

# grünes blatt



**unter anderem im Heft:**

**Kritik des politischen Veganismus**

**» Seite 4**

**Die Unerwünschten und das  
Desaster einer europäischen  
Flüchtlingspolitik**

**» Seite 12**

**Freie Fahrt für Alle!**

**» Seite 18**

**Tar Sands: Nachhaltige  
Zerstörung... (Teil 8)**

**» Seite 38**

# Freie Fahrt für alle!

## Der Kampf für Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr – und der Trick des „Schwarzfahrens“ mit Kennzeichnung

**jb Mensch glaubt es kaum: Mit bis zu einem Drittel aller Strafprozesse füllen Verhandlungen wegen „Schwarzfahren“ in manchen Regionen die Strafgerichte - und ebenso hoch ist der Anteil von Menschen vor allem in Großstadt-Gefängnissen. Da wird deutlich, worum es beim Strafen geht: Um die Durchsetzung abstrakter Rechtsordnungen ohne Sinn und Verstand ... und um die Aufrechterhaltung eines Reichtumsgefälles mit allen Folgen. Dabei ist die ganze Sache höchst ineffizient: Je nach Berechnung fällt die Zahl zwar etwas unterschiedlich aus, aber ca. ein Fünftel aller Einnahmen für Fahrkarten müssen für das Fahrkartenwesen selbst ausgegeben werden (Automaten, Kontrolleur\_innen, Kartendruck, Buchhaltung und das Drumherum). Hinzu käme der Werbeetat, der wegfallen könnte, wenn es heißen würde: Freie Fahrt für alle Menschen! Weg mit den Fahrkarten!**

Bewegungsfreiheit ist ein Grundrecht (Art. 2 Abs. 2 Satz 2 und Art. 104 Grundgesetz). Doch wer kein Geld hat, kann nur zu Fuß gehen. Benutzt sie\_er die Bahn und kauft aus Geldmangel oder anderen Gründen keine Fahrkarte, nennt sich das im Volksmund „Schwarzfahren“. Strafrechtlich heißt es „Erschleichung von Leistungen“. Wird ein\_e Schwarzfahrer\_in erwischt, kostet es doppelt. Zum einen wird ein erhöhtes Beförderungsentgelt (doppelter Fahrpreis: 60 €) fällig, zum anderen kann eine Strafanzeige erfolgen, die zu einer Geld- oder Gefängnisstrafe führt. Es gibt etliche Verurteilungen zu mehrmonatigen Haftstrafen ohne Bewährung. Die (Klassen-) Justiz kennt keine Gnade, wenn Menschen sich vom gesellschaftlichen Reichtum einfach etwas nehmen - selbst wenn es niemanden stört oder schadet.

„Schwarzfahren“ gehört zu den Straftaten, die es eigentlich gar nicht geben dürfte - jedenfalls, wenn mensch der Propaganda vieler Strafbefürworter\_innen glaubt. Dort wird nämlich behauptet, dass Strafe nötig sei, um Verhalten zu sanktionieren, mit dem Menschen anderen Menschen schaden. Das aber ist ziemlicher Unsinn. In den Gefängnissen sitzen ganz überwiegend Menschen, die entweder nur anderen Menschen oder Institutionen etwas geklaut haben (also geringer Schaden nur des Besitzes) oder, noch absurder, gegen abstrakte Regeln verstießen, keine Menschen direkt schädigen. Der Konsum nicht zugelassener Drogen gehört hierzu, die Verunglimpfung von Staatssymbolen (z.B. Karikaturen von Bundesflagge oder Nationalhymne) ... und eben „Schwarzfahren“. Denn wer einfach so in einer Straßenbahn mitfährt, schädigt niemanden. Die Fahrpreise, die andere in der Bahn bezahlen, enthalten einen guten Anteil für das Fahrkartenwesen, aber nicht für die Umsonstfahrt der Einzelnen. Wer also auf „Schwarzfahrer\_in“ und Kontrolleur\_in trifft, muss wissen: Die Kontrollperson hat Geld gekostet und die Fahrkarte teurer gemacht, nicht die der „Schwarzfahrer\_in“. Doch in dem merkwürdigen Begriff des § 265a StGB, der „Beförderungserchleichung“, liegt eine Chance für die juristische Selbstverteidigung ...

### Der Trick: „Schwarzfahren“ mit Kennzeichnung

Wer offen und klar erkennbar ohne Fahrkarte unterwegs ist, nutzt eine Lücke aus und muss nur noch den erhöhten Fahrpreis zahlen (so er\_sie Geld hat, sonst entfällt auch das!). Eine Strafe geht nicht mehr, denn, so das Gesetz, nur „wer ... die Beförderung durch ein Verkehrsmittel ... erschleicht“, begeht eine Straftat. Inzwischen gab es darum die ersten Gerichtsverfahren. Danach muss die Kennzeichnung eindeutig sein, d.h.

- mit klar verständlichem Inhalt, dass keine Fahrkarte vorhanden ist,
- lesbar und sichtbar, auch von verschiedenen Richtungen aus,
- nicht in einer Form, die auch außerhalb von „Schwarzfahrten“ üblich ist (z.B. nicht ausreichend: Schwarzfahrer\_in-T-Shirt, weil das auch in Diskos u.ä. zum Angeben getragen wird).

#### Aus dem Freispruch des Amtsgerichts Eschwege vom 12.11.2013

Der Angeklagte hat zwar eingeräumt, jeweils den Zug der Cantus Verkehrsgesellschaft benutzt zu haben, ohne im Besitz des erforderlichen Fahrscheins gewesen zu sein. Seine Einlassung, dass er jedoch in allen 3 Fällen vor Fahrtantritt deutlich sichtbar einen Zettel an seine Kleidung geheftet hatte mit der Aufschrift „Ich fahre umsonst“ war nicht zu widerlegen. Damit hat er allerdings gerade offenbart, kein zahlungswilliger Fahrgast zu sein, weshalb bereits der objektive Tatbestand des § 265 a Abs. 1 StGB nicht erfüllt ist.

Eigentlich müsste die Justiz sogar froh sein über alle, die ihren Verzicht auf das unsinnige, weil teure, ausschließende und ziemlich ineffiziente Fahrscheinwesen offen kundtun. Denn vor allem in großen Städten drehen sich teilweise über ein Drittel der Strafverfahren

um das Fahren ohne Ticket. Ähnlich hoch sind auch die Belegungsquoten in Großstadtknästen. Da stöhnt bereits so manche\_r Robenträger\_in ob der hohen Arbeitsbelastung. Doch die Freude hält sich in Grenzen. Mitunter gilt sogar das Gegenteil: Trotz des Jammerns über die vielen Prozesse werden genau diejenigen besonders hart bestraft, die legal „schwarzfahren“. Warum? Ein Staatsanwalt im Prozess in Gießen drückte es in seinem Plädoyer sinngemäß so aus:

1. Auch er fände den § 265a StGB unsinnig und sei für dessen Streichung. Aber solange ein Gesetz besteht, müsse es auch befolgt werden - selbst wenn es unsinnig ist.
2. Wer mit Kennzeichnung fahrscheinlos fahre, hätte das Gesetz besonders genau angeguckt, um Lücken zu finden. Das zeuge von hoher krimineller Energie und müsse deshalb besonders hart bestraft werden. Sprich: Hart bestrafen, weil kein strafbares Verhalten vorliegt!

Zur Zeit laufen mehrere Verfahren auf diesen unteren Ebenen. Spannend dürften erst die Revisionsgerichte sein. Denn dort werden die Rechtsfragen geprüft und entschieden. Bislang dominieren (mit einer Ausnahme) sehr ähnliche Formulierungen. So verstand das Bundesverfassungsgericht im Urteil 2 BvR 1907/97 vom 9.2.1998 „unter dem Erschleichen einer Beförderung jedes der Ordnung widersprechende Verhalten ...“, durch das sich der Täter in den Genuß der Leistung bringt und bei welchem er sich mit dem Anschein der Ordnungsmäßigkeit umgibt.“ Das klingt eigentlich eindeutig: Wer das „Schwarzfahren“ offen kennzeichnet, benimmt sich nicht wie ein normaler Fahrgast - und „erschleicht“ damit die Beförderung nicht. Das wissen sogar die Verkehrsunternehmen.

#### Aus „Ich fahre umsonst“, in: SZ, 21.11.2014

Vertreter der Verkehrsbranche kennen diese Argumentation. Viele Gerichte hätten sie bestätigt, sagt Thomas Hilpert-Janßen vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). „Wenn so ein Hinweis offenkundig ist, ist die Sache unstrittig.“ Nur die 40 € „erhöhtes Beförderungsentgelt“ muss der Schwarzfahrer stets entrichten.

Eigentlich also ist die Sache klar. Doch Justiz, Kontrolleur\_innen und Polizei stellt das offenbar nicht zufrieden. Mit bemerkenswer-



Demo während der Aktionsschwarzfahrt (3. März 2015 durch Gießen)

ter Phantasie entstehen immer neue Winkelzüge, mit denen dann doch eine Bestrafung möglich sein soll. Dabei wird im Grundsatz anerkannt, dass offen erkennbares „Schwarzfahren“ nicht bestraft werden kann. Doch was offen erkennbar eigentlich heißt, da wird gedreht. Tipp daher: Noch offensiver sein ...

### Mehr als Straffreiheit – aber auch das!

Die Sache mit dem Schild ist der Aufhänger, ist die Aktion in der Kampagne. Den Aktivist\_innen geht es tatsächlich einmal um die Entkriminalisierung des Schwarzfahrens, zum anderen um einen Nulltarif im öffentli-

sächlich wollen sie einfach die Lücke schließen und so den Kapitalinteressen (Profit aus Eigentum an Produktionsmitteln machen) dienen. Ein deutlicher Beweis dafür waren die Aktionstage gegen die Kriminalisierung des Schwarzfahrens Anfang März 2015. Dort fuhren die fünf Aktivist\_innen nicht nur

### Mit Schild und Flyer!

Wenn die Justiz mit ihren lebensfremden Wertungen über mangelnde Auffälligkeit von Schildern oder Nichtverstehbarkeit von Sätzen wie „Ich fahre umsonst“ um sich wirft, ist ein passender Umgang damit naheliegend – und attraktiv: Alles noch auffälliger und dann gleich zur politischen Kampagne machen. Also nicht nur mit einem Schild einsteigen, sondern auch noch ein paar Flugblätter dabei haben und verteilen. Das bietet genug Platz, nicht nur die Kriminalisierung von „Schwarzfahrer\_innen“ zu kritisieren, sondern auch Argumente für Nulltarif im Personenverkehr rüberzubringen. Jeden Tag sind viele Tausend Leute ohne Ticket in Bussen und Bahnen unterwegs. Niemand von ihnen erleidet einen Nachteil durch Schild,

Flugblätter und, wenn gewünscht, noch andere Ausdrucksformen (Gedichte, Lieder, Plakate ...). Aber es wäre ein täglicher, offensiver Protest – und das auch noch dort, wo der Konflikt besteht. Dann entsteht die Politikform, vor der die Herrschenden am meisten Angst haben – plus Schutz vor Strafverfolgung. Worauf also noch warten?

Die Aktionsgruppe, die Anfang März 2015 mit einer spektakulären Aktionsschwarzfahrt das Thema in die Medien brachte, hat ein Flugblatt entwickelt. Wer kein eigenes gestalten will (was natürlich viel besser wäre – es lebe Selbstorganisation und Vielfalt!), findet unter [www.schwarzstrafen.de.vu](http://www.schwarzstrafen.de.vu) neben vielen Argumenten und Berichten ein PDF als Kopiervorlage.

## Die Fahrkarte bitte? Nö, keine gute Idee!



Überrascht Sie diese Antwort? Halten Sie Fahrkarten und deren Kontrolle für eine richtige oder notwendige Sache? Ich habe Ihnen diesen Zettel gegeben, weil ich Sie mit ein paar Zahlen und Überlegungen in dieser Ansicht irritieren möchte. Denn es gibt einiges, was dafür spricht, Fahrkarten und Fahrpreise eher als Problem für eine gleichberechtigte und umweltfreundliche Mobilität zu sehen. Denn diese erhöhen den Autoverkehr und zerstören damit Lebensräume – für Pflanzen, Tiere und für uns. Sie halten arme Menschen aus Geldmangel davon ab, am gesellschaftlichen Treiben teilzunehmen und kriminalisieren diejenigen, die dennoch Verkehrsmittel nutzen.

Ohne Fahrkarte sei das Mitfahren nicht erlaubt, wird uns – so oder noch schärfer formuliert – auf Plakaten in Bussen und Bahnen eingebläut. Wer sich nicht daran hält, wird als „Schwarzfahrer\_in“ mit hohen Geldbeträgen und sogar Haftstrafen überzogen. Viele Fahrgäste schauen nicht nur weg, sondern schimpfen noch auf die Verfolgten z.B. mit dem Zuruf, dass diese auf Kosten anderer fahren. Doch stimmt das überhaupt? Eher nicht, denn ...

- Wer sich kein Ticket leisten kann oder will, tut das oft aus Mangel an Geld. So sind die arm gehaltenen Menschen weniger unterwegs, leben sozial isolierter und sind in ihren Möglichkeiten erheblich eingeschränkt. Für Menschen mit sehr wenig Geld bleibt nur die Qual der Wahl zwischen Schwarzfahren oder dem Verzicht auf Fortbewegung.
- Wenn etwas richtig viel Geld verschwendet, dann das Fahrkartenwesen selbst. Ungefähr ein Fünftel der Einnahmen werden von Buchhaltung, Automaten, Preisberatung, Kontrollen und der Werbung für Fahrkarten aufgefressen. Dabei sind die Kosten für Gerichtsverfahren und Gefängnisse noch gar nicht mitgerechnet.

Fazit: Wenn Sie mit Ticket in einer Bahn sitzen, neben Ihnen jemensch schwarz fährt oder sein\_ihr Ticket teilt, dann ist Ihr Fahrpreis dadurch nicht höher geworden. Stattdessen müssen Sie die Kontrolleur\_innen mitbezahlen.

### Das geht anders ... besser!

Wir fordern eine Abkehr vom Fahrkartenwesen. Mobilität ist Menschenrecht. Daher:

## Nulltarif für alle!

Fahrpreise halten Menschen davon ab, den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Würden jedoch mehr Menschen Busse und Bahnen nutzen, müssten mehr Linien in dichtem Takt fahren – auch in abgelegene Bezirke und Regionen. Das wäre doch gut, oder? Das verbessert die Mobilität für alle. Und hat noch weitere Vorteile:

- Freiflächen und sichere Aufenthaltsräume in Dörfern und Städten verschwinden durch den massiven Autoverkehr. Wenn mehr Menschen mit Bussen und Bahnen unterwegs sind, könnten Tiere, Kinder oder Erwachsene viele der bisher für den Autoverkehr genutzten Parkplätze und Straßen zurückerobern als ruhige und kreative Spiel-, Flanier-, Erholungs- oder Gestaltungsräume direkt am Wohnort.
- Ob Millionär\_in oder HartzIV – das Ticket von A nach B kostet für beide gleich viel. Ist das nicht völlig ungerecht? Mit einem Nulltarif können alle Menschen in gleicher Weise mobil sein.



chen Personenverkehr - in der Hoffnung, dass der Autowahn mit seinen vielen Opfern bei Unfällen, schlechterer Lebensqualität als Folge überall und dem Rohstoffabbau dadurch zurückgedrängt werden kann. Wenn das Schwarzfahren nicht mehr illegal wäre und dann mehr Menschen mutiger ohne Ticket unterwegs sind, sie zudem zum Zwecke der Straffreiheit offensiv für Ticketfreiheit werben, könnte das politisch wirken. Dem Kapital ginge ein praktisches Druckmittel (Strafrute des Staates) verloren.

Das alles ist auch Polizei und Gerichten klar. Sie tun nur so, als wenn es um die richtige Größe, Farbe und Form des Schildes oder den Zeitpunkt der Kenntlichmachung geht. Tat-

mit vielen, z.T. riesigen Schildern, mit Transparenten, mit Lautsprecher und Flyerverteilen. Sie hatten zudem alles vorher im Internet und per Presseinformation angekündigt. Bahn und Polizei erwarteten sie auch schon, einige Schaffner\_innen versuchten, die Züge noch im Abfahrbahnhof zu stoppen, um eine Räumung zu veranlassen. Die Bundespolizei warnte bundesweit vor der „Schwarzfahr“truppen - und behauptete schon dort, dass es sich um eine Straftat handelte. Das heißt, die Bundespolizei wusste schon vor Fahrtantritt, dass die Aktivist\_innen ohne Fahrkarte unterwegs waren. Sie kannte deren Plan und deren Design ... und behauptete trotzdem, es sei Erschleichung. Unfassbar dann: Nach der Aktion leitete sie tatsächlich Ermittlungsverfahren ein. Da es auffälliger als bei dieser Aktionsschwarzfahrt nicht mehr geht, bleibt als Reserve, dass die ganze Debatte nur vorgeschoben ist. Es soll verurteilt werden - auf die Rechtsgrundlagen kommt es gar nicht an.

### Internetseiten zum Thema

- Solidarische Mobilität: [www.solimob.de](http://www.solimob.de)



# Ohne Ticket – ohne Knast!

## Eigentlich ... ist das „Schwarzfahren“ ohnehin keine Straftat

Die Bestrafung einer\_s gekennzeichneten „Schwarzfahrers\_in“ ist aus mehreren Gründen nicht rechtmäßig, wobei jeder Grund für sich allein schon reicht. Das Folgende ist also eine Kaskade der Argumentation. Ein Gericht muss alle Punkte ausschließen können, wenn es verurteilen will. Dummerweise sieht die Praxis ganz anders aus. Richter\_innen und Staatsanwält\_innen sind oft geradezu erbost, wenn sie merken, dass das angeklagte Verhalten gar nicht strafbar ist. Dann wird deutlich, dass es ihnen um Autorität und Strafen als Weltanschauung geht - und nicht um Anwendung des geltenden Rechts.

## Die erste Möglichkeit zum Freispruch: „Schwarzfahren“ ist sowieso nicht strafbar, weil kein Vermögensschaden entsteht

Leistungserschleichung ist ein Spezialparagraph des Betrugsstrafrechts. Solche Vergehen sind aber nur strafbar, wenn ein Vermögensschaden entsteht. Das ist beim

„Schwarzfahren“ aber gar nicht klar. Vielmehr ist jeweils offen, ob die „Schwarzfahrer\_in“ im anderen Fall bezahlt hätte oder nicht gefahren wäre. Wäre Letzteres zutreffend, gäbe es keinen Schaden.

### Aus einer Examensklausur WS 2009/2010 an der Juristischen Fakultät der HU Berlin

Die BVG kann gemäß § 249 Abs. 1 BGB verlangen, so gestellt zu werden, wie ohne das schädigende Ereignis. Nach einer Auffassung liegt das

schädigende Ereignis im Sinne des § 249 BGB in dem Umstand, dass der S zugestiegen ist (Harder NJW 1990, 857 ff). Nach anderer Auffassung liegt das schädigende Ereignis in dem Umstand des Nichtentrichtens des Fahrgeldes (Stacke NJW 1991, 875, 877)

Nach der ersten Auffassung stünde die BVG aber nicht anders da als jetzt, da das Verkehrsmittel auch ohne ihn gefahren wäre, so dass ein Schaden nach der Differenzmethode entfällt. Das Verkehrsunternehmen kann nicht verlangen, so gestellt zu werden, wie wenn der ... gezahlt hätte ... Nur

wenn der Fahrer des betreffenden Fahrzeuges nachweisbar einen zahlungswilligen Fahrgast hätte zurückweisen müssen, weil ... einen Sitz- oder Stehplatz ohne Fahrkarte eingenommen hatte, wäre eine Schadensersatzhaftung aus unerlaubter Handlung überhaupt denkbar. Dies kommt aber im öffentlichen Nahverkehr nicht vor.

Die Aussage, dass Fahrgäste für „Schwarzfahrer\_innen“ mitzahlen, geht davon aus, dass diese sonst zahlen würden. Zumindest viele würden aber stattdessen nicht mehr fahren, d.h. in ihrer Mobilität eingeschränkt. Gleiche Preise für alle bedeutet schließlich immer, dass einige sich das nicht leisten können. Das einzige, was sicher ist, ist dass Fahrgäste für die\_en Kontrolleur\_in mitbezahlen müssen. Und für Fahrkartenautomaten, große Teile der Buchhaltung, Werbung sowie - anteilig per Steuern - die horrenden Kosten von Strafverfolgung und Gefängnis. Bis zu einem Drittel der Gefängnisinsassen in deutschen Knästen sind wegen Schwarzfahren eingesperrt. Ein einziges sinnloses Gemetzel ... und völlig überflüssig, wenn ÖPNV einfach frei wäre. Stattdessen werden kleine Zettel oder Plastikkarten bedruckt, beworben, verkauft, kontrolliert und die Nicht-Inhaber\_innen bestraft - alles unproduktive Tätigkeiten, für die alle mitbezahlen.

Strafrechtlich relevant ist, dass bei Zahlungsunwillen oder -unfähigkeit das „Schwarzfahren“ keinen finanziellen Schaden anrichtet, sondern nur Platz wegnimmt, der nicht benötigt wird (Ausnahmen sind Einzelfälle und müssten gesondert bewiesen werden). Ein Gericht muss, wenn mehrere Varianten denkbar sind, entweder die Sache zweifelsfrei klären oder die für den Angeklagten bessere Variante zur Grundlage wählen. Jedes andere Vorgehen wäre rechtswidrig. Das Gericht muss also entweder beweisen, dass eine andere Person wegen der

## Straffreiheit für „Schwarzfahrer\_innen“!

Bevor der Nulltarif kommt, sollte das Fahren ohne Ticket entkriminalisiert werden. Und das gleich aus mehreren Gründen, denn wenn das Fahren ohne Ticket kein Straftatbestand mehr ist, bedeutet das einen erheblichen Gewinn für die gesamte Gesellschaft.

- Bis zu einem Drittel aller Menschen in Gefängnissen sitzen dort wegen „Schwarzfahrens“. Gefängnisse isolieren Menschen. Für eine Gesellschaft ist jedes Gefängnis weniger ein Gewinn, da Haftstrafen soziale Bindungen zerstören und Gewalt fördern.
- Für Menschen, die aus anderen Ländern nach Deutschland geflüchtet sind, bedeutet das Bestrafen für ein Fahren ohne Ticket eine große Gefahr. Denn straffällig zu werden, ist für viele das Ende ihrer Aufenthaltsduldung. Hier bedeutet der unsinnige Strafparagraph 265a die Abschiebung – in extremen Fällen also Verfolgung bis Tod für „Schwarzfahren“!

- Wenn Polizei, Gerichte und Gefängnisse nicht mehr zu erheblichen Teilen die „Erschleichung von Leistungen“ verfolgen müssen, kann viel destruktive Tätigkeit eingespart werden – noch ein Pluspunkt für die Idee des Nulltarifs im Nahverkehr.

## Macht mit!

Es gibt schon jetzt etliche Möglichkeiten, die Nulltarifsidee voranzubringen oder zumindest für sich selbst oder einige Andere das wahr werden zu lassen.

- Ticket teilen: Ihr bietet Eure Plätze auf Zeitkarten oder Gruppentickets ganz offensiv Mitfahrenden an, die kein Ticket haben. Auf Wochen- und Monatskarten vieler Verkehrsverbünde sowie auf einigen Länder- und anderen Gruppentickets ist oft Platz für mehr. Das kann ausgenutzt werden. Umgekehrt lohnt es sich, zu fragen, wer Platz hat – eine Art „Trampen“ per Bahn. Verabredungen per Aushang, Telefon, Internet oder Treffpunkt würden solche gegenseitige Hilfe vereinfachen. Mehr auf [www.ticketteilen.org](http://www.ticketteilen.org).

- „Schwarzfahren“ mit Hinweisschild: Nach der aktuellen Rechtslage ist die „Erschleichung von Leistungen“ nur dann strafbar, wenn sie heimlich erfolgt. Mit Hinweisschild, lautem Rufen, dem Verteilen von Flugblättern (z.B. diesem hier) oder am besten allem gleichzeitig wäre es den Gesetzeskommentaren und bisherigen Urteilen nach nicht strafbar. Es ist also schlau für alle, die sich kein Ticket leisten können oder wollen, mit Kennzeichnung und offensiv „schwarz“ zu fahren. Alles Weitere steht auf [www.schwarzstrafen.de.vu](http://www.schwarzstrafen.de.vu) (und zur Klarstellung: Es gibt keine Garantie, dass sich Richter\_innen an das Recht halten – das tun sie häufig nämlich nicht. Außerdem ist das erhöhte Beförderungsentgelt trotzdem fällig für alle, die zahlungsfähig sind).

- Verteilt dieses Flugblatt, wo immer Ihr unterwegs seid!
- Nulltarif kann es in jeder Stadt oder Region geben – wenn Ihr Euch dafür engagiert. An einigen Orten gibt es schon Gruppen, vielerorts bedarf es aber noch des ersten Anstoßes. Wer eine Initiative startet, muss nicht gleich einen Verein oder eine Partei gründen. Ihr könnt selbst entscheiden, ob Ihr im Nulltarifs-Netzwerk „Solidarische Mobilität“ ([www.solimob.de](http://www.solimob.de)), bei Ticketteilen.org oder an anderen Stellen mitmischet – oder einfach Euer eigenes Ding macht. Wir wünschen Euch viel Erfolg und fordern:

## Weg mit den Fahrscheinen und teuren Fahrkartenkontrollen! Freie Fahrt für alle!

Eine Initiative von Unterstützer\_innen rund um „Ticket-teilen.org“ und „Schwarzstrafen.de.vu“!  
V.i.S.d.P.: Jörg Bergstedt, c/o Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen



„Schwarzfahrt“ nicht mitfahren konnte oder die angeklagte Person im Falle des Nicht-„Schwarzfahrens“ bezahlt hätte. Sonst ist ein Freispruch unumgänglich, da kein Schaden gegenüber dem Nicht-Fahren entstand. Oder anders - näher an der Gerichtspraxis - ausgedrückt: Eine Verurteilung wäre Rechtsbeugung.

## Möglicher zweiter Punkt: Strafbar ist nur die Manipulation oder Umgehung z.B. von Kontrollen

Dieser Punkt ist umstritten. Es gibt Gerichte, die jedes „Schwarzfahren“, welches keine aktive Täuschung beinhaltet, für nicht strafbar halten – also auch ohne Schild. Andere sehen das anders. Einheitlich ist die Rechtsprechung nur bei einer Frage – und dort auch deckungsgleich mit der allgemeinen Sprachauffassung: Wer einen Fahrkartenautomaten manipuliert, über ein Absperrgitter steigt oder sonst aktiv die Möglichkeit, ohne Fahrkarte irgendwo mitzufahren, aktiv herbeiführt, „erschleicht“ im eigentlichen Wortsinn.

### Aus Tamina Preuß, „Praxis- und klausurrelevante Fragen des Schwarzfahrens“, in: ZJS 3/2013 (S. 264)

Eine weitere Auffassung fordert, dass der Täter Kontrollen oder Sicherheitsvorkehrungen ausschaltet oder umgeht. Gefordert wird eine „betrugsähnliche Handlung“. Dies wird damit begründet, dass der Begriff „Erschleichen“ nach seinem Wortsinn ein „Element der Täuschung oder der Manipulation“ enthalte und § 265a StGB als Auffangdelikt zu § 263 StGB nur betrugsähnliche Fälle erfassen solle. Erst durch ein derartiges Verhalten komme ausreichend kriminelle Energie zum Ausdruck. Der Gesetzgeber habe zwar Strafbarkeitslücken schließen wollen, die durch den Verzicht auf persönliche Kontrollen entstehen, nicht aber Fälle erfassen wollen, bei denen auf eine Kontrolleinrichtung komplett verzichtet wird. Als Beispiele für Erschleichen werden das Einsteigen durch einen nicht zugelassenen Eingang, Verbergen in dem Verkehrsmittel und Überklettern von Sperreinrichtungen genannt. Auffälliger, aber noch im Begriff „Erschleichen“ unterzubringen, wäre ein aktives Verhalten, das so tut, als hätte mensch eine Fahrkarte. Wer z.B. etwas anderes abstempelt als einen gültigen Fahrschein, will gerade den Anschein erwecken, als wäre er sie im Besitz einer solchen.

Auch hiergegen gibt es rechtliche Bedenken (Argumentationsstrang Nr. 1 gilt ja weiterhin), aber zumindest vom Begriff her wäre das noch nachvollziehbar. Alles bleibt im Rahmen der naheliegenden, aus dem Gesetzeswortlaut ableitbaren Auffassung, dass „erschleicht“, wer durch eigene Handlung (nicht nur durch Interpretation der Außenstehenden eines Nicht-Handelns) eine Leistung nutzen kann. Bis kurz nach der Jahrtausendwende - also nicht allzu lange her - war genau das laut Gesetzeskommentaren die vorherrschende

Rechtsauffassung. Das deckte sich mit dem allgemeinen Sprachgebrauch. Denn was ist eigentlich „Erschleichen“? Laut Duden bedeutet es: „zu Unrecht, durch heimliche, listige Machenschaften erwerben, durch Schmeichelei oder Täuschung erlangen, sich verschaffen“. In der Formulierung steht eindeutig drin, dass Aktivität („Machenschaft“) nötig ist. „Erschleichen“ bedeutet eine aktive Handlung. An der fehlt es aber, wenn mensch sich nur einfach irgendwo hinsetzt oder etwas betritt. Das Wiktionary erklärt „Erschleichen“ so: „durch Betrug in seinen Besitz bringen“. Als Synonym (also gleich- oder weitgehend gleichbedeutendes Wort) wird dort „ergaunern“ genannt. Auch das zeigt, dass eine aktive Handlung nötig ist. So ließen sich viele Formulierungen finden, die alle in die gleiche Richtung gehen - es kennzeichnet eine Tätigkeit. Unterlassen ist zu wenig.

- „sich etw. auf hinterlistige Weise verschaffen“ (Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache, www.dwds.de)



Das von der Bundespolizei als Pressemeldung und „Warnung“ verbreitete Bild aus dem Münchener Hauptbahnhof am 2.3.2015.

- „(unehrlich) erwerben“ (Deutsches Rechtswörterbuch c/o Uni Heidelberg)

Eigentlich also klar, doch die Justiz ist eine eigene Welt. Durch die vielen Rechtsverdrehungen der Robenträger\_innen, ihre Lust am Strafen und ihre Befürwortung autoritärer Verhältnisse hat sich vor ca. zehn Jahren die neue, inzwischen vorherrschende Rechtsauffassung durchgesetzt, dass „Erschleichen“ auch ohne aktive Handlung möglich ist. Der Dreh: Wer sich unauffällig und passiv verhält, macht gerade das aktiv. Der „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ wurde erfunden. Wer normal nicht agiert, handelt aktiv.

### Aus Tamina Preuß, dito (S. 264)

Das Festhalten am „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ führe zu der strafrechtlichen Sanktionierung schlichter Vertragsbrüche. Aufgrund des Subsidiaritätsprinzips sei es nicht Zweck von § 265a StGB hiervon zu schützen. Der Gesetzgeber habe trotz der Änderungen der Kontrollpraxis den Tatbestand nicht dahingehend reformiert, dass der „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ genüge. Da sich der zahlende Nutzer ebenfalls mit dem (hier zutreffenden) „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ umgebe, liege in der Tathandlung kein spezifischer Unrechtsgehalt. Von einem „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ könne keine Rede sein, denn das Verhalten des „Schwarzfahrers“ sei nicht nur den redlichen Nutzern angepasst, sondern auch ande-

ren „Schwarzfahrern“. Angesichts der hohen „Schwarzfahrerquote“ und der dazu kommenden Dunkelziffer – die „Schwarzfahrerquote“ betrug 2012 bei dem Kölner Nahverkehrsunternehmen KVB beispielsweise 4,7 % – sei ein derartiger Anschein reine Fiktion.

Dabei bietet der Gesetzestext selbst einige Hinweise darauf, dass eine solche Rechtsauslegung rechtswidrig ist. Denn im Paragraphen sind mehrere weitere Handlungen genannt, die als „Erschleichen von Leistungen“ gelten - und bei denen diese Sonderinterpretation weder vorgenommen wird noch möglich ist.

### Aus Tamina Preuß, dito (S. 264)

Auch würde eine solche Auslegung zu Widersprüchen innerhalb von § 265a StGB führen, denn bei den anderen Tatgegenständen reiche das Erwecken eines „Anscheins der Ordnungsmäßigkeit“ nicht aus und die Tathandlung sei einheitlich auszulegen. So erschleiche sich der Täter nicht die Leistung eines Automaten, wenn er einen vorhandenen Gerätedefekt ausnutzt, da eine „täuschungsähnliche Manipulation“ gefordert wird, oder ohne Erlaubnis des Telefonanschlusshaber sein Telefon benutzt, da Abrechnungseinrichtungen oder andere Sicherheitsvorkehrungen umgangen werden müssen.

Doch solche Erkenntnisse halfen bisher wenig. Die kreative Rechtsauslegung der Robenträger\_innen hat zu den gewünschten Verurteilungen geführt - aber nur im Einzelfall und, erkennbar, als klare Verdrehung des geltenden Rechts. Alles, was Staatsanwaltschaften und Gerichte zur Beugung des Rechts bisher angeklagt, beschlossen oder geurteilt haben, diene der Verfolgbarkeit von Menschen, die sich einfach ohne Fahrkarte in ein öffentliches Verkehrsmittel begeben haben, um dort mitzufahren. Solche Gerichtsentscheidungen sind offensichtlich abwegig, haben aber fast immer auch eines festgestellt: Wer offen sichtbar „schwarz fährt“, handelt nicht strafbar.

Daraufhin taten das Menschen so, d.h. sie hielten sich - z.T. unter Beibehaltung ihrer Zweifel schon an dieser Rechtsauslegung - genau an die zweifelhaften Urteile. Trotzdem wurde mehrere von ihnen bestraft. Das klingt absurd, ist aber normal im Justizalltag. Widersprüche, Unlogiken und Willkür sind dort alltäglich. Es geht nicht darum, Recht zu sprechen und Gesetze auszulegen, sondern zu disziplinieren. Wenn dafür kein Gesetz nutzbar ist, werden Rechtsgrundlagen einfach erfunden. Es gibt sogar eine besondere Neigung von Robenträger\_innen, sich gerade an denen auszutoben, die sich besonders genau mit dem Gesetz auseinandersetzen, um eigene Freiräume - völlig legal - zu schaffen.

Im Folgenden werden nun die besonderen Argumentationsstränge der strafwütigen Gerichte gegenüber gekennzeichnetem „Schwarzfahren“ dargestellt und widerlegt. Es gilt: Je auffälliger, desto sicherer auf der Seite der Straffreiheit ...

## Nicht heimlich oder täuschend, daher nicht strafbar Offen(siv)es „Schwarzfahren“

**jb** Bei allen bisherigen Bestrafungen trotz Kennzeichnung wird sich auf den durch die Rechtsprechung kreierten „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ bezogen. Der muss, zumindest der Theorie der Urteile nach, von den Angeklagten ausgegangen sein, damit er die Tatbestandsmerkmale des § 265a erfüllt. Um die Strafbarkeit zu vermeiden, muss also genau dieser „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ erschüttert werden, um die Erfüllung der nötigen Tatbestandsmerkmale zu verhindern und nicht verurteilt zu werden. Die Beweislast liegt (eigentlich) beim Gericht. Es ist gefordert, zu widerlegen, dass die\_er „Schwarzfahrer\_in“ als solche zu erkennen war. Es muss beweisen, dass das „Schwarzfahren“ heimlich geschah.

Gekennzeichnetes „Schwarzfahren“ heißt, es nicht heimlich zu tun. Bei allem, was ansonsten von Gerichten rechtlich zweifelhaft oder erkennbar rechtswidrig entschieden wurde, bewerten auch alle Gerichte das als straffrei.

**Aus: BayObLG RReg 3a St 16/69, Beschluss vom 21.02.1969**

Das Merkmal des Erschleichens wird nicht schon durch das bloße unbefugte unentgeltliche Sichverschaffen erfüllt. Auf die Errichtung eines gewissen Scheins kann dafür nicht völlig verzichtet werden. Wer die Unentgeltlichkeit der Leistung dem Berechtigten oder dessen Beauftragten gegenüber ausdrücklich und offen in Anspruch nimmt, erschleicht nicht.

**Aus einer Kommentierung des Urteils auf [www.kostenlose-urteile.de](http://www.kostenlose-urteile.de)**

Das Bayerische Oberste Landesgericht verneinte eine Strafbarkeit des angeklagten Protestlers wegen Erschleichens von Leistungen nach § 265 a StGB. Es sei zu beachten gewesen, dass allein die unbefugte unentgeltliche Inanspruchnahme der Straßenbahn den Tatbestand der Strafnorm nicht erfüllt. Das Nichtlösen eines Fahrscheins oder das Unterlassen der Entwertung einer gelösten Fahrkarte begründe für sich genommen noch keine Beförderungsererschleichung. Vielmehr sei erforderlich, dass der Täter sich so verhält, als habe er das Entgelt entrichtet. Dies sei aber dann nicht der Fall, wenn ein Fahrgast gegenüber dem Fahrpersonal ganz offen die Straßenbahn in Anspruch nimmt, ohne über eine Fahrkarte zu verfügen. Ein „Erschleichen“ liege dann nicht vor.



**Aus einem Bericht zum Bundesgerichtshofs-Beschluss vom 8.1.2009 - 4 StR 117/08 -**

Danach sei unter dem Erschleichen einer Beförderung jedes der Ordnung widersprechendes Verhalten zu verstehen, durch das sich der Täter in den Genuss der Leistung bringt und bei welchem er sich mit dem Anschein der Ordnungsgemäßheit umgibt.

**Mehr Urteilstexte und Kommentare auf [www.schwarzstrafen.de.vu](http://www.schwarzstrafen.de.vu).**

Ist also ein\_e Schwarzfahrer\_in offen als solche\_r gekennzeichnet, zeigt er\_sie nicht mehr den „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“. Eigentlich sollte die Sache also zumindest in diesem Spezialfall klar sein. Aber: Richter\_innen und Staatsanwält\_innen sind keine Garanten der Rechtsstaatlichkeit (zumindest nicht in erster Linie), sondern sollen Kapital- und Machtinteresse durchsetzen. Dazu gehört nunmal der Zwang, für Leistung zu bezahlen (im Zweifel doppelt und dreifach: Steuern, Preise, Folgewirkungen usw.). Wer kein oder wenig Geld hat, soll auch benachteiligt sein. Denn Mangel ist Geschäft. Künstliche

Verknappung hat oft gravierende Folgen, etwa beim weltweit gezielt und absichtlich organisierten Mangel an Nahrungsmitteln. Genug zu essen wäre für alle da, aber es soll teuer

sein und wird dafür knapp gehalten. Menschen werden vom Land verjagt oder ihnen auf andere Art der Zugang zu Essen aktiv verwehrt. Strafrechtlich ist Hunger folglich keine Naturkatastrophe, sondern schlicht Massenmord. Aber er geschieht im Dienste des Kapitals, daher kümmern sich Robenträger\_innen um solche Delikte nicht. Zugang zu Land, zu Trinkwasser, die Bewegungsfreiheit und vieles mehr werden aus niederen Beweggründen (Profitinteressen) be- und verhindert - weltweit und in großem Stil. Das Gleiche passiert aber auch mit den kleinen Dingen des Alltags hier, z.B. der Mobilität. Verkehrsleistungen sind ebenso wie Produkte des täglichen Bedarfs ausreichend vorhanden. Es soll aber nicht allen zugute kommen, weil nur der organisierte Mangel hohe Profite verspricht. Wer diese Logik durchbricht, muss bestraft werden. Das ist Rechtsprechung im Kapitalismus. Es ist Aufgabe der Justiz, dem Versuch, sich von dieser Unterjochung zu befreien, einen Paragraphen-Riegel vorzuschieben.

Nun ist das bei gekennzeichneten „Schwarzfahrer\_innen“ nicht so einfach, denn diese nutzen geschickt eine Art Lücke im Gesetz aus und können so Kapitalinteressen unterlaufen. Das soll aber nicht sein, so der Beitrag der Justiz zum Systemerhalt. Folglich versucht diese, mit Hilfe einer Menge an den Haaren herbeigezogener Interpretationen und Rechtsverdrehungen auch gekennzeichnete „Schwarzfahrer\_innen“ zu bestrafen.

### Anmerkung der Aktivisten vom 2.-5.3.2015 zur Frage des Rassismus im Begriff „Schwarzfahren“

In der Tat haben wir uns damit auseinandergesetzt, wo das Wort „Schwarzfahren“ herkommt (gibt ja auch „Schwarzsehen“ in Bezug auf GEZ usw.). Es hat NICHTS mit Hautfarben zu tun und NIE etwas damit, dass bestimmten Menschen eine Neigung zum Illegalen vorgeworfen wird. Wir haben uns daher entschlossen, deshalb gerade NICHT auf den Begriff zu verzichten, weil wir ja gerade DAMIT anerkennen würden, dass Schwarzfahren mit schwarzer Hautfarbe und der dümmlichen Erfindung, es gäbe überhaupt trennbare Rassen, etwas zu tun hat. Hat es nicht - und insofern ist eher der ständige Hinweis darauf eine rassistisch angehauchte Sache. Denn wer die Nutzung des Wortes als rassistisch kritisiert, denkt beim Wort Schwarzfahren an schwarze Hautfarbe.

Wichtig war uns zudem noch, verständlich zu sein. Politik heißt: Menschen erreichen, Fragen stellen, Denken verändern. Der Begriff „Schwarzfahren“ ist sehr gebräuchlich.

Im Übrigen, das sei auch noch angemerkt, besetzen wir den Begriff „Schwarzfahren“ positiv und hoffen auf eine Aktionskultur des offensiven Schwarzfahrens. Mensch stelle sich vor, (fast) alle Schwarzfahrer\_innen würden jetzt offen für Nulltarif werben - mit Schild, mit Flyern, mit Diskussion ... häufiger erwischt wird mensch dadurch ja nicht!

### Rechtsverdrehung Nr. 1: Kennzeichnung war nicht vorhanden oder zu spät

Es ist möglich, dass ein Gericht so tut, als wäre die Kennzeichnung nur eine Ausrede und tatsächlich nicht vorhanden gewesen. Gegen solche dann ja dreiste Lügen ist es mitunter schwer anzukommen. Es gilt ja nicht, was passiert ist und wie es war, sondern das, was ein Gericht urteilt. Leute in Robe glauben ja, zu wissen, wie etwas war, auch wenn sie gar nicht dabei waren. Mitunter glauben sie den Zeug\_innen, die in diesem Fall aber Vertreter\_innen des Unternehmens und damit in den Kapitalinteressen befangen sind. Wenn diese sich nicht erinnern können, entscheidet das Gericht oft einfach auch so, wie es für das Urteil besser passt. Beweise fehlen zwar, aber das ist oft egal.

## Rechtsverdrehung Nr. 2: Die Kennzeichnung war nicht auffällig genug

Besonders häufig ist die erste Rechtsverdrehung aber bislang nicht. Es ist den Gerichten offenbar schon selbst klar, dass sie Feststellungen über Tatsachen mit einem Beweis unterfüttern müssen. Würde ein\_e Zeug\_in sagen, es sei keine Kennzeichnung da gewesen, dann könnte ein Urteil darauf gestützt werden. Es wäre dann zwar falsch, aber es würde halten - auch in den höheren Instanzen. Denn die Qualität eines Beweises ist regelmäßig egal - es muss nur einer da sein. Irgendwie. Allerdings gibt es meist nichts, worauf das Gericht die Annahme stützen könnte, es hätte keinerlei Kennzeichnung gegeben. Die meisten Zeug\_innen erinnern sich an die Kennzeichnung oder gar nicht mehr. Also versucht es andere Tricks: Kennzeichnung ja, aber nicht so, wie es gesetzlich nötig wäre. Wo im Gesetz steht, wie eine Kennzeichnung auszu-sehen hat, wird das Gericht nicht verraten - es gibt keine Rechtsgrundlage.

Das Schild wäre danach technisch nicht dazu geeignet, den „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ wirksam zu erschüttern, weil z.B. zu klein, nur von einer Seite und daher nur einem Teil der tatsächlich vorhandenen Anscheinsempfänger zu sehen. Das hat bisher nur ein höheres Gericht so entschieden, nämlich das KG Berlin (Az. 1 Ss 32/11 (19/11)). Alle anderen OLGs und Gerichte auf Bundesebene sehen das ebenso wie alle (!) Kommentare anders. Eine Rechtsgrundlage für die Annahme, dass die Kennzeichnung ein bestimmtes Format haben muss, ist auch nirgends ersichtlich. Hier würde Recht geschaffen - und zwar nicht in einer Lücke, sondern entgegen dem klaren Wortlaut des Gesetzes und allen Kommentaren. Oder anders gesagt: Es erfolgt eine Bestrafung ohne Gesetz. Das wäre verfassungswidrig - aber vor Gerichten keine Seltenheit.

Interessant ist ein Bundesgerichtshofurteil. Auch da geht es nicht um gekennzeichnetes, sondern um das übliche „Schwarzfahren“.

### Aus dem BGH-Urteil 4 StR 117/08

Eine Beförderungsleistung wird bereits dann im Sinne des § 265 a Abs. 1 StGB erschlichen, wenn der Täter ein Verkehrsmittel unberechtigt benutzt und sich dabei allgemein mit dem Anschein umgibt, er erfülle die nach den Geschäftsbedingungen des Betreibers erforderlichen Voraussetzungen.

Das Wörtchen „allgemein“ ist entscheidend. Denn es ist ein Wort wie umfassend oder insgesamt. Das ist mit einem Schild, wie auch immer das geartet ist, nicht mehr gegeben. Auch hier ist wieder wichtig: Die Nachweispflicht liegt auf Seiten des Gerichts. Wird nicht geklärt, ob die Kennzeichnung ausreichend wahrnehmbar ist, darf das Gericht - eigentlich - nicht annehmen, dass sie nicht sichtbar genug war. Zwei praktische Tipps können das Problem aber ohnehin aus der

Welt schaffen (falls Richter\_innen das Recht dann nicht mit anderen Tricks beugen): Immer an den Anfang bzw. das Ende eines Abteils setzen (also wo der Gang nicht weitergeht), so dass es nur eine Richtung gibt, von wo die Kontrolleur\_innen und alle anderen gucken bzw. kommen können. Denn dann kann mensch nur von vorne mit Schild gesehen werden - und die Kennzeichnung dort reicht. Eventuell noch beim Reingehen einmal in alle Richtungen drehen (falls da schon ein\_e Kontrolleur\_in steht). Wer zusätzlich zum Schild auch noch Flyer pro Nulltarif oder Ähnliches verteilt, ist nach dieser Logik auf einer noch sichereren Seite. Ob das bei der Rechtsbeugungs-Neigung in Gerichtssälen dann reicht, bleibt zweifelhaft. Rechtlich ist es dann aber doppelt und dreifach klar.

## Rechtsverdrehung Nr. 3: Der Inhalt der Kennzeichnung ist nicht eindeutig

Das Schild wäre nach Logik einiger Richter\_innen inhaltlich nicht geeignet gewesen, den 'Anschein der Ordnungsmäßigkeit' wirksam zu erschüttern. Ein Anscheinsempfänger hätte aufgrund des Schildes sonst was denken können. So behauptete z.B. LG Hannover das ein T-Shirt mit der Aufschrift „Rechtlicher Hinweis: Ich habe den Fahrpreis nicht bezahlt und bin deshalb Schwarzfahrer“ auch ein Witz hätte sein können. Das Wörtchen „allgemein“ im zitierte BGH-Urteil ist auch hier entscheidend. Denn es stellt gerade keine Anforderungen. Jede Variante, die den Anschein durchbricht, reicht aus, um sich nicht mehr dem Anschein zu geben - und damit nicht mehr zu „erschleichen“. Zumal Gerichte gehalten sind, bei mehreren Interpretationen entweder eine nachzuweisen oder die günstigste für die\_ den Angeklagten anzunehmen.

## Rechtsverdrehung Nr. 4: Das Ansinnen wurde (per Schild, Zuruf u.ä.) keiner berechtigten Person gegenüber gezeigt

Nach dieser Logik hätte der „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ vor Fahrtantritt, spätestens während dem Einstieg in den Zug, erschüttert werden müssen. Hierbei komme als Anscheinsempfänger ausschließlich ein\_e Angestellte\_r des Betreibers in Betracht. Was ist davon zu halten? Nichts. Das ergibt sich daraus, dass in Urteilen hoher bis höchster Gerichte für den Fall, dass eine Person nicht gekennzeichnet ist und deshalb, so ja die aktuelle Meinung der Gerichte, mit dem Nichtstun („Anschein der Ordnungsmäßigkeit“) aktiv täuscht und damit erschleicht, niemand da sein braucht, die\_der das auch sieht. Hier genügt, dass jemand da sein könn-

te. Die Nicht-Kennzeichnung ist also wirksam, auch wenn sie niemandem konkretes gegenüber gezeigt wird.

### Oberlandesgericht Frankfurt am Main, Urteil vom 16.01.2001 - 2 Ss 365/00

Der Tatbestand des Erschleichens von Leistungen i. S. des § 265 a StGB setzt voraus, dass der Täter sich bei der Inanspruchnahme der Beförderungsleistung mit dem Anschein der Ordnungsmäßigkeit umgibt, beispielsweise durch unauffälligen Aufenthalt in der Bahn. Nicht erforderlich ist es, dass die hierin liegende konkludente Erklärung, der Zahlungspflicht in vertragsgemäßer Weise nachgekommen zu sein, gegenüber einem zu ihrer Entgegennahme bereiten Empfänger erfolgt und dass regelmäßige Kontrollen oder vorhandene Sicherheitsvorkehrungen umgangen werden.

### Aus dem BGH-Urteil 4 StR 117/08

Notwendig ist deshalb auch nicht, dass der Anschein ordnungsgemäßer Erfüllung der Geschäftsbedingungen gerade gegenüber dem Beförderungsbetreiber oder seinen Bediensteten erregt wird; es genügt vielmehr, dass sich der Täter lediglich allgemein mit einem entsprechenden Anschein umgibt.

Also: Auch ohne das konkrete, physische Vorhandensein eines Anscheinempfängers kann der „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“ gewahrt und folglich auch durchbrochen werden. Dummerweise interessiert das geltende Recht viele Richter\_innen und Staatsanwälte\_innen nicht und sie verurteilen trotzdem mit rechtswidrigen Begründungen. Oder haben die alle die entsprechenden Vorlesungen geschwänzt? Wenn deshalb all das bisher Genannte nicht helfen würde (Recht also so weit gebeugt würde), blieben neben der Revision noch drei Auswege ...

### • Kein Schwarzfahren bei Fahrpreisnacherhebung

Eine interessante rechtliche Gedankenpirouette ist die Überlegung, dass beim Nicht-„Erwischt“ werden ohnehin kein Problem entsteht, beim „Erwischt“ werden in der Regel ein Fahrausweis ausgestellt wird. Der hat zwar einen höheren Fahrpreis (doppelter Preis, mindestens 60 €), aber ist ein gültiger Fahrausweis. Er wird regelmäßig aber Einstiegsbahnhof ausgestellt. Anders ausgedrückt: Nach Ausstellen des Fahrpreisnacherhebung-Fahrscheins ist mensch formal nicht schwarz gefahren. Es bleibt dann nur noch der Versuch, der nach Abs. 2 des § 265a StGB auch strafbar ist. Wer sich aber kennzeichnet, versucht ja eben gerade nicht, sich die Leistung zu erschleichen, sondern versucht, sie sich nicht zu erschleichen. Es ist also der Versuch der Nicht-Erschleichung, der bei fehlender Kontrolle misslingt. Versuchte Nicht-Erschleichung ist aber wiederum nicht strafbar.

### • Verbotsirrtum

Der Gesetzestext ist eindeutig, die Kommentare gehen alle in die gleiche Richtung und fast alle Beschlüsse und Urteile höherer Gerichte auch. Es gibt passende Freisprüche ... wie soll mensch auf die Ideen kommen, dass die\_der Richter\_in am Amtsgericht Pillefitz ausgerechnet meint, alles bisher geltende über Bord werfen und neues Recht kreieren zu können? So etwas ist unmöglich - und daher der Verbotsirrtum gegeben. Er war auch nicht vermeidbar, denn je intensiver mensch sich einliest, desto eindeutiger ist die Sache: Gekennzeichneten „Schwarzfahren“ ist KEINE Straftat.

### •Keine Strafe ohne Gesetz

Das ist so einfach wie logisch: Ohne dass irgendwo steht, dass etwas strafbar ist, darf auch niemand bestraft werden. Ein Gesetz, welches das nicht-heimliche Schwarzfahren (also Schwarzfahren ohne „Anschein der Ordnungsmäßigkeit“) unter Strafe stellt, gibt es nicht. Dennoch zu verurteilen, wäre ein Verstoß gegen Verfassungen - eine entsprechende Klage also möglich. Artikel 7, Abs. 1 EMRK sagt: „Niemand darf wegen einer Handlung oder Unterlassung verurteilt werden, die zur Zeit ihrer Begehung nach innerstaatlichem oder internationalem Recht nicht strafbar war.“

## Achtung: Der erhöhte Fahrpreis ist unabhängig von der Strafbarkeit

Das ist aus doppeltem Grund ein wichtiger Aspekt. Denn erstens kommt ein e gekennzeichnete „r“ „Schwarzfahrer in“ also nicht völlig ohne Konsequenzen davon. Die 60 € sind fällig - allerdings handelt es sich dabei um eine zivilrechtliche Forderung, die jemand nicht zahlen braucht, wer kein - pfändbares - Geld hat.

Zweitens stellt die Kombination „Erhöhter Fahrpreis plus Strafe“ eine Art Doppelbestrafung dar. Genau

darin unterscheidet sich der Umgang mit dem Delikt von z.B. Delikten der Autofahrer\_innen. Parken die auf Fußwegen, Fahrradwegen usw., so handelt es sich „nur“ um eine Ordnungswidrigkeit. Das bedeutet erstens, dass die Polizei sich darum weder kümmern muss noch in der Regel kümmert. Täter\_innen dürfen zudem nicht einfach festgehalten werden usw. Das geht nur bei Verdacht auf Straftaten - also beim üblichen „Schwarzfahren“.

Es handelt sich, wie gezeigt, um ein Delikt, welches niemanden schädigt. Dennoch wird es mit voller Wucht angegriffen: Geld zahlen (erhöhter Fahrpreis) und das ganze Instrumentarium des Strafrechts.

### Der große Test: Radkarten (siehe auch die Tabelle unten)

**ADFC-Radtourenkarte (BVA)**  
**Bielefelder Verlag, 1:150000, 6,95 €**  
**und ADFC-Regionalkarte 1:75000 und 1:50000 (BVA, 7,95 €**

Große Karten (bei Sturm dadurch etwas unpraktisch), für den Maßstab 1:150000 flächendeckend vorhanden. Das eingetragene Radwegnetz ist sehr eng, so dass fast alle Orte erreichbar sind. Die früher vorhandenen Straßennamen fehlen inzwischen teilweise wieder. Daneben ist auch der Straßenbelag nur unvollständig wiedergegeben. Vor allem bei den Regionalkarten überzeugt die präzise Kartengrundlage.

**Radreiseführer (12,95 €, Bielefelder Verlag)**

Kleine Bücher mit Ringheftung, in denen Touren rund um größere Städte oder dicht besiedelte Gebiete beschrieben werden. Im Vordergrund stehen Sehenswürdigkeiten, die jeweilige Route (meist Rundtouren, im Einzelfall auch Strecken mit Möglichkeit der Nutzung von Zügen) ist auf einer Karte eingezeichnet und wird mit Kilometerangaben beschrieben.

Tauglichkeit draußen: Mitnahme ist möglich, aber die Bücher sind eher für die Vorbereitung geeignet, da jede Tour nur wenige Seiten einnimmt.

**Radspiralo (je 9,95 €, Bielefelder Verlag)**

Ausgewählte Radwanderwege in übersichtlicher Spiralheftung. Jeweils ein Kartenausschnitt und Informationen über Landschaft und Sehenswürdigkeiten liegen sich gegenüber. Hinzu kommen kurze Informationen über Unterkünfte, Radläden usw. mit Eintragungen in der Karte. Kreuzende oder anschließende Nebenrouten sind ebenso gekennzeichnet wie Alternativrouten. Tauglichkeit draußen: Laut Werbung strapazierfähig, gut handhabbar auch bei Sturm. Geeignet für: Radwandergruppen, die genau diese Tour mal fahren wollen.

**Bikeline Radkarte (Verlag Esterbauer, 1:75000, 6,90 €) und Radwanderkarte (1:60000, 4,90 €)**

Jeweils für eine Region wird das gesamte Netz an Radverbindungen dargestellt. Die gu-

te Kartengrundlage erleichtert die Orientierung, die empfohlenen Routen sind farblich gut erkennbar und präzise auf der Kartengrundlage eingetragen. Allerdings fällt hier ganz besonders auf, dass Platz für weitere Eintragungen da wäre. Kleine Ortschaften sind von den Wegeempfehlungen oft abgehängt. Etliche mögliche Verbindungen fehlen. Eher selten sind kleine Stadtpläne, die zwar zur Orientierung helfen, allerdings sind ihnen keine Radwege eingezeichnet – eine verpasste Chance. Warum überhaupt zwei verschiedene Kartentypen entstanden sind, erklärt sich nicht von selbst. Die preiswertere ist größer und besser handhabbar. Ihr fehlt nur der – unterwegs eher hinderliche – Pappumschlag.

**Fahrrad-Tourenkarte 1:50000 (www.kompass.de, 7,99 oder 8,99 €)**

Zu ausgewählten Radrouten stecken Leporello-gefaltete Karten in einer Papphülle. Nutzbar sind sie nur für die jeweils angegebene Tour, in Einzelfällen sind kleine Alternativen zur Hauptroute und Abstecher zu naheliegenden, touristischen Zielen eingetragen. Für die konkrete Tour sehr brauchbar, sonst eher nicht.



**Fahrradkarte 1:70000 (Kompass, 7,99 €)**

Robust und übersichtlich kommen die Karten daher. In ihnen sind vor allem vorhandene Radtouren sowie ergänzende Verbindungen

auf und jenseits von Autostraßen eingetragen. Eine Differenzierung bezüglich Verkehrsaufkommen gibt es nicht. Da wäre mehr drin – auch hinsichtlich Orientierung schaffender Straßennamen und weiterer Angaben über die Nutzbarkeit des übrigen Straßennetzes.

**Bücher über Radtouren**

Unter Titeln wie „Die 50 schönsten Radfernwanderwege in Deutschland“ und „Die 30 schönsten Flussradwege in Deutschland“ hat der Bielefelder Verlag Beschreibungen herausgegeben, die für die Vorbereitung von ein- bis mehrtägigen Radtouren auf beliebten Strecken geeignet sind. Wer in den Büchern blättert, findet nach einer kleinen Übersichtskarte Hinweise auf Sehenswürdigkeiten und lohnende

Ausflugsziele. Die knappen Texte über Streckenverlauf und -qualität zu Beginn sind etwas dürftig geraten, so dass es eher Tourismusführer als Rad(t)schläge sind. Für die konkrete Vorbereitung wird daher genaueres Kartenmaterial nötig sein. Unter dem Titel „Bikeline“ sind ebenfalls Tourenbücher für Radler\_innen erschienen, in denen jeweils ein besonderer Radweg detailliert beschrieben wird – mit vielen Karten, Fotos und touristischen Informationen. Wie bei den Bikeline-Karten sind gute Kartengrundlagen ausgewählt, die eingetragenen Routen farblich klar erkennbar und präzise auf der Kartengrundlage eingetragen. Die Kompass-Radführer in Spiralheftung (14,99 €) geben die präzisesten Informationen, sind aber auch entsprechend dick. Rund um Ballungszentren oder entlang zusammenhängender Radrouten machen sie konkrete Vorschläge für Tagestouren, liefern dann entsprechende Karten, z.T. mit Alternativrouten und Abstechern zu touristischen Zielen, dazu etliche Begleitinformationen in Text und Bild.



## Karten, Webseiten und mehr: Fahrradführer im Überblick

Karte	Verlag	Inhalt	Tauglichkeit draußen	Geeignet für
ADFC-Karten	BVA	Radrouten, Tagestourenvorschläge, Steigungen, Infrastruktur	Reiß- und wetterfest, GPS/UTM bedingt sturmfest	Alltag (bedingt), Freizeit
Bikeline-Karten	Esterbauer	Radrouten (1:75000 lückig) Steigungen	Reiß- und wetterfest	Alltag (bedingt), Freizeit
Fahrradkarte	Kompass	Radrouten, Steigungen	Reiß- und wetterfest	Alltag, Freizeit
Fahrrad-Tourenkarte	Kompass	Eine ausgewählte Radroute, Touristische Ziele und Infos	Reiß- und wetterfest	Ferien
Rad-Spiralo	BVA	Ausgewählte, längere Tour Touristische Infos, Nebenwege	Reiß- und wetterfest, zusammenrollbar	Freizeit, Ferien
Fahrradführer	Kompass	Tagestouren, z.T. als Abschnitte längerer Gesamtouren	Reiß- und wetterfest Buch, recht schwer	Freizeit, Ferien
Radreiseführer	BVA	Radrundtouren, v.a. Texte Tour als Karte und Beschreibung	Buch	Freizeit
Radtourenbuch	Bikeline	Eine ausgewählte Radroute, Beschreibungen, Infos	Buch	Ferien



Die richtige Kombination:

# Nulltarif, per Rad und zu Fuß

**jb** Es gibt Befürchtungen, dass der Wegfall des Fahrkartensystems manch Radfahrer\_in zum Bahn- und Busfahren animieren könnte. Keine Frage: Das kann passieren. Doch zum einen ist eine Politik der Verhinderung per Preiskeule asozial. Zum anderen überwiegen die Vorteile. Denn Bahn bzw. entsprechend umgerüstete Busse, Fahrräder und das Gehen sind eine optimale Kombination.

Wer hat schon eine Haltestelle direkt vor der Haustür? Wer will immer nur dorthin, wo eine Haltestelle ist? Außerdem werden auch bei freier Fahrt nicht ständig, immer und überall hin Busse und Bahnen fahren. Menschen müssen daher, wollen sie mobil sein, ein eigenständiges Verkehrsmittel (Individualverkehr) behalten oder beschaffen. In der heutigen Zeit natur- und menschenverachtender Politiken ist das meist das Auto. Dicke Straßen überall, Parkplätze und Parkhäuser für Millionenbeträge - dem rohstoffverschlingenden, lebensraumzerstörenden Moloch wird einiges geboten. Nulltarif kann daher nicht alles sein, sondern muss begleitet werden davon, die Innenstädte und überhaupt alles von Beton, Asphalt, Lärm und Lebensgefahr zu befreien. Statt Autoverkehr zu fördern, muss er erschwert werden. Gleichzeitig sind neben dem Nahverkehr auch Rad- und Fußverbindungen attraktiver zu gestalten.

- Gute Mitnahmemöglichkeiten und optimale Kombination von Rad-/Fußverkehr mit dem Gratis-Nahverkehr.

- Attraktive Wege zu allen Orten und bis in die Ortskerne hinein.
- Technische Weiterentwicklung von Fahrrädern für alle Altersklassen, körperlichen Zustände, Wetter, Sicherheit usw.

## Radfahren schon heute?

Nulltarif lässt sich sofort fordern. Radeln und Zu-Fuß-gehen ist sofort möglich. Allerdings sind die Bedingungen immer noch wenig attraktiv. Sie reichen von drei Ampelphasen, bis mensch eine Straße überquert hat (die Autos haben immer nur eine!), über kaum fahrbaren Belag sogar der extra ausgewiesenen Radwege bis zu Schildern „Radfahrer absteigen“, wo immer sie auf Autos treffen

(deren Fahrer\_innen müssen natürlich nicht aussteigen und schieben).

Wer Radeln will, kann auf verschiedene Hilfsmittel zurückgreifen, um sich zu orientieren. Wie hilfreich sind diese? Wir haben mehrere Karten und Internetseiten getestet - per Radeln vor Ort. Das Ergebnis: Viele kleinere Ortschaften sind ausgelassen. Die Qualitäten der Wege sind oft nicht, nur wenig differenziert oder falsch eingezeichnet. Mitunter blieb eher ein Rätsel, warum bestimmte (schlechte) Strecken eingetragen waren und parallel verlaufende, bessere Wege fehlten. Der Verdacht entstand, dass eher am Computer denn draußen geplant wurde. Alle Online-Dienste litten unter diesem Mangel.

Um eigene Routen zu planen, wäre es gut, wenn bei allen Straßen der Belag bzw. vorhandene Radwege/-spuren erkennbar wären. Das gilt ebenso für die großen Städte. Der Verlauf überregionaler Radverbindungen durch die Ortskerne ist bei vielen Karten nicht gut erkennbar. Nur bei einigen sind die Straßennamen der rausführenden Wege benannt. Hier könnten zusätzliche Details die Nutzbarkeit weiter verbessern. Insofern bieten alle Karten einige Hilfen und sind sich ziemlich ähnlich (außer im Preis!). Das Potential ist jedoch lange nicht ausgeschöpft.



Selbst schieben richtig war anstrengend: Tiefer Sand nördlich von Dörmitz – trotzdem empfohlen!



Ebenfalls empfohlen: Schotterpiste mit groben Steinen über mehrere Kilometer

## Der Vergleichstest auf der Strecke von Lübars nach Buckautal oder Görzke:

Zwischen den Orten befinden sich ein voll gesperrter Truppenübungsplatz, rundherum kleine Straßen und Waldwege in sehr unterschiedlichem Zustand, z.T. unpassierbar. Angezeigt wurden von allen Karten und Onlineplattformen entweder verbotene oder unpassierbare Strecken!!!

- Google Maps (Variante Fahrrad): Nach Buckautal über Sandweg (Foto), nach Görzke mitten durch den Truppenübungsplatz (verbotene Strecke)
- naviki.org und radeln-in-brandenburg.de: Beide Streckenvorschläge führen mitten durch gesperrten Truppenübungsplatz
- ADFC-Radtourenkarte (Stand: 2013): Grün markiert („Regionale Radroute“) über Sand- und Schotterweg (Fotos)



Überall vergessen: Radweg auf Bahntrasse.

Der im Oktober 2011 eröffnete Radweg auf der alten Bahntrasse Wusterwitz-Görzke wurde weder von den Onlineangeboten noch auf der Karte angezeigt.

Straßenbelag	Straßennamen im Ort	Stadtpläne	Preis	Flächendeckung
3 Kategorien, viele Fehler	Überwiegend nicht	Nein	7,95 €	1:150000: überall vorhanden 1:75000: V.a. um Städte
3 Kategorien	Ja (1:75000 nur wenig)	1:75000 als Beileger	4,90/6,90 €	Für die meisten Regionen
4 Kategorien	Keine Einträge	Nein	7,99 €	Überall vorhanden
Keine Einträge	Keine Einträge	Ja	7,99/8,99 €	Ausgewählte Routen
Keine Einträge	Ja	Ja	9,95 €	Ausgewählte Routen
2 Kategorien	Nein	Einige wichtige im Buch	14,99 €	Ausgewählte Regionen/Touren
Keine Einträge	z.T. in den Beschreibungen	Nein	12,95 €	Ausgewählte Regionen
3 Kategorien	Ja	Ja	12,90 €	Ausgewählte Routen

## Anmerkungen zum EURATOM-Manifest

In **Österreich** sind wir in Sachen EURATOM ziemlich weit gekommen: Bewußtseinsbildung i.d. Bevölkerung; alle Oppositionsparteien für EURATOM-Austritt, zumindest als Verhandlungsmasse, um zumindest eine EURATOM-Revisionskonferenz eher zu erreichen. Bei den Regierungsparteien SPÖ und ÖVP stehen wir aber bis zu einer eventuellen anderen Regierungskonstellation derzeit an.

In **Deutschland** ist die aktuelle Regierungskoalition ebensowenig für EURATOM-Kündigung/Revision aktiv. Dennoch ist Deutschland das „Hoffungsgebiet“: es kann zurückgegriffen werden auf EURATOM-kritische Initiativen „von oben“ (Rot und Grün im Bundestag, bes. dank SCHEER & FELL; Bundesratsbeschuß für EURATOM-Reform schon 1989, d.h. nach Tschernobyl, auf Initiative des Saarlandes/UmwMin JO LEINEN; u.a.m.). - Und: Merkels Ethik-Kommission bezeichnet in ihrem Schlußdokument 2011 die Kündigung des EURATOM-Vertrages als logische Folge des Atomausstiegs.

Es geht in Deutschland jetzt v.a. darum, „von unten“ Druck zu machen, dafür zunächst viel mehr öffentliches Bewußtsein zu schaffen und zwar zunächst in den Atomgegnerorganisationen selber. Erst in der Folge scheint eine breite Unterschriftenkampagne o.ä. eventuell zielführend. Das „Manifest“ scheint uns ein geeignetes Instrument,

1. Grundinformation zur Wirkung des EURATOM-Vertrages (bei Strahlenschutz, Atommüll, Reaktorforschung...) unter die Leute zu tragen und einen gleichen Mindestwissensstand zu EURATOM zu schaffen.
2. Um diesen Text herum kann sich zugleich ein Bewußtsein von der EURATOM-Problematik kristallisieren – von der sich die atomfreien und Ausstiegsländer der EU nicht abkoppeln können.
3. Die bisher wenig koordinierten Anläufe von NGOs zu EURATOM lassen

# MANIFEST für des EURATOM -

**Heinz Stockinger** Der EURATOM-Vertrag (EAG-V) begründete 1957 die Europäische Atomgemeinschaft (EAG). Er ist seitdem inhaltlich völlig unverändert. Somit ist er doppelt anachronistisch: in seiner Substanz und im Verhältnis zur heutigen öffentlichen Meinung zur Atomkraft. Bis heute zeitigt er dabei laufend EU-Sekundärrecht (Verordnungen, Kooperationsverträge, Richtlinien usw.)

aktoren, „Astrid“ in Frankreich beschlossen), und die Kernfusion (Versuchsreaktor ITER in Cadarache, F) sollen das Atomzeitalter zementieren, weit in die Zukunft hinein. Beide Reaktorprogramme werden durch das Programm der Europäischen Atomgemeinschaft für Forschung und Ausbildung mit Milliarden Euro gestützt.



2009 in Wien: Aktion der Kampagne "RAUS aus EURATOM"

und ist zugunsten der Atomindustrie hoch wirksam. Eine ganze Reihe von Institutionen beziehen ihre Legitimation aus dem EAG-V, wie etwa die Europäische Versorgungsagentur für Kernbrennstoffe.

Das oberste EURATOM-Ziel, der „Aufbau einer mächtigen Kernindustrie in Europa“ (Vertrags-Präambel), ist für einen Teil der europäischen „Eliten“ keineswegs so überholt, wie es in atomfreien und ausstiegsorientierten EU-Staaten scheint: die Atomenergie – nicht die Erneuerbaren – soll die große Ablösung der Fossilwirtschaft bringen. Neue Kernspaltreaktoren, insbesondere „Schnelle Brüter“ (Generation-4-Re-

Diese beiden Entwicklungslinien können überdies von atommilitärischem Interesse bestimmt sein – ein plausibler Hintergrund für das eiserne Festhalten an EURATOM trotz Tschernobyl und Fukushima und trotz der veränderten öffentlichen Meinung. Explizit ausgesprochen hat dieses zivil-militärische strategische Doppelziel u.a. der französische Admiral Pierre Lacoste. Ähnliche Äußerungen existieren vom ehemaligen deutschen Generaltruppeninspekteur Klaus-Dieter Naumann und hohen europäischen Politikern wie François Mitterrand und Jacques Delors.[1]

Das starre Festhalten an der Bastion EURATOM geht Hand in Hand mit





# die Kündigung Vertrages

dem undemokratischen Charakter der Atomgemeinschaft: das Europäische Parlament hat in EURATOM-Angelegenheiten nach wie vor kein Entscheidungsrecht, etwa hinsichtlich der Höhe des EURATOM-Budgets. Somit kann es das in Demokratien übliche Budgetrecht von Parlamenten nicht ausüben. Finanzierung von Atomkraftwerken durch günstige EURATOM-Milliardenkredite (früher für West-, heute besonders für Osteuropa) oder das große Forschungsbudget sind damit demokratisch nicht legitimiert.

All dies führt zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Erneuerbaren Energiequellen (EE). Die Klage deutscher Stadtwerke gegen die steuerfreien Milliardenrückstellungen der deutschen AKW-Betreiber für die „Entsorgung“ wurde vom Europäischen Gerichtshof 2006 unter Beru-

fung auf den EAG-V abgewiesen. In ihrer Genehmigung nie dagewesener staatlicher Beihilfen für das britische AKW Hinkley Point C im Oktober 2014 berief sich die EU-Kommission insbesondere auch auf die Förderbestimmungen des EAG-V.

Aus Deutschland fließen jährlich dreistellige Millionenbeträge[2] in das EURATOM Forschungsprogramm. Trotz Atomausstieg und zu Lasten der eigenen und einer europäischen Energiewende! Nach dem Atomausstiegsbeschluss sind die Mitgliedschaft bei EURATOM und Zahlungen für dessen atomfördernde Zwecke vollends widersinnig geworden.

## Drei Handlungsoptionen: Abschaffung, Revision (Reform), Kündigung

Niemand geringerer als die „Ethik-Kommission“ für den Atomausstieg hat daher 2011 im Entwurf ihres Schlussdokuments der Bundesregierung u.a. die Kündigung des EURATOM-Vertrags als „die bessere Lösung“ empfohlen.[3] Eine Kündigung liegt in der Macht jedes Mitgliedstaates. Drei Gutachten[4] aus Deutschland und Österreich bestätigen ihre rechtliche Machbarkeit, bei Aufrechterhaltung der EU-Mitgliedschaft. Im Lissabon-Vertrag ist die Austrittsmöglichkeit ebenfalls eindeutig niedergelegt. Sinnvolle Bestandteile des EAG-V lassen sich in das übrige EU-Vertragswerk überführen.

Die beiden anderen Optionen, Abschaffung oder Revision des EAG-V, benötigen die Zustimmung aller übrigen Mitgliedstaaten. Sie sind daher derzeit unrealistisch. Eine konkrete EURATOM-Reform/Revisi-

sich damit zusammenführen/bündeln. Letztlich kann so eine kontinuierliche Beschäftigung mit dem Thema gelingen.

Der Zeitpunkt für breite Einsicht, welches enorme Gewicht das EURATOM-Papier als Grundlagenvertrag der EU weiterhin hat, ist aus traurigem Anlaß optimal: Die Entscheidung der Kommission, Großbritannien die Subventionierung des AKW Hinkley Point C (HPC) zu bewilligen. Ausdrücklich auch auf EURATOM gestützt, weil diese Subventionsbewilligung nur mit diesem Rechtsdokument aus 1957, hingegen mit keinem sonstigen EU-Recht (Wettbewerb usw.) gegen die anstehenden Klagen der Republik Österreich und von Firmen aus der Strombranche eine Chance hat.

Ganz zentral scheint mir folgender Umstand:

In „atomfreien und ausstiegsorientierten EU-Staaten wird aufgrund der eigenen Situation leicht übersehen, daß in den EU-Atomstaaten und zumal unter deren „Eliten“ längst nicht die Erneuerbare Energie, sondern immer noch die Atomenergie mehrheitlich als die Ablöse der fossilen Energiewirtschaft im 21. Jahrhundert gesehen wird.

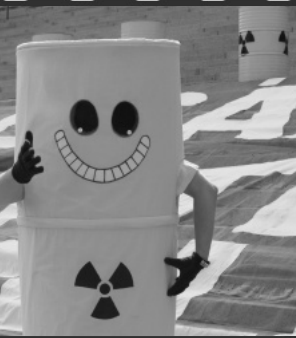
Die Atomindustrie und diese „Eliten“ in Politik, Wirtschaft und Wissenschaft versuchen um jeden Preis, die nukleare Stromerzeugung am Leben zu erhalten, bis mit den „Generation-IV-Reaktoren, insbes. einer Neuauflage Schneller Brüter, sowie mit Fusionsreaktoren (ITER & folgende) vielleicht tatsächlich noch eine „Atomrenaissance“ herbeigeführt werden kann.

Nicht sehr wahrscheinlich, daß dies voll gelingt. Doch der fortgesetzte immense Aufwand dafür konterkariert und bremst die positive europäische Energiewende. EURATOM ist dafür der institutionelle Boden.

Ausgearbeitet wurde das Manifest unter Mitwirkung von PD Dr. Lutz MEZ, FU Berlin und ex-MdB Hans Josef FELL. - Weitere Erstunterstützer - s. Veröffentlichung des Manifests im Strahlentelex vom 5. Feb.2015, S. 3.



<http://atomkraftfrei.leben.at>





## Themenrubrik Energie

Kontakt: energie@gruenes-blatt.de  
Einsendeschluss: 11.10.2015

*Thematisch passende Beiträge für diese Rubrik im nächsten grünen blatt bitte vor Einsendeschluss an uns mailen.*

*Wir freuen uns über Menschen, die sich an der Energierubrik beteiligen wollen!*

## Keine neuen AKWs in Schweden

**NukeNews** In Schweden werden keine neuen Atomkraftwerke gebaut. Im Herbst 2014 beschloss die schwedische Regierung, das staatseigene Unternehmen Vattenfall werde seine Planung eines neuen Reaktors beenden. Vattenfall arbeitete nicht weiter an dem Projekt, zog aber den Antrag, den es dem staatlichen Amt für Strahlenschutz (SSM) geschickt hatte, nicht zurück. Am 23. Januar berichtete das SSM, es habe beschlossen, Vattenfalls Antrag auf einen neuen Reaktor nicht weiter zu bearbeiten. Dem schwedischen Radio und anderen Nachrichtenkanälen zufolge bedeutet das, dass Pläne für den Ausbau neuer Atomkraft in Schweden jetzt komplett gestoppt wurden. Anti-Atomkraft-Gruppen begrüßen diesen Beschluss. Allerdings wurde nicht angegeben, bis wann Schweden seine alten Reaktoren stilllegen will, die immer noch in Betrieb sind und ein enormes Sicherheitsrisiko darstellen.

## Infomaterialien

<http://Material.Nuclear-Heritage.NET>

*Anti-Atom-Materialien aus unterschiedlichen Ländern können hier in verschiedenen Sprachen heruntergeladen oder in gedruckter Form bestellt werden.*

on auf Initiative des Saarlandes wurde bereits nach Tschernobyl 1989 vom Deutschen Bundesrat befürwortet. Im Zuge des EU-Verfassungsprozesses 2005 verlangten fünf EU-Regierungen[5] eine Reform des EURATOM-Vertrags. Eine entsprechende Revisionskonferenz hat jedoch bisher nicht stattgefunden. Dazu könnten die Atomstaaten allerdings eher bewegt werden, wenn ein Mitgliedstaat, zumal Deutschland, Ernst macht und zur bislang beispiellosen – und dann beispielgebenden – Tat schreitet: zur Ankündigung, aus EURATOM auszutreten! Eben dies hat der Deutsche Bundestag bereits 2003 von der Bundesregierung verlangt.

Deshalb fordern wir von der Bundesregierung und den Parteien im Deutschen Bundestag:

**Keine deutsche Förderung mehr für die atomare Option in Europa!**

**Kündigung des EURATOM-Vertrags, wenn nicht binnen angemessener Zeit[6] eine Revisionskonferenz einberufen und eine echte EURATOM-Reformagenda erstellt wird!**



<http://atomkraftfrei-leben.at>

## Fußnoten:

1: „Wird Europa seine Ängste und Aberglauben überwinden können und fähig sein, auf dem Weg der Einheit hin zu einer völligen Beherrschung der Kernenergie fortzuschreiten? In ihrer militärischen Form ist sie zweifellos berufen, noch auf Jahre hinaus eine unersetzliche Rolle zu spielen (...).

In ihrer industriellen Form vermag sie uns den Zugang zu unerschöpflicher Energie zu garantieren – die oberste Voraussetzung für Entwicklung und Wohlstand und damit für den Frieden.“ P. LACOSTE, damals Präsident der Fondation pour les Etudes de Défense Nationale und einer der ranghöchsten frz. Militärs. Aus seinem Vorwort zu Olivier PIROTTE et al.: Trente ans d'expérience Euratom. – La naissance d'une Europe nucléaire, Bruylant, Bruxelles 1988. – Belege zu Mitterrand, Delors und weiteren in H. STOCKINGER: Atomstaat, zweiter Anlauf? Die zivile und militärische Integration Österreichs in die Europäische Atomgemeinschaft. Hrsg. Dachverband AntiAtomInternational, Wien 1993.

2: Die Mütter gegen Atomkraft e.V. haben zur EU-Wahl im Frühjahr 2014 die SpitzenkandidatInnen u.a. gefragt: „Wie viel Geld zahlt Deutschland jährlich für die Kernenergieförderung aufgrund des Euratom-Vertrags?“ Darauf antworteten CDU, CSU und SPD unisono: „Der aktuelle Finanzrahmen für das EURATOM-Forschungsprogramm von 2014 bis 2018 beträgt insgesamt ca. 1,6 Mrd. Euro.“ Dagegen Rebecca HARMS (GRÜ), langjährige Kennerin der Materie: „5,077 Mrd. Euro“. - Dabei ist festzuhalten, daß es mit dem EURATOM-FRP beileibe nicht getan ist: die Europäische Kernbrennstoff-Versorgungsagentur, die Abwicklung der Kredite unter EURATOM und derer der Europäischen Investitionsbank (EIB), das Instrument für die Zusammenarbeit im Bereich der nuklearen Sicherheit (früher: Unterstützungsprogramme für Osteuropa PHARE und TACIS) u.a.m. sind formal nicht allesamt unter EURATOM angesiedelte Posten, jedoch zur Finanzierung der EU-Nuklearstrukturen und -aktivitäten zu rechnen.

3: Ethik-Kommission living document Kap 1-all, 201 10504

4: Manfred ROTTER, Universität Linz (2003); Michael GEISTLINGER, Universität Salzburg (2005); Bernhard WEGENER, Universität Erlangen-Nürnberg (2007)

5: Deutschland, Irland, Luxemburg, Österreich, Schweden, Ungarn

6: z.B. eine halbe Legislaturperiode





# Konferenz zur Schließung von Diablo Canyon

**NukeNews** Am 24./25. Januar fand in der zentral gelegenen Küstenstadt San Luis Obispo eine Konferenz unter dem Banner "Nuclear Free Californias" statt, an der Aktivist\*innen aus dem ganzen Bundesstaat und auch aus so weit entfernten Orten wie Washington D.C. und Fukushima in Japan teilnahmen. Zweck der Konferenz war es, über die Schließung des örtlichen Atomreaktors Diablo Canyon zu diskutieren. Er ist der letzte Reaktor im sonnigen Bundesstaat, der noch in Betrieb ist.

Der alternde Reaktor befindet sich in einem Tsunamigebiet über mehreren Erdbebenspalten, die vor seinem Bau größtenteils nicht bekannt waren. Von vielen der Erdbebenspalten

könnten Erschütterungen ausgehen, denen die Konstruktion nicht gewachsen wäre, berichtet Dr. Michael Peck, früherer leitender Inspektor der nationalen Aufsichtsbehörde Nuclear Regulatory Commission in Diablo Canyon. Weil Dr. Peck schriftlich äußerte, der Reaktor müsse abgeschaltet werden, versetzte die NRC ihn an einen anderen Standort. Es scheint ein größeres Problem zu sein, Aufsichtsbehörden, allen voran NRC, tatsächlich zum Handeln zu veranlassen.

Den kompletten Artikel gibt es hier:

[http://www.nuclear-heritage.net/index.php/Nuclear\\_Free\\_California\\_Holds\\_Conference\\_to\\_Shut\\_Down\\_Diablo\\_Canyon](http://www.nuclear-heritage.net/index.php/Nuclear_Free_California_Holds_Conference_to_Shut_Down_Diablo_Canyon)

## Die Lage in Pyhäjoki: Fennovoimas AKW-Projekt

**NukeNews** Seit kurzem besitzt Fennovoima fast das gesamte Land und Wasser in der Umgebung der Halbinsel Hanhikivi. Während einer chaotischen Versammlung am 31. Januar 2015 beschloss der Beteiligterverband von Parhalanti (mit über 200 Mitgliedern/Landbesitzern), dem das Land und das Gewässer zum größten Teil gehörten, das Kaufangebot von Fennovoima anzunehmen. Die Versammlung verlief jedoch so chaotisch (möglicherweise war sie sogar illegal), dass die Dokumente noch nicht unterschrieben wurden.

Den ganzen Artikel gibt es hier:

[http://www.nuclear-heritage.net/index.php/Situation\\_in\\_Pyh%C3%A4joki,\\_NPP\\_project\\_of\\_Fennovoima](http://www.nuclear-heritage.net/index.php/Situation_in_Pyh%C3%A4joki,_NPP_project_of_Fennovoima)

### ABONNIEREN SIE JETZT!



- ANZEIGE -

### C O U P O N

Ich/wir abonnieren für ..... € jährlich. (Personen mind. 30,00 €, Gruppen/Firmen/Institutionen etc. mind. 60,00 €, höhere Beträge sind erwünscht).

Nur AbonnentInnen erhalten das Supplement TICKER gratis.

Ich/wir spende/n zur Stärkung von SWB an den SWB-Solifonds ..... €

Hiermit ermächtige/n ich/wir die Coordination gegen BAYER-Gefahren die Beträge für die Bestellung bis auf Widerruf von meinem Konto per Lastschrift einzuziehen.

Bank \_\_\_\_\_

IBAN \_\_\_\_\_

BIC \_\_\_\_\_

Name/Vorname \_\_\_\_\_

Straße/Nr. \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_ Alter \_\_\_\_\_

Bitte zurücksenden an:  
 Coordination gegen BAYER-Gefahren,  
 Postfach 15 04 18, 40081 Düsseldorf,  
 Fax 02 11 - 33 39 40, e-mail: CBGnetwork@aol.com





## AKW-Bau in Polen: WorleyPearsons Vertrag gekündigt

**NukeNews** Am 22. Dezember 2014 kündigte PGE EJ1 (eine Tochter des staatseigenen Unternehmens PGE, die mit dem Bau und dem Betrieb des geplanten ersten AKWs in Polen beauftragt worden war), einen Vertrag im Wert von 253 Millionen Zloty mit dem Unternehmen WorleyPearsons, das vor einem Jahr mit der Durchführung von Umwelt- und Standortforschung beauftragt wurde. Als Grund nannte PGE EJ1 "die Nichterfüllung vertraglicher Pflichten und die verspätete Erledigung von Arbeiten im Rahmen des Vertrags". PGE EJ1 erklärt, es werde die Standortbeschreibung übernehmen und sich dabei "auf den Ressourcenpool innerhalb der PGE Capital Group verlassen und mit nationalen Subunternehmen kooperieren, die schon am Projekt beteiligt sind".

Die Tageszeitung Rzeczpospolita berichtete dazu, PGE sei von der polnischen Agentur für Innere Sicherheit (ABW) gewarnt worden, dass WP in der Vergangenheit eng mit russischen Unternehmen zusammengearbeitet habe und das die Sicherheit des Projekts gefährden könnte.

## "Atomkriegsuhr" stand seit 1984 nicht mehr so kurz vor 12

**NukeNews** Vor kurzem rückte der Zeiger der symbolischen Atomkriegsuhr auf drei Minuten vor Mitternacht vor. Der Grund sind die wachsenden Gefahren durch den Klimawandel und die nukleare Aufrüstung, die die größte Bedrohung der Menschheit seit der Agonie des Kalten Krieges darstellen. Die weltweiten Anstrengungen zur Reduzierung der Atomarsenale lassen seit 2009 nach, und alle Atommächte bauen Reaktoren und Bewaffnungsprogramme aus.

# Überblick zur polnischen Atompolitik

**ATOMIC BALTIC** Seit den 1950er Jahren verfolgte Polen eine eindeutig Atomkraft befürwortende Politik, die sich vor allem in einer großen Breite von Aktivitäten im Bereich der Atomforschung ausdrückte. Trotzdem hat Polen bis heute niemals Atomkraft zur kommerziellen Energiegewinnung nutzen können, geschweige denn jemals Intentionen gehabt eine nukleare Industrie aufzubauen - weder für die atomare Brennstoffproduktion, noch um Spaltmaterial für eine militärische Verwendung zu erlangen.

Nichtsdestotrotz muss Polen mit Mengen radioaktiven Atommülls umgehen, die vor allem aus seinen Forschungsreaktoren und zu einem geringeren Anteil aus dem medizinischen Sektor stammen. Diese Abfälle bestehen einerseits aus niedrig- und

mittelradioaktivem Müll, der in einer alten russischen Festung gelagert wird, während die hochradioaktiven abgebrannten Brennstoffe nach Russland transferiert wurden und immer noch werden. Die atomaren Kapazitäten Polens bestehen dieser Tage nur noch in einem Forschungsreaktor nahe Warschau mit einer nominellen Leistung von 30 MW. Insgesamt gab es seit 1958 fünf solche Reaktoren auf polnischem Territorium. Umweltprobleme in Zusammenhang mit der Atomenergie gab es in Polen vor allem als Folge von Uranabbau. Dieser fand in den 1950ern und '60ern in Niederschlesien statt. Es gibt immer noch mehrere hundert verlassene Abraumhalden und offene Absatzbecken, die eigentlich 2004 Teil eines Sanierungsprojekts sein sollten.

1980 begann Polen bereits einmal mit dem Bau zweier kommerzieller Atomreaktoren. Die Katastrophe in Tschernobyl und das Ende des kommunistischen Regimes 1989 führten zum Abbruch der Bauarbeiten, und Polens Energieversorgung baute weiterhin auf Kohle. Nach der Jahrtausendwende wurden neue Pläne für die Verwirklichung einer heimischen Atomindustrie mit zwei kommerziellen Reaktoren als Kernstück entwickelt. 2011 genehmigte das polnische Parlament den Vorschlag diese Anlagen bis 2023 zu bauen. Dies wurde von Aktivitäten zur Erkundung des Potenzials neuer Uranbergwerke in Niederschlesien begleitet. Polen wird außerdem ein neues Lager für die langlebigen hochradioaktiven Abfälle errichten müssen, die von den neuen Anlagen produziert würden.

## Neue Uranbergwerke

Von zwei Unternehmen, "Pol Skal" und "European Resources", wird angenommen neue Uranbergwerke in

## Vortragsangebot Atomgefahren im Ostseeraum

*Aktivist\*innen aus dem Projekt ATOMIC BALTIC freuen sich über Einladungen in eure Region, um über die radioaktiven Gefahren im Ostseeraum zu informieren - mehr als 60 Atomanlagen, die Menschen und Umwelt in diesem besonderen Ökosystem und den daran angrenzenden Regionen bedrohen. Die Präsentation erfordert einen Beamer und Leinwand.*

*Terminabsprachen sollten frühzeitig vorgenommen werden. Der Vortrag ist sowohl in deutscher als auch englischer Sprache möglich.*

**Kontakt:**  
atomicbaltic@nuclear-heritage.net





Niederschlesien zu planen. Der Verdacht scheint begründet, da die Uranpreise auf dem Weltmarkt kontinuierlich ziemlich hoch liegen, so dass selbst die armen Erzvorkommen Schlesiens profitabel ausgebeutet werden könnten. Die Pläne für den Uranabbau wurden noch nicht offiziell bestätigt, nichtsdestotrotz organisieren die Einwohner\*innen der Gegend bereits Proteste.

Zuletzt erheben sich - selbst offizielle - Stimmen in Polen, dass angesichts des enormen Gasausbeutungspotenzials des Landes durch die neue entwickelten Frackingverfahren die Atomkraft ein weiteres Mal entbehrlich werden könnte. Polens Gasreserven, die möglicherweise durch Fracking aus dem Untergrund gewonnen werden könnten sollen so gewaltig sein, dass sie dessen Energiebedarf für das ganze Jahrhundert auf eine eher billi-



Baltic Sea Info Tour 2010: Treffen und Infoveranstaltung mit Anwohner\*innen, Tourist\*innen und Gewerbetreibenden auf einem Campingplatz nahe dem geplanten AKW Zarnowiec

ge und möglicherweise akzeptiertere Weise decken könnten. Nichtsdestotrotz ist Fracking eine weitere hochgefährliche Technologie, die Umwelt und menschliche Bevölkerung in den Fördergebieten enormen Gefahren aussetzen. (Und der Widerstand, der sich in Polen dagegen formiert, zeigt, dass Fracking keinesfalls eine akzeptiertere Energiequelle ist; die Hypothese, diese Technologie könnte kostengünstig Gas gewinnen, ist ebenfalls umstritten. - Anm. d. Red.)

## Pläne den ersten Reaktor zu bauen

Die staatliche Holding "Polska Grupa Energetyczna" (PGE, Polnische Energie Gruppe) wurde von der polnischen Regierung zum strategischen Investor bestimmt. Die erste angenommene Programmfassung (Anfang 2009) sah vor, dass dieses Unternehmen zwei erste Reaktoren bis 2020 bzw. 2022 bauen würde. Der letztendliche Standort für den ersten, ebenso wie die Finanzquellen und Reaktortyp, sollten in den Jahren zwischen 2011 und 2014 festgelegt werden. Einer der führenden Standortkandidaten ist bisher Zarnowiec, ein Dorf im nördlichen Polen, etwa 60 Kilometer nordwestlich der Regionshauptstadt Gdansk. Ende 2009 wurde "PGE Energia Jadrowa S.A.", ein zur PGE Holding zugehöriges Unternehmen, eingerichtet, um die "Atomenergieproduktion in Polen (zu) entwickeln".

Die Regierung ist der offizielle Autor und Befürworter der atomaren Wiederbelebungspläne, obwohl die Informationen und das "Wissen" über die Atomenergie, die durch verschiedenste Kanäle (wie die staatlichen Bildungsprogramme, z.B. in Schulen verschiedenen Niveaus) gestreut werden, völlig unausgeglichen sind. Sie repräsentieren aus-

schließlich die Vorteile der Atomenergie. Nachrichten und Meinungen, die in den polnischen Mainstream-Medien wiedergegeben werden, werden von den Atomikern eingespeist und von diesen dominiert, die sich damit durchsetzen, ihre pro-Atomkraft-Botschaften zu verbreiten.

Es gibt keine offizielle öffentliche Debatte, deren Ergebnisse die Entscheidung, ob das Atomkraftprogramm durchgeführt werden sollte

## Kintyre: Uranmine genehmigt

**NukeNews** Früh im Frühling genehmigte Westaustraliens Umweltminister die geplante Uranmine in Kintyre. Das Bergwerk gehört Cameco. Wir suchen internationale Unterstützung. Ein einzigartiges Wüsten-Ökosystem wurde aus dem Karlamilyi National Park herausgetrennt, damit Abbauarbeiten stattfinden konnten. Jetzt entscheidet der Bundesumweltminister über das Schicksal des größten Nationalparks von Westaustralien und das der Martu-Aboriginegruppen in der Umgebung, die von der geplanten Uranmine in Kintyre bedroht werden. Wir brauchen eure Hilfe, um unsere Botschaft zu verbreiten - schickt Minister Greg Hunt eine Nachricht. Eure Unterstützung ist sehr wichtig - besonders für die Gruppen, die bedroht sind. Betroffen ist u.a. die Parngur Community, die gegen den geplanten Uranabbau kämpft.



- ANZEIGE -

### Antifaschistisches Infoblatt

Gneisenaustraße 2a  
10961 Berlin

Einzel exemplar: 3,50 EUR  
Abo 17,50 EUR (5 Ausg.)  
Abo 35,00 EUR (10 Ausg.)

[www.antifainfoblatt.de](http://www.antifainfoblatt.de)  
mail@antifainfoblatt.de

facebook.com/AntifaschistischesInfoblatt  
twitter.com/AntifainfoBlatt

Kostenloses Probeexemplar





## Flüssiger Atommüll auf Nordamerikas Highways?

**NukeNews** Flüssiger Atommüll auf nordamerikanischen Highways? Es ist geplant, etwa 23.000 Liter HEUNL (highly enriched uranyl nitrate liquids, hochangereicherte Uranylinitrat-Lösungen) von der Anlage Chalk River im Osten Ontarios zur Anlage Savannah River in South Carolina, einem weiteren vorläufigen Aufbewahrungsort, zu transportieren. Das ist noch nie geschehen. Hier erfahrt ihr, warum es eine schlechte Idee ist und welche weniger gefährlichen Alternativen es gibt:

<http://cleanairalliance.us5.list-manage.com/track/click?u=9e0d2b5aacdacc8f6d679bba2&id=d79fa70c39&e=2ece43c12c>

- ANZEIGE -

**dataspace**  
infoladen  
datenbank

Thematische Online-Recherche von Artikeln linker Zeitschriften

Bestand von Infoläden:  
Bücher, Broschüren, Videos ...

[www.nadir.org/dataspace](http://www.nadir.org/dataspace)

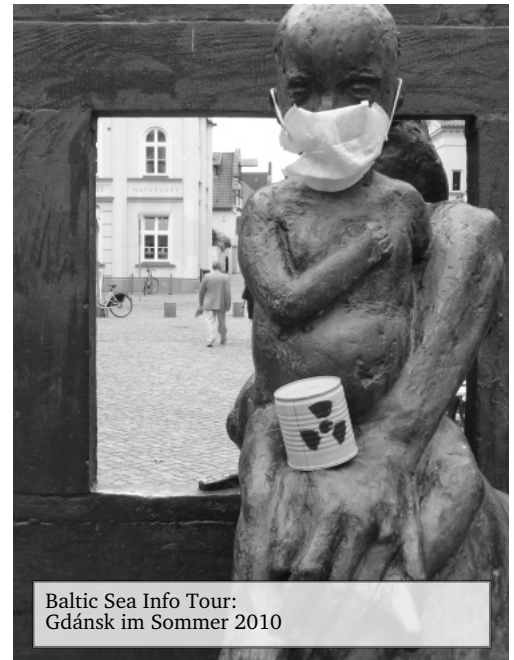
oder nicht, bedingen würde. Die befangenen und selektiven Medienmeinungen zur Atomfrage, die zwischen die Nachrichten geschmuggelt werden, können kaum als öffentliche Debatte bezeichnet werden. Sie bevorzugen Atomkraft und verwerfen die Vorteile erneuerbarer Energien. Sie verwenden Propagandatricks, wie die ausschließliche Betrachtung von Kohle, wenn Vergleiche mit anderen Ressourcen gemacht werden, oder verwenden einige Forschungen und Analysen sehr selektiv.

Die polnische Regierung hatte bis 2012 450 Millionen Złoty (ca. 110 Millionen Euro) für die Bewerbung ihrer Atomkraft-Agenda bereit gestellt.

Polens Energieprogramm für die Periode bis 2030 zufolge würden Atomkraftwerke die Energiesicherheit des Landes herstellen. Die Analysen und Berechnungen desselben Dokuments besagen jedoch, dass neue Reaktoren zwischen 15 und 20 Prozent aller zukünftig in Polen erzeugten Elektrizität liefern sollen. Der Anteil der Elektrizität an Polens Gesamtenergieversorgung lag 2005 allerdings bei 14,5 Prozent, und bis 2020 ist geplant dass dieser lediglich auf 15,4 Prozent steigen soll. Das bedeutet, dass der Anteil der Atomenergie an der gesamten Energieversorgung des Landes keine drei Prozent überschreitet, und bis 2030 nur auf läppische sieben Prozent der Primärenergieversorgung steigt.

Ferner wird die Atomkraft nicht nur dazu beitragen, dass Polen sich aus seiner Abhängigkeit von Kohle befreit, sondern wird effektiv seine Bestrebungen vereiteln, die Erneuerbaren Energien zu entwickeln.

Expert\*innen sagen, dass Polen hinsichtlich der Bedenken zur Energiesicherheit mehr davon hätte, sein Stromnetz mit denen der Nachbar-EU-Staaten zu kombinieren. Im Zusammenspiel mit Energieeffizienzmaßnahmen, schrittweiser Moderni-



Baltic Sea Info Tour:  
Gdansk im Sommer 2010

sierung des polnischen Stromnetzes, einem dynamischen Ausbau erneuerbarer Energiequellen sowie der Ausweitung der Energiegewinnung aus Gas sollte es möglich sein, Polens Energiesicherheit zu gewährleisten und Treibhausgas-Emissionen zu verringern.

In diesem Stadium ist Sicherheit (aufgrund der noch ausstehenden Reaktordesign-Entscheidung - Anm. d. Red.), abgesehen von grundsätzlichen Zweifeln, noch kein greifbares Thema.[3]

## Die wichtigsten negativen Auswirkungen des geplanten AKWs auf die Region

Ein AKW am Standort Zarnowiec würde einen Wasserkanal erfordern, der den See an den die Anlage angrenzt, mit der Ostsee verbinden würde. Das würde genug Kühlwasser für den Reaktor bereitstellen, denn für den See wären zu hohe Temperaturen vorherrschend. Würde dieser Kanal gebaut werden, wären allerdings eine Reihe EU-geschützter Natura 2000-Gebiete und ihre Lebensräume zerschnitten und gefährdet.







Auch würde ein AKW in Zarnowiec, bereits allein aufgrund seiner Gegenwart, negative Auswirkungen auf den lokalen, kleinstrukturierten Tourismus in der ganzen Region Pommern haben. Es würde aufgrund der möglichen Kontaminationsrisiken und optischen Aufdrängens negativ von potenziellen Tourist\*innen, unter ihnen viele Deutsche, wahrgenommen werden. Somit würden sie davon abgehalten werden, die Region zu besuchen und sich hier aufzuhalten. Die Einkünfte aus dem Tourismusgewerbe, einem der größten Garanten für Wohlstand und akzeptable Jobs in der Region, würden deutlich fallen. Der Einfluss auf die bäuerlichen landwirtschaftlichen Ländereien wäre ähnlich.

Andere Arten negativer Auswirkungen sind allgemein bekannte Risiken, die jeden AKW-Standort betreffen - Gesundheit, Terrorismus, Verschmut-

zung der Natur im Normalbetrieb, Kernbrennstofftransporte und mehr. Andere Standorte, die in Betracht gezogen werden, würden vergleichbaren negativen Konsequenzen unterliegen.

### Fußnoten

1: <http://www.pgesa.pl/en/PGE/PressCenter/PressInformation/Pages/RegistrationofPGEenergiaJadrowaSA.aspx>

2: <http://www.pgesa.pl/en/PGE/BusinessAreas/Pages/NuclearPowerGeneration.aspx>

3: wie beispielsweise hier beschrieben: <http://www.greenpeace.org/international/en/news/Blogs/nuclear-reaction/free-nuclear-advice-for-the-polish-energy-gro/blog/11814>  
- gesichtet 25. Mai 2015

## Fennovoima-AKW soll aus russischem Wohlfahrtsfonds bezahlt werden

**fb** Mitte Januar wurde ein Beschluss der russischen Regierung bekannt, für die Baukosten des Fennovoima-AKW in Pyhäjoki, Finnland, Mittel aus Russlands Nationalem Wohlfahrtsfonds bereitzustellen. Dabei handelt es sich um einen staatlichen Fonds, der die langfristige Auszahlung von Renten garantieren soll. Die Entscheidung der Regierung erging am 30. Dezember 2014, das Dokument wurde am 16. Januar 2015 veröffentlicht. Diesem Dokument zufolge werden bis zu 2,4 Milliarden Euro, aber nicht mehr als 150 Milliarden Rubel, in das neueste AKW-Projekt in Finnland investiert, an dem die russischen Atomunternehmen Atomenergoprom und Rusatom Overseas mit 34 % der Anteile beteiligt sind. Die Tochtergesellschaften des russischen Konzerns Rosatom übernahmen E.ONs Anteile, nachdem der deutsche Atomenergiegigant, der das Projekt ursprünglich in Gang gebracht hatte, wegen öffentlichen Drucks in Deutschland ausstieg.

Fennovoima steht unter Zeitdruck. Wenn der Bau des AKWs nicht vor Anfang Juli 2015 beginnt, ist der politische Grundsatzbeschluss, auf dem das Projekt basiert, hinfällig, und ein neuer Parlamentsbeschluss wäre erforderlich.

## IAEO zu polnischem Atommüllprogramm

**NukeNews** Vom 3.-5. Februar fand in Warschau ein Treffen zwischen dem polnischen Wirtschaftsministerium und IAEO-Experten statt. Hauptthemen waren das geplante Entsorgungsprogramm und das allgemeine Atomprogramm PPEJ für Polen. Dem Ministerium zufolge wurden beide Dokumente von der Behörde hoch eingeschätzt und bewertet. Medien der Atomwirtschaft beschrieben es so, als sollten die IAEO-Experten bei der Bewältigung der Probleme mit dem Atommüll in Polen helfen.

## Anti-Atom-Infodienst

**Kontakt:** [news@NukeNews.nuclear-heritage.net](mailto:news@NukeNews.nuclear-heritage.net)  
**Deadlines:** 16. August 2015, 8. November 2015  
**Internet:** <http://NukeNews.Nuclear-Heritage.NET>

Aus dem Nuclear Heritage Network gibt es seit vier Jahren ein mehrsprachiges Infotool für Anti-Atom-Aktivist\*innen und sonstige Interessierte. Unter dem Namen "NukeNews" erscheint alle drei Monate ein Newsletter, der in derzeit acht Sprachen (deutsch, englisch, finnisch, französisch, polnisch, russisch, slowenisch und tschechisch) per E-Mail verschickt und im Internet veröffentlicht wird.

Die NukeNews spiegeln die Aktivitäten, Themen und Kämpfe der Aktivist\*innen aus dem Netzwerk wider. Die Texte werden von Menschen vor Ort geschrieben und übersetzt.

Ihr könnt die NukeNews online in der euch liebsten Sprachversion abonnieren. Eure Unterstützung in Form von kurzen Beiträgen oder bei der Übersetzung ist sehr willkommen. Artikel sollen kurz & knapp und in englischer Sprache verfasst sein. Sie müssen eine aussagekräftige Überschrift enthalten und können per Link auf Hintergrundinformationen verweisen.

Eure Beiträge zu den nächsten Ausgaben der NukeNews könnt ihr per E-Mail noch bis zum 16.8. bzw. 8.11. schicken.



## Britische Vergeltungen gegen die österreichische Regierung?

**NukeNews** Die österreichische Bundesregierung hatte informiert, dass sie juristische Schritte gegen die Entscheidung der EU unternehmen würde, nach der es zum Beispiel der britischen Regierung möglich sein würde, den Bau neuer AKWs zu subventionieren - wie das z.B. in Hinkley Point mit einem contract-for-difference Schema geplant ist.

Englische NGOs lobten die österreichische Position und schickten sogar furchterregende Fotos aus Sellafield nach Wien, die im Magazin "The Ecologist" veröffentlicht wurden. Auch der deutsche Pionier-Ökostromanbieter EWS-Schönau unterstützt diese Position mit einer eigenen Kampagne, an der sich schon über 50.000 Menschen beteiligt haben.

Der britische Premierminister David Cameron scheint nicht sehr davon angetan gewesen zu sein, als der österreichische Kanzler ihm kürzlich bei einem Treffen die Position seines Landes erklären wollte. Im Gegenteil drangen aus diplomatischen Kreisen Informationen nach außen, wonach London systematische Schritte gegen die österreichische Regierung überlege. Österreichs Bundeskanzler Werner Faymanns Antwort: "Österreich lässt sich nicht drohen, und ich hoffe daher, dass das ein Missverständnis ist."

Tatsächlich liegt das eigentliche Problem aber im Vereinigten Königreich, weil der größte Teil der mehr als 20 Milliarden € geplanter Subventionen (plus 35 Jahre garantierte Einspeisetarife), von den britischen KonsumentInnen berappt werden müssten. Daher sollte vielleicht die britische Öffentlichkeit beginnen, ihrer eigenen Regierung auf die Finger zu klopfen, bevor es zu spät ist.

## Filmbesprechung:

# Reise zum sichersten Ort der Welt

**fb** Der Einstieg beginnt schon gut: ein Atom-Lobbyist teilt seine Befürchtung mit, die Atomenergienutzung könne "sterben", wenn es nicht gelänge die Leute glauben zu machen, dass eine sichere Atommüllentsorgung möglich sei. Nett ist, dass er selbst darauf hinweist, dass uns die Atomindustrie ein Problem bereitet, das selbst nach einem Ausstieg aus der Atomkraft bleibt - "wir müssen dann immer noch den Atommüll loswerden". Die Reise, auf die Regisseur Edgar Hagen mit dem "Sichere-Endlagerung-ist-möglich"-Gläubigen geht, ist für letzteren nichts anderes als eine Propaganda-Tour für die Atomkraft - zumindest scheint dies die Intention von Lobbyist Charles McCombie zu sein.

Mit ihm geht es zunächst nach China, wo der enthusiastische Endlagerprogramm-Direktor Ju Wang bekräftigt, wie wichtig McCombies Besuch für die nukleare Gemeinschaft sei. Bei der modernisierten Propaganda der Industrie, der wir hier begegnen, darf es an umgewandelten Argumenten der Gegenseite nicht fehlen: So erklärt Wang energisch, dass es unverantwortlich sei, Atomkraftwerke zu

bauen, ohne sich um eine "Toilette" für den dabei produzierten Müll einen Kopf zu machen - in China ginge es um mehr als 80.000 Tonnen hochradioaktiven Mülls. Das haben die Atomindustrie und ihre Protagonist\*innen zwar seit Jahrzehnten genau so getrieben, aber das merkt doch keiner... Er will seinen hochradioaktiven Atommüll in der Wüste Gobi verbuddeln, und preist an, dass es dort ja gar nicht so schlecht sei - nur vier Familien leben in der Gegend, die er ausgesucht hat; ein kleines Opfer ist doch noch vertretbar, nicht wahr?

Schnell wird deutlich, dass Wangs eigene Parolen nicht erfüllt werden - von wegen ein Atommülllager wird gleichzeitig mit den Dutzenden neuen Atomkraftwerken errichtet. Offenbar sind entgegen der schönen Worte auch jetzt eher vage Überlegungen für einen potenziellen Endlagerstandort an der Tagesordnung, denn mehr als ein paar erste Bohrlöcher und Satellitenkarten kann er nicht vorweisen. - Der "sicherste Ort der Welt?" - nein, aber "einer der sichersten", behauptet der Direktor.

## International Network Office

Öffnungszeiten: mittwochs 14-16 Uhr

**E-Mail:** office@nuclear-heritage.net

**Telefon:** +49 3431 5894177

**Jabber/XMPP:** network.office - Domain: jabber.ccc.de

**Internetseite:** http://office.nuclear-heritage.net

**Skype:** projekthaus.mannsdorf

**Mobil:** +358 41 7243254

**Fax:** +49 911 30844 77076

Am Bärental 6, D-04720 Döbeln

*Unterstützung der weltweiten Vernetzung von Anti-Atom-Aktivist\*innen: Kontaktvermittlung zu Fachleuten & Expert\*innen für Vorträge, Studien & Konferenzen bzw. zu Gruppen in ähnlichen Feldern; Koordination mehrsprachiger Publikationen; Vernetzungstreffen*

*Freiwillige, die im Network Office für eine überschaubare Zeit mitarbeiten wollen, sind herzlich willkommen!*





Als nächstes führt die Reise - jetzt ohne Lobbyist McCombie - nach Hanford, USA, einem hochkontaminierten militärischen Atomkomplex. Da die Gegend, das annektierte Land der Yakama Nation, ohnehin schon hochgradig belastet war, sollte hier ein Endlager entstehen. Danach geht es nach Großbritannien, genauer: nach Sellafield, der Skandal-Anlage, die schon einige Menschen das Leben kostete und wegen ihrer extremen radioaktiven Freisetzungen selbst die ferne Ostsee als drittgrößter Verschmutzer belastet hat. Hier treffen wir auch wieder mit dem Atom-Enthusiasten zusammen, der beim Spaziergang durch den Atomkomplex seine jugendlichen Atomphantasien romantisiert.

Weiter geht es auf einen Atommüllfrachter mit hochradioaktiven Müll aus Sellafield. Dort offenbart der Kapitän eine naive Technikgläubigkeit, wenn er erklärt, dass sie nicht "über sinkende Schiffe" reden, und dass selbst dann der Atommüll sicher verkapselt wäre, also nichts passieren würde. Etwas später im Film wird die vor einigen Jahrzehnten noch ganz bewusst betriebene Verklappung von Atommüll in den Meeren angesprochen. Schon damals war das alles "sicher". Nächster Zwischenstopp ist in der Schweiz, am Vorzeigeprojekt Felsenau für die Endlagerung niedrig- und mittlerradioaktiver Abfälle aus den 1970er Jahren. Und wieder stoßen wir auf Charles McCombie, der 1978 von der Schweizer Atomindustrie beauftragt wurde ein Gutachten zu erstellen, dass beweisen sollte, dass der Granit der Schweiz sicher sei. Die Interpretation der Erkenntnisse sei schwierig gewesen, aber es gelang ihm die Regierung zu überzeugen. Seine Arbeit bezeichnet er als "Erfolg", und zwar, weil sie dazu geführt hat, dass die schweizer Atomkraftwerke nicht abgeschaltet worden. Soviel zum Thema Prioritäten. Dieser Typ, der heute noch an die Sicherheit der Endlagerung glaubt, hatte seine Finger offenbar in einer Vielzahl umstrittener Projekte, die ja wohl allesamt gescheitert sind - denn

es gibt bis heute kein sicheres Endlager für Atommüll. Trotzdem wird er von seiner Lobby als Experte hochgefeiert.

Die Reise auf der Suche nach einem sicheren Endlager führt noch durch eine Reihe von Atommüllstandorten aus Vergangenheit und Gegenwart: Nevada Test Site/Yucca Mountain, USA (auch da sollte McCombie 1993 den Job machen); Officer Basin/Westaustralien (McCombie wollte hier mit seinem PANGEA-Projekt im Auftrag von Schweiz und Großbritannien Atommüll aus aller Welt abkippen und tat den Widerstand in Australien als "psychologisches Problem" ab); IAEA-Hauptquartier in Wien (wo McCombie Vertreter aus Atomstaaten berät, wie sie ihre Endlager besser durchsetzen können); Castorprotest im Wendland, hier soll die "Sicherheit" des Atommülls wohl von der Polizei gewährleistet werden; WIPP - Waste Isolation Pilot Plant in Carlsbad, USA (wo der Bürgermeister bereit ist, seine Gemeinde für ein paar Jobs, Geld und "American Football" zur Atommüllkippe machen zu lassen); zurück in Großbritannien ein Treffen mit dem Direktor des britischen Endlagerprogramms, das derzeit am Widerstand der lokalen Gemeinden scheitert (beraten durch McCombie); Östhammar/Forsmark, Schweden; Rokkasho, Japan (McCombie war Vorsitzender der von Japan eingesetzten internationalen technischen Kommission für die Atommüllentsorgung); Benken, Schweiz.

Zusammengefasst: ein schöner Film, produziert von W-Film, der viele Eindrücke von unseriösen und gescheiterten Endlagerprojekten mit den Erfolgsstories der Propagandisten verwebt. Der Titel selbst ist etwas irreführend, denn es geht nicht um den "sichersten" Ort der Welt, sondern die Suche dreht sich um Akzeptanz und Durchsetzungsvermögen von Regierungen und Atomindustrie. "Sicherheit" ist zwar ein beliebtes Wort in der Sprache der Atomlobby, hat offenbar aber wenig Wert.

## Fukushima Watch: Tepco soll tritiumhaltiges Wasser ablassen

**NukeNews** Japans Atomaufsichtsbehörde hat Tokyo Electric Power Co. offiziell aufgefordert, darauf hinzuwirken, schwach verseuchtes Wasser aus dem Atomkraftwerk Fukushima Daiichi ins Meer abzulassen. Bisher lagert Tepco das tritiumverseuchte Wasser in etwa 1000 Tanks auf dem Gelände, aber dem Unternehmen geht der Platz aus.

<http://cleanairalliance.us5.list-manage2.com/track/click?u=9e0d2b5aacdacc8f6d679bba2&id=5c9f7760&e=2ece43c12c>

## Flächenbrände könnten Strahlung in Tschernobyl wieder entflammen

**NukeNews** Wieder könnten sich radioaktive Wolken über Europa ausbreiten. Eine Zunahme an Flächenbränden könnte zur Freisetzung von Strahlung aus den oberen Bodenschichten in den dichten Wäldern nahe Tschernobyl in der Ukraine und Weißrussland führen.

<http://cleanairalliance.us5.list-manage.com/track/click?u=9e0d2b5aacdacc8f6d679bba2&id=f0bb32d396&e=2ece43c12c>

## Indigene Bevölkerung soll Abbauarbeiten weichen

**NukeNews** Die Dene First Nation in La Loche im Nordwesten der kanadischen Provinz Saskatchewan wird durch die entdeckten Uranerzvorkommen auf der einen Seite und steigenden Tar Sands-Abbau auf der anderen aus ihrem traditionellen Gebiet verdrängt. Die Provinzregierung hat Maßnahmen eingeleitet, die die Dene zwingen sollen, ihr Land zu verlassen.





## Kosten der Stilllegung von Atomanlagen unterschätzt

**NukeNews** 200 der 434 aktiven Reaktoren weltweit müssen bis 2040 stillgelegt werden. Die Kosten dafür werden auf über 100 Milliarden US-Dollar geschätzt. Viele Experten halten diese Zahl aber für viel zu niedrig, weil die Kosten der Entsorgung und der langfristigen Lagerung von Atommüll darin nicht berücksichtigt werden und weil die Kosten für die Stilllegung - bis zu der es oft noch ein Jahrzehnt oder länger dauern wird - sich je nach Reaktor und Land enorm unterscheiden.

<http://cleanairalliance.us5.list-manage.com/track/click?u=9e0d2b5aacdacc8f6d679bba2&id=01f91c1a4f&e=2ece43c12c>

## Beratungen über Atommülllager bei Tschernobyl

**NukeNews** Mitte November 2014 informierte die Ukraine das polnische Umweltministerium über ihren Plan, etwa 11 km vom AKW Tschernobyl entfernt ein Lager für Atommüll und abgebrannte Brennelemente einzurichten. Der Plan wurde im Rahmen der Espoo-Konvention eingereicht, und Berichten zufolge würde es während der Dauer der formellen Beratungen keine Beteiligung der Öffentlichkeit dazu geben. Die Öffentlichkeit wurde nicht informiert, bis Mitte Januar die Medien über eine Sitzung des polnischen Parlaments berichteten. Dabei versuchte Piotr Otawski, der Vizeminister für Umwelt, die Ängste eines Parlamentsmitglied zu beschwichtigen, indem er erklärte, Atommülllager hätten im Gegensatz zu anderen Nuklearanlagen normalerweise nur lokale Auswirkungen. Außerdem sagte er, in dieser Hinsicht würden strenge internationale Prozeduren befolgt, die auch bei diesem speziellen Projekt gelten würden.

# Rezension: Die Freihandelsfalle

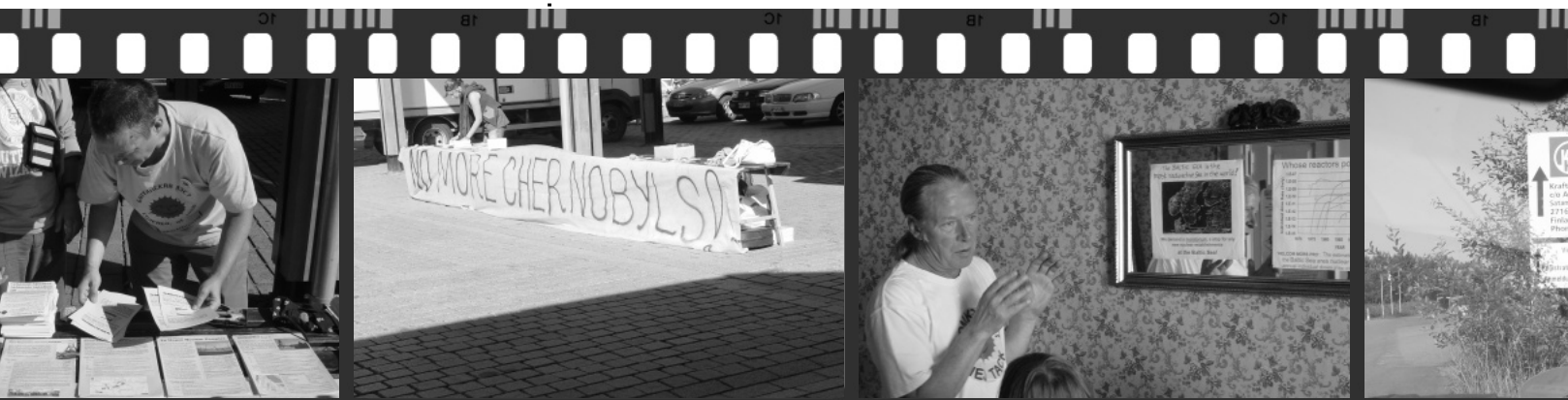
**fb** Dieses Büchlein mit Beiträgen von nahezu 20 Autor\*innen aus der BRD, Europa und den USA soll Hintergrundwissen zum TTIP - Transatlantic Trade and Investment Partnership - bereitstellen und die komplexe Thematik sowie mögliche Gefahren verständlich machen. Diese "Attac-BasisTexte" geben einen Einblick in ein weites Feld von Blickwinkeln auf die aktuellen Verhandlungen zu dem neuen Handelsabkommen, das Großkonzernen noch mehr Rechte einräumen und dabei Errungenschaften sozialer Bewegungen der letzten Jahrzehnte einplätten soll. Auch ein Rückblick und Abgleich mit früheren "Freihandelsabkommen" wird vorgezogen und aufgezeigt, dass in der Vergangenheit mehrere Anläufe von Ansätzen, die sich nun in TTIP wiederfinden, durch massiven Protest sowie die abwehrende Haltung betroffener weniger wirtschaftsstarker Länder verhindert wurden.

Obwohl viele der Autor\*innen sich bemühen, das komplexe Thema allgemeinverständlich zu machen, das nicht nur durch wirtschaftspolitische Begrifflichkeiten und Denkweisen keine leichte Kost ist, sondern auch durch die Intransparenz geheimer Verhandlungen nicht gänzlich erfassbar bleibt, gelingt es nicht eine Informationsgrundlage zu schaffen, auf der Leser\*innen zu eigenständiger Abschätzung der Wahrscheinlichkeit der Umsetzung einzelner befürchteter Ausprägungen befähigt würden. Insbesondere da, wo die Theoreme und Definitionen der Wirtschaftslobby wiedergegeben und der Versuch gemacht wird, diese in verständliche, weniger euphemistische Sprache zu übersetzen, bleibt es schwer noch eigenständig nachvollziehen zu können, welche der an die Wand gemalten "Teufel" wie realistisch sind. Insbesondere fehlt eine Grundlage, um die Politik und Motivation der beteiligten Politiker\*innen einschätzen zu

können. Aber auch die reproduzierte Lobbysprache einiger Autor\*innen wirkt diesbezüglich kontraproduktiv.

Davon abgesehen gibt das Buch einen vermutlich guten Rundumblick über die potenziellen Gefahren, die TTIP birgt. Diese werden sehr konkret, und leicht nachvollziehbar erläutert. So ist es kein Problem zu erkennen, dass mit dieser Art von Handelsabkommen auf Umwegen die Kämpfe und Fortschritte aus diversen Bewegungen angegriffen und womöglich zunichte gemacht werden könnten. Es wird auch deutlich, dass es nicht nur darum geht, das "gute" Europa vor den "bösen Amerikaner\*innen" zu schützen, sondern dass Organisationen auf beiden Seiten des Atlantiks gemeinsam gegen das Abkommen kämpfen, weil es bereichsbezogen sowohl in den USA als auch EU Regelungen gibt, die deutlich fortschrittlicher als auf der anderen Seite sind, und mit TTIP ausgehebelt werden sollen. Auch die Konsequenzen, die TTIP & co. auf Klimapolitik und die Wirtschaft von nicht am Abkommen beteiligter, ärmerer Länder bewirken kann, werden eindringlich verdeutlicht.

Insbesondere der Verweis auf erfolgreiche Kämpfe von Bewegungen gegen frühere Anläufe ähnlicher Konzernphantasien wie jetzt bei TTIP macht Mut und zeigt Handlungs- und Gestaltungsmöglichkeiten auf. - Ganz im Gegensatz zu dem Ohnmachtsgefühl, das entstehen kann, wenn mensch vergegenwärtigt, wie - mit Billigung der selbst davon betroffenen Politiker\*innen - ein Abkommen ausgehandelt wird, über das weder die Öffentlichkeit noch die Entscheidungsgremien im Detail in Kenntnis gesetzt werden. Wichtig ist aber, nicht abwartend nur den Kampagnen einiger den Widerstand dirigierender NGOs zu folgen, sondern eigene Aktionsfelder auszumachen und zu



# "Tar Sands": Nachhaltige Zerstörung von Urwäldern indigener Menschen und größter

fb Die bisherigen Teile dieses Artikels gaben einen Überblick über die Tar Sands-Vorkommen und die Ölindustrie in Alberta. Weiterer Fokus waren die ökologischen Auswirkungen der Tar Sands-Industrie, die Technologie der Rohölherzeugung aus den Tar Sands von der Konditionierung bis zum Upgrading sowie die Abbaufahrten. Thema des letzten Teils war die "Renaturierung" der verwüsteten Gebiete, womit hier gleich fortgesetzt wird.

## Renaturierungspraxis

Wie wenig die praktische Renaturierung mit "Natur" zu tun hat, zeigen von der Tar Sands-Lobby angepriesene Modellprojekte, wie das der Firma "Imperial Oil", wo dem Oberboden Kohle beigemischt wird, was den laut Unternehmen normalerweise hunderte Jahre benötigenden Entwicklungsprozess dieser Bodenschicht durch Aktivierung von Mikroorganismen und Nährstoffspeicherung unterstützen soll. Was in der industriellen Landwirtschaft möglicherweise als interessante Forschung betrachtet würde, ist bei der vorgeblichen Wiederherstellung des zerstörten Ökosystems ein Symptom eines unmöglichen Ansatzes. "Diese Feldtests stellen die letzte Forschungsphase von zehn Jahren Forschung dar", schreiben die Lobbyist\*innen von "Oil-sandstoday", "die demonstrieren soll, dass es möglich ist, aus Unterboden Mutterboden zu machen, der genau so gute oder bessere Eigenschaften für den Anbau von Kulturen hat, als natürliche Muttererde".

In der Tar Sands-Industrie gibt es einige grundsätzlich unterschiedliche Renaturierungsfelder: die Tagebau-

Restlöcher (oder vielmehr gigantischen Kraterlandschaften einer Ausdehnung, die vom All aus sichtbar ist), die Tailings Ponds (Absetzbecken, in die die teils toxischen, auf jeden Fall ölhaltigen, Abwässer entsorgt wurden) und die diversen von vielfältigen Industrieanlagen bedeckten Hauptstandorte der Unternehmen.

bis heute aber auch das einzige Renaturierungsprojekt mit Zertifikat zu sein. - Was seitdem von der Tar Sands-Lobby als Beweis für umweltfreundliche Ölproduktion vermarktet wurde, umfasste lediglich eine Fläche von etwa einem Quadratkilometer. Kritiker\*innen bemängeln außerdem, dass es sich lediglich um eine ehemalige Abraumhalde handele, Erde,



## Gateway Hill

Einen nur auf den ersten Blick feierwürdigen Erfolg stellte die Ausstellung eines staatlichen Zertifikats für Syncrudes "Gateway Hill"-Renaturierungsprojekt im März 2008 dar. Damit wurde erstmals in der jahrzehntelangen Geschichte der Tar Sands-Industrie ein Renaturierungsvorhaben als gelungen beglaubigt durch die Regierung Albertas. - Es scheint

die abgetragen wurde, um das darunterliegende Material zu erreichen - also überhaupt nicht vergleichbar mit den Problemen, die die Renaturierung eines Tailings Ponds mit sich bringen. Desweiteren habe die renaturierte Landschaft kaum Ähnlichkeit mit dem vorher anzutreffenden Boreal Wald-Ökosystem.

"Ein Komplex aus Wald und tieflie-





- Fortsetzung (Teil 8) -

# und Feuchtgebieten, Enteignung Einzelverursacher des Treibhauseffekts

genden Feuchtgebieten wurde in ein trockenes, hügeliges Hochland mit neuen Pfaden für die menschliche Nutzung verwandelt", erläutert Joyce Hildebrand von Alberta Wilderness Association. Klare Worte sprach demnach selbst Syncrude-Pressesprecher Alain Moore: "Wenn die Leute nicht zu genau hinschauen, dann passt es in die natürliche Landschaft"...

Luftbilder der 2009er Recherchen zeigen das betreffende Waldstück. Es liegt im direkten Einzugsbereich der Qualmwolken der Industrieanlagen von Suncor und Syncrude, die die Fläche umgeben, riesigen Tailing Ponds grenzen an, auch die riesenhaften Schwefellager aus der Extraktion bei Syncrude sind nicht weit entfernt. Rechts und links befinden sich die zwei noch vor sechs Jahren Besucher\*innen schmackhaft gemachten Vorzeige-Renaturierungsprojekte "Crane Lake" und "Bison View Pont", von denen jetzt nur noch wenig zu lesen ist. Crane Lake wird von den Aufsichtsbehörden lediglich als "permanent renaturiert" (allerdings nur der See selbst und winzige Waldzipfel am Rand), aber trotz jahrzehntelangem Bestand nicht als zertifiziert angegeben; Bison View Point hat sogar nur den Status "temporär renaturiert". Die Fläche befindet sich außerdem im Zentrum der Sightseeing-Stopps des Suncor-Touristenbusses, wovon Bison View Point einer ist, ein andere ist die sogenannte "Giants of Mining Exhibit".

Dem Betreiber zufolge wurde das Gelände bereits in den frühen 1980ern renaturiert. Eigenen Angaben zufolge wurden dort mittlerweile Schneeschuhhase, Marder, Hirsch, Eichhörnchen, Biber, Coyote, verschiedene

Singvögel, Raubvögel und Raufußhühner gesichtet. - Alles eher keine seltenen Arten, also eine wenig aussagekräftige und teilweise sehr ungenaue Auflistung von Spezies.

Zehn Jahre hatte Syncrude für dieses Renaturierungsprojekt von nur 104 Hektar gebraucht, obwohl es sich weder um ein Tagebau-Restloch noch um einen Tailings Pond handelte. Angesichts der großen Flächen, die durch diese Industrie verwüstet wurden, hinken die Ölkonzerne mit der Aufräumarbeit stark hinterher. Hinsichtlich der in den Tailings Ponds lagernden Giftstoffe rechnen Wissenschaftler\*innen mit mindestens 150 Jahren, die der Absetzungsprozess dauern wird.

## Fort Hills

2002 wurde das Petro-Canadas Tar Sands-Bergwerk "Fort Hills Oil Sands Project" genehmigt, das in einem moorartiges Feuchtgebiet liegt. Der gesetzlich vorgeschriebene Renaturierungsbegriff mit dem Ziel einer "äquivalenten Boden-Leistungsfähigkeit" wird einem Kommentar aus der Alberta Wilderness Association zufolge hier voraussichtlich ins bedeutungslose ausgedehnt werden, da "beinahe jeder zustimmt, dass niemand weiß, wie dieses Ökosystem zu etwas vergleichbaren wieder renaturiert werden könnte, was heute ein seltenes Torfmoor ist, das seit 8.000 Jahren in der Mache ist und hydrologisch sowohl an der Oberfläche als auch via Grundwasser mit einer Vielzahl anderer Feuchtgebietstypen verbunden ist".

## Nikanotee

Im August 2013 startete Suncor die Renaturierung eines Moores - das Projekt wird "Nikanotee" genannt, abgeleitet vom Cree-Wort für "Zukunft". Das Suncor-Moor ist drei Hektar groß und wird von einem menschengemachten 32 Hektar umfassenden Wassersystem gespeist. Der Tar Sands-Konzern ist stolz darauf die eigentlich unmögliche Renaturierung eines Feuchtgebiets angegangen zu sein und betont Forschungspartnerschaften mit diversen Einrichtungen. Zwischen den Zeilen aber ist erkennbar, das außer Hoffnung und Stolz wenig Wissen und Klarheit besteht, wie ein derart komplexes Biotop lebendig gemacht, geschweige denn eine Ähnlichkeit zum vorigen Naturzustand erreicht werden soll.

## Bison Hills

Direkt im Grenzbereich zu Suncors "Basis Operations" befinden sich im südlichen Teil von Syncrudes "Mildred Lake project" verschiedene Flächen, an denen sich das Unternehmen seit Jahrzehnten mit seinen Renaturierungsmaßnahmen versucht. Eine davon, auf die wir in einem späteren Teil der Artikelserie noch ausführlicher eingehen werden, ist der sogenannte "Bison View Point" - ein Touristen-Aussichtsplateau, wo u.a. der Suncor-Sightseeing-Bus stoppt, um den Besucher\*innen die Ergebnisse der angeblichen Wiederherstellung der zerstörten Natur anhand der hier komplett standortuntypischen Bisons vorzuführen. Eine andere Fläche, auf die Syncrude in den letzten Jahren vermehrt den PR-Fokus gesetzt hat, sind die "South Bison Hills". Das Gebiet befindet sich





Wasser zu entziehen. Oder auch der Einsatz der berüchtigten CCS-Technology beim "Horizon"-Tar Sands-Projekt der Firma Canadian Natural Resources Limited, wo in der Fabrik produziertes CO<sub>2</sub> aufgefangen und den Tailings beigelegt wird, um chemische Reaktionen auszulösen, die die Schwebstoffe binden und den Kohlenstoffdioxid solcherart entsorgen sollen.

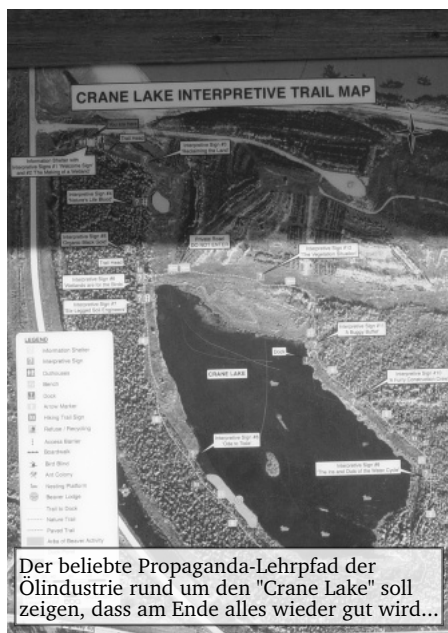
Noch dreister und absurder betreibt die Regierung Albertas selbst die Verharmlosungspropaganda für die Tar Sands-Industrie. In einem Flyer behauptet sie, dass sich die Schwebstoffe nach nur "3-5 Jahren" abgesetzt haben und die künstlichen Tailings Ponds bereits nach sechs Jahren zu funktionierenden Feuchtgebieten umgewandelt würden. Tailings Ponds werden hier als "sichere Alternative" gegenüber der direkten Freisetzung der Abwässer in den Wasserkreislauf bezeichnet. 90 % des Wasserbedarfs der Tar Sands-Anlagen würden durch die Tailings Ponds gedeckt. Zuletzt die unverschämte Falschaussage, dass "umfangreiches Monitoring keinerlei Auswirkungen von Tailings Ponds auf Oberflächengewässer oder trinkbares Grundwasser festgestellt" hätten - wo doch die Industrie selbst sich seit Jahren gegen die Vielzahl umfassender kritischer Studien rauszureden versucht, die derartige Freisetzungen dokumentiert haben.

Als "aggressive Kriterien" bezeichnet die Propaganda-Abteilung der Regierung in oben genanntem Dokument ihre Vorgaben an die Industrie "die Abwässer zu reduzieren und Termine zur Schließung und Renaturierung der Becken zu benennen, Planungen zur Eindämmung des Anstiegs flüssiger Tailings bis 2016 umzusetzen (Anmerkung: das tut die Industrie sowieso und hat selbst angeregt diese Forderung zu stellen) und ab 2016 dann genauso viele Abwässer zu behandeln wie gleichzeitig produziert werden". Am Rande verweist das Flugblatt auch auf sogenannte "Altlasten-Tailings Ponds" - ein netter Weg nur die neueren Absetzbecken

den achsstrengen Kriterien zu unterwerfen und die älteren, die ebenfalls von der Industrie verschuldet wurden als "Altlasten" einer Sonderbehandlung zu unterwerfen.

Um Wasservögel vom Landen in den Tailings Ponds abzuhalten, werden die Unternehmen verpflichtet "Ab-

Foto: Falk Beyer



Der beliebte Propaganda-Lehrpfad der Ölindustrie rund um den "Crane Lake" soll zeigen, dass am Ende alles wieder gut wird...

schreckungssysteme" zu installieren. Wie wenig das nützt, wissen wir von den Propangas-Schussanlagen, die zu Beginn dieser Artikelserie benannt wurden. An dem Imagewashing für die Ölindustrie ist scheinbar auch die Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren beteiligt, die in einer von der Provinzregierung mit 32 Millionen Kanadischen Dollars gesponsorten Forschungspartnerschaft zu "Sauberer Energieerzeugung mit Schwerpunkt auf Ölsande" benannt wird.

### Wapisiw Lookout

Erst im September 2010 stellte Suncor mit "Pond 1" seine erste Oberflächen-Renaturierung eines Tailings Ponds fertig - nach mehr als vier Jahrzehnten Tar Sands-Betrieb. Damit ist das Unternehmen immerhin das erste, das von sich behauptet eine Tailings Pond-Renaturierung vorge-

nommen zu haben - als "befahrbare Oberfläche", wie es auf seiner Internetseite schreibt. Die Fläche dieses ältesten Absetzbecken des ältesten noch operierenden und größten Tar Sands-Unternehmens Albertas beträgt 220 Hektar. 1967 war Pond 1 in Betrieb gegangen und wurde bis 1997 befüllt. Bei einer Touristen-Bussexkursion durch die Tar Sands-Anlagen von Suncor schwärmte die Sightseeing-Führerin schon im Sommer 2009: "Kommen Sie in ein paar Jahren noch einmal her, und Sie werden ein wunderschönes Feuchtgebiet sehen".

Im Zuge seiner Renaturierungs-Bewerbung nennt Suncor die Anlage jetzt "Wapisiw Lookout". Einige der Tailings Ponds-Fotos, die wir in früheren Ausgaben dieser Artikelserie abgedruckt haben, zeigten Pond 1 noch als Tailings Pond mit deutlich sichtbaren weißen und schwarzen Ablagerungen, die nun unter etwas Erde verschwunden sind. Dabei dürfte es sich auch um Überbleibsel der im Bericht der Alberta Wilderness Association erwähnten toxischen Bestandteile der Tailings handeln.

**Fortsetzung folgt! Weiter geht es mit diesem Hintergrundbericht in der nächsten Ausgabe - oder, wer nicht so lange warten will, kann auf der Internetseite des grünen blatts bereits weiter lesen. Fußnoten und Quellenangaben gibt es ebenfalls online.**

*Dieser Artikel basiert auf Vorort-Recherchen in Alberta, Interviews mit Vertreter\*innen von kanadischen Umwelt-NGOs, First Nations, aus Ölindustrie und Politik sowie auf Internet-Recherchen.*



# Camps, Treffen und Termine

## Climate Games

4. Juli, Westport, Amsterdam  
[www.climategames.nl](http://www.climategames.nl)

## Internationales Anti-Fracking Camp

13.-19. Juli, Gasteiz, Baskenland  
[frackanpada.frackingez.org](http://frackanpada.frackingez.org)

## War Starts Here Camp

25. Juli - 3. August  
in der Altmark  
[www.warstartsherecamp.org](http://www.warstartsherecamp.org)

## Bure - antiautoritäres und antikapitalistisches Treffen gegen das geplante Tiefendlager

Samstag, 1. August, Bure, Schweiz  
[vmc\[at\]riseup.net](mailto:vmc[at]riseup.net)

## Lausitzer Klima- und Energiecamp

5.-9. August, Groß Gastrose  
[www.lausitzcamp.info](http://www.lausitzcamp.info)

## Klimacamp im Rheinland

7.-17. August  
Rheinisches Braunkohlerevier  
[www.klimacamp-im-rheinland.de](http://www.klimacamp-im-rheinland.de)

## Degrowth-Sommerschule zum Thema Klimagerechtigkeit

9.-14. August, Rheinisches Revier  
[degrowth.de/de/sommerschule-2015](http://degrowth.de/de/sommerschule-2015)

## Ende Gelände! Massenaktion gegen Braunkohleabbau während des Klimacamps im Rheinland

14.-16. August, Rheinisches Revier  
[ende-gelände.org/de/node/26](http://ende-gelände.org/de/node/26)

## Aktionscamp gegen Tierfabriken

18.-23. August in Niedersachsen  
[www.kampagne-gegen-tierfabriken.info/aktionscamp](http://www.kampagne-gegen-tierfabriken.info/aktionscamp)

## Energiewendefestival

29. August - 8. September  
Rubingen bei Bern  
[www.energiewendefestival.ch](http://www.energiewendefestival.ch)

ISSN 1612-2186

