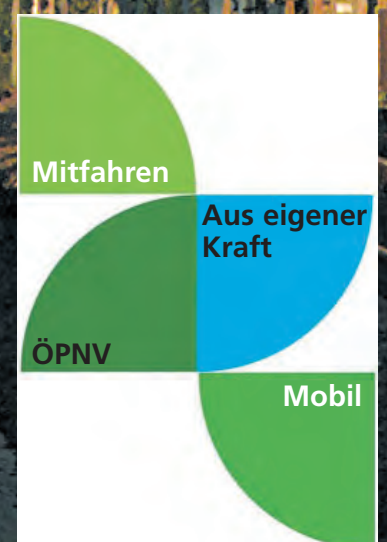


Zukunftsfähig mobil in Hamm



NEWS 1/2013

Forum für Umwelt und gerechte Entwicklung e.V.





B.A.U.M.

B.A.U.M. Consult

Berlin-Hamburg-
Hamm-München

B.A.U.M. Hamm
Sachsenweg 9
59073 Hamm
Tel.: 02381-30721-0
www.baumgroup.de

Wirtschaftlichkeit – Nachhaltigkeit – Zukunft

Energie & Klimaschutz

Energie-Effizienz-Check
für Unternehmen
(auch mit KfW-Förderung)
Potenziale aufzeigen

ÖKOPROFIT

Umwelt- und Klimaschutz mit Gewinn
in lokalen Kooperationen

Energiekonzepte für Kommunen

Planung und Bau von Biomassekraftwerken
und Photovoltaikanlagen

Weitere Angebote

Unternehmensberatung
Regional- und Kommunalentwicklung
Trainings und Seminare
Forschungs- und Förderprojekte

Damit Klimaschutz nicht nur auf dem Papier steht.

Themen

Nachhaltiges Bauen

Energie-Effizienz

Bauen im Bestand

Bauphysik

Baubiologie

Angebote

Berufliche Weiterbildung

- Fernlehrgänge

- Seminare

- Workshops

- In-House-Schulungen

Ingenieurleistungen

- Gebäudesanierungskonzepte

- Sachverständigen-Gutachten

- HOAI-Leistungen

- EnEV-Nachweise

Wissenstransfer

Studien

Gewerbepark

MehrWert
für Ihr Gebäude

Öko Zentrum
NRW

Öko-Zentrum NRW

Sachsenweg 8
59073 Hamm
Tel.: 02381-30220-0
www.oekozentrum-nrw.de

**Wir bauen
auf die Umwelt**

Editorial

Je schlimmer die Nachrichten, desto eher neigen wir dazu, sie auszublenzen. Die alte „Vogel-Strauß-Reaktion“: einfach den Kopf in den Sand. Und das Problem nicht mehr sehen. Das klappt auch beim Klimawandel. Die Probleme sind zu gewaltig, zu umwälzend, zu bedrohlich, als dass wir uns dem ständig stellen wollten. Deshalb: Kopf in den Sand!

Dabei könnten wir ja tatsächlich was tun, was ändern! Aber offensichtlich helfen weder Apelle noch worst-case-Szenarien, diese Welt zu retten. Am besten funktioniert das gute Beispiel – und Spaß am Mitmachen. Wenn alle es tun, fühlt man sich „out“, selber nicht mitzumachen. Also: neue Trends setzen. Ökostrom. Fairen Einkauf. E-Bike fahren. Zum Beispiel.

Allerdings: Da, wo es dem Deutschen an sein Auto geht, wird es empfindlich. Die „auto-mobile“ Beweglichkeit will sich kaum einer nehmen lassen. „Mama, Papa, Auto“ sind die ersten drei Wörter, die ein Kind lernt ... Und Senioren verzichten nur sehr widerwillig auf

die eigenen vier Räder. Wer lässt da schon freiwillig – aus Umweltgründen! – den Wagen stehen?

Der Anreiz muss groß genug sein. Je höher der Spritpreis, umso mehr schont man das eigene Budget mit einer alternativen Mobilität. Ist Autofahren noch zu billig? Das Parken zu günstig?

Wie soll die Mobilität in Hamm in Zukunft aussehen, haben wir uns gefragt. Und eigene Visionen entwickelt. Zugleich aber auch die Parteien gebeten, uns kurz und bündig über ihre Vorstellungen einer klimafreundlichen Verkehrspolitik in Hamm Auskunft zu geben.

Welche Erfahrungen es mit geteilten Autos (Carsharing) gibt und wie sinnvoll E-Bikes und Pedelecs sind, darüber machen wir uns ebenfalls Gedanken.

Steigen Sie mit ein in unser Projekt „Alternative Mobilität in Hamm“! An ganz vielen Stellen werden wir in diesem Jahr gemeinsam mit der Stadt, Verbänden und der Kirche aktiv sein. Dabei sein ist „in“ ;-)

Matthias Eichel

Inhalt

Hamm – autofreie Stadt?! Eine Vision	2
Hammer Parteien zu umweltfreundlicher Mobilität	4
E-Bikes – die ökologische Alternative?	6
Ein Jahr ohne Auto – und was davon blieb	8
Auto-mobil ohne Privatwagen. Car-sharing	10
Fairtrade-Town geht weiter	11
Fairtrade-Bewegung in der Hellweg-Region	14
Reverse – ein Kameruner besucht FUGe	16
Klimawandel in Kamerun	17
Zwei Jahre nach Fukushima	18
Klimawandel in der Kirche	21
Buchtipps: Befreiung vom Überfluss	23

IMPRESSUM

FUGe-news · Eine-Welt- und Umweltmagazin für Hamm, 12. Jahrgang, Heft 1/2013

Herausgeber: FUGe e. V., Widumstraße 14, 59065 Hamm

Redaktion: Karl A. Faulenbach, Marcos Antonio da Costa Melo, Matthias Eichel, Erhard Sudhaus, Michael Thon, Claudia Kasten

Redaktionsanschrift: Widumstraße 14, 59065 Hamm, Telefon (0 23 81) 4 15 11, Telefax 43 11 52, E-Mail: fuge@fuge-hamm.de, www.fuge-hamm.de

Layout: Matthias Eichel, Ulrich Schölermann

Titelbild: Hartmut Gliemann

Bildnachweis: Wir danken Hartmut Gliemann für das Titelbild und Simon Thon für die Entwicklung des Logos „Zukunftsfähig mobil in Hamm“. Fotos S. 2 und 3 Hartmut Gliemann; S. 2 Westfälische Rundschau, Slg. Stadtarchiv Hamm; S. 6 und 7 von Chrischerf (via Wikimedia), Ralf Roletschek (via Wikimedia Commons)

Druck: Ulrich Schölermann Werbung und Druck, Caldenhofer Weg 66, 59063 Hamm, www.ulrich-schoelermann.de

Druckauflage: 3000 Exemplare, gedruckt auf 100 % Recyclingpapier

Anzeigenleitung: Dorothee Borowski, Telefon (0 23 81) 4 15 11, Telefax 43 11 52

Für unaufgefordert eingesandte Manuskripte, Bilder oder sonstige Unterlagen übernehmen wir keinerlei Gewähr. Unterlagen werden grundsätzlich nicht zurückgeschickt. Die Redaktion behält sich Kürzungen und journalistische Überarbeitungen aller Beiträge vor. Mit Verfassernamen gekennzeichnete Beiträge müssen nicht die Meinung der Herausgeber wiedergeben.

Mit freundlicher Unterstützung von:



STIFTUNG UMWELT UND ENTWICKLUNG NORDRHEIN-WESTFALEN

Hamm: Die autofreie Stadt – (K)eine Vision für 2030!?

Von Karl A. Faulenbach und Claudia Kasten

„... es ist notwendig, eine neue Balance zwischen Nähe und Ferne, zwischen schnell und langsam, zwischen Körperbewegung und motorisierter Fortbewegung zu finden.“¹

Die Geschichte der städtischen Mobilität ist auch die Geschichte von der Verdrängung der Fahrräder. Waren die Städter zunächst hauptsächlich zu Fuß unterwegs, kamen bald immer mehr Kutschen und Fahrräder hinzu. Die breiten Alleen boten Platz für alle. Mit der Erfindung und Verbreitung des Automobils änderte sich das grundlegend: Autos brauchten eigene Wege. Radwege wurden an den Rand gedrängt. Der Siegeszug des Autos ist ungebremst: Nach wie vor ist das Auto des Deutschen liebstes Kind. Auch in Hamm nahm die Fahrzeugdichte 2012 weiter zu: auf 1000 Einwohner kommen heute 546 Kfz. Ist eine Trendwende zu einer klimafreundlichen Mobilität unter diesen Umständen überhaupt möglich?

Wir glauben: Eine Trendwende ist nicht nur möglich, sondern zwingend notwendig. Experten prognostizieren schon bald einen Mangel an fossilen Rohstoffen, allen voran Rohöl. Auch die Prognosen zum Klimawandel verlangen von uns allen einen radikalen Wandel unseres Lebensstils.²

In den 90er Jahren galt Hamm als erfolgreiche ökologische Modellstadt für NRW und wurde 1998/99 als „Bundeshauptstadt für Natur- und Umweltschutz“ ausgezeichnet. Weitere Schritte in Richtung klimafreundlicher Mobilität wurden veranlasst. Das Radwegenetz ist in den vergangenen Jahren auf rund 180 km angewachsen. Etwa 17% aller Wege werden in Hamm mit dem Rad zurückgelegt. Die Stadt hofft, diesen Anteil auf 20% bis 25% bis 2025 steigern zu können. Ein weiteres Ziel ist das Anwachsen der umweltfreundlichen Verkehrsmittel auf einen Anteil von 50% am Gesamtverkehr. Das wäre eine Steigerung um 10%. Doch wie kann dies umgesetzt werden? Verbote alleine bewirken nichts. Der erhobene Zeigefinger führt bei vielen eher zu Ablehnung. Aber reicht eine gut ausgebaute klimafreundliche Infrastruktur aus, um die Menschen aus ihren Autos zu locken? Welche positiven Anreize müssten gesetzt werden?

Hamm 2030 – ein Traum

Träumen wir einfach mal einen schönen Traum von einer Stadt ohne verkehrsbedingte CO₂-Emissionen!

2030: Hamm hat ein gut ausgebautes und kostengünstiges Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln. Neben dem Sternverkehr in die In-

nenstadt gibt es einen Ringverkehr: Das Pendeln zwischen benachbarten Stadtteilen ist jetzt auch ohne große Umwege und Zeitverluste möglich.

Breite und sichere Radwegen werden ergänzt durch wetterfeste Abstellmöglichkeiten für das Rad. Ähnlich wie in Kopenhagen gibt es Radschnellwege, um den Anteil an Radfahrern im Berufsverkehr zu erhöhen. Kreuzungsfrei verbinden sie die Außen- und Nachbarbezirke mit der Hammer Innenstadt. Durch eine Anzeige, wie lange eine Ampelphase noch dauert, können Radler ihr Tempo anpassen und so das lästige und kräfteaubende Abbremsen und wieder Anfahren umgehen. Fußstützen an den Ampeln sorgen für einen sicheren Halt.

Überlegungen aus den 1990er Jahren wurden wieder aufgegriffen und umgesetzt. Die zahlreichen Eisenbahnlinien wurden für ein S-Bahnnetz ausgebaut: Neben den bereits heute bestehenden Bahnstationen gibt es S-Bahnstationen in fast allen Stadtteilen. Über den Hammer Stadtraum hinaus fährt eine S-Bahn über Werne, Bergkamen und Lünen, die S-Bahnlinie von Düsseldorf nach Dortmund wurde bis nach Hamm verlängert. Wer mit dem Rad zur Haltestelle kommt, kann es kostenfrei mit in Bus oder Bahn nehmen. Der öffentliche Nahverkehr wurde hierfür ausgestattet. Zusätzlich stehen an jeder Haltestelle Leihräder, einige davon mit E-Antrieb, zur Verfügung.

Staus auf den Einfallstraßen oder Parkplatzsuche in der Innenstadt sind Vergangenheit. Ein Park & Ride-System ermöglicht die entspannte Anreise in die Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Um die schweren Einkäufe kümmert sich ein kostengünstiger Lieferservice, schließlich habe ich Parkgebühren eingespart und kann mir so diesen Service leisten. Lastenfahrräder und andere umwelt-



Pferd vor Pferdetränken – Blick aus der Martin-Luther-Straße in Richtung Westentor.



freundliche Fahrzeuge prägen das Stadtbild. Da der Lieferant viele Auslieferungen auf einen Weg erledigen kann, entfallen insgesamt viele Fahrten in der Stadt. Und auch der Anlieferverkehr für die Geschäfte wird am Stadtrand koordiniert. Durch eine Umladung der Fracht, müssen die Spediteure nur noch wenige Stellen anfahren



Da in der Innenstadt von Hamm keine fossil betriebenen Fahrzeuge mehr zugelassen sind, ist die Luft viel sauberer geworden. Auch die Lärmbelastung hat sich verringert. Ganz autofrei ist die Stadt natürlich noch immer nicht. Taxen, Rettungsfahrzeuge, Busse, die Privatwagen und der Lieferverkehr

fahren mit Elektroantrieb. Die Technologie wurde deutlich verbessert, umweltfreundliche Batterien ermöglichen große Reichweiten. Ein Auto benötige ich ohnehin nur noch selten. Ein umfassendes Carsharing-Angebot füllt die Lücken. Parkhäuser werden zum Fahrradstellplatz mit Serviceeinrichtungen wie Waschanlage etc. So profitieren Anbieter und Radler gleichermaßen vom Rückgang des motorisierten Individualverkehrs.

60 % aller Wege, die wir zurücklegen, sind unter 4 km!

Durch diese Maßnahmen und eine intensive Marketingstrategie werden 2030 rund 30% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt. Auch Fußgänger profitieren von den verbesserten Bedingungen. Die Unfallzahlen im Straßenverkehr sinken. Die Eltern trauen sich nun, ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Rad

den Schulweg zurücklegen zu lassen. Die verstärkte Bewegung im Freien fördert die Gesundheit der Hammer Bevölkerung. Und als positiver Nebeneffekt wird auch der Klimawandel verlangsamt.

Es wäre schön, wenn unsere Stadt Hamm den Mut zu hätte, über den Tag hinaus Visionen zu entwickeln. Einige beschriebene Träume werden andernorts zum Teil bereits praktiziert. Hamm darf diesen Strukturwandel zugunsten seiner Bürger nicht verpassen. Eine an-

gepasste Verkehrspolitik allein reicht jedoch nicht. Das ganze sollte mit einer Regionalisierung der Wirtschaft und des Konsums einhergehen. Die Energiewende und ein neuer Lebensstil, in dem nicht mehr der schnelle Konsum im Vordergrund steht, sollten den Wandel ergänzen.

Alles nur ein schöner Traum? Experten haben herausgefunden, dass die Bedeutung des PKW bei jungen Menschen sinkt. Sofern auch der politische Wille zum Wandel besteht, dürfen wir also berechtigt hoffen.

1 Müller, M./Strasser, J.: Transformation 3.0 - Raus aus der Wachstumsfalle; Berlin 2011

2 Niko Peach, einer der bedeutendsten deutschen Wachstumskritiker, ruft sogar zu einem radikalen Wertewandel bezogen auf das Wirtschaftswachstum und zu einer „Befreiung vom Überfluss“ in Richtung einer „Postwachstumsökonomie“ auf. Eine Rezension seines Werks können Sie auf Seite 21 nachlesen.



Die Geburtsstunde des öffentlichen Personennahverkehrs in Hamm: 1898 fährt die erste Straßenbahn.



„Radfahrer absteigen“ – so wie hier fühlen sich Radfahrer oft ausgebremst.

Visionen und Grenzen – umweltfreundliche Mobilität in Hamm

Stellungnahmen der Parteien aus dem Stadtrat

„Wie lässt sich die Mobilität in Hamm zukunftsfähig gestalten?“ haben wir die Parteien im Hammer Stadtrat gefragt und sie um eine kurze Stellungnahme gebeten. Alle haben geantwortet. Sogar in der erbetenen Kürze! Welche Möglichkeiten und Grenzen sehen unsere politischen Parteien? Wie weit sind wir schon auf dem Weg? Wo müsste man den Hebel ansetzen? Im folgenden dokumentieren wir – kommentarlos – die Positionen der Parteien. Und auch, wenn im Ziel einer umweltfreundlicheren Mobilität sich alle einig scheinen, werden die unterschiedlichen Gewichtungen deutlich. Aber sehen Sie selbst:



„Visionen und Grenzen“

Die Begriffe „Visionen“ und „Grenzen“ beschreiben das Spannungsfeld kommunaler Verkehrspolitik, in dem es mehrere Erfordernisse zwingend zu verbinden gilt:

- Sicherstellung einer kostengünstigen, schnellen und sicheren Bewältigung der täglichen Wege,
- Gewährleistung der Erreichbarkeit der Innenstadt als Einkaufs-, Freizeit- und Kulturzentrum,
- die Notwendigkeit, diese erforderliche Mobilität in einem permanenten Prozess klimafreundlich zu gestalten.

Ziel: 53.000 t CO₂ pro Jahr weniger im Verkehr

Zum letzten Punkt haben bisher erhebliche Anstrengungen zu deutlichen Erfolgen besonders in den Bereichen Radverkehrsförderung und Nahverkehr geführt. Für die Zukunft hat der „Verkehrsplan 2010“ das Ziel gesteckt, die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um 53.000 t/Jahr zu reduzieren.

Für die anstehenden Diskussionen und Planungen ergeben sich für uns folgende Forderungen:

– Weiterentwicklung des „Klimaschutz-Handlungskonzepts 2008“ zu einem „Integrierten Klimaschutzkonzept“ mit einem gesonderten Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität“.

– Der „Verkehrsbericht Hamm 2014“ soll Fakten und Aussagen u.a. zu folgenden Bereichen enthalten:

- Aktualisierung der Verkehrsstärkenkarten aus dem „Masterplan Verkehr 2007“
- Dokumentation und Maßnahmenplanung zur Optimierung des Radverkehrs
- ÖPNV-Prognose und Maßnahmenplan
- Ganzheitliches Handlungskonzept zur Förderung des Fußverkehrs
- Verstärkte Beschaffung von verbrauchs- und schadstoffarmen Fahrzeugen durch die Stadt Hamm und ihre Tochtergesellschaften.

– Koordinierung aller Maßnahmen im Bereich „Klimafreundliche Mobilität“ einschließlich der Öffentlichkeitsarbeit.

Jörg Holsträter

1. stellv. Vorsitzender der CDU-Ratsfraktion,
Sprecher für Stadtentwicklung und Verkehr



Hamm – Stadt der kurzen Wege

In einer Flächenstadt wie Hamm kommt der Stadtplanung beim Klimaschutz eine wichtige Rolle zu. Verminderung von Flächenverbrauch hängt mit der Verminderung von unnötigem Verkehr eng zusammen. Wir wollen eine Stadt der kurzen Wege. In Zeiten des demografischen Wandels geht Stadtumbau und Sanierung vor Neuplanung und Neubau. Die City und Stadtteilzentren sind zu stär-

Stadtplanung als aktiver Klimaschutz

ken. Unsinnige Ansiedlungen auf der grünen Wiese, ob für Wohnen oder Einzelhandel gilt es zu vermeiden.

Das Straßennetz bedarf nur noch weniger Ergänzungen zur Entlastung von Pelkum und der Innenstadt durch die B 63n und A 445. Der Modalsplitt muss von 60% Kfz-Nutzung vor allem auf längeren Distanzen in Richtung SPNV und ÖPNV umgebaut werden. Die neuen Schienenhaltepunkte in Westtünnen und Selmigerheide sind genauso wichtig wie schnelle Busverbindungen von den Stadtteilen in die Innenstadt im Viertelstundentakt vor allem in den Kernzeiten. Ein Viertel aller Verkehrsbewegungen liegt unter 2 km. Hier ist die Entwicklung sicherer Fuß- und Radwege bis in die Zentren z.B. an Richard-Wagner und Goethe-Straße von entscheidender Bedeutung.

Dr. Georg Scholz

Stadtentwicklungspolitischer Sprecher
der SPD-Fraktion



Zukunftsorientierte Mobilität

Radfahren – ein Verkehrsmittel der Zukunft? Für diese Sparte im Bereich des Umweltverbundes haben wir in der Vergangenheit vehement eine verstärkte Förderung eingefordert. Ein Blick auf die Straßen der Stadt zeigt, die Menschen reagieren positiv auf das verbesserte Angebot: eine Zunahme des Radverkehrs ist nicht zu übersehen – auch im Winter. Zukunftsorientiert sollten die alltäglichen Verkehre zur Arbeit, zum Einkauf, zur Schule und ihre Bedürfnisse gesehen werden. Dazu gehören die Anlage, der Zustand, aber auch die Sanierung z.B. nach den Wintermonaten. Sicher sollte

ÖPNV und Radwege fördern!

auch der Aspekt der Freizeitnutzung in einer Netzplanung zukünftig eine stärkere Rolle spielen.

Die Nutzung des ÖPNV müsste unserer Meinung u. a. durch Werbekampagnen weiter gefördert werden. Leere Busse in den Randzeiten verweisen auf unzureichende Nutzung. Möglicherweise spielen dabei auch die regelmäßigen Preiserhöhungen eine Rolle. In zunehmendem Maße werden auf dem Markt sparsamere, ökologisch überzeugendere Fahrzeuge angeboten. Wir gehen davon aus, dass sich die Stadtwerke schon aus wirtschaftlichen Gründen um eine Modernisierung ihres Fahrzeugparks bemühen. Eine Tendenz ist allerdings auch in Hamm zu erkennen. Lärm- und Feinstaubemissionen scheint die Verwaltung durch Verkehrsverlagerung bekämpfen zu wollen. Der Verkehrsbericht 2010 zielt zwar auf eine Verminderung des motorisierten Verkehrs um 10% bis 2025, wohl wissend, dass sich in dieser Zeit das LKW-Aufkommen erhöhen wird, auch in Hamm, das zudem zum Logistikstandort erklärt wurde. Die 2011 angekündigte große Kampagne Klimaschutz und Verkehr hat noch nicht stattgefunden!

*Ulrich Kroker
Fraktion „Die Grünen“
im Rat der Stadt Hamm*

FDP

Umweltfreundliche Mobilität in Hamm

Politische Ziele müssen im Einklang mit den Bedürfnissen der Menschen stehen. Eine noch so gut gemeinte Politik ist unwirksam, wenn sie an den Menschen vorbei gemacht wird. Im Bereich Umweltpolitik achtet die FDP-Fraktion auf die Realitäten in Hamm.

Hamm ist eine Flächenstadt, in der täglich viele Menschen von A nach B kommen müssen: zur Arbeit oder wieder nach Hause, zur Schule oder zum Sport. Wir machen Angebote: Das Netz der öf-

fentlichen Verkehrsträger ist gut ausgebaut. Wer sich lieber mit dem Rad fortbewegt, kann das umfassende Radwegenetz der fahrradfreundlichen Stadt Hamm nutzen. Die FDP-Fraktion ermutigt Menschen, ihre eigene Wahl zu treffen. Wer sich umweltfreundlich und gesundheitsbewusst fortbewegen will, hat die Möglichkeiten.

Wir suchen stets nach praktischen, wirtschaftsnahen Lösun-

„Die eigene Wahl treffen“

gen. Daher bereiten wir einen Antrag an den Rat zum Thema steuerliche Förderung von E-Bikes vor. Das nutzt den Menschen, und im optimalen Fall werden Straßen entlastet.

*Edda Breski
Fraktionsmitarbeiterin
FDP-Fraktion im Rat der Stadt Hamm*

DIE LINKE.

Fraktion im Rat der Stadt Hamm

Visionen und Grenzen einer klimafreundlichen Mobilität in Hamm

Obwohl bei Weitem nicht in einem Bestzustand, verfügt Hamm über ein relativ gut ausgebautes Netz an Fahrradwegen. Dennoch wird auch eine Erweiterung und notwendige Instandsetzung des Radwegenetzes nicht ausreichen um das gesteckte Ziel – rund ein Drittel der CO₂-Emissionen (53.000 t / Jahr) bis zum Jahr 2025 einzusparen – zu erreichen. Insbesondere ältere Menschen, Kranke und Menschen mit Behinderungen sind von dieser Form der umweltfreundlichen Mobilität weitgehend ausgeschlossen.

Klimaschutz, Mobilität, Teilhabe am Leben in der Gemeinschaft, Gesundheit und Einkommen sind untrennbar miteinander verknüpft. Diese Stadt benötigt in erster Linie einen ÖPNV der diesen Namen auch verdient und von allen Bürgerinnen und Bürgern – unabhängig vom Einkommen – genutzt werden kann. Kürzere Taktzeiten, zusätzliche Linien und ein geringer

Fahrpreis sind dafür Grundvoraussetzungen. Ein erster Schritt ist die sofortige Einführung des Sozialtickets für maximal 15,00 Euro. Bei der Bewertung des Schwerlastver-

„Sozialticket für Bus und Bahn!“

kehrs ist ein Paradigmenwechsel dringend nötig. Jedes Logistikunternehmen belastet die CO₂-Bilanz, die kommunalen Finanzen und natürlich die Gesundheit der Menschen in dieser Stadt. Güterverkehr muss auf Schiene und Wasserwege verlagert werden, die Voraussetzungen in Hamm sind vorhanden. Für den gesamten Innenstadtbereich sollte ein Durchfahrverbot für den Schwerlastverkehr umgesetzt werden. Das Kohlekraftwerk in Uentrop ist ein weiterer destruktiver Baustein einer völlig verfehlten Verkehrs- und Umweltpolitik und konterkariert das gesteckte Ziel, die CO₂-Emissionen zu reduzieren.

*Roland Koslowski
Mitglied im Rat der Stadt Hamm*

Veranstaltungshinweis: Stadtforum Hamms Verkehrspolitik

Wir laden alle Hammer Bürger und Interessierte herzlich zur Diskussion rund um die kommunale Verkehrspolitik ein. Gemeinsam mit Rainer Wilkes (Radio Lippewelle Hamm) diskutieren Vertreter der Hammer Ratsfraktionen über ihre Versionen zu einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität in Hamm. Das Stadtforum fragt, was die Stadt und die Bürger tun können, um die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Auch Ihre Fragen und Anregungen sind herzlich willkommen.

17.04.13 um 19.30 Uhr. Technisches Rathaus, Gustav-Heinemann-Straße 10, 59065 Hamm, Raum A3.005. Eintritt ist frei.

E-Bikes – die ökologische Alternative?

Pro: Die Zukunft ist elektrisch! (von Rainer Wilkes, ADFC-Hamm)

Die Zukunft ist elektrisch – weniger auf vier, denn auf zwei Rädern. Während Elektroautos wegen vielfältiger Hürden (hohe Kosten, geringe Reichweite, Umweltbelastung durch die Akku-Herstellung, hoher Stromverbrauch bei ungeklärter Öko-Bilanz) wenig alltagstauglich und ökologisch bedenklich sind, stehen Elektrofahrräder schon als Serienprodukt bereit. Allein 2012 wurden ca. 400.000 Exemplare bundesweit verkauft, gegenüber einigen tausend E-Autos.

Das hat gute Gründe: für das Leichtfahrzeug Fahrrad lässt sich mit minimalem technischen Aufwand und Energieverbrauch ein Maximum an Effizienzsteigerung erzielen (fairkehr, 2 /2011).

Das E-Bike vergrößert das Poten-



zial fürs Radfahren, gerade in der Flächenstadt Hamm: wer mit dem Fahrrad drei bis fünf Kilometer unterwegs ist, schafft mit dem Pedelec 10 bis 15 km- sportlichere Fahrer mit dem E-Bike auch leicht das Doppelte. Das erweitert die Reichweite nicht nur für ältere Fahrer, sondern auch für Berufspendler, die nicht verschwitzt bei der Arbeit ankommen. Das E-Rad erhöht auch den Bedarf für einen Rad-schnellweg, wie er im Ruhrgebiet geplant ist.

Damit ersetzen Elektrofahrräder in erster Linie Autofahrten, nicht Fahrradfahrten (vgl. Studien aus den Niederlanden und der Schweiz von 2009 und 2010, siehe fairkehr, 2/2012). Die CO₂-Belastung liegt laut fairkehr bei 4,5 Gramm je Kilometer. Bei einer Lebenszeit von 15000 Kilometern verbraucht die Herstellung des Lithium-Ionen-Akkus zusätzlich 1 g CO₂/km. Ein Mofa verbraucht ca. 10 mal so viel, ein sparsames Auto mit Verbrennungsmotor 20 mal so viel. Fazit: „Wer dann noch seinen Haushalt auf Ökostrom umstellt, kann den CO₂-Ausstoß beim E-Rad-Fahren gegen Null bringen.“



Pedelecs zum Verleih durch die Deutsche Bahn AG in Berlin (von Chrischerf).

Um das Potenzial der E-Räder auszunutzen, sind allerdings private und öffentliche Initiativen nötig. Der ADFC sieht folgende Schritte als notwendig an:

- Förderung eines Verleihs, z.B. an der Radstation. Die Stadt Soest und die Gemeinde Welper beispielsweise verleihen seit Jahren Pedelec. In Hamm gibt es dieses Angebot nicht, obwohl die Nachfrage z. B. durch den steigenden Anteil von Radtouristen sicher da ist.

- Förderung von Ladestationen, an Privatgebäuden (z. B. Ausflugslokalen) und öffentlichen Einrichtungen, Ausflugszielen möglichst an regionalen/überregionalen Radrouten (z. B. Maxipark, Selbachpark, Schloss Oberwerries etc.) Am umweltfreundlichsten wäre eine Kombination von Solarstrom und E-Tankstelle, z. B. im Energiequartier Luther-Viertel.

Bei der Entwicklung und beim Betrieb könnten sich die Hochschulen und die Stadtwerke einbringen.

- Eine Forderung an die Verkehrsplanung: Schnellere Räder brauchen breitere Radwege, um Platz zum Überholen und mehr Abstand zu Fußgängern zu bieten. Gut wären auch mehr sichere Abstellanlagen, weil E-Bikes auch bei Dieben begehrt sind.

Veranstaltungshinweis:

Besuchen Sie uns auf der Umweltmeile beim Frühlingsfest am 7. April 2013. Von 13 bis 18 Uhr präsentieren wir viele Mitmachaktionen rund um das Thema klimafreundliche Mobilität. Für jedes Alter ist bestimmt etwas dabei!

Kontra: E-Bikes kritisch gesehen (von Michael Thon, Naturfreunde Hamm-Mitte)

Die elektrische Mobilität wird aller Orten gepriesen als technische Neuerung zur Verminderung des CO₂-Aus-



stosses. Betrachtet man diese Schädigung unserer Atmosphäre isoliert, muss man den Herstellern dieser Fahrzeuge Recht geben.

Berücksichtigt man aber alle physikalischen und biologischen Vorgänge rund um die Fortbewegung, ergibt sich ein anderes Bild. Interessant fand ich z. B. eine Analyse des europäischen Radfahrerfachverbandes, der festgestellt hat, dass beim normalen Radfahren 21 Gramm Kohlendioxid pro km ausgestoßen werden, beim E-Radfahren auch nur 22 Gramm! Der geringe Unterschied ergibt sich daraus, dass ein Fahrradfahrer mehr Energie braucht, mehr Nahrungsmittel zu sich nehmen muss und auch Nahrungsmittelproduktion und -transport erzeugen CO₂!

Kritisch zu fragen ist zudem:

● Herstellung der E-Bikes: Welche Metalle, seltene Erden, Kunststoffe braucht man, vor allen Dingen beim Bau der Akkus?

● Betrieb: Wird der Akku aus konventioneller Energieerzeugung gespeist oder regenerativer?

● Welche Umweltfolgen hat ein neues Lade-Betankungssystem für E-Fahrzeuge?

● Verdrängt das E-Bike tatsächlich das Auto – oder das klassische Fahrrad?

● Gibt es einen Bequemlichkeitseffekt durch das „gute ökologische Gewissen“?

● Ergeben sich neue Unfallrisiken?

● Wird die Mobilität mit dem Argument „es ist nicht mehr umweltschädlich“ nicht noch erhöht?

● Welche Probleme ergeben sich bei der Entsorgung der Akkus?

Die Reihe der Fragen ist endlos.

Meine These also:

Nicht alle technischen Neuerungen zur Verminderung ökologischer Schäden verbessern die Umweltsituation insgesamt und nachhaltig!

Übrigens: auch zu den Themen Wärmedämmung bei Häusern und Biosprit wird FUGe nachfragen, wie ökologisch sie wirklich sind.

Info: Elektrofahrräder

Elektrofahrräder werden ganz oder teilweise von einem Elektromotor angetrieben, der an Vorder- oder Hinterachse als Nabenmotor oder im Tretlager (Mittelmotor) arbeitet. Die Energie liefert ein in der Regel abnehmbarer Akku.

Zu unterscheiden sind:

Pedelec: Elektrofahrräder mit Tretunterstützung

Beim Pedelec wirkt der Elektromotor nur beim Treten der Pedale – der Motor unterstützt lediglich die eigene Kraftanstrengung. Pedelecs, die auf 250 Watt limitiert sind und deren Motorleistung ab 25 km/h abgeregelt wird, gelten als Fahrräder. Sie sind rechtlich von schnellen Pedelecs (S-Pedelec) mit unlimitierter Tretunterstützung zu unterscheiden. Limitierte Pedelecs unterliegen in den EU-Ländern weder einer Helm-, noch einer Versicherungs- und Führerscheinpflicht und benötigen keine Betriebsgenehmigung. Schnelle Pedelecs (S-Pedelecs) sind hingegen versicherungspflichtig und es wird ein Mofa-Führerschein, aber kein Helm benötigt. Fahrradwege dürfen mit diesen Fahrzeugen nur genutzt werden, wenn die Wege auch für Mofas freigegeben sind

E-Bikes: Elektro(fahr)räder ohne Tretunterstützung

Bei einem E-Bike kann der Antriebsmotor das Fahrrad ohne eigene Kraftanstrengung bewegen. Diese Fahrräder mit unabhängigem Antrieb (E-Bike im weiteren Sinne) und meist Beschleunigung per Handgriff fallen in Deutschland bis 45 km/h unter den gesetzlichen Begriff des Kleinkraftrades. Erreichen sie jedoch mit einem auf 500 W Leistung begrenzten Motor eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h, gelten sie im Sinne der deutschen StVZO als Leichtmofa und bedingen bis zu dieser Geschwindigkeit weder einen Motorrad- noch einen Fahrradhelm. Eine Betriebserlaubnis und ein Versicherungskennzeichen sind jedoch erforderlich.



Mittelmotor zum Antrieb über das Tretlager (von Ralf Roletschek).

„Ich bin auch stolz darauf!“ – Ein Jahr ohne Auto, und was davon blieb

Martina Muth-Flecke hat 2009 in einem FUGe-Projekt für ein Jahr auf das Auto verzichtet. Tobias Garske fragt nach, was daraus heute geworden ist.

Was hat euch/dich dazu bewogen, an dem Projekt teilzunehmen?

Am Anfang war es einfach nur die Neugier, ob wir als 5-köpfige Familie mit drei Kindern (damals im Alter von 11, 15 und 17 Jahren) das überhaupt schaffen können. Wir Verwöhnten, die noch (relativ, 5 km Entfernung) stadtnah wohnen, überhaupt nicht ländlich, mit Schulen, Ärzten, Nahversorgern und der Buslinie vor der Haustür. Ich hab mich damals gefragt, wie viel Motivation oder auch Druck wir benötigen, um das Ganze durchzuhalten.

War es Neugierde oder hattet ihr das Ziel euer Mobilitätsverhalten langfristig zu ändern?

Erstmal war es wirklich nur Neugier. Dabei gab es tatsächlich den einen oder anderen Lerneffekt, sei es, Strecken sinnvoll zu planen, Einkäufe zu organisieren, den Fahrplan des ÖPNV zu ver-

stehen und die Beschäftigung mit dessen Tarif-Dschungel.

Wann und wo gab es Situationen, an denen ihr an eure Grenzen gestoßen seid?

Der Sommerurlaub war die härteste Belastungsprobe, besonders für Friedhelm, meinen Mann. Ursprünglich hatten wir den Urlaub auf Texel/NL mit dem Auto geplant und hatten ein Ferienhaus ausgesucht, das nicht so zentral lag, dafür aber nicht so teuer war. Die Entfernungen zur Fähre (20 km), zu günstigen Einkaufsmöglichkeiten (10 km) und zu den Sehenswürdigkeiten und der ständige starke Wind machten uns schon zu schaffen. Wir waren als Selbstversorger und insgesamt 6 Personen unterwegs, da haben wir manches schleppen oder teuer bezahlen müssen. Die Zugfahrt war sogar vergleichsweise günstig, aber auch nur, weil wir viele Umstiege akzeptiert haben, das Ganze einen ganzen Tag gedauert hat und wir zeitlich flexibel waren. Das war schon ein ganz schöner Stress, die Erholung hielt sich in Grenzen.

Wurde der „innere Schweinehund“ Bequemlichkeit im Laufe des Jahres kleiner?

Ja, schon. Es war (und ist eigentlich bis heute) selbstverständlich, auf das Fahrrad zu steigen. Heute wird schon mal geprüft: kommt eine Autofahrt doch in Betracht, kann man Fahrten sinnvoll zusammen legen und so weiter. Erste Alternative ist im Alltag immer noch das Fahrrad. Zwei unserer Kinder haben mittlerweile den Führerschein und dürfen auch schon allein fahren, außerdem studiert die Älteste in NL und ist bereits zweimal umgezogen, sodass das Auto auch zur Lösung logistischer Probleme genutzt wird. Die Großen planen unseren Kombi auch für Urlaubsfahrten ein und haben ihn dafür auch schon benutzt, aber auch die Angebote der Bahn werden mit einbezogen und unter Abwägung der Kosten und Nutzen auch regelmäßig genutzt.

Wie viele Kilometer bist du im Projektjahr mit dem Fahrrad gefahren? Wie viele Kilometer im Jahr sind es heute ungefähr?

Im Projektjahr bin ich ca. 6.000 km gefahren, im Moment dürften es 4.000 - 4.500 km werden.

Bei welchen Fahrten (bis zu welcher Entfernung) warst du mit dem Fahrrad nicht langsamer oder sogar schneller?

Ich war und bin immer noch schneller bei Fahrten in die Stadt und in die nähere Umgebung (5 - 10 km), selbst von Ostwennemar nach Heessen ist man zu den Hauptverkehrszeiten schneller mit dem Rad unterwegs.

Ist die Bequemlichkeit nach dem Ende des Projektes schnell wieder zurückgekommen oder habt ihr euer Mobilitäts-Verhalten auch auf lange Sicht verändert?

So „voll bequem“ sind wir nicht wieder geworden, auch die ho-



Tobias Garske (links) vom Umweltamt und Martina Muth-Flecke (2. v. l.) beim Auftakt des FUGe-Projektes.

hen Benzinpreise tragen dazu bei. Ich hatte mir am 31.12.2008 notiert, dass ich unseren damaligen Pkw mit Diesel zu 0,95 Euro/l betankt habe, dafür können wir heute nur träumen und haben das damals schon als teuer empfunden. Kurze Fahrten rechnen sich einfach nicht, von der Umweltbelastung wollen wir da mal gar nicht sprechen.

Friedhelm hat ebenfalls einen „Lerneffekt“ für seine Dienstfahrten gehabt. Er hat im „Fahrrad-Jahr“ seine dienstlichen Fahrten ja trotz alledem mit dem Auto gemacht, aber sich besonders bemüht, Termine so zu planen, dass die Fahrten möglichst sinnvoll kombinierbar waren, d.h. Termine in gleichen Stadtteilen oder Orten konsequent zusammen gelegt. Das praktiziert er bis heute und hat damit eine deutliche Ersparnis bei den gefahrenen Kilometern, damit bei den Benzinkosten und auch bei der benötigten Zeit. So hat er sein Jahreskilometeraufkommen von ca. 28.000 km auf 18.000 km senken können.

Was macht in Hamm den Verzicht auf das Auto schwierig oder teilweise auch unmöglich?

Als es jetzt sehr winterlich war, bin ich doch wieder bei dem Weg zur Arbeit auf das Auto umgestiegen, was ich sonst nie tue. Die Wege waren verschneit, die Busse kamen an den ganz stark verschneiten Tagen viel zu spät, da konnte ich mit dem Auto wenigstens pünktlich sein. Die Räumung der Wege habe ich leider nicht weiter verfolgt, da wir in der letzten Januarwoche im Urlaub waren (auch mit dem Auto, wieder auf Texel ;-)) Die Räumung der Fahrradwege war in den letzten starken Wintern immer ein Problem, allerdings müssen wir auch für Hamm festhalten, dass wir über ein dichtes Fahrradwegenetz verfügen, dass der Stadt bei der Räumung schon allein durch die Länge Probleme machen dürfte. Ich bin nur froh, dass der Winter bei uns eher ein harmloser ist.



6000 km per Rad im Jahr im Projektjahr „ohne Auto“ war das Rad für Martina Muth-Flecke unverzichtbar

„Hamm – die fahrradfreundliche Stadt“ – kannst du den Slogan bestätigen?

Im Großen und Ganzen, ja. Vielleicht wäre es schöner, wenn es vereinfacht würde, ein Rad mit in den Bus zu nehmen. Das klappt zu Hauptverkehrszeiten nicht wirklich. Aber auch hier regulieren sich Angebot und Nachfrage: es wird wohl nicht sehr häufig nachgefragt.

Dein Resümee?

Es war ein tolles, aber auch anstrengendes Jahr. Meine Fitness war im Jahr 2009 besser, da muss ich jetzt zusätzlich zum Rad noch dran arbeiten. Aber ich bin schon froh, mich heute nicht für jede Autofahrt rechtfertigen zu müssen, auch wenn ich das vor mir schon tue.

Ich kann jedenfalls behaupten, dass ich im Jahr 2009 nur dienstlich mit dem Auto gefahren bin, welcher Autofahrer kann das schon von sich sagen. Da bin ich

auch stolz drauf. Allerdings: ohne das Projekt hätte es das autofreie Jahr für uns nicht gegeben.

Veranstaltungshinweis: Verkehrspolitik in NRW

Gemeinsam mit NRW Verkehrsminister Michael Groschek und anderen Verkehrsexperten möchten wir über Konzepte für einen umweltfreundlichen Nahverkehr diskutieren. Die NRW Landesregierung plant bereits eine Reihe von Verkehrsalternativen. Doch reicht das? Welche Wünsche, Sorgen, Visionen und Fragen haben Sie zu diesem Thema? Wir laden alle Interessierten ein, sich an der Diskussion zu beteiligen.

13.06.2013 um 19.30 Uhr (Ort wird kurzfristig auf der Homepage bekannt gegeben). Eintritt ist frei.

Auto-mobil ohne Privatwagen – Carsharing in Hamm

von Renate Brackelmann

Seit fast einem viertel Jahrhundert bin ich im Besitz eines Führerscheins und hatte tatsächlich noch nie ein eigenes Auto. Das liegt nicht etwa daran, dass ich in diesen 24 Jahren nicht Auto gefahren bin, sondern daran, dass ich mir immer ein Auto geliehen habe. Zuerst war es über eine lange Zeit das Familienauto, das ich gefahren bin und seit über 10 Jahren nutze ich den roten Renault Kangoo, der als „Außenposten“ vom Carsharing Münster in Hamm an der Marker Allee stationiert ist. Zum Glück wohne ich nur ca. 3 Fahrradminuten von diesem Standort entfernt und meinen täglichen Arbeitsweg konnte ich bisher immer mit dem Rad, zu Fuß oder mit der Bahn erledigen. So nutze ich dieses Auto tatsächlich nur für gelegentliche Einkäufe und Ausflugsfahrten. Und genau dafür ist diese Art der Autonutzung wie geschaffen, für Gelegenheitsfahrer.

Wie funktioniert das System Carsharing?

Das Modell ist einfach: viele Menschen teilen sich einige Autos, ver-

waltet und gesteuert wird das Ganze über „Stadtteilauto“ in Münster (www.stadtteilauto.de). Hier gibt es ein Büro, wo man sich über alle Vertragsbedingungen erkundigen kann. So kommen zunächst auf einen Nutzer die Aufnahme- und Sicherheitsgebühren zu, die sich jedoch in einem überschaubaren dreistelligen Bereich bewegen. Neben diesen Festkosten entstehen flexible Kosten für die Nutzung. So zahlt man für eine Stunde Ausleihe ca. 2 Euro. Hinzu kommt noch der Kilometertarif, der bei 0,22 Euro incl. Sprit liegt. Für eine Fahrt zu Turflon in Werl zahle ich ca. 20 Euro, wenn ich das Auto 4 Stunden geliehen habe. Zudem zahle ich jeden Monat 10 Euro Bereitstellungskosten, auch wenn ich kein Auto nutze.

Vor dem Fahrtantritt muss ich das Auto natürlich buchen. Das funktioniert telefonisch über einen 24-Stunden-Dienst oder per Internet. Hier identifiziere ich mich mit meiner Kundennummer und nenne den Zeitraum und die Kennung des Autos, das ich nutzen möchte.

Da es in Hamm leider nur ein Auto gibt, kam es auch schon einmal vor, dass ich meine Ausflugspläne ändern musste. Die Nutzer in Münster haben da eine wesentlich bessere Auswahl. Dort gibt es unterschiedlichste Wagenklassen – vom Kleinwagen bis zum Transporter, für jede Gelegenheit das richtige Auto überall über Münster verteilt. Diese Autos könnte ich auch nutzen, ebenso wie ein deutschlandweites Netz von verschiedenen Carsharing-Anbietern.

Persönliches Fazit

Für mich ist Carsharing eine ideale Möglichkeit individuell mobil zu sein ohne mir dabei die Kosten und Sorgen um ein eigenes Auto aufzuhalsen, denn für die Carsharing-Wagen gibt es immer einen sogenannten „Wagenwart“, der sich um eventuell notwendige Wartungen und Reparaturen kümmert (in Hamm ist dies Michael Walterscheid). Außerdem besteht nicht die Gefahr, dass ich aus lauter Bequemlichkeit einfach schnell ins Auto springe, anstatt mich auf mein Fahrrad zu schwingen. Zugegeben – der Winter ist schon manchmal hart, aber da ist das Auto fahren auch keine wirkliche Alternative. So gönne ich mir manchmal auch einfach nicht nur ein geliehenes Auto, sondern auch einen Chauffeur dazu – schließlich spare ich jeden Monat nicht nur jede Menge CO₂ ein, sondern auch eine Menge Geld. Schön wäre es, wenn noch mehr Menschen in Hamm von der Carsharing-Idee begeistert würden und damit der Wagenpool vergrößert werden könnte. Vielleicht gäbe es dann auch einen Wagen in Bockum-Hövel, Heessen, Rhynern, Pelkum ... und wenn dann ganz viele Menschen weniger Auto fahren, dann hätten wir auch Platz für breitere Fahrradwege und überdachte Fahrradständer.

Infos über das Carsharing-Auto in Hamm: Stadtteilauto Münster, 0251/383230, E-Mail: info@stadtteilauto.com



Renate Brackelmann steigt um: Das Carsharing-Auto in Hamm.

Der rote Faden – Fairtrade Town Hamm geht weiter

von Claudia Kasten und Conny Paschen

Seit dem 20.10.2012 darf sich Hamm ganz offiziell 100. Fairtrade Town in Deutschland nennen. In wenigen Monaten hatten die Händler, Gastronomen, Vereine, Schulen und auch Politik die Mindestkriterien als Stadt des fairen Handels erreicht. Doch was ist seitdem geschehen?

Stellvertretend für viele andere Aktivitäten möchten wir zunächst zwei tolle Schulaktionen, die zum Nachahmen anregen, vorstellen. Unter dem Motto „Der rote Faden“ setzten sich die 7. Klasse der Freien Waldorfschule Hamm sowie Schüler der Klassen 6 und 8 mit Susanne Heckemann (Ökumenische Religion) mit dem Thema „fair“ auseinander. Conny Paschen, Klassenlehrerin der 7. Klasse, berichtet über die Aktion:

Den Anstoß zu unserer Aktion gab uns der Wettbewerb „Fairste Klasse gesucht!“. Die Frage war: Machen wir mit? Und wenn ja – wie?

Was können wir tun? Vielleicht ein „faires Frühstück“, ein „faires Fußballturnier“ oder, oder, oder ...

Zunächst mussten, sollten und wollten wir uns informieren. „Fairer Handel“?! – Warum, wieso, weshalb? Worüber reden wir da eigentlich? Ausgerechnet in dieser Phase passierte wieder eines der vielen Brandunglücke in einer Kleiderfabrik in Bangladesch. Ein Grund mehr ... also machten wir uns an die Arbeit: Wir trugen zusammen, was wir schon wussten: Welche Produkte kannten wir, die fair gehandelt werden? Tee, Blumen, Schokolade, Kaffee, Kleidung, Fußbälle, Bananen...

In Kleingruppen machten wir uns an die Recherche zu unseren Produktthemen. Was wir herausfinden, war schon ganz schön heftig! Für uns, die wir hier leben mit all dem selbstverständlichen Luxus und der Sicherheit, war das, was dort in der ärmeren Ländern pas-

siert, kaum vorstellbar. Dass wir so gut leben, jeden Tag massenweise Schokolade essen können, dafür werden in Afrika Kindersklaven auf die Felder geschickt und, wenn sie nicht mehr „taugen“, verschwinden sie einfach. Das muss man sich 'mal vorstellen! Und das war nicht der einzige Schocker! Das konnten und wollten wir nicht für uns behalten.

Es war klar: Wir wollten so viele Menschen wie möglich erreichen und der Wettbewerb rückte erst einmal in den Hintergrund. Da lag es nahe, den Tag der offenen Tür, der Tag, an dem die meisten Menschen an unserer Schule sind, zum Schauplatz für unsere Aktion zu machen.

Schnell war die Idee zum „Roten Faden“ geboren. Er lief in Form eines roten Seils durch die ganze Schule und alle paar Meter hatten wir unsere „Schocksätze“ daran geheftet, extra glänzend laminiert.



Waldorfschule: Der rote Faden zum Fairen Handel zieht sich durch die Freie Waldorfschule Hamm



Waldorfschule: Die Schülerinnen und Schüler der 6. und 8. Klassen wurden zu Fairen Experten

Wußten Sie,

– dass 10-jährige Kinder als Kindersklaven auf den Kakao-plantagen die schwerste Arbeit tun müssen?!

– dass auf den Plantagen bereits 4-jährige Kinder mitarbeiten müssen, damit die Familien überleben können?!

– dass nicht mehr arbeitsfähige „unproduktive“ Kindersklaven spurlos verschwinden?!

– dass die Kindersklaven und -arbeiter trotz Mangelernährung und bei drückender Hitze mindestens 12 Std. pro Tag schuften müssen?!

– dass 10-jährige Kinder als Kindersklaven auf den Kakaoplantagen die schwerste Arbeit tun müssen?!

Am Anfang des Fadens stand der Nachbau einer Papphütte, wie die, in der z. B. die Plantagenarbeiter in den Bananefeldern hausen müssen. Aufgestellt hatten wir diese natürlich direkt vor der Aula, weil dort die Auftaktveranstaltung stattfand und alle Besucher sie sehen mussten. Der „rote Faden“ endete in unserem „Fair-Trade-Raum“, in dem wir mehrere Angebote aufgebaut hatten.

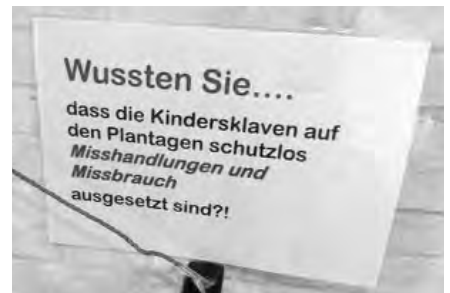
Marcos von der FUGe, der uns in der Vorbereitungszeit besucht, mit uns gesprochen und einen Film gezeigt hatte, half uns mit den Plakaten, dem Film und einem Fragebogen zum Thema aus. In einer Ecke des Raumes ließen wir auf einem kleinen Bildschirm den Film ablaufen. Wir verkauften Schokolade und secondhand die zu klein gewordenen Schul-T-Shirts zugunsten eines brasilianischen Hausbauprojekts und boten Tee aus dem Adivasiprojekt zum sofort trinken oder als Päckchen zum Mitnehmen an.

Die Fair-Trade-Label, die wir bei unserer Suche gefunden hatten, stellten wir zusammen, brachten sie in ein kleines Format, drucken

sie gemeinsam auf eine Art Visitenkarte und versahen sie mit einer handschriftlichen Widmung, wie z. B. „Jeder kann etwas bewegen“ oder „Auch kleine Schritte schaffen große Strecken“. Dann haben wir die „Visitenkarten“ laminiert und verteilt – für's Portemonnaie, damit jeder bei jedem Einkauf daran denkt!

Die Fragebögen haben wir verteilt und stellten schon sehr schnell fest – Die Leute wissen eigentlich ziemlich gut Bescheid!! Wir haben uns im Raum als „Experten“ aufgehoben, naja, zumindest als Ansprechpartner und Marcos, der noch viel mehr weiß, war ja auch da! Heute ist es so, dass, wenn immer wir einkaufen gehen, die Fair-Trade-Labels unseren Blick einfangen. Natürlich wünschen wir uns, dass es allen Besuchern so geht und zwar immer! Wie gesagt: „Auch kleine Schritte schaffen große Strecken, also nie den roten Faden verlieren!“

Aber auch an anderen Schulen wurden sich in den letzten Monaten viele Gedanken zum Thema Fairer Handel gemacht. Die Klassen 10a und 10b der Albert-



Schweitzer-Hauptschule werden zum Beispiel die ersten Abschlussklassen in Hamm sein, die ihr T-Shirt aus fairem Handel beziehen! Und nicht nur das, sie werden im Juni auch ihre Abschlussfeier rund um den Fairen Handel gestalten. Mit coolen Sprüchen und allen Namen auf den Shirts zeigen sie der Welt: wir sind „fair-tig“. Ganz selbstbewusst sagen sie: „Irgendeiner muss ja den Anfang machen“. Mit ihrer Aktion möchten sie auch andere Leute dazu bringen, ab und an mal fair gehandelte Dinge zu kaufen. Schon wenn jede Familie nur ein Mal pro Woche ein solches Produkt kauft, würde sich etwas ändern, da sind sich die Schüler sicher. Dank ihrer intensiven Auseinandersetzung mit den Arbeitsbedingungen wissen sie, dass sie



Erste Adresse für Fairen Handel in Hamm – der Weltladen in der Widumstraße

Wussten Sie,

– dass die Arbeiter auf den Plantagen in Hütten aus Müll und Pappe hausen müssen?!

– dass die Arbeiter auf den Bananenplantagen nur für die Bananen bezahlt werden, die als „transportwürdig“ gelten?!

– dass die Arbeiter auf den Bananenplantagen maximal 10 Jahre diese Schwerstarbeit durchhalten können?!

– dass ein Kindersklave circa 230,- Euro kostet?!

– dass die Kindersklaven auf den Plantagen schutzlos Misshandlungen und Missbrauch ausgesetzt sind?!

Ausbeutung und Umweltverschmutzung nicht länger tolerieren möchten. Und wer weiß, vielleicht sind diese Schülerinnen und Schüler ja wirklich Vorbild für viele andere Abschlussklassen in Hamm.

Und auch andere Jugendliche sind aktiv. So berichten die Jugendlichen z.B., dass ihr Angebot an fairen Waren in der Jugendkirche überwiegend positiv aufgenommen wurde. Zwar gäbe es immer wieder auch Nachfragen nach bekannteren Süßwaren, trotzdem schlagen sich die Auswahl an fairen Schokoriegeln der Gepa, faire Chips und Sesamriegel ganz gut. Bei den Getränken setzen die Jugendlichen auf einen lokalen Anbieter. Die große Vielfalt, die Hermann-Brause bietet wird von den Kunden sehr gut bewertet. Auf große Namen kann da verzichtet werden. Und auch der Umstieg auf fairen Kaffee ist im Gange. Den beziehen sie direkt von Melitta. Insgesamt hat sich der fair gehandelte Kaffee auch in den anderen Gemeinden durchgesetzt. So gab es sowohl von evangelischer als auch katholischer Seite viele positive Rückmeldungen.

Für unser ehrenamtliches Team im Weltladen in der Widumstraße bedeutet die Kampagne neben ganz viel Anerkennung auch ganz viel Mehrarbeit. Da immer mehr Menschen in Hamm bewusster einkaufen, hat sich der Kundenstamm in den letzten Monaten deutlich erhöht. Es werden viele interessante Gespräche geführt und der Umsatz hat sich gesteigert. In der Folge ist aber auch eine größere Vorratshaltung, verbunden mit häufigeren Einkaufsfahrten und eine größere Organisation aller Abläufe notwendig. Und auch inhaltlich hat



Albert-Schweitzer-Schule: Der Abschlussjahrgang der Albert-Schweitzer-Schule ist „Fairtig“!

sich das Team in den vergangenen Monaten stetig informiert. Wir sind froh, dass die Damen und Herren, sich so toll engagieren. Erfreulich ist auch die große Zahl an Geschenkkörben, die die Stadt Hamm und mittlerweile auch einige Stadtteil-Vertretungen sowie der Kirchenkreis Hamm für ihre Jubilare ordern. Die Rückmeldungen zeigen, viele freuen sich über diese faire Gabe. Dank des Erfolgs ist eine neue Motivation im Team deutlich spürbar.

In anderen Geschäften ist die Resonanz durchgewachsen. Während z.B. der Hamm-Kaffee bei „Hülle und Fülle“ in Fußgängerzone häufig auch als Geschenk nachgefragt wird, verlief der Start andernorts eher holprig. Schön, dass auch bei Lieferproblemen nicht aufgegeben wurde. Wünschenswert wäre aber sicherlich, wenn die Damen und Herren bei El Puente, einem großen Lieferanten von fair gehandelten Produkten, etwas besser am Telefon geschult würden und kompetent Fragen, z.B. auch zur Verpackung der Produkte erklären könnten. Für die Verkäufer der Produkte ist es ohnehin schwierig genug zu erklären warum es sich

lohnt, so viel für diese Schale oder jener Salzstreuer zu zahlen, wenn die augenscheinlich gleichen Produkte andernorts viel günstiger sind.

Besonders fairer Kaffee, Tee und Zucker scheinen in der Gastronomie ihren Platz gefunden zu haben. So berichtet das „Denkmahl!“ von einer guten Nachfrage. Wein scheint es hingegen schwerer zu haben. Im Restaurant „Alte Mark“ wird daher überlegt, ob der fair gehandelte Wein zukünftig nicht nur als Flasche, sondern auch im Glas ausgeschenkt werden sollte. Vielleicht sind ja viele Kunden einfach nur unsicher, weil sie den Wein nicht kennen? Wir drücken auf jeden Fall die Daumen, dass der Wein doch noch Anklang findet.

Festzuhalten ist: vielerorts wird mittlerweile fairer Kaffee ausgeschenkt. Manchmal braucht es zwar einige Zeit, bis die richtige Sorte gefunden ist, aber diese Zeit sollten sich alle nehmen. Wie auch im konventionellen Anbau gilt hier: nicht alle Sorten schmecken jedem. Deshalb freut es uns, wenn wir aus dem Rathaus vernehmen, dass der Kaffee noch nie so gut war, wie derzeit.

Wußten Sie,

– dass die Plantagenarbeiter schutzlos den giftigen Chemikalien und Pestiziden ausgeliefert sind?!

– dass auch in allen herkömmlichen Fußbällen Kinderarbeit steckt, da die Familien sonst nicht überleben können?!

– dass in einem Fußball ca. 3 Std. Handarbeit steckt, die mit 29 Cent pro Ball bezahlt wird?!

– dass erst 2008 die großen Konzerne ein Abkommen gegen Kinderarbeit geschlossen haben – sich aber bis heute nicht daran halten?!

Es muss selbstFAIRständig weiter gehen

Zum Stand der Fairtrade-Bewegung in der Hellwegregion

von Marcos Antonio da Costa Melo

Nur den wenigsten Protagonisten des Fairen Handels ist es bewusst, dass sie zu der größten entwicklungspolitischen Bewegung Deutschlands gehören. Betrachtet man die ca. 100.000 ehrenamtlich Aktiven in den Weltläden, Nicht-Regierungsorganisationen, Kirchen und Schulen in Deutschland, begreift man, dass auch die Protagonisten aus der Hellwegregion ein Teil dieses Ganzen sind. Diese große Anzahl Engagierter ist dafür verantwortlich, dass unzählige Aktivitäten bei uns um die Ecke stattfinden. Die Folgen dieser Bewegung lassen sich auch durch Zahlen aus der Wirtschaft ablesen. Ca. 500 Millionen Euro wurden 2012 für Fairtrade-Produkte in Deutschland ausgegeben. Die Bewegung beeinflusst das Einkaufsverhalten von einigen Millionen Verbrauchern in Deutschland.

Die Entwicklung dieser Bewegung können wir selbstFAIRständig in der Hellwegregion beobachten.

Hamm wurde am 20. Oktober 2012 Stadt des Fairen Handels. Und auch im Kreis Soest mit Lippetal, Lippstadt, Soest, Warstein/Belecke und Werl, sowie im Kreis Unna mit den Kommunen Fröndenberg, Holzwickede, Lünen, Schwerte, Selm, Unna und Werne ist viel in Bewegung. In diesen Städten und Gemeinden haben sich Steuerungsgruppen der Fairtrade-Towns-Kampagne gebildet, die den Ansatz des fairen Handels in der Region verankern wollen. Lippstadt wurde im Juni 2012 Fairtrade-Town. Unna und Werne schickten im Juli/August 2012 ihre Bewerbung zu Transfair. Die Interessengruppe EINE WELT Warstein-Belecke feierte im September 2012 unter dem Motto „Fairer Handel - Wir schaffen Perspektiven“ ihr 25-jähriges Bestehen und setzte mit der lokalen Steuerungsgruppe ihre Fairtrade-Town-Kampagne fort. Zuletzt bewirkten die Steuerungsgruppen

aus Holzwickede und Lippetal, dass ihre Gemeinden im Dezember 2012 Ratsbeschlüsse für die Fairtrade-Town-Bewerbung trafen.

Die Aktivitäten der Protagonisten sind trotz des Zertifizierungsstreits zwischen GEPA und Transfair in vollem Gange. Sogar die Kritiker/-innen der Fairtrade-Town-Kampagne in den Weltläden der Hellwegregion sehen einen quantitativen und qualitativen Zuwachs der Bewegung. Darüber hinaus begreifen einige Verwaltungsbehörden, dass ihr Beschaffungswesen umgestaltet werden muss, wenn sie globale Gerechtigkeit auf ihre Fahne schreiben wollen. Auch verstehen sie, dass leere kommunale Kassen den Einkauf von Produkten, die Menschenrechtsverletzungen verursachen, nicht rechtfertigen können. Einzelhandel- und Gastronomiegeschäfte sehen durch die Kampagne dagegen eine Chance, neue Verbraucher/innen zu gewinnen, da sie

Veranstaltungshinweis:

Eine-Welt-und-Umweltag am 14. September 2013

Unser traditioneller Eine-Welt-und-Umweltag findet dieses Jahr am Samstag, 14. September 2013, statt. Er wird unter dem Motto „Zukunftsfähig mobil in Hamm“ stehen. Auch andere Projekte sind natürlich herzlich willkommen. Gemeinsam mit der Stadt Hamm werden wir das diesjährige Bahnhofsfest gestalten und so zeigen, was FUGe mit seinen tollen Mitgliedern so alles auf die Beine stellen kann!

Also: dieses Jahr am 14.09.13 am Hammer Bahnhof. Schon mal vormerken!

Wußten Sie,

– dass der konventionelle Baumwollanbau 10 % aller weltweit eingesetzten Pestizide verbraucht und jährl. Tausende Feldarbeiter an den Folgen sterben?!

– dass Konzerne die wahre Herkunft der Produkte durch geschickte Etikettierung verschleiern?!

– dass die Arbeiterinnen auf den Teeplantagen 1 Stunde brauchen, um 1 kg Teeblätter zu pflücken und dafür 34 Cent erhalten?!

– dass Ihr Kakao für die Schokolade (Nestlé u. a.) von 10-14-jährigen Kinder geerntet wird?!



Die Werler Akteure feiern den Auftakt ihrer Fairtrade-Town-Kampagne mit ca. 20 Infoständen und einem umfangreichen Rahmenprogramm am 30. Juni 2012 vor der Werler Basilika.



Gospeltrain begeisterte das Publikum beim Verleihungsfest „Hamm Stadt des Fairen Handels“ am 20. Oktober 2012 in der Martin-Lutherkirche.

Umwelt- und Sozialstandards schätzen.

Faire Metropole Ruhr

Die Krönung der Fairtrade-Town-Kampagne der Hellwegregion soll dieses Jahr am 20. November 2013 stattfinden. Zum Tag der Kinderrechte erhofft das Netzwerk Faire Metropole Ruhr, dass zumindest 75 Prozent der Städte und Gemeinden der Region den Titel Fairtrade-Town erhalten haben. Somit würde das Ruhrgebiet zur ersten Fairtrade-Region Deutschlands werden und wir hätten genügend Gründe zu feiern.

Fazit: Der Erfolg ist schön. Und doch bleiben wir realistisch: Die Macht der Gewohnheit und die Sucht nach skrupellosen Schnäppchen sind sehr schwer zu brechen. Viel Aufklärung, Information und Motivation auf der Straße, in Schulen, in der Erwachsenenbil-

dung und in den Institutionen sind noch erforderlich, bis wir eine umfassende Wende in unserer Gesellschaft bewirken. Wissen allein erzeugt keine Verhaltensänderung.

Aber es ist der erste Schritt zu einem langen Weg, den wir vor uns haben, die Struktur der wirtschaftlichen Zwänge zu erkennen und dann zu brechen.



Netzwerk Faire Metropole Ruhr: Vertreter/-innen von Weltläden, Agenda-Büros, kirchlichen Einrichtungen und Eine-Welt-Zentren wie FUGe Hamm.

– dass durch die mütterliche Belastung durch Chemikalien Kinder geschädigt zur Welt kommen?!

– dass auch die Kleidung, die Sie tragen, nur deshalb so günstig ist, weil die Arbeiter unter erbärmlichen Bedingungen arbeiten?!

– dass in den Textilfabriken regelmäßig Menschen aufgrund mangelhafter Sicherheitsbedingungen Bränden zum Opfer fallen?!

– dass Kindersklaven aus Mali, Burkina Faso und Benin auf Motorrädern über die Grenze verschleppt werden?!

Wußten Sie,

Reverse – ein Kameruner besucht FUGe

von Saskia Geislers

Entwicklungszusammenarbeit kann nur funktionieren, wenn auch alle die Möglichkeit haben, mitzuarbeiten. FUGe versucht immer zu Themen wie Klimawandel und fairem Handel möglichst vielfältige Stimmen und Perspektiven zu Wort kommen zu lassen. Denn wie sollte man in Deutschland wissen, welche Folgen der Klimawandel schon jetzt hat, wenn nicht auch die davon erzählen, die schon massiv davon betroffen sind?

Jetzt hatte FUGe die Chance als eine von sechs Nicht-Regierungsorganisationen in Deutschland am Reverse-Programm des „Konkreten Friedensdienstes Nord-Süd“ teilzunehmen. Das bedeutete: Einen Praktikanten aus einem der südlichen Länder aufnehmen, mit ihm an den zentralen Themen der Organisation arbeiten. Ihm zeigen, wie FUGe arbeitet und gleichzeitig hören, wie die Situation und Arbeitsweise bei ihm zuhause ist.

Gekommen ist Bristol. Er ist vierundzwanzig und stammt aus einem kleinen Dorf in Westkamerun. Zur Zeit studiert er in Douala Germanistik im Master. Schon während des Bachelors hatte er sich mit Nichtregierungsorganisationen in Deutschland beschäftigt. Mit Reverse konnte er nun bei FUGe für zwei Monate einen intensiveren Einblick in die Arbeit in Deutschland erhalten. Zusätzlich

besuchten sich die sechs Austausch-Praktikanten gegenseitig und lernten so andere NGOs kennen.

Bei der Frage, ob er mit seinem bisherigen Austausch zufrieden sei, beginnt Bristol zu strahlen. „Sehr, sehr zufrieden“, antwortet er. Endlich konnte er all die Dinge, die er in seinen Lehrbüchern über Deutschland gelesen hatte, einmal mit eigenen Augen sehen. Das hatte er angesichts der finanziellen Situation seiner Familie nicht einmal zu träumen gewagt.

Viele Themen an seinem Arbeitsplatz in Hamm waren für Bristol neu. Zum Beispiel wird in seiner Heimat nicht so viel über den Klimawandel debattiert. Dabei sind seine Auswirkungen schon deutlich spürbar (vgl. Bericht!). Auch der faire Handel war Bristol vor seinem Praktikum bei FUGe kein Begriff. Umso interessanter war es für ihn, Musikinstrumente aus Kamerun im Weltladen zu finden und zu recherchieren, woher genau aus seinem Heimatland diese kommen.

Jetzt überlegt er vor allen Dingen, wie er seine vielen neuen Kenntnisse in Kamerun einbringen kann. Denn Bristol träumt von einer Gesellschaft und einer Welt, in der alle gleich sind und es kein Nord-Süd-Gefälle, keinen Unterschied zwischen entwickelt und nicht-



Bristol Tedjioda (24) aus Kamerun war für zwei Monate als Praktikant bei FUGe

entwickelt mehr gibt. Und dazu möchte er selbst aktiv beitragen.

Auf der FUGe-Homepage gibt es unter www.fuge-hamm.de/Bristol-2013 die Möglichkeit, sich ein längeres Gespräch mit Bristol anzuhören, in dem er über seine Erlebnisse in Deutschland, aber auch über sein Verständnis von Globalisierung und Entwicklung genauso wie über seine Hoffnungen spricht.



Bristol referiert im Team des Weltladens

Kamerun

Kamerun liegt in Zentralafrika und grenzt an Nigeria, den Tschad, die Zentralafrikanische Republik, die Republik Kongo, Gabun, Äquatorialguinea und den Atlantischen Ozean durch die Bucht von Bonny.

Hauptstadt: Yaoundé

Währung: CFA-Franc BEAC

Präsident: Paul Biya

Amtssprachen: Französische Sprache, Englische Sprache
Staatsform: Ein-Parteien-System, Republik

Bevölkerung: 20 Mio (2011)

Größe: etwa so groß wie die BRD

Der Klimawandel in Kamerun

von Bristol Patrick Azanguim Tedjioda

Die Menschen in Kamerun merken die Folgen des Klimawandels bereits sehr stark. Kamerun liegt nördlich vom Äquator und hat ein tropisches Klima. Man nennt Kamerun auch Afrika im Kleinen, denn hier gibt es fast alle Lebensbedingungen, die in Afrika vorherrschen.

Normalerweise gibt es in Kamerun nur zwei Jahreszeiten. Die Regenzeit, die neun Monate dauert und von März bis Dezember andauert und die dreimonatige Trockenzeit von Dezember bis März. Heutzutage ist das Wetter jedoch nicht mehr so sicher. Auch während der Regenzeit kommt es immer wieder zu Trockenperioden, in denen die Sonne brennt. Die Bauern wissen nicht mehr genau, wann sie ihre Felder bestellen sollen.

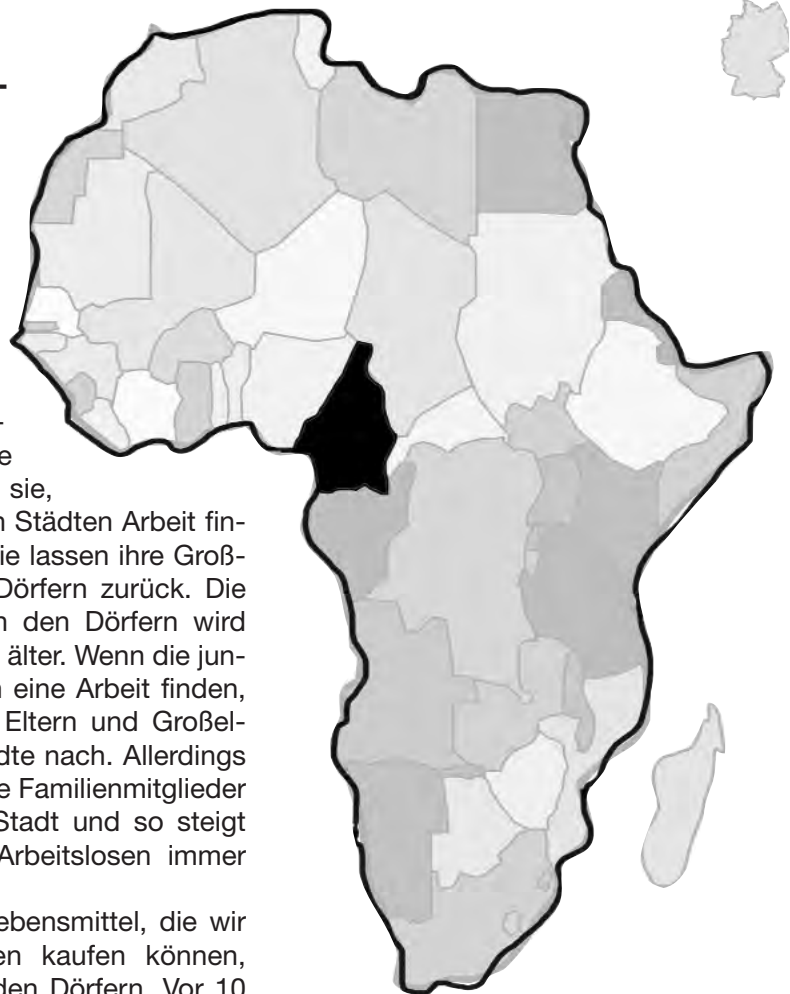
Die Auswirkungen des Klimawandels auf die Ökonomie Kameruns

Kamerun exportiert Kakao, Kaffee, Bananen und Ananas nach Europa. Die Pflanzen wachsen in der Regenzeit und die Ernte findet dann im Juli und August statt. Aufgrund des Klimawandels werden die Erträge immer niedriger. Besonders Kakao und Kaffee sind von den untypischen Trockenperioden betroffen.

Die Auswirkungen auf das Leben der Bevölkerung

Immer mehr junge Menschen verlassen die Dörfer. Da die landwirtschaftlichen Erträge sinken hoffen sie, dass sie in den Städten Arbeit finden werden. Sie lassen ihre Großeltern in den Dörfern zurück. Die Bevölkerung in den Dörfern wird deshalb immer älter. Wenn die jungen Menschen eine Arbeit finden, holen sie ihre Eltern und Großeltern in die Städte nach. Allerdings finden nicht alle Familienmitglieder Arbeit in der Stadt und so steigt die Zahl der Arbeitslosen immer weiter an.

Die meisten Lebensmittel, die wir in den Städten kaufen können, kommen aus den Dörfern. Vor 10 Jahren bekamen wir das Essen noch von der Großmutter aus dem Dorf geschickt. Heute sagt sie, dass sie nicht mehr genug für sich selbst hat. Die Lebensmittel in den Städten werden immer teurer. 2008 kam es in Kamerun zu Unruhen, weil die Preise zu hoch waren



Afrika-Karte mit Kamerun-Ausschnitt (siehe Größenvergleich zur Bundesrepublik Deutschland rechts oben).

und die Menschen sich die Lebensmittel nicht mehr leisten konnten. Während dieser Krise sind viele Menschen gestorben

Viele der Menschen, die von den Dörfern in die Städte ziehen haben keine Schulbildung. Daher ist es für sie schwierig Arbeit zu bekommen. Einige werden deshalb kriminell. Sie stehlen auf dem Markt und rauben die Frauen aus. Das Leben in den Städten wird deshalb immer gefährlicher.



Alltag in Kamerun: Garküche auf offener Straße

Zwei Jahre nach der Katastrophe von Fukushima

Von Michael Thon

Dem medialen Overkill folgt das Schweigen. Dem weltweiten Interesse an der Atomkatastrophe von Fukushima und seinen Folgen folgt das weltweite Desinteresse. Dokortitel, Sexismusdebatte, Bioeier – alles überlagert die Frage, wie es in der japanischen Provinz um das Atomkraftwerk aussieht und wie es den Menschen dort geht. Das änderte sich am 11. März, an dem sich die Katastrophe zum zweiten Mal jährte und der Fokus richtete sich wieder auf Japan.

Greenpeace beschäftigte sich zuletzt mit den wirtschaftlichen Folgen der Katastrophe. Für Tausende aus der Region bleibe die Rückkehr auf lange Sicht versperrt, eine Fläche von 30.000 Quadratkilometern sei auf Jahrzehnte hinaus verstrahlt. Während die Allgemeinheit für die Kosten aufkäme, seien die Ausrüster des Kraftwerks nicht nur vor Regressforderungen geschützt, klagt Greenpeace, sie verdienen auch noch an den Folgen des Unfalls.

Es gebe massive Verzögerungen bei Entschädigungen, kritisiert die Umweltorganisation. Den Flüchtlingen aus der Region würden vom Fukushima-Betreiber Tepco teilweise kaum akzeptable Angebote gemacht. Für Schäden und Verluste sei noch keine einzige endgülti-

ge Zahlung erfolgt. Bislang gebe es neben monatlichen Transfers, etwa für die Miete von Ersatzunterkünften, nur geringe Vorschüsse, die von Tepco auch noch zurückgefordert werden könnten. Der brisante Bericht führt zahlreiche Beispiele auf. So habe Tepco das 180 Jahre alte und 300 Quadratmeter große Haus einer evakuierten Frau nahe Fukushima auf 5.900 Euro geschätzt – nur einen Bruchteil des Werts vor der Katastrophe.

Auch die medizinischen Folgen der Katastrophe sind unklar. Ein von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) im Sommer vergangenen Jahres veröffentlichter Bericht spiele die Folgen systematisch herunter, kritisierte im Herbst die Medizinerorganisation „Ärzte für die Verhinderung des Atomkriegs“ (IPPNW). Die Bevölkerung rund um Fukushima ist nach Ansicht der atomkritischen Ärzte deutlich mehr gefährdet als allgemein angenommen, berichtet die TAZ und zitiert Angelika Claußen von der Organisation nach einer Reise durch Japan: „Wir können überhaupt keine Entwarnung geben.“ Die Menschen würden mit ihren medizinischen und sozialen Problemen oft allein gelassen und deutlich überhöhten Strahlendosen ausgesetzt.



Michael Thon

Eigentlich sollten alle 380.000 Kinder und Jugendlichen der Region auf Probleme an der Schilddrüse untersucht werden, zitiert die TAZ eine Ärztin, doch seien bisher erst 40.000 getestet worden. Bei 35 Prozent dieser Kinder habe es Zysten oder Knoten an der Schilddrüse gegeben. Das japanische Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) dagegen wertet diese Berichte als nicht repräsentativ.

Die TV-Sendung Nano (3Sat) griff das Thema wenig später auf. Mitarbeiter des Gesundheitsministeriums der Präfektur Fukushima hätten an 57.000 Kindern ein Schilddrüsen-Screening durchgeführt. Bei mehr als 42 Prozent der Kinder wurden Anomalien wie Knoten oder Zysten festgestellt. „Der verantwortliche Arzt und Leiter der Studie Shinichi Suzuki will diese Ergebnisse nicht kommentieren“, heißt es auf der Nano-Homepage. Auch, wie es zu dieser hohen Zahl Anomalien kommt, wolle Suzuki nicht einordnen. Es gebe keine Vergleichsstudien, vielleicht hätten die Kinder zu viel Jod durch Meeresfrüchte gegessen. Ob es etwas mit der Strahlung zu tun habe, könne er nicht sagen. Zum Vergleich: Nach der Atomkatastrophe in Tschernobyl hatten nur zwischen 0,5 und einem Prozent der Kinder derartige Anomalien.

In demselben TV-Bericht wurden



Nach dem Tsunami mit einer zehn Meter hohen Welle kollabierten mehrere Kühlsysteme im japanischen Atomkraftwerk Fukushima. Es folgte eine Unfallserie. In Block 1 bis 3 kam es zu Kernschmelzen. Zwei Jahre nach der Katastrophe sitzt die Angst der Menschen vor der Strahlung immer noch tief.
Foto: Digital Globe/Wikipedia

offizielle Messungen der japanischen Regierung mit denen von Ärzten vor Ort verglichen. Die offiziellen Messungen waren alle weit aus niedriger, zum Teil wiesen sie nur ein Fünftel der radioaktiven Belastung auf. Die Regierung räumte auf Nachfragen „Messfehler“ ein, erklären konnte sie sie aber nicht.

Politisch wird weiter um den Ausstieg aus der Atomtechnologie gerungen. Im Dezember 2012 trat nach der Wahl zum japanischen Unterhaus der liberaldemokratische Politiker Shinzo Abe sein Amt als Premierminister an. Von ihm sei bekannt gewesen, dass er den Atomausstieg rückgängig machen wolle, schreibt die TAZ. Doch dass

er damit so rasch beginnen würde, komme überraschend: „Erst einen Tag offiziell im Amt, verkündete Japans konservative Regierung, dass eine Reihe der insgesamt 50 Atommeiler schon bald wieder in Betrieb gehen dürfen.“ Japans neuer Industrieminister Toshimitsu Motegi gibt laut TAZ bekannt, die „als sicher eingestuft Atomkraftwerke“ könnten schon sehr bald wieder hochgefahren werden, sofern sich die unabhängige Regulierungsbehörde NRA für die Sicherheit der Reaktoren verbürge.

Die aber scheint ihre Aufgabe neuerdings ernst zu nehmen. Die Behörde, die früher als Handlanger der Nuklearindustrie gegolten habe, habe angekündigt, die Si-

cherheitsvorschriften zu verschärfen. Einige der Auflagen hätten die Betreiber von Atomkraftwerken zwar schon erfüllt, darunter mobile Backup-Generatoren und Werksfeuerwehren. Aber anderes, so berichtet es die TAZ, koste viel Geld:

Jedes AKW braucht nun ein zweites, entfernt gelegenes Kontrollzentrum zur Fernsteuerung der Reaktoren und Pumpen, um den Sicherheitsbehälter im Notfall mit Kühlwasser zu fluten. Zudem müssen die AKW-Kuppeln gegen Flugzeugabstürze oder Terrorangriffe verstärkt werden. Da auch die japanischen Atomkraftwerke in der Regel viele Jahrzehnte alt sind, könnte es sein, dass sich dieser Aufwand gar nicht mehr lohnt.

Hamm gedenkt der Katastrophe von Fukushima

Auf Initiative der Gruppe „Hamm gegen Atom“, FUGe, der BI Umweltschutz und der Jugendkirche kamen am 11. März rund 50 Menschen zu einem „Gedenkabend zur Katastrophe von Fukushima“ zusammen. Von der VHS aus zogen sie zur Lutherkirche.

Den Rahmen setzten Jugendliche, Pfarrerin Keßner und die Band der Jugendkirche mit Lesungen und eigenen Kompositionen. Manfred Rauschen, Japan-Experte und Geschäftsführer des Öko-Zentrums NRW, erzählte von der gewachsenen Zusammenarbeit mit Japan und den Chancen und Problemen einer japanischen Energiewende.

Auf die Probleme vor der eigenen Haustür verwies Horst Blume, Bürgerinitiative Umweltschutz Hamm:

Zahlen zum THTR Hamm

1985 Betriebsgenehmigung, bis dahin 4 Milliarden Kosten

1989 stillgelegt

1989-2009 430 Millionen Stilllegungskosten

bis 2027 geschätzte Kosten: 675 Millionen

Am ehemaligen THTR lagern 612.000 abgebrannte Brennelementkugeln in 305 Castoren, die nur als Zwischenlagerbehälter zugelassen sind.

was geschieht in Zukunft mit dem 1989 stillgelegten THTR Hamm-Uentrop? Wird es amtliche Studien zu Krebsfällen in Hamm geben? Wird trotz des bundesweiten Atomausstiegs in NRW in der THTR-Technologie weitergeforcht?

Gedenken an die Opfer der Katastrophe und die gegenwärtige Situation in Japan auf der einen Seite sowie die Forderung nach einem Atomausstieg und einer Energiewende auf der anderen ergänzten sich an diesem Abend. Statt großer Programme gab es persönliche Statements, nachdenkliche Texte und Lieder. Eine gelungene Mischung.



FAIRSICHERUNGSBÜRO

Konzepte für die Zukunft

Manfred Gerling

Versicherungsmakler e.K.
Fachwirt für Finanzberatung
(IHK)

Martin-Luther-Straße 11
59065 Hamm
Telefon 0 23 81- 92 63 35
Telefax 0 23 81- 92 63 36
www.fairsicherungsladen-hamm.de
info@fairsicherungsladen-hamm.de

QUERBEET

Garten- und Landschaftsbau

bringt Kreativität in Ihren Garten.

Dachbegrünung Wasseranlagen Hickmann/Wulff GbR
Natursteinornamentik Schwimmteiche Im Leinenfeld 20 · 59063 Hamm
Planung und Beratung Telefon 0 23 81 - 5 14 92

Velocity Fahrräder & Zubehör

Wir haben keine Dutzendware.

Aber gut 3 Dutzend **Vorführäder** und
4 Dutzend im Lager. Alle nagelneu.

Moritz-Bacharach-Str. 5 Telefon: 0 23 81 / 88 96 99
59071 Hamm-Werries info@velocity-hamm.de
Nähe: Maxipark Arena www.velocity-hamm.de

-Asics-Adidas-Falke-McKinley-NewBalance-NewLine- PowerBar-ProTouch-Reebok-Rykä-Sigma-

Sport Krause

Yvonne und Horst Krause

Werler Straße 20/22 · 59065 Hamm
Telefon 0 23 81/3 05 32 67

Fachgeschäft für Läufer, Walker und Fitnesssportler

Öffnungszeiten: Di.-Fr. 9.00-13.00 Uhr + 15.00-18.30 Uhr
Sa. 9.00-13.00 Uhr · Montag Ruhetag

-Asics-Adidas-Falke-McKinley-NewBalance-NewLine- PowerBar-ProTouch-Reebok-Rykä-Sigma-

Ulrich Schölermann

WERBUNG UND DRUCK



Alle Drucksachen

Layout
Gestaltung
Bildbearbeitung
Logoentwurf
Druck

Sonderkonditionen für
Existenzgründer und Vereine

Caldenhofer Weg 66 · 59063 Hamm

Telefon (023 81) 43 13 90
Telefax (023 81) 43 14 16

E-Mail info@ulrich-schoelermann.de
Internet www.ulrich-schoelermann.de

**Probieren Sie aus unserem
vielseitigen Angebot:**

Milch- und Milchprodukte
Wurst, Käse und Eier
Kartoffeln und Getreide
Frisches Obst und Gemüse
Verschiedene Brotsorten
Rind- und Schweinefleisch
Naturkost-Sortiment

Unsere Öffnungszeiten:

Dienstag + Mittwoch
9.00-13.00 Uhr
15.00-18.30 Uhr
Freitag 9.00-18.30 Uhr
Samstag 9.00-13.00 Uhr

**Mechthild Damberg
Harald Haun**
An der Ahse 22
59069 Hamm- Westtünen
Telefon 02385-69201
Telefax 02385-772740

Frische
Lebensmittel
aus
ökologischem
Anbau



Bioland-Hof

Damberg

info@bioland-hof-damberg.de ■ www.bioland-hof-damberg.de

Klimawandel in der Kirche

von Matthias Eichel

Das Klima wandelt sich – auch in der Ev. Kirche von Westfalen! Schon 2008 hat die Landessynode beschlossen, den eigene CO₂-Verbrauch bis 2030 um 40% zu senken (im Vergleich zur Basis 1990). Bei einem Gebäudebestand von rund 3900 kircheneigenen Gebäuden (Kirchen, Gemeindehäuser, Pfarrhäuser) ist das ein erheblicher Faktor! Erhebungen im Jahr 2009 zeigen, dass sich die evangelische Kirche da auf einem guten Weg befindet: ca. 30% Energieeinsparung – und CO₂ Minderung – sind bereits erreicht. Neben den technischen Neuerungen und Gebäudeschließungen haben energetische Sanierungen und die Einführung eines Umweltmanagementsystems („Der Grüne Hahn“) dazu beigetragen. Nun will die Landeskirche einen entscheidenden Schritt weitergehen: Die Klimaschutzagentur soll Kirchenkreise und Gemeinde auf dem Weg der Energieeinsparung begleiten. Und Hamm ist als Pilotkirchenkreis im Focus der Landeskirche!

Im Blick auf den „Grünen Hahn“ stellt sich der Kirchenkreis Hamm zwar noch völlig unbeleckt dar, allerdings haben Kitas, Verwaltung und eine Gemeinde erfolgreich am Projekt „Ökoprofit“ teilgenommen. Vier Photovoltaik-Anlagen werden betrieben. Kirchenkreisweit wird nur Strom aus regenerativen Quel-

len bezogen. Und: Der Kirchenkreis fördert die energetische Sanierung des Altbaubestandes mit 60% für Kirchen und Gemeindehäuser und 80% für Pfarrhäuser. Letzteres ist an hohe Auflagen gebunden. „Damit erreichen wir die Altbauten, die am intensivsten genutzt und bewirtschaftet werden“, so der Kirchenkreisarchitekt Lutz Kusch.

Um nicht nur zu handeln, sondern dies gezielt tun zu können und den Erfolg auch bemessen zu können, will der Kirchenkreis nun für alle Gemeinde ein Energiemanagement einführen, das im engen Zeitraster die Verbräuche erfasst und auswertet. Davon verspricht sich der Kirchenkreis eine effizientere Maßnahmengestaltung – und eine nachhaltige Bewirtschaftung. Denn eine kleine Klimaschutzgruppe sollte in jeder Gemeinde das Energiemanagement begleiten. Das spart am Ende nicht nur CO₂, sondern auch Kosten.

Klimafreundliche Synode geplant

Zweimal jährlich versammeln sich rund 120 Delegierte des Kirchenkreises in ihrem Parlament, der Kreissynode. Die diesjährige Sommersynode soll möglichst „klimafreundlich“ durchgeführt werden:



- Anreise mit Rad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder durch Mitfahrgelegenheiten;
- Erfassung und möglichst Reduktion der Verbräuche, z. B. der Papierberge;
- Verpflegung möglichst vegetarisch.

Eine CO₂-Bilanz soll am Ende Auskunft über den Gesamtverbrauch geben – und über die „Klima-Kollekte“ (vergleichbar mit atmosphair) ein Ausgleich für die entstandene CO₂-Belastung erzielt werden.

Auto-Fasten

Die klimafreundliche Synode will das Augenmerk auf die Klimaschutzziele lenken. Dazu gehört – übrigens neben der Beschaffung und der Bewirtschaftung von Flächen – auch die Mobilität. Für die Fastenzeit 2014 will der Ev. Kirchenkreis Hamm Menschen motivieren, möglichst das Auto stehen zu lassen. Jeder Kilometer, der stattdessen zu Fuß, per Rad oder ÖPNV zurückgelegt wird, kann „gesammelt“ und zentral gemeldet werden: in sieben Wochen soll so gemeinsam die Erde umrundet werden, zumindest symbolisch.



Der Einbau energiesparende Fenster und eine Photovoltaik-Anlage auf dem Dach des Gemeindehauses der Friedenskirche zeigen beispielhaft den Willen, zu glaubwürdigem Handeln in der Kirche.



Barbara-Apotheke

Ihre Haus-Apotheke in Hamm-Pelkum

APOTHEKERIN ELISABETH NIEDER

- freundlich
- qualifiziert
- diskret
- schnell

Große Werlstraße 2 · 59077 Hamm
 Tel. (0 23 81) 40 04 87 · Fax 40 54 58
www.barbara-apotheke-hamm.de



Inh.: Holger Walter
 Oststraße 3 - 59065 Hamm
 Teaphone (0 23 81) 43 45 43

Korken-Sammelstelle
 der Stadt Hamm

**Sie suchen –
 Wir bieten –
 Vielfalt für Genießer!**

Essig & Öl, Spirituosen & Liköre, Wein,
 Tee & Teezubehör, Edelglasflaschen,
 Feinkost und Präsentkörbe



Buchhandlung



MARGRET HOLOTA

Oststraße 13, 59065 Hamm

Öffnungszeiten:

Mo – Fr: 9.30 – 19.00 Uhr
 Sa: 9.00 – 15.00 Uhr

Telefon 0 23 81 / 1 36 45

Fax 0 23 81/16 16 20

e-mail: akzente-hamm@helimail.de

Internet: www.akzente-hamm.de

Die Kleine Radwerkstatt

7. APRIL FRÜHLINGSFEST IN HAMM - BESUCHEN SIE UNS!



E-MOBILITÄT VON FRANKREICHS NO1

MATRA

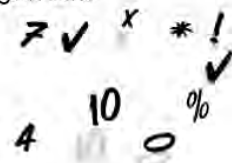
INNOVATIONEN SEIT 1964

Die Kleine Radwerkstatt, Inh.: Bernhard Löff, Alte Salzstr. 32, 59069 Hamm-Rhynern
 Tel.: 02385/7090300; www.fahrrad-hamm.de info@die-kleine-radwerkstatt.de

María Brauer Betriebswirtin

- Finanzbuchhaltung
- Controlling
- Betriebsberatung
- Organisationshilfe
- Unterstützung bei der Auswahl und Anwendung von Softwarelösungen
- Unterstützung bei Aufbau oder Umstrukturierung des Rechnungswesens

Lilienstraße 4 • 59065 Hamm
 Telefon 0 23 81 / 92 67 57
 Fax 0 23 81 / 92 67 58
 E-Mail info@maria-brauer.de
www.maria-brauer.de



Bioland-Hof Holtschulte

Frische direkt vom Hof.



HUBERTUS HOLTSCHULTE
 Osterfeld 4 · 59514 Welver-Illingen
 Telefon (0 23 84) 96 03 79 oder 28 55 · Fax 91 12 43
 E-Mail: Holtschulte@t-online.de · www.bioland-Holtschulte.de

HOFVERKAUF nach telefonischer Absprache
 WOCHENMÄRKTE:
 Dienstag, Donnerstag + Samstag an der Pauluskirche
 7.30–13.30 Uhr
 Freitag 15-18 Uhr bei Blumen Bintig, Westtünnen

Der-Drucker.Shop

WIR BETANKEN IHREN DRUCKER

Wir befüllen Ihren Drucker.

Tinte oder Toner, egal wir sind gut und günstig!

Der-Drucker.Shop
 Widumstraße 45
 59065 Hamm
 Tel. 02381 4 36 44 60
www.der-drucker-shop.de



Bei Vorlage
 dieser Anzeige
 erhalten Sie 10%
 Rabatt auf eine
 Tintenbefüllung

seit über 7 Jahren

**Buchtipp:
Befreiung vom Überfluss**

**Eine Rezension
von Karl A. Faulenbach**

Befreiung vom Überfluss. Mit diesem Titel stellt Niko Paech in seiner knapp formulierten Streitschrift (150 Seiten) unseren Wachstumsfetischismus und damit selbst die „new green economy“ in Frage.

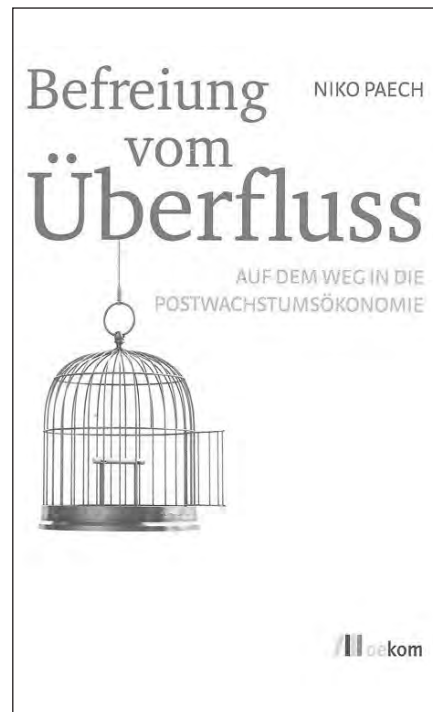
Wer sich wie ich schon seit gut 40 Jahren mit dem kritischen Zustand unserer Erde beschäftigt, muss sich mit immer neuen Begrifflichkeiten auseinandersetzen. Beschwor S. Meadows 1972 im Bericht des Club of Rome noch die „Grenzen des Wachstums“, hieß es später alternativ „Qualitatives Wachstum“ (Eppler), „Nachhaltigkeit“ oder „grüne Ökonomie“. Die „Agenda21“ (Beschluss von Rio) oder ganz aktuell „Agenda20+“ bzw. die „Große Transformation“ sind austauschbare Terminologien, die letztlich die negative Wirkung des „Raubtierkapitalismus“ auf Mensch und Umwelt nicht wesentlich beeinflusst haben. Wir alle müssen inzwischen ernüchtert feststellen, dass die „Besorgnisindustrie“, wie Harald Welzer die Weltreisenden in Sachen Klimawandel nennt, kaum etwas bewirkt hat. Dies gilt sowohl auf politischer Ebene als auch für das Verbraucherverhalten und bis auf wenige Ausnahmen auch für die Produzenten. Nach wie vor wächst un-

ser ökologischer Fußabdruck, während unsere Erwartungen an den Konsum und an die wirtschaftlichen Zielvorstellungen unvermindert steigen.

Niko Peach ist Volkswirt und zurzeit mit der Vertretung des Lehrstuhls „Produktion und Umwelt“ an der Universität Oldenburg beauftragt. Außerdem ist er Mitglied des wissenschaftlichen Beirats von Attac. Den beschriebenen Szenarien setzt er seine Vision von der „Befreiung vom Überfluss“ entgegen. Dabei gelten „grünes“ Wachstum und „nachhaltiger“ Konsum als neue Königswege.



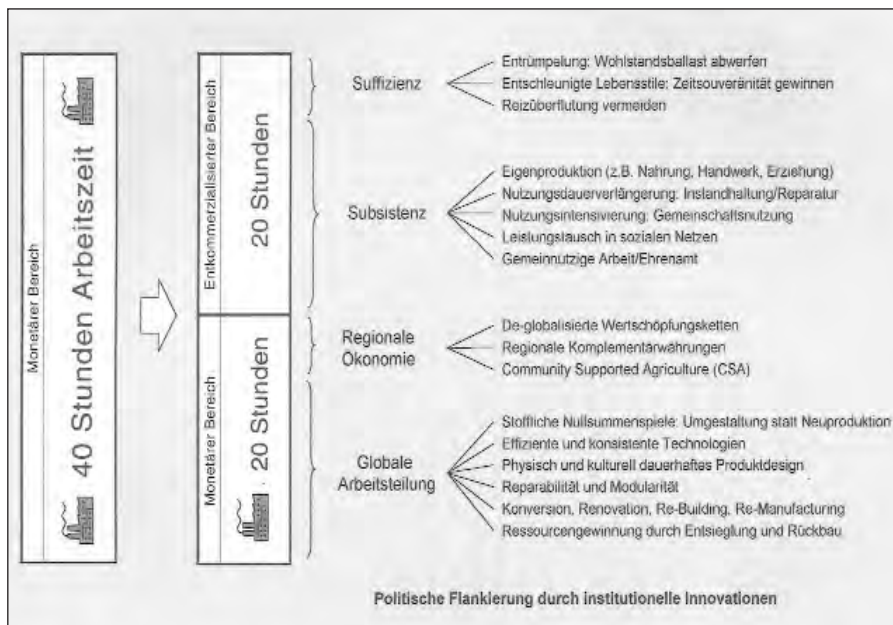
Niko Paech



Doch den feinen Unterschied – hier „gutes“ dort „schlechtes“ Wachstum – hält Paech für Augenwischerei“, so der Klappentext zu diesem Buch.

Noch haben wir die „Wahl“ – so Paechs Einschätzung – uns zu einer Postwachstumsgesellschaft durchzuringen, aber nur wenn sich ganz Viele von uns dazu entscheiden. Doch möglicherweise wird sich erst durch einen gravierenden Einschnitt einer Umweltkatastrophe oder einer Ressourcenverknappung die Erkenntnis breit machen: „souverän ist nicht, wer viel hat, sondern wenig braucht.“ (Niko Paech)

Niko Paech: Befreiung vom Überfluss. Auf dem Weg in die Postwachstumsgesellschaft. München 2012 (oekom-Velag). 14.95 Euro.



Seine Postwachstumsökonomie hat Paech hervorragend und anschaulich in einer Grafik zusammen gefasst.

Aktiv! Kompetent! Erfolgreich!

ver.di – die Interessenvertretung aller Dienstleistungsberufe:



Finanzdienstleitungen Banken, Sparkassen, **Versicherungen Ver- und Entsorgung** Energiewirtschaft und Bergbau, Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft **Gesundheitswesen und soziale Dienste** Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, Wohlfahrtsverbände, Kirchen **Sozialversicherungen** Krankenkassen, Rentenversicherungsträger, Agentur für Arbeit **Bildung, Wissenschaft, Forschung** (Fach-) Hochschulen, Studierende, Bildungseinrichtungen **Bund und Länder** Bundes- und Landesverwaltungen, Justiz, Bundeswehr **Gemeinden** Kommunalverwaltungen, kommunale Betriebe Kunst, **Kultur, Medien, Industrie** Journalismus, Verlage, Rundfunk, KünstlerInnen, Druckindustrie, dienstleistungsnahe Industrie **Telekommunikation** Telekom, Festnetz- und Mobilfunkbranche, Informationstechnik und Datenverarbeitung **Postdienste, Speditionen und Logistik** Post und Postdienste, Kurier-, Express- und Paketdienste, Logistikbetriebe, Speditionen **Verkehr** Straßenpersonenverkehr, Luft- und Schifffahrt, Schienenverkehr **Handel** Einzelhandel, Großhandel **Besondere Dienstleistungen** Friseurhandwerk, Wach- und Sicherheitsdienste, Reisebüros, Verbände

Unser kompetentes Beratungsteam finden Sie hier:

ver.di-Bezirk Hamm/Unna
Bismarckstraße 17-19
59065 Hamm
Telefon 02381-92052-0
Telefax: 02381-92052-21
bezirk.hamm-unna@verdi.de

www.hamm-unna.verdi.de

Wir sind für Sie da: Montag bis Donnerstag 08.00 bis 16.00 Uhr, Mittwoch und Freitag 08.00 bis 13.00 Uhr

Beratungstermine sind selbstverständlich nach vorheriger Absprache auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich.



09. JUNI
Kurhaus und Park
10:00 bis 18:00 Uhr
Messe in Hamm

GESUNDHEIT & LEBEN



HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH ZUR GESUNDHEIT!

Ein Tag für die ganze Familie
www.gesundheit-bad-hamm.de



Diät- und Reformhaus Stricker
INH. JESSICA STRICKER

Königstraße 12
59065 Hamm
Telefon 0 23 81 / 2 81 37
Telefon 0 23 81 / 43 27 75

Stantze
Der Fahrradspezialist
in Hamm



Fahrräder und vieles mehr!

Sachsenweg 14 · 59073 Hamm
Tel. 0 23 81 / 30 77 11
www.zweirad-stantze.de
info@zweirad-stantze.de



Recyclinghof

Jetzt schon mit Sommer-Öffnungszeiten

Mo - Fr: 8:30 - 19:00 Uhr

Sa: 7:30 - 16:00 Uhr



Hamms gute Geister:

TOP-Lokalversorger

Die Stadtwerke Hamm wurden durch das Energieverbraucherportal erneut ausgezeichnet für:

- günstige Preise
- hohe Servicequalität
- regionales Engagement
- großes Umweltengagement
- und viele weitere Leistungen



Gemeinsames Engagement bringt uns weiter.



Ehrenamtlicher Einsatz verdient Respekt und Anerkennung –
und Unterstützung sowieso.

Deshalb danken wir von Herzen allen Menschen, die ihre Zeit für andere opfern und
durch ihre Hingabe unsere Stadt noch lebens- und liebenswerter machen.

Wir stehen Ihnen immer gern zur Seite.

Wir machen mit.



Sparkasse.
Gut für Hamm.



Ein Auto für alle Fälle?

stadtteilauto.com
Carsharing für Münster