengesetz, das am 11. Juni vom Bundestag verabschiedet wurde, ist lückenhaft und greift im Rohstoffsektor viel zu kurz. Die Industrieverbände haben durch ihre aggressive Lobbyarbeit und den Schulterschluss mit Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier erreicht, dass das Gesetz hinter internationalen Standards wie den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und teilweise sogar hinter der unternehmerischen Praxis zurückbleibt. So verpflichtet es Unternehmen nicht zu einer präventiven Risikoanalyse und entsprechenden Maßnahmen in ihrer gesamten Lieferkette bis zum Bergbau, sondern nur bis zu ihren unmittelbaren Zulieferern.

Unternehmen müssen in tieferen Lieferkettenebenen erst dann aktiv werden, wenn sie Kenntnis von Menschenrechtsverletzungen haben oder Beschwerden gegen sie vorliegen. Allerdings ist dann der Schaden bereits entstanden und für präventive Maßnahmen und Schadensverhütung ist es zu spät. Genau das ist aber die Anforderung der UN-Leitprinzipien. Die Hürden für Betroffene, vor einem deutschen Gericht auf Entschädigung zu klagen, sind weiterhin sehr hoch. Die Unternehmen müssen potenziell Betroffene und lokale Zivilgesellschaft nicht verpflichtend einbeziehen und auch bei der Einrichtung von zugänglichen und sicheren Beschwerde-mechanismen bleibt das Gesetz sehr vage. Ich frage mich ernsthaft, ob das Gesetz im Rohstoffsektor überhaupt genug Wirkung entfalten wird. Das bleibt abzuwarten und kritisch zu beobachten.

Außerdem wurde die Chance verpasst, die ILO Konvention 169 zur Stärkung der Rechte indigener Völker, welche die Bundesregierung erst im April ratifiziert hat, im Lieferkettengesetz

zu verankern. Die Konvention soll das sogenannte Vetorecht für indigene Gemeinschaften sicherstellen. Das bedeutet, dass sie der Planung eines Bergbauprojekts zustimmen müssen. Es ist enttäuschend, dass die Stärkung der Rechte indigener Völker keinen Eingang in das Lieferkettengesetz gefunden hat. Auch eine umweltbezogene Sorgfaltspflicht ist im Gesetz nicht vorgesehen, sondern nur die Referenz auf drei internationale Umweltabkommen. Das ist ein großes Versäumnis insbesondere für den Rohstoffsektor, in dem Umweltschäden und Menschenrechtsverletzungen oft miteinander zusammenhängen, die Verbindung aber meist nicht leicht nachzuweisen ist.

Auf EU-Ebene soll aber diesen Herbst ein ähnliches Gesetz zu unternehmerischen Sorgfaltspflichten auf den Weg gebracht werden, das sowohl Menschenrechte, Umweltschutz und Korruption abdecken soll und einen risikobasierten Ansatz verfolgt. Das heißt, dass Unternehmen die wesentlichen Risiken in ihren Lieferketten angehen müssen, unabhängig davon, in welcher Stufe der Lieferkette sie auftreten. Als INKOTA und Teil der

Initiative Lieferkettengesetz erhoffen wir uns von der anstehenden EU-Regelung, dass diese die Lücken des deutschen Lieferkettengesetzes füllt, eine zivilrechtliche Haftung für Unternehmen einführt und Betroffenen somit einen besseren Zugang zu Klage und Entschädigung ermöglicht.

? Was fordern Sie in diesem Zusammenhang von der Automobilindustrie?

! Die Automobilindustrie sehe ich natürlich in der Pflicht, ihre menschenrechtlichen aber auch umweltbezogenen Sorgfaltspflichten wirksam umzusetzen und nachzubessern, anstatt das Lieferkettengesetz ganz eng auszulegen. Es braucht hier einen Dialog mit der Zivilgesellschaft und natürlich vor allem mit den (potenziell) betroffenen Abbaugemeinschaften und Arbeiter*innen. Viele deutsche Automobilunternehmen sind Mitglieder in Rohstoff- und Industrieinitiativen wie der Global Battery Alliance, was an sich nicht verkehrt ist, aber nicht zu einer Auslagerung ihrer Verantwortung führen darf.

Die Ziele und Maßnahmen von Brancheninitiativen sind an manchen Stellen nicht transparent, inklusiv und ambitioniert genug. Grundsätzlich sehe ich die Automobilindustrie in der Pflicht, für eine absolute Reduktion ihres Rohstoffverbrauchs zu sorgen.

? Was bedeutet das?

! Die Automobilindustrie verbraucht insgesamt enorm viele Rohstoffe – nicht nur für E-Autos. Im Zuge der Antriebswende wird zwar ein rasanter Anstieg des weltweiten Rohstoffbedarfs für die Automobilindustrie prognostiziert, aber wir dürfen nicht vergessen, dass auch in Verbrennerautos große Mengen an metallischen Rohstoffen wie Kupfer, Aluminium und Stahl verbaut sind. Auch der Abbau dieser Rohstoffe ist mit erheblichen Menschenrechts- und Umweltrisiken verbunden.

Um diese möglichst zu vermeiden, müssen insgesamt deutlich weniger Autos produziert werden, egal mit welcher Antriebstechnologie. Wir beobachten aber einen gefährlichen Trend:

Bereits heute sind ein Viertel aller Neuzulassungen SUV, die deutlich größer und schwerer als andere Modelle sind und damit auch viel mehr Rohstoffe benötigen. Ich sehe die Automobilindustrie und die Bundesregierung hier in der Pflicht, für eine Kehrtwende im Umgang mit metallischen und mineralischen Rohstoffen zu sorgen.

? Wie würde diese Kehrtwende hin zu einer global gerechten Mobilität für Sie aussehen?

! Es kann keine zukunftsfähige und global gerechte Mobilitätswende ohne eine echte Rohstoffwende geben. Dabei sind mir zwei Säulen besonders wichtig: Erstens muss die Einhaltung von menschenrechtlichen und ökologischen Standards beim Rohstoffabbau und entlang der gesamten Lieferkette gesetzlich verpflichtend und auch einklagbar sein. Zweitens brauchen wir insgesamt viel weniger Autos auf den Straßen. Wir sollten nicht einfach die gesamte deutsche Pkw-Flotte mit E-Autos ersetzen. Weniger Autos wären nicht nur vorteilhaft für den Verbrauch von Rohstoffen, sondern auch für den Verbrauch von Flächen und Energie.

Dafür müssen wir weg vom Konzept des motorisierten Individualverkehrs hin zu mehr öffentlich geförderten, wirklich klimaschonenden Verkehrsmitteln wie ÖPNV, Schienen-, Fuß- und Radverkehr. Die Autos, die wir dann noch brauchen, sollten stärker gemeinschaftlich genutzt werden. Aber auch das automobilen Produktdesign und der Produktionsprozess müssen dringend

verbessert und menschenrechtliche wie ökologische Kriterien von Anfang mitgedacht werden.

Die Wiederverwertung von Rohstoffen und Prinzipien der Kreislaufwirtschaft sollten dabei ebenso eine Rolle spielen wie Bemühungen, insgesamt weniger Rohstoffe nutzen zu müssen. Dafür braucht es kleinere, leichtere und effizientere Autos, die langlebig, reparaturfähig und recycelbar sind. Nur so kann eine wirklich zukunftsfähige und global gerechte Mobilitätswende gelingen.

? Frau Siever, herzlichen Dank für dieses aufschlussreiche Gespräch!

Lara Louisa Siever ist Referentin für Ressourcengerechtigkeit und Rohstoffpolitik beim INKOTA-netzwerk e.V. In dieser Funktion arbeitet sie zu unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Rohstofflieferketten, zur Rohstoffnutzung für Elektromobilität und Zukunftstechnologien sowie zur Rohstoff- und Mobilitätswende. Seit Anfang 2020 ist INKOTA im vom Bundesarbeitsministerium initiierten Branchendialog mit der Automobilindustrie vertreten und wirkt in der Arbeitsgruppe „Unternehmensübergreifender Beschwerdemechanismus“ mit.

Das INKOTA-netzwerk ist eine entwicklungspolitische Organisation, die aus der ökumenischen, globalisierungskritischen Friedensbewegung entstanden ist und dieses Jahr 50-jähriges Bestehen feiert. INKOTA ist in der Initiative Lieferkettengesetz und im Arbeitskreis Rohstoffe vertreten.

Das Einhalten von menschenrechtlichen und ökologischen Standards beim Rohstoffabbau und entlang der gesamten Lieferkette muss gesetzlich verpflichtend und einklagbar sein



Foto: Initiative Lieferkettengesetz



Foto: Ferna Otten

Transport von Kautschuk am Anfang der Lieferkette: Auch in der Kautschukindustrie sind Landrechtskonflikte und Entwaldung an der Tagesordnung

Nicht auf der (Liefer)-Kette!

Das „Gesetz über die unternehmerischen Sorgfaltspflichten in Lieferketten“ ist da! Leider sind sowohl die Sorgfaltspflichten als auch die Lieferkette auf der Strecke geblieben

Am 11. Juni verabschiedete der Bundestag das Lieferkettengesetz. Es tritt 2023 in Kraft. „Damit sind wir jedoch noch lange nicht am Ziel“, so Johanna Kusch von der Initiative Lieferkettengesetz. Deutsche Wirtschaftsverbände hatten großen Einfluss ausgeübt, allen voran Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier, und das Gesetz enorm verwässert.

Das Gesetz betrifft zunächst Unternehmen ab 3.000, von 2024 an dann auch Unternehmen ab 1.000 Mitarbeiter*innen. Diese Unternehmen müssen fortan bei direkten Zulieferern Risiken für Menschenrechtsverletzungen ermitteln, Gegenmaßnahmen ergreifen und diese gegenüber dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) dokumentieren. Falls ein Unternehmen „substantiierte Kenntnis“ über Menschenrechtsverletzungen erlangt, dann müssen auch bei seinen indirekten Zulieferern Risiken ermittelt werden. Umweltzerstörungen sind nur dann von Belang, wenn dadurch Menschen-

rechte verletzt werden. Außerdem begründet das Gesetz keinen zivilrechtlichen Haftungstatbestand. Das bedeutet, dass Betroffene auf Basis dieses Gesetzes keinen Schadensersatz von Unternehmen einklagen können.

Die nächste Bundesregierung muss unbedingt nachbessern. Das Gesetz darf nicht hinter den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte zurückbleiben – es muss präventiv wirken. Und es muss unsere Umwelt schützen, unabhängig davon, ob Menschenrechte verletzt werden – Klimakrise und Artensterben dürfen nicht ignoriert werden.

Exkurs nach Brüssel

Nicht nur in Berlin, auch in Brüssel wird um unternehmerische Sorgfaltspflichten gerungen. Nachdem das EU-Parlament bereits im März mit der Verabschiedung eines sog. Legislativberichtes eine Empfehlung an die Kommission ausgesprochen hatte, ein europäisches Lieferkettengesetz

zu unternehmerischen Sorgfalts- und Rechenschaftspflichten einzuführen, lassen die Vorschläge der EU-Kommission auf sich warten. Ursprünglich war die Veröffentlichung für den Juni angekündigt, ist nun aber in den Herbst verschoben worden. Besorgniserregend ist auch, dass die Initiative nicht mehr ausschließlich von Justizkommissar Didier Reynders geleitet wird, sondern nun gemeinsam mit dem Kommissar für Wachstum und Binnenmärkte, Thierry Breton. Letzterer pflegt eine enge Beziehung zur Privatwirtschaft, die von der Maßnahme nicht sehr angeht zu sein scheint.

Die Initiative Lieferkettengesetz hat sich seit September 2019 für ein starkes Lieferkettengesetz in Deutschland eingesetzt. Gestartet als Bündnis aus 64 zivilgesellschaftlichen Organisationen vereint die Initiative mittlerweile 128 Menschenrechts-, Entwicklungs- und Umweltorganisationen sowie Gewerkschaften und kirchliche Akteure.

Die EU-Kommission arbeitet derzeit nicht nur an einem, sondern tatsächlich an zwei verschiedenen Lieferkettengesetzen: Aus der Fachabteilung Umwelt unter Leitung von Kommissar Virginijus Sinkevicius wird ein Vorschlag zu entwaldungsfreien Lieferketten erwartet. Auch hier war die Veröffentlichung für den Juni angekündigt, wurde dann auf den Herbst verschoben und wird mittlerweile erst im Dezember erwartet.

Dieses Gesetz soll das Risiko von Entwaldung und der Zerstörung von Ökosystemen entlang von Wertschöpfungsketten minimieren und bezieht sich explizit auf sog. FERCs (forest-and-ecosystem-risk commodities), darunter Palmöl, Soja, Fleisch und Leder, Kaffee, Kakao und Kautschuk. Der entsprechende Initiativbericht für ein neues Gesetz gegen Abholzung, Ökosystemumwandlung und Menschenrechtsverletzungen wurde bereits im Oktober 2020 vom EU-Parlament beschlossen.

Die Kautschukindustrie will keine Verpflichtungen

Der Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie (wdk) hatte den deutschen Gesetzesentwurf als zu ambitioniert abgetan. Er setzt lieber auf freiwillige – aber wirkungslose – Nachhaltigkeitsinitiativen und Zertifikate der Industrie und pocht auf eine europäische Lösung. Dabei sind freiwillige Initiativen nichts als Augenwischerei. Die Industrie hat sich ihr eigenes Marketing-System geschaffen, in dem „nachhaltig“ oft nichts weiter bedeutet als „legal“. Der wdk muss sich der Tatsache stellen, dass Kautschuk erstens nicht entwaldungsfrei produziert wird und zweitens Landrechtskonflikte und desaströse Arbeitsbedingungen an der Tagesordnung sind – vor allem am Anfang der Lieferkette, auf den Plantagen und in den Gummifabriken.

Nun ist bekannt geworden, dass der Verband der europäischen Reifen- und Kautschukindustrie (European Tyre & Rubber Manufacturers Association, ETRMA) – der wdk ist Verbandsmitglied – Kautschuk von der Liste der FERCs ausschließen will. Der Verband ist der

Ansicht, dass Viehzucht, Soja- und Palmölproduktion die Hauptursachen für die Entwaldung seien. Kautschuk sei hingegen ein Rohstoff mit niedrigem Entwaldungsrisiko. Ein Ausschluss von Kautschuk aus der Liste der FERCs wäre aus unserer Sicht katastrophal.

Der ETRMA repräsentiert neben einigen staatlichen Verbänden (Spanien, Italien, Finnland, Niederlande, Frankreich und Deutschland) vor allem die Interessen der Reifenindustrie: Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin und Pirelli sind unter den Mitgliedern.

Debatte um negative Folgen der Kautschuknutzung fehlt

Weltweit werden pro Jahr fast 15 Millionen Tonnen Kautschuk produziert. Hauptanbauregion ist Südostasien, insbesondere Thailand und Indonesien. Ursprünglich kommt der Kautschukbaum, *Hevea brasiliensis*, aus Brasilien. Aber auch in Westafrika und Mittel- und Südamerika wird vermehrt Kautschuk angebaut.

Während es um Rohstoffe wie Palmöl, Kaffee oder Kakao längst breite öffentliche Diskurse zu Umwelt- und Sozialverträglichkeit gibt, spricht kaum jemand über Kautschuk. Dabei wäre das wahnsinnig wichtig! Denn Kautschuk steckt nicht nur in unglaublich vielen alltäglichen Produkten wie in Gummistiefeln, Dichtungsringen, Luftballons und Yogamatten. Flugzeugreifen, Treckerreifen, Autoreifen, Fahrradreifen – alle werden aus Naturkautschuk

hergestellt. Tatsächlich verarbeitet die Reifen- und Automobilindustrie drei Viertel des globalen Produktionsvolumens.

Naturkautschuk ist laut EU sogar ein „kritischer Rohstoff“: Naturkautschuk kann weder ersetzt, noch in der EU produziert werden. Die Industrie ist abhängig von Importen, und das bei steigender Nachfrage auf dem Weltmarkt.

Einerseits muss also sichergestellt werden, dass Lieferketten entwaldungsfrei sind. Menschenrechte müssen geschützt und Landrechtskonflikte ausgeschlossen werden. Andererseits wäre es unglaublich wichtig, dass wir die Nachfrage nach Naturkautschuk reduzieren und recyceln, was das Zeug hält! Altreifen in Zementfabriken zu verbrennen, ist definitiv keine Lösung.

Weltweit ist der Druck auf die verbliebenen naturnahen Landflächen enorm. Dabei müssten Wälder und Ökosysteme geschützt, d.h. von agrar-industrieller Nutzung ausgeschlossen werden. Letztlich braucht es einen wirkungsvollen gesetzlichen Rahmen gegen Menschenrechtsverletzungen und für den Umweltschutz, sowohl in Deutschland als auch in der EU!

Fenna Otten, ROBIN WOOD-Tropenwaldreferentin, Hamburg

Einen interessanten Beitrag zum Thema finden Sie in der zdf Mediathek: <https://www.zdf.de/comedy/die-anstalt/die-anstalt-vom-22-juni-2021-100.html>



Notizen zum Leben auf der Erde

Wie viele Sterne auf einer Skala von eins bis fünf geben Sie dem neuen Buch von John Green? Bisher hat Green vielfach ausgezeichnete Jugendbücher geschrieben, die auch erwachsene Leser*innen begeisterten. Sein bekanntestes Buch: „Das Schicksal ist ein mieser Verräter“ wurde dazu erfolgreich verfilmt. Berühmt ist John Green außerdem für den Youtube-Kanal vlogbrothers, auf dem er und sein Bruder Hank seit 2007 wöchentliche Videos veröffentlichen. Diese Videos und Greens Podcast „The Anthropocene Reviewed“ dienten als Basis für die Essays in seinem ersten Sachbuch.

Die Bandbreite seiner Geschichten in „Wie hat Ihnen das Anthropozän bisher gefallen?“ ist groß. So erfahren die Leser*innen, warum die Höhlenmalereien von Lascaux nur eine Erinnerung sind und warum der Halleysche Komet eigentlich ein schmutziger Schneeball ist. Kanadagänse, Teddybären, Klimaanlageanlagen und viele Themen mehr erörtert der Autor packend und tiefgründig in seinen Essays. Drei Ebenen machen das Buch, das im Mai erschien, so lesenswert: Das fundierte Wissen des Autors erweitert den Horizont der Leser*innen. Außerdem erlaubt uns Green tiefe Einblicke in sein Leben und seine persönlichen Sichtweisen. Dazu setzt der Autor die Essays in einen globalen Zusammenhang mit philosophischem Tiefgang. Wer bereits John Green Fan ist, wird von diesem klugen Sachbuch mit biografischem Hintergrund begeistert sein. Packend geschrieben ist dieses nachdenkliche Buch über die heutige Welt aber für alle Leser*innen absolut empfehlenswert.

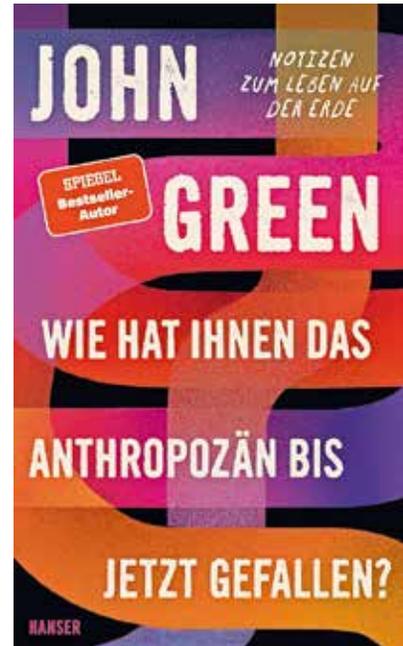
Christiane Weitzel, Hamburg

? *Lieber John Green, in Ihrem ersten Sachbuch stellen Sie verschiedene Aspekte des menschlichen Lebens auf der Erde in den größeren Kontext unserer Zeit und ihrer Widersprüchlichkeiten – zum Beispiel der Frage, wie unsere Spezies andere Spezies zu Dutzenden ausrotten kann, es aber nicht schafft, sich selbst zu retten. In welcher Hinsicht haben die Pandemie und der Klimawandel Ihr Buch beeinflusst?*

! *Es ist schwierig, sich bewusst zu machen, welches Ausmaß unsere Dominanz über diesen Planeten angenommen hat. Wir greifen radikal in die Biodiversität und das Klima der Erde ein, bleiben aber gleichzeitig zerbrechlich und verletzlich. Wir können nicht verhindern, dass die Menschen leiden, die wir lieben. Ein einziger Strang RNA kann uns zerstören. Und deshalb müssen wir uns meiner Meinung nach im Angesicht der großen Herausforderungen, vor denen wir stehen – von Covid bis zum Klimawandel –, sowohl unsere Macht als auch unsere Machtlosigkeit eingestehen. Vor allem der Klimawandel verlangt die Art von kollektivem globalem Einsatz von uns, an dem wir bisher ziemlich krachend gescheitert sind. Ich will aber die Hoffnung nicht aufgeben. Grund zur Hoffnung gibt es meiner Ansicht nach immer. Aber ich habe dieses Buch auch geschrieben, weil ich untersuchen wollte, warum wir die Herausforderungen, vor denen die Menschheit steht, immer wieder unterschätzen.*

? *Obwohl in Ihrem Buch menschliche Widersprüche und menschliches Scheitern eine große Rolle spielen, gibt es auch viele Momente voller Hoffnung und Schönheit darin – atemberaubende Sonnenuntergänge, Ihr Lieblingslied, Flüstern. Welches Kapitel mögen Sie am liebsten?*

! *Für mich ist das ganze Buch um den Essay über Sonnenuntergänge herum aufgebaut. Sonnenuntergänge sind nicht nur einfach schön. Ihre Schönheit ist allumfassend. Obwohl unsere fernen Vorfahren ganz anders lebten als wir, hat mit Sicherheit jeder, der jemals mehr als ein paar Jahre auf diesem Planeten gelebt hat, schon mal innegehalten, um die Schönheit eines Sonnenuntergangs zu bewundern. Gleichzeitig ist diese Schönheit aber auch zu einem kitschigen Klischee verkommen. Also wollte ich einen Weg finden, Sonnenuntergänge mit neuen Augen zu betrachten und sie auf eine Art zu lieben, die weder sentimental noch kitschig ist.*



John Green: Wie hat Ihnen das Anthropozän bis jetzt gefallen? Notizen zum Leben auf der Erde
 Übersetzt aus dem Englischen von Henning Dedekind, Friedrich Pflüger, Wolfram Ströle, Violeta Georgieva Topalova
 Hanser Verlag, 2021
 320 Seiten, 22,- Euro
 ISBN: 978-3-446-27055-8



Verlosung!

Wir vergeben fünf Sterne für John Greens neues Buch „Wie hat Ihnen das Anthropozän bis jetzt gefallen“. Und wir verlosen zwei Exemplare des Buchs. Schicken Sie uns dafür bitte möglichst bald eine E-Mail an: magazin@robinwood.de oder eine Postkarte mit dem Stichwort „John Green“ an: ROBIN WOOD, Bremer Str. 3, 21073 Hamburg. Viel Glück und viel Spaß beim Lesen!



Kassel: Unterschriften gegen Kohle

Klimapolitik in die eigene Hand nehmen

Das Handbuch „Klimawende von unten“ zeigt wie wir mit direkter Demokratie die Energie- und Verkehrswende in unsere Städte bringen

Als Kasseler Aktive im Sommer 2019 ankündigten, dass sie ein Bürgerbegehren gegen das städtische Braunkohlekraftwerk vorbereiten, kam prompt eine Pressemitteilung der Stadtwerke. Man wolle das klimaschädliche Kraftwerk jetzt schon 2028 statt 2030 abschalten. Doch das war den **Kasseler Klimaschützer*innen** nicht genug – sie begannen mit der Unterschriftensammlung. Einige Monate später schlugen sie mit dem Aufsichtsrat der Stadtwerke ein: 2025 beginnt die Umstellung von Braunkohle auf Klärschlamm.

In **Darmstadt** hatten einige junge Menschen von Fridays for Future genug vom Demonstrieren. Sie wollten dafür sorgen, dass ihre Stadt klimaneutral wird. Mit direkter Demokratie haben sie nicht nur ein Bekenntnis der Stadtregierung zur Klimaneutralität 2035 erreicht. Wer künftig ein Grundstück von der Stadt Darmstadt erhalten möchte, darf nur noch energieeffizient darauf bauen. Die städtische Wohnungsgesellschaft saniert ab sofort hunderte Gebäude, für private Sanierungen gibt es ein Förderprogramm. Auf die Dächer aller städtischen Gebäude kommen innerhalb von drei Jahren Solaranla-

gen, auf der restlichen Dachfläche und auf den Fassaden wächst dann eine Begrünung. Der öffentliche Nahverkehr wird um jährlich mindestens sechs Prozent ausgebaut, Autoparkplätze in Radabstellanlagen und Grünflächen umgewandelt. Parken wird teurer. Außerdem hat die Stadt kurzfristig 15 Millionen Euro für Klimaschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt.

Die RheinEnergie ist einer der größten Player unter den Stadtwerken. Sie versorgt 2,5 Millionen Menschen in der Region um **Köln** und hat weit über die Stadtgrenzen hinaus investiert, beispielsweise in ein Rostocker Kohlekraftwerk. Doch jetzt ist sie unter Druck geraten. Eine Kölner Bürgerinitiative hat ausreichend Unterschriften gesammelt, um alle Kölner Bürger*innen in einem Bürgerentscheid abstimmen zu lassen, ob die RheinEnergie künftig nur noch Ökostrom vertreiben darf. Das würde das Aus für deren Kohle- und Gaskraftwerke bedeuten. Natürlich ist man in der Vorstandsetage nervös. Und nimmt die Sache ernst. Unter Moderation des Wuppertal Instituts gab es wochenlange Verhandlungen zwischen der Bürgerinitiative und der Chefetage des Energiekonzerns.

Die Beispiele dieser engagierten Bürger*innen zeigen, wieviel Macht uns die Instrumente der direkten Demokratie geben. Wir können Kohlekraftwerke abschalten, die Geschäftspolitik großer Energiekonzerne verändern oder für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sorgen. Dafür müssen wir nicht darauf warten, dass die Bundesregierung oder die Kommunalpolitiker*innen unserer Städte und Gemeinden ihren Worten endlich Taten folgen lassen. Wir können die politische Entscheidung selbst herbeiführen und die Politik muss sie umsetzen.

In dem **Handbuch „Klimawende von unten“** stellen das Umweltinstitut, Mehr Demokratie und BürgerBegehren Klimaschutz Erfolgsbeispiele vor und liefern einfache Anleitungen, mit denen schon eine Handvoll engagierter Personen ein Klima-Bürgerbegehren starten kann. Die Broschüre enthält rechtlich geprüfte Abstimmungsfragen, mit denen Initiativen ohne großen Aufwand loslegen können, und wertvolle Kampagnentipps aus der Praxis. Zu dem Handbuch gibt es auch eine Website. Dort finden Aktive ein „Starter-Kit“ – ein Video-Tutorial, das die ersten Schritte zum Klima-Bürgerbe-

gehen erklärt. Außerdem gibt es eine interaktive Deutschlandkarte, auf der alle Bürgerbegehren für die Energie- und Verkehrswende mit einer eigenen Projektseite präsentiert werden. Interessierte können die Initiativen dort kontaktieren oder sich über ihre Ziele informieren. ROBIN WOOD gehört zum Unterstützerkreis der Kampagne „Klimawende von unten“.

Zur Philosophie der Kampagne gehört es, dass mit jedem Klima-Bürgerbegehren nicht nur Studien und Pläne in Auftrag gegeben, sondern ganz konkrete Klimaschutzmaßnahmen erreicht werden, die direkt messbar Emissionen reduzieren. So bringt die Abschaltung des Kohlekraftwerks in Kassel in vier Jahren 750.000 Tonnen CO₂-Einsparung.

Neben der Abschaltung fossiler Kraftwerke gibt es Modell-Bürgerbegehren zu folgenden Themen:

- Stadtwerke zu Ökostromversorgern machen
- Die Fernwärme auf erneuerbare Energien umstellen
- Die Dächer der Stadt zu Sonnenkraftwerken machen
- Vorfahrt für Fahrräder erkämpfen
- 365-Euro-Ticket für den öffentlichen Nahverkehr
- Den öffentlichen Nahverkehr ausbauen

Die Kampagne bietet noch mehr als nur das Handbuch und die Website für die ersten Informationen. Ein Team aus Mitarbeiter*innen des Umweltinstituts, von BürgerBegehren Klimaschutz und Mehr Demokratie berät Aktive, die eine Idee haben, was sie in ihrer Stadt oder Gemeinde bewegen wollen. Am Beginn steht meist eine strategische Beratung: Welches Klima-Bürgerbegehren macht in der eigenen Stadt Sinn? Welche Fragen müssen recherchiert werden? Wie bereiten wir uns auf Gegenargumente vor? Wie gewinnen wir neue Mitstreiter*innen?

Bei all diesen Schritten hilft es, dass ein Großteil der Arbeit schon von anderen Bürgerinitiativen gemacht wurde. So müssen die Abstimmungsfragen für das Bürgerbegehren nur leicht angepasst werden, die Website kann sich an der anderer Initiativen orientieren, es gibt schon einen Plan für den Gang an die Öffentlichkeit und für Aktionen. In der Klimawende-Cloud sind viele dieser Informationen und Dokumente wie Rechtsgutachten oder Pressemitteilungen gesammelt. Neben der Beratung ist auch der Austausch mit anderen Klimawende-Aktiven wichtig. Dafür gibt es Email-Listen und Chatgruppen, außerdem vermittelt das Klimawende von unten-Team oft einen direkten Kontakt zu Initiativen mit ähnlicher Ausrichtung.



Köln: Bürger*innenentscheid für den Umstieg auf Ökostrom



Darmstadt: Klimaschutz von unten erfolgreich

Hast du Lust bekommen, Teil der Klimawende-Bewegung zu werden? Dann kontaktiere das Team der Klimawende von unten über die Mailadresse info@klimawende.org.

Franziska Buch, Referentin für Energie- und Klimapolitik und Mitglied des Vorstands des Umweltinstitut München e.V.



Bestell das kostenlose Handbuch für die Klimawende von unten! Darin findest du inspirierende Erfolgsgeschichten und Anleitungen, wie du mit wenigen Mitstreiter*innen Klima-Bürgerbegehren umsetzen kannst – für eine Energiewende oder Verkehrswende vor deiner Haustür. Es enthält rechtlich geprüfte Abstimmungsfragen und Tipps aus der Praxis. Jetzt kostenlos in der ROBIN WOOD-Geschäftsstelle bestellen, Tel.: 040 3808920



Hier in Gistenbeck im Wendland sind noch Plätze für MitmacherInnen, IdealistInnen, TräumerInnen, AnpackerInnen frei

Lebenstraum in Gistenbeck

Im Wendland haben wir uns unseren Lebenstraum von einem gemeinschaftlichen Leben auf dem Land in und mit der Natur erfüllt. Jetzt suchen wir Menschen, die diesen Traum mit uns teilen und leben wollen.

Im Dezember 2012 kehrten wir Berlin den Rücken und kauften uns im Wendland einen ehemaligen Bauernhof. Unser Ziel ist ein zukunftsorientiertes Projekt, das drei Aspekte umfasst:

1. Der Natur etwas zurückgeben

Zu unserem Hof gehören 2,5 Hektar Ackerfläche, die in den letzten Jahren nicht mehr genutzt und mit Blühstreifen versehen waren. Durch das frühere jährliche Tiefpflügen war die Bodenfauna nachhaltig beeinträchtigt. Als wir den Hof übernahmen war ein ca. 30 Meter breiter Streifen hauptsächlich mit Beifuß in Maisgröße bewachsen. Aus dem Feld soll nun ein Naturpark werden: mit einer größtmöglichen Artenvielfalt und einem Erholungsraum für die Bewohner*innen. Die interessante Bodenstruktur reicht von magerem Sand bis zu lehmigem „Sumpf“. So kann hier eine sehr abwechslungsreiche Vegetation gedeihen.

Wir legten ein Wegenetz an, pflanzten Bäume und Sträucher und bauten einen kleinen Teich. Da der Boden durch

Treckereinsatz nicht weiter verdichtet werden soll, entfernten wir den Beifuß in drei aufeinander folgenden Jahren von Hand.

Als zukünftige Vogelschutzhecken setzten wir 1250 Pflanzen, u.a. Weißdorn, Hainbuche, Schlehe, Liguster, Haselnuss, Weide, Pfaffenhütchen. Um sie durch die Dürreperioden zu bringen, bohrten wir einen Tiefbrunnen und verlegten Wasserleitungen. Erste Bereiche, die Rückzugsorte für Natur und Menschen sein können, sind so bereits entstanden.

Auf dem gesamten Areal, insbesondere im Bereich der Magerwiese, siedelten sich im Laufe der letzten Jahre viele Pflanzen an, manches haben wir regional gesammelt und ausgesät. Die Insektenpopulation nahm bereits deutlich zu. Ob dadurch auch die Anzahl und Vielfalt anderer Tiere zugenommen hat, können wir nicht sagen, da es vorher keine genaue Erfassung gab. Wir nehmen es aber an, denn die Bodenfauna ist erheblich reichhaltiger geworden.

2. Gemeinschaftliches Wohnen und Leben

Das Wohngebäude mit einer Wohnfläche von ca. 450 m² auf zwei Etagen stammt aus dem Jahr 1907. Wir haben mehr als acht Jahre die Gebäude

in Eigenarbeit an ökologischen und finanziellen Gesichtspunkten orientiert grundsaniert. Die Neuaufteilung der Räume macht möglich, dass „Viel kann, aber Wenig muss“.

Es gibt sowohl abgetrennte Wohnbereiche, als auch gemeinschaftliche Räume, sodass fünf Menschen ressourcensparend zusammen wohnen und leben können. Die vorhandenen Nebengebäude werden zu einem Teil zu Refugien für Fledermäuse, Vögel und anderem Getier ausgebaut, bzw. belassen und zum anderen Teil als Werkstätten, Lager, Ausstellungsraum usw. genutzt.

3. Die Suche nach dem Glück

Wir wollen mit diesem Projekt einen Raum gestalten, in dem es möglich ist, zu sich selbst zu finden, Zufriedenheit und Erfüllung zu erleben. Dem, wer mag, auch kreativ und künstlerisch nachzugehen und zu einem glücklichen Leben zu kommen. Wir sind auf einem guten Weg.

Das Beste zum Schluss

Wir haben noch Plätze frei für MitmacherInnen, IdealistInnen, TräumerInnen, AnpackerInnen und andere nette Menschen. Auf Gabis Kunstseite www.gabrieleschmidt.de findet Ihr mehr Bilder.

Kontakt: gistenbeck@t-online.de

Vermächtnisse

Foto: Carmen Krumm

Vermächtnisse für die Umwelt

Das Thema Erbschaften und Vermächtnisse ist ein sensibler Bereich. Dabei haben Vermächtnisse wenig mit dem Tod sondern sehr viel mit dem Leben zu tun.



Wenn Sie Fragen zum Thema haben, rufen Sie mich gerne an, Angelika Krumm: 03332 511459

Für die Zukunft

Seit jeher gestalten viele Menschen weit vor ihrem Tod ihr Nachleben: In Form ihres Vermächtnisses für ihre Kinder und Kindeskinde, Nachbar*innen, Freund*innen, für die Menschen in ihrer Stadt und für die Menschen, die ihre Vision der Zukunft teilen. Unsere natürlichen Lebensgrundlagen zu erhalten, gehört sicher dazu. Dieses wichtigste Erbe der Menschheit so intakt wie möglich an die nächsten Generationen weiterzureichen, dafür setzt sich ROBIN WOOD ein.

Darüber reden

Vermächtnisse und Testamentsspenden sind ein Ausdruck der Selbstbestimmung sowie ein Manifest und eine klare Antwort auf die Frage: Wofür stehe ich? Welche Spuren will ich hinterlassen? ROBIN WOOD darf Sie nicht juristisch beraten, aber wir haben viel Verständnis für Ihren Willen! Wenn es darum geht, genau die Entscheidung zu treffen, die Ihren Wünschen entspricht, wird Sie Ihr Anwalt oder

ein Fachanwalt für Erbrecht gerne unterstützen. Und für alle Fragen, die unsere Arbeit zum Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen betreffen, stehen ich Ihnen ganz persönlich zur Verfügung.

Wenn Sie mehr über das Vererben wissen wollen und dabei auch etwas für den Umweltschutz tun möchten, bestellen Sie unverbindlich die Testamentsbroschüre von ROBIN WOOD „Ihr Wille ist wichtig“ bei: ROBIN WOOD e.V., Bremer Straße 3, 21073 Hamburg, Tel.: 040 380892-0.



impresum

Nummer 150/3.21

ROBIN WOOD-Magazin

Zeitschrift für Umweltschutz und Ökologie

Erscheinungsweise vierteljährlich

Redaktion:

Jana Ballenthien, Sabine Genz, Angelika Krumm, Annette Littmeier, Dr. Christiane Weitzel (V.i.S.d.P.). Die Redaktion ist für Layout, Satz, Fotos, Anzeigen verantwortlich.

Verlag:

ROBIN WOOD-Magazin
Bundesgeschäftsstelle

Bremer Straße 3, 21073 Hamburg
Tel.: 040 380892-0, Fax: -14
magazin@robinwood.de

Jahresabonnement:

12,- Euro inkl. Versand.
Der Bezug des Magazins ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Förder*innen, die ab 50 Euro jährlich spenden, erhalten ein kostenloses Jahresabo.

Gesamtherstellung:

Nordbayerischer Kurier, Bayreuth
Bogenoffsetdruck, Auflage: 7.500.
Gedruckt mit mineralölfreien Farben auf 100 % Recyclingpapier mit dem Blauen Engel.

Titelbild:

iStock by Getty Images:
kostenkodesign

Spendenkonto:

ROBIN WOOD e.V.
Sozialbank Hannover
IBAN: DE 13 25120510 00084 555 00
BIC: BFS WDE 33 HAN



info@robinwood.de
www.robinwood.de

Vermittlung von Grundkenntnissen

Mit großem Interesse habe ich heute eine Ausgabe Ihrer Zeitschrift Robin Wood gelesen. Ich kannte diese Zeitschrift ganz und gar nicht. Sie war neu für mich und Sie informieren allumfassend. Selber bin ich Baumfan und sehr naturverbunden. Mir ist es ein großes Anliegen Ihnen mitzuteilen, dass ich persönlich erstens das Thema für immens wichtig halte. Und ähnlich wie sie denke. Um jedoch mehr Popularität zu erlangen denke ich persönlich sollte eine Zeitschrift lesbar sein und nicht nur eine Ansammlung von Fakten sein. Das ist dann schwer zu lesen und auch zu verdauen. Auch ökologische Werbung brächte zusätzlich Einnahmen.

Die Vermittlung von Grundkenntnissen für Einsteiger halte ich auch für sinnvoll. Alles in allem wollte ich Ihnen gerne mitteilen, dass die Zeitung zwar gut, aber für mich zu straff, zu komprimiert erscheint.

Gerne würde ich wissen wo ich diese Zeitung erhalten kann.

Ich verbleibe mit freundlichem Gruß
Sophie Marie Seewald

Anmerkung der Redaktion

Liebe Sophie Marie Seewald,
vielen Dank für Ihre Anregungen! Wir werden gerne versuchen einiges davon im Magazin umzusetzen.
Sie können das ROBIN WOOD-Magazin an zahlreichen Bahnhofskiosken kaufen und alle Mitglieder und Fördermitglieder erhalten das Magazin. Sie können auch vier Ausgaben jährlich für 12 Euro abonnieren unter info@robinwood.de. Das Abo können Sie jederzeit kündigen.
Herzliche Grüße
Christiane Weitzel für die Magazin-Redaktion



Ihre Hinweise, Erfahrungen und Gedanken sind wichtig!

Rufen Sie uns an: 040 380892-0
und schreiben Sie uns:
magazin@robinwood.de

Kein Kraftwerk im Wald!

„Wald braucht Vielfalt“, ROBIN WOOD-Magazin Nr. 149/2.2021

In den Waldartikeln vom Robin Wood-Magazin Nr. 149 sind die Faktoren, welche unsere Wälder bedrohen, sehr gut dargestellt: Luftschadstoffe, Zerschneidungen, Nadelholz-Monokulturen (seit 200 Jahren verfehlte Wirtschaftsweise!), Grundwasserabsenkungen, aufeinander folgende Trockenjahre, rabiate Holzernte durch Großmaschinen wie Harvester und zu wenig Totholz-Vorrat machen ihnen schwer zu schaffen. Als großes Übel kommt noch dazu, dass Wälder in Kraftwerken verfeuert werden sollen.

Richtigerweise legen Sie dar, dass es für Wälder wichtig ist, das ihnen eigene Innenklima mit seiner höheren Feuchtigkeit und seinen (im Sommer) niedrigeren Temperaturen zu schützen, was umso besser gelingt, je weniger die Waldflächen zerschnitten werden und ihr Kronendach durchlöchert wird.

Genau das passiert aber auch durch die inzwischen zahlreich in Wälder implantierten Windkraftanlagen! Die Überschrift Ihres Heftes von Seite 24 „Kein Wald ins Kraftwerk!“ gilt also auch umgekehrt: „Kein Kraftwerk in Wälder!“

em. Prof. Dr. Herbert Zucchi (Tierökologie), Osnabrück

Leben im Holzpolter

Sehr geehrte Frau Klingberg,

im ROBIN WOOD-Magazin 2.2021 fragten Sie nach Bildern von Tieren in Holzpoltern. Im Anhang schicke ich Ihnen ein Bild von einem seltenen Alpenbockkäfer an einem Buchenholz-Stapel, aufgenommen am Alpenrand südlich von München.

Mit freundlichen Grüßen
Konrad Wothe



Foto: Konrad Wothe

ROBIN WOOD

KEIN WALD INS KRAFTWERK!

#Biomasseschwindel
#StopFakeRenewables

DAS VERFEUERN UNSERER WÄLDERN SCHADET IHRER GESUNDHEIT UND BLOCKIERT DIE ENERGIEWENDE!

Wälder nicht verfeuern!

Es gibt weitreichende Pläne, Kohlekraftwerke auf Holzverbrennung umzurüsten. Das müssen wir stoppen! Die Zeit der Kohle ist zurecht vorbei. Doch was wir nun wirklich brauchen sind schnelle Lösungen hin zu 100 Prozent Erneuerbare Energien! Schauen Sie dazu bitte auch ab Seite 12 dieser Ausgabe.

Ich möchte andere informieren!

Bestellungen gerne auch via
E-Mail: info@robinwood.de
oder Telefon: 040 3808920

Bitte senden Sie mir:

___ Exemplare dieses Magazins

___ Exemplare der Aufkleber: Energiewende nicht
verfeuern/Kein Wald ins Kraftwerk

ROBIN WOOD e.V.
Geschäftsstelle
Bremer Str. 3

21073 Hamburg

Name: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Telefon: _____

E-Mail: _____

Datum, Unterschrift

Kein Holz statt Kohle!



www.robinwood.de

