

CO<sub>2</sub>-Ausstoß ebenso eine Rolle, wie die Tatsache, dass die Schadstoffe nicht an den Grenzen Halt machen. Während der europäischen Auftaktkonferenz Anfang Februar in Brüssel mit rund 350 Teilnehmern unterzeichneten insgesamt neun EU-Umweltminister bzw. deren Vertreter den „Aufruf zum Europaweiten Autofreien Tag“ und sagten damit ihre Unterstützung bei den Vorbereitungen in ihrem Land zu.

Der europäische Aktionstag „In die Stadt – ohne mein Auto!“ wird offiziell von den beiden Bundesministern Jürgen Trittin und Reinhard Klimmt „begrüßt und unterstützt“. In ihrem Aufruf gehen sie davon aus, „dass sich viele Kommunen in Deutschland an dem Aktionstag beteiligen werden“. Sie unterstreichen die Wichtigkeit eines „attraktiven Angebots des ÖPNV und einer auf freiwillige Teilnahme möglichst vieler BürgerInnen gerichteten Öffentlichkeitsarbeit“ als wesentliche Erfolgsfaktoren für den Aktionstag, da „dann die Vorteile der Aktion offensichtlich werden und eine nachhaltige Wirkung entfalten können“.

Neben Großstädten wie Hamburg und München und anderen Landeshauptstädten sind es vor allem kleinere Städte, die am Aktionstag teilnehmen und damit ihre BürgerInnen von den Vorteilen einer stadtverträglichen Mobilitätsgestaltung überzeugen wollen. Die Vorbereitungen in den teilnehmenden Kommunen laufen auf Hochtouren. Neben der Attraktivität des ÖPNV bilden Aktionen für und mit Kindern und Schulen eindeutig den Themenschwerpunkt in diesem Jahr. Aber auch das Einkaufen ohne Auto steht im Vordergrund. „Bummeln ohne Ende“ lautet das Motto in Mainz. In Ditzingen ist Einkaufsspaß mit einem Lieferservice per Lastenfahrrad angesagt.

In Hamburg wird der 22. September generalstabsmäßig vorbereitet: Eigene Website, zentrale Veranstaltung auf einer Großbühne an der Binnenalster, eine Vielzahl von mobilen Veranstaltungen und in einzelnen Stadtteilen, organisiert von Vereinen und Schulen. Besonders spektakuläre Aktionen planen dabei die 31 Hamburger Umweltschulen. Eine „Eco-School-Parade“, bestehend aus Fahrzeugen mehrerer außerschulischer Partner, wird sich quer durch Hamburg bewegen. Mit dabei: fünf Gelenkbusse der Verkehrsbetriebe, Wasserstoffautos, Solarmobile, Müllautos. Die Busse werden mit Transparenten versehen, die von Schülerinnen und Schülern gestaltet wurden. Pressevertreter sind eingeladen, mit den Schülern zu fahren, um sich über ihre Vorstellungen einer umweltfreundlichen Zukunft zu informieren. Die Parade endet beim Weiterbildungszentrum der Hamburger Elektrizitätswerke, wo eine Ausstellung der Hamburger Umweltschulen eröffnet wird und abschließend die „Umweltschulen in Europa 2000“ ausgezeichnet werden. ▲

# Süße Sünden auf frischen Croissants

## Schüler untersuchen Transportbeziehungen

Von Romy Kornau

Sonntag. Morgendliche Sonnenstrahlen kitzeln die Nase und wecken zum gemütlichen Frühstück. Mit Liebe wird der Tisch gedeckt: Statt eines schnellen Toasts gibt es frische Croissants. Dazu ein weichgekochtes Ei, Lieblingsmarmelade und Honig, Cornflakes mit Milch, ein Glas Orangensaft. Von Käse, Schinken und Wurst werden die Verpackungen entfernt, die Lebensmittel auf Tellern liebevoll angerichtet und verziert. Ein schöner Anblick – und die Sonntagsstimmung bleibt unbeschwert: Gerade wenn der Verbraucher mal Zeit hat, sich die Verpackungen etwas genauer anzusehen, liegen sie außer Sichtweite. Dass der Schinken auf dem Berliner Frühstückstisch aus Bayern kommt und der Käse aus Holland, macht das Essen ja nicht weniger lecker. Dies sind jedoch die kleineren Entfernungen. Schließlich stammen der Kaffee aus Südamerika und der Tee aus Asien oder Ost-Afrika. Ganz zu schweigen von Obst, Marmelade – und Honig. Inbegriff intakter Natur vor der Haustür, aber oftmals aus der Ferne herangeflogen. Lange Transportwege sind mit hohen Umweltbelastungen verbunden, selbst wenn die Waren mit Schiff oder Bahn zum Verbraucher gebracht werden.

### Dem Honig auf der Spur

Berliner Schüler haben genauer hingesehen. Eine Projektgruppe der 10. Jahrgangsstufe der Bettina-von-Arnim-Oberschule ging sozusagen dem Honig auf die Spur. Ein Anstoß war der Zwiespalt, dass Honig mit Natur und intakter Umwelt, mit Gesundheit oder gar heilender Kraft verbunden wird, andererseits aus aller Welt ins Regal des Händlers kommt – CO<sub>2</sub>-Emissionen inklusive. Die Belastung der Umwelt mit dem Treibhausgas soll bis zum Jahr 2005 in Deutschland um ein Viertel reduziert werden. Neben dem Einsatz effizienterer Produktionstechnologien kann auch ein ressourcensparendes, umweltschonendes Konsumverhalten dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

## KONTAKT

Klima-Bündnis / Alianza del Clima  
- Europäische Geschäftsstelle  
Edmund Flößer  
Galvanistr. 28  
60486 Frankfurt/M  
☎ 069-707 900 83  
☎ 069-703 927  
🌐 [www.22september.org](http://www.22september.org)  
[e.floesser@klimabuendnis.org](mailto:e.floesser@klimabuendnis.org)

Beide Ansatzpunkte wurden in der zentralen Fragestellung des Projektes „Dem Honig auf der Spur“ zusammengeführt: Inwieweit beeinflussen Umweltkriterien, festgemacht an Transportwegen und den damit verbundenen CO<sub>2</sub>-Emissionen, sowie das natürliche Image des Produktes das Konsumverhalten beim Honigkauf?

Die Schülerinnen und Schüler fragten über 250 Kunden vor Supermärkten, Reformhäusern und Bioläden, was diese zum Kauf eines Honigs bewegt. Zu den 13 wählbaren Kriterien gehörten auch ökologische Erzeugung, chemische Zusammensetzung und Herkunftsland. Als entscheidend stellten sich neben Preis und Geschmack auch Sorte, Konsistenz, Farbe, Marke und Gewohnheit heraus. Unterschiede zwischen Supermarkt- und Nicht-Supermarkt-Kunden wurden erst bei den Umweltkriterien deutlich: So achteten eher die Käufer in Reformhäusern und Bioläden auf ökologische Erzeugung, Material der Verpackung und Herkunftsland.

### Übersee-Honig auch im Öko-Laden

Im zweiten Schritt stand die Analyse der Herkunftsländer im Mittelpunkt. Die entsprechende Kennzeichnung der im Handel erhältlichen Honige ist unterschiedlich. So fehlt auf Supermarkt-Produkten häufig der Hinweis auf das Herkunftsland. Das Etikett von Honig-Sorten in Reformhäusern und Bioläden gibt genauere Auskunft – und überrascht: In den Öko-Läden wird nicht nur Honig aus Deutschland oder Europa, sondern auch aus Übersee und sogar aus Australien und Neuseeland angeboten. Für ausgefallene Sorten wie Manuka- oder Lederbaumhonig nimmt der sonst umweltbewusste Feinschmecker auch mal einen Transportweg von etlichen tausend Kilometern in Kauf.

► Verbraucherbefragung vor einem Berliner Supermarkt. Die Kunden dürfen probieren und ihre Meinung zum Honig sagen.



Die Projektgruppe der Bettina-von-Arnim-Oberschule untersuchte in einem weiteren Schritt Transportbilanzen und CO<sub>2</sub>-Emissionen von drei ausgewählten Raps-Honig-Sorten. Natürlich war dies nur ein Bruchteil der Ökobilanz; man denke an andere Emissionsstoffe, Energieeinsatz, Flächenverbrauch sowie Meeres- und Bodenverschmutzung. Näher unter die Lupe genommen wurden ein einheimischer Brandenburger Honig, ein Schleswig-Holsteinischer und ein Kanadischer Raps-Klee-Honig. In enger Kooperation mit den Anbietern haben die Schülerinnen und Schüler die Länge der Transportwege von der Sammel-



◄ Süßer Versuch: Ein Honigfrühstück in der Berliner Bettina-von-Arnim-Schule.

stelle bis Berlin, die genutzten Fahrzeuge und deren Schadstoffausstoß ermittelt. Mit Hilfe des GEMIS - Programms (Gesamt-Emissions-Modell Integrierter Systeme vom Öko-Institut e.V.) rechneten sie die entsprechenden Daten in CO<sub>2</sub>-Werte um. Sowohl finanziell als auch ökologisch schnitt der Honig aus Brandenburg am besten ab. Er kostet 5,50 Mark und wird aus einer Entfernung von rund 50 Kilometern nach Berlin gebracht, was einer CO<sub>2</sub>-Emission von weniger als 10 Gramm pro 500-Gramm-Glas entspricht. Der „Canadische Raps-Klee-Honig“ ist 50 Pfennig teurer. Der vergleichsweise niedrige Preis steht jedoch in keinem Verhältnis zu der enormen Umweltbelastung durch den Transport über 14.000 Kilometer. Das ist 320 Mal mehr als der Weg des Honigs aus Brandenburg, die CO<sub>2</sub>-Emissionen erhöhen sich um den Faktor 14. Dabei fällt die Ökobilanz noch relativ gut aus, da der größte Teil der Strecke mit dem umweltfreundlichen Schiff zurückgelegt wird. Auch der „Schleswig-Holsteiner Raps-Honig“ für 6,95 Mark hat eine schlechtere Transportbilanz als der Brandenburger Honig. Der Transportweg ist acht Mal so lang, bei einer doppelt so hohen CO<sub>2</sub>-Emission, mehr als 20 Gramm pro 500-Gramm-Glas.

#### Gläser reisen leer durch Deutschland

Die Projektgruppe der Bettina-von-Arnim-Oberschule hat auch die Transportwege der Verpackung an einem exemplarischen Beispiel aufgeführt. Dabei ging es nicht nur um die Gläser, Etiketten und Deckel, sondern teils auch um die notwendigen Rohstoffe. Weil diese aus ganz Deutschland beschafft werden, müssen allein für die leeren Verpackungen fast 5.000 Kilometer zurückgelegt werden.

Zuletzt trat die Projektgruppe mit einem „aktiven Informationsstand“ an die Öffentlichkeit. Mit süßen Verkostungen, Schautafeln und intensiven Gesprächen appellierten die Schülerinnen und Schüler an ein „klimaverträgliches Konsumverhalten“. Einige der angesprochenen Supermarkt-Kunden zeigten dann auch den guten Willen, beim nächsten Honig-Einkauf die Umweltbilanz im Hinterkopf zu behalten. Viele Kunden sprachen sich für eine entsprechende Kennzeichnung auf dem Etikett aus.

#### Verzicht auf Honig-Importe nicht möglich

Ausweisung der Ökobilanz hin oder her: Der Honig aus Übersee wird weiter in den Regalen stehen. Einerseits ist in Deutschland die Nachfrage erheblich höher als die Honigproduktion – etwa 80 Prozent wurden 1998 importiert. Und andererseits ist der Handel mit Honig eine wichtige Einnahmequelle für die Exportländer. ▲

# Erst die Kinder, dann die Autos

## Neues Leitbild für die Verkehrserziehung

Von Burkhard Reinartz

Alle 10 Minuten wird in Deutschland ein Kind angefahren. Weil Kinder sich altersgemäß nicht verkehrsgerecht verhalten können, muss sich der Autoverkehr auf die Kinder einstellen und nicht umgekehrt. Wir brauchen ein neues Leitbild der Verkehrssicherheitserziehung: vom verkehrsge-rechten Kind zum kindgerechten Verkehr.

Kinder fühlen sich durch den zunehmenden Autoverkehr stark bedroht. Sie ziehen sich in der Freizeit in abgegrenzte Schutzräume wie Hof, Garten, Spiel- oder Sportplatz zurück. Der Straßenraum ist ihnen zu gefährlich geworden. Doch Kinder müssen und wollen unbeaufsichtigt und selbständig unterwegs sein. Schließlich sind auch Schule und Spielplätze nur über die Straße zu erreichen.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat dazu das „Erste Deutsche Kinderverkehrsgutachten“ vorgelegt. Mit Maßband, Stoppuhr und Fragebogen untersuchten über 6.000 Kinder in 22 Städten ihre Wege auf Sicherheit und Kinderfreundlichkeit. Das Besondere der Untersuchung: Hier wurde nicht wie üblich durch die Brille von erwachsenen Stadtplanern und Verkehrsexperten geschaut, sondern die Kinder selbst waren die Experten.

Als besondere Gefahrenstelle nannten die kleinen Gutachter den Zebrastreifen. Fast die Hälfte gab an, dass Autofahrer am Zebrastreifen nicht rechtzeitig anhalten. Eine weitere Gefahr lauert an Verkehrsampeln. Die zumutbare Wartezeit von 40 Sekunden wurde bei fast der Hälfte aller Messungen weit überschritten. Die Benachteiligung der Kinder im Verkehr zeigt sich besonders deutlich bei der Gehwegbreite. Dreiviertel der Messungen an kritischen Stellen unterschritten das staatlich empfohlene Mindestmaß von 1,50 m. Fast die Hälfte dieser Stellen sind keine 80 cm breit. Fast alle Kinder klagten über „zu viele und zu schnelle Autos“, die „Rücksichtslosigkeit der Autofahrer, „das Gehwegparken, den zu geringen Abstand beim Überholen und das rücksichtslose Tür-Öffnen bei parkenden Autos“.

Die Vielzahl der von den Kindern benannten Gefahrenstellen untermauern die statistische Erkenntnis, dass in Deutschland die Straßen gefährlicher sind als anderswo in Europa. Kinder sind in hohem Maße der Gefahr ausgesetzt, im

#### KONTAKT

**Bettina-von-Arnim-Schule**  
Senftenberger Ring  
47-49  
13435 Berlin  
☎ 030 / 403 05-0  
☎ 030 / 403 40 16  
🌐 [www.be.schule.de/schulen/bettina-von-arnim](http://www.be.schule.de/schulen/bettina-von-arnim)  
info@bva.de.schule