

Warnung vor Vegan fällt

Speiseplan ohne tierische Lebensmittel kann für gesunde Erwachsene gut sein, wenn er sorgfältig gestaltet wird, so die Deutsche Gesellschaft für Ernährung

Von **Jost Maurin**

Die Deutsche Gesellschaft für Ernährung (DGE) hat ihre Warnung vor einer ausschließlichen veganen Kost aufgegeben. Für gesunde Erwachsene könne auch ein rein pflanzlicher Speiseplan eine „gesundheitsfördernde Ernährung darstellen“, wenn sie Vitamin-B12-Präparate einnehmen und auf eine ausreichende Zufuhr anderer Nährstoffe wie Jod achten, schreibt Deutschlands wichtigste Vereinigung von Ernährungswissenschaftlern in einem am Donnerstag veröffentlichten Positionspapier. „Eine vegane Ernährung ist als äußerst umweltfreundlich anzusehen“ und deshalb „eine empfehlenswerte Maßnahme“, heißt es dort.

In ihrer alten Position von 2016 hatte die DGE betont, dass

bei rein pflanzlicher Ernährung eine ausreichende Versorgung mit einigen Nährstoffen „nicht oder nur schwer möglich“ sei. Die Vegetarierorganisation ProVeg begrüßte das neue Papier als „Zeitenwende in der Ernährungspolitik“.

Auf den Empfehlungen der überwiegend von Bund und Ländern finanzierten DGE basieren zum Beispiel offizielle Broschüren, die erklären, wie viel man von welchen Lebensmittelgruppen essen sollte. Tausende Köche etwa in Schulen oder Betriebskantinen orientieren sich daran.

Für ihre Position zur veganen Ernährung hat die DGE neben neuen Daten zur Gesundheit erstmals auch Studien zu Umweltauswirkungen ausgewertet. Denn vor allem die Tierhaltung ist dafür verantwortlich, dass

die Landwirtschaft inklusive der Emissionen aus Böden und Maschinen laut Umweltbundesamt 13 Prozent der Treibhausgas hierzulande verursacht. Die ausgewerteten Studien hätten gezeigt, dass der Verzicht auf Fleisch- und Milchprodukte die Emissionen für die Ernährung um 69 bis 81 Prozent reduziere, stellten die Wissenschaftler fest.

Für Kinder, Jugendliche, Schwangere, Stillende und Senioren gibt die DGE keine eindeutige Empfehlung. Dazu sei die Datenlage weiterhin unzureichend, so die Experten. Da für diese Gruppen eine zu geringe Versorgung mit wichtigen Nährstoffen besonders gefährlich sein kann, rät ihnen die DGE „dringend“ zu einer qualifizierten Ernährungsberatung, bevor sie auf tierische Lebensmittel komplett verzichten.

Zahl des Tages

4,3 Prozent

Das Bild vom Franzosen, der stets ein Glas Rotwein in der Hand hält, ist überholt. Da ist es heutzutage doch lieber ein Holunderlikör: Der Konsum von Spritzgetränken ist in Frankreich gestiegen – im Gegensatz zu anderen Alkoholika. Insgesamt schrumpfte das Verkaufsvolumen von Alkohol im Handel 2023 im Vergleich zum Vorjahr um **4,3 Prozent**, in der Gastronomie um 2 Prozent. Neben der Inflation liegt das auch an einem langfristigen Trend. Nicht mal mehr jeder zehnte Franzose trinkt noch täglich Wein, Bier oder Schnaps, am Anfang des Jahrtausends war es noch jeder fünfte. In Frankreichs Schnapsbranche dürfte diese Abstinenz für Katerstimmung sorgen.

Globaler Süden will 1,3 Billionen US-Dollar

Auf der Bonner Klimakonferenz gab es keine Einigung, wie die Schäden der Erderwärmung finanziert werden

Aus Bonn **Maximilian Arnhold**

Mit Uneinigkeit über die Höhe der Finanzierung ist am Donnerstag die halbjährliche Klimakonferenz in Bonn zu Ende gegangen. Die Staatengemeinschaft streitet über Billionensummen zur Abwendung der Klimakrise.

Das Treffen am Standort des UN Klimasekretariats mit rund 6.000 Verhandlern dient traditionell der Vorbereitung der UN-Klimakonferenz, die im November in Aserbaidschans Hauptstadt Baku stattfindet. Im Mittelpunkt steht in diesem Jahr die Frage, ob sich die Industrie- und Entwicklungsländer auf neue Klimahilfen ab 2026 verständigen können.

Eigentlich hatten die Industrieländer den Entwicklungsländern bereits im Jahr 2009 zugesagt, zwischen 2020 und 2025 jährlich 100 Milliarden US-Dollar für die Finanzierung von Klimaschutz und Anpassung bereitzustellen. Doch erst 2022 wurde dieser Betrag laut Industrieländerklub OECD erreicht. Inzwischen liegt der Bedarf für mehr Klimaschutz, Anpassung an Klimafolgen und Gelder für Schäden laut Finanzexperten weitaus höher.

Die afrikanische und arabische Gruppe fordert bis zu 1,3 Billionen US-Dollar, die die Industrieländer ab 2025 jährlich für fünf Jahre als Klimahilfe aufbringen sollen. Das wäre zehnmal so viel wie die rund 116 Milliarden US-Dollar, die 2022 zusammen kamen. Dafür sollten die reichen Länder eine Steuer auf Finanztransaktionen, Mode-, Rüstungs- und Technologieunternehmen einführen, lautet ein Vorschlag der Entwicklungsländer G77 und China. 441 Milliarden Dollar öffentliche Gelder pro Jahr würden ausreichen, um den Rest mit privaten Mitteln aufzustocken.

Über die Höhe des Klimaziels hüllten sich die Industrieländer in Bonn in Schweigen. Sie wollten zunächst die Struktur des Ziels klären. „Der Betrag ist der Stern auf dem Weihnachtsbaum“, erklärte die Verhandlerin für Australien – und erntete Unverständnis.

Umwelt- und Entwicklungsorganisationen äußerten sich besorgt über die Verhandlungen. „Die Bonner Klimagespräche haben zu wenig Fortschritte erzielt, um optimistisch auf die kommende UN-Weltklimakonferenz COP29 in Baku zu blicken“, kritisiert Oxfam-Klimaexperte Jan Kowalzig. „Wenn die Verhandlungen in diesem Tempo weitergehen, haben wir vielleicht am ersten Tag des Klimagipfels in Baku die Knackpunkte identifiziert – aber zu wenig Zeit, sie zu lösen.“ Die aserbaidschanische Präsidentschaft sei gut beraten, die strittigen Verhandlungspunkte nun auf Ministeriebene politisch zu diskutieren.

Auch die NGO Germanwatch fordert, die Blockade bei der Klimafinanzierung zu lösen. Lob gab es für die Ergebnisse eines globalen Klimaanpassungsziels. „Nach zwei Wochen schwieriger Verhandlungen konnte hier eine Einigung erzielt werden. Auf dieser Basis kann jetzt an Indikatoren gearbeitet werden, um Fortschritte zum Erreichen des Ziels zu messen“, sagte Laura Schäfer, Referentin für Internationale Klimapolitik bei Germanwatch.

11.000 Brücken sind marode

Die Umweltorganisation BUND schlägt Alarm: Bundesweit müssten gut 11.000 Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen saniert oder ersetzt werden, warnt die Organisation mit Verweis auf eine am Donnerstag veröffentlichten Studie.

Demnach rechnet das von Volker Wissing (FDP) geleitete Bundesverkehrsministerium den Zustand der Straßeninfrastruktur schön. So gehe das Ministerium lediglich von 4.000 Autobahnbrücken aus, die in den nächsten 10 Jahren saniert oder ersetzt werden müssen. Tatsächlich seien es aber 8.000 Autobahnbrücken sowie 3.000 Brücken an Bundesstraßen, rechnet die Umweltorganisation vor.

„Der Bundesverkehrsminister rechnet die Zahl der zu modernisierenden Brücken klein, auch um Geld für den Bau zusätzlicher Autobahnen und Bundesstraßen verwenden zu können“, kommentierte der BUND-Vorsitzende Olaf Bandt die Zahlen. Dieser „klimapolitische Irrweg“ müsse ein Ende haben. „Es gilt gerade mit Blick auf den nächsten Bundeshaushalt: Erhalt statt Neubau“, so Bandt weiter. (spo)

Von **Nanja Boenisch** und **Leonie Vogelsang**

Hauptsache, Autos kommen gut durch den Straßenverkehr – das galt laut dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) bisher für Städte und Kommunen, wenn sie den Verkehr vor Ort regeln wollten. Jetzt haben sich Bund und Länder im Vermittlungsausschuss auf eine Reform des Gesetzes geeinigt, mit der sich das ändern soll. „Die Kommunen können endlich das tun, was vor Ort gefordert wird“, sagte Swantje Michaelsen, Verkehrsexpertin der Grünen im Bundestag, nach der Einigung am Mittwochabend. „Sie erhalten eine Rechtsgrundlage, um Radwege, Tempo 30 und Zebrastreifen leichter anzuordnen oder den Busverkehr zu beschleunigen.“ In Zukunft dürfen Städte und Gemeinden die Verkehrsplanung auch am Klima- und Umweltschutz, der Gesundheit und der sogenannten städtebaulichen Entwicklung ausrichten.

Im November 2023 hatten die Bundesländer die Reform zunächst abgelehnt – vor allem die Länder, in denen die Union mitregiert. Sie kritisierten: Die Verkehrssicherheit werde in der Gesetzesänderung nicht genug betont. Deshalb steht in dem Entwurf, den der Vermittlungsausschuss abgesegnet hat, dass die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt werden dürfe.

In vielen Kommunen ist die Freude nach den langen Monaten des Stillstands groß. Freiburg etwa hat die „Initiative für lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ mitgegründet. Die Mitglieder der Initiative haben sich seit 2021 für ein neues StVG starkgemacht und dafür, dass Kommunen selbst entscheiden dürfen, wo welche Geschwindigkeiten gelten. Bislang herrscht im Freiburger Osten Tempochoas. In der Schwarzwaldstraße gilt tagsüber Tempo 50, nachts Tempo 30, weil die Lärmgrenze für ein Wohngebiet überschritten ist. Ein Stückchen weiter gelten tags und nachts Tempo 30, wegen eines Kindergartens. In der Parallelstraße, der Hansjakobstraße, ist es genau andersherum. Hier gilt nachts Tempo 50, weil die Lärmgrenze nicht überschritten ist und tagsüber Tempo 30, aufgrund eines weiteren Kindergartens.

Jetzt will die Stadt den Fließband aus unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelungen endlich auflösen. Im ganzen Viertel soll einheitlich Tempo 30 eingeführt werden – tags



Mehr Platz für Busse und Fahrräder: Das neue Straßenverkehrsgesetz soll's möglich machen
Foto: Rene Traut/Imago

Weniger Vorfahrt für das Auto

Künftig können Städte und Gemeinden einfacher Radwege, Zebrastreifen und Tempo-30-Zonen einrichten. Darauf einigten sich Bund und Länder nach langen Verhandlungen

und nachts, mit und ohne Kindergärten. Bürgermeister Martin Haag begründet seine Pläne damit, dass die Straßen keine Hauptverkehrsstraßen seien, die Gehwege schmal, Wohnhäusern entlang der Straße. Die vielen verschiedenen Geschwindigkeitsregelungen seien unverständlich und würden wenig Akzeptanz erfahren, sagte Haag der taz. Das neue Straßenverkehrsgesetz mache eine einheitliche Regelung für das gesamte Viertel möglich. „Die Kommunen möchten mehr Verkehrssicherheit und mehr Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs“, erklärte der Freiburger.

Auch die Stadt Augsburg wünscht sich, nach eigenem Ermessen Geschwindigkeitsbeschränkungen einführen zu können. Ein Beispiel ist dort die Zufahrtsstraße zu Zoo und Botanischem Garten. In dem ruhigen Wohngebiet sind viele Fußgänger:innen und Radfahrer:innen unterwegs, auch mit kleinen Kindern. „Hier hätten wir wirklich gerne Tempo 30, auch um das Sicherheitsemp-

finden zu erhöhen“, sagte Steffen Kercher (CSU), Baureferent der Stadt Augsburg der taz. „Das dürfen wir bisher aber nicht.“ Auch Kercher hofft, dass das neue StVG hier wichtige Veränderungen bringt. Das Ergebnis aus dem Vermittlungsausschuss sei „nach einem Marathon des

„Ein Schritt in die richtige Richtung, nach einem Marathon des Wartens“

Steffen Kercher, CSU Augsburg

Wartens, ein Schritt in die richtige Richtung“, sagte Kercher. Das StVG liefert nur die gesetzliche Grundlage, den konkreten Handlungsspielraum für die Kommunen legt die Straßenverkehrsordnung (StVO) fest. Über Anpassungen der StVO entscheidet der Bundesrat am 5. Juli. „Wichtig ist, dass die Reform der Straßenverkehrsordnung schnell folgt“, sagte Michael

Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher des ökologischen Verkehrsclubs VCD am Donnerstag. Verbände wünschen sich langfristig sowohl für die Reform des StVG als auch die neue StVO ehrgeizigere Änderungen – zum Beispiel mehr Freiheit bei Parkgebühren.

Aus dem Vermittlungsausschuss ging ein zweiter Kompromiss für eine Reform hervor: Das sogenannte Bundes-schienenwegeausbaugesetz (BSWAG) soll so geändert werden, dass der Bund in Zukunft Geld in die Sanierung des Schienennetzes stecken kann. Bisher konnte er sich nur am Neubau von Gleisen beteiligen. Auch das hatten die Länder zunächst blockiert. Streitpunkt war die Finanzierung des Schienenersatzverkehrs (SEV). Die Vermittlerinnen schlugen vor, dass die Länder 50 Prozent des SEV zahlen, der Bund 40 Prozent und die Deutsche Bahn 10 Prozent.

Beide Reformen müssen nun noch von Bundestag und Bundesrat angenommen werden. Die Länderkammer hat ihre nächste Sitzung am Freitag.