„Datteln IV ist der Sargnagel unserer Zukunft“

„Ende Gelände“-Aktivistin Kathrin Henneberger über die Proteste gegen das geplante Kohlekraftwerk

Interview **Sara Wess**

taz: Kathrin Henneberger, Sie kämpfen seit Jahren im Hambacher Forst. Am Wochenende haben Sie das Steinkohlekraftwerk Datteln IV besetzt. Sind Sie müde?

Kathrin Henneberger: Nein. Ich bin gerade unglaublich energiegeladen. In meinem Herzen ist große Verzweiflung, weil in der Klimakrise nicht gehandelt wird, wie gehandelt werden sollte, um die 1,5-Grad-Grenze einzuhalten. Und diese Verzweiflung gibt mir unglaublich viel Energie und Mut, mich mit Konzernen wie RWE und deren politischen Verbündeten anzulegen. Und das müssen wir auch. Datteln IV ist der Sargnagel unserer Zukunft.

Warum?

Wir rasen ungebremst auf eine Welt vier bis sechs Grad heißer zu. Wir müssen die Kohlekraftwerke ab- und nicht anschalten. Es ist wahnsinnig, im Jahr 2020 ein neues Kraftwerk ans Netz gehen zu lassen. Abgesehen davon kommt die Steinkohle, die in Datteln IV verfeuert wird, nicht aus Deutschland, sondern wird in Nordkolumbien und Sibirien eingekauft. Dort werden ganze Gemeinden zwangsumgesiedelt. Der indigenen Bevölkerung werden Landrechte entzogen. Und Anwohnende, die sich wehren, leiden unter unglaublichen Repressionen. Wir möchten nicht, dass wir hier im Norden auf Kosten der Länder im Globalen Süden leben.

Wer muss handeln?

Das Parlament und die Bundesregierung, in erster Linie aber die Landesregierung von NRW unter Armin Laschet. Aber das wird nichts. Die Menschen, die auch Hambi haben räumen lassen, werden jetzt dafür verantwortlich sein, dass ein neues Kohlekraftwerk ans Netz geht. Wir können uns nicht darauf verlassen, dass die Politik uns vor der Klimakrise rettet, und wir können uns nicht darauf verlassen, dass Kohlekonzerne Einsicht haben. Der Konzern Uniper, der in Datteln baut, ist in der Hand des Energieversorgers Fortum. Und Fortum wiederum gehört zu 50,8 Prozent dem finnischen Staat. Wir haben also auch die finnische Bevölkerung dazu aufgerufen, sich solidarisch an unsere Seite zu stellen und Druck zu machen. Und die sind mit dabei.

Wie geht es weiter?

Ich kann noch nicht viel verraten. Datteln wird jedenfalls nicht das einzige Zentrum unserer Proteste sein. Im Juni soll das Kohlekraftwerk ans Netz gehen, deswegen werden wir im Mai groß wiederkommen. In der taz stand ja schon, dass vor dem Kraftwerk ein Kanal ist. Na ja, und wer Baumhäuser bauen kann, kann auch Flöße bauen.

Sind wieder Dauerbesetzungen geplant?

Das darf ich nicht sagen.

Wie war die Stimmung in Datteln am Wochenende?

Unglaublich. Als wir auf dem Kraftwerkgelände waren, bekamen wir Besuch von den Menschen, die hier seit 13 Jahren im Widerstand sind. Wir werden gegen dieses Kraftwerk kämpfen, wie wir für den Hambi kämpfen.

Foto: privat

Kathrin Henneberger, 32, ist Klimaaktivistin aus Nordrhein-Westfalen und Sprecherin des Bündnisses „Ende Gelände“.

EU-Verkehrswende: Massive Investitionen

Europäische Umweltagentur präsentiert Verkehrsstudie mit Vorschlägen, wie ÖPNV zum Rückgrat des städtischen Transportsektors werden kann. E-Roller der falsche Weg

Sind zwar grün und nicht gelb, taugen für die Verkehrswende trotzdem nichts: E-Scooter in Berlin Foto: Karsten Thielker

Von **Reinhard Wolff,** Stockholm

Sie zieren das Titelbild einer am Montag veröffentlichten Verkehrsstudie der Europäischen Umweltagentur (EEA): schicke gelbe E-Roller. Doch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) kann sich in seiner Auffassung, E-Roller würden eine wichtige Rolle spielen können, um die Verkehrswende voranzubringen, nicht bestätigt fühlen.

Im Gegenteil konstatiert der Bericht „Die erste und letzte Meile – der Schlüssel zu nachhaltigem städtischen Transport“: Der beste Weg zu nachhaltiger Mobilität in den Städten seien „Gehen, Radfahren und öffentlicher Nahverkehr“. Und wolle Europa seine langfristigen Nachhaltigkeits- und Klimaziele erreichen und den Gebrauch von Autos und damit Staus und Emissionen verringern, müsse das Angebot für „die erste und letzte Meile“ so gestaltet werden, dass diese Strecken bequem zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt werden könnten.

Busse, Züge, U- und S-Bahnen deckten zwar die weitesten Strecken des täglichen Pendelverkehrs zwischen Wohnung und Arbeitsstelle ab, so der Rapport, aber solle dieses Angebot wahrgenommen werden, müsse nicht nur die Anbindung an die öffentliche Verkehrsinfrastruktur verbessert, sondern für die ÖPNV-BenutzerInnen auch der Weg zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Haltestelle einfacher gemacht und attraktiv gestaltet werden. Wobei eine solche Umstellung von entscheidender Bedeutung sein werde, damit der von der EU-Kommission im Dezember vorgeschlagene „Green Deal“ eine Chance auf Realisierung habe.

Eine von der EEA ebenfalls am Montag veröffentlichte Bestandsaufnahme der Klima- und Umweltauswirkungen des Verkehrs bekräftigt die zentrale Rolle, die der Transportsektor für das Ziel der „Klimaneutralität“ hat. Und zeigt auf, wie er seine Nachhaltigkeitsziele bisher verfehlt. Dieser Sektor beruht weiterhin nahezu vollständig auf fossilen Brennstoffen. Er ist für ein Viertel der europäischen Treibhausgasemissionen verantwortlich und eine Hauptquelle von Luftverschmutzung und Umgebungslärm. Die CO_2-Emissionen dieses Sektors seien nicht gesunken, sondern trotz aller Verbesserungen der Effizienz in der Fahrzeugtechnik seit 1990 um 29 Prozent gestiegen, wird vorgerechnet. Auch und gerade in den vergangenen fünf Jahren. Dabei müssten diese Emissionen bis 2050 um 90 Prozent reduziert werden.

Im individuellen Autoverkehr sei der Trend bislang sogar gegenläufig: Nachdem sie zwischen 2010 und 2016 gesunken waren, seien die durchschnittlichen CO_2-Emissionen neu zugelassener Pkws 2017 und 2018 gewachsen. Um das für 2021 gesetzte Ziel einer Durchschnittsemission von 95 g CO_2/km zu erreichen, müsste dieser Wert um 21 Prozent sinken. Auch die Umstellung des Transportverkehrs auf erneuerbare Energiequellen gehe zu langsam: Hier werde das Ziel eines Anteils von 10 Prozent bis 2020 verfehlt. Nur zwei EU-Staaten hätten es erreicht: Finnland und Schweden.

Seit eineinhalb Jahrzehnten stagniere der Anteil des Bus- und Schienenverkehrs am gesamten Aufkommen des Personenverkehrs bei 8 beziehungsweise bei 9 Prozent, stellt die EEA fest. Und warnt: Einen unterentwickelten ÖPNV durch Dienste wie Uber oder das Angebot von E-Rollern ausgleichen zu wollen, sei der falsche Weg. Die Umweltverträglichkeit von E-Rollern zum Beispiel müsse sowohl bei deren Materialien als auch beim Betrieb in Frage gestellt werden.

Zentral für eine umfassende, europaweite Verkehrswende seien neben Maßnahmen wie der Verringerung des Angebots an Parkplätzen und neuen Straßenbenutzungsgebühren in Form von City-Maut oder Roadpricing massive Investitionen in die Attraktivität des ÖPNV. Dessen Angebote müssten eine „faire Chance“ bekommen, um mit dem individuellem Autoverkehr mithalten zu können. Beispielsweise dadurch, dass sich in den Pkw-Haltungskosten auch die von der Benutzung ausgehenden Umwelt- und Gesundheitsschäden widerspiegeln. Bisher reflektierten die Kosten eines Pkws für die Benutzer nämlich gerade nicht die gesellschaftlichen Kosten. Grundlagen für die Berechnung solcher Kosten gebe es bereits, konstatiert die EEA abschließend unter Verweis auf das von der EU-Kommission herausgegebene „Handbuch der externen Transportkosten“.

taz abo

Weitere Prämien* unter taz.de/praemien
T (030) 25 90 25 90
abomail@taz.de

Aboprämie*: Wasserfeste taz-Backroller-Tasche von ORTLIEB – mit nur wenigen Handgriffen am Gepäckträger jedes Fahrrades befestigt. Mit Reflektoren, taz-Logo, Schultertragegurt und integrierter Innentasche. Volumen: 20 Liter, Maße: 42 cm x 32 cm x 17 cm, Gewicht: 950 g, Farbe: rot

Drei in einem Abo+

+ taz die tageszeitung – täglich unabhängiger Journalismus
+ taz am Wochenende – umfangreich, hintergründig, unterhaltsam
+ Le Monde *diplomatique* – internationale Politik, einmal im Monat

Abonnieren Sie mehr als eine Zeitung!
Entdecken Sie die Blogs auf taz.de, taz gazete, taz bewegung, taz mixtape.

Ein taz Abo kostet 52,90 €/Monat (Standardpreis) oder 64,90 €/Monat (Politischer Preis).
Wer wenig hat zahlt unseren ermäßigten Preis von 33,90 €/Monat (leider ohne Prämie).

Die digitale taz in der App können Sie für nur 1€/Woche zubuchen!

*Eine Prämie erhalten Sie bei Bestellung eines unbefristeten Abos zum Standard oder Politischen Preis mit einer Mindestlaufzeit von einem Jahr, zzgl. Porto bei Versand ins Ausland.

taz Verlags- und Vertriebs-GmbH, Friedrichstraße 21, 10969 Berlin