




DA GEHT NOCH WAS

**SCHWERPUNKT
MOBILITÄT**



Brauchen wir eine neue Einlagensicherung, die riskantes Handeln fördert?

Vertrauen verträgt kein Fragezeichen.

Für Stabilität. Für Sicherheit.

Für die Zukunft unserer Wirtschaft.

Wir sind das Land der Sparerinnen und Sparer – weil wir uns auf sichere Guthaben verlassen können. Doch dieser Standard ist bedroht durch die geplante zentrale Einlagensicherung der EU: In Zukunft sollen die Finanzmittel, die deutsche Kreditinstitute heute zur Absicherung ihrer eigenen Kunden bereitstellen, auch die Risiken fremder Banken abdecken. Die deutsche Wirtschaft stellt sich diesem Plan entgegen. Denn wer das Vertrauen der Sparer schwächt, der setzt die Stabilität der gesamten Wirtschaft aufs Spiel.

damit-sicher-sicher-bleibt.de #sicherbleibtsicher

**DAMIT SICHER
SICHER BLEIBT**

INITIATIVE DER
DEUTSCHEN WIRTSCHAFT
FÜR EINE WIRKSAME
EINLAGENSICHERUNG.

MERKSATZ

„Wir brauchen Politikerinnen und Politiker,
die dieses Europa wollen und
dafür kämpfen und auch etwas riskieren.“

Joschka Fischer, Seite 27

Flexibel sein gehört zu unserem Alltag, **unabhängig zu sein** prägt unser Selbstverständnis. Als Grüne wollen wir jedem Menschen ermöglichen, sich frei zu bewegen – ohne dass wir als Gesellschaft mit unserem Lebensstil die Umwelt zerstören. Mit dem Thema **Mobilität von Morgen** sind wir Grünen allerdings schon mehrfach in eine Sackgasse geraten: mit Forderungen nach fünf D-Mark pro Liter Benzin, maximal einer Flugreise pro Person in fünf Jahren oder zuletzt mit Tempo 30 für ganz Berlin. Trotzdem: Den Kopf in den Sand stecken gilt nicht! Wir müssen stattdessen **neue und kluge Wege** einschlagen.

Wie fahren wir morgen besser? Ein Viertel der europäischen Treibhausgasemissionen kommt aus dem Verkehr. Unsere Mobilität wird in Zukunft nur verantwortbar sein, wenn wir auf **saubere Energien** umstellen. Und so erfolgreich, wie wir die Atomkraft aufs Abstellgleis gedrängt haben, so wollen wir jetzt den Verbrennungsmotor aus dem Verkehr ziehen. Gegen den Widerstand von Automobil- und Mineralöl-Lobby. Das Auto braucht dringend einen **grünen Antrieb**, denn es wird – vor allem auf dem Land – weiterhin eine wichtige Rolle spielen.

Vorfahrt für Bahn und Rad – Als Maß aller verkehrspolitischen Entscheidungen wird der Autoverkehr abgelöst, wir Grünen stellen die **Lebensqualität der Menschen** in den Mittelpunkt. Fußgängerinnen, Radfahrer und öffentliche Verkehrsmittel brauchen eine bessere Infrastruktur und deren intelligente **Vernetzung**. Neue Technologien und Innovationen sorgen für ökologische Lösungen im Verkehrsbereich – auch international. In unserem Schwerpunkt Mobilität bieten wir Anregungen für eine **politische Auseinandersetzung**, die wir dringend wieder intensivieren sollten (ab Seite 4).

Was uns bewegt – Wie geht es weiter mit Europa? Nicht nur die Brexit-Entscheidung unserer britischen Nachbarn wird uns noch lange beschäftigen. Europa besser und glaubwürdiger zu machen ist eine Generationenaufgabe. Mit **Joschka Fischer** haben wir einen Interviewpartner gewonnen, der als ehemaliger Außenminister und als Grüner viele **gute Gedanken zu Europa** äußern kann. Persönlich stand ich als ehemaliger Sprecher der BAG Frieden nicht immer hinter all seinen Entscheidungen – doch ich freue mich, dass es gelungen ist, einen so **leidenschaftlichen Vordenker** und Befürworter Europas in dieser Ausgabe zu haben (ab Seite 22)!

Euer Michael




MICHAEL KELLNER
Politischer Geschäftsführer



GRÜNES LICHT

**It's Yourope!**

Der beschlossene **Austritt Großbritanniens** aus der EU hat uns schwer erschüttert. Auch wir haben Kritik am derzeitigen Zustand der EU. Doch wir sind fest davon überzeugt, dass wir **globale Herausforderungen** in Zukunft nur gemeinsam lösen können. Anstatt uns weg zu ducken, haben wir deshalb kurzfristig einen **Aktionstag** organisiert – mit vollem Erfolg! Über 60 Kreisverbände und unzählige Menschen sind am 9. Juli mit uns auf die Straße gegangen, um für ein besseres Europa zu kämpfen. **Das gibt Hoffnung.**

**Mit Sonnenenergie um die Welt!**

40.000 Kilometer in 510 Stunden: Die „Solar Impulse 2“ hat als erstes Solarflugzeug die Welt umrundet. Wir gratulieren den Schweizer **Solar-Pionieren Bertrand Piccard und André Borschberg**! Mit der Erdumrundung haben sie gezeigt, wozu **saubere Energien** fähig sind.

MOBILITÄT

81 POSITIONEN

GEGEN DEN

STAU IM KOPF

Verkehr auf die Schiene, umweltfreundlichere Autos, die Ressourcen schonen – das sind doch alles Oldtimer! Dennoch: Straßen, Städte und Luftraum werden immer voller und voller. Wie lassen sich Globalisierung, Ökologie und Bewegungsfreiheit verbinden? Mit Verboten oder Innovationen? Wann löst das preiswerte Elektroauto den Verbrennungsmotor ab? Car-Sharing oder Bus? Und wenn wir uns sauberer bewegen – wohin steuert eigentlich der Rest der Welt? Die Vielfalt der Fakten, Positionen und Initiativen auf den folgenden Seiten verdeutlicht die Komplexität und Widersprüchlichkeit des Themas – und liefert Information und Inspiration zur persönlichen Orientierung und für Diskussionen. Damit es grün vorwärts geht.



Jährlich verbringen deutsche Autofahrerinnen und Autofahrer **38 Stunden** im Stau.

Inrix



1

Pole Position

Der motorisierte Individualverkehr hält **79 Prozent** Anteil an den CO₂-Emissionen im Personenverkehr. Gefolgt von Flugzeugen mit **14 Prozent**. Der Rest? Teilt sich **7 Prozent**.

Statistisches Bundesamt

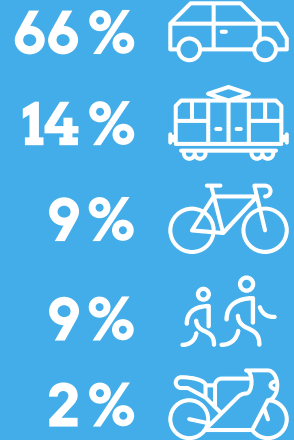
2

3

90%
aller Autofahrten
in deutschen
Städten sind
kürzer als
6 Kilometer.*

4

Womit zur Arbeit?



Statistisches Bundesamt

6

Aus für den Verbrennungsmotor

Ab 2025 will Norwegen im Rahmen seines neuen Nationalen Transportplans nur noch Autos ohne Diesel und Benzin zulassen.

Radlermaß

Mit 38 Prozent hat Münster
den höchsten Radverkehrsanteil
Deutschlands.

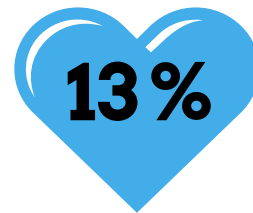
VCÖ

5

7

„Schon als Kind war Fahrrad-
fahren Freiheit. Wer es
lernte, wurde anfangs von der
Mutter oder vom Vater
geschoben, aber kaum funktio-
nierte es, da sauste man
der Mama davon, so schnell, dass
sie einen nicht mehr einholen
konnte. Auf dem Fahrrad
erfuhr der Mensch zum ersten
Mal das Gefühl von Selbstbe-
stimmtheit.“

Die Zeit



13%
der Deutschen
führen eine
Fernbeziehung.

Statista

10

8

Wie viele Neuwagen jährlich?

22 Millionen in China
3,2 Millionen in Deutschland

Kraftfahrtbundesamt/Statista

9

**1,3
Millionen
Menschen**

waren Anfang 2016 in
Deutschland bei rund 150
Carsharing-Anbietern registriert.

Carsharing.de





Klimaschutzziel der EU

60 Prozent
weniger
CO₂-Emissionen
im Verkehrs-
sektor im Jahr
2050 als 1990

Europäische Kommission

11

12

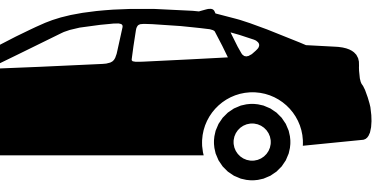
161 Mio. t

Kohlendioxidausstoß durch
Verkehr 2014

in Deutschland → Platz 3

Größter Emittent: der
Energiesektor mit 355 Mio. t

Umweltbundesamt



13

Gute
Idee!



Neuer Wind

Das Hybridschiff Vindskip™ des Norwegers Terje Lade nutzt die Kraft des Windes. Die Hülle des Containerschiffs ist so gebaut, dass sie eine ähnliche Wirkung wie ein riesiges Segel besitzt. Mit dem zusätzlichen Gasantrieb kommt es auch bei Windstille voran.

Bis

2020

müssen mindestens
10 % aller Kraftstoffe
im EU-Verkehrssektor
aus **erneuerbaren**
Energien
gewonnen werden.

EU-Klimapaket 2008



16



In unseren Städten
stammen

70 %

aller klimaschädlichen
Emissionen aus dem
Verkehr

15

14

Verkehrssünde

Im letzten **Vierteljahrhundert** wurden die CO₂-Emissionen der Industrie in der EU deutlich gesenkt – im Verkehr sind sie um **22 %** gestiegen.

17



100 % klimaneutrale Mobilität – wie kann das gelingen?

Aktuell verursacht der Verkehrssektor in Deutschland einen Emissionsanteil von 16 %. Für eine 100 % klimaneutrale Mobilität ist die Verkehrsvermeidung unerlässlich. Dazu müssen die Anreize für die Pkw-Nutzung wie Dieselsubventionen, Dienstwagenbesteuerung oder Pendlerpauschale fallen sowie regionale Wirtschaftskreisläufe und neue multimodale Mobilitätsangebote gestärkt werden. Eine Elektrifizierung der Fahrzeuge im Straßenverkehr kann den Energieverbrauch zusätzlich erheblich reduzieren. Der Umstieg auf Elektrofahrzeuge müsste durch geringere Fahrzeugkosten, ein umfangreicheres Fahrzeugangebot sowie bessere Reichweite und Ladeinfrastruktur gefördert werden.

Wie lässt sich eine Effizienzsteigerung von Fahrzeugen erreichen?

Unsere Analysen zeigen: Beim Pkw mit Verbrennungsmotor ist durch Leichtbau, kleinere Motoren, Hybridisierung und Verbesserungen am Antriebsstrang ein Effizienzpotenzial von ungefähr 50 % möglich, beim Lkw im Fernverkehr sind es ungefähr 30 %. Auch das bedeutet weniger Treibhausgasemissionen, setzt jedoch eine wirksame Regulierung voraus. Für den Güterfernverkehr auf der Straße könnten zudem der Einsatz elektrischer Oberleitungs-Lkws, wie sie derzeit auf einer schwedischen Autobahn erprobt werden, oder mit Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenfahrzeuge die Treibhausgasemissionen weiter reduzieren.

Wie ökologisch ist ein Elektroauto?

Ein Elektroauto bedeutet weniger Lärmbelästigung in der Stadt, keinerlei Stickoxide oder Feinstaub. Wie hoch die Treibhausgasemissionen und der Verbrauch an Primärenergie ausfallen, hängt stark von der Art der Stromerzeugung ab. Je weiter die Energiewende voranschreitet, desto größer wird auch hier der Umweltvorteil gegenüber dem Verbrenner. Bei der Herstellung ist der ökologische Fußabdruck allerdings schlechter: Vor allem wegen des hohen Bedarfs an Lithium (Batterien) und Neodym (Elektromotoren). Diese Ressourcen sind nicht nur begrenzt, sondern belasten im Falle von Neodym auch die Förderregion radioaktiv. Hier sind Standards und ein Zertifizierungssystem gefragt, um ein nachhaltiges Abfallmanagement sicherzustellen. Ebenso wie die Entwicklung von Recycling- und Nachnutzungsverfahren für die Fahrzeugbatterien. Besonders ökologisch ist ein Elektroauto dann, wenn es viel genutzt wird, wie zum Beispiel im Carsharing.

Moritz Mottschall,
Senior Researcher, Ökoinstitut



18

Das Eis schmilzt – bis 2050 könnten schon fünf Prozent der Wertschiffahrt über die Arktis verkehren.

Die Zeit

Störenfriede

97 Prozent des CO₂ kommen auf natürliche Weise in die Atmosphäre und werden ihr von der Natur auch wieder entzogen. Nur 3 Prozent trägt die Menschheit zum CO₂-Kreislauf bei. Die genügen, um dem System Probleme zu machen.

21

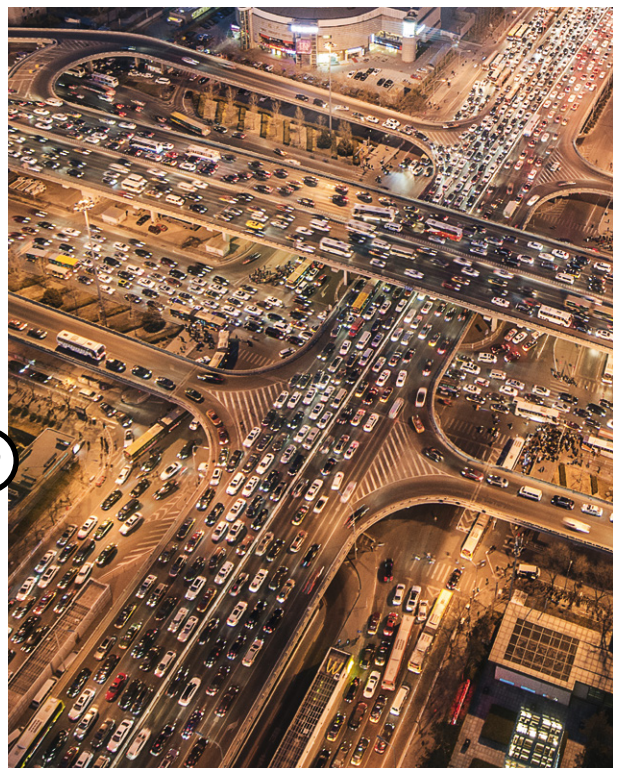
Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung

Big Spender

20

„Second Life Batteries“ gibt alten E-Auto-Batterien eine neue Verwendung: Zum Großspeicher vereint beliefern sie dreißig 4-Personenhaushalte bis zu einer Woche mit gespeichertem Windstrom.

Gute Idee!



19

Wem gehören unsere Städte?



22



Home Office

31 Prozent der Beschäftigten, die nicht von zuhause arbeiten, würde dies gern tun – 64 Prozent von ihnen, um Fahrzeit zu sparen.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales

23

350 Euro

durchschnittliche
monatliche
Ausgaben für Verkehr
je Haushalt

Statistisches Bundesamt

24

„Eine Stadt ist nach meiner Definition dann lebenswert, wenn sie das menschliche Maß respektiert. Wenn sie also nicht im Tempo des Automobils, sondern in jenem der Fußgänger und Fahrradfahrer tickt. Wenn sich auf ihren überschaubaren Plätzen und Gassen wieder Menschen begegnen können. Darin besteht schließlich die Idee einer Stadt.“

Jan Gehl, Architekt und Stadtplaner, in Brand eins 12/2014



Bike & Ride

Es ist kompakt, immer dabei und begleitet uns sogar im ICE. Das Faltrad darf das, weil es als Gepäckstück gilt.

27

25



„Lärm und Luftverschmutzung gehören zu den wichtigsten Risikofaktoren für die Entstehung von Herzkreislaufkrankungen. Treffen sie zusammen, wird die Gefahr zu erkranken, noch ungleich größer, zumal Lärm und Feinstaub in gleicher Weise Schäden an den Gefäßen hervorrufen und Stresssymptome auslösen. Bluthochdruck, Infarkt, Schlaganfall, Herzschwäche, aber auch Depressionen und Diabetes können die Folge sein. Die Zahlen sind alarmierend: In den westlichen Industrieländern Europas gehen auf Grund von Lärm und Feinstaub jährlich bis zu eine Million gesunder Lebensjahre verloren. Beide Umweltfaktoren, Lärm und Feinstaub, müssen als neue Herzkreislaufisikofaktoren anerkannt werden. Denn sie sind nicht durch den behandelnden Arzt oder den Patienten zu beeinflussen, sondern können nur durch die Politik signifikant reduziert werden.“

Thomas Münzel,
Professor und Direktor am Zentrum für Kardiologie
der Universitätsmedizin Mainz

26



Pendlerstrom I

Aus Schleswig-Holstein,
Hamburg, Bremen,
Niedersachsen und
Nordrhein-Westfalen
pendeln rund **53.000**
Arbeitskräfte nach
Baden-Württemberg und
mehr als **61.000** nach
Bayern.

DGB Arbeitsmarkt aktuell



28



„Die Mobilität der Zukunft schont Ressourcen und Umwelt. Sie ist sozial gerecht, sicher und multimodal vernetzt. Neben der Förderung umwelt- und klimafreundlicher Fahrzeuge ist ein modernes Angebot mit Bussen und Bahnen genauso wichtig wie Fuß- und Radverkehr. Dazu zwei Beispiele: Mit dem RadNETZ soll in Baden-Württemberg ein flächendeckendes, durchgängiges Netz von Fahrradrouten mit rund 7.000 Kilometern entstehen. Zentrale Ziele sind: Größere Verkehrssicherheit, Zunahme der Radnutzung, mehr Lebensqualität in den Städten durch weniger Lärm und Feinstaub sowie Tourismusförderung. Mit den Fußverkehrs-Checks möchten wir die Kommunen in Zusammenarbeit mit Bürgerschaft, Politik und Verwaltung fußgängerfreundlicher machen. Damit wollen wir zu einer neuen Geh-Kultur im Land beitragen.“

Winfried Hermann,
Verkehrsminister Baden-Württemberg,
Bündnis 90/Die Grünen

29

Raumwunder

Jedes Carsharing-Auto trägt zur Abschaffung von **8 bis 20 privaten Pkw** bei. Und räumt damit einen Straßenabschnitt von bis zu hundert Metern frei.

Bundesverband Carsharing

30

Die Anzahl der Menschen, die im Straßenverkehr ums Leben kommen, hat sich innerhalb der letzten 15 Jahre halbiert. 2015 gab es noch

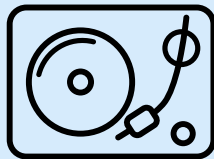
3.459 Verkehrstote

in Deutschland.

Statistisches Bundesamt

31

MOBILITÄTS-KLASSIKER



🎵 **Kraftwerk:** Autobahn

🎵 **Joe Cocker:** Sail Away

🎵 **Duke Ellington:** Take the A Train

🎵 **Queen:** Bicycle Race

🎵 **Reinhard Mey:** Über den Wolken

🎵 **The Velvet Underground:** Run Run Run

🎵 **Fats Domino:** I'm walking

🎵 **Nancy Sinatra:** These boots are made for walking

32

Pendlerstrom II

Mehr als die Hälfte der **776.000** Beschäftigten in München pendelt zum Arbeitsplatz – **20.000** sogar aus anderen deutschen Großstädten: **4.700** aus Berlin, **2.500** aus Hamburg. Aus Köln, Stuttgart und Frankfurt je rund **1.350**.

DGB Arbeitsmarkt aktuell



33



Autofahrerinnen und Autofahrer verbringen im Laufe ihres Lebens etwa zwei Wochen mit Warten an roten Ampeln.

Pop-up-Park

Das dänische Designstudio N55 verwandelt Lastenfahrräder in Grünflächen, indem es sie mit großzügigen Liegewiesen aus Kunstrasen umrahmt. Und auf Pkw-Stellplätzen im Stadtgebiet „parkt“! Die alltagstauglichen Lastenfahrräder XYZ Cargo, die sich unter den mobilen Parks verbergen, kann jeder selbst nachbauen: nach einem Open-Source-Bauplan oder in Workshops.

Gute Idee!

34



Womit würde ich meine Zeit im selbstfahrenden Auto verbringen?

- ☐ Arbeiten
- ☐ Lesen
- ☐ Telefonieren
- ☐ Online-Shopping
- ☐ Schlafen

40

45,1 Millionen
Autos sind
in Deutschland
gemeldet.

Kraftfahrtbundesamt



Gute Idee!

Neuer Mini

41 Zwei Passagiere mit Gepäck kann das Elektro-Taxi befördern, das „Adaptive City Mobility“, ein Zusammenschluss mehrerer Firmen, entwickelt hat. Reichweite: 90 Kilometer. Bei nur 550 Kilogramm Gewicht reduziert ein CITY eTAXI schon beim heutigen Strommix den CO₂-Ausstoß auf umgerechnet die Hälfte eines durchschnittlichen Taxis. Mit grünem Strom könnte es emissionsfrei fahren. Ab 2017 wird der Umweltverein Green City in München acht der Kleinwagen testen.

39

Der anhaltende Trend zu überdimensionierten Limousinen und Geländewagen stellt sowohl ein **Markt-** als auch ein **Politikversagen** dar.

38

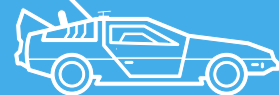
35



„Wir haben uns jahrelang gewundert, dass die Abgaswerte in den Städten nicht zurückgingen, obwohl die Grenzwerte immer strenger wurden. Heute wissen wir, woran es liegt. Nicht nur VW, sondern mehrere in der deutschen Automobilindustrie haben mehr Know How in das Manipulieren der Tests als in die Reduzierung der Abgase gesteckt. Ein von uns eingesetzter Untersuchungsausschuss soll klären, weshalb staatliche Kontrolle trotz zahlreicher Hinweise über Jahre hinweg nicht funktioniert hat. Die Politik des Wegsehens hat der deutschen Automobilindustrie am Ende geschadet. Wir sind bei den Zukunftstechnologien wie Wasserstoff- und Elektroautos längst nicht mehr führend. Wir brauchen strenge Kontrollen, strenge Grenzwerte und eine konsequente Förderung der Elektromobilität sowie moderner öffentlicher Mobilität. Denn der Diesel hat keine Zukunft mehr, wenn wir Klimaschutz und Umweltschutz ernst nehmen.“

Oliver Krischer,
MdB und stellvertretender Fraktionsvorsitzender
der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen

Wer baut die
Autos der Zukunft?



37

36

Turbolader

Die Gebrüder Kreisel aus dem österreichischen Freistadt machen renommierten Autoherstellern Konkurrenz: Sie haben einen leistungsfähigen Akku für E-Autos entwickelt, der besser sein soll als der von Tesla. Ihre Erfindung bieten sie jetzt Unternehmen in Lizenz an.

Gute Idee!

Gute Idee!

48

Überflieger

Mit eAircraft präsentiert Siemens ein effizientes Elektro-Flugzeug. **Das Ziel:** bis 2030 Regionalflugzeuge mit hybrid-elektrischem Antrieb einsetzen zu können. Die Flieger sollen bis zu 100 Passagiere fassen und über eine Reichweite von 1000 Kilometern verfügen. Und weniger Lärm, Treibstoff und CO₂-Ausstoß verursachen.



Auf Draht

Seit Juni wird nördlich von Stockholm der erste eHighway getestet: an Oberleitungen fahren die Hybrid-Lkws mit Strom, sonst mit Diesel.

47



Transportwesen

4,4 Milliarden Tonnen

Güterverkehr in Deutschland. 72 Prozent davon auf der Straße.

Kurzstrecke

65 Prozent der deutschen Lkw-Fahrten finden im Umkreis von bis zu 50 Kilometern statt. Weiter als 100 Kilometer kommen nur rund ein Fünftel.

42



3,21 Mio.

Pkw-Neuzulassungen

34,2%

Privatautos

48%

Dieselantrieb

1,7%

Alternative Antriebe

Kraftfahrtbundesamt

Grüner Rasen

Der Elektro-Rennwagen „Grimsel“ beschleunigt in 1,513 Sekunden von 0 auf 100.

ETH Zürich

45

46

Leer ist nicht gut!

38 Prozent der deutschen Lkw fuhren 2011 unbeladen.

Meine Güter!

Auf jede Einwohnerin und jeden Einwohner kommen im Jahr durchschnittlich 54 Tonnen – das entspricht rund zweieinhalb voll beladenen Lkw.

Statistisches Bundesamt

45



Gutes Morgen!

Schon **2030** könnten weltweit mehr als **70 Prozent** aller Fahrzeuge über eine elektrische Antriebskomponente verfügen.

Fraunhofer Institut

43

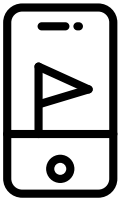
Nix gewonnen

Wenn Autos zukünftig selbstständig fahren, könnten Pendler aus einem viel größeren Einzugsbereich in die Städte kommen – schließlich können sie unterwegs bequem ausschlafen. Wissenschaftler befürchten deshalb einen Zuwachs des Stadtverkehrs und der Umweltbelastung.

44

Die letzte Meile

Wie weit und wie mühsam ist es von der eigenen Haustür zum Bahnhof? Von der Bushaltestelle zur Schule? Die sogenannte letzte Meile entscheidet oft darüber, ob öffentliche Verkehrsmittel angenommen werden oder ob das Auto aus der Garage geholt wird – besonders auf dem Land. Wo Busse zu selten oder gar nicht fahren, braucht es neue Ideen für den öffentlichen Nahverkehr: Beispielsweise bieten Rufbusse, Sammeltaxis oder Ridesharing Mitfahrgelegenheiten, die sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren.



54

Freie Fahrt

Gute Idee!

... für schwere Güter! Die Initiative Lastenradler.de verleiht in München verschiedene Modelle für Transporte aller Art. Kostenlos!

53



„Der Verkehr in Europa ist zu billig, bis auf die umweltfreundliche Bahn, die ist zu teuer. Das ist politisch gewollt. Jede Lokomotive muss auf jedem Streckenkilometer eine Maut bezahlen. Die Straßenmaut dagegen ist eine freiwillige Angelegenheit der Mitgliedstaaten. In Deutschland ist nur 1 Prozent des Straßennetzes bemaute. Die Fluggesellschaften in Europa bekommen jährlich 30 Milliarden Euro vom Steuerzahler geschenkt, weil sie – im Gegensatz zu den Bahnkunden, die das alles bezahlen müssen – keine Kerosinsteuer und im grenzüberschreitenden Verkehr noch nicht mal Mehrwertsteuer zahlen. Auch deshalb ist Bahnfahren im Vergleich so teuer. Wir fordern ganz bescheiden: Gleiches Recht für alle. Natürlich ist auch die Bahn nicht unschuldig, denn ihre Investitionen gehen am Kunden vorbei: Trotz der Investition von 100 Milliarden Euro in den Fernverkehr in über 20 Jahren gibt es heute 7 Millionen weniger Fahrgäste. Die Kunden erwarten Pünktlichkeit, aber es fehlt an Ersatzzügen. Auch die Vernachlässigung des Regional- und Nahverkehrs geht am Kunden vorbei. Denn mehr als 80 Prozent der Fahrgäste sind auf Strecken unter 50 Kilometern unterwegs. Trotz der stiefmütterlichen Behandlung sind dort die Fahrgastzuwächse. Was die Fahrradmitnahme betrifft, sollte sich die Bahn die ÖBB in Österreich zum Vorbild nehmen, denn der Fahrradtourismus boomt. Bis Ende des Jahres kann ich dort in jedem Zug das Fahrrad mitnehmen. Das muss auch für Deutschland gelten. Dann kommt die Bahn auch nach oben.“

Michael Cramer,
Europaabgeordneter und Vorsitzender im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr (TRAN)

Die Welt ist nicht genug!

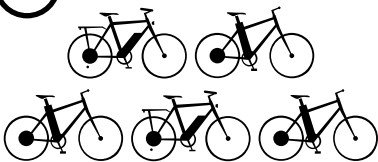
Das deutsche Schienennetz würde mit 37.700 Kilometern nicht einmal ganz um die Erde herum reichen. Mit den 230.000 Kilometern aller überörtlichen Straßen hingegen käme man fast 6-mal rund um den Äquator.

Statistisches Bundesamt



49

50



535.000

Elektrofahrräder wurden 2015 in Deutschland verkauft – 11 Prozent mehr als im Vorjahr.

Zweirad-Industrie-Verband

51

Falscher Geiz

Der Anteil der Verkehrsinvestitionen am Bruttoinlandsprodukt betrug vor rund 25 Jahren noch etwa 1 Prozent und ist seither auf 0,7 Prozent gesunken. Im selben Zeitraum haben sich die Verkehrsleistungen im Personenverkehr um ein Viertel erhöht und im Güterverkehr verdreifacht.

Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

52

55



„Für die jungen Leute hat das eigene Auto längst nicht mehr die Bedeutung wie für die Generation ihrer Eltern – eine große Chance für eine wirklich nachhaltige Mobilität. Wir wollen diesen Trend unterstützen und die ÖPNV-Kunden von morgen heranziehen. Mit dem Schülerticket Hessen soll das gelingen: Freie Fahrt in ganz Hessen mit einer Jahreskarte für 365 Euro, rund um die Uhr, auch an Sonn- und Feiertagen und in den Ferien. Eine landesweite Flatrate für Bus und Bahn sozusagen. Derzeit kosten Jahreskarten für Schüler und Auszubildende meist um die 500 Euro, gelten meist nur kreisweit oder sind nach Tarifzonen gestaffelt. Wir sind jetzt in der Diskussion mit den Verkehrsverbünden und den Kommunen und hoffen, dass wir diese Idee gemeinsam zum Schuljahresbeginn 2017 umsetzen können.“

Tarek Al-Wazir,
Verkehrsminister Hessen, Bündnis 90/Die Grünen

Je jünger die Menschen sind und je größer die Stadt, in der sie wohnen, desto häufiger fahren sie mit dem Fahrrad.

Die Zeit

60



Schlusslicht

Das investieren Staaten jährlich pro Bürgerin und Bürger in die Schieneninfrastruktur:

Schweiz

383 Euro

Österreich

192 Euro

Schweden

177 Euro

Deutschland

52 Euro

Spanien

36 Euro

Allianz pro Schiene

59

Sonderzug

Stuttgart-Frankfurt-Hannover-Berlin und retour – diese Verbindung bietet das Berliner Bahnunternehmen Locomore ab Dezember einmal täglich an. Schnell und preiswert reisen – in modernisierten IC-Wagen mit WLAN, Arbeitsbereichen und Familienabteilen. Mit 200 Stundenkilometern fährt der Privatzug schneller als jeder Fernbus und wird außerdem mit grünem Strom betrieben.

Gute Idee!

56



57

Statt Autobahn

Kopenhagens Fahrrad-Highway „Snake“ bietet 9.000 Radlern täglich eine schnelle Abkürzung mitten durchs Stadtzentrum.

RADL-WELLNESS

Deutschlands bester Bahnhof für Radfahrerinnen und Radfahrer ist der Göttinger Hauptbahnhof. Er hat nicht nur ein Fahrradparkhaus, einen Fahrradverleih und eine Fahrradwerkstatt, sondern auch noch eine Fahrradwaschanlage

ADFC

58



61

Fahrservice

Die kostenlose Nahverkehrs-App Ally kombiniert alle Verkehrsmittel mit den persönlichen Abfahrtszeiten, Entfernungen und Kosten – und informiert in Echtzeit über Störungsmeldungen. Viele Städte sind weltweit bereits erschlossen.

Gute Idee!

62

Grüne Welle

Laut Audi-Chef Rupert Stadler ließen sich in Deutschland **900 Millionen Liter Kraftstoff** oder über **zwei Millionen Tonnen** Kohlendioxid jährlich einsparen, wenn alle Ampeln vernetzt wären.

25 %

aller Neuwagen weltweit waren 2015 mit dem Internet verbunden. In den nächsten Jahren soll sich diese Zahl verdreifachen.

VDA

63

64

Digitaler Reifenabdruck?

Vernetzte Autos sammeln eine Menge von Daten – ungeklärt ist bisher, wer wann auf sie zugreifen darf. Etwa bei Unfällen – nur Rettungskräfte oder auch Versicherungen und Ermittlungsbehörden? Dürfen Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber die Nutzerdaten von Dienstwagen einsehen? Und lässt sich der Datenfluss zur Autoindustrie auf Wunsch abschalten?

66

Multimodale Mobilität

Statt in neue Verkehrsmittel oder teure Großprojekte zu investieren, ermöglicht die fortschreitende Digitalisierung eine kluge Verzahnung und Ergänzung bestehender Angebote. Sogenannte „Multimodale Mobilität“ setzt auf eine bessere Bündelung der Stärken aller Verkehrsmittel und auf die optimale Verknüpfung von öffentlichem und Individualverkehr. Smartphones und Mobilitäts-Apps spielen eine zentrale Rolle – unter Wahrung der Sicherheitsstandards.



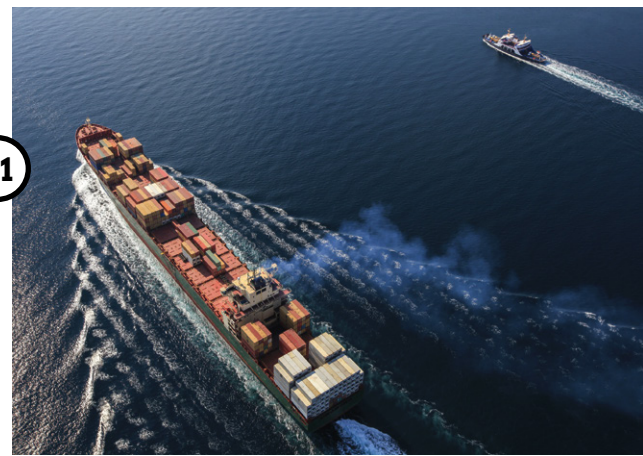
Helles Köpfchen

Die Straßenlaterne „SM!GHT“ von EnBW verfügt über öffentliches WLAN, Umweltsensorik, eine Notrufstation und ein Ladesystem für E-Autos.

65



71



Giftige Brise

Im Schiffstreibstoff ist ein Schwefelgehalt von 3,5 Prozent erlaubt – also 3.500-mal so viel wie in Lkw-Diesel.

70

„Unsere Forschung zeigt, dass Verkehr weltweit nach wie vor zu 97 % von fossilen Brennstoffen abhängt und 25 % zu den CO₂-Emissionen beiträgt. Wenn wir so weitermachen, wird sein Schadstoffausstoß bis 2050 um 170 % ansteigen.“

Mary Crass,
International Transport Forum

69

**Die
Stromstärksten**

Die Top-3-Staaten nach jährlichen Neuzulassungen an E-Autos

1
China
207.000

2
USA
115.000

3
Niederlande
43.000

CAM Center of
Automotive Management



Vorfahrer

In Norwegen beträgt der Anteil der E-Autos an den Neuzulassungen

23 Prozent.

Und Deutschland? Steht mit 0,7 Prozent an drittletzter Stelle.

Statista

67

68

Immer höher, immer weiter

Wenn Menschen mit geringem Einkommen sich die stetig steigenden Mieten in Großstädten wie München nicht mehr leisten können, sind sie auf Wohnungen in den Randgebieten angewiesen. Ideale Verkehrsanbindung mit Bus oder Bahn? Dürfen bei der Wahl keine Rolle spielen, und so müssen viele von ihnen häufig umsteigen, längere Wege und teure Monatstickets in Kauf nehmen. Ein Auto können sich die wenigsten leisten – doch nur wer mobil ist, kann am gesellschaftlichen Leben teilnehmen.

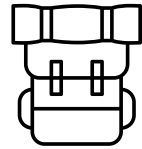
76

77

Fernweh

75 Prozent aller CO₂-Emissionen im Tourismus stammen aus dem Verkehr:

40 % Flugzeug
32 % Auto
3 % Bus und Bahn



Umweltbundesamt

Wann bewegt sich was?

41 Prozent aller Beschäftigten können nicht über Ort und Dauer der Arbeit mitentscheiden. Die Möglichkeit, kurzfristig Arbeit von zuhause aus zu erledigen, haben nur 14 Prozent.

DGB Arbeitsmarkt aktuell

72

Filmtipp



Der preisgekrönte Dokumentarfilm „Bikes versus Cars“ des schwedischen Regisseurs Frederik Gertten thematisiert das globale Verkehrschaos und zeigt Auto und Fahrrad als Symbole des mobilen Wandels – zwischen Klimakrise, Ressourcenverschwendung und internationalem Lobbyismus oder Aktivisten und Vordenkerinnen einer neuen Mobilität.

bikes-vs-cars.com

75



„Die Initiative für einen Volksentscheid Fahrrad will Berlin – wie wir Grünen – zur Fahrradhauptstadt machen. Das heißt: breite Radstreifen auf allen Hauptverkehrsstraßen, ein stadtweites Netz aus Fahrradstraßen sowie neue Radschnellwege, die Berlins Außenbezirke an die Innenstadt anbinden. Dafür wollen wir die Mittel für den Radverkehr verdreifachen und den öffentlichen Raum gerechter aufteilen. Schon heute gibt es in Berlin Stadtteile, wo weniger als ein Fünftel der Bevölkerung ein Auto besitzt. Mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr – das erhöht auch die Verkehrssicherheit. Allein im letzten Jahr gab es fast 7800 Verkehrsunfälle im Berliner Radverkehr. Wir wollen, dass in Zukunft alle schnell, sicher und entspannt durch die Stadt kommen. Die Initiative hat mit mehr als 100.000 gesammelten Unterschriften in nur dreieinhalb Wochen die erste Hürde für einen Volksentscheid mit Bravour genommen. Das heißt jede Menge Rückenwind für moderne Mobilität und für uns Grüne.“

Daniel Wesener,
Landesvorsitzender von
Bündnis 90/Die Grünen Berlin



Rund geht's

Ein Kreisverkehr nur für Fußgänger überbrückt in Shanghai die Mega-Kreuzung der Lujiazui Road.

74

Barrierefreie Mobilität?

25% aller Bahnsteige sind nicht ohne Stufen erreichbar

42% aller Bahnhöfe ermöglichen keinen stufenfreien Einstieg in Züge

Der Spiegel



Gilt für das Mobilitätsverhalten, was für das Ernährungsverhalten gilt? So wie wir es zu Hause lernen, so machen wir es später?

„Auch beim Mobilitätsverhalten können wir erkennen, dass Eltern und die engere familiäre Umgebung eine deutliche Vorbildfunktion haben. Wenn Eltern auf ein eigenes Auto verzichten und konsequent auf den öffentlichen Nahverkehr setzen, dann setzen die Kinder als Erwachsene die erlernte Verkehrsmittelwahl auch weiter fort. Allerdings haben auch die gesellschaftspolitischen Werte Einfluss. Seit den frühen 1950er-Jahren ist das Auto das Maß der Dinge. Es wurde alles getan, dass sich möglichst viele Menschen ein eigenes Auto leisten konnten. Dies hat bis heute mentale Spuren hinterlassen. Das „Auto im Kopf“ bleibt dominant. Trotzdem gibt es Hoffnung auf einen Wandel, vor allem in den Städten und insbesondere in Berlin. Hier üben heute die Mehrheit der Stadtbewohner eine „multioptionale Verkehrspraxis“ aus. Das Auto wird zwar weiter genutzt, aber es kommen andere Verkehrsmittel dazu wie das Rad, der öffentliche Verkehr und die Füße.“

Andreas Knie,
Soziologe und Mobilitätsforscher,
Professor für Techniksoziologie an der TU Berlin,
Geschäftsführer des Innovationszentrums für Mobilität
und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) in Berlin.

Der typische Wochenendpendler geht einer Vollzeitbeschäftigung nach und ist hochqualifiziert, männlich und Hauptverdiener.

DGB Arbeitsmarkt aktuell

Mitmachgelegenheit

Moderne Infrastruktur ist nur dann erfolgreich, wenn sie gesellschaftlich angenommen wird. Wir Grünen wollen ein umfassendes Informationsrecht in allen Planungsschritten – auch über das „Ob“ eines Projektes –, das Einbeziehen der Öffentlichkeit, um Bürgern und Bürgerinnen das Mitreden und Mitgestalten zu ermöglichen.

Für einen grünen Arbeitsplatz!

Gutschein
10%
GM92016

Penbox Tower 9,90 €
14 x 12 x 12 cm

Big Organizer 29,90 €
34 x 30 x 32 cm



100% Made in Germany

- Innovative Produkte
- Ökologischer Anspruch
- Soziale Verantwortung

werkhaus.de





EUROPAGRUPPE GRÜNE

Wir glauben an Europa und kämpfen dafür, die EU besser zu machen. Auf den folgenden Europaseiten werden wir daher einige Gerüchte und Mythen über die EU auf ihren Wahrheitsgehalt überprüfen.

Darüber hinaus berichtet Molly Scott Cato, Europaabgeordnete der britischen Green Party of England and Wales über die Folgen des Brexit-Referendums in Großbritannien.

In dieser Ausgabe berichten wir auch von unserer Arbeit an einer europäischen Verkehrspolitik, die Mobilität und Klimaschutz vereinbar macht.

Wir heißen alle Leser*innen herzlich willkommen auf den Europaseiten und wünschen spannende Einblicke.

EURE EUROPAGRUPPE GRÜNE

MOBILITÄT EINE GOLDENE GELEGENHEIT

von Michael Cramer

Es gibt Gelegenheiten, die darf man nicht ungenutzt lassen. Noch nie waren die Vorzeichen günstiger für eine echte Verkehrswende in der EU. Denn zum einen setzen die Pariser Klimaabschlüsse die EU unter Druck. Der Verkehr als einziger Sektor, dessen Emissionen seit 1990 zugenommen haben (+22 %), steht dabei als erster in der Pflicht. Zugleich hat der Dieselskandal nicht nur systematisch Betrügereien, sondern auch die Folgen für Mensch und Umwelt schonungslos offengelegt. Und die Industrie gerät noch weiter unter Druck: Im Juli verhängte die EU-Kommission eine Rekord-Kartellstrafe von 2,9 Milliarden Euro gegen fünf führende LKW-Hersteller. Sie hatten mehr als 14 Jahre lang Preise abgesprochen und die Einführung sauberer Modelle gezielt verschleppt. Diesen Moment des inneren wie äußeren Drucks müssen wir nutzen. Das hat auch die EU-Kommission erkannt: Nur einen Tag nach Verhängung der Kartellstrafe hat sie eine umfassende Strategie für „emissionsarme Mobilität“ vorgelegt. Darin legt sie dar, wie das Pariser Klimaabkommen im Verkehr umgesetzt werden soll. Zu Recht im Mittelpunkt: faire Preise, erneuerbare Energiequellen und saubere Fahrzeuge.

„Nie waren die Vorzeichen
günstiger für eine echte
Verkehrswende in der EU.“

Wir Grüne sollten dafür kämpfen, dass diesen Worten endlich Taten folgen. Doch dafür müssen wir unbequemen Wahrheiten ins Auge sehen. Denn erstens muss endlich Schluss sein mit dem Dogma „schneller, höher, weiter“. Es ist kein Naturgesetz, dass die Menschen immer mehr fliegen. Es ist das Ergebnis der Subventionen für die Luftfahrt, die sich in der EU pro Jahr auf 30 Milliarden Euro summieren. Hingegen ist es ein Naturgesetz, dass unser Planet Grenzen kennt – Vermeidung und Begrenzung dürfen daher keine Tabus sein. Zweitens müssen wir den Glauben an technologische Wunderlösungen überwinden. Viele der cleversten Lösungen liegen längst bereit: So kann schon heute 50 % des innerstädtischen Lieferverkehrs mit E-Lastenrädern abgewickelt werden, die bis zu 250 Kilogramm transportieren können. Und worauf warten wir, um die Steuerprivilegien für Diesel in Höhe von 18 Cent pro Liter abzuschaffen? Die Verkehrspolitik muss das große Rad drehen und sich nicht länger Illusionen hingeben. Dann, so bin ich überzeugt, können wir die Mobilität sichern und das Klima schützen.



MICHAEL CRAMER

setzt sich im Europäischen Parlament für eine Verkehrspolitik ein, die Mobilität und Klima vereinbar macht.



BREXIT BEDAUERLICHES ERGEBNIS

Interview mit Molly Scott Cato

Eine Mehrheit der Wähler*innen in England und Wales haben für den Austritt (Brexit) aus der Europäischen Union (EU) gestimmt. Was bedeutet dieses Ergebnis für die Green Party of England and Wales? Obwohl eine Mehrheit unserer grünen Wähler*innen für den Verbleib des Vereinigten Königreichs in der EU gestimmt hat, müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass 25 % unserer Unterstützer*innen für den Brexit gestimmt haben. Ich verstehe dies als eine Ablehnung der Globalisierung sowie der neoliberalen Haltung europäischer Institutionen. In Hinsicht auf die Ausrichtung unserer Innenpolitik besagt das Ergebnis nichts, denn sowohl linke als auch rechte Wähler*innen haben für den Brexit gestimmt. Wir dürfen es daher nicht erlauben, dass die Rechten das Abstimmungsergebnis für ihre Zwecke instrumentalisieren. Ich bedauere zwar das Ergebnis, freue mich aber über die Debatte über das britische Mehrheitswahlrecht, die es freigesetzt hat.

England und Wales haben mehrheitlich für den Brexit, Schottland und Nordirland haben mit großen Mehrheiten für den Verbleib des Vereinigten Königreichs in der EU gestimmt. Sowohl bei den konservativen Tories als auch bei der sozialdemokratischen Labour-Partei hat das Ergebnis zu chaotischen Zuständen geführt. Aus grüner Perspektive, wie wird sich das Ergebnis auf die Verfasstheit des Vereinigten Königreichs auswirken? Das Ergebnis zeigt, dass das traditionelle Zweiparteiensystem sowie das dazugehörige Wahlrecht nicht mehr

zu den Brit*innen passt. Das Mehrheitswahlrecht wurde in einer Zeit entwickelt, in der 98 % der Wähler*innen entweder die Tories oder Labour wählten. Dieser Prozentsatz ist nun wesentlich geringer. Dennoch weigern sich sowohl die Tories als auch Labour, das Wahlrecht so zu ändern, dass die Präferenzen aller Wähler*innen tatsächlich repräsentiert werden. Obwohl die United Kingdom Independence Party (UKIP) nur ein Mitglied im Unterhaus stellt, hat sie einen starken Zulauf von ehemaligen Labour-Wähler*innen, die den etablierten Parteien einen Denkkzettel verpassen wollten. Denn im Unterschied zur britischen Parlamentswahl zählte beim Referendum jede einzelne Stimme.

Aus grüner Perspektive, wie wird sich das Ergebnis auf die Politik der EU auswirken? Ich hoffe, dass wir mit dem Ergebnis mehr Transparenz und Reaktionsfähigkeit in der EU erreichen. Ich möchte, dass die neoliberale Haltung der EU und ihrer Regierungen sowie die Macht der Konzerne in Frage gestellt wird und dass alle Bürger*innen von der Globalisierung profitieren können.

Seit dem Referendum hat es im Vereinigten Königreich einen spürbaren Anstieg rassistischer Übergriffe gegeben. Wie reagiert die Green Party of England and Wales darauf? Wir Grüne haben uns immer entschieden gegen Rassismus und für die Niederlassungsfreiheit ausgesprochen. Es ist zu bedauern, dass die Panikmache der EU-Gegner*innen Angst und Hass gegen Einwander*innen und Asylsuchende geschürt hat. Das Ergebnis des Referendums hat gezeigt, dass diejenigen von uns, die in Mittelklassejobs arbeiten, anscheinend von den Freiheiten einer EU-Mitgliedschaft profitieren, während viele Arbeiter*innen scheinbar auf der Strecke bleiben. Ich persönlich glaube, dass wir die uneingeschränkte Niederlassungsfreiheit etwas abmildern müssen, um sie nicht komplett

zu verlieren oder, schlimmer noch, um den Aufstieg rechter oder rechtsextremer Parteien im Vereinigten Königreich nicht noch mehr zu begünstigen.

Die britischen Grünen haben sehr stark für den Verbleib des Vereinigten Königreich in der EU geworben. Wie würdest Du eure Kampagne beurteilen? Die Kampagne der Grünen war sehr effektiv. Allerdings haben wir nicht die gleiche politische Infrastruktur, die den Tories und Labour zur Verfügung steht. Deren Kampagnen hatten ihren Fokus fast ausschließlich auf negative Botschaften. Sie haben den Wähler*innen niemals positive Gründe aufgezeigt, warum sie für den Verbleib Großbritanniens in der EU stimmen sollten. Das war der falsche Ansatz. Stattdessen haben wir Grüne uns auf die positiven Errungenschaften einer EU-Mitgliedschaft konzentriert, wie zum Beispiel die hohen Umwelt- und Sozialstandards sowie nicht zuletzt die Friedenssicherung auf dem europäischen Kontinent. Allerdings haben wir es verpasst, klar und deutlich zu kommunizieren, wie die EU die Bürger*innen vor den schlimmsten Auswirkungen der Globalisierung schützen kann.

Welche Lehre sollten wir aus dem Ergebnis des Referendums ziehen? Die EU ist ein einzigartiges Experiment zwischenstaatlicher Zusammenarbeit. Es erklärt, warum wir Europäer*innen vergleichsweise den höchsten Lebensstandard überhaupt haben. Diesen beispiellosen Raum des Friedens und des Wohlstandes gilt es zu verteidigen.

Interview: Aldo Caruso



MOLLY SCOTT CATO ist seit 2014 grüne britische Europaabgeordnete und Mitglied der Grünen/EFA-Fraktion.

MEHR ALS 60.000 MITGLIEDER

Die Green Party of England and Wales (Plaid Werdd Cymru a Lloegr auf Walisisch) ist eine populäre Partei im Vereinigten Königreich. Ihre Mitgliederzahlen sind in den letzten Jahren rasant gewachsen. Die Young Greens of England and Wales sind mittlerweile die größte Jugendorganisation in Großbritannien.

Mehr Infos auf www.greenparty.org.uk



Weitere Infos auf
gruene-europa.de
[gruene_europa facebook.com/europagruppe](https://gruene_europa.facebook.com/europagruppe)

1.244.975 WÄHLERSTIMMEN

Bei den letzten Europawahlen (Mai 2014) erreichte die Green Party of England and Wales 7,87 % der gültigen Stimmen. Sie ist seitdem mit drei Abgeordneten im Europäischen Parlament und der Grünen/EFA-Fraktion vertreten. Neben Molly Scott Cato sind dies die Abgeordneten Jean Lambert sowie Keith Taylor.

Weitere Infos gibt es unter www.greens-efa.eu/de

SEIT 2010 IM UNTERHAUS

Caroline Lukas ist die erste grüne Abgeordnete im britischen Unterhaus. Seit 2010 vertritt sie den Wahlkreis Brighton Pavilion. Bei den letzten Wahlen zum Unterhaus (Mai 2015) konnte die Green Party of England and Wales ein Stimmenergebnis von 1.118.408 erreichen – 3,67 % der gültigen Stimmen.

Mehr Infos auf www.europeangreens.eu



Wir glauben an Europa und kämpfen dafür, die EU besser zu machen. Dazu gehört, einige Gerüchte und Mythen über die EU auf ihren Wahrheitsgehalt zu überprüfen.

„Die Grünen bringen's nicht!“

Im Gegenteil. Nach fast vier Jahren harter Verhandlungen haben sich das Europäische Parlament, die Europäische Kommission und der EU-Ministerrat auf eine Datenschutzreform geeinigt. Das ist ein großer grüner Erfolg. Ab 2018 wird es in der EU keinen Datenschutz-Flickenteppich mehr geben, sondern ein einheitliches, starkes Gesetz für die Menschen in der EU. Auch die Unternehmen müssen sich daran halten – egal, ob sie über einen Sitz in der EU verfügen oder nicht.

🌐 janalbrecht.eu 🐦 [JanAlbrecht](https://twitter.com/JanAlbrecht) 📘 [janphilippalbrecht](https://www.facebook.com/janphilippalbrecht)

„Deutschland als starke Industrienation steht auch ohne die EU gut da.“

Stimmt nicht. Fakt ist, dass der Einfluss einzelner europäischer Staaten gegenüber aufstrebenden Akteuren wie China immer geringer wird. China ist längst nicht mehr nur die verlängerte Werkbank der Welt. Über 20 Milliarden € investierte 2015 nicht die EU in China, sondern China in der EU. Nur als Verbund im Rahmen der EU können Europas Staaten auf Augenhöhe mit China verhandeln, wenn es beispielsweise um fairen Handel und Anti-Dumping geht.

🌐 reinhardbuetikofer.eu 🐦 [bueti](https://twitter.com/bueti) 📘 [r.bueti](https://www.facebook.com/r.bueti)

„Ohne eine Veränderung der Mobilität können wir den Klimawandel nicht stoppen.“

Ganz genau. Der Flug- und Straßenverkehr ist für nahezu ein Viertel aller klimaschädlichen Emissionen der EU verantwortlich. Obwohl sich die EU das Ziel gesetzt hat, bis

2020 mindestens 20 % aller CO₂-Emissionen gegenüber dem Jahr 1990 einzusparen, verzeichnet er im gleichen Zeitraum eine starke Zunahme (+28 %). Das steht in krassm Widerspruch zu den Klima- und Effizienzzielen der EU.

🌐 michael-cramer.eu 🐦 [MepMCramer](https://twitter.com/MepMCramer) 📘 [michael-cramer.MEP](https://www.facebook.com/michael-cramer.MEP)

„Es ändert sich sowieso nichts!“

Doch. Dank der von Whistleblowern aufgedeckten Steuerskandale SwissLeaks, OffshoreLeaks, LuxLeaks, PanamaLeaks gelang es in den letzten Jahren, mehr gegen Steuersümpfe zu tun, als in den Jahrzehnten davor. Wir wollen, dass der Kampf gegen Steuerdumping weitergeht und wir eine gemeinsame Steuerpolitik in Europa bekommen.

🌐 sven-giegold.de 🐦 [sven_giegold](https://twitter.com/sven_giegold) 📘 [sven.giegold](https://www.facebook.com/sven.giegold)

„Regulierungsmonster EU: Erst Glühbirnen, dann Staubsauger, Duschköpfe, Kaffeemaschinen, ...“

Das stimmt so nicht. Die so genannte Ökodesign-Richtlinie legt EU-weite Mindestanforderungen für Haushaltsgeräte fest. Ziel ist eine Einsparung von Energie und anderen Ressourcen bei Herstellung, Betrieb und Entsorgung der Produkte. Das spart den Verbraucher*innen Geld und ist gut für die Umwelt.

🌐 rebecca-harms.de 🐦 [RebHarms](https://twitter.com/RebHarms) 📘 [RebeccaHarmsMEP](https://www.facebook.com/RebeccaHarmsMEP)

„Die EU-Agrarpolitik verschlingt Steuergelder.“

Stimmt. Europa braucht einen radikalen Kurswechsel in der Agrarpolitik. Bisher setzt diese einseitig und aggressiv auf Export. Das schadet den Landwirt*innen sowie den Verbraucher*innen und verursacht Umwelt- und Gesundheitsschäden. Wir setzen uns für eine nachhaltige, ressourcenschonende und tiergerechte Landwirtschaft ein.

🌐 martin-haeusling.eu 🐦 [MartinHaeusling](https://twitter.com/MartinHaeusling) 📘 [martin.hausling](https://www.facebook.com/martin.hausling)

„Europa leistet schon genug Hilfe!“

Nein. Die EU ist zwar der größte Entwicklungshilfegeber der Welt. Allerdings finden wir uns damit nicht ab. Der EU fehlt es auch nicht an Instrumenten, um das Recht auf Entwicklung für Bürger*innen des globalen Südens zu unterstützen – diese



Europagruppe GRÜNE / Europäisches Parlament
www.gruene-europa.de
info@gruene-europa.de
[twitter: @gruene_europa](https://twitter.com/gruene_europa)
[facebook.com/europagruene](https://www.facebook.com/europagruene)

Verantwortlicher Europaseiten: Aldo Caruso



müssen nur konsequent angewandt werden. Denn die Krisen mit weltweitem Ausmaß spitzen sich zu, auf Kosten der globalen Gerechtigkeit.

🌐 maria-heubuch.de 🐦 [MariaHeubuch](https://twitter.com/MariaHeubuch) 📘 [maria.heubuch.mep](https://www.facebook.com/maria.heubuch.mep)

„Europa versagt bei der Flüchtlingskrise.“

Ja. Das Dublin-System hat von Anfang an nicht richtig funktioniert. In der Flüchtlingskrise ist es komplett zusammengebrochen. Wir brauchen sichere Fluchtwege nach Europa und ein solidarisches System, das auf einer gerechten Verantwortungsteilung unter den Mitgliedstaaten basiert.

🌐 skakeller.de 🐦 [SkaKeller](https://twitter.com/SkaKeller) 📘 [SkaKellerMEP](https://www.facebook.com/SkaKellerMEP)

„Ohne die EU wären wir besser dran.“

Nein. In einer globalisierten Welt, in der viele Aufgaben und Konflikte keine nationalen Grenzen kennen, lebt es sich alleine nicht gut. Ein verbesserungswürdiges Miteinander ist stets dem vermeintlichen heilsbringenden Alleingang vorzuziehen. Allerdings müssen wir Kritik üben und Reformen einfordern. Wir dürfen nicht dabei zusehen, wie schutz-

suchende Menschen an Europas Grenzen sterben.

🌐 barbara-lochbihler.de 🐦 [blochbihler](https://twitter.com/blochbihler) 📘 [barbara.lochbihler](https://www.facebook.com/barbara.lochbihler)

„Die wollen doch nur Sozialhilfe kassieren!“

Im Gegenteil. Zugewanderte beziehen seltener staatliche Zahlungen. In der Realität sind viele davon gut bis sehr gut qualifiziert und helfen, in Deutschland den Mangel an Fachkräften einzudämmen. Die Arbeitnehmerfreizügigkeit ist eine große Errungenschaft der EU: Die EU-Bürger*innen können in allen Mitgliedstaaten der EU leben, lieben, studieren und arbeiten und so gemeinsam Europa bauen.

🌐 terryreintke.eu 🐦 [terryreintke](https://twitter.com/terryreintke) 📘 [terry.reintke](https://www.facebook.com/terry.reintke)

„Außer Spesen nichts gewesen.“

Das stimmt einfach nicht. Im Vergleich zu den nationalen Haushalten der Mitgliedstaaten ist der EU-Haushalt sehr gering. Er entspricht nur 1% der Wirtschaftsleistung der Mitgliedstaaten. In Anbetracht der Erwartungen an die EU in vielen Politikbereichen ist das kein großes Budget.

🌐 helgatruepel.de 🐦 [HelgaTruepel](https://twitter.com/HelgaTruepel) 📘 [helga.truepel](https://www.facebook.com/helga.truepel)



Jetzt wechseln und
25 €-Stromgutschrift erhalten:
www.naturstrom.de/diegruenen

Die NATURSTROM-Ladekarte: freier Zugang zu sauberem Fahrstrom

Deutschlandweit emissionslos Auto fahren:

- Zugang zum ersten deutschlandweiten Ökostrom-Ladenetzwerk
- nutzbar an 25.000 Ladestationen in Europa
- europaweit einheitlicher Ladepreis
- alle Informationen und Bestellung auf www.naturstrom.de/diegruenen

naturstrom:

- Strom aus Wasser- und Windkraft
- Anbieter unabhängig von Kohle- und Atomindustrie
- von führenden Umweltverbänden empfohlen
- Bau und Förderung neuer Öko-Kraftwerke
- fairer Preis, einfacher Wechsel





„ANGST UND HOFFNUNG SIND NICHT DIE KATEGORIEN, DIE MEINE STIMMUNG TREFFEN, SONDERN ERWARTUNG.“

Wie kann **Europa** die großen Herausforderungen der Gegenwart bewältigen? Welche **Verantwortung** liegt in Brüssel, welche bei den Mitgliedstaaten und welche bei den **Bürgerinnen und Bürgern**? Ein Gespräch mit **Joschka Fischer** über gemischte Europa-gefühle und die Notwendigkeit, diesen Kontinent ins Zentrum der **politischen Auseinandersetzung** zu rücken.

Interview Julia Decker

Herr Fischer, wenn Sie im Sommer 2016 auf Europa blicken, was sehen Sie?

Europa ist in keinem guten Zustand und bleibt weit hinter den Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger zurück. Seit der Finanzkrise ist der Wurm drin. Seitdem ist Europa mehrfach gespalten in Nord und Süd, in Reich und Arm. Mit der Flüchtlingskrise kam noch die Spaltung in Ost und West dazu. Und dann haben wir noch den Brexit, der zeigt, dass die Idee Europas an Bindewirkung verliert.

Macht die EU inzwischen mehr Probleme, als sie eigentlich auf der anderen Seite löst?

Nein, das sehe ich nicht so. Ich bin nach wie vor der Meinung, dass die EU ein riesiges Erfolgsmodell ist, trotz allem, was es an Negativem zu sagen gibt.

Warum ist die EU Ihrer Meinung nach immer noch erfolgreich?

Erstens: Der gemeinsame Markt ist ganz wichtig. Zweitens: Die Rechtsgemeinschaft. Die Errungenschaft, dass die europäischen Staaten in einer Union sind, die auf gemeinsamer Rechtsgrundlage, auf Verträgen gegründet. Und drittens ist auch die Währungsunion mit allen Schwierigkeiten aus meiner Sicht ein großer Schritt nach vorne, der die Europäer zusammenbringt. Ich bin jetzt 68 Jahre alt, ich kann mich an die „gute alte Zeit“, die gar nicht so gut war, einfach zu genau erinnern. Da gab es diese Reisefreiheit nicht, wir hatten die unterschiedlichen Währungen, die Rivalitäten – die EU hat das überwunden, zu wesentlichen Teilen. Das ist eine riesige Erfolgsgeschichte. Und die EU

hat einen ganz wichtigen Beitrag zu einem dauerhaften Frieden auf unserem Kontinent geleistet und leistet den immer noch.

Handelt die EU effizient?

Wir müssen unterscheiden: Wer ist die EU? Nicht die Kommission an erster Stelle. Es sind die Mitgliedstaaten. Handeln die Mitgliedstaaten effizient? Klare Antwort: Nein. Die Mitgliedstaaten blockieren vieles, was die Bürger von der EU erwarten. Ich habe sieben Jahre lang im Europäischen Rat gesessen. Ich weiß, wovon ich rede. Und in der größeren EU ist es heute noch schwieriger geworden, einen Konsens zu erreichen. Das haben Sie in der Flüchtlingskrise gesehen. Das war ja nicht Brüssel, das blockiert hat, sondern die Mitgliedstaaten konnten sich auf keinen Konsens einigen. Und da sehe ich das große Problem. Aber es ist unverzichtbar, dass man die strategischen Interessen auf dem Verhandlungsweg ausgleicht. Das ist sehr mühsam. Ich habe es selbst oft erlebt. Da saß ich in Sitzungen, wo mir der Kopf fast platzte. Und dann ging es nochmal von vorne los und nochmal. Und ich dachte: „Das halte ich nicht mehr aus!“ Da habe ich mir gesagt: „Fischer, ruhig! Dafür sind deine Altvorderen – Vater, Großvater – auf die Schlachtfelder gezogen, um solche Fragen auszufechten. Dann ist es doch besser, man sitzt sich hier am Verhandlungstisch den Hintern wund. Das ist alles ganz harmlos. Und ein großer Fortschritt.“

Was ist im Jahr 2016 noch vom europäischen Geist geblieben?

Die Europäische Union ist nach wie vor ein

entscheidender Faktor zur Bewahrung des Friedens. Auch die NATO natürlich. Aber innerhalb der EU ist die Herausforderung, sich neu aufzustellen, sehr groß geworden. Die Unterschiede zwischen Nord und Süd in der Finanzpolitik, im normativen Bereich zwischen Ost und West, sind in der Flüchtlingskrise offensichtlich geworden. Europa wird immer in sich unterschiedlich sein. Aber wenn es ernst wird, wenn Europa zu scheitern droht, zucken die Beteiligten zurück, weil es doch um sehr viel geht. Jeder weiß, es wird ihm nicht vergeben werden, wenn er Europa scheitern lässt.

Aber dennoch kam es zum Brexit.

Ja, aber schauen Sie doch – die Jungs, die den Brexit vorangebracht haben, waren ja baff, dass sie gewonnen haben. Und verschwanden dann durch die Hintertür, so schnell sie nur konnten.

Sehen Sie Europa noch so, wie Sie es im Jahr 2000 gesehen haben, als Sie Ihre berühmte „Humboldt-Rede“ über Europa gehalten haben?

Es hat sich viel geändert. Europa ist eine Idee. Eine Idee, die entstanden ist als Antwort auf zwei Weltkriege und eine fast gelungene europäische Selbstzerstörung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert. Das alte Staatensystem, wo souveräne Staaten am Ende ihren Interessenausgleich auf den Schlachtfeldern herbeiführen, hat unter den Bedingungen der Industrialisierung nicht mehr funktioniert. Die schrecklichen Massaker an der Marne oder in Verdun haben das gezeigt. Deshalb entstand die europäische Idee, die dann nach 1945 in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft Wirklichkeit wurde. Und diese Idee ist meines Erachtens nach wie vor nicht nur sehr lebendig, sondern auch die einzige positive Antwort. Ich würde mich gerne auch auf etwas anderes einlassen, zumindest intellektuell. Ich sehe aber nichts. Den alten Nationalstaat, zurück ins 19. oder gar 18. Jahrhundert? Das hatten wir alles. Was Herr Gauland will, hatten wir alles. Das ging grauenhaft schief. Ich meine jetzt nicht den Vergleich mit den Nazis, sondern die volle Souveränität: Deutschland allein und wir entscheiden allein über unser Schicksal – das ging doch alles dermaßen in die Hose! Auch schon im Ersten Weltkrieg. Und die Zäsur war nach 1945 mit der Gründung der BRD nach 1949, dann mit den Römischen Verträgen 1957, dass die Interessensunterschiede nicht mehr auf dem Schlachtfeld ausgetragen werden, sondern in einer gemeinsamen Rechtsordnung verhandelt und ausgehandelt werden, dass Kompromisse herbeigeführt werden, an erster Stelle



Joschka Fischer

Joschka Fischer (68) war von 1998 bis 2005 deutscher Außenminister und Vizekanzler. Er trat 1982 den Grünen bei. 2006 zog er sich aus der aktiven Politik zurück. Heute berät er Unternehmen, hält Vorträge und schreibt Gastbeiträge für verschiedene Zeitungen. 2014 erschien sein Buch „Scheitert Europa?“ bei Kiepenheuer und Witsch. Fischer lebt mit seiner Frau in Berlin.

zwischen Deutschland und Frankreich – das war und ist die entscheidende Grundlage des neuen Europas. Die finde ich unverzichtbar. Und solange ich nicht eine überzeugende Alternative höre, bin ich auch nicht bereit, davon abzurücken. Die Alternative wäre, dass wir zurückfallen in eine europäische Staatenrealität, die wieder durch Rivalität und Konkurrenz geprägt wäre. Da wäre Deutschland der große Verlierer. Wir sind das Land in der Mitte Europas mit den meisten Nachbarn. Und unsere Geschichte war alles andere als glücklich, wenn man zurückblickt.

Wie schätzen Sie die Folgen des Brexits ein?

Ich glaube nicht, dass wir viele Folgeerscheinungen sehen werden. Die Lage der kontinentalen Europäer ist doch eine andere. Man hängt sehr viel mehr voneinander ab. Wenn Holland zum Beispiel austreten würde, wären die Folgen für die Niederländer um ein Vielfaches schlimmer als in Großbritannien. Sie sind Mitglied im Euro. Sie sind sehr viel stärker in der EU integriert und auch abhängig.

Es könnte aber sein, dass Italien eine Herausforderung in den kommenden Jahren für uns werden wird. Die antieuropäischen

Stimmen nehmen zu, „Cinque Stelle“ ist sehr erfolgreich. Und jetzt warten wir mal ab, wie das Referendum über die Verfassungsreform in Italien ausgeht. Es spricht vieles dafür, dass es schiefgehen könnte. Dazu kommt das Nord-Süd-Gefälle in Italien. Die notwendigen Reformen dort herbeizuführen, ohne in eine antideutsche Position zu geraten, ist sehr, sehr schwierig.

Welche Antworten gibt der Nationalismus, die Europa nicht geben kann?

Wir reden hier weniger über die rationalen Antworten. Wir reden hier vor allem über Gefühle. Menschen fühlen sich in ihrer Sprache, in der Kultur, in die sie hineingeboren wurden, in der sie großgezogen wurden, zu Hause. Das Argument ist sehr einfach: Da gibt es Fremde, die wollen uns was wegnehmen. Andere und ihre Interessen sind schuld an unserem Unglück, nicht wir selbst haben es so krachend verbaselt. Wenn man sich die BRD und ihre demografische Entwicklung anschaut, dann ist völlig klar, dass für Deutschland die Demografie eine der ganz großen Herausforderungen in Zukunft sein wird. Aber wir haben jetzt diese AfD, die der Meinung ist: Blond, blauäugig und die Schönheit einer Trixie von Storch oder eines Herrn Höcke, das sind die Maßstäbe, an denen wir uns zu orientieren haben.

Ist die Angst vor Europa größer als vor rechtsnationalen Politikern? Es wird immer mehr salonfähig zu sagen: „Aber die Populisten haben in Teilen doch Recht“.

Ich kann Ihnen da nur zustimmen. Das greift um sich. Wobei ich nicht bereit bin, nach den Erfahrungen, die unser Land gemacht hat, Wähler als unmündige Kinder zu begreifen. Das Wahlrecht ist Erwachsenen vorbehalten und ich möchte nie wieder etwas von „Mitläufern“ hören. Jeder weiß, dass in unserer Informationsgesellschaft jeder die Möglichkeit hat, sich voll zu informieren

und jeder haftet für seine Entscheidungen. Das sind nicht irgendwelche verführten Kinder, die von Rattenfängern geködert wurden. Das ist eine bewusste Entscheidung von Erwachsenen, die jeder treffen und verantworten muss. Zum Zweiten glaube ich aber, man hat in den letzten Jahren zu wenig um dieses Europa gekämpft. Man hat akzeptiert, dass über dieses Europa geschimpft wurde, dass sich die nationalen Regierungen aus der Verantwortung rausgestohlen haben. Das muss anders werden, wenn man Menschen überzeugen will.

Also mehr Imagepflege von Europa?

Nicht Imagepflege! Das wäre ein Missverständnis. Europa muss im Zentrum des innenpolitischen Diskurses stehen. Es geht nicht darum, die Farbe zu erneuern, sondern Europa ist eine politische Idee, die muss politisch immer wieder auf den Prüfstand, muss diskutiert werden, im Zentrum demokratischer Auseinandersetzung stehen. Und dort, glaube ich, lagen in der Vergangenheit viele Defizite der Parteien der Mitte – auch der Grünen.

Welche Fehler wurden bei der Vermittlung der europäischen Idee gemacht?

Ich glaube nicht, dass es ein Vermittlungsproblem war. Das Problem liegt tiefer. 9. November 1989 – die Mauer war auf! Ein unglaublicher, freudenvoller Augenblick, zumindest für die Deutschen. Dann verschwand die DDR, kurz drauf die Sowjetunion. Der Kalte Krieg war zu Ende. Das war eine welthistorische Veränderung. Und Deutschland war auf der Sonnenseite dieser Veränderung. Der Rassismus in Südafrika kollabierte. Die ganze Welt veränderte sich. Im Nahen Osten, im israelisch-palästinensischen Konflikt gab es einen Augenblick der Hoffnung. Die Oslo-Verträge. Im Grunde genommen haben wir alle geglaubt: Die liberale Demokratie hat gesiegt und jetzt ist das Ende der Geschichte gekommen. Und wenn sie nicht gestorben sind, leben sie immer noch in Freude und Harmonie. So läuft das im Märchen, aber irgendwie haben wir an dieses Märchen wirklich geglaubt. Alle. Nicht nur eine Partei. Und wir stellen jetzt fest, dass das nicht die Realität war. Wir er-

leben ja hier in Deutschland, wie schwierig die Überwindung von fünf Jahrzehnten unterschiedlicher Entwicklung in Ost und West ist. Aber wir wundern uns über Polen, Ungarn und andere. Für diese Länder ist das genauso schwierig. Deshalb ist Geduld gefragt. Dieselbe Entwicklung wurde emotional und rational eben unterschiedlich gesehen. In Russland hat man alles, was damals passierte, als große Niederlage gesehen, die man ungeschehen machen will. Das führt zu neuen Herausforderungen. Auf der Krim, im Osten der Ukraine. Die Sorge um die deutsche Dominanz ist zurückgekommen. Ich habe in Berlin von keinem der verantwortlichen Leute gehört, egal in welcher Partei: „Hey, wir haben eine Strategie: Deutschland muss wieder groß und mächtig werden.“ Das geschah ohne Plan, einfach so. Aber es ist ein Faktum heute, mit dem Deutschland nicht wirklich umgehen kann. Gerade weil es keiner will. Es ist nicht gelungen, die EU auf diese große Zäsur einzustellen. Wir hatten eine Erweiterung, aber die Vertiefung, also die Stärkung der Institutionen, ist nicht gelungen.

Mit dem kommenden Austritt Großbritanniens aus der EU konzentriert sich in Europa vermutlich noch mehr Macht in Deutschland. Wie ist damit umzugehen?

Da bin ich der falsche Interviewpartner. Da müssen Sie die grüne Führung fragen, die möchte regieren. Ich will nicht regieren. Ich bin damit zufrieden, wenn ich ordentlich regiert werde.

Wie beurteilen Sie die aktuellen Ereignisse in der Türkei?

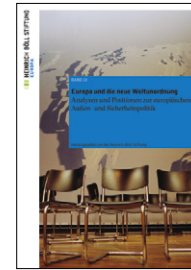
Das ist eine große Tragödie. Dieser Putsch hätte in den Bürgerkrieg geführt. Ganz furchtbar! Man mag Herrn Erdogan mögen oder nicht, aber er hat eine breite Unterstützung in der Bevölkerung. Und die kommt nicht von ungefähr. Das hängt damit zusammen, dass unter der AKP-Regierung vieles für die Menschen gemacht wurde. Aber Erdogan ist jetzt dabei, die Demokratie und auch den wirtschaftlichen Erfolg zu ruinieren.

Braucht die EU die Türkei?

Die Türkei ist für europäische Interessen – Sicherheitsinteressen – unverzichtbar. Die Türkei ist ein Nachbar in einer strategischen

„Man hat in den letzten Jahren zu wenig um dieses Europa gekämpft. Man hat akzeptiert, dass über dieses Europa geschimpft wurde.“

Neuerscheinungen und Veranstaltungen der Heinrich-Böll-Stiftung



Schriften zu Europa
Band 10
Europa und die neue Weltordnung
Analysen und Positionen zur europäischen Außen- und Sicherheitspolitik
Juni 2016, 176 S.



Schriften zu Europa
Band 8
Frankreich und Deutschland
Bilder über den Nachbarn in Zeiten der Krise
In Zusammenarbeit mit der DGAP, Juli 2016, 152 S.



Schriften zur Demokratie
Band 43
Aufklärung ohne Aufsicht?
Über die Leistungsfähigkeit der Nachrichtendienstkontrolle in Deutschland
Sept. 2016, ca. 80 S.

Download und Bestellung unter:
boell.de/publikationen

Internationale Konferenz



Habitat III: Co-producing Sustainable Cities?

Lokalregierungen und Zivilgesellschaft in der globalen nachhaltigen Stadtentwicklung
Berlin, 15. – 16. September 2016
Heinrich-Böll-Stiftung

E bartusch@boell.de I calendar.boell.de
Anmeldung bitte bis zum 12. September
unter calendar.boell.de

www.boell.de

Heinrich-Böll-Stiftung Schumannstr. 8
Die grüne politische Stiftung 10117 Berlin



Situation, der über die Sicherheit Europas mitentscheidet. Und es geht nicht nur um die Flüchtlinge. Die Türkei war während des Kalten Krieges wichtig für die Südflanke der NATO und sie ist angesichts der Entwicklung des Nahen Ostens, wo ich wenig Gutes und sehr viel Unheil erwarte, unentbehrlicher Nachbar. Wenn die Türkei abrutscht in eine innere Destabilisierung, was ich befürchte, wenn die Türkei zum Teil des Problems und nicht der Lösung wird, dann haben wir ein echtes Problem. Mit „wir“ meine ich Europa. Und wir sollten nicht vergessen, wir haben eine starke türkischstämmige Minderheit in Deutschland.

Was empfehlen Sie für den Umgang mit der Türkei?

Man sollte zweimal nachdenken, bevor man eine Entscheidung trifft. Es hat sich an der geopolitischen Situation nichts geändert. Was sich geändert hat, ist die Türkei selbst. Ich bin sehr pessimistisch, weil ich fürchte, dass der Kurs von Erdogan und der AKP-Führung zu einer inneren Destabilisierung führt. Es wird zu einem Neuaufbau kommen müssen. Neuaufbau der Staatsbürokratie, des Militärs. Das wird diesmal auf islamischer Grundlage geschehen, da sollte man sich keine Illusionen machen. Die Türkei wird von Europa wegdriften und sich wieder mehr der muslimischen Welt zuwenden. Das wird nicht im Interesse der Türkei sein. Es gibt eine gewisse Parallelität zwischen Russland und der Türkei. Beide mit starker Verflechtung zu Europa und doch wesentlichen Unterschieden. Aber beide hängen in ihrer Modernisierung von Europa ab. Und eine Entfremdung von Europa und die Wendung Richtung Osten wird den Ländern nicht gut-tun. Die Modernisierungsimpulse werden aus Asien oder der islamischen Welt nicht kommen.

Wie sollte Europa sich Russland gegenüber verhalten?

Mit Russland wird man ebenfalls versuchen müssen, die Gräben zu verengen und zu überwinden. Was bisher noch nicht formuliert wurde, ist eine Idee, wie sich die europäisch-russischen Beziehungen eigentlich gestalten sollen. Wir können vieles, was wir nicht wollen, sagen. Aber wie sollen sie sich gestalten? Eines weiß ich mit Sicherheit: Wenn man meint, die Russen überzeugen zu können, indem man einen windelweichen Eindruck hinterlässt, aus Schwäche, wird Russland nicht mit Großzügigkeit reagieren sondern mit Stärke. Das ist sicher.

Bei all den vielen Konfliktfeldern derzeit – was beschäftigt Sie momentan politisch gesehen am meisten?

Alles zusammen. Wir wissen ja noch gar nicht, was in den USA wird. Ob am Ende nicht doch Trump die Präsidentenwahl gewinnt. Ich habe in meinem Leben schon viele Pferde kotzen sehen. Unerwartete Ereignisse, die eintreffen. Ich habe von meinen amerikanischen Freunden immer gehört: Ach, der Trump, im Vorwahlkampf wird der eliminiert, der hat keine Chance! Nun, wir sehen, wie es ist. Brexit, Trump, Zulauf bei Le Pen und anderen rechtsnationalen Parteien. Ich habe den Eindruck, dass die tragenden Pfeiler dieser Nach-Kalter-Kriegs-Ordnung anfangen zu wackeln. Auch das europäisch-russische Verhältnis, das europäisch-türkische Verhältnis,

über den Nahen Osten reden wir besser nicht. Hinzu kommt noch die innere Verunsicherung durch Terror. Die spielt eine sehr große Rolle. Immer mehr. Das sind alles Faktoren, die man zur Kenntnis nehmen muss. Ich werde das Gefühl nicht los, dass keine schönen Zeiten vor uns liegen. Denn wir haben es gerade mit einem dramatischen Ordnungsverlust zu tun. Amerika wird gerne und viel kritisiert, aber es ist als die stärkste Macht des Globus unverzichtbar. Und wenn ich mir einen Präsidenten Trump vorstelle, dann bekomme ich Schlafprobleme.

Also überwiegt bei Ihnen momentan die Angst.

Nein, Angst hilft ja gar nicht.

Aber hoffnungsvoll klingen Sie nicht.

Angst und Hoffnung sind nicht die Kategorien, die meine Stimmung treffen, sondern Erwartung. Und man muss sich auf herausfordernde Zeiten einstellen. Da wird viel auf Deutschland zukommen.

In welcher Rolle?

In seiner europäischen Rolle. Als eine der stärksten Wirtschaftsmächte Europa zu stabilisieren und nach Möglichkeit zu stärken.

Kann Deutschland das leisten?

Ja, es muss! Deutschland macht im Moment im Verhältnis zu anderen einen ziemlich stabilen Eindruck. Auch institutionell. Im Gegensatz zu meiner Partei war ich nie ein Freund von Volksbefragungen. Und nach dem Brexit dachte ich mir: Dieses wertvolle Grundgesetz, in das die Erfahrung mit der Weimarer Republik eingeflossen ist, ist doch großartig! Für die Mütter und Väter des Grundgesetzes war klar: Kein Referendum, sondern eine parlamentarische, repräsentative Demokratie. Die haben erlebt, wie man Mehrheiten emotional aufputschen kann und wohin das führen kann. Da steckt viel Weisheit drin, viel lebenspraktische und historische Erfahrung. Und das macht ein Stück weit die institutionelle Stabilität Deutschlands aus. Auch die oft lästig erscheinende Dezentralisierung. Gewaltenteilung gibt es überall, aber in welchem Maße? Die sogenannten Verfassungsorgane haben in Deutschland eine Gewaltenteilung in einer gelungenen Art und Weise entwickelt – das gibt uns Stabilität.

„Dieses Europa muss immer wieder neu gedacht werden. Und eine jüngere Generation muss dann ihren eigenen Zugang finden.“

Wie kann man die EU revitalisieren?

Nehmen Sie den Brexit. Er hat vielen Leuten klargemacht: Oh, oh! Ob das der Weisheit letzter Schluss war? Immerhin, die Jungen in England sind aufgewacht. Zu spät zwar, aber dass ich mal eine Demonstration in Westminster erlebe mit „EU forever“-Plakaten in blau-gelb – wer hätte das geahnt? Dieses Europa muss immer wieder neu gedacht werden. Und eine jüngere Generation muss dann ihren eigenen Zugang finden.

Die europäische Idee – wie kann man sie den Zweiflern und Skeptikern klarmachen?

Schauen Sie, das Beste, was Sie tun können, ist die Realität wirken zu lassen. Wir leben in einem Land mit einer Bevölkerung von über 80 Millionen Menschen. Unser Anteil an der Weltwirtschaft ist im Verhältnis dazu gesehen wesentlich höher. Das Niveau sozialer Sicherung in Deutschland ist hoch. Man kann zwar alles besser machen, aber insgesamt gesehen funktioniert Deutschland. Das alles ist nicht von selbst so gekommen. Das bleibt nicht von selbst, sondern man muss ständig politische Antworten auf Herausforderungen finden. Und die Antwort wird nicht ein deutscher Nationalstaat sein. Wir haben dazu im 21. Jahrhundert nicht mehr

die Größenordnung. „Small is beautiful“ ist zwar eine alte grüne These, aber sie funktioniert im Zeitalter der Globalisierung nur sehr eingeschränkt.

Was raten Sie denn den Grünen?

Dazu sage ich besser nichts.

Aber Sie sind davon überzeugt, dass eine vitale Idee von Europa im Bundestagswahlkampf vorkommen muss?

Unbedingt! Vor allen Dingen brauchen wir Politikerinnen und Politiker, die dieses Europa wollen und dafür kämpfen und auch etwas riskieren. Die Leute müssen für Europa brennen. Wie will man denn sonst die Auseinandersetzung mit der AfD suchen, wenn man über den wesentlichen Kern dieser Auseinandersetzung nicht redet?

Welchen Werten sollte die Europapolitik im Jahr 2016 folgen?

Ich glaube, das Wesen Europas ist der Kompromiss. Ein Beispiel: Wir Deutsche haben das Mantra: sparen, sparen, sparen. Andere haben das Mantra: Schulden. Erhöhung des Wachstums und der Wettbewerbsfähigkeit. Ich denke, beides ist zusammenzufügen. Da ließe sich mit gutem Willen eine gemeinsame Position erarbeiten, die nicht 100 Prozent Nordeuropa ist und nicht 100 Prozent

Südeuropa, sondern ein Kompromiss. Vernunft ist ebenfalls wichtig. Und Rücksichtnahme. Also zu versuchen, den anderen zu verstehen, wenngleich das manchmal nicht einfach ist. Es ist auch für andere nicht einfach, uns zu verstehen, im Gegenteil, auch das ist schwierig.

Haben Sie eine Vorstellung von einem funktionierenden Europa?

Für mich ist die Schweiz ein gutes Modell. Nicht eins zu eins übersetzt, aber die Schweiz ist für mich ein Staatswesen, in dem unterschiedliche Nationalitäten zusammen leben, das wunderbar funktioniert. Ohne eine gemeinsame Sprache, sondern mit vier unterschiedlichen. Das amerikanische Modell, also einen kontinentalweiten Staat mit einer Sprache und einem Präsidenten sehe ich in Europa nicht.

Was kann auf dem Weg zu einer europäischen Integration helfen? Geduld?

Ja, es wird einem nichts anderes übrigbleiben. Geduld auf der Grundlage von Festigkeit. Man muss für seine Werte und Grundsätze stehen und für die Umsetzung der Idee von Europa auch das Durchhaltevermögen haben. Das ist kein Sprint, das ist ein Ultramarathon!

FÜR UNSERE
GESUNDHEIT
FEIERT **HEBAMME LINDA**
JEDEN TAG GEBURTSTAG.

WIR SAGEN DANKE.

Gemeinsam machen wir das deutsche Gesundheitssystem zu einem der besten der Welt. Erfahren Sie mehr unter www.pkv.de/linda

**IHRE PRIVATEN
KRANKENVERSICHERER**



„Gegen Hass im Internet hilft nur entschiedene Wehr.“



„Ich liebe es politisch an der Basis, gehe auf Demos, setze mich für Frauenrechte ein. Themen anzusprechen und Probleme anzugehen ohne mich zu verbiegen half mir bei meiner diesjährigen Arbeit mit Flüchtlingskindern in Bremen und führte mich auch zu einer Herzensangelegenheit: Im Zuge meiner Masterarbeit habe ich ein Konzept für ein aufklärendes Forum gegen Hass im Internet entwickelt. Die Diffamierungen gehen mittlerweile so weit, dass sie teilweise schamlos und öffentlich, unter Angabe persönlicher Daten stattfinden. So wohl und sicher scheinen sich die Trolle zu fühlen. Dagegen hilft nur entschiedene Wehr, Hasskommentare müssen gelöscht werden. Das ist keine Zensur – bleibt der Hass stehen, suggeriert das nämlich auch eine Haltung. Bei meiner Recherche habe ich erfahren, dass auch viele Politiker aus den eigenen Reihen angegriffen werden. Dagegen muss die Partei sofort juristisch vorgehen und ein geschlossenes Bild abgeben, egal wie der Einzelne dazu steht. Jemanden persönlich anzugreifen geht einfach nicht. Man darf den Trollen nicht das Netz überlassen!“

**ZUM
BEISPIEL
ICH**

Die Soziologin Lina Thee (29) arbeitet seit 2012 im Kreisverband Bremen Nord – und wo wir gerade von Engagement sprechen: Sie freut sich über jeden, der ihr bei der technischen Umsetzung ihres Projektes Aufstehen-gegen-hass-im-netz.de hilft!

EURE MEINUNG ZUR GERECHTIGKEIT

Anfang Juli wollten wir von euch wissen, was euch beim Thema Gerechtigkeit unter den Nägeln brennt – kombiniert mit einem Grünen Monitor, in dem wir euer Wissen und eure Einschätzungen rund um Politik, Themen und Menschen abgefragt haben. Damit sind wir neue Wege der Basisbeteiligung gegangen. Für uns war diese Umfrage auch ein Test, ob ihr als grüne Basis Umfragen gegenüber aufgeschlossen seid und teilnehmt.

Heute stellen wir fest: Wir haben einen Nerv getroffen. Über unsere E-Mail-Einladung konnten wir fast 50.000 der rund 60.000 Mitglieder erreichen. Teilgenommen haben 20 Prozent unserer Mitglieder, also rund 12.000 Personen. Das ist für Umfragen dieser Art eine beachtliche Zahl. Bei vielen kritischen Anmerkungen und Nachfragen inhaltlicher und technischer Art war eure Rückmeldung eindeutig: Mehr davon! Wir sehen uns darin bestärkt, euch in Zukunft häufiger zu befragen und unseren Entwicklungsprozess als Beteiligungspartei weiterzugehen.

Danke auch für eure kritischen Rückmeldungen. Wir haben Lehren gezogen, was wir beim nächsten Mal verbessern. Angefangen beim gewünschten Freitextfeld über die Zuspitzung der Fragen bis hin zum Umfragezeitraum. Die Ergebnisse der Gerechtigkeitsumfrage werden nun in den Debattenprozess zum Leitantrag für unseren Parteitag im November einfließen.

Die Ergebnisse der Umfrage findet ihr im Wurzelwerk: [Gruene.lv/4j2](https://gruene.lv/4j2)

KAUFEN

Statthocker

Clevere Verkehrswende: Aus den Lampenschirmen ausrangierter Straßenlaternen fertigen Produktdesigner Oliver Bahr und Innenarchitekt Bastian Demmer kurzerhand Sitzmöbel. Der Statthocker ist stapelbar, eignet sich dank seiner robusten Materialien für den Innen- und Außenbereich und lässt sich mit Hilfe einer batteriebetriebenen LED sogar beleuchten. Vielleicht avanciert er in Lichtgeschwindigkeit zum Designklassiker? Den IF-Design-Award hat er bereits gewonnen.

Statthocker mit LED-Beleuchtung.
Um 105 Euro, über [Interiorpark.com](https://interiorpark.com)



GRÜNSPRECH

Der Eckrentner

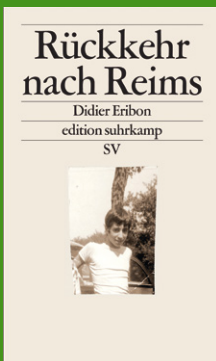
Die Ecke hat keinen guten Ruf. Als Kind wurde man dorthin gesetzt, wenn man nicht brav war, später lauerten dort Dinge, denen man lieber aus dem Weg gehen soll. Der Eckrentner hingegen muss weder büßen, noch ist er gefährlich. Er ist eine Bezugsgröße, mit der die Rentenkassen kalkulieren. Und deswegen ein Phantom. Denn wer kann von sich schon behaupten, 45 Jahre lang in Vollzeit mit Durchschnittslohn gearbeitet zu haben, ohne Jobwechsel, Arbeitslosigkeit, Elternzeit? Nur ein Drittel der Bevölkerung glaubt ohnehin, später von der gesetzlichen Rente gut leben zu können. Fiktion und Rente – das passt also hervorragend zusammen. Und das Leben hat weit mehr Ecken als die Statistik wohl vermutet...

LESEN

**Rückkehr
nach Reims**

Didier Eribon

Der Vater Fabrikarbeiter, die Mutter Putzfrau, der Sohn schwuler Soziologieprofessor: Didier Eribon erzählt in „Rückkehr nach Reims“ nicht nur seine Familiengeschichte, er erzählt die Geschichte des französischen Proletariats, das in den letzten zwei Jahrzehnten vom Kommunismus über den Sozialismus zum rechten Front National überlief. Er gibt der Linken eine Mitschuld am Aufstieg der Rechten in Frankreich – und uns reichlich Diskussionsstoff.

**SPITZENDUO
2017:
BASIS IST BOSS**

Am 10. September startet die Urwahl! Doch was heißt das eigentlich? Bei der Urwahl entscheiden die grünen Mitglieder, wer unser Spitzenduo für die Bundestagswahl 2017 wird. Anders gesagt: Du bist der Boss! Vor der Wahl sind die Kandidatinnen und Kandidaten im ganzen Land unterwegs. Bei zehn Urwahlforen stellen sie sich vor und beantworten Fragen. Unter gruene.de/urwahl findest Du schon jetzt alle wichtigen Informationen. Nutze also die Gelegenheit: Frag nach, bestimme mit, wähle Dein Spitzenduo 2017!

10.09.2016:

Auftakt beim Länderrat in Berlin

22.10.2016:

1. Urwahlforum in Hannover

11.–13.11.2016:

Urwahlforum auf der BDK

02.12.2016:

Verschickung Wahlunterlagen

07.01.2017:

Letztes Urwahlforum in Berlin

13.01.2017:

Einsendeschluss Wahlunterlagen

Januar 2017 (3.KW):

Ergebnisverkündung

**„Wir Grünen sollten
im ländlichen Raum
aktiver werden.“****ZUM
BEISPIEL
ICH**

Ich bin Großstädter, durch und durch – gewesen. Aufgewachsen in München, seit 1982 bei den Grünen und schon an der Uni in der Studentenpolitik aktiv. Aber seit fast 25 Jahren lebe ich in einem kleinen Dorf am Rande des Spreewalds. Und hier wurde mir klar, wie großstädtisch geprägt die Grünen sind. Man erkennt manchmal den politischen Handlungsbedarf erst, wenn man die Probleme am eigenen Leib erfährt. Zum Beispiel der kaum vorhandene öffentliche Nahverkehr. Als Familie mit zwei Kindern mussten wir ein zweites Auto anschaffen. Es ging nicht anders. Oder Internet: 80 km vor Berlin gibt es oft nur Funknetz. Natürlich hat sich in den letzten Jahren im Bewusstsein der Grünen einiges verändert. Aber wir Grünen sollten für den ländlichen Raum aktiver werden, uns dort für grüne Ziele einsetzen. Auch das Bewusstsein in der Bevölkerung hat sich geändert. Hat man vor 20 Jahren irgendwo auf dem Land gesagt, dass man Grüner ist, musste man in Deckung gehen. Jetzt gibt es im oberbayerischen Miesbach einen grünen Landrat. Das ist eine ungeheuer positive Entwicklung. Wir im Osten sind noch nicht so weit. Ich kann aber deutlich spüren, dass unsere Argumente in Sachen Landwirtschaft und Braunkohle immer mehr Gehör finden. Wir sind auf dem richtigen Weg.

Wolfgang Renner (58) ist Vorsitzender des Kreisverbandes Spree-Lausitz und Leiter des Naturparks Schlaubetal. Sein wichtigstes Thema neben dem ländlichen Raum: der Ausstieg aus der Braunkohle.

COFFEE TO GO AGAIN

Ein frisch gekochter Kaffee am Morgen. Noch zu heiß zum Trinken, dass man sich die Finger am Becher fast verbrennt, verbreiten die gerösteten Kaffeebohnen bereits einen Geruch, der selbst Morgenmuffel milde stimmt. Doch oft reicht die Zeit nicht mehr, sich die wach machende Tasse zu Hause selber zu kochen. Stattdessen gibt es auf dem Weg zur Schule, in die Uni oder zur Arbeit schnell einen „Coffee to go“. Der schmeckt, ist bequem und für viele das Highlight am Morgen. Und soll es auch bleiben.

Doch leider verursachen die Einwegbecher riesige Müllberge. 320.000 landen allein in Deutschland jede Stunde im Müll. Das sind viel zu viele, findet Julia Post. Die 26-jährige Münchnerin hat deshalb beschlossen, aktiv zu werden und ist letztes Jahr bei den Grünen Mitglied geworden. Sie wollte „nicht immer nur darüber reden, sondern ganz konkret handeln“ und hat so im Rahmen des grünen Trainee-Programms das Projekt „Coffee To Go Again“ ins Leben gerufen. Ziel ist es, den Verbrauch von Einwegbechern drastisch zu reduzieren. Aufkleber mit dem Logo der Initiative kennzeichnen vor Ort die Cafés und Bäckereien, die mitgebrachte Becher der Gäste für den Ausschank akzeptieren und dafür oft noch einen Rabatt geben. 230 Läden machen schon mit. Und es sollen noch viel mehr werden! Unterstützt Julia und überzeugt euer Lieblingscafé, mitzumachen.

Wie das geht, erfahrt ihr hier: Gruene.de/coffee-to-go-again



Text: Julia Rothhaas / Fotografie: Francisco Nocito

WIE WILD GEWACHSEN

Unsere Liebe zur Natur ist oftmals paradox. Auf der einen Seite wollen wir raus aus dem Haus, in die Berge, an die Seen, ans Meer. Wir schicken das Kind in den Waldkindergarten, kaufen auf dem Bauernmarkt ein, lesen vom „Geheimen Leben der Bäume“ und sichern uns schon mal einen Platz auf dem Waldfriedhof. Und dann? Kratzen wir penibel den Löwenzahn aus dem Bürgersteig, fahren mit dem Auto zum Discounter, kaufen dort Tomaten aus dem Gewächshaus, und buchen den nächsten Langstreckenflug, um endlich mal raus aus der Stadt zu kommen. Das Grüne, wir sehnen uns danach, aber bekommen oft nur einen Zipfel davon zu greifen.

Gerade in Zeiten, in denen die Schreckensmeldungen über Terror, Krieg und Trump kein Ende nehmen wollen, scheint die Sehnsucht nach dem Draußen besonders groß. Wir brauchen ein Refugium, einen Rückzugsort, um wieder Luft holen zu können. Einatmen, ausatmen – manchmal geht es ja nicht um so irre viel im Leben. Kaum ist der Zeh im See, kommt meist ja auch der Geist zur Ruhe bei all dem Menschengewirr. Eine Art Shortcut hat seit jeher die Kunst geschaffen, um ganz ohne Ausflug aufs Land die Natur an den

Alexandra Kehayoglou wurde 1982 in Buenos Aires geboren, im Vorort Olivos hat sie noch heute ihr Studio. Mit Teppichen kennt sie sich aus, ihrer Familie gehört eine große Fabrik für Bodenbeläge. Weltweit bekannt wurde die Künstlerin, als sie einen 48 Meter langen flauschigen Laufsteg für den Modemacher Dries Van Noten knüpfte, auf dem er 2015 in Paris seine Sommerkollektion zeigte. Es folgten Ausstellungen in London, Basel und New York. Mit dem Weben ihrer Mooslandschaften möchte Kehayoglou auch auf die Bedrohung dieser Landstriche aufmerksam machen. www.alexkeha.com

Menschen zu bringen. Das ist auch das Bestreben der Künstlerin Alexandra Kehayoglou. Und zwar im wahrsten Sinne des Wortes: Denn sie lädt dazu ein, über ihre Kunstwerke zu laufen. Die Argentinierin knüpft Teppiche aus prallen, moosartigen Büscheln, die an die Landschaften ihrer Heimat erinnern sollen: an die saftigen Weiten der Pampas, an dichte Wälder, glasklare Seen, die Gletscher Patagoniens. In Handarbeit erstellt Kehayoglou ganze Spielwiesen aus Wolle, die einem eigentlich viel zu kostbar und fragil erschienen, um darauf herumzutrampeln. „Wer sie anfässt, darauf läuft und sie beschmutzt, bringt Leben in meine Werke“, sagt die 34-Jährige recht pragmatisch. Ihre Arbeiten sollen keine rein dekorativen Objekte sein, sondern Teil des Alltags. „Nur so können sie auch eine Geschichte erzählen.“

Ein moosartiger Teppich im Wohnzimmer wird natürlich niemals einen Spaziergang durch den Wald ersetzen können. Aber er wird uns vielleicht daran erinnern, was wir brauchen, wenn uns die Welt zu dunkel erscheint. „Die Natur betrügt uns nie. Wir sind es immer, die wir uns selbst betrügen“, schrieb einst Jean-Jacques Rousseau. Also raus mit uns!

TERMINE

10. September: Länderrat & Auftakt Urwahl

Beim grünen Länderrat in Berlin fällt der offizielle Startschuss zur Urwahl. Mehr Infos: gruene.de/urwahl

11. September: Kommunalwahlen in Niedersachsen

17. September: Demos „TTIP & CETA stoppen“

An diesem Tag finden zeitgleich in sieben Städten sieben Demos für einen gerechten Welthandel statt. Mit dabei sind Berlin, Hamburg, Leipzig, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart und München. Mehr Infos: gruene.de/ttip
(In der Druckausgabe steht leider ein falsches Datum (24.9.). Wir bitten diesen Fehler zu entschuldigen.)

18. September: Abgeordnetenhauswahl in Berlin

7. – 9. Oktober: Bundesfrauenkonferenz und Bundesfrauenrat in Hannover

Wir fordern gleiche Rechte und Selbstbestimmung für Frauen: Jetzt. Dabei wird nicht nur diskutiert, es gibt auch Grund zu feiern: Vor 30 Jahren wurde das grüne Frauenstatut mit der mit der parteiinternen Frauenquote ins Leben gerufen. Mehr Infos: gruene.de/bundesfrauenkonferenz

17. Oktober: Ende der Bewerbungsfrist zur Urwahl

Die Urwahlforen laufen vom 22.10.2016 bis 07.01.2017. Einsendeschluss für die Stimmabgabe ist der 13.01.2017. Das Ergebnis wird in der 3. KW 2017 verkündet. Mehr Infos: gruene.de/urwahl

11. – 13. November: Bundesdelegiertenkonferenz in Münster

Auf der BDK mit Schwerpunkt Gerechtigkeit findet als besonderes Highlight auch ein Urwahlforum statt. Mehr Infos: gruene.de/bdk

GRÜNE STIMMEN

... zum Schwerpunkt „Gerechtigkeit“ in der letzten Ausgabe:

Ich finde diese Ausgabe zum Thema Gerechtigkeit sehr, sehr gut – und absolut überfällig. Darum hat es mich doppelt gefreut, dass dieses Thema bei den Grünen endlich angekommen ist.

Elisabeth B., Baden-Württemberg, Tuttlingen

Optik und auch Inhalt sind sehr gut. Was ich aber sehr peinlich fand: dass bei den Rezepten kein veganes dabei war. Sollten wir nicht Vorreiter sein? Oder wenigstens Alternativen bieten.

Deike P., Niedersachsen, Hameln

Danke für das wunderbare Heft „Mein Glück, dein Pech“. Bisher haben mich die grünen Magazine wenig angesprochen. Das ist jetzt anders. Wie ihr das Thema Gerechtigkeit behandelt, finde ich genau richtig.

Stefani K., Nordrhein-Westfalen, Soest

Über die These „Frauen erbringen in Deutschland fast allein Haus-, Pflege- und Familienarbeit“ im Leitartikel könnte man (müsste mann und frau) ja unbedingt diskutieren.

Matthias M., Thüringen, Jena

Als ich die Fotografien der Kuchen und das Backrezept gesehen habe, habe ich mich gefragt, ob so etwas in ein politisches Magazin gehört. Ich hätte so etwas eher in einer billigen Frauenzeitschrift vermutet. Leider muss ich eingestehen, dass ich danach kein Interesse mehr hatte, den restlichen Text zu lesen.

Markus H., Rheinland-Pfalz, Altenkirchen

IMPRESSUM

Das Magazin der Grünen – Mitgliederzeitschrift
Nr. 3, ISSN 2509-3193
Postvertriebszeichen: A 02908

Herausgeber:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
Michael Kellner,
Politischer Bundesgeschäftsführer
V. i. S. d. P.: Robert Heinrich,
Leiter Öffentlichkeitsarbeit

Redaktion, Gestaltung, Produktion:
Anzinger und Rasp
Kommunikation GmbH, München
Redaktion: Julia Decker, Ivonne Fehn (Ltg.),
Hanna Henigin
Gestaltung: Miriam Bröckel, Stefanie Kuttig

Kontakt Redaktion:
E-Mail: magazin@gruene.de
Redaktion Das Magazin der Grünen
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,
Triftstraße 13, 80538 München

Anzeigenverwaltung:
Runze & Casper Werbeagentur GmbH
Ruth Hansmann
Linienstraße 214, 10119 Berlin
Tel.: 030.28 01 80-145
Mail: verlagsservice@runze-casper.de

Druck:
61.000 Ex., Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG, Kassel, auf 100 % Recyclingpapier. Den Auflagen von Baden-Württemberg, Bayern und Rheinland-Pfalz liegen Zeitungen der Landesverbände oder Landtagsfraktionen sowie das Werbemittel der „Green City Energy AG“ bei. Für Mitglieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Jahresabonnement:
4 Ausgaben: 11,90 Euro, Bestellung schriftlich an: BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Abo/Magazin, Platz vor dem Neuen Tor 1, 10115 Berlin
Die nächste Ausgabe erscheint voraussichtlich am 4.11.2016

Spendenkonto:
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
GLS Gemeinschaftsbank
IBAN: DE73 4306 0967 8035 8159 00
BIC: GENODEM1GLS

MIT UNS GEHT DIE ZUKUNFT IN SERIE.

DIE E-MOBILITÄT VON VOLKSWAGEN.



Der e-Golf und der Passat GTE Variant.



Volkswagen

Stromverbrauch des e-Golf in kWh/100 km: 12,7, CO₂-Emission in g/km: 0. Kraftstoffverbrauch des Passat GTE Variant in l/100 km: kombiniert 1,7-1,6, Stromverbrauch in kWh/100 km: 12,9-12,4, CO₂-Emission in g/km: kombiniert 39-37. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.