Bayer schickt „Journalistin“ in Prozess

Undercover-Berichterstatterin im Glyphosat-Verfahren in San Francisco aufgeflogen

Von **Rudolf Balmer,** Paris

Die französische Tageszeitung *Le Parisien* hat neue belastende Details zum Lobbying im Auftrag von Bayer/Monsanto publiziert. Bei der Gerichtsverhandlung in San Francisco im März, wo der an Krebs erkrankte Edwin Hardeman gegen Monsanto klagte, soll sich eine nicht mit Namen genannte Mitarbeiterin im Auftrag von Bayer-Monsanto als Journalistin ausgegeben haben, um die Berichterstattung zu beeinflussen oder Informationen über die Arbeit der Medienleute zu beschaffen. Dies schilderte *Le Parisien* die amerikanische Bloggerin Kelly Ryerson, besser bekannt als „Glyphosate Girl“.

Laut Ryerson ist die etwa 30-Jährige „sehr sympathisch und amüsant“ gewesen. „Sie war jeden Tag beim Prozess und hat sich mit allen Journalisten angefreundet. Niemand hätte vermutet, dass etwas faul war.“ Sie habe gesagt, für die BBC und den britischen „Inquirer“ zu arbeiten. Es sei „extrem überraschend“ gewesen, „als herauskam, dass sie in Wirklichkeit für Monsanto dort war“. Die falsche Journalistin arbeitete tatsächlich für die weltweit tätige US-Berateragentur FTI Consulting.

Laut dem Online-Jobnetzwerk LinkedIn war die Frau seit 2014 bei FTI in der Abteilung „Strategische Kommunikation“ tätig. Nun hat sie laut *Le Parisien* als Tätigkeit „Consulting und Freelance-Journalismus“ angegeben. FTI-Consulting bestätigte gegenüber der Nachrichtenagentur AFP, die „Mission“ der Frau sei es gewesen, „am Prozess teilzunehmen, aber ausschließlich und explizit, um bei den Verhandlungen Notizen zu machen“. Ein Sprecher von Bayer sagte zu AFP, von der „Journalistin“ oder anderen FTI-Angestellten im Glyphosat-Prozess nichts gewusst zu haben.

Es ist offenbar nicht das erste Mal, dass FTI den Journalismus als Deckmantel für seine Geschäfte nutzt. Laut der NGO EarthRights sollen FTI-Mitarbeiter im Auftrag der Ölfirma Exxon ihren Rechtsberater kontaktiert und sich dabei als Journalisten vorgestellt haben, um Details über ein Projekt herauszufinden.

Solche „Undercover“-Praktiken passen zum Skandal um die Erfassung von Daten von Journalisten, PolitikerInnen und ForscherInnen in Frankreich durch eine von Monsanto beauftragte PR-Firma. Am Dienstag gab Bayer bekannt, Betroffene bis Ende kommender Woche zu informieren. Derzeit gehe der Konzern davon aus, dass die PR-Agentur FleishmanHillard im Auftrag von Monsanto solche Listen außer in Frankreich auch in Deutschland, Italien, den Niederlanden, Polen, Spanien, Großbritannien und bei EU-Institutionen angelegt hat.

Zahl des Tages

2,8 Mrd.

Hier aus aktuellem Anlass eine kleine Becherkunde: **2,8 Milliarden** Einweg-**Becher** wurden 2016 in Deutschland ausgegeben. In ihnen schwappten Kaffee und Co „to go“ oder aus Automaten. Sechs von zehn Bechern waren dabei aus Pappe mit einer Kunststoffschicht; der Rest bestand nur aus Kunststoff. Laut Umweltbundesamt kamen dazu rund 1,3 Milliarden Kunststoffdeckel. Das ist ein Müllproblem. Die zuständigen Institutionen arbeiten aber schon an Lösungen: Man könnte die Hersteller an den Entsorgungskosten beteiligen, die Becher teurer machen oder Einwegzeugs verbieten. Man könnte natürlich auch aufhören, ständig überall Kaffee zu trinken. Aber vielleicht ist das zu einfach.

Firmen für die Zukunft

Kurz vor dem EU-weiten Klimastreik am Freitag stellen sich über 1.000 Unternehmen hinter die SchülerInnen und fordern eine CO_2-Abgabe

Von **Malte Kreutzfeldt**

Die SchülerInnen, die unter dem Motto „Fridays for Future“ seit Monaten für mehr Klimaschutz auf die Straße gehen, bekommen jetzt auch Unterstützung aus der Wirtschaft: Mehr als 1.000 UnternehmerInnen haben die Forderungen der „Entrepreneurs for Future“ unterzeichnet, teilte die Initiative am Dienstag in Berlin mit. Dazu gehört unter anderem eine „wirksame und planbar steigende CO_2-Bepreisung für alle Sektoren“, um die Energie- und Mobilitätswende zu beschleunigen. Zudem rufen die Unternehmen ihre MitarbeiterInnen auf, sich am kommenden Freitag am Klimastreik zu beteiligen. Der soll wegen der unmittelbar bevorstehenden Europawahl besonders groß ausfallen.

Viele der UnterzeichnerInnen vertreten eher kleine Betriebe aus dem Umweltsektor. Doch auch Großunternehmen wie die Recyclingfirmen Veolia und Remondis oder Mittelständler wie die Babymarke Hipp oder die Chemiefirma Werner & Mertz („Erdal“) gehören dazu. Insgesamt stehen sie für 100.000 Arbeitsplätze und einen Umsatz von mehr als 20 Milliarden Euro.

„Die Klimastreik-Bewegung legt den Finger zu Recht in die Wunde“, sagte Tim Meyer vom Ökostrom-Anbieter Naturstrom. Statt immer nur Bedenken zu formulieren, müsse die Politik auf die Forderungen etwa nach einer CO_2-Steuer und einem schnelleren Kohleausstieg reagieren, forderte er. „Welches Zukunftsbild vermitteln wir den jungen Leuten denn, wenn wir immer nur sagen, was nicht geht?“ Auch Veolia-Sprecherin Martina Rauch zeigte sich überzeugt, dass eine CO_2-Abgabe „notwendig ist und kommen wird“.

Auf eine konkrete Höhe für den CO_2-Preis konnten sich die „Entrepreneurs“ nicht festlegen. Einigkeit besteht aber, dass Deutschland schnell und auf nationaler Ebene handeln soll. Das sei auch der entscheidende Unterschied etwa zum Bundesverband der Deutschen Industrie, der eine CO_2-Abgabe nur unterstützt, wenn sie mindestens europaweit eingeführt wird. Diese Position bremse den Klimaschutz, meint Katharina Reuter von der Initiative Unternehmensgrün. „Wer eine CO_2-Abgabe nur EU-weit will“, sagte sie, „der will sie in Wahrheit verhindern.“

Könnte auch bei verstopften Straßen wie hier in Berlin Abhilfe schaffen: eine Innenstadt-Maut Foto: Paul Langrock/Agentur Zenit

Mit Gebühren gegen den Verkehrskollaps

ÖkonomInnen plädieren für die Einführung einer City-Maut in Deutschland. London, Mailand und viele andere Städte machen schon seit Langem gute Erfahrungen damit

Von **Anja Krüger** und **Felix Lee**

Die Rufe nach einer City-Maut in deutschen Städten nehmen weiter zu: Auch der wissenschaftliche Beirat von Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier fordert nun eine Gebühr für Autos in Innenstädten. Deutschland stehe im Stau und bekomme verkehrsbedingte Umweltprobleme nicht in den Griff, heißt es in einem Schreiben an den CDU-Minister. Daneben fordern auch rund 30 namhafte ÖkonomInnen die Gebühr für Einfahrten in Städte, darunter die fünf Mitglieder des Sachverständigenrats zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung.

Ende April hatte die Berliner Verkehrssenatorin Regine Günther (parteilos) eine City-Maut angeregt. Unterstützung erhielt sie vom Deutschen Städtetag. Er sprach sich dafür aus, interessierten Kommunen die Möglichkeit zu eröffnen, eine solche Abgabe zu erproben.

Den Aufruf der 30 ÖkonomInnen initiiert haben das Wirtschaftsforschungsinstitut RWI und die Stiftung Mercator. Die ExpertInnen verweisen auf eine Reihe von Städten, die bereits erfolgreich mit einer City-Maut arbeiten, um damit Verkehrsprobleme und Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen. Diese versprechen sich von der Gebühr weniger Verkehr und damit eine höhere Lebensqualität für die BewohnerInnen.

In der Debatte um eine City-Maut ist Deutschland Spätzünder. Andere Länder sind schon sehr viel weiter. Die weltweit erste Innenstadt-Maut wurde bereits 1975 im Stadtstaat Singapur eingeführt. Seitdem sind viele Metropolen dem Beispiel gefolgt. Als erste europäische Stadt hat das norwegische Bergen 1985 eine Gebühr von damals 3 Euro für Autofahrten ins Stadtzentrum erhoben – um mit dem Geld den Straßenbau zu finanzieren. Auch die norwegische Hauptstadt Oslo sowie Trondheim haben eine City-Maut – ebenso wie das schwedische Stockholm und Göteborg.

In Italien erheben zum Beispiel Mailand, Bologna und Palermo eine Maut für Autofahrten in die Innenstadt. In Bologna kostet die Einfahrt laut ADAC zwischen 7 und 20 Uhr pro Tag 6 Euro, das Fünftageticket gibt es für 15 Euro. Mailand hat bestimmte Innenstadtbereiche für

> In der Debatte um eine City-Maut ist Deutschland Spätzünder. Andere Länder sind weiter

ältere Autos ganz gesperrt. Elektro- und Hybridfahrzeuge sowie Autos für den Transport von Personen mit einem Handicap können von der Maut befreit werden. In Palermo kostet das Tagesticket 5 Euro, E-Autos haben freie Fahrt.

Die britische Hauptstadt London hat die City-Maut vor Kurzem sogar erhöht. Dort müssen FahrerInnen älterer Autos eine Umwelt-Maut von 12,50 Pfund (etwa 14,50 Euro) pro Tag zahlen, obendrein eine Staugebühr von umgerechnet 13,35 Euro. Eine zusätzliche Umwelt-Maut gilt für Dieselautos, die älter als etwa vier Jahre sind und nicht die Euro-6-Norm erfüllen. Und auch in der Autofahrernation USA gibt es Bewegung: Als erste US-amerikanische Stadt plant New York eine City-Maut. Sie soll ab 2021 gelten. Die Erlöse sollen für die New Yorker U-Bahn verwendet werden. In Tokio müssen Autobesitzer einen Parkplatz vorweisen können. Der kostet umgerechnet zwischen 600 und 1.200 Euro im Monat. Die große Mehrheit der TokioterInnen verzichtet daher auf ein eigenes Gefährt.

In Deutschland geht es nur langsam voran. Berlin etwa hat das kostenpflichtige Parken ausgeweitet, Anwohner bekommen zwei Jahre gültige Parkausweise für schlappe 20,40 Euro.

meinung + diskussion 14

Johanna Roth, Teilnehmerin taz Panter Workshop 2013, heute taz-Meinungsredakteurin Foto: Jonas Maron

Auf Ihre Spende sind wir angewiesen!

- Die taz Akademie fördert junge kritische JournalistInnen im In- und Ausland.
- Der taz Panter Preis würdigt Mut und Engagement von HeldInnen und gibt Ihnen eine Öffentlichkeit.

taz Panter Stiftung
GLS-Bank Bochum | BIC GENODEM1GLS
IBAN DE97 4306 0967 1103 7159 00
www.taz.de/spenden

taz panterstiftung
www.taz.de/stiftung
stiftung@taz.de
Tel. (030) 25 90 22 13