

verantw. uitgever: W. Severin
Tervurenlaan 221, 1150 Bxl
Afdelingskantoor 1150 Brussel – P900350

PaulusRundbrief



PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE



St. Paulus

N°515

bimestriel

Oktober – November 2023



KLIMAWANDEL – WAS KÖNNEN WIR TUN

POLARISIERUNG
VERMEIDEN
Seite 10

GREENWASHING VON
TEXTILIEN
Seite 20 ff.

UND WAS
MACHEN WIR ?
Seite 26 ff.

Liebe Leserinnen,
liebe Leser des PaulusRundbriefs!

Kaum ein Thema wurde in den letzten Jahren intensiver diskutiert als der Klimawandel – gerade im Sommer merken wir es, Hitzeperioden und Unwetter wechseln sich ab. Eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes ist das Gebot der Stunde – nicht, um Geschehenes rückgängig, sondern um die negativen Auswirkungen auf ein Minimum zu begrenzen. Eine einfache Lösung gibt es nicht, wir brauchen vielmehr eine Kombination aus Technologie, politischen Rahmenbedingungen und individuellem Verhalten.

Wir steigen in das Thema ein mit den Ergebnissen einer kleinen Umfrage zum Klimawandel im Umfeld unserer Gemeinde. Einstellungen ändern sich nur langsam, umso wichtiger sind die aufrüttelnden Appelle von Papst Franziskus. Doch sollten wir uns davor hüten, unnötig zu polarisieren, denn das bewirkt nur Reaktanz.

Einen wichtigen Baustein der regulatorischen Rahmenbedingungen stellen die EU-Klimazertifikate dar, die wir Ihnen vorstellen möchten. Inwieweit der technologische Fortschritt klimafreundliche Mobilität ermöglicht, diskutieren wir sodann.

Man muss, um etwas für den Klimaschutz zu tun, nicht perfekt sein und auch nicht auf alles verzichten. Jedoch: Aller Anfang ist schwer, und die Verunsicherung ist groß, da vermeintlich Klimafreundliches sich oftmals als Heuchelei entpuppt. Doch wir wollen auch von konkreten Erfahrungen mit Maßnahmen berichten, durch die wir unseren kleinen Beitrag zur Klimarettung leisten können.

Viel Spaß beim Lesen
Ihre



(A. Dohet-Gremminger)



Ein Wort Voraus	3
Thema: Klimawandel	5
Umfrage zum Klimawandel	5
Untätig in der Klimakrise?	6
Wider einer Polarisierung	10
EU-Klimazertifikate	11
Technik als alleinige Lösung?	15
Greenwashing bei Textilien	20
Meditation zum Klimawandel	24
Nachhaltige Gemeinde St. Paulus	26
Sankt Paulus goes green	27
E-Auto Fahren	29
Ohne Auto leben	32
Familienalltag ohne Auto	35
Klimaschutzplan in Brüssel	36
Unsere Gottesdienste	40
Auslandsgemeinde London	42
Rückblick	45
Neues aus dem KGR	45
Sommerlager 2023	46
Gregorianikwochenende	48
Pilgern 2023	49
Firmvorbereitungswoche 2023	51
Kurz notiert	53
Vorschau	54
Firmung 2023	54
Spendenlauf/Martinsumzug	55
Friedensbotschafter/Krippenspiel	56
JuLeiCa/Jugend-Wochenende	57
Seniorenkreis/Trostwerkstatt	58
Aus der Emmausgemeinde	59
Zehn Fragen	61
Interna	63
Gruppen & Kreise	64
Termine im Überblick	66
Kontakt	67

Bild Titelseite: Klimawandel © Enrique

Liebe Gemeinde!



Es liegt wohl in den Genen aller Lebewesen, für das Überleben der eigenen Art bis an die Grenzen zu gehen. Es muss nicht immer so weit führen wie z.B. bei der Spinnenart *Stegodyphus dumicola*, bei der der Nachwuchs zunächst durch die Mutter ernährt wird, bevor die „lieben Kleinen“ am Ende in diese hineinschlüpfen und sie von innen auffressen – keine schöne Vorstellung. Andere Arten wie die Stellerschen Seelöwenweibchen sind in der Lage, die Geburt ihrer Babys so lange hinauszuzögern, bis die Ernährungssituation eben diese Geburt sinnvoll erscheinen lässt. Wieder andere, die Kängurus sind die bekanntesten von ihnen, gebären ihre Babys so jung, dass sie nur dadurch überleben können, dass sie gleich in einen Beutel wandern, um dort auszureifen und ständig mit der Mutter in Verbindung zu sein. So hat sich im Laufe der Evolution für jede Tierart eine Nische gefunden, in der sie leben und gedeihen kann.

Einer ist es dabei gelungen, zumindest an Land nahezu jeden Winkel zu erobern, in vielen Habitaten zur invasiven Art zu werden und andere zu verdrängen oder zum Aussterben zu bringen: dem Menschen. Er hat es geschafft, der biblischen Aufforderung aus *Gen 1,28*, sich die Erde untertan zu machen, in Gänze nachzukommen. „Mission accomplished“ könnte man sagen. Nun sind auch andere menschliche Kulturen an dieser „Mission“ mit großem „Erfolg“ beteiligt. Wer das hinduistische Indien, das konfuzianisch/buddhistische China oder vom Islam geprägte Länder Nordafrikas bereist hat, weiß, dass der Umgang mit den irdischen Ressourcen dort genauso maßlos vonstattengeht wie in den vom Christentum geprägten westlichen Staaten. Nicht die Religion oder Ideologie ist in erster Linie für die heute so massiv auftretende Umweltzerstörung verantwortlich, sondern der Wille

Untätigkeit in der Klimakrise? In „Laudato Si“ und „Fratelli tutti“ findet Papst Franziskus klare Worte

4. Oktober 2023: „Laudato Si 2“

Eine ganz besondere Ankündigung machte Papst Franziskus Ende August in seiner letzten Generalaudienz vor dem Beginn der „Schöpfungszeit“, die von den großen christlichen Kirchen jedes Jahr in der Zeit vom „Tag zur Bewahrung der Schöpfung“ am 1. September bis zum Franz-von-Assisi-Gedenktag am 4. Oktober begangen wird: an diesem letzten Tag der Schöpfungszeit werde er ein Schreiben zur Fortsetzung seiner Umwelt- und Sozialenzyklika „Laudato Si“ aus dem Jahr 2015 veröffentlichen.

Welche Form und welchen Inhalt „Laudato Si 2“ haben wird, steht am Tag zur Bewahrung der Schöpfung, an dem ich diesen Beitrag schreibe, noch nicht fest. Eine zweite Enzyklika als Fortsetzung der ersten – wie von Franziskus zunächst angedeutet – wäre ein Novum in der Geschichte der Papstschreiben. Aber auch eine Ergänzung zu „Laudato Si“ zum Thema des Klimawandels in Form eines Briefes, wie später präzisiert, wäre ein deutliches Zeichen dafür, dass der Hut brennt. Oder anders gewendet: Dass der Papst, der mit seinem Mitarbeiterstab in einem ständigen Dialog mit dem weltweiten Netz der Ortskirchen sowie führenden Wissenschaftlern und Vertretern des öffentlichen Lebens steht, zur Überzeugung gekommen ist, noch einmal jeden einzelnen Menschen und ganz besonders alle Verantwortungsträger in Politik und Wirtschaft dazu aufzurufen, nun endlich und rasch alle Maßnahmen zu treffen und Beiträge zu leisten, um der Kli-



Papst Franziskus 2023 © Ricardo Stuckert/PR CC BY 2.0

makrise gegenzusteuern und auf das Überleben der Menschheit auf diesem Planeten hinzuarbeiten.

Wie auch immer dieses neue Schreiben aussehen wird: Seine Dringlichkeit erinnert mich an die, mit der Papst Pius XI. im März 1937 die Enzyklika „Mit brennender Sorge“ veröffentlichte – mit dem Unterschied, dass sich die Enzyklika damals auf die Lage der katholischen Kirche im nationalsozialistischen Deutschland bezog, während sie sich diesmal an die ganze Welt richtet. Meine bescheidene Hoffnung wäre, dass sie heute wirklich und rechtzeitig gehört wird und nicht wie damals das Schicksal Kassandras teilen muss.

Zu dem Zeitpunkt, zu dem diese Zeilen gelesen werden – wenn sie denn gelesen werden – liegt die Fortsetzung von Laudato Si schon vor. Ich empfehle daher, nicht hier weiterzulesen, sondern das Schreiben

von Papst Franziskus online oder auf Papier zu lesen. Vielleicht sollte ich hier auch gar nicht weiterschreiben, um als kleinen Beitrag zum Umweltschutz den Paulusbrief um drei Seiten zu kürzen und damit 1650 DIN A5 Blätter bedrucktes Papier zu sparen, auch wenn es nun Umweltpapier ist. Vielleicht können aber der Inhalt dieser Zeilen und die Zahl der Leserinnen und Leser diesen Aufwand rechtfertigen. Das Urteil überlasse ich anderen – mit der Empfehlung, sich diese oder ähnliche Fragen bei allen Handlungen im täglichen Leben zu stellen. Denn der Hut brennt.

Der Hut brennt

Der Erdüberlastungstag, der Tag also, an dem die menschliche Nachfrage an biologischen Ressourcen das Angebot und die Kapazität der Erde zur Reproduktion der Ressourcen in diesem Jahr übersteigt, fiel weltweit in diesem Jahr auf den 2. August. Während die jährliche globale Inanspruchnahme von Ressourcen bis 1969 noch Reserven übrig ließ, übersteigt sie diese seit 1970. Als der „Club of Rome“ im Jahr 1972 seinen ersten Bericht über Grenzen des Wachstums veröffentlichte, fiel der Erdüberlastungstag auf den 10. Dezember.

Seit einem halben Jahrhundert hat sich die Bilanz mit wenigen Ausnahmen jedes Jahr verschlechtert. Seit einem halben Jahrhundert wissen wir, dass wir auf Kosten zukünftiger Generationen über unsere Verhältnisse leben. „Wir“, das ist insbesondere jenes Viertel der Menschheit und jedenfalls jenes Viertel in jedem europäischen oder nordamerikanischen Land, das sich mehr als die Durchschnittsbevölkerung leisten kann. Die meisten PaulusRundbriefbezieher gehören sehr wahrscheinlich dazu.

In einem halben Jahrhundert hat sich die Erdüberlastungsbilanz von Ende Dezember um fünf Monate auf Ende Juli/Anfang August vorverschoben. Die Menschheit bräuchte heute statt einer fast zwei Erden, um nachhaltig so weiter leben zu können wie bisher. Wenn wir das Pyramidenspiel zugunsten weniger gegenwärtiger Profiteure und zulasten der Mehrheit sowie auf Rechnung kommender Generationen fortsetzen, steht auch unter „best case“-Annahmen jüngster Prognosen das Überleben der Menschheit auf diesem Planeten insgesamt auf dem Spiel.

Da und dort ein bisschen zu schrauben, um den Erdüberlastungstag vielleicht im nächsten halben Jahrhundert wieder ans Jahresende schieben zu können, wird nach allen verfügbaren Prognosen nicht reichen.

Der Hut brennt. Natürlich könnten wir viele in diesem Sommer 2023 – dem weltweit heißesten Sommer seit Beginn der Aufzeichnungen – beobachteten Ereignisse als Einzelphänomene kleinreden und zur Tagesordnung übergehen: Dass etwa die asiatische Tigermücke in Europa heimisch wird und die Gemeindeverwaltungen Pariser Vororte deshalb flächendeckend Insektizide zum Einsatz bringen; dass afrikanische Raupen in Südeuropa neue Lebensräume entdecken, die Lavendelfelder in der Provence kahlfressen und die Lavendelbauern ohne Ernte vor einer braunen Ödnis statt duftender violetter Felder stehen; dass nach dem großen Hochwasser in Slowenien und Südösterreich das im Jahr 1091, also vor fast tausend Jahren, auf einem Hügel gegründete Benediktinerkloster St. Paul im Kärntner Lavanttal ins Rutschen gerät; dass die Rauchschwaden kanadischer Waldbrände über dem Matterhorn mess- und sichtbare Spuren



hinterlassen; dass wir mit jedem Atemzug mit noch unbekanntem Folgen Mikroplastikpartikel einatmen, die nun nachweislich in erster Linie vom Reifenabrieb unserer Fahrzeuge stammen, gefolgt von synthetischer Kleidung und Verpackungsmaterial, und die nicht nur in Luft und Boden, sondern auch im Eis der Pole und in der Tiefsee nachweisbar sind; dass sich die Internationale Meeresbodenbehörde im Juli 2023 zwar nicht auf ein Regelwerk für den Tiefseebergbau einigen konnte, aber auch kein Moratorium und damit keine vorsorgliche Pause für den drohenden unregulierten Tiefseebergbau beschließen konnte mit der Folge, dass durch Manganknollenabbau Boden und Leben in der Tiefsee mit Regenerationszeiten in der Gegend von tausend Jahren mit ungeklärten Folgen für das Leben in und Nahrungsquellen aus den Ozeanen zerstört zu werden droht.

All das und noch viel mehr könnten wir als Einzelereignisse abtun. Naheliegender

wäre, die Notbremse zu ziehen und individuell, lokal, regional, national und international alle Maßnahmen zu treffen, die den Erdüberlastungstag weltweit wieder ins Lot bringen oder zumindest zum Jahresende schieben. Dazu ruft bereits „Laudato Si“ auf – gepaart mit der Erkenntnis und der tiefen christlichen Überzeugung, dass Sozial- und Umweltfragen nicht gegeneinander ausgespielt werden können, sondern nachhaltige Lösungen die Schöpfung bewahren und zugleich für sozialen Ausgleich sorgen.

Wir Trittbrettfahrer

Manche unter uns behaupten immer noch, dass wir als Einzelne oder zumindest als im Weltmaßstab „kleine“ Nationen nichts ausrichten können, weil eine Verringerung unseres Schadstoffausstoßes im Weltmaßstab nichts bringen würde, da ja zum Beispiel Deutschland nur für 2% und Österreich nur für 0,2 % des weltweiten Treibhausgasausstoßes verantwortlich

sein. Übergangen wird dabei, dass Deutschland nur 1% und Österreich nur 0,1% der Weltbevölkerung zählt.

Mit welchem Recht können wir beanspruchen, pro Kopf doppelt so viel CO₂ auszustoßen wie der Durchschnitt der Weltbevölkerung und dennoch untätig zu bleiben? Wie können wir nationale Untätigkeit argumentieren angesichts des Umstandes, dass Belgien den Überlastungstag bereits am 26. März, Österreich am 6. April und Deutschland am 4. Mai 2023 erreicht hat? Mit welchen Argumenten zeigen wir auf China (2. Juni), Brasilien (12. August) oder Indien, dessen Überlastungstag für 2023 rechnerisch weit im Jahr 2024 liegen würde, weil die derzeitige Lebensweise dort noch Ressourcen übrig lässt? Da beruhigt es wenig, auf die USA zu zeigen (13. März). Auch praktisch alle anderen renommierten weltweiten Krisenindikatoren zeigen uns ein ähnliches Profil.

Wie können wir solches Trittbrettfahrertum rechtfertigen? Die Enzyklika „Fratelli tutti“ vom 4. Oktober 2020 findet hier klare Worte: *„Teile der Menschheit scheinen geopfert werden zu können zugunsten einer bevorzugten Bevölkerungsgruppe, die für würdig gehalten wird, ein Leben ohne Einschränkungen zu führen“* (Z. 18). Mit einem verbreiteten Politikverständnis der *„Selbstherrlichkeit des Stärksten“* und Methoden *„des Aufstachelns, Verhärtens und Polarisierens“* (Z.15) werden mit diesem Gesellschaftsbild oft *„die Stimmen, die sich zur Verteidigung der Umwelt erheben, zum Schweigen gebracht oder der Lächerlichkeit preisgegeben“* (Z.17).

Zeichen der Hoffnung

„Laudato Si“ und „Fratelli tutti“ haben den Weg für Initiativen bereitet, die – oft



Bild zum Tag der Schöpfung 2023 © Sarayut_W32/Freepik.com

im Hintergrund – unter dem Titel „The Economy of Francesco“ den Boden für neue Wege des Zusammenlebens und Wirtschaftens bereiten, die Wohlergehen mit Nachhaltigkeit und Reduktion zu verbinden wissen. Wie das gehen könnte, zeigen Ergebnisse der diesjährigen Salzburger Hochschulwochen zum Thema „Reduktion! Warum wir mehr Weniger brauchen“. Auch einer der Blogs auf „francescoeconomy.org“ fasst die Grundidee treffend zusammen: *„We are together building a world where nobody is left behind“*. Wenn wir jetzt die Überzeugungskraft aufbringen, dass es neben systemischen und technologischen Lösungen auch individuelles Mit-tun und veränderte Lebensstile braucht, um die Folgen der Klimakrise zumindest zu mildern, könnten wir es schaffen, unseren Kindern und Enkeln eine lebenswerte Welt zu übergeben.

Wolfgang Mederer

Wider einer zunehmenden Polarisierung

„Eine sanfte Antwort dämpft die Erregung, eine kränkende Rede reizt zum Zorn.“

(Das Buch der Sprichwörter 15.1)

Im klimatisierten Flughafengebäude wünsche ich mir den Schweiß von der Stirn. Im August dieses Sommers war es an unserem mediterranen Urlaubsziel nicht einfach, einen kühlen Kopf zu behalten angesichts der Temperaturen. Hitzewellen, Waldbrände, Überflutungen, Gewitterstürme zuckten in den Nachrichten auf – ich bemühte mich, dies in den Ferien auszublenden.

Unser Handeln bleibt ambivalent. So sind auch wir, wie viele andere, nach der Pandemie zum ersten Mal wieder mit der Familie ans Mittelmeer geflogen, um dort festzustellen, dass die Temperaturen zu hoch waren, um den Urlaub ohne Klimaaanlage auf einem Segelboot wirklich zu genießen. Wir können es (noch?) nicht lassen.

Eine große Mehrheit der Deutschen macht sich laut einer Umfrage aus dem Sommer 2023 große Sorgen wegen des Klimawandels, eine nur wenig kleinere Zahl von Menschen fürchtet Einschränkungen und soziale Verwerfungen durch Klimaschutzmaßnahmen. Aktivistinnen der „Letzten Generation“ blockieren die Startbahn eines Flughafens – die Mehrheit der Deutschen lehnt solche Aktionen ab. Die Klimabewegung, erklärt, dass die Dramatik der Lage solche Aktionen erfordere, bevor der Kipppunkt der Erderwärmung erreicht sei. Sie riskiert aber damit, die Unterstützung der Bevölkerung zu verlieren. Weil es unangenehm ist, erliegen viele Menschen der Versuchung, das Problem zu leugnen. Klimaaktivisten wie Greta sind für viele junge Menschen globale Megastars. Andere wiederum jubeln Klimaleugnern zu.

Das Thema eignet sich zur Stimmungsmache. Die Debatte um das Heizungsgesetz in Deutschland in diesem Sommer hat es gezeigt: Ein technisch anspruchsvolles Gesetz, das fast jeden Bundesbürger als Mieter oder Eigentümer in der Zukunft betrifft, eignet sich, um gegen die Regierung Stimmung zu machen und zieht die Wähler an den rechten Rand. Dabei sollte eigentlich das Bemühen, das Thema endlich mit konkreten Maßnahmen anzugehen, jegliche Kritik, sei sie auch noch so berechtigt, relativieren.

Das Thema Klimawandel spaltet zunehmend unsere Gesellschaft. Doch sollte das gemeinsame Bestreben, die Schöpfung Erde vor allzu dramatischen Folgen zu bewahren, die Menschheit einen. Anstatt sich über das Ziel zu streiten, mit dem Finger auf Menschen zu zeigen – Vielflieger, Milchbauern, Gasheizer... – anstatt sich mit immer neuen klimaneutralen Labels freizukaufen, Menschen zuzujubeln, die in Reden ständig die öffentliche Meinung zu dem Thema mobilisieren, sollten wir unsere Energie darauf konzentrieren zu probieren, welche Lösungen funktionieren. Lösungen, die technisch machbar sind, aber auch gesellschaftlich akzeptiert werden. Es ist ein „trial and error“, es wird Rückschlüsse geben und Fehlkalkulationen, aber am fossilen Zeitalter festhalten oder ständig Alarm schlagen wird die Gesellschaft nur weiter polarisieren. Einen kühlen Kopf beim Umgang mit dem Thema zu bewahren, sollte unser Anliegen sein.

Felix Lutz

Klimazertifikate – Rolle und Funktion im Europäischen Emissionshandelssystem



Seit 2005 gibt es Emissionshandelszertifikate (manchmal auch als „Klimazertifikate“ bezeichnet) für Treibhausgase. Sie werden im Rahmen des Europäischen Emissionshandelssystems (EU EHS) gehandelt, welches zugleich die Menge der erlaubten Treibhausgasemissionen begrenzt. Seit seiner Einführung hat das EU EHS durch den Handel mit diesen Zertifikaten zu einer Reduzierung der Treibhausgasemissionen aus der Strom- und Wärmeerzeugung, der Industrie und des Flugverkehrs (seit 2012) um 34,6% bezogen auf 2005 geführt.

Was aber sind die Emissionshandelszertifikate, was bringen sie und wie funktionieren sie im Rahmen des EU EHS?

Jedes dieser Zertifikate steht für die Erlaubnis, eine Tonne Treibhausgas, in der Regel CO₂, das wichtigste Treibhausgas, emittieren zu dürfen. Seit 2005 benötigen alle großen Emittenten von CO₂ solche Berechtigungen, um ihre mit dessen Freisetzung verbundenen Aktivitäten betreiben zu dürfen. Das betrifft Kraft- und Heizwerke,

die durch die Verbrennung von fossilen Energien (Kohle, Gas, Öl) Strom und Wärme erzeugen, aber auch Stahlerzeuger, Chemieunternehmen, Produzenten von Glas, Keramik, Papier und Karton, und andere Industrieanlagen sowie seit 2012 auch den Luftverkehr. Die Betreiber der Anlagen und die Fluggesellschaften müssen jedes Jahr die Menge an Zertifikaten bei den jeweiligen nationalen Behörden (in Deutschland ist das die Deutsche Emissionshandelsstelle, DEHSt, die zum Umweltbundesamt gehört) „abgeben“, die ihren Emissionen entsprechen. Die eingereichten Zertifikate werden dann von den Behörden aus dem Verkehr genommen oder „gelöscht“. Unternehmen, die nicht genügend Zertifikate einreichen, müssen mit finanziellen Sanktionen rechnen, deren Kosten höher sind als der Erwerb einer ausreichenden Anzahl von Zertifikaten.

Um die Einhaltung dieser Regeln sicher zu stellen, wurde ein ausgeklügeltes System der Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung der Emissionen der

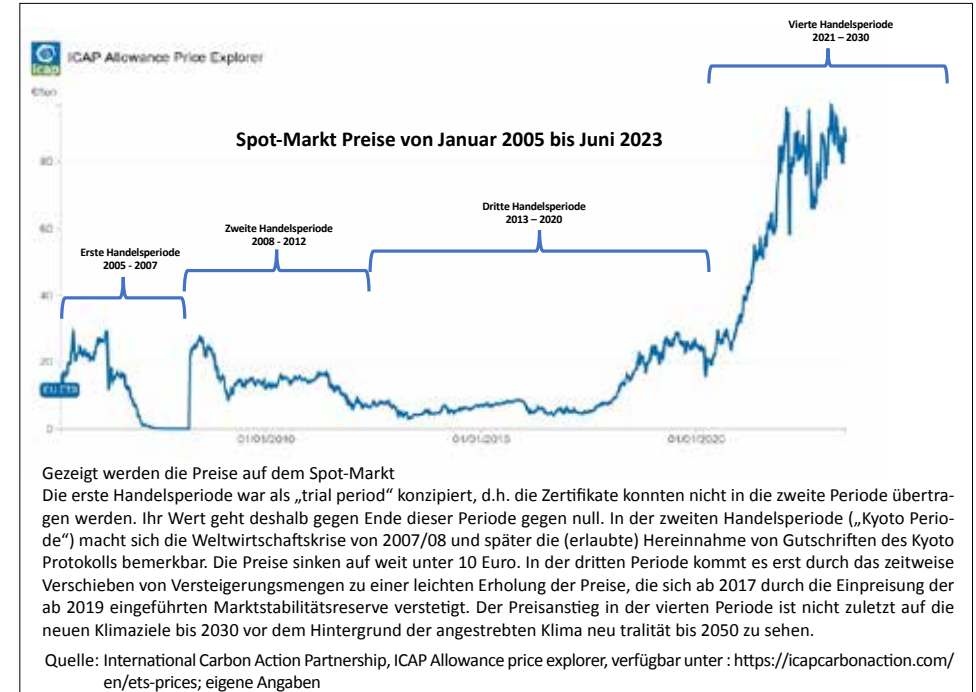
Unternehmen und Flugzeuge eingeführt. Diese sind gesetzlich verpflichtet, nach vereinbarten wissenschaftlichen Methoden ihre Emissionen zu überwachen und unabhängigen Prüfern entsprechende Berichte einschließlich der notwendigen Unterlagen vorzulegen sowie ggf. Inspektionen vor Ort zu erlauben, damit sichergestellt ist, dass die angegebenen Emissionen den realen entsprechen. Die Einhaltungsraten der Unternehmen und Luftfahrtgesellschaften ist generell sehr hoch: Zwischen 96 und 97% aller Unternehmen und Airlines im EU EHS kommen ihren Verpflichtungen voll nach.

Die Anzahl der Zertifikate für jedes Jahr muss im Rahmen der politisch festgelegten Obergrenze der Emissionen im EU EHS bleiben. Weniger Zertifikate bedeuten weniger Emissionen. Von 2013 bis 2020 verringerte sich die Menge der ausgegebenen Zertifikate jedes Jahr um 1,74% des jährlichen Durchschnitts der Emissionen aus dem Zeitraum 2008 bis 2012, seit 2020 beträgt dieser Reduktionsfaktor 2,2%. Um die Ziele des weltweiten Pariser Abkommens zum Klimaschutz zu erreichen, haben der Rat der Europäischen Union und das Europäische Parlament als gesetzgebende Organe der Europäischen Union die dazu nötige Anpassung des Reduktionsfaktors im EU EHS im ersten Halbjahr 2023 vorgenommen: In den Jahren 2024 bis 2027 steigt der jährliche Reduktionsfaktor auf 4,3% und beträgt ab 2028 4,4%. Gleichzeitig wird die Obergrenze der Zertifikate in 2024 und 2026 um 90 und 17 Millionen Zertifikate verringert. Auf diese Weise gehen die Emissionen aus dem EU EHS bis zum Jahre 2030 um 62% zurück und stellen so den Beitrag des EU EHS zur Gesamtreduzierung der Treibhausgasemissionen der EU um 55% bezogen auf 1990 bis 2030 sicher.

Emissionsverminderung zu den geringstmöglichen Kosten

Neben der umweltpolitischen Wirkung des EU EHS durch die schrittweise Verringerung der Menge an neu ausgegebenen Zertifikaten besteht ihr zweiter großer Vorteil darin, dass sie frei handelbar sind. Durch den Handel mit den Zertifikaten kann die angestrebte Emissionsverminderung zu den geringstmöglichen Kosten für die beteiligten Unternehmen erreicht werden. Warum? Da die Menge der Zertifikate insgesamt begrenzt ist, bildet sich beim Handel mit ihnen ein Preis, der vom Markt bestimmt wird. Damit erhalten auch die Emissionen einen Preis, an dem die Unternehmen ihre Strategie ausrichten: Kann ein Unternehmen den Ausstoß einer Tonne CO₂ zu geringeren Kosten als dem Preis der Zertifikate (und der mit einem Zertifikat verbundenen Erlaubnis, eine Tonne CO₂ auszustoßen) vermeiden, wird es lieber in die Vermeidung investieren, als Zertifikate auf dem Markt zu kaufen. Umgekehrt ist es ebenso: Wenn die Vermeidung pro Tonne CO₂ teurer ist als der Kauf der Zertifikate, ist es für das Unternehmen kostengünstiger, die Zertifikate auf dem Markt zu erwerben. Auf diese Weise kann jedes Unternehmen im EU EHS die für ihn wirtschaftlich günstigste Strategie wählen, um für seine Emissionen durch die Abgabe von Zertifikaten bei den Behörden zu „bezahlen“.

Der Preis der Zertifikate richtet sich nach Angebot und Nachfrage. Diese werden von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt: Am wichtigsten ist die Menge der Zertifikate, die – wie gesagt – jährlich abnimmt und von den politisch festgelegten Reduktionszielen abhängig ist. Aber auch andere regulatorische Maßnahmen,



wie z.B. die Zulässigkeit von Emissionsgutschriften, spielen neben den reinen Marktbedingungen eine wichtige Rolle für den Preis der Zertifikate. Die Marktbedingungen werden von Wachstumserwartungen (mehr Wachstum bedeutet mehr wirtschaftliche Tätigkeiten und damit mehr Emissionen), den individuellen Strategien der Unternehmen, aber auch von Preisentwicklungen auf anderen Märkten, allen voran den Energiemärkten, geprägt. So beeinflusst das Verhältnis zwischen Kohle- und Gaspreisen auch die Nachfrage nach Zertifikaten im EU EHS: Steigen Gaspreise im Verhältnis zur Kohle stark an, wird es günstiger, Strom mit Kohle zu produzieren. In diesem Fall müssen jedoch mehr Zertifikate erworben werden, um die Mehremissionen durch die CO₂-intensivere Verbrennung von Kohle abzugelten. Der Preis der

Zertifikate wird auf Grund der gestiegenen Nachfrage in diesem Fall ebenfalls steigen. Gegenwärtig schwankt der Preis für ein Zertifikat zwischen 80 und 90 Euro.

Ausgabe durch direkte Zuteilung und über die Börse

Die Zertifikate werden jährlich von den Behörden an die Unternehmen ausgegeben. Ihre Ausgabe erfolgt entweder über die direkte Zuteilung an berechnete Unternehmen (die sogenannte „freie Zuteilung“) oder über die nahezu täglich stattfindenden Versteigerungen, die von der Leipziger Börse EEX organisiert und durchgeführt werden. Ca. 57% der Emissionsrechte werden heutzutage versteigert – Tendenz steigend. Die Versteigerung ist die effizienteste Form, um Zertifikate in den Markt und damit in die Unternehmen zu bringen:

Denn diese werden nur die Mengen kaufen, die sie aufgrund der Marktbedingungen sowie ihrer eigenen betriebswirtschaftlichen Strategie tatsächlich benötigen. Auf diese Weise können Anreize für Investitionen in Emissionsvermeidung am wirkungsvollsten gesetzt werden.

Staatseinnahmen für Klimamaßnahmen

Wichtig für den Staat sind die durch die Versteigerung erzielten Einnahmen, die zu einem großen Teil für die Förderung und Unterstützung von klimarelevanten Maßnahmen verwendet werden. Europaweit wurden von 2014 bis 2022 weit über 100 Milliarden Euro durch die Versteigerung von Zertifikaten des EU EHS Erlöst, alleine 31,7 Milliarden Euro in 2022. Von letzteren entfielen 6,81 Milliarden Euro auf Deutschland, das für ungefähr ein Fünftel aller Emissionen im EU EHS steht.

In der Verteilung der Versteigerungsrechte an die Mitgliedsstaaten zeigt sich die Solidarität der Mitgliedsstaaten untereinander: Denn die Zertifikate werden nicht vollständig proportional zu den Emissionsanteilen unter den Mitgliedsstaaten verteilt, sondern auch unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen Indikatoren, damit weniger wohlhabende Länder die Kosten und Lasten des Transformationsprozesses besser schultern können. Dazu trägt auch der Modernisierungsfonds bei,

durch den Investitionen in die Dekarbonisierung in den zehn schwächsten EU-Mitgliedsländern unterstützt werden. Dafür werden bis 2030 ungefähr 50 Milliarden Euro aus Versteigerungserlösen zur Verfügung gestellt.

Durch den Innovationsfonds (2020 eingesetzt), der sich vollständig aus Versteigerungserlösen von Emissionszertifikaten speist, helfen diese Einnahmen, die Transformation in eine emissionsfreie Wirtschaft voranzutreiben. Von den bis 2030 zur Verfügung stehenden Zertifikaten werden mehr als 500 Millionen bis 2030 für den Innovationsfonds versteigert. Die daraus entstehenden Erlöse (beim jetzigen Preis der Zertifikate ca. 38 bis 40 Mrd Euro) werden zur Förderung von innovativen und neuen emissionsfreien oder -armen Technologien eingesetzt.

Der Schutz der Industrie, die im Wettbewerb mit Unternehmen aus Nicht-EU Ländern steht, wird auch in den kommenden Jahren durch die freie Zuteilung von Zertifikaten gewährleistet, jedoch Schritt für Schritt abgebaut und durch die Einführung eines Grenzausgleichsmechanismus ersetzt. Zugleich wird das Prinzip, Emissionen zu begrenzen und zu handeln, auf weitere Bereiche angewendet, ab 2024 den Schiffsverkehr und ab 2027 Brennstoffe für Gebäude und Straßenverkehr.

Johannes Enzmann



Johannes Enzmann ist seit 1999 Beamter der Europäischen Kommission und arbeitet in der Generaldirektion Klimamaßnahmen im Bereich „Politikkoordination des EU Emissionshandelssystems und internationale Kohlenstoffmärkte“ mit Schwerpunkt China und der Schweiz. Als Mitglied des internen Sprecherteams der Europäischen Kommission hält er regelmäßig Vorträge über die Klimapolitik der EU und verschiedene europapolitische Themen.

Johannes und seine Familie sind Mitglieder unserer evangelischen Schwesterngemeinde, der Emmausgemeinde.

Transport der Zukunft: Technik als alleinige Lösung?

Seit jeher ist der Mensch mobil. Schon im alten Rom wurden Straßen durch das ganze Reich gebaut, um dessen verschiedene Regionen zu erschließen. Zusätzlich wurde das Mittelmeer genutzt, um den afrikanischen, asiatischen und europäischen Teil des Reiches durch Schifffahrt zu verbinden. Mit der Zeit wurden immer technisch fortgeschrittenere Fortbewegungsmittel erfunden: im 19. Jahrhundert das Automobil und die Eisenbahn, Anfang des 20. Jahrhunderts das Flugzeug. Mittlerweile nutzen wir fast täglich verschiedenste Formen der Fortbewegung, fahren mit diesen zur Arbeit, reisen mit ihnen in den Urlaub, schiffen mit diesen Produkte um die Erde und träumen davon, auf andere Planeten zu fliegen. Gleichzeitig wird der Klimawandel immer präsenter, Waldbrände und Überschwemmungen mehren sich in der täglichen Nachrichtenwelt und zerstören ganze Existenzen. Die Klimaziele des Pariser Klimaabkommens rücken dabei immer weiter in die Ferne. Da stellt sich die Frage, wie sich unser Verkehrssektor überhaupt noch mit den Klimazielen in Einklang bringen lässt.

Der Verkehr als Klimatreiber?

Insgesamt stammen laut Our World in Data rund 21% der globalen Emissionen aus dem Verkehrssektor. Davon entfallen der Großteil (74,5%) auf Kraftfahrzeuge, etwa zu 3/5 Passagier- und zu 2/5 Frachtfahrzeuge. Die globale Luft- und Schifffahrt machen 11,6% und 10,6% der Emissionen des Transportsektors aus. Nur 1% der Emissionen entstammen dem Zugverkehr. Mit 32,2% ist der Anteil des Transportwesens an den Emissionen in Europa gemäß Statista sogar nochmal erheblich höher – hier ist es also noch wichtiger, diese in Zukunft zu reduzieren.

In einem Dokument der UN aus dem Jahr 2021 stellt diese fest, dass allein der Tourismussektor für 22% der CO₂-Emissionen des Transportwesens verantwortlich ist. Insgesamt basiert 95% desselben noch immer auf fossilen Rohstoffen. Darüber hinaus entfallen global 28% des Energieverbrauchs und 57% der Ölnachfrage auf den Transport. Das IPCC (Intergovernmental



Panel on Climate Change) sieht besonders im Transportsektor Potential, die CO₂-Emissionen bis 2050 drastisch zu reduzieren, stärker noch als im Gebäude-, Industrie- oder Agrarsektor.

Technischer Fortschritt als Allheilmittel?

Die internationale Energieagentur hat auf ihrer Website zusammengefasst, welche Möglichkeiten bestehen, CO₂-Emissionen verschiedener Transportformen zu senken. Auf unseren Straßen sieht man zwar schleppend, aber doch mehr und mehr Elektroautos. Weltweit sind die

Neuverkäufe von diesen (inkl. hybrid) seit 2016 von knapp unter einer Million auf heute gut 14 Millionen gestiegen. Neben der Politik, die z.B. in der EU ab 2035 keine Verbrenner mehr zulassen möchte, haben auch die großen Autohersteller den Trend erkannt. Die Batterien sind zwar in der Herstellung wenig umweltfreundlich und stellen noch häufig ein Problem für die Reichweite dar, doch auch hier gibt es Fortschritte. Alternative Energieformen wie z.B. Wasserstoff sind möglich, werden aber im Ausbau ihrer benötigten Infrastruktur vernachlässigt.

Ähnlich wie PKWs lassen sich auch Busse vor allem im Stadtverkehr durch ihre meist nur kurzen Strecken leicht elektrifizieren oder durch Biokraftstoffe oder Wasserstoff antreiben. Schwieriger wird es bei Fernreisebussen oder LKWs, bei denen die geringe Reichweite neuer Antriebsformen häufig ein Problem darstellt. Aber auch hier gibt es Weiterentwicklungen und kreative Projekte, wie z.B. Oberleitungen über Autobahnen, die jedoch im Ausbau sehr aufwendig sind.

Eine Alternative stellt daher der Bahnverkehr dar, der sowohl in Städten (Metro, Tram) als auch im Regional- und Fernverkehr eine Lösung ist. Besonders in China wird dieser stark ausgebaut: Ein Drittel



aller weltweiten Metros wurde zwischen 2017 und 2021 in Betrieb genommen, davon 80% in China. Zusätzlich liegen 70% aller Hochgeschwindigkeitsstrecken weltweit in China, aber auch Afrika baut diese zuletzt aus (z.B. Marokko). Insgesamt ist der Bahnverkehr die emissionsärmste Form des Passagiertransportes – 85% davon ist elektrifiziert (55% im Frachtverkehr). Dennoch laufen erst weit weniger als 10% des globalen Passagier- und Frachtverkehrs über die Schiene. Und besonders in Deutschland bremsen Probleme das Potential der Bahn aus: Mangels zuverlässiger Infrastruktur waren 2022 laut den Daten der Deutschen Bahn nur 65,2% des Fernverkehrs pünktlich und 61,8% des Streckennetzes elektrifiziert, bei letzterem können aber zumindest durch Wasserstoff betriebene Züge Abhilfe leisten.

Schwieriger sieht es dagegen in der Luftfahrt aus, die für 2% der globalen CO₂-Emissionen verantwortlich ist. Dennoch haben die Mitgliedsstaaten der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zugesichert, bis 2050 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. Die Politik basiert ihre Lösungen vor allem auf nachhaltigem Luftfahrttreibstoff (SAF), der aus nicht-fossilen Ressourcen wie Abfallstoffen oder Biomasse (z.B. extra dafür angebaute Pflanzen) hergestellt wird. Dieser macht heute jedoch erst 0,1% aller Treibstoffe aus und bis 2030 reichen die geplanten Produktionskapazitäten nur, um 1-2% aller Treibstoffe zu ersetzen. Außerdem verursacht auch SAF wie alle anderen Treibstoffe Emissionen, nur dass diese davor aus der Atmosphäre z.B. in Pflanzen gebunden werden. Wenn diese aber auf ehemaligen Regenwaldgebieten an- und wieder abgebaut werden, ist dem Klima durch das Fehlen des Regenwaldes



als noch größerer CO₂-Speicher nicht geholfen.

Der momentane Trend in der Luftfahrttechnik geht vor allem zu effizienteren Flugzeugen, revolutionäre elektrische und Wasserstoff-Flugzeuge sind hingegen momentan noch nicht massentauglich. Das Problem von Wasserstoff ist vor allem seine geringe Dichte – die Tanks würden entweder zu viel Platz einnehmen, oder man müsste den Wasserstoff bei unglaublich niedrigen -252,9°C in Flüssigform speichern. Dennoch gibt es in dieser Richtung die vielversprechendsten Entwicklungen, wie z.B. die hybriden Wasserstoffflugzeuge der ZEROe Konzepte von Airbus. Batteriebetriebene Flugzeuge sind hingegen aufgrund des Gewichts der Batterien und ihrer geringen Reichweite nur auf Kurzstanz realistisch, wie z.B. in Norwegen, wo diese laut SAS Scandinavian Airlines schon in diesem Jahrzehnt eingeführt werden sollen.

Ähnlich viele Emissionen wie die Luftfahrt verursacht die Schifffahrt, sowohl Binnen- als auch Ozean-Frachtverkehr (von Kreuzfahrten ganz zu schweigen). Die CO₂-Emissionen der Schifffahrt steigen, zusammen mit dem auf ihr beruhenden globalen Handel. Über 99% des Energieverbrauchs der Schiffe basiert auf fossilen Rohstoffen – Biokraftstoffe machen momentan nur 0,5% aus. Alternative Antriebsformen wie Methanol, Brennstoffzellen, Batterien oder Wasserstoffverbrennung werden zwar er-

forscht – bis hier eine Veränderung eintritt, können aber noch Jahre vergehen.

Innovation – eher verrückt als hilfreich?

Der Transportsektor ist ein Sektor voller Innovationen, viele dieser zielen jedoch nicht (nur) auf die Emissionsreduktion ab. Eine aktuelle Tendenz ist die des autonomen Fahrens. Diese neuen Autos bedürfen jedoch enormer Rechenleistungen, die laut einer Studie des MIT bei einer Billiarde Autos, die jeweils eine Stunde pro Tag autonom fahren, so viel Energie verbrauchen würden, wie alle Rechenzentren weltweit derzeit zusammen (0,3% der globalen Emissionen). Das zeigt, dass neue Technologien häufig fortschrittlich sind, jedoch der Aspekt der Nachhaltigkeit und Emissionsreduzierung nicht immer im Vordergrund steht.

Ein anderes Beispiel sind Flugtaxis. Auch hier gibt es von einigen Herstellern verschiedenste Konzepte. Die auch auf der Paris Air Show 2023 sehr präsenten Flugtaxis erreichen dabei Reichweiten von über 600km und sind größtenteils elektrisch, wie man dem Bericht von Aeroport entnehmen kann. Dennoch stellt sich die Frage, in welchen Bereichen Flugtaxis gebraucht werden, sodass diese insgesamt nicht zu einem zu großen Energieverbrauch führen.



Viele Ideen und Forschungen zum emissionsarmen Transport finden in Universitäten statt, wie z.B. an der TU Delft. An dieser gibt es verschiedenste Studententeams, die Autos mit Wasserstoff-

elektrischem oder Solar-Antrieb entwickeln, die nachhaltige Schifffahrt mit Solar- oder Wasserstoff-Antrieb erforschen, die an einem Wasserstoffflugzeug bauen oder Konzepte und Prototypen für einen Hyperloop erarbeiten.

Der Hyperloop ist ein Konzept, welches vor allem durch Elon Musk und seine Boring Company bekannt geworden ist. Mit beinahe Schallgeschwindigkeit werden durch Magnetkraft schwebende Kapseln durch Vakuumröhren geschossen. Falls alle Kurzstreckenflüge unter 1500km weltweit durch Hyperloops ersetzt würden, könnten die Emissionen des globalen Luftverkehrs gemäß Virgin Hyperloop One um 58% reduziert werden. Auch die EU finanziert schon ein Testprojekt nahe Groningen. Dennoch ist das Konzept aufgrund der benötigten seltenen Erden für die Magnete, der Umweltwirkungen, der hohen Kosten für den Ausbau der Röhren und der anfangs voraussichtlich geringen Passagierkapazität noch eher Zukunftsmusik.

Ähnlich skeptisch betrachtet werden kann die Idee von Elon Musk, Menschen mit Raketen von Stadt zu Stadt zu befördern (z.B. New York – Shanghai in 39 Minuten laut Elon Musk). Noch verrückter klingt der schon angeklungene Weltraumtourismus, der es denen, die es sich leisten können, ermöglicht, auf Kosten des Klimas einen kurzen Aufenthalt im All zu genießen.

Revolution – angepasstes Verhalten als bessere Lösung?

Häufig sind es jedoch nicht die benötigten neuen Fahrzeuge und Technologien, die ein Problem darstellen, sondern unser Nutzerverhalten und die mangelnde Infrastruktur. Wenn es z.B. um Elektroautos geht, zögern viele, da sie auf langen



Fahrten Ladestopps einplanen müssten. Sind lange Fahrten mit Pausen zum Essen und Beine-Vertreten jedoch nicht sogar gesünder und sicherer für uns Menschen? Und brauchen wirklich alle ein eigenes Auto, oder gibt es nicht andere ressourcenschonendere Lösungen wie Car-Sharing oder vermehrtes Nutzen von öffentlichen Verkehrsmitteln?

Gerade bei Zügen ist der Ausbau eines gut funktionierenden Schienennetzes wichtig, aber geben wir diesem auch wirklich immer eine faire Chance? Schaut man auf Google Maps, ist man mit dem Zug schneller in Berlin oder München als mit dem Auto, dennoch denken noch viele von uns eher ans Auto oder Flugzeug, sei es aus Komfort, Flexibilität oder Kostengründen. Auch wenn die Bahn billiger werden muss, müssen auch wir unser eigenes Verhalten anpassen.

Nur wenige Menschen leben heute völlig ohne Auto. In der Stadt der Zukunft haben diese jedoch sinnvollerweise immer weniger Platz, wie man auch in Brüssel vermehrt beobachten kann. Radwege und öffentliche Verkehrsmittel werden ausgebaut, und die Gesellschaft passt sich (langsam, aber sicher) an die neuen Gegebenheiten an. Schaut man in die Niederlande, sieht man besonders stark, wie die Zukunft des Stadtverkehrs aussehen kann. Bahnhöfe fungieren dort häufig als Verkehrshubs mit riesigen Fahrradgaragen



(in Delft 10.000 Stellplätze auf 100.000 Einwohner am Bahnhof) und Anschlüssen an Bus und Tram, während das Auto meist nicht mehr an erster Stelle steht. Zusätzlich bringen sichere Radwege auch Kinder schon früh aufs Rad. So werden Emissionen reduziert, die Luftqualität und eigene Gesundheit verbessert, und die Lebensqualität steigt. Wie man sieht, geht die Revolution im Transportwesen verstärkt über die Infrastruktur und eigene Verhaltensanpassung und weniger über den Fortschritt der Technik.

Gefahren – Klimamaßnahmen als Spalter der Gesellschaft?

Ja, neue Technik bleibt dennoch wichtig für Fortschritt und Emissionsreduktion im Transportwesen, ist aber nicht die alleinige Lösung. Mit technischem Fortschritt allein lassen sich Klimaziele nicht erreichen. Im Gegenteil müssen wir aufpassen, dass technische Neuerungen und verrückte Ideen die Emissionen nicht noch mehr in die Höhe treiben.

Jeder von uns kann und muss daher seinen Beitrag leisten, um die globalen Emissionen im Transportsektor zu senken. Einfach die Preise zu erhöhen, ist keine sozial vertretbare Lösung, da so nur die Reichsten in den Urlaub fliegen können

oder die, die es sich leisten können, schnell mit einem Hyperloop von A nach B kommen. Vielmehr gilt es, die Menschen zu motivieren, z.B. durch kostenlose öffentliche Verkehrsmittel wie in Luxemburg, auf klimaschonendere Formen des Transports umzusteigen. Außerdem kann es helfen, mehr lokale Produkte zu konsumieren oder vermehrt darüber nachzudenken, wie man die Anreise zum Urlaub oder Dienstreisen nachhaltiger gestalten kann.

Christoph Pabsch

Quellen:

- <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>
- <https://www.statista.com/statistics/1240108/road-transportation-greenhouse-gas-emissions-eu/>
- https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/media_gstc/FACT_SHEET_Climate_Change.pdf
- https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf
- <https://www.iea.org/energy-system/transport>
- https://ir.deutschebahn.com/fileadmin/Deutsch/2023/Berichte/DuFd_2022.pdf
- <https://www.airbus.com/en/innovation/low-carbon-aviation/hydrogen/zeroe>
- <https://www.lifeinnorway.net/sas-aims-for-electric-flights-in-norway-by-2028/>
- <https://ieeexplore.ieee.org/document/9942310>
- <https://aeroreport.de/de/innovation/flugtaxi-welche-unterschiedlichen-konzepte-sind-im-anflug>
- <https://www.greenbiz.com/article/what-will-hyperloop-mean-climate-ecosystems-and-resources>
- <https://www.tudelft.nl/ddream/projecten/tu-delft-dream-teams>
- <https://phys.org/news/2017-09-spacex-rocket-moon-mars-ny-to-shanghai.html>

Greenwashing & Ökoheuchelei

Das Beispiel der Textilindustrie

In der Diskussion, wie wir vermeintlich die Welt retten, indem wir die Klimaziele erreichen und eine weitere Erderwärmung verhindern, überbieten sich Unternehmen, NGOs, Regierungen und internationale Organisationen in immer neuen Programmen, die tausende Tonnen CO₂ einsparen und die Welt zu einem besseren Platz machen sollen. Aber nicht alles ist wirklich zielführend. In meiner mehr als 30-jährigen Berufspraxis in der Textil- und Bekleidungsindustrie habe ich allerhand gelernt über die Funktionsweise unserer Branche und die Herstellung von Textilien und Bekleidung. Ich möchte daher an einigen Beispielen demonstrieren, wie die ökologische Ausrichtung dieser Branche die Welt verbessert – oder auch nicht.

Eine Hose für 19,90 € mit Ökolabel ?

Stellen wir uns vor, dass wir in einen Textil-Discounter oder Supermarkt gehen und dort eine Hose finden, die zu einem so ausgelobt „fairen“ Preis von 19,90 € angeboten wird. Oft hat die Hose noch ein Etikett mit einem Ökolabel sowie einem Fair Trade-Label.



Das bedeutet: Der Händler muß, um seine teure Miete, das Personal und seinen Werbeaufwand zu bezahlen sowie einen Gewinn zu erwirtschaften, zwei Drittel des Kaufpreises, also in diesem Fall 13,20 €, für sich einbehalten. Für 6,70 € muß er dann die Hose „gelandet“ (z.B. im Hafen von Antwerpen) einführen. Das heißt, dass für Stoff, Produktion, Transport und Verzollung insgesamt nur ein Drittel des Marktpreises zur Herstellung verbleibt. Um solche Preise überhaupt erzielen zu können müssen Stoffe eingesetzt werden, die nicht mehr als 1,50 €/m kosten. Für Produktion bleiben dann weitere 3,50-4,00 € (eine Hose wird industriell in ca. 40 Minuten hergestellt) und der Differenzbetrag wird dann durch Logistikkosten usw. aufgezehrt.

Auch bei sehr günstigen Produkten wie unserer Hose für 19,90 € ist es üblich geworden, sich eine oder mehrere Öko-Zertifizierungen zu besorgen und das Produkt dann biologisch, fair-trade und oder nachhaltig anzubieten. Wenn wir uns die zahlreichen Anhänger und Beschreibungen bei diesen Kleidungsstücken ansehen, werden wir auf eine Vielfalt von Argumenten stoßen, die beweisen sollen, wie sorgsam und biologisch dieses Produkt hergestellt wurde – für ganze 1,50 € pro Meter Stoff. Dies ist die Realität des Textilgeschäftes!

Problematische Produktionsbedingungen

Man muß sich schon sehr viel Mühe geben, um diesen Unsinn auch noch zu schlucken. Bei solch niedrigen Preisen können keine natürlich und biologisch achtsam hergestellten Textilien produziert werden.

Die Rohware, aus der das Kleidungsstück hergestellt wird, kann zu diesem Preis nur erdölbasierte Kunstfaser (Polyester, Acryl, Polyamid), Viscose (aus Holz) oder Baumwolle aus Intensiv-Anbau aus Mittelasien (Kazachstan, Uzbekistan) sein.

Zu den eben geschilderten Kalkulationen ist es nicht ansatzweise möglich, Baumwolle ökologisch vernünftig und biologisch nachhaltig anzubauen und zu ernten. Im Intensivanbau z.B. in Mittelasien werden weite Flächen auf Dauer unfruchtbar gemacht. Ganze Landstriche veröden und Seen (z.B. der Aralsee) trocknen völlig aus. Die Ernte wird z.B. oft mit Entlaubungsmitteln (aus der Familie von „Agent Orange“, einem Kampfstoff der US-Armee in Vietnam) durchgeführt. Der umfassende Einsatz von Pestiziden und Insektiziden ist bei der intensiven Baumwollherstellung unerlässlich.



Die Gier nach günstigen Preisen bedingt neben der Flucht in die Länder mit den niedrigsten Lohnkosten (z.B. Myanmar, Sri Lanka, Bangladesh oder auch in sog. freien Wirtschaftszonen in Nord-Korea oder den Internierungslagern im chinesischen Nordwesten) die Massenproduktion in riesigen Losgrößen, d.h. die ruinösen Produktionspreise können nur annähernd erreicht werden, wenn sehr große Serien angefertigt werden. Dies bedingt wiederum einen ungeheuren Warendruck in der kompletten Pipeline.

Greenwashing oder Greenwash ist eine kritische Bezeichnung für PR-Methoden, die darauf zielen, einem Unternehmen in der Öffentlichkeit ein umweltfreundliches und verantwortungsbewusstes Image zu verleihen, ohne dass es dafür eine hinreichende Grundlage gibt. (*Wikipedia*)

Greenwashing durch eine Zertifizierungsindustrie

Wenn wir die Augen nicht vollkommen verschließen wollen, müssen wir erkennen, dass wir mit einer nachhaltigen Textilproduktion noch ganz am Anfang stehen. Baumwolle wird immer noch in 99% aller Fälle konventionell-intensiv hergestellt.

Nicht besser sieht es bei der Textilproduktion aus. Es gibt wenige zertifizierte Betriebe, die gerne vorgezeigt werden. Mit einem ausgeklügelten System von Zwischenmeistern (Subunternehmern) kann der jeweilige Besteller sich immer soweit wie möglich von Skandalen wie einstürzenden oder abgebrannten Fabriken (siehe Rana-Plaza) fernhalten.

Dass den meisten Modeunternehmen und -händlern diese Mechanismen ebenso bekannt wie unangenehm sind, können wir voraussetzen. Da Artikel, die ökologisch problematisch hergestellt wurden oder einen z.B. in Verbindung mit Kinderarbeit bringen (s. hierzu auch <https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/h-m-primark-takko-studie-wirft-modeketten-kinderarbeit-in-burma-vor-a-1133370.html>), sehr schädlich für das Image sind, hat sich in unser Branche eine ganze Zertifizierungsindustrie entwickelt, die ein wasserdichtes System an Freibriefen entwickelt hat, die der Einkäufer vorzeigen kann, um zu beweisen, dass alles super ökologisch ist und sozial verträglich

und nachhaltig. Aber wie heißt es schon in der Bibel, „der Glaube versetzt Berge“. Und wenn wir dem günstigen Preis aufgesessen sind, wollen wir wohl gerne glauben, was uns das Label vorgaukelt.

Ökologische Kleidung aus Altplastik?

Mit großangelegten Werbeaktionen werden wir überzeugt, dass das Recyclen einiger Plastikflaschen oder Fischernetze und die darauffolgende Herstellung von 100% Kunstfasern und deren Webung und Bekleidungsherstellung umweltpolitisch

lobenswert und vernünftig sein sollten. Diese Aktionen sind erstens grober Unfug aus ökologischer Sicht, mikroskopisch klein im Verhältnis zum Gesamtmarkt und haben den Fußabdruck des größten Dinosauriers – aber sie machen sich gut auf dem Etikett oder im Internet.

Und Re-using?

Viele der großen Firmen, die den tödlichen Kreislauf des Fast Fashion erfunden haben, bieten unseren Kindern an, dass sie die in der letzte Wochen gekauften Klamot-

Einige Fakten zur Baumwolle:

- Die gesamte Textilindustrie ist für rund 20% der globalen Wasserverschmutzung und 10 % der globalen CO2-Emissionen verantwortlich.
- Laut WWF besteht etwa die Hälfte aller Textilien weltweit aus Baumwolle. In der EU macht diese Naturfaser 43% aller Textilfasern für Kleidung aus.
- Weltweit wird Baumwolle derzeit in über 50 Ländern kommerziell produziert – aber nur in 19 Ländern wächst Biobaumwolle (Stand 2017). Die weltweit größten Produzenten sind Indien, China, die USA, Brasilien und Pakistan. Europa bezieht viel Baumwolle aus der Türkei. Die Faser wächst aber beispielsweise auch in Usbekistan, Turkmenistan, Argentinien und mehreren Ländern Westafrikas.
- Laut der Datenbank TransGen wachsen derzeit auf insgesamt fast 80 % der weltweiten Baumwoll-Anbaufläche genveränderte Sorten. Allein in Indien ist demnach rund 95% der angebauten Baumwolle gentechnisch verändert (Stand 2019).
- Baumwollpflanzen brauchen im Anbau viel Wasser. Wie viel genau ist regional sehr unterschiedlich. Die Zahlen variieren stark je nach Quelle, Berechnungsweise und betrachteten Ländern und reichen bis zu 11.000 Litern Wasser pro Kilogramm (WWF). Relativ einig sind sich die Fachleute jedoch darin, dass auf den Baumwollanbau rund 3% des weltweiten Wasserverbrauchs entfällt
- Baumwolle gehört zu den Pflanzen, die am stärksten mit Pflanzenschutzmitteln aller Art behandelt werden. „Pro Saison wird Baumwolle durchschnittlich 20 Mal mit Ackergiften aller Art besprüht“, schreibt das Umweltinstitut München. Der Baumwollanbau ist für rund 10-20% des weltweiten Pestizideinsatzes verantwortlich, obwohl der Anbau nur etwa 2,5% der weltweit genutzten Agrarflächen ausmacht.
- Obwohl die globale Bio-Baumwollproduktion seit Jahren ansteigt, liegt ihr Anteil an der weltweiten Baumwollproduktion noch immer bei unter 1%. Rund 50% davon kommt aus Indien, je etwa 12% aus China und Kirgisistan und knapp 10% aus der Türkei

Mehr dazu unter <https://utopia.de/ratgeber/bio-baumwolle-wissenswertes/> sowie <https://www.arte.tv/de/videos/089135-000-A/fast-fashion-die-dunkle-welt-der-billigmode/>

ten wieder einsammeln, damit sie „reused“ werden können. Seien Sie versichert, dass das im Verhältnis zum Absatz der Billigkleidung noch nicht einmal ein Promille ausmacht. Das sind die Greenwashing-Feigenblätter, die die wahren Kosten dieses Irrsinns verschleiern sollen.

Wenn unser fast fashion-Kleidungsstück dann nicht mehr in Mode ist, wird es entsorgt. Wir verantwortungsvollen Menschen geben es in die Altkleidersammlung. Dort wird es dann z.B. vom Roten Kreuz pro Tonne verkauft. In riesigen Sortierzentren wird die gute Ware dann aufgearbeitet für den Second Hand-Kreislauf (das ist ein kleiner Prozentsatz) in Europa. Der Rest geht auf die Märkte in Afrika, Asien und Südamerika und zerstört die dortige Textilindustrie. Und was dann noch übrig ist, wird per Schiff ans andere Ende der Welt z.B. nach Peru gefahren, wo es Gebirge aus Altkleidern in der Atacama Wüste gibt. Ich bedauere, dass es da wenig gute Nachrichten gibt.

Wie entkommen wir diesem Kreislauf?

Wir bestimmen mit unserer Art des Konsums, wie sich die Welt entwickelt. Die wichtigste Maßnahme ist, viel weniger zu kaufen und den Impuls zu unterdrücken, ständig den neuesten „Fetzen“ zu besitzen.

Nur **Naturfaser** – am besten Leinen, Hanf und echte Bio-Baumwolle sowie Wolle – **kaufen**: Wolle ist z.B. ein nachwachsender Rohstoff und sanft zur Natur. Die Wolle ist gut zu uns, dem Träger, und hält sehr, sehr lange.

Kleidung regional anfertigen lassen bei Handwerkskern und kleineren Betrieben oder in europäischen Fabriken: Es gibt eine Vielzahl von talentierten Handwerkskern und Designern, die mit viel Fantasie das für uns

Richtige zaubern. Natürlich ist das teurer, aber langfristig ist es viel günstiger als die Wegwerf-Mode. Es gibt immer noch eine recht große Bekleidungsindustrie in Italien, Portugal und den Ländern des Balkan, die auf kurzen Wegen und zu humanen Bedingungen Bekleidung herstellt, die nicht so kostspielig sein muß.

Das erfordert ein wenig mehr Fantasie und Mühe und ist mittelfristig vielleicht erst einmal teurer, aber auf lange Sicht gut für unseren Planeten und für uns selbst. Wir müssen einfach einsehen, dass die jetzige Art der textilen Erzeugung der reine Wahnsinn und an Zerstörungskraft nicht zu überbieten ist. Nicht nur werden Ressourcen nutzlos verpulvert. Fast Fashion erzeugt neue Sklaverei, es zerstört Menschen, es frisst unsere Wasserressourcen auf und verdreckt die Welt in einem Maße wie kaum eine andere Industrie. Nur eine Abwendung von dieser Art des Konsums wird uns wirklich weiterbringen.

All die Trostpflasterchen, die sich gute Werbestrategen einfallen lassen, um unser schlechtes Gewissen zu beruhigen, sind leider Augenwischerei und nicht das Papier wert, auf dem sie gedruckt sind.

Schön zu sehen, dass viele junge Menschen dies zu begreifen beginnen und Kleidung tauschen, wiederverwenden, ummodellieren oder schlicht nichts kaufen. Das ist möglicherweise ein erstes Anzeichen eines Umdenkens. Die Welt wurde uns anvertraut. Wir sollten besser darauf aufpassen! „*Macht Euch die Erde Untertan*“ ist kein Freibrief für deren restlose Zerstörung, sondern eine Aufforderung, damit vernünftig und sorgsam umzugehen.

Matthias Rollmann

Verunsichert

*Bin ich
wenn ich an den Klimawandel denke*

*Weil in der Politik die Klimaziele immer höher gesteckt werden
nur um beim nächsten Klimagipfel zu sehen
dass die Werte und der Meeresspiegel wieder gestiegen sind
dass reiche Industrienationen
den ärmeren Ländern Zertifikate abkaufen
um zu verhindern
dass das eigene Wirtschaftswachstum nicht einknickt*

*Wenn ich in meinem Umkreis Menschen höre
wie sie heiß darüber debattieren
was die Politik alles versäumt
und im selben Moment selbst auf nichts verzichten wollen*

*Wenn junge Menschen in diese Welt
mit all den Naturkatastrophen und der ungewissen Zukunft unseres Planeten
keine Kinder setzen möchten*

*Wenn manche sagen, dass das Verhalten des Menschen
nichts mit dem Klimawandel zu tun habe
dramatisch sei er
aber er komme so oder so
wie auch die Eiszeiten gekommen seien*

*Wenn ich daran denke
wie viele Benzin- oder Dieselaautos durch e-Autos ersetzt werden
egal wie viele davon dann nach Afrika geschifft werden
wo sie dort die Luft verpesten
wie sparsame gut funktionierende Heizungen aus den Häusern gerissen
und durch Wärmepumpen ersetzt werden
und somit die riesigen Müllberge weiter wachsen*

*Wenn ich Kirchenoberen unter dem Umweltschützer Papst Franziskus sehe,
die sich mit Luxusschlitten vorfahren lassen, wo immer sie auch Termine haben
und auch manche „grünen“ Politiker, die das Fahrradfahren hoch anpreisen
sich aber selbst in luxuriösen Dienstwagen
von einer Veranstaltung zur anderen fahren lassen
ist die Entfernung auch noch so klein.*

Verunsichert

*Weil ich selbst nicht sehr konsequent bin in meinem Verhalten
mich hüten muss
andere zu verurteilen
wo ich selbst nicht aufs Auto verzichte und auch nicht aufs Fliegen*

*Weil ich (auch in mir) in all dem sehe
dass der Umweltschutz meistens bei sich selbst aufhört
weil man für sein eigenes inkonsequentes Handeln
immer gute Gründe findet*

Der Bewunderung voll

*Wenn ich Mitmenschen sehe,
die auf ihr Auto verzichten,
sich zu Fuss, mit dem Rad und den Öffentlichen fortbewegen
auch bei Wind und Wetter
oder ein e-Autos anschaffen
deren nötiger Strom
zumindest im eigenen Wohnort
durch Sonnenpaneelen auf ihren Dächern gespeist werden
die die Entscheidung getroffen haben
auf Lebensmittel zu verzichten
die aus fernen Ländern/ Kontinenten „en masse“ herangekarrt werden
den Fleischverzehr einzuschränken
Und wenn sie denn Fleisch essen
dieses aus gerechter Tierhaltung stammt*

*Und auch der Bewunderung voll,
wenn ich ganze Familien sehe
wie sie beim Klimaschutz für sich nach Wegen suchen
um etwas für den Erhalt und Schutz dieser unserer aller Erde zu tun*

Nachhaltige Gemeinde St. Paulus

Haben Sie sich auch schon mal gefragt, was die Gemeinde Sankt Paulus für die Reduzierung unseres ökologischen Fußabdrucks und für mehr Nachhaltigkeit tut? Einige Antworten darauf lassen sich rund um das Gemeindehaus bei genauerem Hinsehen finden.

Die erste Maßnahme: Unsere Solaranlage

Wer aus dem Innenhof einen aufmerksamen Blick Richtung Dach des Gemeindehauses wirft, kann dort zwischen den Gauben die Solarmodule unserer Photovoltaik-Anlage glänzen sehen. Die PV-Anlage wurde im November 2020 installiert und in Betrieb genommen, aus der Motivation heraus einen Beitrag der Gemeinde zu mehr Nachhaltigkeit bei der Energieversorgung zu leisten. Im Nachhinein ein guter Zeitpunkt, denn damals waren der Ukraine-Krieg und Lieferengpässe noch in weiter Ferne.



Ein Blick auf das Dach unseres Gemeindehauses © Andreas Krell

Die PV-Anlage läuft seitdem störungsfrei und die Bilanz der Anlage ist trotz nicht ganz idealer Rahmenbedingungen (Verschattung durch das Nachbarhaus) sehr positiv. Bis Ende August diesen Jahres wurden ca. 19,4 Megawattstunden grünen Stroms produziert. Mit dieser Menge könnte man ca. 5 Vierpersonenhaushalte

ein Jahr komplett mit Strom versorgen. Zudem wurde dadurch die Emission von 7,8 Tonnen Kohlendioxid eingespart, was der Pflanzung von 232 Bäumen entspricht. In Norddeutschland würde man dies schon als Wald bezeichnen ☺. Frei nach dem Motto „Die Sonne schickt keine Rechnung“ hat die Solaranlage auch dazu beigetragen, die Explosion der Energiekosten im Zuge des Ukrainekrieges etwas einzudämmen!

Zusätzlich seit 2022: die Wärmepumpe

Hinter der Kirche findet sich ein weiterer Baustein zu mehr Nachhaltigkeit. Die Wärmepumpe, die die neue Fußbodenheizung in der Kirche mit Wärme beliefert und seit letztem Jahr dafür sorgt, dass es dort im Winter angenehm temperiert ist.

Wärmepumpen nutzen natürliche Wärmequellen, in unserem Fall die Wärme der Luft, um daraus Heizenergie zu gewinnen. Im Vergleich zu herkömmlichen Heizungssystemen, die auf fossilen Brennstoffen basieren, sind Wärmepumpen deutlich effizienter. Für jede eingesetzte Einheit elektrischer Energie erzeugen sie mehrere Einheiten Heizenergie. Dies liegt daran, dass Wärmepumpen Wärme von einem Ort niedriger Temperatur zu einem Ort höherer Temperatur transportieren, anstatt sie direkt zu erzeugen. Dadurch benötigen sie weniger Energie, um den gleichen Heizbedarf zu decken. In Kombination mit einer Fußbodenheizung, die geringe Vorlauftemperaturen von um die 35° C benötigt, eine ideale Wärmequelle.

Zusätzlich wird der ökologische Vorteil der Wärmepumpe dadurch noch verstärkt, dass sie (zumindest teilweise) mit dem Strom aus unserer PV-Anlagen betrieben wird. So ist die gesamte Energiekette von der Erzeugung bis zur Nutzung emissionsfrei, sprich kein schädliches Kohlendioxid wird freigesetzt.

Dachdämmung als weiterer geplanter Meilenstein

Eine weitere angedachte Maßnahme zur Verbesserung der Energiebilanz des Gemeindehauses ist die Dämmung der Speicherbodendecke, wir würden sozusagen dem Gemeindehaus eine Mütze

aufsetzen. Dies soll mit einer umweltschonenden Zelluloseflockendämmung aus Altpapier erfolgen. Ein Angebot hierzu liegt bereits vor, allerdings gibt es momentan Finanzierungsschwierigkeiten. Aber aufgehoben heißt nicht aufgehoben...

Sollten sie selbst weitere Ideen für Verbesserungsmaßnahmen – klein oder groß – haben, so melden Sie sich gerne, damit unsere Gemeinde immer grüner wird.

Andreas Krell

Sankt Paulus goes green

Unter diesem Motto ging unsere Gemeinde im Januar 2020 anlässlich des Neujahrsempfangs ins neue Jahr. Seither wurden Solarpaneele aufs Dach des Gemeindehauses montiert, eine Wärmepumpe installiert, und nun wird auch noch der Rundbrief vom Standard- auf Recyclingpapier umgestellt. Kleine Anstrengungen unserer Gemeinde als Beitrag für ein besseres Klima. Was Felicitas Green in ihrem Sketch während des Neujahrsempfangs 2020 amüsant aufgriff, dass auch eine Kirchengemeinde nicht um einen Green Deal herumkommen könnte, wurde somit Realität.

Ressourceneinsparungen bei Ökopapier

Vielen fällt bei der Umstellung auf Öko- bzw. Recyclingpapier das Einsparen von Holz ein. Dies ist zwar ein Faktor, jedoch fällt dieser in unseren Breitengraden weniger zu Gewicht, da die Bäume in Europa zur Papierproduktion nachhaltig angepflanzt werden, es sich um bewirtschaftete Wälder und nicht, wie beispielsweise in den Amazonasgebieten, um ein wildes Abholzen der Wälder handelt. Kon-

kret belaufen sich die Ressourceneinsparungen bei einem Rundbrief von 64 bzw. 68 Seiten, unsere gängigen Rundbriefgrößen, auf folgende Werte:

64 Seiten	Ressourcen	68 Seiten
3183 l	Wasser	3374 l
273 kWh	Energie	289 kWh
200 kg	Holz	212 kg

Die Einsparung von 273 kWh entspricht in etwa dem Stromverbrauch eines Ein-Personenhaushaltes (in einer Wohnung) in zweieinhalb Monaten und beläuft sich bei einem Preis von 0,43 €/ kWh auf rund 117,39€.

Was bedeutet die Einsparung an Holz? - Ein 25 Meter hoher Baum, der einen Durchmesser von 40 cm hat, ergibt 3,14 m³ Holz, d.h. je nach Baumart (die Rohdichten der Bäume sind verschieden) und Trocknungsgrad des Holzes kann man zwischen 1475,8 kg (Fichte) bis 3265,6 kg (Eukalyptus) Holz aus einem Baum gewinnen. Gehen wir von Papier aus Fichtenholz aus, bedeutet dies für uns, dass die Einsparung an Holz bei der Umstellung auf Recyclingpapier lediglich etwa ein Siebtel einer Fichte pro Rundbriefausgabe ausmachen würde.

Die größte Einsparung an Ressourcen bei der Umstellung mag die an Wasser sein. 3183 l Wasser entspricht dem durchschnittlichen Verbrauch einer Person für einen Zeitraum von 25 Tagen. In Zeiten zunehmender Wasserknappheit ist dies neben dem Energieverbrauch der ausschlaggebendste Einsparfaktor bei der Umstellung

Und preislich?

Bei einer Auflage von 1100 Stück mit 64 Seiten auf Standardpapier beläuft sich der Preis auf 748 € gegenüber 827 € bei Ökopapier, der Öko-Rundbrief wird demnach ein wenig teurer, genau 7,2 Cent pro Exemplar.

Der Rundbrief auf Ökopapier gedruckt ist mit dem „Blauen Engel“ zertifiziert, welcher seit über 45 Jahren das Umweltzeichen der Bundesregierung Deutschland ist. Er kennzeichnet umweltschonende Produkte und Dienstleistungen. Dabei ist hervorzuheben, dass es sich beim Druck



des bisherigen Rundbriefs auf Standardpapier bereits ebenfalls um einen Ökodruck handelte, der seit geraumer Zeit schon mit dem Blauen Engel zertifiziert wurde, nicht wegen des Papiers, sondern wegen des Druckverfahrens, das komplett durch die gezielte Verwendung von Lösungsmitteln und Farben bereits umweltfreundlich vorgenommen wird, und auch die Energie, wo immer es geht, einzusparen versucht. Ein Nebeneinander von Ökodruck und Nicht-ökodruck käme unsere Gemeindebriefdruckerei schlicht und ergreifend zu teuer.

So fehlte als letzter Beitrag zur umweltfreundlicheren Gestaltung unseres Rundbriefs lediglich die Umstellung auf Ökopapier, die ab dieser Ausgabe zukünftig vorgenommen wird.

Birgitta Pabsch



Der Peak der Autoneuzulassungen erscheint im Jahre 2018 mit über 15 Millionen Fahrzeugen in der EU erreicht. Seitdem geht die Zahl leicht zurück: 2022 wurden noch jährlich über 13 Millionen Autos in der EU zugelassen. In einer Großstadt lebend – wie etwa Brüssel – verzichten immer mehr Menschen auf ein geeignetes Auto, um Klima und Geldbeutel zu schonen.

Doch geht das Zeitalter des Autos wirklich zu Ende? 1970 – als Detroit noch eine boomende Metropole war und ein Job bei Daimler der Inbegriff der gutbezahlten Stelle – gab es etwa 200 Millionen Autos weltweit, 1990 waren es bereits über 500 Millionen. Heute fahren über 1400 Millionen Fahrzeuge auf unserem Planeten herum – Tendenz weiter steigend! Auch wenn das Auto als Statussymbol bei der Mittelschicht (Hallo!? Tesla!) ausgedient hat, so ist der Siegeszug des Autos auf unserem Planeten ungebremst. Wenn man mit dem Klimaschutz vorankommen will, dann bedarf es klimafreundlicherer Autos.

Die sogenannten „E-Vehicles“, d.h. mit nur einem vollelektrischen Antrieb, stellen eine Möglichkeit dar, beim Benutzen

eines Autos kein CO₂ ausstoßen – und übrigens auch sonst keinerlei Abgase, was in Feinstaub geplagten Städten die Luftqualität verbessern kann. Deshalb will die EU bis 2025 – mit einem kleinen Hintertürchen für synthetische Brennstoffe – dem Verbrennermotor den Garaus machen. Aber wie fährt sich im Jahr 2023 ein E-Auto? Ist dies Zukunftstechnologie oder eine real-existierende klimafreundliche Alternative für all jene, die nicht auf das Auto verzichten können bzw. wollen?

Der Umstieg

Seit Anfang Juli sind wir umgestiegen – dem neuen Job meiner Frau sei Dank! Und als ich das erste Mal hinter dem Lenkrad unsers neuen vollelektrischen Autos saß, lautlos gestartet, ohne Vibrationen über die Straße geglitten bin, beim Einfädeln auf der Autobahn das Gaspedal nur touchieren musste, um bei einer unmittelbaren Kraftübertragung leicht in den Sitz gedrückt zu werden und völlig entspannt vor dem herannahenden LKW einzubiegen, da hatte ich das Gefühl, dass dies für mich ein Abschied für immer vom Verbrennermotor gewesen ist. Es fährt sich einfach toll! Viel unkomplizierter, bequemer, irgendwie auch gemütlicher, weil Rasen auf der Autobahn sofort die Reichweite frisst, kein Schalten weder manuell noch durch

Automatik, es bremst fast von allein, um die Batterie aufzuladen, sobald man vom Gaspedal geht, ein ganz neues Raumgefühl, da in der Mitte keine Achse zur Kraftübertragung mit Getriebe thront, fast wie als säße man in einem fahrbaren Wohnzimmer mit der Beschleunigung einer Ariane-Rakete.

Umsteigen erfordert Umdenken

Dann kommen die Unkenrufe aus dem Freundeskreis – wie steht es um die Reichweite? Klar – wer vorher einen Diesel mit Riesentank fuhr und nur bereit ist, alle 1000 km daran denken zu müssen, seinem Auto Energie zuzuführen, der wird umdenken müssen. Zugegeben, unsere Batterie ist eine der besten auf dem Markt und hat bei voller Ladung – je nach Fahrstil und Strecke – eine Reichweite von über 400 Kilometern. Doch man fährt ein Elektroauto anders. Anstatt die Batterie leer zu fahren, sollte man bei jeder guten Gelegenheit ein bisschen aufladen – beim Einkauf in der Stadt oder beim Discounter, an der Solaranlage zu Hause am Tage oder im Parkhaus mit Ladeanschluss. Und bei Langstrecken? Da lässt sich der Kaffee mit einem Schnellladen verbinden. Es wird sowieso empfohlen nach gut zwei Stunden am Steuer eine 15-minütige Pause zu machen.

Aber es gibt noch keine Ladeinfrastruktur, sagen dann die Kritiker. Unsere Erfahrung ist eine andere: Es gibt bereits eine breite Ladeinfrastruktur, zumindest in den EU-Gründerstaaten (vielleicht mit Ausnahme Italiens), die stetig wächst. In der Ferienzeit mussten die Damen meiner Familie länger auf dem Rastplatz an der Toilette anstehen als das Auto beim Fast-Charger zum Laden auf 80% brauchte. Wenn es nur nach Angebot und Nachfrage ginge, dann

scheint ein Ausbau der Damentoiletten auf Autobahnraststätten derzeit weit dringlicher. Und auf dem Land stecke ich mein E-Auto einfach am Haus wie den Staubsauger in die Steckdose. Da lädt er zwar nur ein paar Kilometer Reichweite pro Stunde, aber wenn ich tagsüber mit dem Fahrrad unterwegs bin oder nachts schlafe, kommen die Kilometer, die ich als Reichweite mit dem Auto brauche, zusammen.

Aber eine Kritik erscheint mir doch berechtigt: Der hohe Preis! Auch wenn es kein Tesla ist, so ist der Anschaffungspreis stolz, ca. ein Viertel höher als für einen vergleichbaren Benziner. Und leider sind derzeit auch die Stromkosten nicht günstig – es sei denn man hat noch Zugang an eine Gratisladestation oder ernährt das E-Auto zumindest im Alltag überwiegend mit der eigenen Solaranlage. Dies ist dann die sinnvollste Lösung aus Sicht von Klima und Geldbeutel! Hier kann sich das E-Auto langfristig auch rechnen.

Preistransparenz gefragt

Was mich aber schockiert, ist die Intransparenz bei den Ladepreisen: Man jongliert mit verschiedenen Ladekarten – teilweise mit, teilweise ohne Bestellgebühr. Verschiedene Apps erlauben die Preise verschiedener Karten zu vergleichen – aber hier kann jeder Ladevorgang schnell zur umfassenden Marktanalyse ausarten. Man kann nur träumen von einer Tankstelle, wo der Preis in meterhohen Ziffern von Weitem angezeigt wird. Abzocke gibt es auch: So funktionierte zwar unsere erste Ladekarte am nächsten Ladepunkt bei unserem Haus, der Preis war aber viermal so hoch pro Kilowattstunde als der günstigste Anbieter – zur gleichen Zeit, an der gleichen Ladestation mit gleicher Ladeleistung! Das kann



Ladestation auf einem Parkplatz in den Ardennen © Felix Lutz

kein funktionierender, freier Markt rechtfertigen. Hier lag der Energiepreis pro gefahrenem Kilometer dann bei umgerechnet 5 € pro Kilometer... da können die Spritpreise noch kräftig steigen. Es verwundert, dass der regulatorische Rahmen dem noch keinen Riegel vorgeschoben hat.

Hier sollte unbedingt von den Anbietern mehr Transparenz und fairer Wettbewerb eingefordert werden! Die Preise an einer Ladesäule sollten für alle Kunden, die mit ihrer Karte Zugang haben, der gleiche sein. Die Karten könnten – ähnlich wie Kreditkarten – dann je nach Leistung und Abdeckung unterschiedliche Gebühren haben. Wenn das E-Auto in der breiten Bevölkerung eine größere Akzeptanz erfahren soll, dann muss hier in meinen Augen auf jeden Fall regulatorisch nachgearbeitet werden.

Die Klimabilanz des E-Autos hängt von der Stromerzeugung ab

Zuletzt aber noch ein Wort zur Klimabilanz der E-Autos: Die ist nur so gut wie jene des Stroms, mit dem man das E-Auto lädt. Natürlich freue ich mich, dass ich mit meiner Reiselust keine profitschwangeren

Ölkonzerne und autokratisch regierte Länder mehr unterstützen muss. Doch wenn im Winter in Deutschland mal wieder die Dunkelflaute herrscht, alle Kernkraftwerke nun im nächsten abgeschaltet sind, dann ist das Risiko groß, dass das E-Auto nicht viel anders als eine gute alte Dampflok überwiegend mit Kohle fährt... Das müsste nicht so sein, wenn man in Deutschland Klimaschutz wirklich zur obersten Priorität gemacht hätte. Ob man AKWs als Zukunftstechnologie sieht oder nicht, mag Geschmackssache sein. Die AKWs in Deutschland, die weltweit zu den sichersten gehören, abzuschalten, erscheint mir, insbesondere in Zeiten hoher Energiepreise und Abhängigkeiten von Lieferanten fossiler Energiequellen eine strategische Fehlentscheidung zu sein, welche leider auch die Klimabilanz des E-Autos schmälert.

Ansonsten? Mein Tipp: Einsteigen, losfahren, wohlfühlen. Nur Radfahren ist vielleicht noch schöner.

Felix Lutz

Ohne AUTO leben...?

Ist möglich!

Es war einer dieser Momente, bei denen man ins Nachdenken kommt, ob der Verzicht auf das Auto wirklich so eine gute Idee gewesen war. Ich saß glücklich in Frankfurt in meinem Anschlusszug nach Mannheim, als die Stimme des Zugbegleiters verkündete, dass mein Zug, immerhin der nach Paris-Est, wegen technischer Probleme auf „unbestimmte Zeit“ nicht abfahren könnte und dass auch ein Zugwechsel nicht auszuschließen wäre. Reisenden nach Mannheim wurde empfohlen, einen Zug zu nutzen, der abfahrbereit auf Gleis 6 stünde. Leider stand ich gerade auf Gleis 21, und es blieben mir nur drei Minuten für den Galopp mit Koffer durch eine chaotische Menschenmenge, um den wartenden Zug noch zu erreichen. Zum Glück kennt Frankfurt bei Gleiswechseln keine Treppen, aber es wurde trotzdem „sportlich“.

Fangen wir am Anfang an. Im April 2022 verloren wir unser geliebtes, zuverlässiges und sehr praktisches Auto durch einen unverschuldeten Unfall auf der Autobahn. Von einer Minute auf die andere standen wir ohne da, aber es traf uns nicht unvorbereitet, denn der Wagen hätte sowieso, da nur Euro5, ab 2025 nicht mehr in der Region Brüssel unterwegs sein dürfen. Der Augenblick der Entscheidung war durch einen Akt des Schicksals einfach zwei

Jahre früher gekommen. Ohne große Diskussionen und Abwägungen beschlossen meine Frau und ich, von nun an ohne Auto weiterzuleben. Die Option E-Auto schien uns nicht ausgereift und zudem überbeuert, und noch in einen Verbrenner zu investieren, passte nicht in die Zeit eines beschleunigten Klimawandels. In Brüssel selber fuhren wir schon lange meistens mit den Öffentlichen, sie waren uns vertraut. Zudem brauchen wir keine Kinder mehr zu diversen Anlässen durch Stadt und Umland zu kutschieren. Pflegebedürftige Eltern sind auch leider von uns gegangen, insofern sind wir „frei“. Ungewohnt war nur die „Leerstelle“ vor dem Haus, wenn man aus dem Fenster schaute. Da war nun nichts mehr.

Zentrale Wohnlage ist entscheidend

Kein Auto zu haben, heißt plötzlich auf einen Mix von öffentlichen Alternativen, auf eine existente Infrastruktur angewiesen zu sein. Der Wohnort wird nun essenziell, denn erst zwanzig Minuten zur nächsten Haltestelle laufen zu müssen,

motiviert nicht zum Umstieg weg vom Auto. Wir haben das Glück, eine Bushaltestelle um die Ecke zu haben, die uns an die Metro und an andere Knotenpunkte des Netzes anbindet. Brüssel besitzt einen dicht ausgebauten und gut getakteten Nahverkehr, der uns staufrei und ohne Parkplatzorgen an jedes Ziel der Region bringt. Die Busse und die meisten Metrozüge sind neu und bequem, bei der Tram gibt es schon mal ältere Rumpelwagen, ironischerweise auch auf der Strecke ins wohlhabende Tervuren. Mit der STIB-App lässt sich eine Fahrt mit allen Umstiegen leicht planen mit dem Seiteneffekt, dass man so das Netz viel besser kennen und nutzen lernt. Informationen über die Ankunftszeiten in Echtzeit an den Haltestellen und auf der App bewirken, dass lange Wartezeiten vermieden werden können. Man muss allerdings bereit sein, sich auf Mitreisende aller Art einzustellen, auf Enge in Stoßzeiten und nicht immer verfügbare Sitzplätze. Da ist das Auto als Verlängerung der eigenen Wohnung und „gesellschaftlichen Blase“ komfortabler. Manche und gerade Frauen werden allerdings Haltestellen gerade in der Metro in den späteren Abendstunden nicht goutieren und die Sicherheit des Autos vorziehen. Der lästige Fahrkartenkauf entfällt mit der Mobibkarte, auf die man sich eine Vielzahl von „Zehnerkarten“ lädt. Oder man optiert gleich für die Monats- oder Jahreskarten. Beispielsweise für Senioren ab 65, die in der Region Brüssel gemeldet sind, gibt es die Jahreskarte für unglaubliche 12 € (pro Jahr). Wer da noch in der Stadt Auto fährt...

Nun gibt es aber immer Situationen, in denen man doch ein Auto braucht wie zum Beispiel bei größeren Einkäufen oder in der Situation, dass nach einer Feier spätabends im tiefsten Uccle die Rückfahrt mit Bus und

Bahn sich nicht als unmöglich, aber zeitraubend darstellt. Hier greifen wir auf das bewährte Carsharing zurück. In der Region Brüssel werden verschiedene Systeme angeboten, die hier nicht im Detail verglichen werden können. Da wir im Umkreis von 300 Metern drei Stationen von Cambio vorfinden, war diese Gesellschaft unsere erste Wahl. Die angebotenen Autos, in der Regel vom Typ Citroen C3 oder Opel Corsa, sind relativ neu und haben alles für Fahrten in der Stadt und selbst in Belgien. Braucht man was Größeres, muss man an eventuell andere Stationen ausweichen und den Wagen auch dorthin zurückbringen. Planung ist alles bei Cambio; je frühzeitiger um so besser, wenn es um einen bestimmten Zeitraum geht, sonst steht ein verfügbarer Wagen womöglich nicht mehr in der Nähe zur Verfügung. Es ist selbstverständlich nicht dieselbe Flexibilität wie beim eigenen Auto.

Last not least, ohne Auto wird mehr gelaufen und mit dem Fahrrad gefahren. Dass das gut ist für die Gesundheit, muss hier nicht betont werden. Auch hier spielt der Wohnort eine wichtige Rolle, denn idealerweise hat man Geschäfte des täglichen Bedarfs in der Nähe.

Auch das Urlaubsverhalten ändert sich

Soweit der lokale Verkehr, für den wir auch noch in der Autozeit in der Regel öffentlich gefahren sind. Es bleibt die Langstrecke zum Beispiel nach Deutschland und damit sind wir bei der Bahn, der Deutschen Bahn, die so ihre Tücken hat. Brüssel ist mit der Bahn und dem Thalys gut nach Deutschland angebunden. Fällt der eine aus, gibt es noch eine Alternative. Das hat uns schon mal gerettet. Auch ist es nicht angeraten, den letzten ICE nach Brüssel zu

nehmen. Da ist so mancher schon in Frankfurt oder Köln gestrandet. Aus Kostengründen ist es sehr zu empfehlen, seine Fahrt mit der Bahn frühzeitig zu planen. Auch sind bestimmte Tage und Uhrzeiten günstiger als andere, sodass man schon einige Zeit am Computer verbringt auf der Suche nach der günstigsten Verbindung.

Eines möchte ich hier betonen. JA, man kann mit der Bahn verreisen. JA, man kommt auch zuweilen pünktlich an, häufig leider nicht. Ist die Verspätung länger als eine Stunde, bekomme ich von der Bahn problemlos einen Teil des Fahrgeldes zurück. Das ist bei Staus auf der Autobahn nicht der Fall. Mit der Bahn-App hat man alles im Blick bis hin zur Möglichkeit, sich für verpasste Anschlusszüge Alternativen zu suchen. Das hält geistig fit. Fahren mit der Bahn verlangt also geistige und körperliche Beweglichkeit, Flexibilität, genügend Zeit(puffer), gute Nerven, Geduld und Gelassenheit.

Der Verzicht auf ein eigenes Auto verändert selbstverständlich auch die Mobilität im Urlaub. Ziele werden nun auch nach dem Kriterium ausgewählt, wie sie mit der Bahn angesteuert werden können und wie die örtlichen Bedingungen sind. Selbstverständlich kommt dann auch mal ein lokaler Mietwagen in Frage. Das Flugzeug ist und bleibt Teil unseres Portfolios an öffentlichen Verkehrsmitteln, auch wenn wir es zu vermeiden suchen.

Auto – ja oder nein? Es kommt darauf an ...

Zum Abschluss bleibt die Frage, was denn nun günstiger sei, das Auto oder der ganze Mix aus verschiedenen öffentlichen Verkehrsformen. Um ehrlich zu sein, wir haben diese Kalkulation (noch) nicht aufgemacht. Selbstverständlich sparen wir

all die Fixkosten für ein Auto und das Geld für die Wiederanschaffung, wobei gerade Letzteres einen schönen Batzen Kapital darstellt, den man in den folgenden Jahren „abfahren“ kann. Auf der anderen Seite ist das persönliche Mobilitätsverhalten entscheidend für jeden Vergleich. Leute, die mit dem Auto viel unterwegs sind, werden feststellen, dass ab einer bestimmten Kilometerzahl unter den heutigen Kostenbedingungen der Umstieg ins „Öffentliche“ sich nicht rechnet. Ändern sich das Fahrverhalten und die generellen Parameter aber, kann die ganze Bewertung schnell ins Gegenteil umschlagen. Selbstverständlich lassen sich persönliche Ansprüche wie Komfort, Flexibilität, Spontanität und „Spaß am Fahren“ nicht monetär wiedergeben. Hier muss also jeder seine eigene Rechnung aufmachen.

Nicht hoch genug einschätzen sollte man jedoch das Wissen, etwas substanzvoll Gutes für den Planeten und für zukünftige Generationen, unsere eigenen Kinder, zu tun, wenn man auf das ressourcenfressende und CO₂-emittierende Auto verzichtet und damit einen mehr als symbolischen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Unsere Entscheidung von April 2022 bereuen wir jedenfalls nicht. Gerechterweise muss man allerdings auch sagen, dass ein Leben ohne Auto zurzeit nur in größeren städtischen Ballungszentren und Metropolregionen mit der erforderlichen Infrastruktur funktioniert. Auch muss der Mix aus öffentlichen Nahverkehr, Bahn und Carsharing noch seine Belastungsfähigkeit unter Beweis stellen, wenn sich immer mehr Menschen für den Umstieg entscheiden sollten. Wir stehen immer noch erst am Anfang, auch wenn uns die Zeit davonläuft.

Ulrich Hüschen



Als unser alter Passat vor fünf Jahren mit vertretbarem Aufwand nicht mehr über den TÜV zu bringen war, standen wir plötzlich ohne Auto da. Zunächst mal haben wir uns auf die Suche nach einem neuen Auto gemacht, wurden aber nicht gleich fündig. Nachdem einige Wochen ins Land gegangen waren, stellten wir uns die Frage, ob wir überhaupt noch ein neues Auto brauchen. Wir beschlossen, es einfach mal ohne Auto im Alltag zu versuchen.

Wir hatten das Auto benutzt, um unsere drei Kinder zu ihren Aktivitäten zu fahren, um einzukaufen sowie für gelegentliche Ausflüge und für Fahrten nach Deutschland. Dies mussten wir nun also anders organisieren oder uns ein Auto mieten.

In Brüssel haben wir Termine mit den Kindern nun ausschließlich mit öffentlichem Nahverkehr wahrgenommen. Das älteste unserer Kinder war damals zwölf

Jahre alt, hatte zum Glück schon einige Erfahrung mit der STIB und bewegte sich auf ausgewählten Strecken (z.B. zum Sport) selbständig. Der öffentliche Nahverkehr ist in Brüssel sehr gut getaktet und zuverlässig. Wir Eltern haben die Kinder abwechselnd begleitet. Mittlerweile sind wir dafür nicht mehr nötig. Alle Kinder benutzen selbständig den öffentlichen Nahverkehr. Zu Aktivitäten außerhalb von Brüssel nehmen Freunde unsere Kinder manchmal mit. Sonst mieten oder leihen wir uns ein Auto. Das ist erstaunlich selten nötig, im Durchschnitt vielleicht alle 3 Monate.

Das Einkaufen wird mit dem Fahrrad erledigt. Wir haben kein Lastenrad, aber ein Wocheneinkauf lässt sich dank stabiler Radtaschen für vorne und hinten und eines großen Rucksacks durchaus auch mit einem normal Rad auf einmal erledigen. Wasserkästen kaufen wir allerdings nur noch äußerst selten, und auch die Zahl der

überflüssigen Einkäufe ist zurückgegangen. Das ist beides auch im Sinne der Umwelt.

Die Fahrt zur Arbeit haben wir schon immer mit dem Fahrrad gemacht. Das sorgt für ein Minimum an Bewegung auch im Alltag.

Die Ausflüge haben sich etwas geändert und sind auch weniger geworden, aber je besser die Kinder mit dem Rad unterwegs waren, desto mehr haben wir unsere nähere und mittlerweile auch weitere Umgebung per Fahrrad erkundet und dabei auch viel Schönes entdeckt. Besonders zu Zeiten von Covid war das ein sehr guter Ausgleich. Am Wochenende kann man die Räder auch gut mit in die Bahn nehmen.

Wir haben jetzt seit fünf Jahren kein Auto im Alltag und haben es auch nur äußerst selten vermisst. Einiges ist vielleicht ein klein bisschen mühsamer, aber es geht sehr gut, viel besser, als wir damals gedacht hätten. Das ist es uns allen fünfen wert.

Längere Fahrten, z.B. zu unseren Familien in Deutschland machen wir ausschließlich mit der Bahn. Die einzige Ausnahme ist der Urlaub. Für den Winterurlaub mieten wir uns meistens ein Auto, für den Sommerurlaub haben wir ein Campingauto. Wir überlegen immer wieder mal, ob wir das Campingauto aufgeben sollen, aber noch möchten wir ungern darauf verzichten, weil wir es einfach toll finden. Wir stellen das Campingauto sehr gerne zur Verfügung. Bei Interesse sprechen Sie uns einfach an.

Noch eine kleine Überlegung zum Schluss: In unserer reichen Gemeinde haben wir den Luxus, uns zu fragen, ob man seinen Alltag ohne Auto gut bewältigen kann. Es sei daran erinnert, dass sich für einen beträchtlichen Teil der Brüsseler Bevölkerung diese Frage gar nicht stellt: Viele können sich ein eigenes Auto schlicht nicht leisten.

Anne Schröder & Reinhold Gnan

Klimaschutzplan in Brüssel

Das kann jeder Einzelne von uns konkret tun

Die Umstellung auf ein klimafreundlicheres Wirtschaften und Leben ist eine gewaltige Aufgabe für Wirtschaft und Gesellschaft. Die Region und Stadt Brüssel haben ehrgeizige Klimaschutzpakete verabschiedet und bieten umfangreiche Förderung für Klimaschutzmaßnahmen. Mehr Klimaschutz wird teilweise als Bedrohung für unsere gewohnte Lebensweise empfunden. Sicher müssen wir unser Verhalten anpassen, aber das muss keine Einbuße an Lebensqualität bedeuten. Wer möchte, kann mit einfachen Mitteln schon viel bewirken. Dazu ein paar Tipps.

Klimaschutzpakete der Region und Stadt Brüssel

Bereits 2013 hatte die Region Brüssel ein Gesetzespaket zu Luft, Klimaschutz und Energie verabschiedet. Dieses wurde weiterentwickelt und mündete 2023 in den Plan „Air-Climat-Energie“ mit dem schö-

nen Namen „PACE“. Dieser fasst verschiedene Politikbereiche (Umwelt, Wohnen, Wirtschaft und Beschäftigung, Mobilität, Stadtplanung usw.) zusammen und legt ehrgeizige Klimaziele verbindlich fest: Im Vergleich zum Jahr 2005 soll der Ausstoß von Treibhausgasen schrittweise redu-

ziert werden, und zwar bis 2030 um 40%, bis 2040 um 67% und bis 2050 um 90%. Dann soll Klimaneutralität erreicht sein. Ausdrückliche Ziele sind: Verringerung des Energieverbrauchs, Förderung der erneuerbaren Energien, bessere Energieeffizienz bei Gebäuden (auch bei öffentlichen Gebäuden), umweltfreundlicherer Verkehr, höhere Luftqualität. Das Paket enthält einen sehr konkreten Zeitplan für bestimmte Maßnahmen. Einige wenige Beispiele (auch interessant im Hinblick auf die sehr schwierige Debatte um das Heizungsgesetz in Deutschland):

2025: keine fossilen Heizungen (Gas, Öl, Kohle, Holz) mehr in Neubauten (ab 2030 auch nicht bei umfassender Renovierung von Bestandsgebäuden); Verbot neuer Ölheizungen (auch in bestehenden Gebäuden); 25.000 sichere Fahrradstellplätze

2030: keine Dieselfahrzeuge mehr in der Region Brüssel; Reduzierung der für die Verbrennung bestimmten Abfälle um 30%

2031: alle Gebäude müssen ein Energiezertifikat haben

2035: keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr (Benzin und Diesel); Verbot von Ölheizungen, die älter als 15 Jahre sind

Auch die Stadt Brüssel hat einen Klimaschutzplan mit 120 konkreten Zielen und über 400 Aktionen verabschiedet, der alle für die Stadt relevanten Themenbereiche umfasst.

Fördermaßnahmen

Die Maßnahmen werden durch einen umfassenden Katalog von Fördermaßnahmen der Region flankiert. Einen sehr



guten Überblick über alle Fördermöglichkeiten im Gebäudebereich findet man unter „Renolution/aides financières“. Gefördert werden, gestaffelt nach Einkommensverhältnissen, z.B. die Dach- oder Fassadenisolierung (bis zu 90,-€ pro m²), der Austausch von Fenstern, eine effizientere Heizung / Einbau einer Wärmepumpe, Regenwassernutzung usw. Neben der Region bieten einzelne Kommunen zusätzliche Förderung an, insbesondere die Stadt Brüssel, z.B. für Kompostierung von Bioabfällen, Dachbegrünung, Kühltische, Regenwasser-Tonne/Zisterne, solare Warmwasserbereitung usw. (siehe „primes vertes“ bei Ville de Bruxelles). Für Hauseigentümer kann eine Photovoltaikanlage eine sehr sinnvolle Investition sein. Zum einen deckt sie den eigenen Stromverbrauch zu einem erheblichen Teil ab, zum anderen erhält man für den eingespeisten Strom ein Entgelt. Beides reduziert die Stromrechnung. Außerdem bekommt man in der Region Brüssel für 10 Jahre sog. Energiezertifikate, die an Energieversorger verkauft werden können. Wir haben bei uns vor 2 Jahren eine Anlage installiert, die sich nach 6-7 Jahren amortisiert haben wird. Wer kein Geld in die Hand nehmen will, kann sich von „Brusol“ die Anlage kostenlos installieren lassen und erhält den produzierten Strom kostenlos, muss dann aber die Energiezertifikate abtreten.

Die Region Brüssel ist ein „Low Emission Zone“, in der schrittweise besonders „schmutzige“ Verbrenner (je nach Euro-norm) nicht mehr verkehren dürfen. Das

gilt bereits jetzt für alle PKWs, Kleinlaster und Minibusse, ab 2025 auch für LKWs und Motorräder. Unter www.lez.brussels beschreibt die Region alternative Mobilitätsangebote. Selbstständige sowie kleinere und mittlere Unternehmen können eine Beihilfe von bis zu 15.000€ erhalten, um ein Nutzfahrzeug zu ersetzen, das in der Umweltzone der Region Brüssel nicht mehr fahren darf. Wer sich als Privatperson dazu entschließt, sein Auto abzumelden, bekommt eine Mobilitätsprämie von bis zu 900 € („Bruxell’Air“), die beispielsweise für öffentlichen Nahverkehr, Carsharing oder für den Kauf eines Fahrrades ausgegeben werden kann.

Klimaschutztipps für den Alltag

Mit ein paar einfachen Maßnahmen kann jeder Einzelne CO2 einsparen, oft ohne große Umstellung im Alltag. Greenpeace gibt zum Beispiel 10 Tipps für mehr Klimaschutz. Einen umfassenderen Katalog mit 77 Tipps hält der Naturschutzbund (NABU) bereit. Ich möchte ein paar Tipps exemplarisch vorstellen:

Ernährung

Lebensmittel nicht verschwenden. Am besten Bio aus der Region einkaufen und vor allem weniger tierische Produkte; Butter und Rindfleisch sind besonders klima-



schädlich. Vegetarische Ernährung spart pro Person 300 bis 400 kg CO2 im Jahr. Wenn schon Molkereiprodukte, dann aus Weidehaltung, da Weiden zum Klimaschutz beitragen.

Heizen

38% der CO2-Emissionen des privaten Konsums entfallen auf den Bereich Wohnen, davon ca. 60% auf die Raumwärme, 12 % auf das Warmwasser. Das Absenken der Raumtemperatur um 1 Grad senkt die CO2-Emissionen um 6 %! Das Umweltbundesamt empfiehlt höchstens 20 Grad, die WHO hält sogar 18 Grad für ausreichend (außer für Kinder, Ältere und Kranke). Im Schlafzimmer reichen 16 Grad. Die Fenster nicht kippen, sondern täglich stoßlüften. Fenster mit Gummidichtungen abdichten. Heizkörpernischen mit Dämmfolie isolieren, weil sonst viel Wärme direkt nach außen entweicht. Heizkörper nicht abdecken. Thermostate nie voll aufdrehen.

Waschen

Volle Maschine, niedrige Temperatur. Muss das Kleidungsstück überhaupt schon in die Wäsche oder reicht Auslüften? Trommel ganz füllen. Waschen bei niedrigen Temperaturen, meistens reichen 30 Grad völlig aus, damit wird der Stromverbrauch gegenüber 60 Grad um 2/3 gesenkt! Auf Trockner verzichten, sondern Wäsche aufhängen.

Daten sparen

Beim Telefonieren Kamera ausschalten. Besonders energieintensiv ist das Streamen von Musik und Videos. Besser ist herunterladen und dann anschauen/anhören. In e-mails Links statt Dateien versenden. Dunkelmodus einstellen. Energiesparmo-



us bei Arbeitspausen. Nachts Router abstellen. Drucker ausschalten, wenn nicht benötigt.

Mobilität

Zumindest die Frage sei erlaubt: Brauchen wir in der Großstadt wirklich ein eigenes Auto? Nach Erhebungen des Umweltbundesamtes ist ein PKW 95 % der Zeit ungenutzt und beansprucht häufig öffentlichen Raum. Ist das effizient? Die Schlussfolgerung sollte aber nicht sein, das Auto mehr zu bewegen. Im Gegenteil: Wenn möglich, lieber aufs Fahrrad steigen oder öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Wenn man Auto fährt, dann unnötiges Gewicht im Kofferraum vermeiden und Reifendruck regelmäßig überprüfen (so hoch wie erlaubt). Bei Verbrennern niedrigtourig und auf Autobahnen gleichmäßig zwischen 100 und 130 fahren.

Flüge möglichst vermeiden. Ein ein-ziger Hin- und Rückflug von Hamburg nach München verursacht 310 kg CO2 pro Person. Mit der Bahn sind es nur 37,4 kg, da die Bahn teilweise mit Ökostrom fährt.



Energieverbrauch im Haushalt allgemein

Durch einen Wechsel zu Ökostrom kann ein 4-Personenhaushalt im Jahr 1 Tonne CO2 einsparen und den Umstieg auf erneuerbare Energien vorantreiben. Geschirrspüler immer ganz befüllen und Eco-Programme nutzen; die Spülleistung ist i.d.R. ebenso gut. Gutes Recycling und Mülltrennung sparen sehr viel Energie! Akkus nur laden, wenn diese leer sind (z.B. elektrische Zahnbürste). Generell stand-by Modus vermeiden.

Kochen

Gefrorenes rechtzeitig auftauen, möglichst im Kühlschrank; mit Deckel kochen; gute Töpfe mit richtiger Größe, wenn möglich Schnellkochtöpfe verwenden; möglichst geringe Mengen an Wasser einsetzen. Beim Teekochen wird z.B. oft viel mehr Wasser zum Kochen gebracht als nötig ist.

Einkaufen

Weniger konsumieren bedeutet weniger CO2-Produktion. Manchmal könnten wir uns fragen, ob wir das ins Auge gefasste Produkt überhaupt brauchen. Wenn ja, können wir es mit unseren Nachbarn oder Freunden teilen, gebraucht kaufen oder vielleicht nur mieten? Es gibt inzwischen viele Plattformen zum Teilen und Verleihen.

Der Naturschutzbund (NABU) bietet auf seiner Webseite einen guten CO2-Rechner an, wo man die individuelle CO2-Produktion errechnen und auch ein CO2-Szenario erstellen kann, das Einsparmöglichkeiten aufzeigt.

Fazit:

Mehr Klimaschutz im Alltag ist gar nicht so schwierig.

Reinhold Gnan

26. Sonntag im Jahreskreis – A

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

So. 01.10. 10.00 Uhr Eucharistiefeier mit Kindergottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier

27. Sonntag im Jahreskreis – A

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

So. 08.10. 10.00 Uhr Eucharistiefeier mit Kindergottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier

28. Sonntag im Jahreskreis – A

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

Sa. 14.10. 14.30 Uhr Firmung in Notre-Dame des Grâces (s. S. 54)
So. 15.10. 10.00 Uhr Eucharistiefeier mit Kindergottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier

Do. 19.10. 07.30 Uhr Morgenlob

29. Sonntag im Jahreskreis – A

Kollekte für Mission universelle

So. 22.10. 10.00 Uhr Eucharistiefeier mit Kindergottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier

Achtung:

In der Nacht zum Sonntag, 29. Oktober wird die Zeit umgestellt!

30. Sonntag im Jahreskreis – A

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

So. 29.10. 10.00 Uhr Eucharistiefeier
11.30 Uhr Eucharistiefeier

Allerheiligen

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

Mi. 01.11. 10.30 Uhr Eucharistiefeier

31. Sonntag im Jahreskreis – A

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

So. 05.11. 10.00 Uhr Eucharistiefeier mit Kindergottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier

32. Sonntag im Jahreskreis – A

Kollekte für Enseignement spécialisé

So. 12.11. 10.00 Uhr Eucharistiefeier mit Kindergottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier

Do 16.11. 07.30 Uhr Morgenlob

33. Sonntag im Jahreskreis – A

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

Sa. 18.11. 16.30 Uhr Ökiki in der **Emmausgemeinde** (s. S. 59)
So. 19.11. 10.00 Uhr Familiengottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier
11.45 Uhr Gottesdienst mit Gedenkfeier auf dem Soldatenfriedhof in Lommel (s. unten)

Christ König

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

Sa. 25.11. 18.00 Uhr Ökumenischer Gottesdienst mit Totengedenken in der **Emmausgemeinde**, mitgestaltet von der ökumenischen Kantorei (s. S. 53)
So. 26.11. 10.00 Uhr Eucharistiefeier mit Kindergottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier

1. Adventssonntag – B

Kollekte für die Aufgaben der Gemeinde

Sa. 02.12. 18.30 Uhr Vorabendmesse mit Adventskranzsegnung
So. 03.12. 10.00 Uhr Eucharistiefeier mit Kindergottesdienst
11.30 Uhr Eucharistiefeier

Erinnern zur Versöhnung

Seit vielen Jahren schon wird am Volkstrauertag auch mit Beteiligung deutschsprachiger Einrichtungen in Belgien eine Gedenkfeier auf dem Soldatenfriedhof in Lommel im Norden Flanderns gehalten. Bei diesem Gedenken an 50.000 Gräbern vornehmlich junger Soldaten aus dem 1. Weltkrieg steht die Versöhnung zwischen den damaligen Kriegsgegnern im Vordergrund. So nehmen neben Delegationen aus Belgien und Deutschland auch amerikanische, britische, polnische, tschechische und solche anderer Nationen teil, so auch die evangelische Gemeinde Brüssel und St. Paulus.

Zu dieser Feier, die mit einem **deutschsprachigen Gottesdienst am Sonntag, den 19.11.23 um 11.45 Uhr** beginnt, und zum Gedenken auf dem Friedhof selbst sind alle Gemeindemitglieder herzlich eingeladen.

Wolfgang Severin



Beichtgelegenheiten – auch für Kinder – nach Vereinbarung. Bitte setzen Sie sich hierfür direkt mit Pfr. Severin in Verbindung!



St. Bonifatius in London

Verwurzelt an zwei Standorten im Londoner East End (Whitechapel) und in Richmond (Ham) ist die St. Bonifatius-Gemeinde eine bunte Mischung aus Groß und Klein, Jung und Alt, langjährigen Gemeindemitgliedern und Neuankömmlingen. Zur Gemeinde gehört außerdem ein Gästehaus, das Wynfrid House.

1. Seit wann existiert Eure Gemeinde?

Die Ursprünge unserer Gemeinde reichen bis in den Untergrund von London im 18. Jahrhundert. Die Anglikanische Kirche (Church of England) war Staatsreligion und katholische Umtriebe in der Öffentlichkeit verboten. Lediglich die bayerische und österreichische Botschaft durften eine katholische Kapelle unterhalten, die aber den meist armen Einwanderern aus deutschen Landen natürlich verschlossen blieben. Treffen oder Gottesdienste mussten also im Geheimen stattfinden. Erst als das Parlament in Westminster 1791 den „Catholic Relief Act“ verabschiedete, war eine freie Glaubensausübung auch für Katholiken wieder möglich. Allerdings dauerte es noch bis 1809, bis die Gemeinde genug Geld gesammelt hatte, um in der Nähe von St Paul’s Cathedral in einem Wohnhaus eine erste „German Chapel“ einzurichten. Später erwarb man dann ein Grundstück in Whitechapel, wo wir bis heute ansässig sind – wenn auch nach zwei Weltkriegen in der inzwischen dritten Kirche an dieser Stelle.

2. Wie viele Mitglieder hat Eure Gemeinde und wo kommen sie her (bzw. welche Nationalität haben die Mitglieder)?

Das Vereinigte Königreich kennt weder ein staatliches noch ein kirchliches Meldewesen, weshalb auch niemand genau sagen kann, wie viele Deutsche oder deutschsprachige Katholiken im Land leben. Nur wer aktiv mit einer Gemeinde Kontakt aufnimmt, kann sich auch registrieren lassen. Das Gemeinderegister von St. Bonifatius umfasst derzeit etwa 2.200 Personen, die im Wesentlichen in London und den

angrenzenden Grafschaften leben. Wenig überraschend kommen die meisten von ihnen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz; aber ihre Partner und Familien bringen nicht selten viel internationalen Flair in die Gemeinde.

3. Wer leitet Eure Gemeinde?

Derzeit haben wir mit Pfarrer Andreas und unserer Gemeindeferentin Edith ein rheinisch-fränkisches Seelsorgeteam, das in Fragen der Pastoral von zwei Pfarrgemeindefürsprechern und in Finanzfragen von zwei Kirchenvorständen unterstützt wird (jeweils an unseren Standorten in Whitechapel und Ham). Zusammen leiten sie die Gemeinde.

4. Welche Möglichkeiten der Begegnung bietet die Gemeinde?

Sonntags feiern wir Gottesdienst. Und weil die Wege in London weit sind (die Anfahrt kann durchaus 1,5 Std. oder länger dauern), bleiben wir anschließend beim sogenannten Gemeindegasthaus noch länger zusammen, wobei Gemeindegasthaus britisches Understatement für ein kleines selbst zusammengestelltes Mittagbuffet ist. Während der Covid Pandemie hat sich auch ein digitales Gemeindeleben entwickelt und einige Formate wie etwa Bibelkreise und Diskussionsforen sind dort auch bis heute geblieben, weil sich so ein größerer Adressatenkreis ansprechen lässt. Grundsätzlich erachten wir aber die persönliche Begegnung als wesentlich für unsere Gemeinde, so dass wir derzeit versuchen, auch Kinder- und Jugendgruppen wieder aufzubauen, die besonders unter Lockdown und Pandemie gelitten haben. Vor allem für unsere Senioren gibt es Hauskreise in verschiedenen Vororten von London, und Gäste aus aller Welt heißen wir in unserem Wynfrid House willkommen, unserem frisch renovierten Gästehaus in unmittelbarer Nähe zum Tower (s. auch <https://wynfridhouse.com>).

5. Wie kommuniziert Ihr mit den Gemeindemitgliedern?

Unsere Webseite haben wir bewusst als „Fenster nach außen“ aufgezogen, um Neuzugezogene und Interessierte zu informieren und ihnen einen Einblick in das Gemeindeleben zu geben. Ein zweiwöchentlicher Newsletter informiert regelmäßig und aktuell über alle anstehenden Gottesdienste und Termine. Und wenn es ganz schnell gehen muss, nutzen wir auch schon mal Facebook. Unser Pfarrbrief OASE hingegen dient der Vertiefung verschiedenster religiös und gesellschaftlich relevanter Themen und hat sich inzwischen zu einem kleinen Magazin mit einer Auflage von 750 Exemplaren entwickelt, die wir vierteljährlich gedruckt und digital verschicken.



Bilder: St. Thomas Aquinas in Ham, St. Bonifatius in Whitechapel sowie Gemeindegasthaus © St. Bonifatius

6. Habt Ihr Kontakt zu anderen christlichen Gemeinden in Eurem Gastland?

In der Weltstadt London sind viele Nationen vertreten und allein in der Diözese Westminster gibt es dutzende Auslandsgemeinden, deren Vertreter sich nicht nur regelmäßig zum Austausch treffen, sondern deren Mitglieder auch einmal im Jahr eine International Mass in der Westminster Cathedral feiern – ein im besten Sinne katholischer und viele Kulturen umfassender Gottesdienst. Da wir an unserem Standort in Ham Gäste in der Kirche einer englischsprachigen Gemeinde sind, ergeben sich hier viele zum Teil auch persönliche Kontakte. Wir versuchen uns gegenseitig zu stützen und feiern zweimal im Jahr große Feste miteinander. Ökumenische Akzente setzen wir vor allem zusammen mit den beiden deutschsprachigen evangelischen Gemeinden in London. Wir erkunden regelmäßig die eher unbekannteren Ecken unserer Stadt und feiern zu besonderen Anlässen wie etwa einem Kirchentag in Deutschland oder dem hiesigen Tag des Waffenstillstands gemeinsam Gottesdienst.

7. Habt Ihr Kontakt zu katholischen Gemeinden im Ausland bzw. in Euren Heimatländern?

Derartige Kontakt sind eher persönlicher Natur, nicht zuletzt weil einige unserer Gemeindemitglieder früher auch schon in anderen Länder gelebt haben und noch gute Kontakte zu ihren alten Gemeinden unterhalten.

8. Wenn Papst Franziskus Vertreter Eurer Gemeinde zu einer Audienz einladen würde, welchen Wunsch würdet Ihr dann an den Heiligen Vater herantragen?

Wir würden den Papst in seinem Bemühen unterstützen, dem römischen Zentralismus und Klerikalismus Grenzen zu setzen und den Ortskirchen mehr Verantwortung zu übertragen. Die große Ungleichzeitigkeit in einer globalisierten Welt macht es nötig, differenzierte Antworten auf gesellschaftlich unterschiedliche Entwicklungen zu geben, wenn sich Kirche nicht unglaubwürdig machen will. In unseren Breiten gehört eine größere Partizipation von Laien und insbesondere Frauen auf allen Ebenen kirchlichen Lebens unbedingt dazu. Wir würden uns wünschen, dass Franziskus unsere Kirche verstärkt anleitet, zwischen dem Kern des Evangeliums und historisch gewachsenem Ballast zu unterscheiden.



Bilder: Gemeindekarneval, Erstkommunionkinder & Oktoberfest © St. Bonifatius



Neues aus dem Kirchengemeinderat

Nach der Sommerpause trat der Kirchengemeinderat am 6. September wieder zusammen. Schwerpunkt waren Fragen zur Organisation der **Rentrée am 10. September** (s. Bild unten), eines Umtrunks für die Familien und ihre Gäste anlässlich der **Firmung am 14. Oktober**, sowie eines **Jugendwochenendes Anfang Dezember**.

Die **vierwöchige Abwesenheit Wolfgang Severins** und insbesondere die Übernahme der Gottesdienste vom 13.9. bis 13.10 wurden besprochen. Mitglieder des KGR haben sich bereit erklärt, insbesondere die ortsfremden Priester zu Beginn der Messe offiziell zu begrüßen und die Ankündigungen sowie die Ansage der Lieder zu übernehmen. Ansonsten sind alle anfallenden Aufgaben vorbereitet, bzw. delegiert. Schließlich wurden die Mitglieder eingeladen, ihre Ideen und Vorstellungen für die Gestaltung der **Klausur des Gemeinderats (20. – 22. Oktober)** mitzuteilen.

Für die anstehenden Aktivitäten werden die **Gemeindemitglieder** angeschrieben und zur **Mitwirkung** eingeladen, die ihr Interesse durch einen Eintrag in die entsprechende Liste beim Gemeindefest erklärt hatten. Im Zusammenhang mit der **Pflanzung des Lutherbaumes** wurden die praktischen Fragen angesprochen und werden mit der Emmausgemeinde zeitnah geklärt werden.

Angelika Poth-Mögele



Wiedersehen nach der Sommerpause bei der Rentrée am 10. September © Caroline Van Liedekerke & Sven Quethy Nana



Sola 2023
in Maria Laach

Bilder © Nina Müller



Gregorianikwochenende in Kornelimünster

Nach drei Jahren pandemiebedingter Unterbrechung bestand dieses Jahr endlich wieder die Möglichkeit, die Tradition der Gregorianikschola von St. Paulus fortzusetzen und ein Wochenende in einem Benediktinerkloster zu verbringen. Unsere Anfrage in der Abtei Kornelimünster, wo wir schon vor einigen Jahren zu Gast waren, wurde gleich positiv beantwortet, und so brachen wir freitags mit verschiedenen Verkehrsmitteln – per Auto, Zug oder besonders klimafreundlich mit dem Fahrrad – Richtung Aachen auf, in dessen grünem Umland sich das 1906 am Ort der ehemaligen Reichsabtei wiedergegründete Benediktinerkloster befindet. Dort vom Gastpater freundlich empfangen, rief uns nach einem kurzen Gang durch die Klostergebäude bereits das Glockengeläut zur Vesper in die imposante Abteikirche. Spätestens als der Gesang der Mönche einsetzte und wir mit ihnen die Psalmen des Stundengebets sangen, schien unser Brüsseler Alltag in weite Ferne gerückt, waren wir endgültig in der klösterlichen Atmosphäre angekommen.

Für den Samstag hatten wir einen Studententag zur Theorie und Praxis des gregorianischen Chorals geplant und mit *Franco Ackermans*, Gregorianik-Dozent aus Maas-



tricht, einen ausgezeichneten Referenten und Gregorianik-Kenner gewonnen, der uns diese mittelalterliche Tradition wieder neu lebendig werden ließ. Anhand der Gesänge aus dem Choralbuch *Graduale Romanum* für den bevorstehenden Sonntag beschäftigten wir uns mit dieser faszinierenden liturgischen Musik und arbeiteten gemeinsam die Restitution des gregorianischen Chorals.

Als Höhepunkt unseres Aufenthalts waren wir am Sonntag eingeladen, im Hochamt zu singen und die gregorianischen Gesänge der Liturgie des Tages vorzutragen. Für uns als Schola von St. Paulus ist es immer wieder ein außergewöhnliches Moment, mit unseren Stimmen einen großen Kirchenraum zu füllen. Und so war es auch in Kornelimünster etwas ganz besonderes, nach dem nicht enden wollenden Orgelvorspiel zum Einzug der Mönche das *Suscipimus deus* anzustimmen sowie mit weiteren Gesängen wie *Alleluia* oder *Gustate et videte* musikalisch zur Gestaltung des Gottesdienstes beizutragen.

Doch selbstverständlich war unser Klosterwochenende nicht nur ausgefüllt mit Proben und der Teilnahme an Gottesdiensten und den Stundengebetsbeten der Mönche. Es war auch eine schöne Zeit für den persönlichen Austausch, vor allem abends bei einem Glas Bier oder Wein. Derzeit umfasst unsere Schola 10 Mitsänger, und vor der Mitgestaltung von Gottesdiensten treffen wir uns meist einmal wöchentlich in St. Paulus zur Probe. Wir freuen uns jederzeit über neue Interessenten, die Freude an dieser sehr eigenen Form der Kirchenmusik haben und sich uns anschließen möchten.

Tobias Pabsch

Bilder © Ulrich Weigl

Im Gluthauch der Sonne Die Jakobspilger im Arvernerland

Am 19. August diesen Jahres machten sich 26 Jakobspilger der Emmausgemeinde und von Sankt-Paulus auf in die Auvergne, um für knapp eine Woche von Montbrison nach Le Puy-en-Velay zu wandern. Die Auvergne ist vulkanisch geprägt, entsprechende Kuppen markieren die Landschaft und erinnern so in dem von uns gestreiften Bereich ein wenig an die Vulkaneifel. Einen kulturhistorischen Eindruck vermittelt unter anderem der Asterix-Band XI *„Asterix und der Arvernerschild“*, der sich allerdings in den weiter nördlichen Badestädtchen der Auvergne abspielt. Welthistorisch ist für die Auvergne nur zu vermelden, dass in Gergovia bei Clermont-Ferrand der gallische Häuptling Vercingetorix 52 vor Christus in einer Schlacht immerhin die Armee von Julius Cäsar besiegen konnte, was Gallien allerdings am Ende nicht vor der Eingliederung in das Römische Reich bewahrte.

Fünf Tagesetappen von im Schnitt zwanzig Kilometern versprachen angenehme Wanderungen durch ein Mosaik von Wiesen und Feldern, vorbei an schattenspendenden Hecken und durch kühlende Waldstücke. Letztere waren allerdings von existentieller Bedeutung, denn zu unserem Pech hatte sich just in dieser Woche eine erneute Hitzeglocke über den Süden Frankreichs gelegt mit Temperaturen von 36 bis 38 Grad. Das machte das Pilgern zu einer echten Herausforderung, zumal es nicht immer möglich war, früh am Morgen in den Jakobsweg einzusteigen.



Durch den Mangel an geeigneten Unterkünften mussten wir Züge und Busse des Nahverkehrs in Anspruch nehmen, um unseren Etappenweg zu erreichen. Vom rustikalen Campingplatz mit seinen Holzhütten bis zum Schlosshotel konnten wir alle Unterbringungstypen kennen und genießen lernen. Ein besonderes Lob muss hier unserem Organisationsteam bestehend aus *Edith Blasig*, *Antje Haag*, *Bettina Meller*, *Birgitta Pabsch* und *Sabine Tiedje* ausgesprochen werden, die einmal wieder eine außerordentliche Leistung vollbracht haben. Eingeschlossen in diesen Dank sollen auch alle anderen sein, die als Führer uns auf einer Tagesetappe sicher ans

Ziel und unter die sehlichst erwartete Dusche geleitet haben. Nicht zu vergessen ist der Dank an diejenigen, die am Morgen die kurze Andacht mit Liedern und Gebeten vorbereitet und geleitet haben, damit die spirituelle Dimension nicht zu kurz kam.

Die am Wegesrand liegenden Kirchen, zumeist mit dicken Mauern aus romanischer Zeit, waren nicht nur Punkte des Innehaltens und Ort für ein gemeinsames Lied, sondern auch höchstwillkommene Stätten der Abkühlung nach Kilometern unter brütender Hitze. Bei Montarcher, einem kleinen Ort auf 1154 m, erreichten wir den höchsten Punkt unserer Wanderung und genossen die atemberaubende Fernsicht und die angenehme Brise. Man merkte, dass die Bevölkerung sich sehr auf die Jakobspilger eingestellt hatte. Der Weg war exzellent markiert mit dem Signet der

Jakobspilger, und an einer Stelle konnte man frisches Wasser und kühlenden Schatten im Hof genießen. Ansonsten liefen wir durch eine leere und stille Landschaft mit ausgestorben wirkenden Weilern und verschlafenen Orten. Die wenigen Leute werden sich ihren Teil gedacht haben, als sie die deutsche Gruppe in der Mittagsglut durch die Straßen ziehen sahen. Höhepunkt des Tages war das Picknick zur Mitte der Etappe. Wieder einmal erwies sich unser Kleinbus als äußerst segensreich. Mit ihm kamen Käse der Region, Brot, saftiges Obst (die Melonen werden in bleibender Erinnerung bleiben) und vor allem Wasser, Wasser, welches sich später wieder in Schweiß verwandelte. Nachmittags evakuierte das jeweilige Busteam erschöpfte Mitwanderer, die im Schatten irgendwo lagernd sehnlichst abgeholt werden wollten. Auch den Fahrern sei besonders gedankt!

Höhe- und Endpunkt der diesjährigen Wanderung war Le Puy-en-Velay, eine Stadt von 20.000 Einwohnern und Anfang der ‚Via Podiensis‘, einem der traditionellen Jakobswege in Frankreich. Spektakulär und unbedingt einen Besuch wert sind die spitzen Basaltkuppen in der Stadt, Überbleibsel ehemaliger Vulkanschlote. Auf einem errichtete man in wagemutiger Bauweise die Kirche Saint-Michel d'Aiguilhe (heiliger Michael auf der Nadel). Gegenüber auf



dem Rocher Corneille grüßt weithin sichtbar die sechzehn Meter hohe Statue der Notre-Dame de France von 1860, die aus erbeuteten russischen Kanonen des Krimkrieges gegossen wurde. Imposant ist auch die Kathedrale, deren Treppenaufgang den Besucher durch den Fußboden direkt in die Mitte des Kirchenschiffes führt. Ansonsten ist Le Puy ein lebendiges regionales Zentrum mit einer steil ansteigenden pittoresken Altstadt, mit vielen Geschäften und Kneipen. Wer wollte, konnte sich mit Spitzen oder den ortstypischen grünen Linsen eindecken.

Es war wieder eine schöne und intensive Zeit miteinander, mit vielen Gesprächen in wechselnder Ordnung. Es wurde gelacht, gebetet, geschwätzt, geschwiegen und geschwitzt, ganz im Sinne unseres Leitthemas „Communitas“ also Gemeinschaft. Wo wird uns 2024 wohl hinbringen?

Ulrich Hüschen



Bilder © Ulrich Hüschen, Birgitta Pabsch

Firmvorbereitungswoche 2023

Fragt man Leute, was Jugendliche so in ihren Sommerferien tun, werden sie sicherlich nicht antworten: „Zeit im Kloster verbringen“. Doch genau das taten sechzehn Jugendliche aus unserer Gemeinde dieses Jahr im Rahmen ihrer Firmvorbereitung: Fünf Tage verbrachten wir gemeinsam im Kloster Königsmünster in Meschede. Den Kern der Woche bildete das Glaubensbekenntnis, das gewissermaßen die Zusammenfassung unseres Glaubens ist und zu dem man sich bei der Firmung bekennt.

Jeder Tag hatte ein Leitthema, das bei unterschiedlichen Aktivitäten erfahrbar gemacht wurde und über das wir allein oder als Gruppe nachdachten. Die Mischung aus entspannten Aktivitäten und ernsten Gesprächen sorgte dafür, dass wir in der kurzen Zeit zu einer echten Gemeinschaft zusammenwuchsen.

Der Tagesablauf war immer ähnlich: Wer wollte, konnte zur Morgenhore um halb sieben gehen, aber die meisten schliefen (verständlicherweise) lieber länger. Der gemeinsame Tag fing mit einem Morgenbet mit Gesang und einer Einführung ins Thema an. Dann gab es Frühstück, darauf folgte das Programm für den Vormittag. Anschließend an das Mittagessen hatten wir Freizeit, dann folgte wieder Programm. Am frühen Abend gingen wir jeweils zusammen in den Gottesdienst, die Vesper oder die Komplet. Wann immer es sich mit dem Programm vereinbaren ließ, durften wir auch an den anderen Gebetszeiten teilnehmen, eine Möglichkeit, die durchaus auch genutzt wurde. Abschließend bastelten wir jeden Abend an einer Collage weiter, sodass nach und nach aus einer einfachen Spanplatte ein Kunstwerk entstand.

Danach war das Programm vorbei und wir saßen noch bei Musik, Snacks und Getränken in gemütlicher Runde beisammen und unterhielten uns.



Obwohl der Ablauf sich ähnelte, war jeder Tag besonders und brachte neue Highlights mit sich: Am **Dienstag** begannen wir mit einer Vertrauensübung in Zweier-Teams. Einer Person wurden die Augen verbunden und die andere führte sie quer durchs Haus und seine Umgebung. Ein Team lief sogar einen Trampelpfad durchs Gestrüpp entlang! Doch egal ob Treppen, im Weg stehende Tische oder auf einen zulaufende Menschen, die Hindernisse wurden dank wortwörtlich blindem Vertrauen dem Partner gegenüber überwunden. Den restlichen Vormittag durften wir zwei Mönchen Fragen stellen, welche sie sehr freundlich und offen beantworteten.

Den **Mittwochvormittag** verbrachten wir in Meschede. Doch wir waren nicht nur so zum Spaß in der Stadt, unsere Aufgabe war es, die Leute nach ihrer Vorstellung von Gott und seiner Bedeutung für sie zu befragen. Die Antworten fielen sehr unterschiedlich aus, es war auf jeden Fall eine sehr interessante Erfahrung, die für viel Gesprächsstoff sorgte. Eine Aufgabe, die ebenfalls zu einem regen Gespräch führte, bekamen wir am späten Nachmittag gestellt. Jeder von uns bekam eine Frage und sollte sich nun vorstellen, was er seinen Kindern darauf antworten würde. Die Fragen waren nichts Geringeres als „Was ist der Sinn des Lebens?“ oder „Wie sehen Himmel und Hölle aus?“, und schnell wurde klar, dass die Meinungen dazu sehr

FIRMUNG 2023

Seit Juni haben sich in diesem Jahr 17 Jugendliche und Erwachsene aus unserer Gemeinde auf den Empfang der Firmung vorbereitet. Am

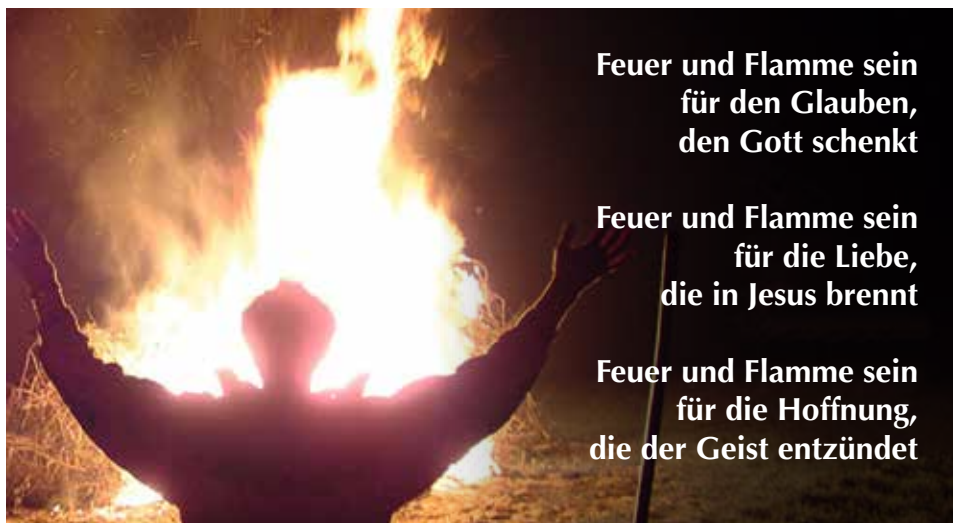
**Samstag, den 14. Oktober 2023
um 14.30 Uhr**

wird *Weihbischof Heinz-Günter Bongartz* aus dem Bistum Hildesheim das heilige Sakrament spenden. Den Festgottesdienst feiern wir in der Kirche

Notre-Dame des Grâces,
Av. du Chant d'Oiseau 2, 1150 Brüssel.

Unsere Firmanden:

Joséphine Anton • Max Bloch • Leoni Brand • Jonas Bücherl
Thomas Emsbach • Nora Finke • Emilia Helena Fischer • Christine Gnan
Lilli Janssen • Robin Jürss • Louise Picquet • Stephan Tachelet
Sophie Troll • Laura Tarragona-Saiz • Ofelia Valmary
Frederick von Rintelen • Johanna Voller



**Feuer und Flamme sein
für den Glauben,
den Gott schenkt**

**Feuer und Flamme sein
für die Liebe,
die in Jesus brennt**

**Feuer und Flamme sein
für die Hoffnung,
die der Geist entzündet**

14. St. Paulus-Spendenlauf



Am **Sonntag, den 8. Oktober um 16.00 Uhr** zählen wir auf Euch, im Woluwe-Park (Treffpunkt: Parkplatz vor den Tennisplätzen des TC Woluwe). Es ist jedes Jahr sehr beflügelnd, so viele junge, ältere, kurze, lange, müde, aber glückliche Beine in Bewegung zu sehen, um die Not anderer Menschen zu lindern. Also bitte mitmachen, den inneren Schweinhund links liegen lassen, das Portemonnaie öffnen und viele Spender suchen! Im Vordergrund steht der soziale Zweck, nicht die sportliche Höchstleistung. Wir wollen wieder Ami-na bei ihrer wichtigen Arbeit auf den Philippinen unterstützen. Sie betreut nun 9 weitere Straßenkinder und möchte ihnen den Start in ein neues Leben ermöglichen (Schule, Coaching, Essen & Hygiene).

Wer läuft mit?

Wer will als Sponsor/in dabei sein, kennt aber keine/n Läufer/in?

Anmeldeformulare (bis 6.10.) und alle Informationen sind auf der Webseite zu finden. Wer als Helfer/in dabei sein möchte, kann sich per Mail im Sekretariat melden (sekretariat@sankt-paulus.de). Jeder Euro kommt gut an, jeder Euro hilft. Also auf geht's!

Euer Spendenlauf-Team

Martinsumzug am 11.11.2023

Auch in diesem Jahr findet am **Samstag, den 11.11.2023** wieder unser traditioneller Martinsumzug im Park von Tervuren statt. Beginn ist **um 17.00 Uhr am Spiegelvijver** (eine Karte mit dem genauen Standpunkt finden Sie auf unserer Homepage). Kinder und Eltern sind dazu herzlich eingeladen!

Nach dem Umzug gibt es Punsch für die Kinder und Glühwein für die Erwachsenen, der Erlös kommt einem sozialen Zweck zugute. Sollte das Wetter nicht mitspielen, geben wir kurzfristig auf unserer Homepage www.sanktpaulus.eu bekannt, ob der Umzug stattfindet.



Laternenbasteln

Für den Martinsumzug braucht man natürlich auch eine Laterne! Am **11. November** kann in zwei Gruppen von **10.00-11.30 Uhr** und von **11.30-13.00 Uhr** im Gemeindezentrum gebastelt werden.

Anmeldung bitte bis Freitag, den 10.11.23 per Mail an unserer Sekretariat (sekretariat@sankt-paulus.eu, bitte mit Altersangabe der Kinder). Die Zahl der Teilnehmer ist begrenzt. Den Unkostenbeitrag von 5 € sammeln wir vor Ort ein.



BotschafterInnen (14-17 Jahre) für den Frieden gesucht

Im Rahmen des interreligiösen Netzwerkes des People's Prayer for Peace starten wir eine Friedensinitiative: Wir möchten junge Menschen zwischen 14-17 J. ermutigen, sich als Botschafter für den Frieden an ihren Schulen mit konkreten Projekten einzusetzen. Wir suchen Menschen, die jung, voller Energie sind und die in der Welt wirklich etwas bewirken wollen. Das soll mit den drei folgenden Schritten stattfinden:

TRAINING: Zusammen mit anderen Jugendlichen aus Belgien durchläuft Ihr ein dreitägiges bilinguales Training. Das findet am **6.-7. November 2023** (Schulbefreiung) und am **3. Februar 2024** in Rotselaar statt. Ihr begegnet dort in verschiedenen Workshops Gleichaltrigen und inspirierenden Persönlichkeiten, lernt Methoden kennen, um den inneren Frieden zu finden, und bekommt Impulse für Friedensprojekte.

AKTION: Zurück in der Schule startet Ihr mit Euren FreundInnen eine INITIATIVE für Solidarität und Frieden in Eurem schulischen Umfeld. Euer Ziel: DAS LEBEN DER ANDEREN zu VERBESSERN! Unsere Experten werden Euch dabei unterstützen.

CELEBRATE: Zum Abschluss könnt Ihr Euer gemeinsames Engagement für Frieden, Einheit und Solidarität beim weltweiten Staffellauf „RUN4UNITY“ am **21. April 2024** im Cinqcentenaire Park feiern. Dies ist die perfekte Gelegenheit, um Eure Projekte vorzustellen, Eurer Stimme Gehör zu verschaffen und der Welt zu zeigen, dass junge Menschen die Macht haben, den Lauf der Geschichte zu verändern.

Wenn Euch das anspricht, dann meldet Euch per E-mail unter info@dialogue4all.be. Hintergrundinformationen findet Ihr hier: www.dialogue4all.org/fr. Der Unkostenbeitrag beträgt 25 €. Solltet Ihr noch Fragen haben, dann meldet euch auch gerne bei mir unter bettina.appel@proximus.be.

Eure Bettina Appel



Krippenspiel 2023

In diesem Jahr planen wir wieder eine Krippenfeier in der Dominikaner-Kirche, **an Heiligabend um 14.30 Uhr**. Dazu gehört natürlich auch ein Krippenspiel, das vorher ausgewählt, ggf. ergänzt, umgeschrieben und geprobt sein möchte. Hierzu suchen wir Kinder, die daran mitwirken möchten, sowie Eltern, die dessen Leitung übernehmen.

Interessierte mögen sich bitte bei Pfarrer Severin, Nina Müller oder im Sekretariat (✉ sekretariat@sankt-paulus.eu) melden.

Liebe Jugendliche!

Mit den beiden deutschsprachigen Gemeinden und dem Hackhauser Hof in Soligen werden wir in den nächsten Monaten an drei Wochenenden eine Juleica-Ausbildung für Jugendliche ab 16 Jahren (in Ausnahmefällen ab 15) anbieten:

- 24.-26. November in St. Paulus
- 23.-25. Februar in der Emmausgemeinde
- 5.-7. April letztes WE der Osterferien an den Europ. Schulen, am Hackhauser Hof in Solingen (Anfahrt in Eigenregie geplant)

Der Kurs ist auf eine Gruppengröße von 20 Jugendlichen hin konzipiert. Die Seminare finden in Brüssel in den Räumen der jeweiligen Gemeinde statt. Es wird für diese Termine keine gemeinsame Übernachtung geben. Haltet Euch aber bitte die Abende frei!

Bitte meldet Euch unter info@degbe.be unter dem Stichwort ›Juleica‹ an mit Name, Geburtsdatum, Adresse und Telefonnummer. **Anmeldeschluss** ist der **22. Oktober**. Die **Anmeldegebühr** beträgt **150 €**.

Euer Emmaus- und St. Paulus-Team

ACHTUNG: Wenn Du Dich im Sommer zum ersten Mal als JugendleiterIn im SoLa bewerben möchtest, ist dieser Kurs dafür die Voraussetzung. Der Kurs ist aber auch für LeiterInnen mit Erfahrung sinnvoll.



Ökumenisches Jugend-Wochenende rund um Nikolaus und Advent



Am ersten Adventswochenende, **dem 2./3. Dezember 2023** sind alle Jugendlichen der Klassenstufen S1 bis S4 (6.-9. Klasse) zu einem Wochenende ins Haus Hanenbos in Dworp eingeladen, bei dem sich alles um den Nikolaus und den Advent dreht. Wir beginnen am Samstagmorgen um 9.00 Uhr und enden am Sonntagnachmittag um 16.00 Uhr, jeweils vor Ort in Dworp. Der Kostenbeitrag beträgt **80 €**. Die Anmeldung erfolgt online über unsere Webseite **ab 1. Oktober**.

Wir freuen uns schon auf Euch!



*Karin Lukas-Eder,
im Namen des gesamten Vorbereitungsteams*

Unsere Treffen im Kreis der Seniorinnen und Senioren im Oktober und November

Am Donnerstag, den **19. Oktober 2023**, um **15 Uhr** laden wir unsere Seniorinnen und Senioren wieder zu einem kulturellen Nachmittag und anschließendem Kaffee und Kuchen in den großen Saal von St. Paulus ein. Den kulturellen Teil gestaltet an diesem Nachmittag Ulrich Hüschen zum Thema „Auf den Spuren des kolonialen Kongo - Streifzug durch ein weniger bekanntes Brüssel“.

Am Donnerstag, den **16. November 2023**, um **15 Uhr** findet unser Nachmittag ebenfalls in St. Paulus statt, das Thema wird zeitnah bekannt gegeben.

Nähere Informationen folgen wie immer zeitnah. Wir bitten alle, sich jeweils bis Montag vor unseren Treffen über unsere Mailadresse oder telefonisch bei einer von uns anzumelden.

Wir freuen uns auf die immer wieder neuen interessanten und schönen Begegnungen.

*Eure Annick, Birgitta, Inés und Susanne
senioren@sankt-paulus.eu*

Bitte für Dezember 2023 den folgenden Termin für die Adventsandacht und anschließenden Adventskaffee vormerken: 07.12.2023!



Trostwerkstatt

Eine Veranstaltung von *Stein & Feder* (Trauerbegleitung Brüssel)

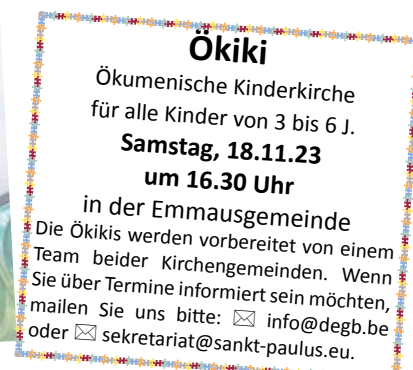
am Sonntag, 19. November 2023, 16.00-18.00 Uhr

Die Trauer um einen anderen Menschen bringt eine Vielfalt von starken Gefühlen mit sich, die Raum und Ausdruck suchen. Darum geht es in der „Trostwerkstatt“, die der Verein „Stein und Feder asbl“ zusammen mit „B-Art Atelier“ organisiert. Wir reden über Trost und stellen mit unterschiedlichen Materialien und Techniken kleine, persönliche Dinge her, die in schwierigen Zeiten Trost bieten können.

Ort: B-Art Atelier
Rue Renkin 80, 1030 Brüssel

Anmeldung: bis spätestens 10. November unter: trauerbegleitung-bruessel@web.de, maximal 6 Teilnehmende

Kostenbeitrag von 25 Euro an den Verein „Stein und Feder asbl“, mehr Information: www.steinundfeder.com oder www.atelier-b-art.com.



Kirche in der Krise

Eine Veranstaltung im Rahmen der Emmausgespräche
am 8. November 2023 um 19.30 Uhr in der Emmausgemeinde

Sowohl die katholische als auch die evangelische Kirche verlieren derzeit dramatisch an Zuspruch. Während das Ausbluten der katholischen Kirche überwiegend mit den in vielen Ländern aufgedeckten Missbrauchsskandalen und ihrer schleppenden Aufarbeitung erklärt wird, lässt sich die Erosion der evangelischen Kirche kaum monokausal erklären. In dieser Veranstaltung soll die Krise der christlichen Kirchen in Europa und insb. in Deutschland dargestellt und in ihren Ursachen beschrieben werden. Weiter geht es darum, die jeweils eingeschlagenen Lösungswege aufzuzeigen und auf ihre Erfolgchancen abzuklopfen. Anmeldung unter info@degb.be.



Zum Vormerken: Adventsbasar in der Emmausgemeinde

Wir freuen uns, den 1. Advent mit unserem **Basar am 2.12.23** vorbereiten zu können.

Kränze schmücken: Die Emmaus Adventskränze sind beliebt. Im letzten Jahr haben wir 120 geschmückt! Das Adventskranzteam sucht deshalb ständig neue Schmückerinnen. Am **19.11.23** bietet Jutta Schubert für das Kranzteam wieder eine **Fortbildung in Schmücktechnik** an. Wer mitmachen möchte und in der Woche vom 27.11. bis 1.12.23 etwas Zeit hat, kann sich gern zum Workshop anmelden. Auch ohne Teilnahme am Workshop freuen wir uns über neue Gesichter im Team!

Schmuck: Haben Sie Schmuck, den Sie nicht mehr tragen? Vielleicht findet er über den Schmuckverkauf beim Adventsbasar eine neue Trägerin? Sie können Ihren Schmuck bis zum 30.11.23 im Gemeindebüro abgeben.

Vorbestellungen von Kränzen und Stollen: Kränze und Gestecke bitte bis **Samstag, den 18.11.23** über die Website der Gemeinde vorbestellen. Die **Stollenbestellung** bitte **direkt beim Bäcker Solbrig bis 15.11.** bestellen. Die Angaben finden Sie im November auf der Website www.degb.be und im Newsletter der Emmausgemeinde.

Info & Mitmachen: Bettina.Meller@degb.be

Liebe Freundinnen und Freunde der Emmaus-Bibliothek,

Die Bibliothek ist ab dem 11. September zu den bekannten Zeiten wieder geöffnet. Wir freuen uns auf Sie. Diese kurze Einführung in die Arbeiten der Emmaus-Bibliothek ist auch immer eine Einladung für alle Sankt Paulus Mitglieder, unsere Schätze auch den Gemeindemitgliedern zeigen zu können, die den Weg zu uns noch nicht gefunden haben. Die gute Nachricht ist auch, es gibt nun einen Lift.

Unsere Bibliothek ist mit ihren 5000 bis 6000 Medien gut ausgestattet. Das elektronische System ist auf dem letzten technischen Stand, wir sind stolz darauf.

Ihr Emmaus-Bibliotheks-Team

Literaturkreis

Neue Teilnehmer sind weiterhin herzlich willkommen! Anmeldung unter ☎ 02 687 52 18 / ✉ bibliothek@degbe.be. Die Gruppe bestimmt selbst, was gelesen wird und wann man sich trifft. Bitte informieren Sie sich auch auf unserer Website www.bibliothek.degbe.be unter Veranstaltungen.

Dienstag, 17. Oktober 2023, 20.00 Uhr
Lea Ypi: „Frei“, 337 S.
Erwachsenwerden am Ende der Geschichte – fesselndes Memoir über das poststalinistische Albanien

Dienstag, 21. November 2023, 20.00 Uhr
Christian Baron: „Schön ist die Nacht“, 378 S.

Dieser Roman mutet Wechselbäder der Gefühle zu und genau das macht ihn lesenswert (*Elke Heidenreich*)

Dienstag, 19. Dezember 2023, 20.00 Uhr
Jan Weiler: „Der Markisenmann“, 333 S.
Was wissen wir schon über unsere Eltern? Meistens weniger, als wir denken. Und manchmal gar nichts. Die fünfzehnjährig Kim hat ihren Vater noch nie gesehen, als sie von ihrer Mutter über die Sommerferien zu ihm abgeschoben wird.

Ferienzeiten

Herbstferien: 26.10.23 (Donnerstag) bis 04.11.23 (Samstag)

Weihnachtsferien: 21.12.23 (Donnerstag) bis 07.01.24 (Sonntag)

Kontakt

✉ bibliothek@degbe.be • ☎ 02-852.20.56

Online-Katalog: www.bibkat.de/degbe • Website: www.bibliothek.degbe.be

Öffnungszeiten

Montag, 16.00-20.00 Uhr
Mittwoch, 16.00-18.00 Uhr
Sonntag, 11.30-13.00 Uhr

10 Fragen an Ludmila Vodova,

*die in Tschechien geboren und Mutter einer erwachsenen Tochter ist.
Seit ihrem 20. Lebensjahr lebt sie in Belgien und ist seit ungefähr
10 Jahren Mitglied unserer Gemeinde.*

1. Können Sie einen Psalm nennen, ein Gebet oder sonst einen Text, der Ihnen wichtig ist?

Ein Gebet aus dem Gotteslob: „... ich bitte um Sorgfalt, dass ich meine Zeit nicht töte, nicht vertreibe, nicht verderbe...“

2. Eine Geschichte aus der Bibel, die Sie selbst am liebsten miterlebt hätten?

Die Geschichte von Zachäus hat für mich eine intime Bedeutung: Der scheue Zöllner, der auf einen Baum kletterte, um Jesus zu sehen, ohne selbst gesehen zu werden. Doch Jesus hat ihn nicht nur erblickt, sondern sogar beim Namen angesprochen, und Zachäus hat ihn in seinem Haus empfangen..

3. Welches Kirchenlied singen Sie gern?

Von guten Mächten treu und still umgeben...

4. Wo fühlen Sie sich als Christ gefordert?

In dem unaufhörlichen Streben nach Verbindung zu Gott, wie es von *R.M. Rilke* ausgedrückt wird: „*Ich kreise um Gott, um den uralten Turm, und ich kreise jahrtausendlang...*“

5. Wie werden wir als Christen in der Gesellschaft wahrgenommen?

Es kommt auf die Gesellschaftsgruppe; ironisch, kritisch, aber manchmal auch neidisch. Am meisten störend finde ich die Gleichgültigkeit.

6. Wie wichtig ist für Sie Ökumene?

Durch Ökumene könnten vielleicht die alten Wunden geheilt oder wenigstens gelindert werden. *Prof. T. Halik*, der tschechische Theologe und Soziologe beschäftigt sich häufig mit diesem Thema, und seine Bücher haben mir in mancher Hinsicht die Augen geöffnet, z.B. *Nachmittag des Christentums, Geduld mit Gott, Berühre die Wunden* u.a.



7. Was hält Sie in der Kirche?

Der Wunsch, im wahren christlichen Leben verankert zu sein und zu bleiben, das gemeinsame Streben nach dem Leben im Gott.

8. Besuchen Sie auch Gottesdienste anderer Gemeinden? Was schätzen Sie dort besonders?

Ja, immer wenn ich im Ausland an einem Gottesdienst teilnehmen kann, empfinde ich die Gemeinsamkeit, auch wenn ich die Sprache nicht verstehe.

9. Was fehlt Ihnen in der St. Paulus-Gemeinde? Was könnte man besser machen?

Mir fällt nichts ein – ist das schlimm?

10. Eine Person, ein Wort, ein Bild – worin finden Sie den christlichen Glauben am prägnantesten ausgedrückt?

Versöhnung



von Rainer Maria Rilke

Chronik der Gemeinde

Neu aufgenommen in die Gemeinde wurden



am 09.07.2023 Stefania Klara Wöhl im Alter von einem Jahr

19.08.2023 Sophia Ulrike Van Loock im Alter von einem Jahr

Kollekten- und Spendenergebnisse Juli - August 2023

	Aufgaben der Gemeinde	Aufgaben der Diözese
Juli	1.916,30 €	212,92 €
August	1.022,10 €	113,57 €
gesamt	2.938,40 €	326,49 €



Sonderspenden	
Spenden für die Aufgaben der Gemeinde	1.000,00 €
Spenden für Mission Siret, dem Ukraineprojekt der Johanniter (Nachzahlungen im Rahmen des Marmeladenverkaufs der ökum. Frauengruppe am Gemeindefest)	304,00 €
Spenden für Adeste	500,00 €
Spenden für die Seniorenarbeit	100,00 €
Spenden für den PaulusRundbrief	120,00 €

Allen Spendern ein herzliches Dankeschön!

Angebote für Kinder, Jugendliche und Familien

Aupair-Treffen	nach Vereinbarung, bitte vorher U. Becker kontaktieren, St. Paulus, Info: U. Becker, becker@skynet.be
Emma aus dem Haus (7-12 J.)	Sa, vierteljährig, 15.00 Uhr, Info.: R. Koßmann, info@degbe.be
Familiengottesdienstteam	Treffen nach Absprache, St. Paulus, Info.: N.N., sekretariat@sankt-paulus.eu
Jugendtreff (ab 16 Jahre)	Fr, 1 x monatl., 19.30 Uhr, St. Paulus, Info: https://www.facebook.com/groups/408045785917641/
Kindergottesdienstteam St. Paulus	Treffen nach Absprache, St. Paulus, Info: N.N., sekretariat@sankt-paulus.eu
Ministranten von St. Paulus	monatlich nach Absprache, St. Paulus, Info: N.N., sekretariat@sankt-paulus.eu
Ökumenische Eltern-Kind-Gruppe	Mo, 10.00-12.00 Uhr, St. Paulus (Kigo-Raum), Info: S. Bunk, saida.makrotud@gmx.de
Ökiki – Ökumenische Kinderkirche	monatlich nach Ankündigung, Info: K. Dröll, karin.droell@degbe.be
Ökumenische Krabbelgruppe	Di, 11.00 Uhr, Emmaus, Info: M. Lovrinovic, 0493-357.144, kann derzeit wegen Baumaßnahmen nicht stattfinden

Angebote für Erwachsene

Bibel im Gespräch	1x monatlich, mittwochs, 20.00 Uhr, Emmaus, Info: F. Koßmann, frederik.kossmann@degbe.be
Emmausmänner	Ort und Zeit nach Absprache, Info: Armin Kummer, maenner@degbe.be
Kreativatelier für Jugendliche und Erwachsene	nach Absprache, Emmaus, Info: R. Koßmann, info@degbe.be
Ökumenische Frauengruppe	1 x monatlich, donnerstags, 20.00-22.00 Uhr, St. Paulus, Info: A. Hüschen und L. Friess, frauengruppe@sankt-paulus.eu
Ökumenische Pilgergruppe	nach Absprache, Info: E. Blasig, e.blasig@telenet.be , und S. Tiedje, sabine.tiedje@degbe.be
Seniorenkreis	i.d.R. 3. Do/Monat, Info: I. Aguirre Sanchez, 0478-390.596, A. Dohet-Gremminger, 0487-479.739, A. Hüschen, 0486-822.492, B. Pabsch, 0473-483.006, S. Strohmeier, 0496-522.712, sowie senioren@sankt-paulus.eu
Wandergruppe	2. So./Monat, Info: R. Becker, reginebecker@gmail.com

Musikalische Angebote

Blockflötenatelier	2 x monatlich nach Absprache, St. Paulus, Info: M. Kuschnerus, maren@kuschnerus.eu
Easy-Sing (für junge und junggebliebene Frauen)	Di., 19.00-20.30 Uhr, Emmaus, Info: S. Lünenbürger, luenenbuenger@redeker.de
Gregorianischola	regelmäßige Proben nach Absprache, St. Paulus, Info: M. Frohn, martinfrohn@web.de
Ökumenisches Instrumentalensemble	monatlich nach Absprache, Emmaus, Info: C. Schlütter, kantorei@sankt-paulus.eu
Ökumenische Kantorei	Do, 20.00-22.00 Uhr, St. Paulus, Info: C. Schlütter, kantorei@sankt-paulus.eu
Ökumenischer Kinderchor Brüssel (von 4-9 Jahren)	Mi., 16.00-17.00 Uhr, Emmausgemeinde, Info: 02-762.40.62 oder info@degbe.de
Ökumenischer Posaunenchor	Mo, 20.00 Uhr, Emmaus, Info: J. Reitze- Landau, johannes.reitze@gmx.de
Ökumenischer Posaunenchor, Jungbläser	Mo, 18.30 Uhr, Emmaus, Info: F. Redeker, fredeker@web.de

Besondere Dienste und Gruppen

Adeste/ Opération Thermos (Obdachlosenspeisung)	1x monatlich nach Absprache, Info: A. Haag, adeste09@gmail.com
Gruppe von Adoptiveltern und denen, die es werden wollen	gelegentliche Treffen nach Absprache, Info: H. Fester, 0479-380.371 oder helge.fester@skynet.be
Ökumenisches Besuchsteam	2. Do/Monat, 18.00 Uhr, St. Paulus / Emmaus, Info: K. Dröll, 0486-502.680 oder karin.droell@degbe.be
Stein & Feder – Trauer- und Körperarbeit in Brüssel	Treffen und Veranstaltungen nach Absprache, Info: trauerbegleitung-bruessel@web.de sowie www.steinundfeder.com

OKTOBER

8	So	Spendenlauf, 16.00 Uhr, Woluwepark (s. S. 55)
14	Sa	Firmung, 14.30 Uhr, Notre-Dame de Grâces (s. S. 54)
17	Di	Literaturkreis, 20.00 Uhr, Emmaus (s. S. 60)
19	Do	Seniorenkreis, 15.00 Uhr, St. Paulus (s. S. 58)
19	Do	Ökumenische Frauengruppe, 20.00 Uhr, St. Paulus
20	Fr	Jugendtreff ab 16 Jahre, 19.30 Uhr, St. Paulus
21	Sa	Emma aus dem Haus, Kinderaktionstag, 14.00-17.00 Uhr, Emmaus (s. S. 59)
20-22	Fr-So	Klausurtagung des KGR in der Oude Adij in Kortenberg
26	Do	Meditative Herzensandacht, 20.00 Uhr, Emmaus (s. S. 53)

NOVEMBER

6/7	Mo/Di	Give Peace a Hand, ganztägig, Rotselaar (s. S. 56)
8	Mi	Emmausgespräch, 19.30 Uhr, Emmaus (s. S. 59)
8	Mi	Sitzung des Kirchengemeinderates, 20.00 Uhr, St. Paulus
9	Do	Erstkommunion-Katechetenabend, 20.00 Uhr, St. Paulus
11	Sa	Probentag der ökumenischen Kantorei, ganztägig, St. Paulus
11	Sa	Laternenbasteln, 10.00-11.30 Uhr & 11.30-13.00 Uhr, St. Paulus (s. S. 55)
11	Sa	Martinsumzug, 17.00 Uhr, Spiegelvijver, Park von Tervuren (s. S. 55)
16	Do	Seniorenkreis, 15.00 Uhr, St. Paulus (s. S. 58)
16	Do	Ökumenische Frauengruppe, 20.00 Uhr, St. Paulus
16	Do	Meditative Herzensandacht, 20.00 Uhr, Emmaus (s. S. 53)
17	Fr	Jugendtreff ab 16 Jahre, 19.30 Uhr, St. Paulus
19	So	Trostwerkstatt, 16.00-18.00 Uhr, B-Art Atelier (s. S. 58)
21	Di	Literaturkreis, 20.00 Uhr, Emmaus (s. S. 60)
24-26	Fr-So	Juleica-Schulung, ganztägig, St. Paulus (s. S. 57)
28	Di	Adeste Thermos, Treffpunkt 18.45 Uhr, St. Paulus (s. S. 53)
28	Di	Erstkommunion-Katechetenabend, 20.00 Uhr, St. Paulus

TIM & LAURA www.WAGHNBÜNGER.de



Katholische Gemeinde Deutscher Sprache Brüssel St. Paulus Gemeindezentrum mit Kirche • Avenue de Tervueren 221 • 1150 Brüssel

Pfarrer

Wolfgang Severin

Telefon: 0487 483 574 oder

02 737 11 45

Mail: severin@sankt-paulus.eu

Pastoralreferentin

Nina Müller

Telefon: 02 737 11 41

Mail: mueller@sankt-paulus.eu

ADiA

Sven Ouethy Nana

Telefon: 0456 395 383

Mail: ADiA@sankt-paulus.eu

Sekretariat

Béatrice Hermanns

Di-Do: 9.00-13.00 Uhr

Fr: 9.00-12.00 Uhr

Telefon: 02 737 11 40

Fax: 02 737 11 49

Mail: sekretariat@sankt-paulus.eu

Präventionsbeauftragter

Roland Wons

Telefon: 0498 327 042

Mail: rolandwons@gmail.com

PaulusRundbrief

Rundbrief-Redaktion (s.u.)

redaktion@sankt-paulus.eu

Gemeindekonto: IBAN: BE35 3630 7848 2437

Adeste-Spendenkonto: IBAN: BE84 3631 0106 6259

Startseite der katholischen Gemeinde Deutscher Sprache Brüssel St. Paulus:

www.sanktpaulus.eu

Kirchengemeinderat: www.sanktpaulus.eu/kirchengemeinderat

IMPRESSUM

PAULUSRUNDBRIEF N°515 – 10 2023 - 11 2023 – Oktober 2023 - November 2023

Der Paulus-Rundbrief wird im Auftrag der Katholischen Gemeinde Deutscher Sprache Brüssel St. Paulus von Wolfgang Severin herausgegeben. Er erscheint alle zwei Monate und wird kostenlos an alle interessierten deutschsprachigen Haushalte in Brüssel sowie weltweit versandt.

Redaktion: Annick Dohet-Gremminger, Reinhold Gnan, Annerose Hüfeld (Korr.), Ulrich Hüschen, Felix Lutz, Anna Marfinez, Wolfgang Mederer, Nina Müller, Birgitta Pabsch, Matthias Rollmann, Wolfgang Severin

V.i.S.d.P.: Wolfgang Severin

Persönlich gekennzeichnete Beiträge geben die Meinung des Verfassers wieder und müssen nicht mit der Auffassung der Redaktion oder des Kirchengemeinderats übereinstimmen.

Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe (Dezember 2023 - Januar 2024): 15. Oktober 2023

Redaktionsschluss für die übernächste Ausgabe (Februar 2024 - März 2024): 15. Dezember 2023

Beiträge und Bilder bitte per E-Mail an: redaktion@sankt-paulus.eu

Grafikdesign & Layout: Annick Dohet-Gremminger

Auflage: 1.100 Expl. • Druck: www.gemeindebriefdruckerei.de • Vertrieb: Etikettierteam von St. Paulus

**Wir haben die Natur
von unseren Eltern geerbt.
Wir haben sie aber auch
von unseren Kindern geliehen.**

Richard von Weizsäcker

