



## Fahrradhochburg Münster

Münsters Altstadt, wie man sie heute kennt, musste nach dem Zweiten Weltkrieg fast vollständig wiederaufgebaut werden, denn Münster gehörte zu den am stärksten zerstörten Städten in Deutschland. Während andere Städte durch ehemals gewachsene Altstadtviertel neue Verkehrstrassen schlugen und großflächige, moderne Bauten aus Glas und Stahl hochzogen, blieb Münster seinen Traditionen treu. Es organisierte den Wiederaufbau seiner Altstadt weitgehend auf dem althergebrachten Grundriss mit den heimischen Baumaterialien aus Sand- und Backstein. Dabei

aufbau im fahrradgerechten Maßstab ist sicher ein Grund, der Münster zur Fahrradstadt Deutschlands werden ließ. Hinzu kommt, dass das Wohnen innerhalb der Stadt attraktiv geblieben ist und zentrale Einrichtungen wie Geschäfte, Behörden und die Universität in der Innenstadt geblieben, was kurze Wege möglich macht. Und noch ein wichtiger Faktor: In der Metropole des Münsterlands fährt traditionell fast jeder gerne Fahrrad. Münster hat mit Planung und konsequenter Umsetzung recht früh eine Vorreiterrolle in der Förderung des Fahrradverkehrs



Fahrradfahrer auf der Promenade in Münster

Foto Stadt Münster

sollte nicht historisierend der Zustand vor dem Krieg wiederhergestellt werden. Vielmehr stand ein Wiederaufbau des alten Stadtbildes mit im Detail modernen Formen im Vordergrund.

Der Fortbestand des mittelalterlichen Grundrisses hatte jedoch auch zur Folge, dass der schnell anwachsende Autoverkehr sich bald auf den Straßen staute. Ein Wieder-

ingenommen. Zum Erfolg führte ein sinnvolles und stimmiges Gesamtkonzept:

- attraktive Radverkehrsverbindungen ausgehend von den Außenbezirken in die Innenstadt schaffen
- Radverbindungen auch abseits der Hauptverkehrsstraßen, z. B. auf Wirtschaftswegen, anbieten
- Durchlässigkeit des Radverkehrsnetzes

69 / Februar 2015

Liebe Leserinnen und Leser, Heizöl- und Benzinpreise waren „schuld“ an der niedrigen Inflation des vergangenen Jahres. Ein schlechter Moment also, um über Alternativen zur fossilen Mobilität nachzudenken.

Doch neue Konzepte sind nötig, denn so günstig wird Benzin nicht bleiben, die Ölvorräte gehen zur Neige. Auch wenn wir die Klimaerwärmung bekämpfen wollen, ist ein Umdenken in der Fortbewegung nötig – der motorisierte Verkehr ist für rund 15 Prozent des bundesdeutschen CO<sub>2</sub>-Ausstoß verantwortlich.

„Mobilität der Zukunft“ ist daher das Thema der aktuellen Ausgabe von *umwelt-mitwelt-zukunft*. Lassen Sie sich anregen, über Alternativen zum fossil betriebenen Fahrzeug nachzudenken!

Eine gute Lektüre wünscht

Wolfgang Schürger

### Aus dem Inhalt:

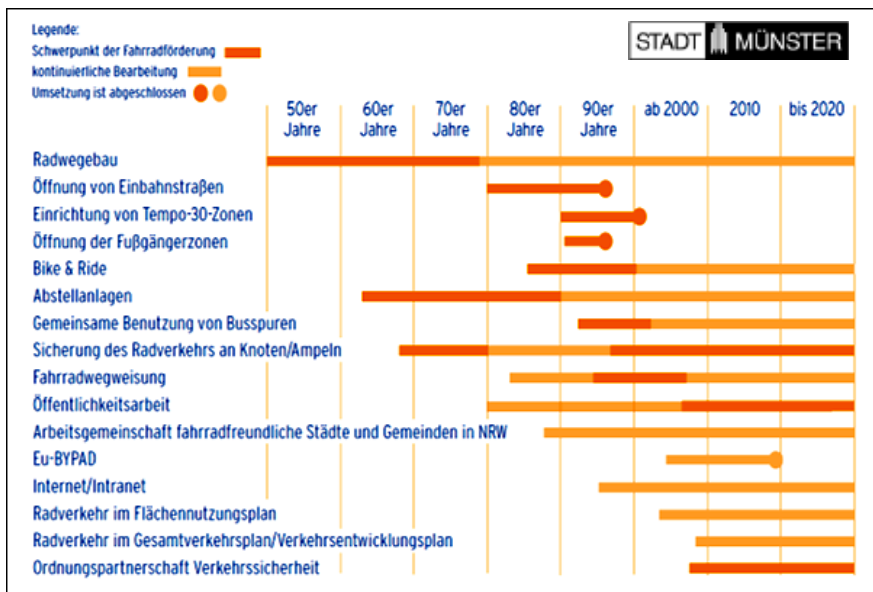
Manna und Nardenöl .....	S. 3
ADFC: Wie kann Bayern fahrradfreundlicher werden .....	S. 4
Das Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ .....	S. 5
Vom fossilen Verkehr zur postfossilen Mobilität .....	S. 6
Pilgern ist Entschleunigung .....	S. 7
Das Dorfauto von Gnötzheim .....	S. 8
Satelliten überprüfen Ökoflächen ....	S. 9
Energiedialog Bayern beendet .....	S. 10
Für Sie gelesen .....	S. 11
Die Vereins-Seite .....	S. 12
Die Grüne-Gockel-Seite .....	S. 13
Portrait: Garagenmeister Apitz .....	S. 14
Meldungen aus der Umweltarbeit ...	S. 15
Das Schwarze Brett .....	S. 16

erhöhen (flächenhaft Tempo 30 ausweisen, Fußgängerzonen und Einbahnstraßen öffnen)

- Ampeln fahrradfreundlich gestalten
- ausreichende und attraktive Fahrradabstellanlagen schaffen, Fahrradabstellung zur Errichtung von Fahrradparkplätzen bei Neubauten erlassen
- den kombinierten Verkehr fördern: Bike & Ride-Anlagen an Bus- und Bahnhaltstellen, Mobilstationen, Radstation
- Busspuren auch für Radfahrer freigeben

gleicher Konsequenz um. Münster ist hier eindeutig führend und Vorbild – auch für das Ausland!

Ergebnis all dieser Maßnahmen ist, dass das Fahrrad in Münster ein allseits anerkanntes, vollwertiges Verkehrsmittel geworden ist, welches von den Münsteranrinnen und Münsteranern aller Altersklassen zu allen Gelegenheiten und in jeder Jahreszeit genutzt wird, weil es einfach, schnell und praktisch ist um von einem Ort zum Anderen zu gelangen.



Fahrradförderung der Stadt Münster seit den 1950er-Jahren

- Kfz-Parkraum in der Innenstadt und den citynahen Wohngebieten bewirtschaften
- qualitätsvolle Fahrradwegweisung zur sicheren Orientierung anbieten, Fahrradstadtplan veröffentlichen
- Öffentlichkeitsarbeit zum verkehrspolitischen Ziel „weitere Zunahme des Radverkehrs“
- Vernetzung zum Austausch von Best-Practice (Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW, Internet/Intranet)
- Strategische Radverkehrsförderung und Qualitätsmanagement (EU-Bypad, Radverkehr im Flächennutzungsplan und in der Verkehrsentwicklungsplanung)
- Ordnungspartnerschaft Verkehrssicherheit: für erhöhte Sicherheit und Reduzierung von Unfällen.

Diese Maßnahmen wurden natürlich nicht alle gleichzeitig umgesetzt. Welche Handlungsschwerpunkte zu welchen Zeiten im Vordergrund standen, zeigt die Abbildung. Andere Städte starteten erst viel später mit einer Politik der Radverkehrsförderung oder setzten die Maßnahmen nicht mit

Alles in Allem werden mit der Leeze, wie das Fahrrad in Münster liebevoll genannt wird, 39,1 Prozent aller Wege zurückgelegt!

*Dipl.-Ing Stephan Böhme*  
 Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung,  
 Verkehrsplanung der der Stadt Münster



Foto: Stadt Münster

## Das aktuelle Umweltlexikon Elektroauto

Automobilhersteller investieren gegenwärtig enorme Summen in die Entwicklung von Elektroautos. Dabei sind diese gar nicht so neu: Um das Jahr 1900 waren in den USA knapp 34.000 Elektrofahrzeuge registriert, das entsprach 38 Prozent aller Automobile! Der Beginn des 20. Jahrhunderts war die Hochzeit der Elektromobilität. Die Reichweite der Fahrzeuge lag auch damals schon bei knapp über 100 Kilometern – ein Wert, der auch für heutige Elektroautos zutrifft.

Die geringe Reichweite ist Grund, warum benzingetriebene Fahrzeuge den Elektromobilen den Rang abliefen. Schuld daran sind die Batterien oder Akkumulatoren, deren Energiedichte ein Fünftel bis ein Hundertstel von Benzin beträgt. Die benötigte Menge an Akku ist teuer, ihr Gewicht führt oft dazu, dass ein Elektroauto nicht leichter ist als ein Wagen mit Verbrennungsmotor, obwohl das Elektroauto mit wesentlich weniger Bauteilen auskommt.

Elektroautos gelten als „Null-Emissions-Fahrzeug“ – das stimmt jedoch nur bei einer „Tank-to-Wheel“-Betrachtung. In der Gesamtumweltbilanz schlägt sich nicht zuletzt die Herstellung der Akkus belastend nieder. Werden diese mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen, so ist die Gesamtbilanz gegenüber dem Wagen mit Verbrennungsmotor trotzdem positiv.

In Hybrid-Fahrzeugen sind Verbrennungsmotor und Elektromotor kombiniert, der Akku wird durch die Bremsenergie wieder aufgeladen. Beim Plug-In ist auch ein Laden über eine (spezielle) Steckdose möglich. Aufgrund der genannten Nachteile der Akkus gegenüber dem Benzin als Energiespeicher hat der Elektroantrieb im Hybridauto nur unterstützende Funktion – die allerdings im Stadtverkehr und bei Geschwindigkeiten unter 80 km/h zu erheblichen CO<sub>2</sub>-Einsparungen führen kann.

WS

# Manna und Nardenöl

Wert(e)Stoffe biblisch betrachtet

Abfall oder Rohstoff – das kommt auf die Betrachtungsweise an: Kameldung war in der Welt der Bibel ein wichtiger Rohstoff, zum Beispiel zum Feuer machen. Für uns in einem industrialisierten Land ist er – Abfall.

Biblische Texte auf Aussagen zum Thema „Abfall“ zu durchsuchen, ist daher wenig erfolgreich. Aber wir erfahren in der Bibel einiges über den Umgang mit lebenswichtigen und wertvollen Rohstoffen.

Auf zwei ganz unterschiedliche Erzählungen möchte ich hier aufmerksam machen:

Die erste Geschichte handelt vom Manna – diesem Brot vom Himmel, von dem auch die Ausleger nicht so recht wissen, was es gewesen sein könnte. Deutlich ist nur: ohne dieses Brot vom Himmel wären die Israeliten auf ihrem Weg durch die Wüste verhungert. Auf der Flucht aus Ägypten ist das Manna ein lebenswichtiger Rohstoff. Und da auch das Volk Gottes aus ganz menschlichen Menschen besteht, ist die Versuchung groß, diesen Rohstoff zu sammeln und anzuhäufen, wenn er nun schon einmal da ist. Allerdings: „Als

man's nachmaß, hatte der nicht darüber, der viel gesammelt hatte, und der nicht darunter, der wenig gesammelt hatte. Jeder hatte gesammelt, soviel er zum Essen brauchte. Und Mose sprach zu ihnen: Niemand lasse etwas davon übrig bis zum nächsten Morgen. Aber sie gehorchten Mose nicht. Und etliche ließen davon übrig bis zum nächsten Morgen; da wurde es voller Würmer und stinkend. Und Mose wurde zornig auf sie. Sie sammelten aber alle Morgen, soviel ein jeder zum Essen brauchte. Wenn aber die Sonne heiß schien, zerschmolz es.“ (2. Mose 16,18-21)

Mit lebenswichtigen Rohstoffen maßvoll umgehen – so könnten wir die Einsicht beschreiben, die die Israeliten dort in der Wüste lernen. Wenn heute alles, was wir zu viel oder unnötigerweise gekauft haben, am Abend anfangen würde zu stinken und



Indische Narde (*Valeriana jatamansi*)

Joseph Dalton Hooker (1817-1911) - Curtis's botanical magazine

voller Würmer zu sein, dann würden die Menschen sehr schnell lernen, Maß zu halten. Dafür Sorge zu tragen, dass Abfall gar nicht erst entsteht, ist immer noch die beste Weise, wertvolle Rohstoffe zu erhalten.

Die andere Geschichte handelt von dem Öl der Narde – einem Baldriangewächs, das schon in der Antike als Heilpflanze verwendet wurde. In der damaligen Zeit war dieses Öl extrem kostbar. Im 14. Kapitel des Markusevangeliums erfahren wir von einer Frau, die mit diesem Öl ziemlich verschwenderisch umgeht:

„Und als Jesus in Betanien war im Hause Simons des Aussätzigen und saß zu Tisch, da kam eine Frau, die hatte ein Glas mit unverfälschtem und kostbarem Nardenöl, und sie zerbrach das Glas und goss es auf sein Haupt. Da wurden einige unwillig und sprachen untereinander: Was soll diese

Vergeudung des Salböls? Man hätte dieses Öl für mehr als dreihundert Silbergroschen verkaufen können und das Geld den Armen geben. Und sie fuhren sie an. Jesus aber sprach: Lasst sie in Frieden! Was betrübt ihr sie? Sie hat ein gutes Werk an mir getan. Denn ihr habt allezeit Arme bei euch, und wenn ihr wollt, könnt ihr ihnen Gutes tun; mich aber habt ihr nicht allezeit.“ (Mk 14,3-7)

So eine Verschwendung passt irgendwie gar nicht zu dem Zweijahres-Thema „Wert(e)Stoffe“. Oder vielleicht doch? Ich weiß noch, wie angetan ich vor vielen Jahren war, als ich zum ersten Mal auf dem Tollwood, dem alternativ angehauchten Münchner Weihnachtsmarkt, Figuren aus Altmetall gesehen habe.

Inzwischen findet man solche Stände auf fast jedem Markt – und man darf fragen, ob das wirklich immer Altschrauben etc. sind, die da verwendet werden.

Aus Altmetall Kunst machen – das ist eine In-Wert-Setzung der eigenen Art, abseits von Upcycling und Stoffkreisläufen, eine In-Wert-Setzung, die deutlich macht, dass gutes Leben mehr ist, als immer nur nach der nützlichsten Verwendung eines Wertstoffs zu fragen. Gutes

Leben hat auch mit Ästhetik zu tun, mit Freude am Schönen, mit Dankbarkeit gegenüber anderen. Die Frau in Betanien hat das erkannt: Sie verschwendet das wertvolle Öl, um damit zum Ausdruck zu bringen, wie viel ihr Jesus bedeutet.

Als Umweltaktivistinnen und Recyclingfachleuten tut es uns gut, uns von Zeit zu Zeit an diese Frau in Betanien zu erinnern: Kein Mensch hält es aus, wenn wir ihn ständig nur zur Mülltrennung anhalten. Bei aller Mahnung zum Maß halten ist es gut, auch für diese Mahnung das rechte Maß zu finden – und der Lebensfreude Raum zu lassen.

Wolfgang Schürger

# Wie kann Bayern fahrradfreundlicher werden?

## Vorschläge für eine nachhaltige Verkehrswende

*In den Städten und im ländlichen Raum wird das Fahrrad in Zukunft ein wichtiges Element der Mobilität sein. Zur Förderung des Fahrradfahrens ist eine intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel notwendig, der Radverkehr muss als Mobilitätssystem statt als Einzelmaßnahme begriffen werden. Neben dem Geld spielt dabei der politische Wille die zentrale Rolle für ein fahrradfreundliches Bayern.*

### Nachhaltige Mobilität auf zwei Rädern

Klimawandel, Urbanisierung und langfristig steigende Ölpreise erfordern eine Veränderung im bisherigen Mobilitätsverhalten. Fahrradfahren hat das Potenzial, dazu einen effektiven Beitrag zu leisten, indem es ökologische Mobilität mit Wirtschaftlichkeit und sozialer Teilhabe verbindet. Fahrradfahren bedeutet einerseits mehr Bewegung im Alltag, andererseits erhöhte Lebensqualität in chronisch verstopften und zugesperrten Innenstädten.

Warum aber sind die Städte so sehr vom Autoverkehr geprägt? – Weil leider zu viele Menschen die bequeme Tür-zu-Tür-Mobilität bevorzugen, anstatt mit dem Fahrrad zu fahren oder den ÖPNV zu nutzen. Eine zukunftsfähige Mobilität verknüpft Fußwege, Radeln, Bahn und Bus so intelligent und attraktiv, dass sich Wege im Alltag und in der Freizeit ohne ein Auto zurücklegen lassen. Dabei geht es vor allem um innerstädtische Wege. 50 % aller Autofahrten erfolgen auf Strecken unter 5 km, und genau diese Fahrten sind in großem Umfang durch das Fahrrad kompensierbar. Dies gelingt aber nur, wenn man den Radverkehr nicht als Einzelmaßnahme betrachtet, sondern ihn als Teil eines Mobilitätssystems begreift, welches durch attraktive Rahmenbedingungen positiv zu steuern ist. Eine systemorientierte Betrachtung fördert nicht nur die Infrastruktur durch den Ausbau von Fahrradwegen und Abstellanlagen, sondern legt den Blick ebenso auf Kommunikation, Information und Service. Durch gezielte Kampagnen kann das öffentliche Image des Radelns gestärkt werden.

Gute Beispiele sind „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“. Entscheidend ist zudem die Integration des Radverkehrs in

umwelt mitwelt zukunft 69 / 2015



„Fahrradweg“ Friedrich-Strasse München



„Fahrradweg“ Hans-Böckler-Strasse München



„Fahrradweg“ Ernst-Reuter-Strasse München

ein multimodales Mobilitätssystem. Wer je nach Entfernung und Zweck unterschiedliche Verkehrsmittel wählt, ist multimodal mobil. Um dies zu fördern, müssen sich die Bahnhöfe zu Mobilitätsstationen weiterentwickeln, die als Schnittstellen zwischen Rad und öffentlichem Verkehr dienen. Ein essenzieller Aspekt dafür sind diebstahl-sichere und komfortable Abstellanlagen in ausreichender Zahl und hoher Qualität, auch in den Wohngebieten. Des Weiteren muss das Angebot an Leihrädern am Bahnhof ausgebaut werden. Bahnfahrer können so auf Autofahrten verzichten

und sind trotzdem von Tür zu Tür mobil. An allen größeren Bahnhöfen sollten Fahrrad-Service-Stationen errichtet werden, in denen es Leihräder, einen Reparaturservice und –material gibt. Ein positives Beispiel ist Augsburg. Das Fahrrad ist auch ein wichtiger touristischer Wirtschaftsfaktor. Um diesen zu stärken, sollten die im Bayernnetz für Radler angebotenen Wege durch Zertifizierungen so weiterentwickelt werden, dass sie den gewachsenen Qualitätsanforderungen entsprechen. Für nachhaltige Mobilität nützt aber auch der beste Radweg wenig, wenn er nicht auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist. Insbesondere im regionalen Schienenverkehr muss daher unbedingt eine ausreichende Kapazität der Fahrradmitnahme gewährleistet sein.

### Auch die Landespolitik ist gefordert

Mit seinem Haushaltsplan kann der Landtag viel finanzielles Potenzial freisetzen. Es wäre ein starkes Signal, die millionenintensive defizitäre Förderung von Regionalflughäfen aufzugeben und stattdessen frei werdende Gelder beispielsweise in den Zuschuss oder Bau von zukunftsweisenden Mobilitätsstationen an Bahnhöfen oder Radschnellwegen zu investieren, die einen Beitrag zur Entlastung der Straßen und öffentlichen Verkehrsmittel in Stoßzeiten leisten können.

Im Vergleich mit automobil geprägten Staaten wie den USA mit einem Radverkehrsanteil von gerade einmal 1 % oder Kanada mit 2 % steht Deutschland mit 12 % relativ gut da, wie auch der Anteil in Bayern mit derzeit 11 % zeigt. Ziel ist eine Steigerung auf 20 % im Jahr 2020.

Ein Vorbild sind dabei vor allem die Niederlande, in denen dieser Anteil heute schon bei 28 % liegt.

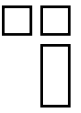
Der ADFC spricht sich zudem dafür aus, den Radverkehrsanteil an innerstädtischen Wegen bis 2025 auf 30 % im Landesdurchschnitt zu erhöhen – dann wäre Bayern fahrradfreundlicher.

Steffen Radtke

Armin Falkenheim

Landesgeschäftsstelle des ADFC Bayern

# Mobil bleiben und gleichzeitig das Klima schützen



Mit vielfältigen Aktionen zeigt das Projekt »Klimaverträglich mobil 60+« Alternativen zum Autofahren auf

Ruhestand war gestern. Die heutige Generation 60+ ist aktiv, engagiert sich in der Gemeinde, singt im Chor, reist gern und ist vor allem eines: viel unterwegs. Das ist auch gut so, denn wer mobil ist, nimmt am öffentlichen Leben teil, bringt sich in die Gesellschaft ein und pflegt soziale Kontakte. Wie und vor allem womit wir uns fortbewegen, hat jedoch zugleich große Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Gesundheit.

„Ältere Menschen setzen zunehmend aufs Auto. Für viele ist der Pkw das Verkehrsmittel Nummer eins. Bus und Bahn, aber auch das Fahrrad werden von den meisten selten, teilweise gar nicht genutzt“, sagt Ines Eichmüller. Sie ist eine von acht Regionalkoordinatoren im Projekt »Klimaverträglich mobil 60+«, das vom ökologischen Verkehrsclub VCD, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen und dem Deutschen Mieterbund getragen wird. Von ihrem Büro in Nürnberg aus unterstützt sie bayernweit ältere Menschen

Und übernimmt Verantwortung für Umwelt und Klima.“ Im Rahmen des Projekts stellt Ines Eichmüller vielfältige Aktionen auf die Beine, berät zu Mobilitätsfragen, organisiert Stadtteil-Spaziergänge, Fahrradtouren oder Testparcours, auf denen zwei bis vierrädrige Pedelecs (Fahrräder mit Elektro-Unterstützung) getestet werden können. „Gerade das Ausprobieren von neuen oder bisher vernachlässigten Mobilitätsoptionen – ohne Druck und moralischen Zeigefinger – ist extrem wichtig“, betont sie. „Die Menschen müssen sich selbst davon überzeugen, dass es Spaß macht, mit dem Velotaxi gefahren zu werden. Oder dass Steigungen mit einem E-Rad plötzlich kein Problem mehr sind.“ Am besten gelingen solche „Aha-Erlebnisse“ in der Gruppe. Diese Erfahrung machen auch ihre Projekt-Kollegen in den anderen Bundesländern. Ob Trainings am Fahrkartenautomaten oder Fahrradtouren – in der Gemeinschaft von Gleichaltrigen und Gleichgesinnten braucht niemand

das Projekt auf dem bayerischen Kirchentag und beim Auftakt der Bayerischen Klimawoche in Deggendorf Menschen ansprechen und beraten. Für die Nürnberger Seniorenmesse *inviva* organisierte Eichmüller einen Shuttle-Service mit Velotaxis, um älteren Menschen den Messebesuch so bequem wie möglich zu machen und ihnen dieses innovative, umweltfreundliche Verkehrsmittel nahezubringen.

Zusammen mit dem *VideoFilmClub Nürnberg 50plus* entstand auf ihre Initiative hin ein Kurzfilm mit Tipps und Tricks zum Busfahren, der nun u.a. in Seniorentreffs gezeigt wird.

In München stellte sie zusammen mit Green City, der Volkshochschule und weiteren Partnern die umfassende Fortbildung »Werden Sie Mobilitätsexperte / -expertin« auf die Beine. Hierbei wurden engagierte Bürgerinnen und Bürger zu Multiplikatoren rund um nachhaltige Mobilität ausgebildet. Für die Neuauflage des Kurses ab April 2015 kann man sich jetzt anmelden.

Überhaupt sind Menschen, die für klimaverträgliche Mobilität im Alter aktiv werden möchten oder Aktionen in diesem Bereich planen, herzlich willkommen, sich an die Regionalkoordinatoren zu wenden. Sie kann bei der Planung und Durchführung von Mobilitäts-Aktionstagen oder Festen unterstützen, Vorträge und Seminare anbieten oder Ansprechpartner/innen vermitteln.

Das Projekt wendet sich zudem an Akteure der ambulanten Altenhilfe. Für diese werden u.a. im Rahmen von Workshops Tipps und Maßnahmen zum Spritsparen, zum klima- und kostenbewussten Autokauf, zur Routenoptimierung und zum Flottenmanagement angeboten.

Praktische Tipps zur Mobilität im besten Alter, den Veranstal-

tungskalender des Projekts sowie Mobilitäts-Ratgeber und Checklisten zum Download gibt es online: [www.60plus.vcd.org](http://www.60plus.vcd.org).

Kontakt:

Ines Eichmüller

Tel. (0911) 47 17 27

[mobil60plus.by@vcd.org](mailto:mobil60plus.by@vcd.org)



Foto: VCD / Anna Fehmel

dabei, sicher, komfortabel und möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein.

„Wir zeigen, dass nachhaltige Mobilität keinen Verzicht bedeutet, eher das Gegenteil“, so Eichmüller. „Wer das Auto als eine Option unter vielen versteht, häufiger zu Fuß, mit dem Rad oder den Öffentlichen unterwegs ist, lebt gesünder, bleibt länger fit und kann zudem Geld sparen.

Scheu zu haben, Fehler zu machen oder Fragen zu stellen.

In Bayern hat Eichmüller schon viel bewegt: So beteiligte sich das Projekt u.a. an den Ansbacher Aktions-Tagen „Klimaverträglich mobil 60+“ des Seniorenbeirats und war auf Messen wie der *Consumenta* und der *Die 66* vor Ort. In Kooperation mit der evangelischen Umweltschutzarbeit konnte



# Die effiziente Nutzung der Langsamkeit

## Pilgern ist Entschleunigung

Ist Pilgern out, gerade weil es so beliebt ist? Es heißt, der Jakobsweg in Spanien sei völlig überlaufen, Schlafplätze werden knapp. Auch wenn das reichlich übertrieben ist, tatsächlich kommen jährlich über 200.000 Menschen in Santiago de Compostela an. Pilgern ist international also so beliebt wie seit mehr als 500 Jahren nicht mehr. Und wer es lieber etwas ruhiger mag, wählt einen der vielen anderen Jakobswege in Spanien, Frankreich, in Deutschland oder vielen anderen Ländern in Europa. Alternativ laden auch die einsameren Franziskus- oder Olavswege zum Pilgern ein.

„Man wandert mit den Füßen, aber man pilgert mit dem Herzen“ versucht Pilgerbegleiter Peter Müller den Unterschied zwischen Pilgern und Wandern kurz zusammenzufassen. Was all diese Formen des spirituellen Wanderns gemeinsam haben: sie brauchen Zeit. Also

eine schlechte Nachricht für Menschen, die Erfahrungen möglichst flott und kompakt erleben möchten: schneller Wandel ist beim Pilgern nicht zu haben. Manche behaupten, ideal wäre es, dreißig Tage zu pilgern: zehn für den Körper, zehn für die Seele und zehn für den Geist. Aber der Prozess des Pilgerns beginnt eigentlich schon viel früher: mit der Entscheidung, sich auf den Weg machen zu wollen. Der Ausstieg aus der Komfortzone will gut vorbereitet sein, egal, ob es um Ausrüstung, Fitness oder Selbstzweifel geht.

„Entschleunigung – und das so schnell wie möglich“, denken sich viele Pilgerinnen und Pilger und wählen in gewohnter Urlaubsmanier das Flugzeug zur Anreise. Mit der Bahn reist man jedoch angemessen gemächlich zum Startort seiner Pilgerreise. Von München aus braucht man mit der Bahn vom frühen Morgen bis zum späten Abend, um beispielsweise an den Fuß der Pyrenäen zu gelangen. Viel Zeit also, um sich auf die äußeren und inneren Prozesse vorzubereiten, die auf einem



Pilgerwolken spiel

Foto: M. Kaminski

Pilgerweg warten. Die eigentliche Entschleunigung geschieht dann: zwischen fünf und acht Stunden jeden Tag einfach nur gehen, dabei zwischen 15 und 30 Kilometer zurück legen – und immer mehr bei sich selbst ankommen, das ist der Rahmen, in dem beim Pilgern die entscheidenden Dinge geschehen.

Es geht wie beim Wandern um Natur, Bewegung, Zeit, vielleicht sogar auch den einen oder anderen spirituellen Moment, aber beim Pilgern kommt noch hinzu, dass es ein spirituelles Ziel, einen heiligen Ort gibt, zu dem man gelangen möchte. Viele Menschen brechen mit einem inneren Anliegen dorthin auf: es treibt die Suche nach sich selbst, nach Gott oder die Verarbeitung eines Lebensübergangs bzw. einer Krise. Durch die Begegnungen mit anderen Menschen, entweder mit Pilgernden oder auch jenen am Wegesrand, entsteht ein besonderer Raum, der persönliches Wachsen ermöglicht. Und dazu ist der Faktor Zeit nötig. In den ersten Pilgertagen kreisen Gedanken und Gefühle an der

Oberfläche, um Alltägliches oder jenes, was offensichtlich zum Aufbruch getrieben hat. Erst nach einigen Tagen kommt es durch das Ausgesetztsein mit sich selbst und den Kontakt mit anderen, mit Natur und Tieren zu der Tiefe, die es ermöglicht, den großen Themen des Lebens zu begegnen.

Feste Erwartungen sind eher hinderlich: eine spanische Pilgerin meinte einmal, sie sei jetzt schon seit drei Tagen auf dem Camino unterwegs und es sei noch immer nichts passiert. Sie war enttäuscht. Zwei Wochen später, nachdem sie diese Erwartungen am Wegesrand liegen gelassen hat, hatte der Weg ihr Leben völlig umgekrempelt. Es geschieht also etwas mit den Menschen, die sich Zeit nehmen und sich auf Pilgerwege begeben. Und weil diese Veränderung oft nachhaltig wirkt, ist der Pilgerweg auch noch lange nicht zuende, wenn man am heiligen Ort, dem äußeren Ziel der Pilger-

reise, angekommen ist. Das Pilgern geht weiter, auch zuhause, weil es eben ein innerer Prozess ist, der sich, auf dem Weg angestoßen, im Alltag langsam zu entfalten beginnt. Deshalb gilt auch für die Rückreise: besser Zug als Flugzeug und das letzte Stück vom Bahnhof nach Hause laufen. Und sich zumindest einen Tag Ruhe gönnen, bevor man sich anderen Menschen und Terminen widmet.

Eine Pilgerin, die nur fünf Tage mit einer begleiteten Pilgergruppe unterwegs war, zog die Bilanz: „Wenn ich *das* früher erlebt hätte, hätte ich mir ein Jahr Psychotherapie sparen können!“ Pilgern braucht Zeit, aber der darin liegende Gewinn ist Lebensqualität und dann auch wieder gewonnene Zeit – das ist selbst für effiziente Menschen kein schlechter Deal.

*Michael Kaminski*

Der Religionspädagoge und Studienleiter an den Evangelischen Stadtakademien München und Augsburg begleitet Pilgergruppen zu verschiedenen Lebensthemen.

# Das Pfarramt als Mietwagenstation

Wie in der 300-Seelen-Gemeinde Gnötzheim ein Car-Sharing-Modell funktioniert

*Car-Sharing funktioniert nur in der Großstadt? Eine kleine Kirchengemeinde tritt seit Oktober 2011 den Gegenbeweis an. In Gnötzheim bei Kitzingen gibt es ein „Dorf-Auto“. Das kann jeder mieten, den Schlüssel gibt's beim Pfarrer.*

Uwe Stradtner ist Umweltschützer mit Leib und Seele. Der evangelische Pfarrer aus Gnötzheim, einem Ortsteil von Martinsheim, fährt seit mehr als zwölf Jahren Elektro-

gewesen, erinnert sich Pfarrer Stradtner. Aber er, der seit Jahren selbst elektrisch fährt, habe davon abgeraten: „Für Benzin-Fahrer wäre die Umstellung auf Elektro zu groß gewesen.“

Weil die Genossenschaft dann mit ihrem Nahwärmenetz doch zu viel um die Ohren hatte, um sich nebenbei um ein Mietauto zu kümmern, sprang die evangelische Kirchengemeinde ein. Im Oktober 2011

entweder telefonisch – oder direkt in einem Online-Kalender. Den Schlüssel gibt es beim Pfarrer oder der Vertrauensfrau des Kirchenvorstands, Claudia Ott.

„Das ist eine wirklich tolle Sache“, sagt Vertrauensfrau Ott. Sie selbst nutze den weißen Flitzer ab und zu, um ihre Kinder aus der Schule zu holen. Ihre Familie besitze zwar bereits zwei Autos, eines davon werde aber kaum bewegt. „Ab und zu



Gnötzheim:  
Pfarrer  
Stradtner  
(2. v. rechts)  
und Gemein-  
demitglieder  
stellen ihr  
Dorfauto vor.

©  
Rafiq Iqbal  
Bündnis 90  
Die Grünen

fahrzeuge, davor waren er und seine Frau Christine sogar immer nur mit dem Fahrrad unterwegs. Seit 1. Oktober 2011 steigt er aber immer wieder auch in ein normales Auto. Nicht ins eigene, sondern ins „DorfAuto“, den Mietwagen der Kirchengemeinde.

Viele Familien im 300-Seelen-Dorf Gnötzheim haben nicht nur ein Auto, sondern mindestens zwei oder drei. „Mit dem einen fährt man morgens zur Arbeit, mit dem zweiten einkaufen – und das dritte nehmen dann die großen Kinder für die Fahrt zur Schule“, sagt Pfarrer Stradtner. Es klingt nicht vorwurfsvoll, er beschreibt nur die Lage in einem kleinen Dorf, in dem der öffentliche Nahverkehr aus drei bis vier Schulbussen besteht.

Bei einer Sitzung der Energiegenossenschaft Gnötzheim – die Bewohner planen nämlich den Bau eines ökologisch betriebenen Nahwärmenetzes – wurde die Idee für ein Car-Sharing-Auto im Dorf geboren. Zunächst sei ein Elektroauto geplant

startete das Projekt offiziell. Seither kann jeder Gnötzheimer den Wagen für zwei Euro pro Stunde mieten, sobald man 200 Euro Kautions hinterlegt hat. Als weitere Kosten kommen 25 Cent Kilometergeld hinzu, das Benzin ist inklusive.

Bislang haben zehn Haushalte einen Vertrag geschlossen, Stradtners eingeschlossen. Rund 8000 Euro wurden für das neue Auto anbezahlt, berichtet Stradtner, „aber die Kirchengemeinde musste keinen Cent aufbringen“. Engagierte Förderer hätten die Anzahlung für das Auto gestemmt, die laufenden Kosten belaufen sich „monatlich auf 107 Euro für die Leasingrate und auf 1600 Euro pro Jahr für die Versicherung“.

Das „DorfAuto“ fährt damit auch bei relativ geringer Tagesauslastung kostendeckend. „Im Schnitt muss es drei Stunden am Tag und dabei 40 Kilometer unterwegs sein“, sagt Uwe Stradtner. Das sei es bereits jetzt, obwohl es noch genügend ungenutzte Zeiten gebe. Gebucht wird das Auto

braucht man dann aber eben doch mehr als eins“, erläutert sie. Derzeit teste sie deshalb, ob sie auch mit dem mietbaren „DorfAuto“ statt eines eigenen Zweitwagens auskomme.

Auch außerhalb Gnötzheims ist das Projekt schon auf große Zustimmung gestoßen. Der inzwischen in den Ruhestand getretenen evangelische Ansbach-Würzburger Regionalbischof hat der Kirchengemeinde ein eigenes Handy fürs „DorfAuto“ geschenkt. Die Regionalmanagerin im Landratsamt Kitzingen, Maja Schmidt, ist ebenso angetan: „Das wird der Beweis sein, dass Car-Sharing auch außerhalb der Stadt funktioniert.“ Im Oktober 2015 läuft der Leasing-Vertrag für das DorfAuto aus. Uwe Stradtner ist guter Dinge und geht fest davon aus, dass es danach erfolgreich weitergeht.

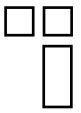
Daniel Staffen-Quandt

Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Evangelischen Presseverbandes für Bayern e.V.



# Vom Weltraum auf den Acker

Satelliten können helfen, Öko-Flächen zu überprüfen



Raumfahrttechnologien und Landwirtschaft scheinen auf den ersten Blick keine Bereiche zu sein, die miteinander in Verbindung zu bringen sind. Spontan fallen einem zum Thema Raumfahrt wohl die internationale Raumstation oder die Landung auf dem Mond ein. Dass wir alle Raumfahrttechnologien fast täglich nutzen, ist uns zumeist nicht bewusst, dabei ist die Verwendung von Raumfahrttechnologien



wie beispielsweise in Navigationsgeräten oder die Satellitenbilder im Rahmen des täglichen Wetterberichts zum normalen Bestandteil unseres Lebens geworden. In Bayern zeigt myEOrganics, ein von der Europäischen Union gefördertes Projekt welchen Nutzen Raumfahrttechnologien im Bereich des ökologischen Anbaus mit sich bringen.

Ökologische bzw. biologische Landwirtschaft war bis zum Ende des letzten Jahrhunderts noch eine Nische, die sich als Gegenmodell zur industriell geprägten Landwirtschaft entwickelt hat. Inzwischen hat sich das Konsumverhalten hinsichtlich Ernährung europaweit verändert. Landwirtschaft nach ökologischen, ethischen und fairen Grundsätzen hat sich zu einem Milliardenmarkt entwickelt, auch wenn die höheren Kosten von ökologischen Lebensmitteln oftmals eine Hürde darstellen.

Ein Grund für die höheren Kosten von Öko-Lebensmitteln ist die Zertifizierung. Basis für die Zertifizierung in Europa ist ein Gesetz der Europäischen Union, die EU-Eco Regulation, die seit 2010 verpflichtend für alle Öko-Betriebe in Europa ist. Diese regelt, wie und mit welchen Hilfsmitteln landwirtschaftliche Erzeugnisse angebaut werden dürfen, damit sie als ökologisch gelten.

Innerhalb des Projekts myEOrganics (www.myEOrganics.eu), werden Erdbeobachtungssatelliten aus dem Europäischen

Copernicus Programm dazu verwendet, den Zertifizierungsprozess effizienter zu gestalten und damit die Kosten für die Zertifizierung günstiger zu machen. Im Rahmen von Copernicus stehen sechs speziell für das Programm entwickelte Satelliten zur Verfügung, die regelmäßig Bilder in verschiedenen Frequenzbereichen von der Erde machen, sowie über 30 weitere Europäische Satelliten die weiter Daten liefern. Diese Daten stehen kostenfrei zur Verfügung und stellen die Basis für myEOrganics dar.

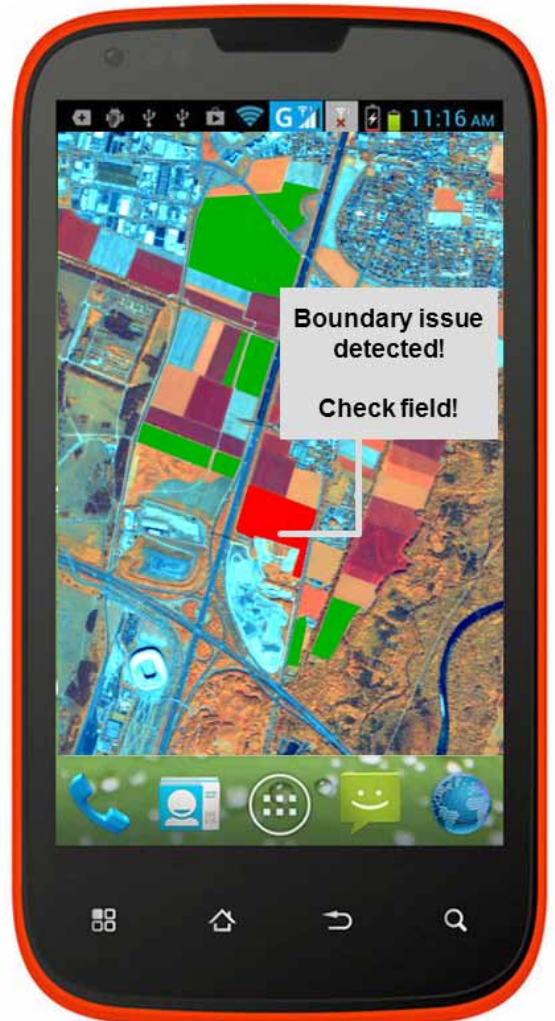
Der Dienst myEOrganics analysiert im Auftrag akkreditierter Zertifizierer Satellitenbilder eines Feldes mit einer Auflösung von bis zu zehn Metern und ermittelt ob es nach ökologischen Richtlinien bewirtschaftet wurde. So lässt sich beispielsweise aufgrund der Satellitenbilder der Chlorophyllgehalt ermitteln, der Rückschlüsse auf die Art und Weise der Düngung zulässt. Natürlich muss dies im Zweifel vor Ort verifiziert werden, daher erhält der Auditor dann mittels einer App alle Informationen auf seinem Tablet oder Smartphone dargestellt. Mit diesen Informationen kann dann gezielt vor Ort von den Auditoren geprüft werden, ob ein Feld ökologisch angebaut wurde. Der Zertifizierungsprozess kann hierdurch effizienter gemacht werden, da der Auditor gezielt Felder untersuchen kann, die als problematisch identifiziert wurden.

Auch der Landwirt könnte in Zukunft von diesen Informationen profitieren, indem er einen speziell angepassten Dienst, basierend auf myEOrganics nutzen kann, der ihm z.B. auf einer Karte seiner Felder Informationen über zu erwarteten Ernteerträgen oder die Pflanzengesundheit, anzeigen kann.

Das Projekt myEOrganics wird koordiniert von bavAIRia e.V. und entwickelt von bayrischen Unternehmen aus dem Bereich Erdbeobachtung und IT Agrar-Lösungen, sowie einem Zertifizierer und einer Clusterorganisation aus Wallonien.

Es zeigt die Möglichkeiten und Chancen

auf, die Raumfahrttechnologien für Anwendungen in der Landwirtschaft haben, und soll dazu beitragen die ökologische Landwirtschaft in Europa weiter zu fördern. Um diese und ähnliche Themen in einem weiteren Kreis diskutieren zu können,



Grenzflächenprobleme entdeckt. Feld überprüfen. Foto: bavAIRia e.V.

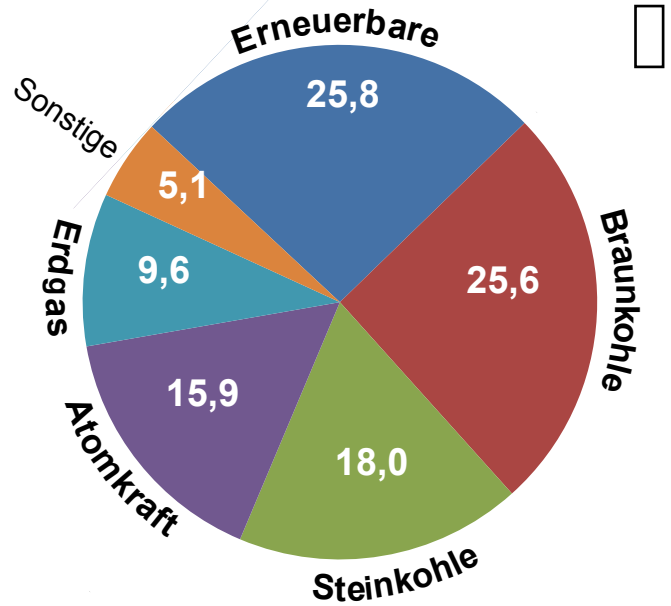
wurde dazu von bavAIRia e.V. (www.bavAIRia.net) ein Forum initiiert in dem sich Unternehmen und Anwender aus dem Landwirtschaftsbereich mit Unternehmen und Experten aus dem Raumfahrtbereich austauschen können.

Moritz Fontaine,  
Bärbel Deisting

Moritz Fontaine ist Projektleiter Raumfahrtanwendungen bei der bavAIRia e.V., Bärbel Deisting ebenda Bereichsleiterin für Raumfahrtanwendungen. Sie war bis 2014 Mitglied der Landessynode der ELKB.

## Die Erneuerbaren haben die Nase vorn

Im Jahr 2014 war es so weit: Erstmals nahm Grüner Strom mit einem Anteil von 25,8 Prozent den Spitzenplatz im deutschen Stromangebot ein. Wasserkraft, Windkraftanlagen, Photovoltaik und Biogasanlagen produzierten zusammen 157,4 Milliarden Kilowattstunden, wie der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft mitteilt. Der Beitrag der Steinkohle und der Atomkraft sank auf den dritten bzw. vierten Platz. Die schlechte Nachricht: 25,6 Prozent des Strom in Deutschland werden von Braunkohlekraftwerken bereitgestellt. Die belasten die Atmosphäre besonders stark mit CO<sub>2</sub> und müssen viel Verschmutzungsrechte kaufen. Diese sind aber so billig, dass sich der Braunkohlestrom rechnet. Die vergleichsweise teuren Gaskraftwerke erzeugen dagegen immer weniger Strom: Im ablaufenden Jahr betrug ihr Anteil nur noch 9,5 Prozent.



## Wird so die Energiewende gelingen?

### Energiedialog Bayern beendet

Viel Neues ist nicht herausgekommen beim Energiedialog Bayern, den Wirtschaftsministerin Ilse Aigner von November 2014 bis Februar 2015 moderiert hat, doch alle Akteure waren davon überzeugt, dass es sehr wichtig war, endlich miteinander ins Gespräch gekommen zu sein. Zumindest hinsichtlich der Südlink-Trasse durch die Rhön nach Grafenrheinfeld scheint dabei in der entsprechenden Arbeitsgruppe auch ein für alle tragfähiger Kompromiss ge-

versorgung Bayerns und ein stabiles europäisches Stromnetz nötig ist, war in der Arbeitsgruppe ziemlich unumstritten. Aigner betonte allerdings in ihrem abschließenden Statement: „Rein technisch ist eine sichere Versorgung Bayerns ohne Trassen möglich.“ Neu zu bauende Gaskraftwerke könnten die Lücke schließen, die durch die abgeschalteten Atomkraftwerke entsteht. Bayern würde dann freilich weiterhin auf fossile Energie setzen. Und unter den mo-

her: „Für unseren tatsächlichen Bedarf an Trassen gilt ‚2 minus x‘ – und wie groß dieses x ausfällt, hängt von den Verhandlungen der Parteichefs ab.“

Richard Mergner, Bevollmächtigter des Bund Naturschutz in Bayern (BN), begrüßte diese Zurückhaltung: Es gebe immer noch hohe Einspar- und Effizienzpotentiale, für deren Realisierung der Freistaat nur die nötige Beratung anbieten müsse. Auch einen weiteren dezentralen Ausbau der Erneuerbaren hält der BN in Bayern für möglich.

Ich selber schließe mich der Mehrheitsmeinung im Plenum an und glaube, dass wir eine Mischung aus dezentraler und zentraler Energieversorgung brauchen – und auch nicht die Augen davor verschließen können, dass in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern inzwischen weit mehr Energie durch Windkraftanlagen erzeugt werden kann, als in diesen beiden Bundesländern benötigt wird.

Anstatt weiter auf fossile Energie wie Erdgas zu setzen, sollte der Freistaat diesen grünen Strom nutzen – und die nötigen Leitungen so planen, wie der Energiedialog stattgefunden hat: im breiten Dialog mit der Bevölkerung. Ich habe daher im Plenum dafür geworben, dass Kirchengemeinden und kirchliche Einrichtungen Raum für den Dialog bieten, wenn um die Energiewende vor Ort gestritten wird.

Wolfgang Schürger



Foto. Wolfgang Schürger

funden worden zu sein: Untertunnelung sensibler Bereiche, genauere Planung des Abstands zur Wohnbebauung, bessere Integration in die Landschaftskulisse. Dass der Südlink für eine sichere Energieumwelt mitwelt zukunft 69 / 2015

mentanen Rahmenbedingungen sind Gaskraftwerke nicht rentabel zu betreiben. Ministerpräsident Horst Seehofer will deswegen eine Sonderfinanzierung durch den Bund aushandeln. Fazit der Ministerin da-

## Auch für Ehrenamtliche Kirchliche Rahmenverträge mit günstigen Konditionen

Was viele nicht wissen: Auch Ehrenamtliche können privat einige kirchliche Rahmenverträge nutzen. Die günstigen Konditionen für Produkte und Dienstleistungen gelten nicht nur für Gemeinden und Einrichtungen. Der Rabatt liegt meist zwischen 5 und 10 Prozent im Vergleich zu regulären Angeboten, im Einzelfall auch deutlich höher.

Für Umweltbeauftragte in der ELKB sind zwei Arten von Rahmenverträgen relevant: die der ELKB bzw. der Diakonie in Bayern selbst und die der Wirtschaftsgesellschaft der Kirchen in Deutschland (WGKD). Zwar haben bisher nur wenige Vertragspartner eine primär umweltfreundliche Angebotspalette, doch bei den meisten findet man in dieser Art durchaus etwas.

Die WGKD schließt bereits seit 10 Jahren im Auftrag der EKD, der Diakonie, der Caritas und der katholischen Diözesen Rahmenverträge mit einer wachsenden Zahl von inzwischen über 100 Anbietern. Ein „Mobilitätsportal“ vermittelt vergünstigte Autos.

### Rahmenverträge nutzen

Die landeskirchlichen Rahmenverträge sind über die interne Homepage der ELKB einsehbar ([www.elkb.de](http://www.elkb.de)), auf die alle Pfarrämter und Einrichtungen zugreifen können. Ehrenamtliche erhalten Zugang über einen dort herunterzuladenden Antrag, der über das Pfarramt oder die Dienststelle des Beauftragten für Umwelt- und Klimaverantwortung an die EDV-Abteilung des Landeskirchenamtes gestellt werden kann.

Für die WGKD-Rahmenverträge ([www.wgkd.de](http://www.wgkd.de)) stellt man direkt über die Homepage einen Antrag auf Zugangsberechtigung; spätestens nach zwei Werktagen erhält man dann den freigeschalteten Zugangscodes per E-Mail.

Es gibt Mietautos, Treibstoff, fair trade-Produkte, Jobtickets, Leuchtmittel, Papier, Drucker u.v.a.m.; für Kopierer stehen auch Leasingangebote zur Verfügung. Konkurrenz belebt auch hier das Geschäft. Beispielsweise lässt sich Ökostrom zum einen über das „Energiepaket“ der WGKD beziehen, zum anderen über einen Rahmenvertrag mit Lichtblick. Der Blick in landeskirchliche Rahmenverträge zeigt aber gerade hier: Je nach Verbrauch kann der ELKB-Rahmenvertrag mit *naturstrom* sogar noch einen Tick günstiger sein. *Christina Mertens*



## Blühende Geschäfte

Silke Peters: Blühende Geschäfte. Der weltweite Handel mit der Blume, München (oekom) 2015, 14,95 Euro.

In Ecuador kann man mit dem Anbau von Bananen einen Ertrag von 9.110 US-Dollar pro Hektar erzielen – mit dem Anbau von Rosen aber fast 200.000 US-Dollar. Auf der Bananenplantage kann ein Arbeiter diesen Hektar betreuen, die Blumenzucht beschäftigt auf derselben Fläche zehn Arbeitskräfte. Der Export von Schnittblumen könnte also für viele Länder in der Nähe des Äquators eine Chance sein, ihre Wirtschaftskraft zu steigern – wären da nur nicht die teils schlechten Arbeitsbedingungen und die Löhne, die oft nicht ausreichen, eine Familie zu ernähren.

Silke Peters, die Autorin von „Blühende Geschäfte“ kennt sich aus in der Welt der Blumenzucht: Viele Jahre war sie Geschäftsführerin des „Flower-Label-Programms“, hat sich für einen fairen Handel mit Blumen engagiert. Ihr Buch nimmt die Leserin mit auf die Reise in die Welt der Blumen und Zierpflanzen. Es ist ein leidenschaftliches Plädoyer für die Blume – und für den fairen Umgang mit denen, die sie produzieren. *WS*

## Gegen die Verschwendung

Tainá Guedes: Kochen mit Brot. München (oekom) 2014, 14,95 Euro

Deutsche Brotkultur soll Welt-Kulturerbe werden! Über 3000 Brotsorten werden hierzulande angeboten. Gleichzeitig sind wir weltweit Spitzenklasse im Brot-Wegwerfen. Jahrhunderte war das ein Tabu. Aber was macht man mit altem Brot? Unsere Großmütter wussten es; unsere Generation muss es wieder lernen.

Da kommt ein Kochbuch wie das von Tainá Guedes gerade recht. Aufgewachsen ist die Halbjapanerin in Brasilien. Erst arbeitete sie als Journalistin, dann eröffnete sie ein japanisches Restaurant, machte eine Ausbildung zur Chefköchin, und beschäftigte sich mit vegetarisch-buddhistischer Küche, und mit Lebensmittelverschwendung.

„Kochen mit Brot“ ist mehr als ein Kochbuch, aber das ist es auch. Semmelknödel sind der bayerischen Küche nicht fremd.

Aber Tainá Guedes hat viel mehr Ideen gesammelt. Das ist der arabische Fatuch-Salat; Liselottes Nachkriegsbrot-suppe; ein Hauptgericht wie Curry-Croutons mit Käse und Apfelchutney und ein Dessert wie der „Reiche Ritter“, eine Variante des bekannten „Armen Ritter“, – fast 40 Rezepte machen einem schon beim Lesen den Mund wässrig.

Das Vorwort stammt von Ursulas Hudson, der Vorsitzenden von *Slow Food Deutschland*. Das überrascht nicht, denn Tainá Guedes' Kochkunst passt nahtlos zu den Grundsätzen von Slow Food. *mo*

## Vorteile des Klimawandels?

Gerd Ganteför: Klima. Der Weltuntergang findet nicht statt. WILEY-VCH Verlag München 2010, 9,99 Euro.

Ja, der Klimawandel kommt; aber das ist kein Drama. Im Gegenteil, er bringt eine Menge Vorteile. Diese steile These vertritt Gerd Ganteför, Professor für Physik in Freiburg. Dabei folgt er durchaus den Klimamodellen des Weltklimarates, aber er will der allgemeinen „Lust am Untergang“ entgegnetreten. Dafür ist ihm auch das bekannte SPIEGEL-Titelbild von 1986, das den Kölner Dom mitten im Wasser zeigt, nicht zu billig. Die Bekämpfung des Klimawandels ist für ihn ein nachgeordnetes Problem gegenüber der Bekämpfung von Armut, Hunger und Krankheit. Dass es einen Zusammenhang zwischen Welthunger und Klima gibt, ist eine Binsenweisheit. Neu ist Ganteförs Rezept: Mehr Kohlekraftwerke weltweit machen Energie billiger, daraus entsteht Wirtschaftswachstum, die Geburtenrate geht zurück, der Welt geht es besser. Dafür muss allerdings die beste und teuerste Technik eingesetzt werden; Ganteför sieht darin kein Problem, ebensowenig wie in der Nutzung der Kernkraft. Für Solarenergie, elektrisch oder thermisch, hat er nur Hohn und Spott übrig – das Buch muss man nicht gelesen haben. *mo*

### Impressum:

Das Umweltmagazin berichtet drei bis vier Mal pro Jahr über die Umwelt- und Klimaarbeit in der Evang.-Luth. Kirche in Bayern.

Auflage: 3.000 (print) und 1.695 (elektronisch). Redaktion: Dr. Wolfgang Schürger (V.i.S.d.P.), Gerhard Monninger.

Katharina-von-Bora-Str. 7-13, 80333 München  
E-Mail: [Umwelt@elkb.de](mailto:Umwelt@elkb.de).

Abo: Print-Ausgabe 15 Euro jährlich, elektronische Ausgabe kostenfrei, Bestellung im Redaktionsbüro.

Druck: P&P Printmanagement 96170 Trabelsdorf  
Papier: INAPA Bavaria matt fein holzhaltig  
Recycling

# „Schöpfung bewahren konkret“

Bei der Mitgliederversammlung am 18. April 2015  
wird der Vereinsvorstand neu gewählt

Am 6. Oktober 2015 wird der *Verein Schöpfung bewahren konkret* 20 Jahre alt. An dem Tag wurde unter der Leitung von Rainer Hennig die Gründungsversammlung abgehalten und die Satzung beschlossen. In zwei Jahrzehnten hat der Verein eine Menge zustandegebracht: Das Windrad in Neukirchen, das Mehlbeerenprojekt und die

Förderung des *Grünen Gockel* sind augenblicklich die Schwerpunkte. Einige Mitglieder des Vorstands sind seit 1995 aktiv, aber nun kommen auch neue Gesichter dazu. Wer am 18. April zur Wahl steht, zeigen die Bilder unten.

Bitte kommen Sie am 18. April zahlreich zur Wahl nach Nürnberg (siehe auch S.16)!



Helmut Bullemer (72)  
Bad Steben  
Pfarrer i.R.,  
bisher 1. stellvertr.  
Vorsitzender



Barbara Füchtbauer (48)  
Altdorf  
Diplombiologin  
(klassischer  
Naturschutz),  
bisher Schriftführerin



Jürgen Depner (69)  
Schnaitsee  
Oberstudienrat a.D.  
für Sport und Religion  
kandidiert neu



Gisela Endt (56)  
Heilsbronn  
Diplom-  
geographin,  
bisher  
Schatzmeisterin



Hans Köhler (59)  
Regensburg  
Diakon und  
Umweltberater,  
kandidiert neu



Gerhard Monninger (71)  
München  
Pfarrer i.R.,  
ehemaliger Umwelt-  
beauftragter der ELKB,  
bisher 1. Vorsitzender



Werner Rehklaue (47)  
Augsburg  
Diplombiologe,  
stellv. Referatsleiter  
Flächenschutz im LfU,  
kandidiert neu



Wilfried Schott (58)  
Traunstein  
Entwicklungs-  
ingenieur  
Mikroelektronik,  
bisher Beisitzer

## Umweltpreis der Bayerischen Evangeli- schen Umweltstiftung

Die Bayerische Evangelische Umweltstiftung lobt einen Umweltpreis aus. Maximal können dafür 1000 Euro ausgeschüttet werden.

Mögliche Empfänger sind Umweltinitiativen / -aktivitäten innerhalb Bayerns von Privatpersonen, Vereinen und Verbänden, Kindertagesstätten / Schulen und Kirchengemeinden / kirchlichen Einrichtungen.

Der Preis wird von Fall zu Fall, also nicht regelmäßig zu einer bestimmten Frist verliehen.

Die Preisträger sollen ein über das übliche Maß hinausgehendes Engagement in den Bereichen Nachhaltiger Lebensstil, Bildung für nachhaltige Entwicklung, Arten- und Klimaschutz aufweisen können.

Vorschläge zu möglichen Preisträgern können machen

- die Kirchliche Umweltkonferenz
- der Beauftragte für Umwelt- und Klimaverantwortung der ELKB
- die Mitglieder des Vereinsvorstands

Die Entscheidung über Preisträger trifft der Vorstand des Vereins *Schöpfung bewahren konkret*.

## Sonnenstrom für Myanmar



Das Matupi Hospital im Chin State

Myanmar gilt als Entwicklungsland und hat sich erst im Jahr 2008 nach einer Militärdiktur westlichen Ländern geöffnet. Im Herbst 2013 besuchte eine kleine Gruppe aus Regensburg und Neutraubling um Hans Köhler einen Freund in Hakha, der Hauptstadt des Chin-State, einer Provinz von Myanmar. Dr. Hla Aung, hat vor etwa 15 Jahren in Regensburg promoviert und arbeitet als Theologe in seiner Heimatstadt. Schon seit Jahren engagiert er sich für den Einsatz erneuerbarer Energien.

Wie in vielen Entwicklungsländern gibt es auch in Myanmar keine kontinuierliche Stromversorgung. Das kann sich insbesondere für Krankenhäuser fatal auswirken.

Die Regensburger mit ihren Experten für Photovoltaik planen nun für das Matupi Hospital im Chin State eine Anlage mit einer Leistung von ca. 10 Kilowattpeak. Dafür benötigen sie finanzielle Mittel von ca. 15.000 Euro und rufen zu Spenden dafür auf. Der Verein *Schöpfung bewahren konkret* fördert das Projekt.

Das Spendenkonto für Myanmar:  
Verein Schöpfung bewahren konkret e.V.  
Evangelische Bank eG, IBAN DE87 5206 0410 0003 4024 60  
Stichwort: Fotovoltaik Myanmar

# Kleiner, aber leistungsfähiger

Züchterfolg beim Grünen Gockel

Gut fünf Jahre ist es her, dass die Landessynode die Einführung des *Grüner Gockel* beschlossen hat. Die Arbeitsstelle Klimacheck und Umweltmanagement wurde eingerichtet. Inzwischen kann sie auf fünf Jahre Erfahrungen zurückblicken. Und aus eben diesen Erfahrungen sind nun einige Konsequenzen gezogen worden. Das System *Grüner Gockel* wird grundlegend neu gestaltet.

Es orientiert sich zwar immer noch an der europäischen EMAS III-Verordnung, wird aber wesentlich nutzerfreundlicher. Unnötiger Ballast wurde entfernt, ebenso alles, was sich in der Praxis nicht bewährt hat. Die Papiermenge ist deutlich reduziert und ebenso der zeitliche Aufwand. Mit dem neuen *Grünen Gockel* hoffen wir noch einmal neue Gemeinden zu gewinnen. Die Vorteile sind unübersehbar, wie eine Auswertung von 30



Das Grüne Buch wird dünner

zertifizierten Gemeinden zeigt: In den Jahren 2010 bis 2013 wurden durchschnittlich 13 Prozent Wärmeenergie sowie 8,6 Prozent Strom eingespart und damit eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 26 Prozent erzielt. Parallel zu den Energieeinsparungen ergeben sich Einsparungen bei den laufenden Kosten. Das kommt vielen Kirchengemeinden in Zeiten knapper Kassen gerade recht. Der

Veränderungswille wird auch von der Kirchenleitung unterstützt. So gibt es weiterhin Zuschüsse für die Einführung des *Grünen Gockel* und darüber hinaus erhöhte Bedarfswisungen für energetische Sanierungen von Gemeindehäusern.

Eine neue Idee, ist die dekanatsweise Einführung. Dort, wo sich innerhalb eines Dekanatsbezirks mindesten vier bis fünf Kirchengemeinden finden, werden diese unmittelbar in Ihrer Region unterstützt. Ein Einführungstag und fünf bis sechs Abendtermine sollten genügen, die Gemeinden für das Umweltmanagement fit zu machen. Erfahrene kirchliche Umweltauditoren werden vor Ort die Teams beraten und begleiten. In den kommenden Wochen werden von der Arbeitsstelle alle Kirchengemeinden angeschrieben, ebenso alle Regionalbischöfe, Dekane und Synodale.

Nun kommt es auf Sie als kirchliche Umweltbeauftragte an. Sprechen Sie das Thema *Grüner Gockel* immer wieder an und werben dafür! Füllen Sie das beiliegende Formular aus. Die Arbeitsstelle Klimacheck und Umweltmanagement setzt sich mit Ihnen in Verbindung oder kommt zu einem Informationsabend ins Dekanat, in die Kirchengemeinde oder den Kirchenvorstand. Nutzen Sie jetzt den neuen vereinfachten Weg zum *Grünen Gockel*!

*Bernd Brinkmann, Arbeitsstelle Klimacheck und Umweltmanagement*

# Grüner Gockel oder alte Henne?

Im April 2009 hat die Landessynode den Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen empfohlen, ein Umweltmanagementsystem wie den *Grünen Gockel* einzuführen. Die Oberkirchenräte Bierbaum und Dr. Hübner stellten aus ihren Abteilungsstellen insgesamt 1 Mio Euro zur Verfügung, um „während einer Einführungsphase von 5 Jahren“ die Verbreitung der *Grünen Gockel* zu fördern. Die Arbeitsstelle Klimacheck und Umweltmanagement ist aus diesen Sondermitteln finanziert, ebenso die Zuschüsse, die Gemeinden und Einrichtungen für die Kosten der Erstzertifizierung erhalten.

Auch nach fünf Jahren ist der *Grüne Gockel* noch keine alte Henne. Allerdings: Die bestehenden Gemeinden und Umweltteams brauchen gute Fortbildung und Begleitung, und die Herde der Gockel in unserer Landeskirche kann durchaus noch wachsen. „Die Arbeitsstelle Klimaschutz und Umweltmanagement wird auf jeden Fall weiter gebraucht“, betont daher Oberkirchenrat Bierbaum als zuständiger Abteilungsleiter. Alle Beteiligten sind mit den Sondermitteln sehr verantwortlich umgegangen, sie reichen daher für die Finanzierung der Weiterarbeit bis zum Ende des Jahres 2017 aus. So lange wird auch die Erstzertifizierung auf jeden Fall weiterhin bezuschusst. ws



Nach dem Helbich-Saal wurden inzwischen auch zwei weitere Säle umgerüstet. Profitiert hat das EBZ von der Kooperation mit SKC Lighting, einem südkoreanischen LED-Hersteller, mit dem Wolfgang Schürger im Zusammenhang des Bayerischen Energieeffizienzpaktes in Kontakt gekommen ist. „Wir haben großes Interesse, Kirchengemeinden und kirchliche Einrichtungen bei der Umstellung auf LED-Beleuchtung zu begleiten“, sagt Thomas Bayer, Repräsentant von SKC in Deutschland: „Wenn Menschen in öffentlichen Räumen erleben, wie toll LED-Licht sein kann, dann steigert das ihre Bereitschaft, zu Hause umzurüsten.“ SKC bietet daher sein Sortiment kirchlichen Kunden zu sehr attraktiven Konditionen an. Kirchengemeinden und Einrichtungen, die an einer Umstellung interessiert sind, vermittelt der Beauftragte gerne weiter an SKC. ws

# Pappenheim geht ein Licht auf

Im Rahmen der energetischen Sanierung rüstet das Evangelische Bildungs- und Tagungszentrum (EBZ) Pappenheim das Haus sukzessive auf energiesparende Beleuchtungstechnik um. Bei der Bestandsaufnahme zur EMAS-Zertifizierung hatte das Umweltteam festgestellt, dass bei der Beleuchtung hohes Einsparpotential besteht. Gerhard Schleier, Leiter des EBZ, sagt dazu: „Vielen ist nicht bekannt, dass in konventionellen Systemen neben dem Verbrauch der Leuchtstoffröhre (häufig 58 Watt) auch

die Vorschaltgeräte einen nicht unerheblichen Stromverbrauch verursachen (ca. 30 Watt pro Stunde). Für unseren großen Helbich-Saal heißt das: Bei einer Reduktion des Verbrauchs von bisher 2304 Watt pro Stunde auf 576 Watt mit LED-Technik haben wir eine Jahreseinsparung von 1.085 Euro (bei 250 Nutzungstagen). Die Investition von ca. 2.500 Euro amortisiert sich somit bereits nach zweieinhalb Jahren.“ Auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Hauses fällt natürlich viel besser aus.

# Grüne Karte für die Regionalbischöfin

Helge Apitz, Garagenmeister des Landeskirchenamtes

## Herr Apitz, was macht eigentlich ein Garagenmeister des LKA?

Er organisiert und koordiniert die Fahrdienste von Landeskirchenrat und Landeskirchenamt – sowohl die Selbstfahrer als auch die Wagen mit Fahrer, insgesamt zur Zeit 24 Fahrzeuge. Außerdem muss ich mich um die Abrechnung der Fahrten und die Wartung der Fahrzeuge kümmern. Als Fahrer der Regionalbischöfin von München und Oberbayern darf ich dann auch noch „ein wenig“ selber fahren...

## Ganz schön viel...

Ja – und nicht jeder sieht, dass hinter den Dienstwagen eben auch eine Menge an Organisation steht...

## „Organisation“ ist ein gutes Stichwort: Was können Sie in Ihrer Funktion dazu beitragen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern?

Als Garagenmeister habe ich natürlich keinen Einfluss auf die Auswahl des Verkehrsmittels durch die Mitarbeitenden. In manchen Firmen muss ja auch das Verkehrsmittel im Dienstreisantrag genannt und vom Vorgesetzten genehmigt werden, da gilt bei uns eher das Prinzip Eigenverantwortung.

Als derjenige, der für die Flotte verantwortlich ist, verfolge ich aber sehr aufmerksam die technischen Entwicklungen und versuche, Umweltaspekte beim Einkauf zu berücksichtigen. Unsere Ausgaben für Betriebsmittel sind in den letzten Jahren kontinuierlich gesunken, obwohl die gefahrenen Kilometer gleich geblieben sind. Unsere Fahrzeuge sind heute viel sparsamer. Der neue Mercedes E300 Hybrid der Regionalbischöfin kommt gerade einmal auf einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 107 Gramm pro Kilometer.

## Gerade da hat man aber in den letzten Wochen immer wieder die Frage gehört, ob es denn wirklich so ein „protziger“ Wagen sein musste...

Wissen Sie, das nervt mich: natürlich gibt es Kleinwagen, die nur 90 Gramm ausstoßen, aber wenn jemand mit Fahrer fährt, dann ist das Auto für diese Person praktisch ein mobiles Büro. Da muss man dann umwelt mitwelt zukunft 69 / 2015

auch gut arbeiten können. Und als Fahrer gibt mir Leistung auch Sicherheit: Wenn ich entsprechende PS in Reserve habe, dann kann ich brenzlige Situationen viel leichter meistern, dann habe ich mehr Sicherheit beim Überholen.

## Wäre es dann nicht zumindest sinnvoll, wie in den Dienstwagen der Bundeswehr die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h herunter zu regeln?



Organisation ist wichtiger Teil seiner Arbeit: Helge Apitz, Garagenmeister des LKA“

Davon halte ich nun wirklich gar nichts! Dann kommen Sie genau aus so einer Risikosituation nicht raus, weil der Wagen nicht mit macht. Da finde ich es wirklich besser, die Leute daran zu erinnern, wie man energiesparend fährt – und dass eine kontinuierliche Geschwindigkeit im Verkehrsfluss viel entspannender ist als dauernd Vollgas, wenn's geht.

## Die Deutsche Umwelthilfe vergibt seit einigen Jahren grüne, gelbe und rote Karten für Dienstfahrzeuge von Prominenten. Wer eine grüne Karte erhalten will, muss unter 130g CO<sub>2</sub>/km bleiben. Wie beurteilen Sie diese Aktion?

Wir haben den E300 Hybrid unter anderem wegen dieser Aktion angeschafft – aber ich finde die eigentlich ganz schlimm, denn sie fördert eine irrsinnige Neiddebatte, wie Sie das ja gerade auch mit Blick auf den E300 schon angesprochen haben: „Muss

die jetzt so ein großes Auto fahren!?“ Hätten wir einen Tesla angeschafft, wären wir sogar bei Null Gramm CO<sub>2</sub> – bei einem reinen Elektroauto mit 400 PS, das natürlich wahnsinnig viel kostet. Das ist ja überhaupt so ein Thema: Innovation müssen Sie immer auch bezahlen. – Ich habe mir privat gerade einen neuen Trockner angeschafft: Wärmepumpe statt Abluft, der braucht deutlich weniger Strom als der alte, aber bis sich die Kosten über die Stromrechnung amortisiert haben, wird das Jahre dauern. Deswegen kann ich mir privat durchaus nicht alles leisten, was wünschenswert und umweltfreundlich wäre...

## Wie wird denn die Mobilität der Zukunft aussehen?

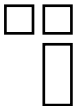
Es wird immer individuelle Mobilität geben, das ist einfach eine Frage des Komforts: Meine Chefin telefoniert oft die ganze Zeit während der Fahrt – das wäre im Zug oder im Bus nicht möglich. Aber ich denke, wir werden intelligente Fahrzeuge haben, die miteinander kommunizieren – und dadurch zum Beispiel Staus vermeiden. Auch werden wir viel mehr elektrisch fahren: unser E300 ist eigentlich nur eine Brückentechnologie, 20 PS elektrisch sind viel zu wenig, das ist nur eine Unterstützung für den Verbrennungsmotor. Ich hätte viel lieber den Opel

Ampera, der fährt als Plug-in rein elektrisch, der Verbrennungsmotor treibt nur einen Generator an, wenn die Batterie nicht reicht. Allerdings: Wir dürfen uns auch nicht täuschen, was wir an Umweltproblemen durch die neuen Technologien einfach nur in andere Teile der Welt verlagern: Die Herstellung von Batterien und der Abbau der dazu nötigen Materialien sind ja zum Teil extrem umweltschädlich. Das kann nicht sein, das wir auf Kosten der anderen sparen! Wir müssen da schon weltweit Verantwortung übernehmen – als Industrie, als Politik und als einzelner Mensch!

## Herr Apitz, danke für das Gespräch – und gute Fahrt!

Das Gespräch führte Wolfgang Schürger

# Meldungen aus der Umweltarbeit



## Bayerische Klimawoche vom 17.-26. Juli 2015

Ulrike Scharf, bayerische Umweltministerin, hat das Jahr 2015 zum *Jahr des Klimas* erklärt: Die Welt-Klimakonferenz in Paris Ende des Jahres sei die letzte Möglichkeit, die Weichen für einen erfolgreichen Klimaschutz zu stellen. Bayerns Klimastrategie beruht nach Scharf auf vier Säulen: Minderung von Treibhausgasen; Klimaanpassung, Klimaforschung und der Bayerischen Klima-Allianz als Zusammenschluss von Multiplikatoren zur Bewusstseinsbildung. Insbesondere die Bayerische Klimawoche bietet durch das Zusammenwirken vieler Akteure eine gute Möglichkeit, Bewusstsein für klimabewusstes Handeln zu schaffen. Alle Veranstaltungen werden auf [www.klimawoche.bayern.de](http://www.klimawoche.bayern.de) beworben. Wolfgang Schürger, der Beauftragte für Umwelt- und Klimaverantwortung bittet daher alle Umweltbeauftragten in Kirchengemeinden und kirchlichen Einrichtungen, über einen Beitrag zur Klimawoche nachzudenken. Die Partner der Klimaallianz bieten sich zur Kooperation auch vor Ort an. Anmeldung der Veranstaltungen für den Veranstaltungskalender (Veranstalter, Thema, Ort, Datum und Zeit, Kontaktperson) bitte an [umwelt@elkb.de](mailto:umwelt@elkb.de), das Büro des Beauftragten pflegt diese dann in den Veranstaltungskalender ein.

## Umweltbeauftragte diskutieren Freihandelsabkommen TTIP

Knapp 200 ehrenamtliche Umweltbeauftragte haben an den Landestreffen am 24. und 31. Januar in Nürnberg und München teilgenommen. Den inhaltlichen Schwerpunkt der Treffen bildete die Auseinandersetzung mit dem geplanten transatlantischen Freihandelsabkommen TTIP. Wolfgang Schürger hatte dieses Thema gewählt, da im Zusammenhang der Diskussion um das Abkommen immer wieder die Sorge geäußert wird, dass die hohen deutschen und europäischen Umweltstandards nicht zu halten seien. Marc Hilgenfeld und Stefan Albat, Spitzenvertreter des Verbands der Bayerischen Wirtschaft, betonten demgegenüber, dass die Verhandlungen von dem Anliegen geprägt seien, hohe Standards zu

vereinbaren, die dann auch Auswirkungen auf den übrigen Welthandel haben können. Deutlich wurde, dass es dabei gerade im industriellen Bereich um zum Teil komplexe Normierungen geht, durch deren Vereinheitlichung viel Zeit und Geld gespart werden kann. Die kirchlichen Organisationen der Entwicklungszusammenarbeit treten dagegen seit Jahren für bessere Arbeits- und Menschenrechtsstandards in den Ländern des Südens ein. Karin Deraëd, Beauftragte für *Brot für die Welt* in Bayern, machte deutlich, dass gerade kleinere Produzenten in den Ländern des Südens durch das Abkommen von dem gemeinsamen Markt ausgeschlossen werden könnten, weil sie die Normvorgaben nicht erfüllen. Thomas Krämer vom *Kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt (kda)* kritisierte, dass erklärtes Ziel des Abkommens sei, Wirtschaftswachstum in den USA und der EU zu fördern, ohne zu fragen, welche Form des Wachstums eigentlich nachhal-

tig sei. Die breite gesellschaftliche Diskussion hat inzwischen dazu geführt, einige oft beklagten Demokratiedefizite der Verhandlungen zu verringern: Die Europäische Kommission stellt inzwischen alle Texte im Internet zur Verfügung, die Ratifizierung des Abkommens durch die nationalen Parlamente, so Stefan Albat, sei inzwischen fest vorgesehen. Auf [umwelt-evangelisch.de](http://umwelt-evangelisch.de) finden sich Links zu den ausführlichen Positionspapieren der drei Organisationen!

## Umzug des Beauftragten geschafft!

Die Teilnehmenden des Landestreffens Süd konnten sich schon einmal mit den neuen Räumen vertraut machen: Am letzten Januarwochenende zog das Büro des Beauftragten für Umwelt- und Klimaverantwortung zusammen mit vielen weiteren Dienststellen und Abteilungen des Landeskirchenamtes in den Erweiterungsneubau des landeskirchlichen Campus Katharina-von-Bora-Straße 7-13 in München. Das neue Gebäude entspricht dem Gold-Standard der Deutschen Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB), doch zugleich hieß es Abschied nehmen von manchen lieb gewordenen Gewohnheiten – und den Naturholzmöbeln im alten Büro. Dank einer guten Logistik war das Büro bereits am Dienstag, dem 3. Februar, wieder voll arbeitsfähig! ws

## Windertrag 2014 weit unterdurchschnittlich

Das Jahr 2014 war, was die Windkraft angeht, ein ungewöhnlich schlechtes Jahr. Die Anlage des Vereins *Schöpfung bewahren konkret* in Neukirchen hat Ende November gerade einmal 56 Prozent des geplanten Ertrages erreicht. Das teilte Josef Gold, der Geschäftsführer der Kirchenwind GmbH, mit. Erst ein stürmischer Dezember hob das Ergebnis noch auf 75 Prozent an. Das erwartete wirtschaftliche Ergebnis wurde jedoch deutlich verfehlt. Dennoch konnte das Bankdarlehen planmäßig getilgt werden. Die Tilgung wird 2015 abgeschlossen sein. Ab diesem Jahr werden dann verstärkt die Privatdarlehen zurückgezahlt. mo

## Evangelische Umwelt- und Klimaarbeit in Bayern

Internet: [www.umwelt-evangelisch.de](http://www.umwelt-evangelisch.de)  
 Intranet: [www.elkb.de/portale/beauftragte/216-411](http://www.elkb.de/portale/beauftragte/216-411)

**Der Beauftragte für Umwelt- und Klimaverantwortung**  
[umwelt@elkb.de](mailto:umwelt@elkb.de) Fax 089 5595 8611  
 Beauftragter: Dr. Wolfgang Schürger ☎ 089 5595 612  
 Umweltpfarrer, Kirchenrat  
 Sekretariat: Hildegard Seichert ☎ 089 5595 611  
 Montag - Donnerstag 8.30 - 14.00 Uhr

**Arbeitsstelle Klimacheck und Umweltmanagement**  
 Bernd Brinkmann ☎ 089 5595 618  
[bernd.brinkmann@elkb.de](mailto:bernd.brinkmann@elkb.de) Fax 089 5595 8611  
 Dipl.Rel.Päd., Öko-Pädagoge, Umweltberater

**Verein Schöpfung bewahren konkret e.V. und Die Bayerische Evangelische Umweltstiftung**  
[schoepfung-bewahren-konkret@elkb.de](mailto:schoepfung-bewahren-konkret@elkb.de)  
 Vorsitzender: Gerhard Monninger ☎ 089 5595 611  
[www.schoepfung-bewahren-konkret.de](http://www.schoepfung-bewahren-konkret.de)  
 Spendenkonto Stiftung: IBAN DE87 5206 0410 000 53163 16

**Katharina-von-Bora-Straße 7-13  
 80333 München**

**Die Kirchliche Umweltkonferenz ( KUK )**  
 Sprecher: Werner Reuter [wreuter@t-online.de](mailto:wreuter@t-online.de)  
 Trogerstr. 27 ☎ 089 4704 430  
 81675 München Fax 089 4709 321

**Die Kirchliche Umweltberatung (KUB)**  
 Sprecher: Siegfried Fuchs [siegfried-fuchs@gmx.de](mailto:siegfried-fuchs@gmx.de)  
 Goethestraße 6 ☎ 09771 6355 335  
 97616 Bad Neustadt Fax 09771 6355 340



Die Bayerische  
Evangelische  
Umweltstiftung  
beim

# MÜNCHNER STIFTUNGS FRÜHLING

Stand in der BMW-Welt  
am 20. und 21. März

Workshop zum Grünen Gockel  
Himmelfahrtskirche Sendling  
am 25. März

Mehr unter  
[www.muenchnerstiftungsfruehling.de](http://www.muenchnerstiftungsfruehling.de)



Verein  
Schöpfung  
bewahren  
konkret

## Mitgliederversammlung mit Neuwahlen des Vorstands

am 18. April 2015  
14-17 Uhr  
in Nürnberg

im Haus der Kath. Stadtkirche  
Nürnberg, Vordere Stern gasse 1

Das Umweltbüro ist  
umgezogen.  
Die neue Adresse:  
**Katharina-von Bora-  
Straße 7-13  
80333 München**



Sekretärin  
Hildegard Seichert  
Tel.: 089 5595 611  
Fax: 089 5595 8611  
[umwelt@elkb.de](mailto:umwelt@elkb.de)



Der Beauftragte für  
Umwelt- und Klima-  
verantwortung  
Dr. Wolfgang Schürger  
Tel.: 089 5595 612  
[umwelt@elkb.de](mailto:umwelt@elkb.de)



Arbeitsstelle Klimacheck  
und Umweltmanagement  
Bernd Brinkmann  
Tel.: 089 5595 618  
Fax: 089 5595 8611  
[bernd.brinkmann@elkb.de](mailto:bernd.brinkmann@elkb.de)



Deutscher Evangelischer  
Kirchentag Stuttgart  
3. – 7. Juni 2015

Besuchen Sie im  
Pagodenzelt den Stand der  
**Die Arbeitsgemein-  
schaft der Umwelt-  
beauftragten der EKD**

**agu**

**„Mobilität  
der Zukunft“**

**damit wir klug werden**

Phuket 90.125



Umfangreiches Informationsmaterial und  
anschauliche Präsentationsmittel  
Ulrich Herbst 97258 Gollhofen  
Tel.: 09339 991401 Mobil: 0172 9705491

**Ulris mobiler Umwelt-Pavillon**  
für Gemeinde- und Schulfeste, Infostände u.a.



Die Bayerische  
Evangelische  
Umweltstiftung



Ihr Geld kann dauerhaft  
Gutes tun

Kontakt:  
Pfarrer i.R. Gerhard Monninger  
[gerhardmonninger@web.de](mailto:gerhardmonninger@web.de)  
Tel.: 089 88 98 35 34







