

grünes blatt



Klimakonferenzen Hohe Ziele, wenig erreicht

Die 1. Vertragsstaatenkonferenz der Klimarahmenkonvention stellte im Frühjahr 1995 in Berlin die Weichen für den Folgeprozeß zur Umsetzung und Weiterentwicklung des Übereinkommens. Die Staaten verständigten sich darauf, daß die in der Konvention festgelegten Verpflichtungen der Industrieländer verschärft werden müssen, um das Klima wirksam zu schützen. Daher sollen für die Industrieländer rechtlich verbindliche Politiken und Maßnahmen erarbeitet sowie quantifizierte Begrenzungs- und Reduktionsziele für Treibhausgasemissionen für bestimmte Zeitabschnitte wie 2005, 2010 und 2020 festgelegt werden. Über dieses "Berliner Mandat" hinaus wurde beschlossen, daß Industrie- und Entwicklungsländer in einer bis 1999 laufenden Pilotphase gemeinsame Projekte zum Klimaschutz im Sinne der Konvention erproben.

(Fortsetzung auf Seite 3)

Aus dem Inhalt:

Verschmutzung

Morsleben Seite 8

Silvester Seite 9

Seite 10



Inhaltsverzeichnis

Die zeitgemäße Lösung.

Klimakonferenzen	Seite 1
Inhalt und Impressum	Seite 2
Fortsetzung: Klimakonferenzen	Seite 3
„Die Ozonschicht“ und „Der Treibhauseffekt“	Seite 3
Klimaschädling Flugverkehr	
Die Verschmutzung der Meere	Seite 5
Kurzmeldung: Nistkastenbau	Seite 6
Temelin	Seite 7
Morsleben - Deutschlands einziges Endlager	Seite 8
Silvester, der Countdown zum Bombengeschäft	Seite 9
Elbeausbau	Seite 10
Gründungen und Aktionen	Seite 11
Adressen	Seite 11
Die Musterdemokratie	Seite 12



JETZT AUCH IN DER PRAKTISCHEN FAMILIENDOSE

Impressum

Das grüne blatt erscheint im Selbstverlag und ist eine Zeitschrift von Jugendlichen für Jugendliche und Junggebliebene.

Herausgeber:

Greenkids Magdeburg e.V.
Olvenstedter Straße 10
39108 Magdeburg
Tel. + Fax: 0391/5433861
E-Mail: mail@gruenes-blatt.de
www: www.gruenes-blatt.de

Mitwirkende Organisationen:

BUNDjugend Sachsen-Anhalt
NAJU Sachsen-Anhalt
Ökozentrum und -institut Magdeburg e.V.

Redaktion:

Susann Baehs (sb), Falk Beyer (fb, V.i.S.d.P.), Martin Gietl (mag), David Lähnemann (dal), Jonas Lähnemann (jol), Friederike Marschalk (fri), Olaf Prellwitz (witz), Katrin Risch (kr), Bettina In der Wische (biw)

Fotos:

Falk Beyer, NAJU, Greenkids-Archiv

Grafiken:

Umweltschnippel Bilderbuch, Politisches

Schnippel Bilderbuch
Satz und Layout:
Martin Gietl, David Lähnemann
Druck:
Stelzig Druck Magdeburg

Auflage:
1000 Hefte

Diese Ausgabe des grünen blatt wurde durch das Umweltamt Magdeburg gefördert.

Redaktionsschluß war der 1. Dezember 2000.
Das grüne blatt wird auf 100% Altpapier gedruckt.

Nächste Ausgabe: 5-2000
Redaktionsschluss: 23.12.2000

Das grüne blatt versteht sich als ein Medium aus der Umweltbewegung Sachsen-Anhalts. Die Redaktion bilden Vertreter der verschiedenen Vereine.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion oder des Herausgebers übereinstimmen.

Ältere Ausgaben des grünen blatts können gegen Erstattung der Portokosten (3,- DM) bei Greenkids Magdeburg e.V. nachbestellt oder online auf www.gruenes-blatt.de gelesen werden.

Die Trägervereine im Web:
www.greenkids.de
www.naju-lsa.de
www.oezim.here.de



Mitglied in der FJP



FREIE JUGEND PRESSE
Sachsen-Anhalt e.V.
Arbeitsgemeinschaft junger Medienmacher

Klimakonferenzen - viel Dampf um nix???

(Fortsetzung von Seite 1)

Auch Deutschland ist zusammen mit mehreren Entwicklungsländern an solchen Projekten zur gemeinsamen Umsetzung der Konvention beteiligt. Das Sekretariat der Klimarahmen-konvention wurde auf Beschluß der Berliner Konferenz in Bonn eingerichtet. Auf der 2. Vertragsstaatenkonferenz im Juli 1996 in Genf wurde in einer von über 140 Staaten getragenen Ministererklärung anerkannt, daß aufgrund der Erkennt-nisse und Prognosen des IPCC verstärkt Maßnahmen ergriffen und die Verhandlungen zur Umsetzung des "Berliner Mandats" beschleunigt werden müssen. Die Erklärung ergänzt das Mandat in der For-derung rechtlich verbindliche, quan-tifizierte Begrenzungen und signi-fikante Gesamtreduktionen der Treibhausgasemissionen sowie Politiken und Maßnahmen für be-



stimmte Sektoren festzulegen. Die 3. Vertragsstaatenkonferenz im Dezember 1997 in Kyoto soll ein Protokoll oder ein anderes verbindliches Rechtsinstrument mit verschärften, konkreten Verpflichtungen verabschieden und damit die Konvention zum Schutz des Weltklimas in das nächste Jahrtausend hinein weiterentwickeln. Doch in internationalen Klimakon-

ferenzen wird nach Ansicht von Greenpeace immer weniger über wirkliche Massnahmen gegen den Klimawandel verhandelt. Die dies-jährigen Verhandlungen in Buenos Aires, die am 14.11.98 zu Ende gingen, wurden von den nationalen ökonomischen Interessen blockiert. So konnte am Konferenzende nicht ein-mal festgestellt

werden, ob die bestehenden Beschlüsse von Kyoto zur Reduzierung schädlicher Treibhausgase angemessen sind. Die Konferenz endete nach zwei Wochen lediglich mit einem einfachen Plan für die weitere Arbeit.

Die Ozonschicht

Die Ozonschicht ist ein Bereich in der Atmosphäre, der sich etwa 20 bis 30 Kilometer oberhalb der Erdoberfläche befindet. In der Ozonschicht herrscht eine Ozonkonzentration von bis zu zehn Teilen auf eine Million Teile. Das Ozon entsteht dort durch die Einwirkung der Sonnenstrahlung auf Sauerstoff. Diese Einwirkung findet seit Millionen von Jahren statt, doch haben Stickstoffverbindungen in der Atmosphäre die Ozonkonzentration auf einem etwa stabilen Niveau gehalten. Aber da die Ozonschicht das Leben auf der Erde vor der krebserregenden ultraviolethen Sonnenstrahlung schützt, ist sie von größter Wichtigkeit. Aus diesem Grund waren Wissenschaftler beunruhigt, als sie entdeckten, daß chemische Gase mit dem Namen FCKW eine Bedrohung für die Ozonschicht darstellen. Deswegen wurde der Gebrauch von FCKWs in vielen Ländern verboten. Andere Chemikalien wie Stickstoffoxide in Düngemitteln greifen mögli-

cherweise die Ozonschicht ebenfalls an.

1984 entdeckten Forscher, die in der Antarktis arbeiten, den Rückgang von Ozon in der Atmosphäre hoch über diesem Kontinent. Wie andere Untersuchungen ergaben, ging der Gesamtanteil des Ozons in der Ozonschicht über der Antarktis zurück. Flüge über der Nordpolregion zeigten ähnliche Entwicklungen. Im Jahr 1985 wurde eine Konvention von den Vereinten Nationen verabschiedet, bekannt als Protokoll von Montreal, in dem 49 Unterzeichnerstaaten ein Auslaufen der FCKW-Produktion bis zum Ende des Jahrhunderts zusagten. Die Europäische Gemeinschaft (heute Europäische Union) schlug 1989 ein vollständiges Nutzungsverbot von FCKWs während der neunziger Jahre vor, dem sich die US-amerikanische Regierung anschloß.

Der Treibhauseffekt

Treibhauseffekt bezeichnet die Rolle der Atmosphäre bei der globalen Erderwärmung. Die Atmosphäre ist in hohem Maß durchlässig für einfallende Sonnenstrahlung, die von der Erdoberfläche absorbiert wird. Ein großer Teil dieser Strahlung wird reflektiert und wiederum von Gasen in der Atmosphäre wie Kohlendioxid, Methan, Stickstoff und Ozon zurückgestrahlt. Auf diesem

zur globalen Erwärmung. Das Vorkommen von Kohlendioxid in der Atmosphäre steigt wegen der Nutzung fossiler Brennstoffe wie Öl, Gas und Kohle jährlich um 0,4 Prozent; das Roden und Verbrennen in den tropischen Wäldern ist ebenfalls ein wichtiger Faktor. Andere Gase wie Methan und Fluorchlorkohlenwasserstoffe nehmen sogar noch schneller zu. Diese Zunahmen können in einem weltweiten Temperaturanstieg gipfeln, der auf 2 bis 6°C in den nächsten 100 Jahren geschätzt wird. Eine Erwärmung dieses Ausmaßes würde das Klima auf der ganzen Erde verändern, Ernten beeinflussen und den Meeresspiegel deutlich ansteigen lassen.

Klimaschädling Flugverkehr

Das Flugzeug – ein sehr schnelles Verkehrsmittel. Es gibt wohl kaum jemanden, der noch nicht mit einem geflogen ist. Zumindest nicht in den westlichen, in den „zivilisierten“ Ländern. Dort gehört fliegen für viele Geschäftsleute schon zum Alltag. Doch auch im Tourismus und zum Transport spielt der Flugverkehr eine große Rolle. Und diese Rolle gewinnt ständig an Bedeutung:

So wächst der Flugverkehr jährlich um 10%. Und auch die Flugkilometer pro Kopf sind in den Industrieländern seit 1970 auf mehr als das vierfache gestiegen. All das ist aber kein Wunder. So gibt es immer mehr Billigflugangebote und ähnliches. Imholz-Chef Peter Kurzo spricht sogar von dem „heftigsten Preiskampf aller Zeiten“. Grund dafür ist unter anderem eine massive Überkapazität im internationalen Luftverkehr.

Doch all dies ist nur dadurch möglich, dass die Flugzeugindustrie Milliarden an Subventionen erhält, dass die Kosten die zum Umweltschutz notwendig sind, nicht gedeckt werden und dass Kerosin bis heute, im Gegensatz zu z.B. dem Benzin, noch nicht versteuert ist. Dies wäre jedoch dringendst nötig.

So entstehen beim Verbrennen von Kerosin verschiedene klimawirksame Gase. Hierbei ist nicht einmal, wie man sicherlich denken würde, nur der Kohlendioxid der dramatisch. Der Anteil des Flugverkehrs am gesamten Kohlendioxid-(CO₂)-Ausstoß liegt bei 3%, was ein beträchtlicher Betrag ist. Doch auch andere Flugzeugemissionen sind sehr problematisch. Bei CO₂ ist es nämlich egal, wo es entsteht. Z.B. Wasserdampf, der auch beim Verbrennen von Kerosin entsteht, hat jedoch je nach Ort unterschiedliche Wirkungen. In den hohen Flughöhen der heutigen Flugzeuge (9km-13km) wird dieser – am Boden harmlose – Wasserdampf zu Eiskristallwolken (in Regionen mit viel Luftverkehr konnte bereits stärkere Wolkenbildung beobachtet werden). Diese wiederum verstärken den Treibhauseffekt, indem sie die Wärme zurück zur Erde reflektieren. Auch Stickoxid, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid sind indirekt klimawirksam, wobei es auch bei diesen von Bedeutung ist, wo sie emittiert werden. Dadurch dass diese Gase, je höher sie ausgestoßen werden, eine höhere Klimawirkung haben, erhält der Anteil an der Klimaveränderung durch Flugzeuge einen Vervielfachungsfaktor, der nach heutigen Er-

kenntnissen noch nicht bestimmbar ist, aber auf etwa 2 vermutet wird.

Dies wurde in einem 1999 veröffentlichten Bericht des sogenannten „Intergovernmental Panel on Climate Change“ (IPCC; aus dem UNO Umweltprogramm) von über 100 anerkannten Wissenschaftler/innen und sogar von Vertretern von Luftfahrtorganisationen untersucht. Der Bericht



mit dem Titel «Aviation and the Global Atmosphere» bestätigte eine erhöhte Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs gegenüber dem Verkehr am Boden (bei gleicher Menge verbrannten Treibstoffs). Außerdem sagt eine Prognose für Zentraleuropa bis 2015 sogar eine Klimaerwärmung um 0,5°C voraus. Doch nicht nur die Schädlichkeit der Emissionen, sondern auch die Menge des verbrannten Kerosins ist enorm. So hat eine B 747 nach Berechnungen des

Deutschen Zentrums für Luft und Raumfahrt (DLR) auf den ersten 2 Kilometern der Startphase einen Verbrauch von 23.000 Litern Kerosin auf 1000 km. So liegt der CO₂ Ausstoß je Start bei 940 kg. Und auch beim Streckenflug, der in etwa 10-11 km Höhe stattfindet, werden noch 1.300 Liter Kerosin auf 100 km Strecke benötigt. Auf 100 km werden dabei 2,6 Tonnen CO₂ emittiert.

Auch in der folgenden Rechnung wird der enorme Kerosinverbrauch deutlich:

Prof. Schallabock vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt, Energie beziffert den Treibstoffverbrauch während eines Fluges in die Karibik für 2 Personen mit 1920 l Kerosin. Diesen Wert kann mit 5760 l Mineralöl gleichsetzen. Man könnte also für einen Karibikflug auch ganz „unbedenklich“ (nur im Vergleich mit dem Flugzeug als Verkehrsmittel) für etwa 10 Jahre mit einem Auto fahren, dass im Gegensatz zu einem Flugzeug jedoch mit einem Abgasreinigungssystem ausgerüstet ist.

Und auch die Tabelle von Flugzeugen veranschaulicht sehr gut den enormen Treibstoffverbrauch.

Es muss also sehr dringend etwas für den Umweltschutz im Flugverkehr getan werden, vor allem aber muss man versuchen, den Flugverkehr auf die notwendigen Bereiche zu beschränken und viel mehr die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel, wie z.B. die Bahn zu fördern. Denn auch diese kann gut als Verkehrsmittel über größere Strecken genutzt werden.

Treibstoffverbrauch von Flugzeugen während der Start- und Landephase

Flugzeugtyp	Kerosinverbrauch in l
Boeing 737, Douglas DC 9	1.100
Boeing 747	3.400
Douglas DC 10, Lockheed TriStar L-1011	2.530
Airbus A 300	1.650

Treibstoffverbrauch pro Stunde während des Reisefluges

Flugzeugtyp	Kerosinverbrauch in l
Boeing 737, Douglas DC 9	3.180
Boeing 747	16.000
Douglas DC 10, Lockheed TriStar L-1011	11.560
Airbus A 300	7.430



Die Verschmutzung der Meere - Massensterben politisch geduldet

Es passiert immer wieder: Supertanker mit tausenden Tonnen Öl an Bord verunglücken auf dem Meer, Chemiefrachter schlagen leck und ergießen ihre giftige Ladung ins Wasser. Und die Serie solcher Unglücke reißt nicht ab. Am 31. Oktober diesen Jahres gerät der italienische Chemiefrachter "Ievoli Sun" im Ärmelkanal in einen Sturm, schlägt leck und sinkt schließlich nördlich der britischen Kanalinsel Alderney.

Doch nicht nur Unfälle dieser Art, sondern auch das immer noch legale (!!!) Einleiten von Öl und Chemikalien aus Schiffen oder Plattformen, Pipelinelecks und Müllverklappungen tragen in erheblichem Maße zur Verschmutzung der Meere bei. Jahr für Jahr gelangen so mehrere hundert Tonnen Öl, sowie Unmengen Chemikalien und Müll in die Gewässer, verursachen enorme Schäden im Ökosystem der Meere, haben teils schwerwiegende Folgen für das Tier- und Pflanzenleben der Gewässer und Küsten, bedeuten Verluste für die Wirtschaft, gefährden Existenzen.

Und jedesmal, wenn es abermals zu einer Katastrophe gekommen ist, stellt sich erneut die Frage nach dem Wie und Warum, beginnt die Suche nach Verantwortlichen, ist die Deckung enormer Kosten für die Beseitigung der Unglücksspuren zu klären. Die Frage nach den entstandenen Umweltschäden stellt sich meist erst spät- und manchmal zu spät. Aber jedesmal werden auch Stimmen laut, die dringend gesetzliche Neuregelungen fordern, die den Schiffverkehr sicherer machen sollen. Leider wurden sie von Vater Staat bislang nicht erhört.

Auch in der jüngeren Geschichte ist es immer wieder zu (vermeidbaren) Umweltkatastrophen auf dem Meer gekommen. Im Juni des Jahres 1998 lief die "Sea Empress" vor Wales auf einen Felsen auf und schlug leck. 70.000t Rohöl (etwa die Hälfte ihrer Ladung) ergossen sich ins Meer. Auf den nahe der Unglücksstelle gelegenen Naturpark-Inseln Skokholm und Skomer überwintern zehntausende teils seltener Seevögel. Die Auswirkungen der Katastrophe auf ihr Leben, sowie auf das von Seehunden, Delphinen und Tümmlern, die vor der Küste der Grafschaft Pembrokeshire heimisch sind, waren nicht absehbar. Die Kosten für den Einsatz von Schleppern, Flugzeugen und Spezialgerät beliefen sich pro Tag auf rund 16 Mio. Mark.

Am 25. Oktober des selben Jahres geriet der griechische Holzfrachter "Pallas" vor der dänischen Nordseeküste in Brand und lief schließlich vor Amrum auf Grund. Obwohl es sich bei der "Pallas" nicht einmal um einen

Öltanker handelte, löste diese Havarie, bei der eine vergleichsweise kleine Menge von 60t Öl auslief, die bislang größte Ölpest im Wattenmeer aus, mindestens 16.000 Seevögel verendeten im Ölschlamm. Die Kosten für die Bekämpfung der Ölpest und die Sicherungsarbeiten am Wrack betrugen laut Umweltministerium rund 24 Mio. Mark.

Nur wenige Monate darauf, am 12.12.1999, brach die "Erika" im stürmischen Atlantik auseinander und sank vor der Bretagne, an Bord: 30.000t Schweröl. Etwa die Hälfte davon ergoss der unter maltesischer Flagge fahrende Supertan-

ker in den Atlantischen Ozean, verschmutzte ca. 440km der westfranzösischen Küste. Weitere 10.000t Öl wurden aus dem Wrack gepumpt und verursachten so täglich Kosten von etwa 125.000 Dollar. Die größte Ölpest Frankreichs hatte schwerwiegende Folgen für Vogelwelt, Fischfang und Tourismus.

Der mit 4000t giftigem Styrol beladene Chemiefrachter "Ievoli Sun" brach am 31. Oktober 2000 ebenfalls im Sturm auseinander, sank und droht nun weiter in einen Tiefseeegraben abzusinken, der jahrelang als eine Art Unterwassermüllhalde für Munition und Fässer voll

Öltankerkatastrophen

18.3.1967:

Vor der Südwestküste Großbritanniens läuft die unter liberianischer Flagge fahrende "Torrey Canyon" auf ein Riff und bricht auseinander. 117.000t auslaufendes Öl verursachen an der britischen, französischen und niederländischen Küste die bis dahin größte Ölpest.

Dezember 1972:

Im Golf von Oman verliert die "Sea Star" 115.000t Rohöl.

1975:

Vor der portugiesischen Küste laufen aus der gestrandeten "Jacob Maersk" 109.000t Rohöl in den Atlantik.

1976:

Aus der "Urquiola" laufen 110.000t Rohöl aus, als sie vor der südfranzösischen Küste havariert.

März 1978 Vor der Bretagne läuft die "Amoco Cadiz" auf Grund, bricht auseinander und verliert 223.000t Rohöl.

1979:

Aus der "Independenta" laufen vor der südtürkischen Küste 109.000t Öl ins Mittelmeer.

Juli 1979:

Nach der Kollision der "Atlantic Empress" und der "Aegean Captain" laufen bei dem bisher größten Tankerunglück 350.000t Öl in den Atlantik.

August 1983:

Auf der "Castillo de Bellivier" verbrennen vor Kapstadt 290.000t Öl.

März 1989:

Aus der im Prinz William Sound vor Alaska gestrandeten "Exxon Valdez" laufen 42.000t Rohöl aus, 2000 Kilometer Küste werden verpestet.

Dezember 1989:

Vor der nordafrikanischen Atlantikküste gerät der Supertanker "Kharg 5" in

Brand, 70.000t Rohöl laufen aus.

Dezember 1992:

Beim Anlaufen auf den nordspanischen Hafen La corona setzt die "Aegean Sea" auf und verliert 100.000t Öl.

Januar 1993:

Die "Brear" verliert 85.000t Rohöl, als sie vor den Shetland- Inseln auf die Klippen läuft.

2.1.1997:

Bei Fukui vor der japanischen Westküste verliert der russische Tanker "Nachodka" 19.000t Rohöl, welches die Kühlsysteme küstennaher Atomkraftwerke lahmzu-

legen droht.

Juni 1998:

"Sea Empress" läuft vor Wales auf einen Felsen auf, schlägt leck und verliert 70.000t Rohöl. Zehntausende Seevögel eines nahegelegenen Naturschutzparks sind in Gefahr. Die Kosten für die Unglücksbereinigung beliefen sich auf 16 Mio. DM täglich.

25.10.1998:

Der griechische Holzfrachter "Pallas" gerät in der Nordsee in Brand und läuft vor Amrum auf Grund. 60t auslaufendes Öl verursachen die größte Ölpest in der Geschichte des Wattenmeers, 16.000 Seevögel verenden.

12.12.1999:

Die unter maltesischer Flagge fahrende "Erika" bricht vor der französischen Küste auseinander, sinkt und verliert 15.000 Schweröl. Das Abpumpen weiterer 10.000t Öl verursachte täglich ca. 125.000 Dollar Kosten.

31.10.2000:

Der Chemiefrachter "Ievoli Sun" bricht im Ärmelkanal auseinander und sinkt. Die mit 4000t giftigem Styrol beladenen Chemiebehälter laufen aus, auch ein Tank schlägt leck.

Verschmutzung der Meere

radioaktiver Abfälle genutzt wurde, ein Tank schlug leck. Obwohl immer wieder Schmutzlachen über dem Wrack gesichtet wurden und bekannt ist, dass die Chemiebehälter weiter ausliefen, giftige Dämpfe über der Unglücksstelle schwebten und sich Schiffe nur bis auf 2km nähern durften, ergaben Luftmessungen und Wasserproben bisher angeblich keinen Grund zu ernsthafter Beunruhigung. Alle Militäreinheiten rund um den Unfallort wurden allerdings schleunigst bis auf Weiteres abgezogen. Interessant. Es bestehe zwar die Gefahr einer regionalen Verschmutzung, weitgehende oder langfristige Folgen seien aber laut der französischen Umweltministerin und der französischen Behörden nicht zu befürchten. Warten wir's ab.

Während die ökologischen Folgen dieses Unglücks noch nicht klar unrissen werden können, sprechen die verheerenden Folgen anderer Schiffs-unfälle eine deutliche Sprache. Dabei müssen es noch nicht einmal Tanker sein, die die Katastrophe auslösen, wie das Beispiel des Holzfrachters "Pallas" zeigt. Eine Tonne Öl breitet sich binnen kürzester Zeit auf einer Fläche von 3000m 0,3mm dick aus. Öl, Chemikalien und andere Verunreinigungen zerstören das natürliche Gefüge des Ökosystems Meer. Kurzfristig kann nach einem Unfall das Verenden bestimmter Tierarten die Nahrungskette unterbrechen, so dass nicht nur die Tiere betroffen sind, die direkt mit den Verunreinigungen in Berührung kommen. Langfristig zerstört der schleichende Schadstoffeintrag die Zusammensetzung des Wassers und damit die Lebensgrundlage zahlreicher Organismen. Auf Bestand, Fortpflanzungsfähigkeit und Erbgut etlicher Arten haben die Verunreinigungen verheerende Auswirkungen.

Das wirklich Paranoide an der Sache ist: noch immer dürfen je gefahrenes Seemeile 30 Liter Öl legal in die

Gewässer eingeleitet werden. Allein in der Nordsee gibt es 413 Ölplattformen, die täglich insgesamt mehr als 40t Öl und 270t Chemikalien ins Wasser einleiten. Von den weltweit ca. 3000 Öltankern genügen nur etwa 10% den neuesten internationalen Sicherheitsstandards. Bis 1991 finanzierte der Bund mit jährlich 10-15 Mio. Mark die für die Schiffseigner kostenfreie Entsorgung des Altöls. Seit dem Ende der gebührenfreien Ölentorgung gelangten allein in der deutschen Bucht jedes Jahr um die 80.000t Öl bei etwa 1500 illegalen Einleitungen ins Meer, verdoppelte sich die Zahl der an der Nordseeküste gefundenen Ölvögel. Schiffe, die ihr Öl aufgrund der Gebührenverordnung nicht im Hafen, sondern kostenlos und ILLEGAL im Meer entsorgen, verursachen dem Bund relativ gesehen sogar höhere Kosten, da häufiger kostenintensive Maßnahmen (wie die Strandreinigung) zu zahlen sind.

Die Schuld an Tankerunglücken tragen oft die Ölmultis, die ihre Fracht billig auf unsicheren, veralteten Frachtern transportieren lassen. Aus Image- und Kostengründen vermeiden es Ölkonzerne heute, ihre Tanker unter eigenem Namen fahren zu lassen. Das Erdöl soll möglichst solange anonym bleiben, bis es als Benzin an der Tankstelle endet. Ölmultis und Reedereien schieben sich die Schuld an solchen Unfällen gegenseitig zu, die ungeklärte Haftung bei Schiffsunglücken stellt eine der größten Sicherheitslücken der Welttankerflotte dar. In London sitzt der International Oil Pollution Compensation Funds (IOPC), ein zur finanziellen Begleichung von Ölschäden eingerichteter Fonds, dem die meisten Küstenationen angehören. Da in diesen Fonds aber nur die Ölindustrie einzahlt, zahlt der IOPC auch nur für Schäden, die Öltanker an den Küsten von Mitgliedsländern verursachen. Im Fall des Holzfrachters "Pallas" zahlte dieser Fonds also nicht. 24 Mio. der 29 Mio.

angefallener Kosten teilten sich Bund und Länder, am Ende also der Steuerzahler, 4 Mio. zahlte die Reedereihaftung. Zwar sieht eine Neuregelung von 1996 vor, die Reedereihaftung auf 8 Mio. Mark zu erhöhen und auch erfolglose Bergungsversuche wenigstens teilweise zu vergüten, doch bisher haben erst zwei Staaten das Abkommen ratifiziert. So zahlte die Bundesrepublik 5 Mio. drauf und will nun, endlich schlauer geworden, als drittes Land die Umsetzung wagen. Nun gut, besser spät als nie, und bis dahin weiß mensch ja immerhin, wo seine Steuern bleiben.

Doch dieser Schritt darf nur der Anfang sein. Um einer weiteren Verschmutzung unserer Meere Einhalt zu gebieten, muss der Großschiffverkehr weit von der Küste ferngehalten werden, um speziell Naturparks vor Umweltkatastrophen zu bewahren. Doppelwandige Tanker und die Verwendung von Diesel statt Schweröl als Antriebs- und Schmiermittel sind international gesetzlich festzulegen. Hochseetaugliche Schlepper sollten permanent vorgehalten, Katastrophenfonds eingerichtet, Haftungsfragen, Sanktionen und Verantwortlichkeiten festgelegt und umgesetzt werden, um im Falle eines Unfalls schnell und effektiv reagieren zu können. Ölplattformen sollten auf Schmierstoffe auf Wasserbasis umgestellt und stärker kontrolliert werden. Es muss eine international einheitliche Regelung zur Ölentorgung geben und auch verschärft gegen die Verschmutzer vorgegangen werden, um der legalen und illegalen Einleitung von Schadstoffen entgegenzuwirken. Integrierte man z.B. die Gebühr für die Ölentorgung fest in die von den Schiffen zu zahlenden Hafengebühren, entfielen der finanzielle Anreiz, illegal Öl auf dem Meer zu entsorgen.

Doch solange nichts getan wird, um die momentale Lage zu verbessern, geht das Sterben in unseren Meeren weiter.

Nistkastenbauaktion



Nistkastenaktion 2000, ein voller Erfolg! Am 4. November fand die diesjährige Nistkastenbauaktion statt. Sie war ein

voller Erfolg und kam bei dem Großteil der Bevölkerung sehr gut an. Alle Nistkästen waren bereits nach wenigen Stunden an kleine und große Bastler vergeben. Die Leute konnten sich ihre Nistkästen gleich an Ort und Stelle zusammenhämmern.

Da die Anfrage nach Bausätzen und fertigen Nistkästen sehr hoch war planen wir für den 23.3. und 24.3.2001 eine weitere Aktion, damit die Nachfrage gedeckt werden kann und den Vögeln



so, durch naturbewusste Mitmenschen, noch mehr gute Nistmöglichkeiten geschaffen werden.



Temelin

Da läuft es nun schon im Probebetrieb, das hochgefürchtete AKW Temelin in Tschechien. Doch, warum eigentlich? Und warum haben wir da nicht schon vorher etwas von mitbekommen? Was fordern die Leute, die da ständig die österreichisch, tschechischen Grenzen blockiert haben überhaupt? Und können wir hier noch etwas machen?

Kurze Geschichte Temelins

Temelin steht in der Tschechischen Republik in Südböhmen, ca. 25 km nördlich von Budweis (also, in der Nähe Österreichs und dem deutschen Sachsenlande).

Die Bauarbeiten für das Atomkraftwerk begannen bereits Mitte der 80-er Jahre. Geplant wurde es sogar schon in den 70-er Jahren, zu einer Zeit, in der man auch in der BRD vorhatte, AKWs im Überfluss zu bauen.

Die tschechische Industrie ist noch von den Atomprogrammen aus jener Zeit abhängig. Unterstützt von westlichen Firmen (Westinghouse) pochte sie immer weiter auf die Vollendung des Baus.

Ab Mitte der 90-er Jahre geriet der Bau durch immer häufigere Personaländerungen in der Bauplanung praktisch ausser Kontrolle. Allein um die

tragen zu können, mussten die Strompreise in Tschechien erhöht werden.

Der erhöhte Stromverbrauch ab 1992 diente der Regierung den Weiterbau des AKWs zu rechtfertigen.

Temelin würde in Deutschland aus sicherheitstechnischer Sicht nicht genehmigt werden!

Was passiert zur Zeit im tschechischen, österreichischen und deut-

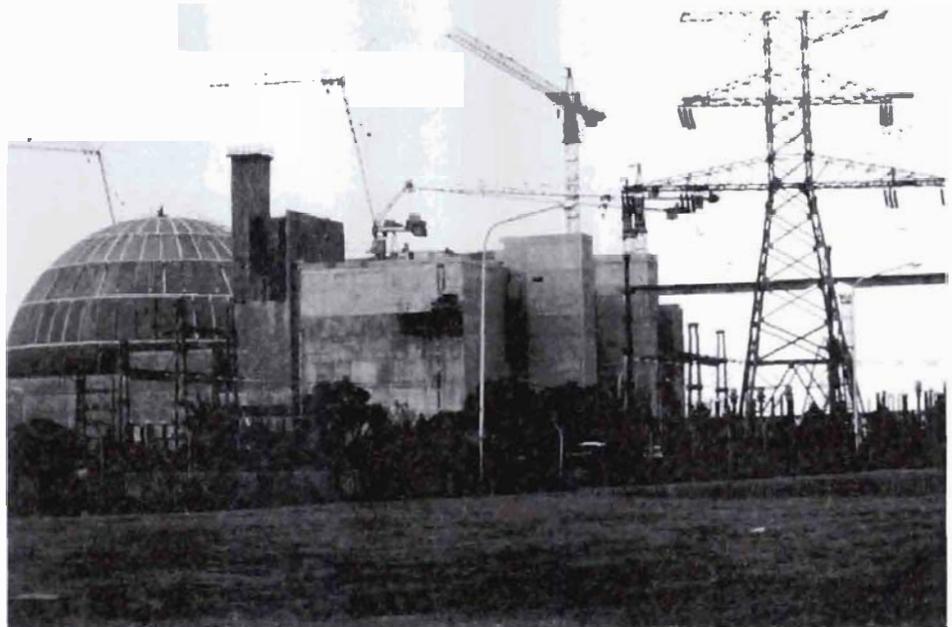
schen Dreiländereck?

Bis zum 09. November liefen die Grenzblockaden in Österreich. Hierbei ging am 05.11. eine Bombendrohung bei der Gendarmerie in Gmünd Niederösterreich ein. Der Anrufer erklärte, sollten zwei der Grenzübergänge ab 20.00 Uhr nicht passierbar sein, ginge eine Bombe hoch.

angekündigt. So findet am 01.12.00 in Linz ein öffentliches Hearing zu Temelin statt, wo die BürgerInnen ihre Einwendungen gegen das Atomkraftwerk zum Besten geben können.

Politische Situation

Seit mehr als 10 Jahren gibt es bilaterale Gespräche mit der tschechischen Regierung um einen



Auch in Deutschland regt sich der Widerstand, so berichtete die taz am 22.11. von täglichen Protestaktionen in Passau. Dort kündigt das Landratsamt seine Stromlieferverträge mit dem Energiekonzern „Eon“, da dieser 40% des in Temelin produzierten Stromes kauft.

Weiterer Protest wird bereits von der österreichischen Überparteilichen Plattform gegen Atomfahren

Baustopp Temelins- bisher ohne Erfolg.

Im September diesen Jahres erklärte der tschechische Premier „Zeman“ Österreich ginge Temelin nichts an.

Einer ebenfalls im September durchgeführten Umfrage zufolge, steht inzwischen die Mehrheit der tschechischen Bevölkerung dem Reaktor kritisch gegenüber.

**ich
will
Abo
!!!**

Ich abonniere ab sofort das "grüne blatt" für ein Jahr!

Bitte schickt mir jeweils ein Exemplar (7,-DM/Jahr) 10 Exemplare (20,- DM/Jahr)
Ich habe Briefmarken / Bargeld beigelegt. Schickt das grüne blatt bitte an:

Name

Anschrift

grünes blatt



Ausschneiden und ab an: grünes blatt, c/o Greenkids Magdeburg e.V., Olivenstedter Str. 10, 39108 Magdeburg

Deutschlands einziges Endlager

Was tut mensch mit schwierigen Problemen? Er schüttet Salzgrus drauf!!

Seit einigen Wochen sind nun sogar die Letzten überzeugt- Morsleben ist unsicher! In zwei Bereichen des Morslebener Endlagers für schwach- und mittelradioaktiven Abfall besteht akute Einsturzgefahr. Bis zu 1000 Tonnen schwere Salzbrocken könnten sich Untertage von der Decke lösen und auf den Atommüll stürzen, radioaktive Stäube würden in weitere Teile der Morslebener Grube gelangen und möglicherweise über die Bewetterung nach außen dringen. Nach neuesten Erkenntnissen des BfS (Bundesamt für Strahlenschutz) kann dieser Schadensfall jeden Tag eintreten.

In das einzige deutsche Endlager für schwach- und mittelradioaktiven Atommüll wird seit zwei Jahren kein Atommüll mehr eingelagert. Derzeit befinden sich dort ca. 37 000 Kubikmeter Atommüll aus Kernkraftwerken und Forschungseinrichtungen. In den zwei einsturzgefährdeten Stollen lagern etwa 2500 Kubikmeter Abfall, sowie 6617 so genannte umschlossene Strahlenquellen. Sie liegen in 350 m Tiefe, im Südfeld des Endlagers "das zu einem der sensibelsten Bereiche gehört" wie Wolfram König, Präsident des BfS sagte, um aber keine Panik zu verbreiten fügte er hinzu "das selbst beim schwersten anzunehmenden Unglück die Grenzwerte nicht überschritten werden." Für Bergleute ist diese Zone nun gesperrt. Außerdem sollen die beiden betroffenen Kammern so schnell wie möglich mit Salzgrus und Braunkohlefilterasche gefüllt werden. Das BfS glaubt fest daran das die Radioaktivität so für einige tausend Jahre sicher in der Erde verborgen ist. Ob das wirklich so ist, kann allerdings nur eine Langzeitsicherheitsanalyse nachweisen. Doch die liegt immer noch nicht vor. Die Zuversicht des BfS ist groß und es zweifelt auch niemand daran das auch in zehntausend Jahren der in Morsleben gelagerte Atommüll sicher ist. "Wir gehen derzeit nicht davon aus, das die Langzeit-

sicherheit nicht nachgewiesen werden kann" sagte Arthur Junkert, Sprecher des Amtes, das Betreiber des Endlagers ist.

Erst am Wochenende von 19 zum 20

November begann die Verfüllung, bei der das BfS von vielen Kernkraftgegnern beschuldigt wird, vollendete Tatsachen schaffen zu wollen. Denn sie sind mit der Antwort des BfS auf die wohl spannensde Frage: Was passiert mit dem radioaktiven Abfall? nicht zufrieden! Denn das Zeug bleibt wo es ist.



Zur Geschichte von Morsleben

Seit der deutschen Einheit kämpfen Umweltschützer um die Stilllegung des alten Salzschachtes an der Grenze zwischen Sachsen-Anhalt und Niedersachsen.

Aufgrund einer Klage von Greenpeace und BUND verfügten Richter über einen teilweisen Stopp der Einlagerung von radioaktiven Abfällen in die unterirdischen Räume. Die rot-grüne Bundesregierung verfügte daraufhin die Aussetzung der gesamten Einlagerung in Morsleben.

Bis zum Ende der DDR spielte das Endlager praktisch keine Rolle in der Öffentlichkeit. 1970 war der 1912 aufgeschlossene Schacht für seine neue Bestimmung ausgewählt worden. Nach einer Testphase erhielt die Anlage 1986 die Dauerbetriebsgenehmigung.

Der Bund verlängerte sie 1990 um zehn Jahre. Damals lagerten im Salzschacht Bartensleben bereits 14 300 Kubikmeter mittel- und schwachradioaktives Material. Selbst Bürgerproteste verhinderten Anfang der 90er Jahre die weitere Nutzung von Morsleben nicht.

1994 kamen Fässer mit radioaktiven Abfall aus dem stillgelegten Kernkraftwerk Greifswald. Weiteres Material auch aus Westdeutschland folgte. Einen Streit zwischen der damaligen rot-grünen Landesregierung von Sachsen-Anhalt und der ehemaligen Bundesumweltministerin Angela Merkel entschied die Unionspolitikerin für sich und hob einen teilweisen Einlagerungsstopp wieder auf. Immer wieder worden neue

Gefahrenquellen aufgedeckt. Umweltschützer kritisierten gefährliche Sickerstellen und warnten vor Wassereintrüben. Die entstehende Salzlauge gefährdet die Sicherheit.

Bundesumweltminister Jürgen Trittin nannte am 18. November bei seinem Blitzbesuch in Morsleben das dortige Endlager in einem Atemzug mit dem Salzschacht Asse 2 bei Wolfenbüttel. Beide seien Beispiele "wie man es nicht machen sollte", sagte er im Blick auf künftige Lösungen für radioaktives Material. Laut Trittin müsse bis 2030 in Deutschland ein Lager zur Verfügung stehen, in dem Atommüll seinen dauerhaften Platz finden kann.

Damit aber keine Lösungen für den weiteren Verbleib des Atommüll im einsturzgefährdeten Morsleben gesucht werden müssen, lässt man das Zeug einfach da wo es ist und wartet was passiert. Das ganze läuft wohl unter dem Motto "Schwamm drüber"!

Die wichtigsten Fakten:

-Das ehemalige DDR- Endlager Morsleben war mit dem 3. Oktober 1990 als Bundesendlager weiterbetrieben worden.

-Die Betriebsgenehmigung gilt bis zum 30. Juni 2005.

-In Morsleben lagern derzeit 35 000 Kubikmeter schwach- und mittelradioaktive Abfälle und damit 9000 Kubikmeter mehr als ursprünglich geplant.

Für unsere Nachkommen nur das beste !!!

Das ganze wird im Laufe von 10 Jahren mit einigen Millionen Tonnen Material zugeschüttet - bis die 8 Millionen Kubikmeter Hohlraum verfüllt sind. Das würde grob gerechnet drei bis vier Milliarden Mark kosten, "Die Kosten dürfen keine Rolle spielen", so König.

Und dies, obwohl die in Magdeburg seit Jahren angemahnte Analyse zur Langzeitsicherheit erst im kommenden Jahr vorliegt. Aber die Beamten in Salzgitter haben ihr Urteil schon selbst gefällt. Diese Analyse ist nur ein Teil der Unterlagen, die das BfS dem Land Sachsen-Anhalt vorlegen muss, damit endlich das Planfeststellungsverfahren zur Stilllegung anlaufen kann. Da das BfS auf Verfüllen setzt, muss auch noch geklärt werden wie das Verfüllmaterial nach Morsleben gelangt, ob auf der Schiene oder auf der Straße.

Wenn die Analyse aber zu dem Schluß kommt, das Mensch Morsleben auch nicht mit verfüllen auf Dauer dicht bekommt, muss über Alternativen nachgedacht werden. Ob zum Beispiel der Atom Müll ausgelagert werden muß - eine Variante, die viel Arbeit und Ärger machen würde und die sich die meisten Verantwortlichen wohl gerne ersparen wollen. König meint aber, dass "dies kein Thema ist".

In den letzten Jahren wurden viele Gutachten über Morsleben erstellt, die je nach Auftraggeber zu unterschiedlichen Auffassungen kommen. So schrieb die Gesellschaft für Reaktorsicherheit (GRS) 1991 in einer Sicherheitsanalyse zur Langzeitsicherheit: "Die GRS bestätigt, dass die untertägigen Strecken und Kammern in einem guten Zustand, und soweit erfor-

derlich, standsicher ausgebaut sind". Nur neun Jahre später müssen Kammern wegen maroder Salzdecken verfüllt werden.

Andere Gutachten, - eins noch aus DDR Zeiten -, warnen vor möglichen Wassereintrüben und das in einem Salzstock! Umweltschützer kritisieren außerdem gefährliche Sickerstellen in den Anlagen unter Tage, denn die entstehende Salzlauge gefährdet die Sicherheit. Doch im BfS spricht man von "Tröpfchen". Die Wassereintrübe seien auch im ungünstigsten Falle mit üblichen Bergbautechniken wie Dammbau beherrschbar, es bestehe keine Gefahr für das Grundwasser.

Die einen warnen, die anderen winken ab, welche Interessen stehen wohl dahinter?

Morsleben scheint immer für eine Überraschung gut!

Silvester, der Countdown zum Bombengeschäft

Bald ist es wieder soweit: Silvester steht vor der Tür. Tourismusindustrie und Detailhandel haben sich schon seit einem 3/4 Jahr auf den großen Konsumrausch an Silvester gerüstet. Die Hotels hatten schon erste Voraus Reservationen für die Nacht der Nächte zu verzeichnen gehabt.

Und nicht nur Kurorte hatten ein eigentliches Wettrennen begonnen: Wer organisiert den spektakulärsten Ball? Der Konkurrenzdruck schien groß zu sein einige Nobelhäuser hielten ihre Pläne geheim, andere schockten mit gesalzenen Preisen.

Die Ideen der Veranstalter werden immer ausgefallener - von der Kreuzfahrt entlang der Datumsgrenze bis zum Con-

corde-Marathon um die Erde ist alles möglich. Feuerwerk- und Champagnerfirmen rechnen mit Rekordverkäufen, aber wer denkt an den

Müll?

Pro Jahr werden weltweit knapp 300 Millionen Flaschen Champagner verkauft. Millionen Von Feuerwerkskörpern werden in die Luftgeschossen, aber niemand hat Lust sie am nächsten Tag zusammen zu fegen und wegzuschmeißen. Jahr für

neuen Rekordzahlen geschrieben, manche meinen das meiste Geld wäre zum Fenster Hinaus geworfen ist und man es auch zu besseren Zwecken verwenden könnte. Die Umweltverschmutzung auf den Dörfern wird meist nicht beachtet, dort räumt kein Straßenreinigungswagen die Reste der Letzten Nacht weg.

Alle beschweren sich, wenn sie am 1.1. durch Berge von Feuerwerkskörperresten. Sie regen sich auf, wenn sie in Blindgänger treten und ihre Schuhe ruinieren. Wenn sie weniger Knallen würden oder die Straße hinterher wenigstens reinigen würden wäre das nicht so. Aber es sind ja immer die anderen die alles schmutzig machen selbst hat man ja nie etwas damit zu

tun.

-Fazit: Leute denkt mal an die Umwelt und andere, wenn ihr an Silvester und eure Pläne denkt!!



Jahr werden Millionen von Mark verpufft und vertrunken, doch das meiste landet auf der Straße und belastet die Umwelt. Jedes Jahr wird von

Elbeausbau - Todesurteil für eine einmalige Landschaft

Die Elbe - sie ist der letzte noch freifließende und naturnahe Fluss Deutschlands sowie Mitteleuropas und damit fast so etwas wie eine Rarität. Der Fluss selbst und sein Umland bieten einen Naturraum von ökologisch besonderer Bedeutsamkeit. In den weitläufigen Sand-, Kies- und Schlickbänken haben etliche geschützte Tier- und Pflanzenarten einen Rückzugsraum gefunden, darunter Fischotter, Barbe, Rapfen, Sumpfwolfsmilch, Hirschsprung und der Elbbiber. In den größten, noch erhaltenen Auenwäldern Mitteleuropas finden seltene und zum Teil vom Aussterben bedrohte Vogelarten einen ihrer letzten Brutplätze. Ausgedehnte Flachwasserzonen bieten hervorragende Laichplätze für verschiedene Flussfische.

Um diesen bedeutsamen Lebensraum zu erhalten, wurde das Biosphärenreservat "Mittlere Elbe" unter EU- und UNESCO-Schutz gestellt. Zudem hat die Landesregierung Sachsen-Anhalts die Elbaue bei Gallin/ Wittenberg bei der EU in Brüssel als FFH-Gebiet Nr.73 im europäischen Schutzgebietssystem der "NATURA 2000" eintragen lassen. Auch befindet sich hier ein Europäisches Vogelschutzgebiet. Doch dieser Garten Eden ist nun in ernsthafter Gefahr.

Bereits im April diesen Jahres legte das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) Dresden seine Pläne offen, an dem

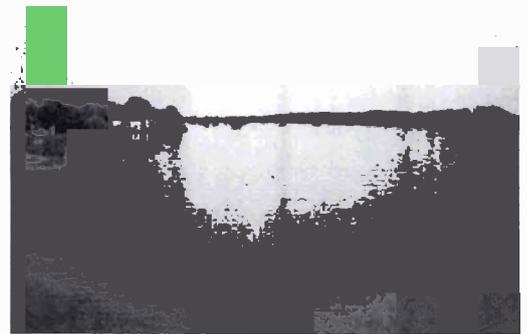


letzten unverbauten Abschnitt der Elbe bei Gallin/Wittenberg ein Leitwerk in Form eines 650m langen Schotterdammes zu errichten, der in ein Deckwerk aus Schottersteinen übergehen soll. Durch diese Baumaßnahme soll die Schifffahrtsrinne vertieft, ein Engpass beseitigt und die Elbe so besser schiffbar gemacht werden. Das wird allerdings (zumindest nach dieser einen Baumaßnahme) nicht der Fall sein, da es andererseits noch viel gravierendere Engpässe als in diesem Elbabschnitt gibt. Der Leiter des WSA selbst traf die Aussage, dass noch

weitere Baustellen an der Elbe zwischen Elster- und Saalemündung notwendig wären, damit tatsächlich mehr Schiffe auf der Elbe verkehren könnten. Vielmehr scheint also der Ausbau bei Gallin den Beginn umfangreicher und folgenschwerer Eingriffe in die Flusslandschaft der Elbe darzustellen. Sich der Gefahren dieses Vorhabens bewusst, stellten die Umweltschutzverbände sogleich unangenehme Fragen. Nach der Aussage eines von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung und den Umweltverbänden erarbeiteten "Ökologischen Kriterienkatalogs" sollen naturnahe Ufer, Sandbänke, Kolke, sowie Breiten- und Tiefen-varianz möglichst erhalten bleiben. Daher entstand die Frage an das Bundesverkehrsministerium, ob es im Abschnitt Gallin entsprechende Untersuchungen gegeben hätte. Außerdem steht in der Elbe-Erklärung von 1995, einer Vereinbarung zwischen dem Bundesverkehrsminister und den Umweltverbänden geschrieben, dass die gefährliche Tiefenerosion im Elbabschnitt um Wittenberg/Gallin, die zu einer allmählichen Austrocknung der Elbaue führt, bekämpft werden muss. Bei der geplanten Baumaßnahme müsse daher zuerst geprüft werden, ob dadurch die Tiefenerosion nicht sogar verstärkt würde.

Doch ungeachtet all dieser wohlgemeinten Hinweise begann Anfang September tatsächlich der Ausbau der Elbe bei Gallin - ohne jegliche Prüfung seiner Umweltverträglichkeit. Diese Vorgehensweise des WSA Dresden ist jedoch in jeder Hinsicht illegal. Denn bei diesem Bauprojekt handelt es sich eindeutig um einen Ausbau und bedarf daher einer vorherigen Planfeststellung und einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Zusätzlich verletzt der Ausbau die Vereinbarungen der Elbe-Erklärung sowie die Regeln der FFH-Richtlinie, die das keine ökologische Verschlechterung des Schutzgebietes eintreten darf. Ein Eingriff, wie der Verbau großer Mengen Schottersteine, verschlechtert die Lebensbedingungen jedoch erheblich. Deshalb forderten die Umweltorganisationen BUND, NABU und WWF einen sofortigen Baustopp an der Elbe. Dieser Forderung wurde Mitte Oktober, nach zahlreichen Protestaktionen und -schreiben der Verbände

dann auch entsprochen, als Bundesverkehrsminister Klimm den illegalen Ausbau stoppen ließ - die Bagger standen. Doch kurz darauf rollten sie wieder, als das Bundesverwaltungsgericht den Baustopp ablehnte. Als Begründung führte man an, dass es sich hierbei nicht um einen Ausbau, sondern um eine Unterhaltungsmaßnahme handele, die laut einer Baugenehmigung aus dem Jahr 1936 ohne Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen werden dürfe. Außerdem wurde auf die



hohen Stillstandskosten verwiesen. Diese Entscheidung stellt einen schweren Schiag für den Schutz der Elbe dar und einen Rückfall in Zeiten, in denen Flüsse ohne Rücksicht auf die Natur begradigt wurden. Es ist nicht nachvollziehbar und unverantwortlich, dass eine Behörde auf der Grundlage sechzig Jahre alter, völlig überholter Rechtsbeschlüsse arbeitet und damit zusätzlich riskiert, dass durch die Nichtinhaltung der Verfahrensweise bei Umweltschutzgebieten, EU-Gelder für die Belange der Region gestrichen werden.

Noch könnte dieser konzeptionslose, immer noch rechtswidrige Ausbau gestoppt und das Biosphärenreservat "Mittlere Elbe" vor der Zerstörung bewahrt werden. Die beabsichtigte Begradigung des Ufers ist ein Schritt in die Kanalisierung des Flusses, welche die Ersetzung natürlicher Sandstrände der Elbe durch technische Schotterufer zur Folge hat. Durch den Schotterdamm wird die Elbe weiter eingeschnürt, die Fließgeschwindigkeit erhöht sich und der Strom gräbt sich tiefer in sein Flussbett ein. Der Wasserspiegel in Fluss und Aue sinkt, die Aue trocknet weiter aus, etliche Tier- und Pflanzenarten verlieren ihre Lebensgrundlage, die Biotopvielfalt schrumpft. Wird der Elbeausbau weiter fortgesetzt, geht mensch ein unersetzliches Kapital für eine zukunftsfähige Entwicklung für immer verloren.

Termine, Veranstaltungen und Aktionen

Datum	Veranstaltung	Info bei
1. So. jedes Monats	Friedensweg durch die Colbitz-Letzlinger Heide	BI "OFFENE HEIDE"
08.12.2000	Greenkids-Treff um 19 ⁰⁰ Uhr im Büro	Greenkids
16.12.2000	Weihnachtsaktion auf dem Alten Markt in Magdeburg ab 12 ⁰⁰ Uhr	Greenkids
12.01.2001	Greenkids-Treff um 19 ⁰⁰ Uhr im Büro	Greenkids
09.02.2001	Greenkids-Treff um 19 ⁰⁰ Uhr im Büro	Greenkids
23.02.2001	Didgeridoo-Workshop in Blumenthal	NAJU
09.03.2001	Greenkids-Treff um 19 ⁰⁰ Uhr im Büro	Greenkids
23./24.03.2001	Nistkastenbau-Aktionstage	Greenkids
30.03.2001	Kreativseminar "Erlebter Frühling" im SUZ	NAJU
06.04.2001	Greenkids-Treff um 19 ⁰⁰ Uhr im Büro	Greenkids
07.04.2001	Frühjahrsaktion	Greenkids
22.-27.04.2001	Radtour (Wittenberg -> Magdeburg)	NAJU
26.04.2001	Tschernobyl-Tag	Greenkids
04.05.2001	Greenkids-Treff um 19 ⁰⁰ Uhr im Büro	Greenkids
15.05.2001	Ton-Dia-Show zum Thema Tschernobyltag "Auf der Bergwende"	BUJU
18.-20.05.2001	"Anders Leben" - Wochenende im Ökozentrum Sielow	NAJU

Adressen

BI OFFENE HEIDE:

Bürgerinitiative OFFENE HEIDE
Helmut Adolf
Vor der Teufelsküche 12
39340 Haldensleben
Tel.: 03 904/4 25 95
Fax: 03 904/46 49 33

BUJU:

BUNDjugend Sachsen-Anhalt
Landesgeschäftsstelle
Olvenstedter Straße 10
39108 Magdeburg
Tel.: 03 91/5 44 09 78
Fax: 03 91/5 41 52 69

BUND:

Bund für Umwelt und Naturschutz Sachsen-Anhalt e.V.
Landesgeschäftsstelle
Olvenstedter Straße 10
39108 Magdeburg
Tel.: 03 91/54 33 361
Fax: 03 91/54 15 270
E-Mail:
bund.sachsen-anhalt@bund.net

Greenkids:

Greenkids Magdeburg e.V.
Olvenstedter Straße 10
39108 Magdeburg
Tel.: 03 91/54 33 861
Fax: 03 91/54 33 861
E-Mail: mail@greenkids.de
www.greenkids.de

JANUN:

Jugendumweltnetzwerk
Goebenstr.3a
30161 Hannover
Tel.: 05 11/39 40 4 15
www.janun.de

NABU:

Naturschutzbund Sachsen-Anhalt e.V.
Landesgeschäftsstelle
Schleifufer 18a
39104 Magdeburg
Tel.: 03 91/56 19 350
Fax: 03 91/56 19 349
E-Mail: mail@nabu-lsa.de
www.nabu-lsa.de

NAJU:

Naturschutzjugend im NABU
Sachsen-Anhalt
Landesgeschäftsstelle

Schleifufer 18a
39104 Magdeburg
Tel.: 03 91/54 37 37 5
Fax: 03 91/56 19 349
E-Mail: mail@naju-lsa.de
www.naju-lsa.de

NAJU-BGS:

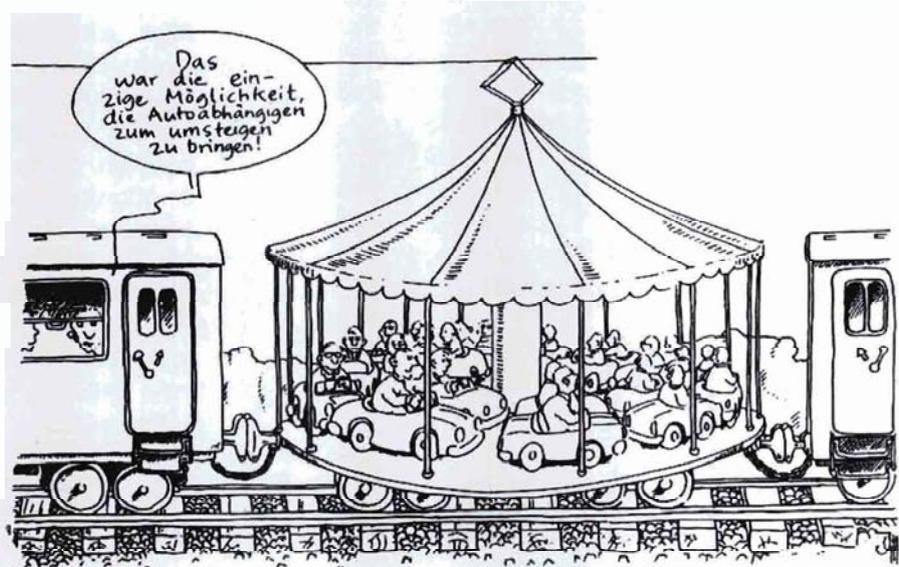
Naturschutzjugend
Bundesgeschäftsstelle
Postfach 30 10 45
Tel.: 02 28/94 660-7
Fax: 02 28/94 660-90
E-Mail: naju-bgs@t-online.de

ÖZIM:

Ökozentrum und -institut
Magdeburg e.V.
Harsdorfer Straße 49
39110 Magdeburg
Tel.: 03 91/7 31 59-80
Fax: 03 91/7 31 59-82
E-Mail:
oezim@young-world.com
www.oezim.here.de

X-tausendmal quer - überall:

Herrlichkeit 1
27283 Verden
Tel.: 058 64/98 69 64
Fax: 042 31/95 75 65
E-Mail: X1000malquer@
oekozenrum.org
www.X1000malquer.de



Große Fortschritte in den USA

Die Musterdemokratie

Anfang November waren in den USA Präsidentschaftswahlen, die weltweites Aufsehen erregt haben, wobei es zu einem sehr knappen Rennen kam. Aufgrund dessen sind plötzlich diverse Ungereimtheiten aufgedeckt worden. In der „Musterdemokratie“ wurden Wahlzettel unübersichtlich gestaltet, Personen mit fadenscheinigen Argumenten an der Wahl gehindert, bei Neuzählungen wurden plötzlich

mehrere hundert unberücksichtigter Stimmzettel gefunden, etc. Außerdem waren die Zählmaschinen offensichtlich nicht besonders genau, denn Handzählungen fanden unberücksichtigte Stimmzettel, die von den Maschinen als ungültig, bzw. nicht markiert, eingestuft worden waren.

Während der knappen Entscheidung wurden weiterhin von beiden großen Parteien Anwaltsteams ins Rennen geschickt, die dafür sorgen sollten, dass in den für die Partei günstigen Gegenden nachgezählt wird, in anderen Gebieten jedoch nicht. Ist das noch Demokratie, wenn nicht das Volk, sondern Richter über die amerikanische Präsidentschaft entscheiden?

Bei diesen Vorgängen sollte die UNO in Zukunft Wahlbeobachter in die USA schicken, anstatt amerikanische Wahlbeobachter weltweit einzusetzen, in Ländern, die angeblich so viel demokratischer als die Vereinigten Staaten sind.

Aber nicht nur um die Präsidentschaft ging es bei den amerikanischen Wahlen. Neben den noch einigermaßen in der Weltpresse beachteten Senats- und Kongresswahlen gab es in verschiedenen Staaten Abstimmungen über Gesetze. Hierüber wurde in Deutschland so gut wie

überhaupt nicht berichtet. In den USA haben die einzelnen Staaten auch weitaus mehr Freiheit in der Gesetzgebung als die Bundesländer in Deutschland.

In Alaska wurde der Antrag Hanf und Marihuana zu legalisieren von 61% der Bevölkerung abgelehnt, während in Colorado und Nevada die medizinische Anwendung von Cannabis von 54 bzw. 65 Prozent

der Einwohner befürwortet wurde. In ein paar anderen Bundesstaaten wurde dies schon früher eingeführt.

Jedoch gab es auch weniger Fortschrittliche Entscheidungen: Nevada und Nebraska werden aufgrund der Ein-

stellung von jeweils 70% der Bürger in Zukunft Gesetze haben, die gleichgeschlechtliche Ehen verbieten. In Maine wurde mit ganz knapper Mehrheit die Gleichberechtigung von Homosexuellen abgelehnt, d.h. ein Gesetz, das die Benachteiligung Homosexueller verbieten sollte, wurde nicht angenommen. Obwohl die Amerikaner vor mehr als 200 Jahren festlegten, dass alle Menschen in ihrem Land gleichberechtigt sein sind, offensichtlich noch immer einige gleichberechtigter als andere.

Über 30 Jahre nachdem Martin Luther King in Washington sagte „Ich habe einen Traum, daß eines Tages in Alabama (...) kleine schwarze Jungen und Mädchen die Hände schütteln mit kleinen weißen Jungen und Mädchen als Brüdern und Schwestern.“ entschieden sich gerade mal 60% der Bevölkerung des Südstaats Alabama für die Abschaffung des Verbots der „interrassischen“ Ehe.

