

In dieser Ausgabe der AGRAR-HINWEISE geht es aus gegebenem Anlass um das Thema **„Feinstaub“ und Filz“**.

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL)

Landesverband Niedersachsen/Bremen e.V. – Pressesprecher:

Eckehard Niemann, Varendorfer Str. 24, 29553 Bienenbüttel

0151-11201634 – eckehard.niemann@freenet.de

Newsletter „Agrar-Hinweise“ – 6.8.2017

vorherige Ausgaben auf der Internetseite <http://www.abl-niedersachsen.de/>

Pressemitteilung

AbL will so wie VW an Regierungserklärungen beteiligt werden

Angesichts der Hinweise, wonach Niedersachsens SPD-Ministerpräsident Weil eine Regierungserklärung vom VW-Konzern überarbeiten ließ, schlägt der niedersächsische Landesverband der Arbeitsgemeinschaft bäuerliche Landwirtschaft (AbL) vor, dieses Prinzip einer pluralistischen Gesellschafts-Demokratie deutlich zu erweitern: Künftige Regierungserklärungen sollten demnach vorab in einer Entwurfs-Fassung veröffentlicht werden, damit alle Lobbygruppen, Verbände, Institutionen, Bürgerinnen und Bürger „nochmal drüberschauen“ und ihre Verbesserungs-Vorschläge geltend machen könnten. AbL-Vertreter Eckehard Niemann bot hierbei insbesondere die AbL-Mitwirkung an der Agrarpolitik zugunsten einer Ausrichtung auf „Bauernhöfe statt Agrarfabriken“ an.

808 Zeichen – 6.8.2017

NDR - 06.08.2017 21:19 Uhr :

Weil legt Skript mit VW-Änderungsvorschlägen vor

Nach dem Vorwurf, er hätte sich beim Schreiben einer Regierungserklärung von VW beeinflussen lassen, geht Ministerpräsident Stephan Weil (SPD) nun in die Offensive. Anke Pörksen, seine Sprecherin in der Staatskanzlei, machte am frühen Sonntagabend [den Entwurf der Rede vom 13. Oktober 2015](#) publik. Darin klar durch Streichungen und Randbemerkungen zu erkennen: die ursprüngliche Fassung, die Änderungswünsche des Wolfsburger Autobauers und die tatsächlich entstandene Fassung der Rede. Das Schreiben ging am 12. Oktober an VW und kam mit Vorschlägen für Änderungen zurück. Die meisten Änderungen würden aber "von den Kollegen aus der Fachabteilung und von mir bzw. von unserem Rechtsanwalt, Herrn Drinkuth" stammen. Die in der "Bild am Sonntag" (BamS) abgedruckten fehlenden Zitate seien "Textbausteinen eines Mitarbeiters der Staatskanzlei" und nie an VW geschickt worden, so Pörksen.

"Erhobene Vorwürfe sind völlig unbegründet"

06.08.2017 15:30 Uhr

In einem Statement hat Niedersachsens Ministerpräsident Weil die Vorwürfe, VW hätte Einfluss auf eine Regierungserklärung genommen, zurückgewiesen. Hier sehen Sie seine Stellungnahme.

Rede-Manuskript zum Download

Anrede,

Niedersachsen steht in diesen Tagen gleich vor mehreren großen Herausforderungen, die in ihrer Tragweite derzeit noch nicht abschließend beurteilt werden können. Da ~~iesind~~ ~~zum einen die anhaltende Flüchtlingskrise~~ ~~anhaltend hohen Flüchtlingszahlen~~, die ~~durch eine weiterhin hohe Dynamik bei den Zugangszahlen geprägt ist und~~ das Land, die Kommunen und viele, viele und Bürger bis an den Rand der Möglichkeiten ~~fordern~~fordern, nicht selten derzeit auch darüber hinaus.

Und da ist zum anderen die schwere Krise bei Volkswagen, die uns Mitte September völlig unvermittelt überrascht hat und seit dem in Atem hält.

92 KB

[Weils Regierungsrede: Was wurde geändert - was nicht?](#)

Der Vorwurf, VW hätte Einfluss auf eine Rede von Ministerpräsident Weil genommen, wiegt schwer. Hier können Sie das Manuskript lesen - mit den Änderungen von VW und der Staatskanzlei. [Download \(92 KB\)](#)

Kritik an VW blieb, wurde aber entpersonalisiert

Eine inhaltlich scharfe Formulierung, mit der Weil Kritik an VW übte, blieb demnach erhalten. Der Ministerpräsident schrieb in seinem Manuskript: "So erklärt es sich auch, dass wir alle tief betroffen und entsetzt sind zu erfahren, dass bei Volkswagen über etliche Jahre hinweg Abgaswerte manipuliert worden sind. Dieses Vorgehen ist unverantwortlich, völlig inakzeptabel und durch nichts zu rechtfertigen." Allerdings wurde im selben Absatz eine Passage über VW entpersonalisiert. In dem zur Verfügung gestellten Skript war zunächst diese Formulierung vorgesehen: "Volkswagen hat damit gegen Gesetze verstoßen und Vertrauen missbraucht." Laut dem in der Dokumentation eingefügten Kommentar von Regierungssprecherin Pörksen wurde daraus in einem angenommenen Änderungsvorschlag von VW der Satz: "Damit ist gegen Gesetze verstoßen und Vertrauen missbraucht worden."

"Die Unterstellung ist bodenlos"

Bereits am Nachmittag nahm Weil zu den Vorwürfen der BamS Stellung und wies diese deutlich zurück. "Bodenlos" nannte er die Unterstellungen. Bei öffentlichen Äußerungen sei es für ihn, als Ministerpräsident und Vertreter des VW-Anteilseigners Niedersachsen, selbstverständlich, eine besondere Sorgfalt an den Tag zu legen. Darum habe er einen von ihm selbst gefertigten Entwurf einer Regierungserklärung an VW weiterleiten lassen - mit der Bitte, rechtliche oder tatsächliche Bedenken mitzuteilen. Manche Hinweise des Autobauers seien dabei berücksichtigt worden,

manche nicht. "Im Kern ist der Redetext unverändert geblieben", sagte Weil. "Das gilt auch für die klare und harte Kritik an der Vorgehensweise von VW in Sachen 'Dieselgate'". Er sei noch immer der Überzeugung, in der damaligen Situation richtig gehandelt zu haben. "Wir haben uns in einer sehr schwierigen Situation sehr verantwortungsvoll verhalten, vor allem mit Blick auf viele Arbeitsplätze in Niedersachsen", sagte er.

Bringt interne Mail Entlastung?

Eine interne Mail könnte Entlastung für Weils Staatskanzlei bringen. In dem Schreiben vom 9. Oktober, das dem NDR vorliegt, gab Regierungssprecherin Anke Pörksen Mitarbeitern klare Anweisungen über Grenzen der Abstimmung mit Volkswagen:

"Nur noch mal zur Klarstellung, wir werden keinesfalls unsere politischen oder sonstigen Äußerungen mit dem Konzern vorab abstimmen, es geht nur um konkrete Aussagen zu den Vorgängen, die jetzt Gegenstand von Gerichtsverfahren sind, um etwaige Falschmeldungen in der Sache zu verhindern bzw. Schadensersatzansprüche oder ähnliches." Anke Pörksen

Das Schreiben ging an alle mit VW und Öffentlichkeitsarbeit beschäftigten Staatskanzleimitarbeiter sowie an das niedersächsische Landwirtschaftsministerium.

2016 bereits Thema im Wirtschaftsausschuss

Weitere Informationen



mit Video

[Was ist dran an den Anschuldigungen gegen Weil?](#)

Laut "Bild am Sonntag" hat sich Niedersachsens Ministerpräsident Weil eine Regierungserklärung vom VW-Konzern "frisieren" lassen. Die Vorwürfe sind nicht neu und die Belege dünn. (06.08.2017) [mehr](#)

Weil wies in seiner Stellungnahme am Sonntag darauf hin, dass dieser Sachverhalt bereits seit mehr als einem Jahr bekannt gewesen und auch in der Landespolitik und dem Landtag diskutiert worden sei. "Wenn nun solche Vorwürfe erhoben werden, darf man schon einen Zusammenhang mit dem Wahlkampf vermuten und das bedauere ich ausdrücklich", sagte der Ministerpräsident. Bereits am Sonntagvormittag hatte Pörksen darauf hingewiesen, dass der Sachverhalt dem

Landtag im August 2016 in einer vertraulichen Sitzung des Wirtschaftsausschusses erläutert worden sei. Dabei seien Auszüge aus dem Original-Redeentwurf samt der VW-Änderungswünsche präsentiert worden. Danach habe es von Seiten der Opposition keinerlei Kritik mehr an dem Vorgang gegeben.

Videos



23:36

[Regierungserklärung 2015 zum Abgas-Skandal](#)

Die aktuellen Vorwürfe beziehen sich auf die Regierungserklärung zum VW-Abgasskandal, die Ministerpräsident Weil am 13. Oktober 2015 abgegeben hat. Hier sehen Sie die komplette Rede. [Video \(23:36 min\)](#)

Rücktrittsforderungen von der Opposition

Das sehen die politische Gegner von Weil ganz anders: Der Spitzenkandidat der CDU für die Landtagswahl, Bernd Althusmann, sagte, die Vorwürfe seien der letzte Tropfen, der das Fass zum Überlaufen bringe. Weil fehle es an der nötigen Distanz, deshalb müsse er sein Mandat im VW-Aufsichtsrat niederlegen. FDP-Landeschef Stefan Birkner forderte Weil auch zum Rücktritt als Ministerpräsident auf, auch Pörksen sei nicht mehr zu halten. Beide hätten versucht, den offenbar erheblich größeren Einfluss von VW im Parlament zu verschleiern.

Vehementes Dementi der Regierungssprecherin

Die BamS zitiert in ihrem Bericht einen VW-Mitarbeiter mit den Worten: "Wir haben die Rede umgeschrieben und weichgespült." Außerdem seien "problematische Passagen" gestrichen und "positivere Formulierungen" eingefügt worden. Die Staatskanzlei dementierte umgehend. "Die in der BamS genannten Zitate waren niemals Teil der Regierungserklärung, wie der Ministerpräsident sie entworfen hat", sagte Pörksen auf Nachfrage des NDR. Richtig sei, dass Regierungserklärungen an VW mit der Bitte gesandt wurden, sie auf rechtliche und faktische Fehler zu prüfen und dass danach einzelne Hinweise übernommen wurden. "Es gab auch Vorschläge von VW, Bewertungen zu ändern. Diesen wurde aber explizit nicht gefolgt", so Pörksen.

Weitere Informationen



Link

[Weil und VW: Richtigstellung der Staatskanzlei](#)

Nach einem BamS-Bericht über eine Regierungserklärung von Niedersachsens Ministerpräsident Weil zu VW gibt es eine Richtigstellung der Staatskanzlei. Den kompletten Wortlaut finden Sie hier. [extern](#)

Regierungssprecherin schrieb Mail an VW

Nach Darstellung der "Bild am Sonntag" hatte Regierungssprecherin Pörksen den Entwurf der Regierungserklärung an den VW-Cheflobbyisten und früheren SPD-Sprecher Thomas Steg geschickt. In der Mail stand demnach: "(...) Bitte schau mal rein, ob da irgendwas drin steht, was so gar nicht Euren faktischen oder rechtlichen Erkenntnissen entspricht."

VW: Vorgehen ist gängige Praxis

Am Nachmittag meldete sich nun auch VW zu Wort: Dabei bezeichnete Volkswagen das Handeln von Ministerpräsident Weil als gängige Praxis. "Es ist völlig üblich, dass Aufsichtsratsmitglieder beabsichtigte Aussagen über Angelegenheiten der Gesellschaft mit dem Unternehmen abstimmen", sagte ein Sprecher. "Jedes Aufsichtsratsmitglied ist den Interessen der Gesellschaft verpflichtet und hat insbesondere nach dem Aktiengesetz etwaige Vertraulichkeitsinteressen der Gesellschaft zu wahren."

Der SPIEGEL berichtet in seiner aktuellen Ausgabe im Artikel „**Die dunkle Seite der Macht**“ zum Diesel-Gipfel: „Dieselgate. Die Regierung hat sich mit Haut und Haaren der Automobilindustrie ausgeliefert, das ist die erschütternde Erkenntnis des Dieseltagebuchs. Die Politik lässt zu, dass sich die Konzerne weiter vor ihrer Verantwortung drücken. Wie lange noch? ... „So berichten Teilnehmer, dass Niedersachsens Ministerpräsident Stephan Weil, der auch im Aufsichtsrat von VW sitzt, in letzter Minute versucht habe, die Zahl der Fahrzeuge zu verringern, für die die Autokonzerne Software-Updates durchführen müssen.“

„Zippert zappt“ (WELT am Sonntag, 6.8.2017) zum Eier- und Autoskandal

Verkehrsminister Dobrindt regte die Einführung einer Eiermaut an, dadurch würde es keinem ausländischen Ei mehr gelingen, unbeobachtet auf deutschen Straßen unterwegs zu sein.

Das Schlimme: Die Hersteller können die Eier noch nicht einmal nachrüsten, gelegt ist gelegt, auch mit Harnsäure tanks lässt sich wenig machen. Eine Rückrufaktion hätte genauso wenig Zweck wie ein Eiergipfel. Außerdem hat die Eierlobby die deutsche Regierung nicht so fest im Griff wie die Autoindustrie.

Der Eier-Discounter Aldi hat sämtliche Eier aus dem Programm gestrichen, es scheint fast so, als habe das Ei in Deutschland genau so wenig Zukunft wie der Diesel. Doch während die Autohersteller auf Benziner und Elektrofahrzeuge ausweichen können, haben die Hühner keinen Plan B, sie werden sich in den nächsten tausend Jahren nicht auf Elektroer umstellen können.

Die Lage ist mehr als ernst. Ausgerechnet der baden-württembergische Ministerpräsident Kretschmann hat jetzt ein Eierfahrverbot vorgeschlagen. Die Stuttgarter Innenstadt sollen nur noch Eier der Schadstoffklasse 6 betreten dürfen.

Zippert zappt (WELT, 3.8.2017):

Was ist jetzt schlimmer, die vergifteten holländischen Eier oder die vergifteten deutschen Diesel? **Sicher ist, man sollte in einem deutschen Dieselfahrzeug keine holländischen Eier essen, wenn man noch am Leben hängt.**

Deutsche Umwelthilfe – Pressemitteilung – 2.8.2017: Diesel-Forum grandios gescheitert - Softwarelösung bringt nur 2 bis 3 Prozent NOx-Reduktion der deutschen Diesel-Pkw - Fahrverbote kommen ab 2018

Deutsche Umwelthilfe sieht die rechtliche Bewertung des Stuttgarter Verwaltungsgerichts zur Ungeeignetheit der Software-Updates als bestätigt - Die im Autokartell zusammengeschlossenen Hersteller sowie Opel und die Bundesregierung einigen sich auf Software-Updates für weniger als 20 Prozent der deutschen Diesel-Pkws - Regierung erlaubt Industrie, bei Temperaturen unter plus 10 Grad Celsius die Städte unverändert mit dem Dieselabgasgift zu fluten - DUH bewertet das Mitzählen der bereits seit 2015

beschlossenen amtlichen Rückrufe bei VW, Audi und Co als plumpen Täuschungsversuch von Verkehrsminister Dobrindt.

Berlin, 2.8.2017: Auf Einladung von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt fand am heutigen Tag das erste Treffen des „Nationalen Forums Diesel“ statt. Hierzu erklärt Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH):

„Was für ein Debakel für die Luftreinhaltepolitik der Bundesrepublik. Einmal mehr hat sich die Deutsche Automobilindustrie eindrucksvoll gegen die Spitzenpolitiker der Bundesregierung und die Landeschefs durchgesetzt. Als gebe es kein seit 20 Jahren bestehendes betrügerisches Kartell verzichtet die Politik auf klare Vorgaben. So sollen weniger als 20 Prozent der 15 Millionen deutschen Diesel-Pkw ein auch nur im Sommer die Abgase um 25 Prozent reduzierendes Software-Update erhalten.“

Während das Stuttgarter Landgericht selbst bei Annahme einer hundertprozentigen Einbeziehung aller Diesel-Pkw und fünfzigprozentiger Wirksamkeit des Software-Updates nur einen Rückgang der giftigen Stickstoffdioxid-Belastung von 9 Prozent sieht, und es daher selbst unter dieser optimistischen Annahme diese Maßnahme als „nicht geeignet“ ansieht, ein Fahrverbot zu ersetzen, hat das heutige Angebot der Industrie nur das Potential, die NOx-Emissionen der Pkw Flotte um 2 bis max. 3 Prozent zu senken.

Ganz besonders skandalös ist der Umstand, dass es im Winterhalbjahr zu keinerlei Verbesserung der NOx-Emissionen kommen wird. Besonders verheerend wirkt das Dieselabgasgift NO2 bei Asthmatikern, Atemwegsgeschädigten, Kleinkindern, Alten, Kranken. Der heutige Gipfel ist eine schlimme Nachricht für hunderttausende krank werdende Menschen und 10.600 jedes Jahr vorzeitig sterbender Menschen an NO2.

Daher werden die von der DUH in 16 Städten betriebenen Klagen unverändert fortgesetzt und die in mehreren Städten beschlossenen Diesel-Fahrverbote durchgesetzt.

Es ist absolut unverständlich, warum die Bundesregierung neun Millionen Diesel-Pkw Besitzer im Dieselabgas stehen lassen möchte. Durch die sogenannten freiwilligen Software-Updates bleiben für alle Euro 5 Diesel die Fahrverbote bestehen.

Die Deutsche Umwelthilfe kämpft für saubere Luft in unseren Städten. Und zwar ab 2018. Spitzenpolitiker und Dieselkonzerne kämpfen dafür, dass weiterhin Pkw mit 24-facher Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte unbeschränkt die in den Städten lebenden Menschen vergiften dürfen.“ ...

Links:

Zur Pressemitteilung vom 31.7.2017: [Nach Stuttgarter Richterspruch zu Diesel-Fahrverboten: Deutsche Umwelthilfe fordert Umsetzung eines „Acht-Punkte-Sofortprogramms für saubere Luft“](#)

SPIEGEL - Montag, 31.07.2017

Autoindustrie - Kranker Kapitalismus

Die deutsche Autoindustrie kann machen, was sie will. Es ist wie bei den Banken: Ist man erst mal "toobigtofail", dann sind die Gesetze egal, und die Politik hat ganz viel Verständnis - sogar die Grünen.

Eine Kolumne von Jakob Augstein

Es gibt eine Definition der Justiz- und Innenminister der Länder, wie man den Begriff der organisierten Kriminalität zu verstehen hat: "Organisierte Kriminalität ist die von Gewinn- oder Machtstreben bestimmte planmäßige Begehung von Straftaten, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit von erheblicher Bedeutung sind, wenn mehr als zwei Beteiligte auf längere oder unbestimmte Dauer arbeitsteilig ... unter Einflussnahme auf Politik, Medien, öffentliche Verwaltung, Justiz oder Wirtschaft zusammenwirken." ...

Erst Karriere in der Regierung, dann im Konzern

Vermutlich ist der Umfang der dauernden, geradezu systemischen Gesetzesverstöße in der deutschen Autoindustrie so groß, dass die Unternehmen ihre Geschäftstätigkeit einstellen müssten, wenn sie beschließen, sich vom einen auf den anderen Tag zu legalisieren. ...

Die Skandale der deutschen Autoindustrie sind das Versagen der deutschen Politik. Kein Wunder: Die Autoindustrie ist schon personell eine Außenstelle der Bundesregierung - vielleicht ist auch die Bundesregierung eine Außenstelle der Autoindustrie.

Jedenfalls beschäftigt Daimler den früheren Staatsminister der Kanzlerin als Cheflobbyisten. Bei VW arbeitet ein ehemaliger Vizesprecher der Bundesregierung und außerdem Merckels früherer Bürochef. Der Automobilverband wird von einem ehemaligen Bundesverkehrsminister geleitet. Und sein Nachfolger im Amt, der CSU-Politiker Dobrindt, verhält sich ganz so, als strebe auch er später eine glänzende Karriere in der Industrie an.

Ein Gericht muss die Grünen zwingen, die Umwelt zu schützen

Wo die Politik versagt, ist die Justiz die letzte Verteidigungslinie. Am vergangenen Freitag urteilte das Verwaltungsgericht in Stuttgart, dass der örtliche Plan zur Luftreinhaltung unzureichend sei und dass die Landesregierung Fahrverbote erlassen müsse. Und dabei sind Stadt und Land fest in der Hand der Grünen. Noch mal zum Mitschreiben: Ein Gericht muss die Grünen dazu zwingen, die Gesetze zum Schutz des Menschen und der Umwelt einzuhalten.

(...) Es zeigen sich da Krankheitssymptome des gesamten Systems. Korruption, Oligarchie und eine gelähmte politische Sphäre gehören zu einem Kapitalismus im

Niedergang. Es ist wie zuvor bei den [Banken](#): Noch glauben die Autokonzerne, sie seien *toobigtofail* - aber ihre moralische Verlotterung schadet uns allen.

Süddeutsche Zeitung - 3. August 2017 : **Konsumverhalten im Westen "Sie sitzen in ihren kleinen Panzern und zerstören Natur"**

SUV-Fahrer repräsentieren den rücksichtslosen Konsum unserer Gesellschaft, sagt der Politologe Markus Wissen. Auch Elektro-Autos seien keine Lösung. Nötig ist radikales Umdenken.
Interview von Matthias Kolb

Über Alternativen wird viel geredet zurzeit. Es geht um neue Politikansätze und andere Arten des Zusammenlebens. Weil das bestehende Wirtschaftssystem auf seinen Untergang zusteuere, fordert der Politologe Markus Wissen grundlegende Reformen. Er lehrt und forscht an der Hochschule für Wirtschaft und Recht (HWR) in Berlin zu sozial-ökologischen Transformationsprozessen und hat mit Ulrich Brand das Buch ["Imperiale Lebensweise" \(Oekom, 14,95 Euro\)](#) veröffentlicht. Sie stützen ihr Argument auf jenen Gegenstand, der gerade die Schlagzeilen bestimmt: das Auto. Das Interview gibt der 51-jährige von Dänemark aus, wo er gerade Urlaub macht. Angereist ist er mit dem Auto - geliehen von den Schwiegereltern.

SZ: Herr Wissen, Sie analysieren in Ihrem Buch "die Ausbeutung von Mensch und Natur im globalen Kapitalismus" und sprechen von einer "imperialen Lebensweise". Was ist damit gemeint?

Markus Wissen: Wir beschreiben [Konsum](#)- und Produktionsmuster, die vor allem in den Industriestaaten üblich sind und auf der überproportionalen Aneignung von Arbeitskraft und Natur in den Entwicklungsländern beruhen. Sie ermöglichen der Ober- und Mittelschicht ein gutes Leben; in geringerem Maße auch den Arbeitern. Diese Muster sind aber nicht verallgemeinerbar, weil sie auf Ausbeutung beruhen und die Lebensbedingungen von Menschen andernorts untergraben. Unser Konsum geht zu Lasten anderer. Der Begriff "imperiale Lebensweise" weist darauf hin, dass die Herrschaftsförmigkeit, die in den internationalen Beziehungen angelegt ist, in den Alltag eingeht. So wird sie normalisiert und zum Verschwinden gebracht.

[Video](#)

[Wie sich Stickoxide auf den Körper auswirken](#)

[Der Grund für den Diesel-Gipfel ist die hohe Stickoxid-Belastung in vielen deutschen Städten. Aber wie gefährlich sind die Gase wirklich für den Menschen? mehr ...](#)

Sie verwenden auch den Begriff vom "Food from nowhere". Was ist dieses Essen, das aus dem Nichts zu stammen scheint?

Der Agrarsoziologe Philip McMichael umschreibt so die Art, wie Lebensmittel etwa im Supermarkt präsentiert werden. Das Positive wird betont, das Negative verdunkelt: Die CO₂-Emissionen, die bei Produktion und Transport entstehen, werden auf den Preisschildern nicht ausgewiesen. Auch die Umstände bei der Ernte werden ignoriert: Neben der Natur werden ebenso Menschen ausgebeutet. Auf den Containerschiffen herrschen schreckliche Arbeitsbedingungen.

Bei der Lektüre fühlt man sich oft ertappt: beim eigenen Unwissen oder schlicht beim fehlenden Willen, sich über die Herkunft von Produkten zu informieren.

Das ist zentral. Wir reden bewusst nicht von "imperialistisch", obwohl das für uns weiter eine zentrale Kategorie ist. Mit "imperial" wollen wir zeigen, dass die imperialistische Weltordnung mit ihrer ökonomischen, militärischen und politischen Ungleichheit von Staaten nur funktioniert, weil diese Beziehungen im Alltag verankert sind. Wir denken nicht nach, wenn wir viel Fleisch konsumieren und fragen nicht, was die Herstellung kostet. Wir haben uns an diese Herrschaftsform gewöhnt.

Anders gesagt: Wir können uns diese Ignoranz leisten.

Ich sehe das eher als eine Sache der Alltagspraxis. Wir können nicht permanent beim Einkaufen fragen, welche Ressourcen für unsere Lebensmittel verbraucht wurden. Das funktioniert nicht. Wir profitieren von dieser Lebensweise, die sehr angenehm ist. Zugleich ist sie ein Zwang, sie ist in die gesellschaftlichen Verhältnisse eingelassen, sodass uns nur begrenzte Wahlmöglichkeiten bleiben.

Je nach Alter mag dieser Konsum für Einzelne noch funktionieren, aber auf Kinder und Enkel wartet eine Welt, die immer lebensfeindlicher wird.

Entscheidend ist die Externalisierung. Wir geben die sozialen und ökologischen Kosten an ein "Außen" ab, wir verlagern sie in Zeit und Raum. Für die Zeit ist der Klimawandel das beste Beispiel: Wir im globalen Norden - also in Europa, den USA, Australien und Japan - spüren die Extremwetterereignisse bisher kaum; unsere Kinder und Enkel wird das stärker treffen. Externalisierung im Raum heißt, dass durch unsere Art und Weise des Produzierens und Konsumierens die Umwelt in den Entwicklungsländern zerstört wird. Dort nehmen etwa Dürren oder Überschwemmungen zu.

Ein Kapitel in Ihrem Buch dreht sich um die Automobilität und beschäftigt sich besonders mit den SUVs. Was fasziniert Sie so an diesen Monster-Autos?

Mein Co-Autor Ulrich Brand und ich sind leidenschaftliche Fahrradfahrer. Wir führen also jeden Tag in Berlin und Wien einen Kleinkrieg mit Autos und [SUVs](#). Wir haben uns gefragt: Warum kaufen Menschen Autos, von denen klar ist, dass sie die Umwelt verpesten, andere gefährden und schon durch ihre Bauart die Rücksichtslosigkeit darstellen?

Welche Erklärung haben Sie?

Sport Utility Vehicle sind das ideale Symbol für die imperiale Lebensweise. Man zerstört Natur im Herstellungsprozess der Autos und auch in der Art, wie man sie

nutzt, weil sie eben mehr Sprit brauchen. Zugleich empfindet man es als normal und auch als Anpassung an die zunehmenden Unsicherheiten. Das ist zumindest unsere These. Der Boom der Geländewagen findet ja parallel statt zum wachsenden Bewusstsein über Risiken des Klimawandels. Wie passt diese Sensibilität zur Nutzung eines Autos, das dies konterkariert? Viele denken wohl: Mit einem SUV komme ich überall durch, ich trotze Starkregen und kann meine Kinder trotzdem noch sicher zur Schule bringen. Dieses Verhalten ist faszinierend zu beobachten, aber zugleich sehr erschreckend.

[Das wird man ja wohl noch fahren dürfen!](#)

[Bullig, protzig, hochmotorisiert: Kein Auto ist so umstritten wie der Familiengeländewagen - und keins verkauft sich besser. Warum will bloß jeder so ein Ding? Ein Selbstversuch im "Jahr des SUV". Von Jan Stremmel mehr...](#)

Hier deutet sich eine "Eskalation nach oben" an. Die Insassen sind ja nur so lange geschützt, wie die anderen radeln oder einen Kleinwagen nutzen - und nicht, wenn alle plötzlich Geländewagen fahren.

Seit Jahren nimmt die Ungleichheit in Deutschland zu und wir wissen aus Studien, dass die Statuskonkurrenz in ungleichen Gesellschaften besonders stark ausgeprägt ist. Das betrifft die Reichen untereinander: Da wird man mit einem VW-Geländewagen belächelt, wenn alle Porsche Cayenne fahren. Aber natürlich gibt es diese Konkurrenz klassenübergreifend: Die Angestellten rüsten dann auf und kaufen womöglich billigere oder gebrauchte SUVs.

Die Motorleistung der Autos in Deutschland ist von durchschnittlich 95 PS im Jahr 1995 auf 140 PS angestiegen. Das ist nur einer der Widersprüche im Alltag der urbanen Mittelschicht: Man trennt Altpapier, aber auf Flugreisen will niemand verzichten. Wollen sich die Menschen belügen oder können sie nicht anders?

Ich sehe es da eher mit Karl Marx, der in den Feuerbach-Thesen schreibt, das Individuum sei ein "Ensemble der gesellschaftlichen Verhältnisse". Wir leben im Kapitalismus und sind also geprägt durch Konkurrenz und Gewinnmaximierung. Das Beispiel der Bio-Lebensmittel, die im Jutebeutel zum SUV getragen werden, ist daher vielleicht gar nicht so widersprüchlich. Es ist eine Form der privaten Nachhaltigkeit: Diese Menschen versorgen sich und ihre Familie mit gesunden Lebensmitteln und schützen sich vor den Gefahren der Automobilität, ohne selbst darauf verzichten zu müssen. Sie sitzen eben in ihrem kleinen Panzer.

"Die 'grüne Ökonomie' wird den Planeten nicht retten"

Sie betonen, nicht mit dem "moralischen Zeigefinger" wedeln und alle kritisieren zu wollen, die Autos besitzen oder Industrie-Fleisch essen. Die imperiale Lebensweise lasse sich kaum abschütteln, weil für viele Deutsche das Wirtschaftswunder identitätsstiftend war.

Das ist richtig. Automobilität war in ihren Anfängen Luxus, doch nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sie zum Massen-Phänomen. In den Sozialwissenschaften sprechen wir vom Fordismus - der Name stammt von Henry Ford und ist damit Programm.

Eine Ambivalenz gab es aber immer: Einerseits verschaffte der VW Käfer vielen Leuten zusätzliche Freiheit, aber andererseits wurden sie, darauf hat der französische Sozialphilosoph André Gorz hingewiesen, an ein kapitalistisch-konkurrenzorientiertes Verhalten gewöhnt. Dass Autofahren Konkurrenz bedeutet, kennt ja jeder, der auf Straßen unterwegs ist. Ich besitze kein Auto, aber wenn ich etwa im Urlaub das Auto meiner Schwiegereltern nutze, dann wird klar: Mitmenschen werden fast zu Gegnern und ich sehe die Welt anders.

Sie haben in Hamburg am Alternativgipfel teilgenommen, der parallel zum G-20-Treffen stattfand. Dort sagten Sie, dass der Kapitalismus durch China, Brasilien oder die Türkei nicht gezähmt werde. Hätten diese Schwellenländer nicht ein großes Interesse, die Umweltschäden zu begrenzen?

Entscheidend ist die Betroffenheit. 2015 sind in Mariana in Brasilien zwei Rückhaltebecken bei der Erzproduktion geborsten: Die Schlämme haben den Fluss Rio Doce verseucht und vielen Menschen die Lebensgrundlage geraubt. Das sind aber vor allem Arme, die Oberschicht stört das nicht, und der Bergbaukonzern Vale macht weiter Gewinne. Anders ist es mit China, wo die Mittel- und Oberschicht immer größer wird. Diese Leute spüren am Smog in den Städten täglich die Folgen des Wirtschaftswachstums. Auch um diese wichtige Klientel nicht zu verlieren, engagiert sich Peking zunehmend im Kampf gegen Umweltverschmutzung. Und sofern das bedeutet, verstärkt auf erneuerbare Energien zu setzen, ist es auch eine klimapolitische Maßnahme.

Sie schreiben, dass die imperiale Lebensweise gerade Opfer des eigenen Erfolgs wird, weil sie Exklusivität braucht. Diese schwindet aber, wenn es immer mehr Nachahmer wie China, Brasilien oder Vietnam gibt.

Der Schlüssel ist die Externalisierung: Je stärker sich der globale Süden industrialisiert, umso größer wird die Zahl der Staaten, die ihre sozialen und ökologischen Kosten anderen aufbürden wollen. Diese Lebens- und Wirtschaftsweisen sind aber eben nicht verallgemeinerbar, denn es gibt eben nur eine Erde. Die großen Schwellenländer werden daher nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch zu Konkurrenten der Industriestaaten.

Würde sich die Lage verbessern, wenn alle plötzlich mit Elektroautos fahren?

Die Elektromobilität steht für eine ökologische Modernisierung der imperialen Lebensweise. Sie täuscht vor, dass wir an unserer Lebensweise festhalten können. Es ist eine Illusion zu denken, dass man unsere Gesellschaft so zukunftsfähig machen kann. Die "grüne Ökonomie" wird den Planeten nicht retten.

Warum soll das nicht funktionieren?

Bei Elektromobilität dreht sich alles darum, wie viel CO₂ die E-Autos ausstoßen. Wenn sie mit Ökostrom betrieben werden, dann emittieren sie nichts. Aber: Es wird schwer, die komplette Pkw-Flotte auf E-Autos umzustellen und mit Ökostrom zu betreiben. In der Diskussion wird auch ausgeblendet, welche Unmengen an Strom und Ressourcen nötig ist, um die Fahrzeuge herzustellen. Die Abhängigkeit von Öl nimmt ab, aber jene von Metallen nimmt zu. Es ist wohl möglich, die Autos umweltverträglicher zu machen - aber in Zeiten, in denen sich zwei Drittel der

Menschheit im Übergang von der Agrar- zur Industriegesellschaft befinden, sind viel grundlegendere Änderungen nötig. Es geht um mehrere Milliarden Menschen, die all das anstreben, was wir besitzen und verbrauchen.

Auch über eine Mobilitätswende wird kaum geredet. Die Verkehrsplanung bleibt ausgerichtet auf Erwerbstätige, die die Familie ernähren sollen.

In Berlin wird nun die A 100 weitergebaut. Wie kann man heute noch Stadtautobahnen erweitern, wenn dadurch neue Verkehrsströme entstehen? Stadtplanung ist sehr wichtig: In Vororte kommt man eben am bequemsten mit dem Pkw. Die kapitalistische Gesellschaft verdankt ihre Dauer auch einem historischen Kompromiss, der in ihren Anfängen keineswegs ausgemacht war: Die Arbeiter akzeptieren ihre Unterordnung unter das Kapital unter der Voraussetzung, dass sie an den Wohlstandssteigerungen beteiligt werden. Heute müsste man vielerorts fragen, ob sich Wohlstand nicht als Zeit definieren lässt. Die Forderung nach Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich könnte ein Einstieg in den Ausstieg aus dem kapitalistischen Wachstumszwang sein.

Mit Donald Trump ist jemand US-Präsident, der den Klimawandel leugnet und hierzulande steht eine Bundestagswahl an. Wäre jetzt nicht der ideale Moment für solche Diskussionen und warum finden diese kaum statt?

Der Ausbruch der Finanzkrise 2007/2008 wäre eigentlich ein Zeitfenster dafür gewesen. Das haben wir verpasst, nun hat sich der Neoliberalismus wieder erholt. Andererseits entstehen heute viele neue Ansätze: Etwa Volksentscheide zur Rekommunalisierung von Energieversorgung oder Initiativen zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Auch in den Gewerkschaften gibt es Traditionen, an die angeknüpft werden könnte. In der IG Metall fragten sich in den Achtzigern die Arbeitskreise "Alternative Produktion", ob man mit den eigenen Kompetenzen nicht zugleich Arbeitsplätze sichern und sozial und ökologisch sinnvolle Produkte herstellen kann. In den späten Siebzigern debattierten Arbeiter in der Autoindustrie, ob es nicht besser wäre, anstatt Autos öffentliche Verkehrssysteme zu entwickeln. Diese Fragen sind heute dringlicher denn je.

Als Gegensatz zur imperialen Lebensweise plädieren Sie für eine "solidarische Lebensweise". Wie könnte diese aussehen und wie kommen wir da hin?

Es braucht sowohl staatliche als auch nichtstaatliche Strategien. Dabei ist es wichtig, sich bewusst zu machen, dass der Staat keine neutrale Institution ist. Die Geschichte zeigt, dass viele Impulse aus sozialen Bewegungen kamen. Die heutigen Sozialversicherungssysteme wurden nicht einfach von klugen Politikern eingeführt, sondern sind das Resultat von sozialen Kämpfen. Die Energiewende ist ja nicht die Folge der Einsicht von aufgeklärten Hausbesitzern, die sich nun Solarzellen aufs Dach zimmern: Ihr gingen der Einsatz der Öko- und Anti-Atom-Bewegung voraus, die jahrzehntelang für Alternativen geworben haben. Was heute als selbstverständlich gilt, schien lange unmöglich.

Wie wichtig sind die Proteste gegen Freihandelsabkommen wie TTIP oder Ceta, die vor einem Jahrzehnt undenkbar schienen?

Diese Abwehrkämpfe sind sehr wichtig, auch für die Mobilisierung. Es geht auch darum, die imperiale Lebensweise zurückzudrängen und Freihandelsabkommen vertiefen sie. Entscheidend ist auch eine gemeinsame Erzählung, die den beteiligten Akteuren in aller Welt das Gefühl gibt, Teil eines großen Ganzen zu sein.

Dieser Narrativ fehlt bisher aber noch.

Das stimmt leider. Als Letztes muss es gelingen, dass diese Alternativen nicht immer wieder in Frage gestellt werden können. Es müssen also rechtliche Pflöcke eingeschlagen werden: Ich erinnere daran, dass die Menschenrechte erst nach sozialen Konflikten in Verfassungen verankert wurden. Das ist eine Errungenschaft der bürgerlichen Revolution. Hier dürfen wir aber nicht stehen bleiben. Wir müssen über die liberale Demokratie hinausdenken und demokratische Verfahren auf die Zentren gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Macht ausdehnen. Alle müssen die Möglichkeit haben, an den Entscheidungen, von deren Auswirkungen sie betroffen sind, gleichberechtigt mitzuwirken.

<http://www.sueddeutsche.de/politik/konsumverhalten-im-westen-sie-sitzen-in-ihren-kleinen-panzern-und-zerstoeren-natur-1.3610212>

Unabhängige Bauernstimme: Geländewagen

„Wo sind die offenen Fenster unserer Geländewagen?“ – diese Frage hat Carl-Albrecht Bartmer jüngst als Präsident der agrarindustrie-lastigen Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft (DLG) deklamatorisch bei der Eröffnung der Jahrestagung der ebenfalls nicht allzu agrarindustrie-fernen Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften des Landbaus (GEWISOLA) in den Raum geworfen. Angesichts der Diskrepanz zwischen gesellschaftlichen Erwartungen und landwirtschaftlicher Realität müssten die Bürger durch Fenster nicht nur in die Ställe sondern eben auch in die Geländewagen gucken können.

Was werden interessierte agrarferne Menschen im Geländewagen von Herrn Bartmer sehen können? Ganz sicher ihn selbst, vielleicht auf seinem Weg zu seinem Großbetrieb in Sachsen Anhalt. Vermutlich aber wohl weder Forke, Fettpresse oder Schraubenschlüssel. Möglicherweise aber Werbebroschüren über die Vorteile der verschiedenen Anlagefonds, der Gentechnik oder der „modernen Tierhaltung“. Aber ehrlich gesagt, so genau wissen wir das nicht.

Und was werden die Menschen in anderen Geländewagen sehen können? Laut Zeitschrift „Auto, Motor und Sport“ auch dort überproportional viele Selbständige in leitenden Positionen. Leute, die 50.000 oder auch 200.000 Euro übrig haben für „teure Luxuslimousinen“ als „einer Art Statussymbol“ für „Freiheit und Abenteuer und höheren Fahrspaß als andere Nutzfahrzeuge bzw. Alltagsautos“ (www.auto.de). Wer also wirklich etwas über die Verhältnisse auf normalen Bauernhöfen erfahren möchte, der sollte lieber durch die Scheiben von normalen Autos gucken – oder direkt auf den Hof, die Felder und die Weiden.

Trotzdem dringt der Geländewagen immer mehr auch in die Agrarszene vor. Erste oberflächliche Auswertungen der PKW-Typen auf den Parkplätzen vor den Tagungsstätten von verschiedenen Landwirts-Versammlungen ergaben zwar einen höheren Anteil von Geländewagen bei Veredlern und Ackerbauern (mit steigender Tendenz je nach Agrarindustrie-Nähe von Thema/Veranstalter und Praxisferne des Teilnehmerkreises) – aber auch bei einigen Bios und anderen „normalen Landwirten“ findet man mittlerweile derlei Fahrzeuge. Man kann dies werten als Ausfluss hoher Agrar-Gewinne, einer wachsenden innerlandwirtschaftlichen Einkommensschere oder eines verstärkten Konkurrenz- und Protz-Verhaltens unter Landwirten. Hier mal abgesehen vom Fahrspaß, den sich manche gestressten Landwirte neben ihrem holprigen „Feldauto“ einfach mal gönnen.

Nun sind robust gebaute Geländewagen wegen ihrer Pferdestärken und Geländereifen, wegen ihrer hohen Bodenfreiheit oder ihrem Allradantrieb eigentlich „Automobile zum Befahren von schwierigem Gelände abseits von befestigten Straßen“ (Wikipedia) oder von „Landstrichen, deren Verkehrsinfrastruktur mangelhaft ausgebaut“ ist. Letzteres mag angesichts zunehmender Reparaturbedürftigkeit für das deutsche Straßennetz und auch für kaputtgefahrene Wirtschaftswege zutreffen – aber auch das erklärt nicht, weshalb neben „Streitkräften, Jägern, Land- und Forstwirten“ mittlerweile jeder 10. Käufer eines neu zugelassene PKWs zu den schweren „SUVs“ („Sport Utility Vehicles“) oder „Pitbull-Autos“ greift.

Diese Entwicklung ist auch nur sehr begrenzt auf die steigende Zahl unentwegt anhängen-bewegender Hobby-Pferdehalter oder baumaterialien-transportierender Schwarzarbeiter zurückzuführen. Es liegt wohl auch nicht hauptsächlich an der vom Unfallforscher Siegfried Brockmann konstatierten „mangelnde Kompatibilität“ zwischen schweren Geländewagen und normalen PKWs - womit er die Tatsache meint, dass Insassen von Geländewagen bei Zusammenstößen mit kleineren Autos die besseren Karten haben (mit zunehmendem Anteil der SUVs und zunehmenden Kollisionen untereinander relativiert sich dieser Vorteil ohnehin). Nein, das Vordringen schwerer Nobel-Karosserien liegt wohl vor allem an der gesellschaftlichen Tendenz „Hast Du was – bist Du was“ bzw. „Hast Du nix, dann tu wenigstens so als ob“. Man kann sich schlechterdings keinen Versicherungsvertreter, Agrarmanager oder Finanzdienstleister mehr ohne dieses Attribut vorstellen. Und wenn sich viele genau das nicht leisten können – macht nichts, genau das macht ja den Unterschied sichtbar.

Das „Gelände“ der Geländewagen sind mittlerweile unbestreitbar die Straßen. Schade, dass man die 200 oder 300 PS unter der Haube auf vielen verstaute Autobahnen nicht mehr in Geschwindigkeit umsetzen kann. Hier könnte sich für die Landwirtschaft ein neuer Erwerbszweig auf tun: die Bereitstellung von echtem Gelände! Gerade gering bonitierte Flächen, schwer zu bearbeitende Hanglagen oder nasse Ecken bieten sich hierfür an. Da können sich die verhinderten „Freeländer“, „Land Cruiser“ oder „Pathfinder“ so richtig austoben. Notfalls könnten auch Rinder zur Nutzung der als „Kuhfänger“ oder „Bullenfänger“ bezeichneten Frontschutzbügel bereitgestellt werden. Und wenn sich ein „Großstadt-Cowboy“ so richtig festgewühlt hat, steht gegen Extrapreis der Trecker zum Abschleppen bereit. Außer vielleicht für besonders unsympathische Pachthaie oder Agrarindustrielle... –en

Landwirtschaft maßgeblich für Feinstaub verantwortlich?

TOP AGRAR ONLINE - 17.09.2015 - Christian Brüggemann

Luftverschmutzung fordert jedes Jahr weltweit 3,3 Millionen Todesopfer. Die Zahl könnte sich einer Studie des Max-Planck-Instituts für Chemie in Mainz zufolge bis 2050 verdoppeln. Die Hauptschuldigen haben die Forscher auch ausfindig gemacht: Nicht Industrie und Verkehr, sondern häusliche Kleinfeuer und die **Landwirtschaft**. Das Forscherteam konzentrierte sich auf die wichtigsten Luftschadstoffe, nämlich Feinstaubpartikel mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 Mikrometern und Ozon.

Topagrar.com - Lesen Sie mehr auf: <https://www.topagrar.com/news/Home-top-News-2493174.html>

Süddeutsche - 27. September 2012 **Landwirtschaft als Feinstaub-Quelle** **Feinstes vom Land**

Auf dem Land ist die Luft zwar gemeinhin besser als in der Stadt. Doch hohe Feinstaubwerte werden dort trotzdem gemessen. Schuld daran ist auch die Landwirtschaft.

*Von **Markus C. Schulte von Drach** und **Hanna Metzen***

Ein Gelbschimmer zog sich im März 2007 über den Himmel im Erzgebirge, ein Stück weiter östlich verfärbte sich sogar der Schnee auf den Gipfeln des Riesengebirges grau. Den **Feinstaub** in der Luft konnte man nicht nur sehen, er wurde auch gemessen. In Dresden und Leipzig kam es kurzzeitig zu Spitzenkonzentrationen von mehr als 400 Mikrogramm pro Kubikmeter. Zum Vergleich: Der von der Europäischen Union erlaubte Grenzwert liegt bei 50 Mikrogramm pro Kubikmeter im Tagesmittel und darf nicht mehr als 35 Mal im Jahr überschritten werden.

Forscher um Wolfram Birmili vom Leibniz-Institut für Troposphärenforschung fanden schließlich die Ursache der Feinstaubschwaden. In der südlichen **Ukraine** waren gewaltige Mengen Agrarstaub aufgewirbelt worden. Der Wind trug ihn dann innerhalb eines Tages rund 1500 Kilometer weit bis nach Mitteleuropa.

Agrarstaub - dieser Stoff kommt uns nicht als Erstes in den Sinn, wenn wir von **Feinstaub**, also Partikel mit einem Durchmesser von weniger als zehn Mikrometern (PM10), hören. Schließlich denkt man eher an die dicke Luft an den Hauptverkehrsstraßen in den Ballungsgebieten. Und doch ist

die [Landwirtschaft](#) ein besonders wichtiger Faktor bei der Entstehung der gesundheitsgefährdenden Staubwolken.

Zwar ist der Anteil des Feinstaubes, der von Tierhaltung und Ackerbau herrührt, geringer als der aus der Industrie. Doch mit etwa 35.000 Tonnen im Jahr machten die Emissionen aus der Landwirtschaft zum Beispiel im Jahr 2009 [dem Umweltbundesamt \(UBA\) zufolge](#) immerhin 21 Prozent aus. [Verkehr, Haushalte und Kleinverbraucher sowie Energieerzeuger tragen einzeln inzwischen jeweils weniger zur Feinstaubbelastung bei.](#)

Natürlich sind auf dem Land die Verhältnisse anders als in der Stadt. Hier ist die Landwirtschaft sogar der Hauptverursacher von Feinstaub, gefolgt vom Straßenverkehr. Und es gibt auch deutliche regionale Unterschiede. So liegt der Anteil der landwirtschaftlichen Emissionen am Feinstaub [dem Sächsischen Landesamt für Umwelt zufolge](#) dort sogar bei etwa 30 Prozent.

Die [Quellen der Feinstaubemissionen](#) auf dem Lande sind die Traktoren, Mähdrescher und andere Geräte. Auch beim Mähen, Transportieren und Umfüllen der sogenannten Schüttgüter wie Getreide kann es bedenklich stauben. Dazu kommen Partikel, die beim Ackerbau vom Boden aufgewirbelt werden.

Weniger Fleisch für eine bessere Luft

Außerdem wird sogenannter Sekundärstaub frei. Dabei handelt es sich um gasförmige Vorläuferstoffe von [Feinstaub](#) wie Ammoniak (NH₃), das den größten Anteil an der Feinstaubbildung in der Landwirtschaft hat, Schwefeldioxid (SO₂), Stickstoffoxide (NO_x) und Kohlenwasserstoffe. Solche Moleküle können aus der Tierhaltung und der Verwendung von Gülle stammen. Erst in der Atmosphäre reagieren diese Stoffe mit anderen Molekülen und bilden Feinstaub.

Zwar werden die Feinstaubgrenzwerte auf dem Lande deutlich seltener übertreten als in den Ballungsgebieten. Doch das liegt sicher auch daran, dass der Staub zum Teil nicht am Ort der Entstehung bleibt, sondern vom Wind eher verweht wird als in der Stadt.

In ihren kürzlich [für das Umweltbundesamt entwickelten Strategien zur Verminderung der Feinstaubbelastung der Luftqualität](#) betonen Experten um Peter Builtjes vom TNO Earth, Environment and Life Sciences in Utrecht, Niederlande, die Rolle der NH₃-Emissionen der [Landwirtschaft](#). Gerade hier gebe es ein "großes Potenzial zur Senkung der PM₁₀-Immissionen". Die "mit einer deutlichen Reduktion des Konsums von tierischem Eiweiß einhergehenden Produktions- und Emissionsrückgänge in der Landwirtschaft" erwiesen sich als "sehr viel effektiver" als die meisten der übrigen Maßnahmenbündel, schreiben die Wissenschaftler.

Mit anderen Worten: Die Feinstaubbelastung ließe sich besonders stark verringern, wenn wir weniger Fleisch essen würden.

Zwar gibt es den Fachleuten zufolge verschiedene Maßnahmen, die dazu beitragen würden, die Grenzwerte zukünftig einzuhalten. Aber im Verkehrsbereich und der Landwirtschaft wären Veränderungen "ohne großen technischen Aufwand" möglich,

und "wenn man eventuelle Zeit- und Komfortverluste außer Acht lässt", wären sie sogar nur "mit geringen oder gar keinen Kosten verbunden".

Wie hoch die Feinstaubbelastung in Deutschland ist und welche Regionen wann besonders betroffen sind, sehen Sie in unserer [interaktiven Fakten-Karte](#).

Deutschlandfunk - 02.11.2015

Klimaschutz auf dem Acker

Traktoren sollen umweltschonender fahren

Bei Traktoren geht es mittlerweile wie bei Pkw auch darum, ob sie mit einer sauberen Abgastechnik ausgestattet sind. Dafür sorgen inzwischen Vorschriften der EU. Die Landmaschinenhersteller haben schon reagiert, doch auf den Feldern kommt der Wandel nur schleppend voran.

Von Annette Eversberg

Jaguar heißt der neue Feldhäcksler für die Maisernte, der in der Präsentationshalle des Landtechnikherstellers Claas in Harsewinkel steht. Fast zwei Etagen hoch, ausgestattet mit mehr als mannshohen Reifen. Das Herzstück ist der enorme Dieselmotor mit der Abgasreinigungsanlage, der mehr als ein Drittel der Zugmaschine einnimmt. So groß muss er sein, weil der Abgasfilter für die rund 800 PS-Maschine besonders viel Platz einnimmt, erläutert Dr. Eberhard Nacke, Chef der Abteilung für Produktstrategie des Landtechnikherstellers.

"Wir haben einen zweiten Verbrennungsstoff mit eingeführt, das sogenannte Adblue. Das ist ein Harnstoff. Und diesen Harnstoff setzen wir zusätzlich zum Diesel ein, um im Rahmen einer Nachverbrennung hier am Ende tatsächlich die Richtlinie in Richtung Feinstaub auf der einen Seite und in Richtung Stickoxiden erreichen zu können." Damit erfüllt die Landmaschine die gesetzlich vorgegebenen Abgasnormen, sagt Eberhard Nacke. "In diesem Feldhäcksler setzen wir die Abgasstufe IV bereits um und werden in den nächsten Jahren daran arbeiten, dass wir auch die nächste Abgasstufe V in diesem Häcksler realisieren werden."

Kritik an Motorentests

Wie bei den PKWs werden diese Abgasnormen von der EU vorgegeben. Nicht ohne Grund. Denn mit 34 Prozent tragen Land- und Forstmaschinen zu den Rußpartikelemissionen bei. Professor Stefan Böttinger vom Institut für Agrartechnik der Universität Hohenheim: "Auch für diese Maschinen gibt es ganz klare Gesetze, wann welche Abgasmengen ausgestoßen werden. Diese Gesetze sind zeitlich gestaffelt, dass eben die Maschinen seit ungefähr 1999 eingeführt werden in den Markt, und sie sind auch noch nach Leistungsklassen gestaffelt. Sodass auch die letzte aktuelle Stufe von Euro IV zum 1.1.2014 eingeführt worden ist."

Die Menge an Stickoxiden und Feinstaub wurde damit zu über 90 Prozent reduziert.

Allerdings bemängelt das Umweltbundesamt, dass der Gesetzgeber die Einführung der neuesten Technik gestreckt hat. Über immerhin mehr als 20 Jahre. Auch die Prüfung der Motoren durch TÜV und Kraftfahrtbundesamt vor der Auslieferung der Maschinen hält das Umweltbundesamt für unzureichend. Stefan Böttinger: "Es gibt für die Tests und für die Abgasgesetzgebung Motorzyklen, die durchgefahren werden müssen, um die verschiedenen Betriebsabläufe irgendwie nachzubilden. Das entspricht natürlich nie hundertprozentig dem, was der eine oder der andere Landwirt auf seinen Feldern einsetzt. Aber das ist immer der Kompromiss, den man mit so einem Testzyklus machen muss."

Nur wenige alte Maschinen werden ersetzt

Derzeit laufen in Brüssel die Beratungen über die weitere Absenkung der Feinstaubgrenzwerte im Rahmen der Abgasnorm V. Stefan Böttinger und auch das Umweltbundesamt gehen aber davon aus, dass Motoren künftig auch unter realen Bedingungen getestet werden. "Das ist die kommende Regel, dass man auch im Feld nachweisen muss, dass diese Abgasreinigungssysteme funktionieren und auch über längere Zeit funktionieren, nicht nur dann, wenn der Motor ganz neu ist, sondern auch noch nach einer gewissen Anzahl von Jahren."

Landmaschinen sind auch von der regelmäßigen Abgasuntersuchung befreit – so der TÜV Nord. Die Hersteller haben ihre Hausaufgaben gemacht. Nicht so die Landwirtschaft. Nur drei Prozent der Maschinen werden pro Jahr durch neue ersetzt. Der Anteil von Landmaschinen mit – laut Gesetz - veralteter oder ganz ohne Abgastechnik ist noch immer sehr hoch. Gründe sind der hohe Landmaschinenpreis und auch die Investitionsplanung über 20 Jahre und mehr. Gleichzeitig ist der Dieserverbrauch der Landwirtschaft sogar leicht gestiegen. Und damit auch die CO₂-Emissionen, die bei den Abgasnormen vom Gesetzgeber überhaupt noch nicht berücksichtigt wurden. Darauf wollen die Hersteller – so Eberhard Nacke – diesmal nicht erst warten.

"Das ist auch das Ziel unserer freiwilligen Selbstverpflichtung. Wir möchten den Anteil Diesel und damit auch den Anteil CO₂-Emissionen, den unsere Maschinen verursachen, pro Tonne produziertem Weizen oder Futtermittel, deutlich reduzieren."

Ingenieur.de - 09.12.2016:

300 kW aus 2 Motoren

Mit E-Traktor elektrifiziert John Deere den Ackerbau

Der Elektromotor ist kurz davor, auch die Landwirtschaft zu erobern. Der Landmaschinenkonzern John Deere und die TU Karlsruhe stellen Ende Februar auf der Agrarmesse Sima in Paris einen schweren Traktor mit Elektroantrieb vor. Vor dem Einsatz auf dem Acker sind allerdings noch einige praktische Hürde zu überwinden.

Warum sollte man den [Elektroantrieb nur für Straßen- oder Rennfahrzeuge](#) reservieren? Der amerikanische Landmaschinenhersteller John

Deere bringt ihn jetzt auch auf den Acker. Auf der französischen Landwirtschaftsmesse Sima (26.2. bis 2.3.2017 in Paris), stellen die Amerikaner einen vollelektrischen Traktor vor.

Zwei Elektromotoren à 150 kW unter der Haube

Der E-Trecker basiert auf dem Standard-Traktor 6R, der in der Dieselsonversion 110 bis 295 PS auf den Acker bringt. Anstelle der üblichen Vier- oder Sechszylinder treiben den Sesam-Trecker zwei Elektromotoren à 150 kW an. Damit hat das elektrische Arbeitstier satte 408 PS unter der Haube, die es je nach Aufgabe zur Zapfwelle, zum Antriebsstrang oder eben dem Fahrzeug zur Verfügung stellt. Gerade bei Schleppaufgaben machen sich Elektromotoren mit starkem, unmittelbarem Drehmoment extrem gut – schließlich heißt das Gefährt nicht umsonst Traktor.

Dass die Lithium-Ionen-Batterien, die die beiden Motoren mit Strom versorgen, einige Kilos mitbringen dürften, fällt wohl weniger ins Gewicht. Schwerer wiegt da die voraussichtliche Ladezeit von rund vier Stunden an der E-Tankstelle. Wie lange der Traktor mit einer Batterieladung arbeiten kann, hat John Deere noch nicht mitgeteilt. Möglich ist, dass das bereits 2015 vorgestellte Batterie-Wechsel-Konzept „BatteryBoost“ von John Deere, zum Einsatz kommt. Damit könnten Arbeits- und Ladezeiten weitestgehend parallel laufen.

TU Kaiserslautern hat an Entwicklung mitgewirkt

Entwickelt hat John Deere das Konzeptfahrzeug im Rahmen des Forschungsprojekts „SustainableEnergySupplyforAgriculturalMachinery“ (zu Deutsch: nachhaltige Energieversorgung für landwirtschaftliche Maschinen), kurz Sesam. Neben der europäischen Forschungsabteilung des Landmaschinenherstellers ist an der Entwicklung unter anderem auch der Lehrstuhl für Mechatronik in Maschinenbau und Fahrzeugtechnik der TU Kaiserslautern beteiligt.

Den Strom stellen viele Bauern heute schon selbst her: Auf vielen Höfen finden sich Solar- oder Biogas-Anlagen, einige verfügen auch über Windkraft. Mit dem Umstieg auf Strombetrieb bei Traktoren und weiteren Landmaschinen würden somit CO₂-Emissionen in nennenswerter Höhe eingespart. Auch würden weniger Abgase und Ölrückstände in den Ackerboden eindringen, so ein Sprecher des Projekts Sesam.

Für den Bereich der Forst- oder Baumaschinen sei dieses Konzept ebenfalls denkbar. An weiteren Landmaschinen mit Voll- bzw. Teil-E-Antrieb arbeiten die Entwickler bereits, darunter das hochpräzise Einzelkorn-Sägegerät „ExactEmerge“, das Mais oder Sojabohnen bei bis zu 20 km/h ablegen kann.

Video zeigt den Elektro-„Johnny“ im Einsatz

Wer sich den E-Traktor schon einmal in Betrieb ansehen möchte, kann das in einem französischsprachigen Video tun, das der Hersteller als Vorbereitung auf die Sima 2017 zur Verfügung stellt. Den Ton einzuschalten lohnt sich: Natürlich ist der „Johnny“ auch zu hören. Fans des charakterisch-satten Diesel-Tackerns dürften allerdings enttäuscht sein.

Der Elektroantrieb sticht eher durch ein hohes Surren ins Ohr. Durchaus wahrnehmbar, aber immerhin deutlich leiser als beim konventionellen Motor.

Von Judith Bexten

Außerdem zum Thema:

<https://www.agrarheute.com/news/elektroantriebe-acker-strom>

Die AbL Niedersachsen/Bremen e.V. übernimmt weder eine Freistellung von Rechten Dritter noch eine Gewähr für die Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen die AbL Niedersachsen/Bremen e.V., die sich auf Schäden materieller Art beziehen, sind grundsätzlich ausgeschlossen.

Aus rechtlichen Gründen folgende Information: Durch Auswahl eines Links verlassen Sie unseren Newsletter / unsere Website und gelangen auf die Internet-/ Website eines anderen Anbieters. Diese Seiten sind nicht Bestandteil unseres Newsletters / unserer Website. Für die Inhalte dieser Seiten sind wir nicht verantwortlich. Insbesondere auch nicht für mögliche dortige Markenschutzverletzungen. Als einen Link definieren wir hierbei grundsätzlich ALLE Hyperlinks dieser Site, bei denen sich ein NEUES Browser-Fenster öffnet!

Abbestellungen des Newsletter über: eckehard.niemann@freenet.de