

Pressepaket für die dezentralen Aktionstage Naturräume statt Betonräume! Protest für die Rettung des Dannenröder Waldes

Vom 19.-21. Juni 2020 werden an unterschiedlichen Orten in ganz Deutschland dezentral Protestaktionen gegen den geplanten Bau der Autobahn A49, die den Dannenröder Wald zerstören würde, stattfinden. Anlass ist die Gerichtsverhandlung des Bundesverwaltungsgerichtes am 23.06.2020 in Leipzig. Wir wollen zeigen, dass wir die Verantwortung selbst in die Hand nehmen und für den Wald und das darin befindliche Trinkwasserschutzgebiet einstehen – auf den Bäumen, in den Städten oder im Netz!

Um den Gruppen ein paar Hilfestellungen bei der Pressearbeit zu geben, haben wir hier in diesem Dokument ein paar Dinge zusammengestellt:

- Vorschlag für eine Presseeinladung
- Sprüche (für Banner oder bei eurer Demo)
- Hashtags für Social Media eurer Wahl (Twitter, Instagram...)
- Textbausteine, Fakten und Argumentationshilfen für Interviews, Pressemitteilungen und Posts

Vorschlag für eine Presseeinladung

Presseeinladung: Naturräume statt Betonräume! Demonstration / Protest am 19.06/ 20.06/ 21.06 in XXX (Ort)

Sehr geehrte Redaktionen,

am XX gehen wir anlässlich der bundesweiten Aktionstage in XX auf die Straße und bringen mit einer [Aktion/ Fahrraddemo/ Mahnwache...] unseren Protest gegen die A49 zum Ausdruck.

Am 23.06.2020 entscheidet das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig über die Zerstörung großer Teile des Dannenröder Waldes wegen des geplanten Baus einer längst nicht mehr zeitgemäßen Autobahn. Dieses Projekt bedroht nicht nur den jahrhundertealten, gesunden Mischwald, sondern gefährdet zudem das sich darin befindliche Trinkwasserschutzgebiet. Vor dem Hintergrund aufeinander folgender Dürrejahre, die bereits spürbare Auswirkungen haben, macht es keinen Sinn, ein Gebiet dem Erdboden gleich zu machen, das ca. 500.000 Menschen mit Wasser versorgt.

Daher fordern wir: Keine weitere Zerstörung von teilweise bereits stark überlasteten Naturräumen! Die Durchsetzung einer echten und gerechten Verkehrswende. Mobilität ist ein Grundbedürfnis und sollte daher zur Daseinsfürsorge gehören [und nicht nur einigen wenigen vorbehalten sein], deswegen müssen wir Wege finden, wie wir dieses Bedürfnis klima- und sozialgerecht lösen können. Öffentliche Mobilität muss kostenlos und somit für alle zugänglich sein. Globale Ausbeutungsstrukturen müssen abgeschafft und die damit einhergehenden Lieferketten regionalisiert werden. [Konkret heißt das für uns], umweltschädliche Subventionen und der Ausbau von Autobahnen müssen gestoppt werden, Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr sowie die Verlegung des Güterverkehrs auf die Schienen.

Wir möchten Sie zu unserer XXX einladen und würden uns über Berichterstattung freuen.

Datum: XXX

Ort: Ort, Treffpunkt XXX

Veranstalter: Gruppe XXX/Bündnis XXX

(evtl.: Vor Ort wird es die Möglichkeit geben, mit Menschen aus der Gruppe XXX zu sprechen. / Es wird für Sie eine Ansprechperson von Gruppe XXX vor Ort sein.)

Wir freuen uns über Ihr Kommen!

(evtl.: Bitte geben Sie uns bis spätestens heute Abend Bescheid, ob Sie zur Veranstaltung kommen werden)

Mit freundlichen Grüßen,

XXX

Für Rückfragen:

E-Mail: Naturraeume@systemli.org

Sprüche (für Banner oder bei eurer Demo)

Verkehrswende statt Naturende!

Schluss mit dem Autowahn – Besser geht's mit Bus und Bahn!

DEGES macht nur Müll - wir machen Musik! Stoppt die Autobahnen jetzt und Party on the Street!!

„Hejo leistet Widerstand gegen all die Autos hier im Land, raus aus den Wagen auf die Barrikaden, Hejo leistet Widerstand gegen die großen Sprintschleudern im Land, Sicherheit im Stadtverkehr, keine Fahrradtoten mehr.“

Kein Wasser – keine Kekse.

Up with Trees down with Streets!

Geh Wald, statt Asphalt.

Leben? Besser ist's mit Wasser.

Lebendiger Wald statt tote Betonwüste.

Lebendige Städte statt toter Asphalt! - Ihr seid der Tod wir sind der Wald!

Hashtags

#NaturraeumeStattBetonraeume

WaldstattAsphalt

#KeineA49

#KrawallfürWald

Textbausteine

Der Dannenröder Wald und seine Geschichte

Der Dannenröder Wald ist ein gesunder Mischwald mit Bäumen, die teilweise 250 Jahre alt sind. Es handelt sich, wie bei dem nahegelegenen Herrenwald, um ein FFH-Schutzgebiet. Das heißt, dass es Flora-Fauna-Habitate sind, in denen selten gewordene Pflanzen und Tiere leben. Außerdem ist der Dannenröder Wald ein Trinkwasserschutzgebiet, das auch als Wasserreservoir für das Rhein-Main-Gebiet fungiert und mehr als 500.000 Menschen mit Wasser versorgt.

Über 100 Hektar des im hessischen Vogelsbergkreis gelegene Wald sollen für den Bau der A49 zerstört werden. Die geplante Autobahn soll zwischen Gießen und Kassel verlaufen und dient zum Großteil dem Transport von Gütern der in der Region gelegenen Industrien (wie bspw. Ferrero). Es ist mehr als fragwürdig, ob die unzureichenden „Ausgleichsmaßnahmen“ auch nur annähernd den Schaden wieder gut machen könnten, den die A49 anrichten würde.

Seit über 40 Jahren gibt es Widerstand gegen die Autobahn, die sowohl den Dannenröder Forst als auch den Herrenwald gefährdet und das völlige Gegenteil einer Verkehrswende darstellt. Die Schutzgemeinschaft Gleental e.V. setzt sich unermüdlich für den Erhalt des Waldes ein und auch der BUND hat sich auf die Seite der Naturschützer*innen gestellt. Seit September 2019 ist der Dannenröder Wald von Aktivist*innen, die sich für die Rettung des Waldes einsetzen und eine Zerstörung verhindern wollen, besetzt.

Am 23.06.2020 entscheidet das Bundesverwaltungsgericht über eine Klage des BUNDS, da offensichtlich geworden ist, dass die geplante Autobahn gegen die Wasserrahmenrichtlinien verstoßen würde. Der BUND hat beantragt, dass alle Maßnahmen, wie die geplante Zerstörung des Waldes zurückgestellt und alle Straßenbauprojekte im Sinne einer Verkehrswende neu bewertet werden.

Alternativlose Autobahn?

Das gesamte Straßennetz in Deutschland ist in Summe mehr als doppelt so lang wie der Abstand zwischen der Erde und dem Mond. Aber dies ist scheinbar noch nicht ausreichend: Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 186km an Straßen neu gebaut, davon waren 61 Kilometer Autobahnen. Bei der Bahn kamen im Zuge von Ausbauten im Vergleich nur 6km zum Schienennetz dazu. Wenn es nach der aktuellen Bundesregierung geht, wird der PKW-Verkehr bis 2030 um weitere 10% und der LKW-Verkehr um 17% wachsen. Trotz Klimavertrag von Paris, trotz UN-Artenschutz-Vertrag von Rio de Janeiro, wird die Infrastruktur der Mobilität mit Auto und Flugzeug immer noch ausgebaut. In Berlin soll die A 100 weiter gebaut werden, bei Halle die A 143, die A 14 bei Magdeburg, die A 20 bei Lübeck und dann natürlich auch die A49 in Hessen.

Die A49 soll die Bundesstraßen, wie die B3 „entlasten“, auf der die LKWs der nahegelegenen Industrien entlang fahren. Eine andere Möglichkeit, und zwar die Reaktivierung der vor etlichen Jahren stillgelegten Ohmtalbahn und die damit einhergehende Verlegung des Verkehrs von Gütern und Personen von den Straßen auf die Schienen, ist vom hessischen Verkehrsminister Al Wazir (Grüne) bisher nicht vorgesehen. Vor dem Hintergrund des rasant voranschreitenden Klimawandels ist der Weiterbau der A49 mit all ihren Konsequenzen – Flächenversiegelung, der Zunahme von Schall- und Abgasemissionen sowie der Gefährdung von etlichen Brunnen – ‘ne scheiß Idee.

Autos – die festgefahrenen Verkehrsmittel

Wir sind umgeben von Autos. Im Durchschnitt gibt es 1,4 Pkws pro Haushalt, also 43 Millionen Autos in Deutschland, und es werden mehr: 2019 wurden mehr als 1 Million SUVs zugelassen. Was machen diese Autos den ganzen Tag? Hauptsächlich rumstehen. Im Schnitt stehen Privatautos 23 Stunden am Tag herum. Währenddessen nehmen sie Platz weg – so dienen in Freiburg beispielsweise 48,6% der Verkehrsfläche dem Autofahren, 6,6% dem Autoparken und 2,4% für Radwege/-streifen, und das obwohl nur 19% aller Wege dort mit dem Auto erfolgen. Aber nicht nur in der Stadt, auch auf der Straße stehen Autos gerne. Im Schnitt stehen Autos und die sich darin befindlichen Menschen im Jahr ca. 120 Stunden im Stau - das sind fünf Tage. Und wenn sie mal nicht stehen, dann werden Autos, insbesondere in Ballungsräumen, in der Hälfte der Fälle für Fahrten, die kürzer als 5km sind, genutzt. Nun, sind es dann zumindest die schnellsten Verkehrsmittel in Städten? Auch das nicht. Bei einer Distanz von bis zu 1,5km kann das zu Fuß gehen und bis 5km das Fahrrad fahren schneller sein als die Fahrt mit dem Pkw. Insgesamt schneidet das Auto also nicht so gut ab – warum müssen wir uns trotzdem damit auseinandersetzen?

Die Macht der Autokratie

Die Autoindustrie ist Teil einer längst nicht mehr zeitgemäßen Wirtschaft. Da kann Mensch schon mal fragen, warum wir uns immer noch damit herumschlagen. Betrachten wir die Fakten: In den letzten Jahren hat der Staat seinem Lieblingskind mit starker Lobby immer wieder unter die Arme greifen müssen. Jedes Jahr verschlingt das System des Individualverkehrs 30 Milliarden Euro an staatlichen Subventionen und einverleibt sich hier und da noch ein paar Häppchen wie 2009 die Abwrackprämie, die Vergünstigung für Diesel, die Entfernungspauschale oder Steuervorteile für Dienstwagen... Auch das aktuelle Corona-Konjunkturpaket der Bundesregierung sieht die weitere Förderung der Umweltzerstörung durch das automobiler System vor.

Hinzu kommt natürlich noch, dass Autos logischerweise auch Straßen, am liebsten Autobahnen, benötigen. Dafür wird nicht nur die Zerstörung von Wäldern hingenommen, sondern auch Bodenflächen versiegelt. Das bedeutet, dass durch die Asphaltisierung kein Niederschlag mehr in den Boden eindringen kann und die gesunden Prozesse nicht mehr ablaufen können – der Boden ist tot. Derzeit gehen 60 Hektar Boden pro Tag auf diese Weise verloren, wobei ca. 40% der Flächen durch den Verkehr beansprucht werden. In Deutschland ist die Netzdichte im weltweiten Vergleich bereits mit am Höchsten. Es braucht keine neuen Autobahnen, es braucht eine echte Verkehrswende.

Dreckschleuder Auto

Mit 167 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten war der Verkehr 2017 der drittgrößte Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland (Anteil: 18,4 %). Im Vergleich zu allen anderen Sektoren hat es der Verkehrssektor nicht geschafft, die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 (163 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente) zu senken.

Die CO₂-Emissionen zeigen einen Teil der immensen negativen Auswirkungen des Individualverkehrs auf. Hinzu kommen weitere Effekte wie Unfälle (bei denen besonders Radfahrer*innen gefährdet sind), Lärm, Luftschadstoffe und die bereits benannte Flächenversiegelung durch Straßenbau. Diese schädlichen Auswirkungen haben wir alle zu ertragen und sind daher auch Gründe, warum wir dringend einen Systemwandel benötigen.

Menschengerechte Statt Autogerechte Lebenswelten

Es ist paradox, dass unsere Städte auf Autos ausgelegt sind statt auf die Bedürfnisse von Fahrradfahrer*innen, Fußgänger*innen und all den Menschen, die in Städten zuhause sind. Es gilt

das Leitbild der „Autogerechten Stadt“, mit den Prinzipien der Funktionstrennung sowie eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit. Der Schritt von „sich fortbewegen“ zu „sich transportieren lassen“ hat zwar zu mehr Verkehrsleistung geführt, jedoch haben aber weder die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege zugenommen noch die im Alltag im Verkehr verbrachte Zeit deutlich abgenommen. Es wurde somit keine zusätzliche Mobilität, sondern nur mehr Verkehr erzeugt. Dabei gibt es schon längst gute Lösungen. Ein Beispiel sind die „Superblocks“ in Barcelona; Zonen, aus denen das Auto verbannt wurden und in denen der neu gewonnene Raum von den Menschen genutzt und lebendig gestaltet wird.

Wie Güter verkehrt verkehrt werden

Im kapitalistischen System ist es „günstiger“, Waren von einem Ende der Welt in den globalen Süden zu schicken und dort verarbeiten zu lassen. Diese ausbeuterischen Produktionsketten führen zu immensen Ungleichheiten und produzieren Tonnen an CO₂. Das Wachstumsdogma zeigt sich in dem prognostizierten Anstieg der Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehr um 71 % bis 2025 (Basisjahr 2004), während es auf den Straßen voraussichtlich 79%, und den Schienen 65% mehr Verkehr geben wird. Dies wäre mit negativen Umweltauswirkungen verbunden und manifestiert gleichzeitig die angebliche Notwendigkeit Güter im großen Ausmaße durch die Gegend zu transportieren.

Her mit der Verkehrswende!

Ideen, wie eine echte Verkehrswende aussehen kann, gibt es zuhauf (und das ohne auf Scheinlösungen wie Elektroautos angewiesen zu sein). Hier kommt eine kleine und längst nicht vollständige Auswahl an Maßnahmen:

In Städten: Eine echte Verkehrswende richtet sich nur an die Fortbewegungsmittel, sondern sollte auch den Zwang zum Zurücklegen von Kilometern verringern. Beispiele sind, dass in einem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichenden Bereich alle regelmäßigen Bedürfnisse befriedigt werden können: Lebensmittel, häufige Dienstleistungen (Gesundheit, Kultur, Geräteverleih - und -reparatur), Arbeit.

Aktuell wird rund ein Drittel des Verkehrsaufkommens in Städten durch den sogenannten Wirtschaftsverkehr erbracht. Dafür gibt es viele Gründe, einer ist der zunehmende Online-Handel. Der Lieferverkehr muss daher reduziert und gebündelt werden.

Der Radverkehr in Städten muss sicherer gestaltet werden und mehr Raum innerhalb des öffentlichen Ortes einnehmen, sodass den Radfahrer*innen nicht durch Autos der Platz streitig gemacht wird.

Die Innenstädte müssen autofrei strukturiert werden.

Bahnverkehr: Der öffentliche Verkehr muss unter demokratische Kontrolle gebracht, kostenlos gestaltet und gestärkt werden. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel muss zu einer echten Alternative zum momentan propagierten System des Individualverkehrs gemacht werden, indem es intensiv ausgebaut und attraktiv gestaltet wird.

Auch der grenzüberschreitende Bahnverkehr soll verbessert werden, damit auch Reisen innerhalb Europas besser mit Zügen bewältigt werden können.

Sonstige Maßnahmen: Die Anzahl von Flughäfen muss reduziert werden, Inlandflüge verboten und Angebote zum Vielfliegen (bspw. Die Vielfliegerpauschale) abgeschafft werden.

Der Transport von Gütern soll weitgehend auf die Schiene verlegt und Transportwege verringert werden.

Abschließendes

Vor der allumfassenden Bedrohung der Klimawandels, dessen verheerende Auswirkungen bereits von Menschen, die in der globalen Gesellschaft weniger Privilegien haben und für marginalisierte Gruppen sowie von unersetzlichen Naturräumen bereits zu spüren sind, erscheint der Einsatz für den Dannenröder Wald wie ein kleines Schirmmützel in einem größeren Gefecht. Bei genauerer Betrachtung geht es um mehr als „nur“ eine Autobahn: Es geht um den Schutz der für uns unabdingbaren Wälder, um Trinkwasserversorgung und im weiteren Kontext um das Loslassen von veralteten Systemen, Industrien und Verkehrsmitteln. Es geht darum, wie wir dem Klimawandel begegnen wollen und wie wir alle Bereiche der Gesellschaft gerecht gestalten wollen – seien es Mobilität, Produktion oder Zugang zu Wasser. Es ist höchste Zeit schnell, umfassend und radikal zu handeln, um die Klimakrise anzugehen und die Gesellschaft lebenswerter, gerechter und ökologischer machen – für Alle.

<https://taz.de/Subventionen-fuer-die-Automobilindustrie/!5684798/>

<https://www.tagesschau.de/inland/bahn-auto-ausbau-101.html>