

**Bijlage VWO**  
**2008**

tijdvak 2

**Duits 1,2**

Tekstboekje

# So fühlt sich ein Studium an

**Düsseldorf** Ohne „Schnupperstudium“ geht's heute offensichtlich überhaupt nicht mehr. Schülern die Gelegenheit zu geben, sich rechtzeitig  
5 übers Studieren und über die Inhalte eines angepeilten Faches zu informieren, gehört für Hochschulen längst zum guten Ton. Ohnehin: Angesichts der Konkurrenz tut halt Werbung Not.  
10 Die Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf macht da keine Ausnahme. Sie hat für den Januar ihr Test-Programm aufgelegt. Und zwar ziemlich breit und ziemlich gründlich.

15 Allgemeine Infos über ein Fach sind mit Seminaren, Übungen und Vorlesungen zu kombinieren, die beispielhaft einen Vorgeschmack auf kommende Arbeit bieten. Das „Schnupper-Semester“ währt in Düsseldorf vom 17.  
20 bis zum 28. Januar. In diesem Zeitraum können sich beispielsweise germanistisch interessierte Menschen unter anderem in ein Seminar über die  
25 „Medienkultur des Mittelalters“ stürzen, sich mit Mirakeldichtung oder dem Frühwerk Friedrich Schillers befassen.

30 Wer's ganz methodisch angehen will, der kann solch speziellen Einblicken aber auch einige allgemeinere Veranstaltungen vorschalten: etwa einen Vortrag über die „Gestufteten Studiengänge der Philosophischen  
35 Fakultät“ und dann schon etwas konkreter die Einführung „Germanistik studieren in Düsseldorf“. Solche Einführungen ins Fach bieten zahlreiche Fachbereiche während des Schnupperstudiums an. Sicherlich genauso wichtig für die Entscheidung, welches Studium es nun sein soll, ist eine Reihe  
40 von Informations-Veranstaltungen, in denen es auch um die Berufsaussichten für Absolventen geisteswissenschaftlicher, naturwissenschaftlicher oder ingenieurwissenschaftlicher Fächer geht.

50 Gedacht wurde auch an Studenten mit Behinderungen oder chronischen Krankheiten. Für sie gibt's eine Veranstaltung, die erklärt, wie Behinderte auf dem Uni-Gelände zurechtkommen und was das Studentenwerk für sie tun  
55 kann.

# Wolfs Geisterfahrer



In Nordrhein-Westfalen grassiert die Angst vor Geisterfahrern. Nachdem Innenminister Ingo Wolf (FDP) sich in der vorvergangenen Woche dafür eingesetzt hatte, Autofahrern an Stau-Enden unter polizeilicher Aufsicht das Wenden zu ermöglichen, meldete die Autobahnpolizei mehr als 20 Pkw-Lenker, die auf eigene Faust kehrten. „Sollte es bei einer solchen Aktion zu einem tödlichen Unfall kommen“, befürchtet ein Wolf-Mitarbeiter, „würde der Tote dem Minister wohl persönlich angelastet“. Die Opposition von SPD und Grünen wirft dem Liberalen schon jetzt vor, „grob fahrlässig“ und als „verkehrspolitischer Geisterfahrer“ zu handeln. ADAC-Präsident Peter Meyer spricht von „mangelnder Eindeutigkeit“ und beanstandet, Wolf präsentiere alte Hüten. Werden die Wartezeiten zu lang, erlaubt die Polizei den Autofahrern schon jetzt, unter ihrer Aufsicht zur letzten Ausfahrt zurückzufahren. Auf nordrhein-westfälischen Autobahnen kam es im vergangenen Jahr zu 75 Unfällen, die auf Wendemanöver und Rückwärtsfahrten zurückzuführen sind. In 9 Fällen wurden dabei Menschen verletzt.

# Oben ohne nur am Straßenrand

Der Sicherheitsgurt wird 30 Jahre alt. Zu Anfang massiv angefeindet, ist der Lebensretter Nummer eins längst über alle Zweifel erhaben.



Die Frau mit dem Gurt: Trotz frecher Kampagnen griffen die meisten Autofahrer erst nach der Androhung von Bußgeld zur rettenden Fessel

(1) Der Sicherheitsgurt ist Lebensretter Nummer eins – was sich heute wie eine Binsenweisheit liest, war zu Beginn seiner strammen Karriere alles andere als klar. Denn als vor genau 30 Jahren, am 1. Januar 1976, für den deutschen Autofahrer die Anschnallpflicht eingeführt wurde, schlugen die Wellen so hoch, als stünde der Untergang des automobilen Abendlandes bevor. Von „staatlich verordnetem Selbstmord“ sprachen die Gegner. Horrorszenarien von strangulierten Unfallopfern wurden heraufbeschworen, Autofahrer würden sich – gefesselt im Auto – vor eindringendem Wasser oder lodernden Flammen nicht mehr befreien können, wurde befürchtet. (2) Die Gurt-Befürworter konterten mit anschaulichen Beschreibungen von entstellten Gesichtern samt Erblindung, gebrochenen Halswirbelsäulen, zerschmetterten Brustkörben und zerrissenen inneren Organen sowie Querschnittslähmungen. Sicherheitskampagnen wurden gestartet, mehr oder weniger berühmte Menschen

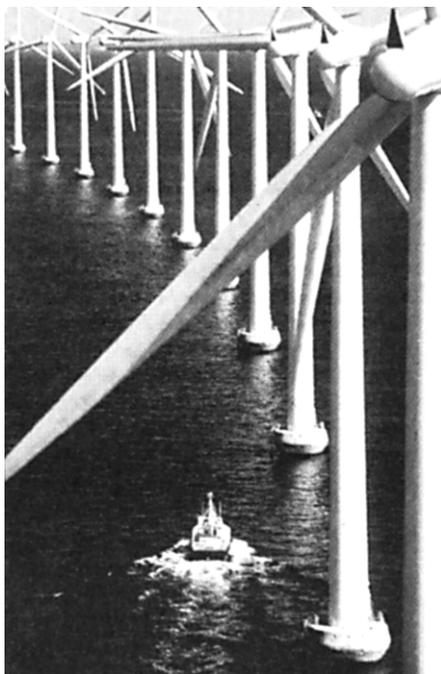
präsentierten im Selbstversuch den Nutzen des Gurtes. (3) Der *Spiegel* widmete dem Thema sogar eine Titelgeschichte und stellte die Frage: „Soll und darf der liberale Staat die Auto-Bürger zum Überleben zwingen?“ Die *Süddeutsche Zeitung* befand, dass „die Einschränkung der persönlichen Freiheit durch Anschnallen dem Kraftfahrer“ zuzumuten sei, „weil er die Allgemeinheit der Kranken- und Unfallversicherten an den Kosten für Operationen und Krankenpflege beteiligt.“ (4) Solche Gedanken hatten die Tüftler in den zwanziger Jahren noch nicht. Damals sollte ein Gurt im Fahrzeug die Insassen davor schützen, während der Fahrt aus den noch wenig ruhig laufenden Autos zu fallen. 8 waren dagegen die Überlegungen des Schweden Nils Bohlin, der sich die Erfindung des Dreipunkt-Sicherheitsgurtes bereits 1959 patentieren ließ. Er erkannte die Notwendigkeit der kontrollierten Rückhaltung der Passagiere durch den Gurt bei der Verzögerung durch einen

55 Unfall. Im Gegensatz zu den Wider-  
sachern der Gurtpflicht wertete das  
Patentamt in München die Idee  
Bohlins damals als eine der acht wich-  
60 tigsten Erfindungen für die Mensch-  
heit.  
**(5)** Heute ist der Nutzen des Gurts  
keine Frage mehr. Allerdings war der  
Staat zu Anfang offensichtlich selbst  
nicht ganz sicher, in wieweit er seine  
65 Auto fahrenden Bürger an die Leine  
legen konnte. Deshalb wurde die  
Pflicht, sich auf den Vordersitzen an-  
zugurten, zwar eingeführt, doch: „Eine  
Zuwiderhandlung gegen diese Vor-  
70 schrift wird nicht geahndet“, hieß es  
zunächst ergänzend. Es gab also kein  
Bußgeld. Das folgte in Höhe von 40  
Mark erst am 1. August 1984, zeitgleich  
mit der Einführung der Gurtpflicht auf  
75 den Rücksitzen. Dümpelte bis dahin  
die Anschnallquote meist um die 60-  
Prozent-Marke, wie die Zahlen der  
Bundesanstalt für Straßenwesen  
(BASt) zeigen, so schnellte sie von  
80 Sommer 1984 an abrupt in die Höhe  
und bewegt sich seitdem für Fahrer  
und Beifahrer bei etwa 95 Prozent;  
Fondpassagiere sind heute zu 90  
Prozent angegurtet.  
85 **(6)** Die Einführung von Verwarnungs-  
geld, heute übrigens 30 Euro, ließ  
nicht nur die Kasse klingeln, sondern  
widerlegte auch die Bedenkenträger  
der Einführungsphase. Denn schon

90 innerhalb des ersten Jahres, von  
Sommer '84 bis Sommer '85, starben  
1400 Menschen weniger bei Auto-  
unfällen. „ 10 bestätigte sich, dass  
die Gefahr von negativen Auswir-  
95 kungen des Gurtes extrem gering ist“,  
erinnert sich Klaus Langwieder, der als  
Unfallforscher jahrelang den Nutzen  
des Gurtes untersuchte. So ist er auch  
davon überzeugt, dass bei einer 100-  
100 prozentigen Anschnallquote, „in  
Deutschland jährlich bis zu 600  
getötete Pkw-Insassen weniger zu  
beklagen“ wären.  
**(7)** In den vergangenen 30 Jahren hat  
105 sich der Gurt von einem relativ ein-  
fachen Band zu einem komplexen  
System entwickelt: Automatisches  
Aufrollen, Gurtstraffer, Gurtkraft-  
begrenzer und höhenverstellbarer  
110 Verankerungspunkt sind heute meist  
selbstverständlich. Die Unfallfor-  
schung hat aber auch gezeigt, dass die  
Schutzfunktion des Dreipunkt-Gurts  
allein begrenzt ist. So wird beim Auf-  
115 prall mit Tempo 50 der Kopf des  
Fahrers trotz Gurt gegen das Lenkrad  
geschleudert. Seit gut zehn Jahren  
verhindert das der Airbag – gemein-  
sam senken sie das Verletzungsrisiko  
am Kopf um 40 Prozent. Auch gegen  
vermeintliche Risiken des Airbags gab  
es übrigens Widerstände. Er wird's  
überstehen, genau wie der Sicher-  
heitsgurt.

# Sturm im Windpark

Eine Studie sollte die Gegner und Befürworter der grünen Energie einen – nun droht Streit



(1) Stephan Kohler gilt als einer, dem die Windkraft am Herzen liegt. Dieser Tage muss der Chef der Deutschen Energie-Agentur (Dena) daher anti-chambrieren – mal im Kanzleramt, mal in den Ministerien für Wirtschaft und Umwelt. Der Grund: Eine Studie zur Windkraft könnte die Branche starkem Gegenwind aussetzen. Und den Auftrag zur Studie gab ausgerechnet die Dena.

(2) Als „Konsens-Studie“ sollte die Dena-Untersuchung eigentlich Bedenken-träger und Freunde der Windenergie einen. Deshalb waren – unter Federführung des Energiewirtschaftlichen Instituts der Uni Köln (Ewi) – die betroffenen Interessengruppen eingeladen, sich in die Untersuchung einzubringen: Die Eigner von Stromnetzen und konventionellen Kraftwerken ebenso wie Betreiber und Hersteller von Windenergieanlagen. Doch

von Einigkeit ist keine Spur, es droht Streit.

25 (3) Am Montag wird ein rund 40-köpfiger Kreis aus Energie- und Windwirtschaft versuchen, die Studie gemeinsam zu verabschieden. Nur: Mit deren vorläufiger Endfassung liegt ihnen ein

30 Werk vor, das auf 490 Seiten einiges an Dissens enthüllt. Schon an der Kernfrage, welche Folgen der Ausbau der Windenergie für die deutsche Stromversorgung haben kann,

35 scheiden sich die Geister. Vor allem *offshore*, vor den Küsten, wird sich in den nächsten Jahren viel tun. Derzeit gibt es in Deutschland 33 Projekte für Windparks im Meer, fünf davon im

40 fortgeschrittenen Stadium. Bis 2020, schätzt die Studie, könnte in Nord- und Ostsee eine Windkraft-Leistung von 20 Gigawatt installiert sein. Bei vollem Wind (und nur dann) könnten Meeres-

45 Windräder damit ein Fünftel dessen liefern, was der gesamte deutsche Kraftwerkspark hergibt.

(4) Was Atomaussteigern und Windkraftfreunden die Freudentränen in die Augen treibt, bereitet der Energiewirtschaft zunehmend Sorgen. Bislang war das deutsche Stromnetz so angelegt, dass es Energie von Kraftwerken im Binnenland in die Fläche und zu Ballungszentren brachte. Doch je mehr Windstrom eingespeist wird, desto mehr Strom fließt aus der norddeutschen Provinz in Verbrauchszentren an Rhein, Main und Isar. Rund zwei Milliarden Euro, so heißt es nun im Entwurf der Studie, müssten Stromnetz-Betreiber bis 2015 in neue

65 Leitungen investieren, um den Wind-  
strom besser in die Versorgung zu  
integrieren.

70 **(5)** Damit wäre allerdings nicht das  
Problem aus der Welt, dass mit zu-  
nehmender Abhängigkeit von der  
Windkraft die Gefahr von Blackouts  
wächst. Ein Kollaps überlasteter Netze  
75 könnte für einen reihenweisen Ausfall  
von Windkraftanlagen sorgen, der  
wiederum in einer Art Domino-Effekt  
zum großräumigen Zusammenbruch  
von Stromnetzen führen könnte. Bei  
80 starkem Wind und schwachem Ver-  
brauch, etwa in der Nacht, könnte  
zudem schnell ein Überangebot von  
Strom in den Leitungen auftreten, das  
irgendwohin abgeleitet werden muss.  
Mit immer mehr Windenergie, so das  
Horrorszenario, gehen irgendwann die  
Lichter aus.

85 **(6)** Für die Stromkonzerne und ihre  
Netz-Töchter Grund genug, den über-  
mäßigen Ausbau der Windenergie zu

90 verteufeln. Sie fürchten, in Zukunft zu  
„Skaven der Stromreservehaltung“ zu  
werden – mit Kraftwerken, die nur  
dann arbeiten, wenn der Wind nicht  
genug liefern kann. Noch dazu sind sie  
gesetzlich verpflichtet, den Strom von  
Küste und Meer einzuspeisen; und die  
Engpässe im Netz müssen sie auch  
95 noch ausmerzen.

**(7)** Bei der Windlobby wächst nun die  
Sorge, die Studie könnte sich aus-  
gerechnet gegen sie wenden. Gerade  
die Angst vor Blackouts könnte die  
100 Stimmung gegenüber der Windenergie,  
angesichts verspargelter Landschaften  
ohnehin nicht die beste, weiter be-  
einträchtigen.

**(8)** Es ist noch nicht klar, wie die  
105 Wind-Studie am Ende ausgelegt wird –  
Argumente liefert sie beiden Seiten.  
Bei der entscheidenden Debatte am  
Montag steht bislang nur eines fest: Sie  
beginnt am Vormittag. Das Ende ist  
110 offen.

DIE AVANTGARDE DER ANGST

# Wir sind alle Franzosen

Was ist nur in Frankreich gefahren? Wird unser Nachbar zum Sonderling in Europa? Gewiss nicht. Denn erstens: Vergangenes Jahr lehnten zwar die Franzosen vor allen anderen den europäischen Verfassungsvertrag ab. Aber die Niederländer taten es ihnen flugs nach, und Polen, Briten, Dänen denken ähnlich, dürfen das aber nun für sich behalten. „Europa“ wird dabei nicht als Lösung, sondern als Teil des Problems, als Bedrohung empfunden. So sehen das viele, vielleicht gar die meisten zwischen Portugal und Estland: „*Tous des français!*, wir sind alle Franzosen!“.

Zweitens: Im November 2005 brannte die Banlieue, die Vorstadt. Keine Intifada der Immigrantenkinder, sondern ein Fanal der verweigeren Gerechtigkeit gegenüber einer ganzen Schicht. Nicht Gaza-Streifen, eher Rütli-Schule. Diese Jugend sieht für sich keine Zukunft, denn Achmed oder Aischa ist der

falsche Name für eine Bewerbung, und eine Ausbildung allein ist nicht mehr viel wert. Kein „Multikulti“ fordern die Aufgebrachten, sondern gleiche Rechte. Die Demokratie kann oder will diese nicht garantieren. So etwas erleben ganz ähnlich auch junge Deutsche, Italiener, Holländer.

Drittens: Eine Arbeitsmarktreform für junge Leute treibt erst die Schüler und Studenten, dann aber das halbe Land auf die Straße. Auch da, so dämmert es den verblüfften Nachbarn, geht Frankreich nur voran, auf gemeinsamer, abschüssiger Bahn. *Précarité* heißt das neue Lehnwort aus dem Französischen, und prekär lebt es sich für die Mittelschicht und ihre Sprösslinge vielerorts. Andernorts treibt dieses Gefühl nur wenige auf die Straße – noch. Frankreich ist die Avantgarde der Angst.

Es ist falsch, über gebärunwillige Akademikerinnen zu lamentieren

# Für eine Unisex-Familienpolitik

- (1) Die Studie ist noch druckfrisch, und schon kasteit sich die Nation: wir Deutschen, ein Volk der Kinderverächter. Jeder vierte Mann und jede siebte Frau will nie ein Baby, sagen Bevölkerungsforscher. Nun geißeln Politiker den Werteverfall als Hauptschuldigen der Kinderflaute.
- (2) Überholt scheint, was bis dato Basis der Familienpolitik war: Dass sich fast alle Paare Nachwuchs wünschen, viele aber an der Praxis scheitern. Mehr Kitas<sup>1)</sup>, ein üppiges Elterngeld – alles unnütze Politikermüh, weil die Deutschen lieber kinderlos altern?
- (3) Wer den Kindermangel auf ein Werteproblem reduziert, der irrt. Denn die Studie belegt auch: Wer aufs Baby verzichtet, ist kein karrieresüchtiger Egomane, dem die Villa wichtiger ist als ein genetisches Vermächtnis. 21 bedrängen ihn allerorts Nöte: Der Jungakademiker fürchtet, dass ihn das Baby-oder-Büro-Dilemma zermürbt. Er blickt in eine Zukunft, in der nichts sicher scheint – nicht die Ehe, nicht der Job, nicht die Rente.
- (4) Sicherlich wird er in seinem Votum bestärkt durch geänderte Werte. Wer heute kinderlos lebt, muss keinerlei Stigma fürchten – wohl aber der, der keinen Job vorweisen kann.
- (5) Das allein aber taugt nicht als Grund zur Klage. Zumindest teilweise ist der Wandel begrüßenswert. Frauen lassen sich nicht mehr zur Gebärerin herabwürdigen. Sie wollen ihr Wissen nicht am Wickeltisch verdorren lassen. Und Männer fühlen sich nicht nur dann als Mann, wenn in der Wiege der Stammhalter schreit.
- (6) Ein Problem ist der Kinderverzicht aber dann, wenn der Sachzwang entscheidet. Paare sollten allein aus freiem Willen ohne Kind leben – und nicht als Zugeständnis an die Berufswelt. So gesehen ist es wichtiger denn je, Kinderkrippen zu bauen und Teilzeitarbeitsmodelle zu debattieren.
- (7) Familienpolitik ist also keineswegs überflüssig. Sie bedarf nur einer Kurskorrektur. Der Fokus Frau – er ist veraltet. Gerade Männer, das zeigt die Studie, wünschen sich viel häufiger als früher keinen Nachwuchs. Zu Unrecht lamentiert die Nation über gebärunwillige Akademikerinnen. Stattdessen brauchen wir eine Unisex-Familienpolitik.

noot 1 Kitas: Kindertagesstätten

## „Ich happtie Schnausse voll vonnas Landleben“



Er ist der Prototyp aller Doper, einer, der nach ein paar Dosen Spinat jede Spelunken-Prügelei gewinnt. Popeye ist mit seinem schief sitzenden Matrosenkäppi und der obligatorischen Pfeife im Mundwinkel der berühmteste Seemann der Welt, bekannt geworden durch viele Trickfilme. Die allerdings sind Kinderkram, verglichen mit den Original-Comics, die Elzie Scrisler Segar (1894-1938) ersann.

1929 taucht Popeye in US-Zeitungen erstmals auf, sein Markenzeichen wird schnell eine eigene Sprache, gespickt mit derben Flüchen und kuriosen Wortschöpfungen. Jetzt hat es endlich einer geschafft, den eigentümlichen Slang ins Deutsche zu übertragen: der Hamburger Autor Ebi Naumann. Sein „Popeye“ erscheint diese Woche im Marebuchverlag als 460-Seiten-Band für 29,29 Euro oder – ergänzt um die Farbgeschichte „Plünder Eiland“ – in einer dreibändigen Edel-Ausgabe im Dosenblech-Schuber für 150 Euro. Wohl bekomm's!

# Dem Mutigen gehört die Welt

Forscher haben die Risikobereitschaft der Deutschen untersucht

**(1) München** – Risikofreudige Menschen sind zufriedener als andere. Und groß gewachsene Menschen gehen öfter Risiken ein als kleine. Das sind zwei 27 Ergebnisse einer Risikostudie, die das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung nun veröffentlicht hat. Es ist das größte seiner Art im Land, und nach Angaben der Verfasser ist auch die Studie mit 22 000 befragten Menschen die bislang größte überhaupt zum Thema Risiko. Der Zusammenhang zwischen Körpergröße und Risikobereitschaft ist nie zuvor untersucht worden. Andere mühsam von den Wissenschaftlern in Tests ermittelte Erkenntnisse bestätigen allerdings gängige Vorurteile: Frauen scheuen Risiken stärker als Männer, alte Menschen tun dies mehr als junge. Fast genauso stark auf das Verhalten der Menschen bei der Geldanlage, im Sport, im Straßenverkehr oder im Berufsleben wirkt ein weiterer Faktor: der Bildungsgrad der Eltern. Wer Eltern mit Abitur oder Studium hat, wagt mehr im Leben.

**(2)** Dies alles ist aus Sicht der Forscher keine Spielerei, sondern wirtschaftswissenschaftlich von Bedeutung. Sogar beim Einfluss der Körpergröße auf das Risikoverhalten ist das so: Bislang wurde gerätselt, warum Arbeitnehmer mit Gardemaß im Schnitt mehr Geld bekommen als kleine Angestellte, die unterschiedliche Risikobereitschaft könnte nun die Erklärung sein. Auch dass Männer immer noch im Schnitt besser bezahlt werden als Frauen, könnte mit ihrer größeren Aufgeschlossenheit für Risiken zusammenhängen – doch erkläre dies die

Gehaltsunterschiede nur zum Teil, wie die Forscher betonen. Wagemut bringt der Studie zufolge ökonomisch bessere Ergebnisse als Zurückhaltung oder Ängstlichkeit, und zwar – so die These – für den Einzelnen wie für die Gesellschaft.

**(3)** In einer alternden Gesellschaft wie der in Deutschland schrumpft die Risikobereitschaft, sagen die Forscher voraus. Folge könne sein, dass der wirtschaftliche Erfolg des Landes zurückgehe und einschneidende Reformen zusehends auf Ablehnung stießen. Es geht also bei der Risikoforschung auch um die große Politik. Weil Bildung Angst nimmt, sei sie angesichts des kaum aufzuhaltenden Alterungsprozesses der Bevölkerung ein Schlüsselfaktor, so die Wissenschaftler. Sie haben die in Befragungen ermittelten Risikoprofile sogar experimentell geprüft. Die Testpersonen bekamen teils Spielgeld in die Hand und mussten bei der Anlage zwischen sicheren, niedrig verzinsten und weniger sicheren ertragsreichen Optionen wählen.

**(4)** Die Ergebnisse aber werfen wieder manche Fragen auf, wie Armin Falk aus dem Autorenteam einräumt: Jemand kann zufriedener sein, weil er sein Leben risikofreudig selbst gestaltet – oder er traut sich Risiken zu, weil er zufrieden ist. Offen bleibt auch, ob große Menschen Gefahren deshalb weniger scheuen, weil im steinzeitlichen Überlebenskampf mit dem Säbelzahn tiger die eigene Körpergröße entscheidend sein konnte – und sei es fürs erfolgreiche Weglaufen.

# Mehr Vitamine für die Armen

**Gentechnik hilft den Entwicklungsländern, kann aber politische Fehler nicht ausgleichen, so Joachim von Braun, Generaldirektor des International Food Policy Research Institute**

**DIE ZEIT:** In den Entwicklungsländern hungern mehr als 800 Millionen Menschen. Kann ihnen die Gentechnik helfen?

5 **JOACHIM VON BRAUN:** Langfristig ja. Aber bis die Gentechnik so weit ist, muss den Hungernden und den armen Kleinbauern vor allem anderweitig geholfen werden.

10 **ZEIT:** Nämlich wie?

**VON BRAUN:** Ein erheblicher Teil des Massenhungers wird durch politische Krisen und Konflikte ausgelöst. Die wiederum hängen meist mit Armut zusammen. Hunger ist Teil des Armutproblems. Die Agrarpolitik vieler Entwicklungsländer missachtet aber die Interessen der armen Kleinbauern. Sie investiert zu wenig in den ländlichen Raum, in gutes Saatgut, in Dünger, Wasser und verbesserte Marktchancen. Nicht fehlende Gentechnik, falsche Politik verursacht gegenwärtig den Hunger.

25 **ZEIT:** Auch die Politik der USA und der EU?

**VON BRAUN:** Leider ja. Die Subventions- und Agrarhandelspolitik der meisten OECD-Länder beraubt die Entwicklungsländer ihrer Marktchancen - insbesondere dort, wo auch Kleinbauern Chancen hätten: bei der Produktion von Baumwolle, Zucker, Reis und auch Milch. Auf den asiatischen Märkten konkurriert zum Beispiel indische Milch mit subventionierten Exporten aus Europa. Das nimmt den indischen Bauern Chancen.

**ZEIT:** Die EU-Agrarreform ...

40 **VON BRAUN:** ... ist zumindest ein Schritt in die richtige Richtung.

**ZEIT:** Ginge es den Hungernden besser, wenn Europa den Import gentechnisch veränderter Produkte aus Afrika erlauben würde?

**VON BRAUN:** Momentan stellt sich diese Frage nicht. In dem Teil Afrikas, in dem die Hungernden leben, spielt Gentechnik in der Produktion überhaupt keine Rolle. Wenn Afrika aber doch einmal eine grüne Revolution erleben würde und somit auch für den Export produzieren könnte, würde eine Blockade gentechnisch veränderter Produkte den afrikanischen Bauern schaden.

**ZEIT:** Wie kann die Gentechnik den Hungernden schneller helfen?

**VON BRAUN:** Erstens, indem sie Pflanzen entwickelt, die längere Dürreperioden überstehen. Das verspricht auf längere Sicht stabilere Erträge besonders bei Hirse und Mais. Zweitens geht es um die Entwicklung von Pflanzen, die gegen Schädlinge resistent sind. Mit virusresistenten Süßkartoffeln, einer Arme-Leute-Nahrung, gibt es bereits Forschungserfolge; auch bei Kassawa, einem anderen afrikanischen Grundnahrungsmittel, wäre dies enorm hilfreich. Drittens kann die Gentechnik den Pflanzen Inhaltsstoffe beifügen, die für eine ausgewogene Ernährung wichtig sind. Zum Beispiel Vitamin A. Die traditionelle Pflanzenzüchtung stößt hier an ihre Grenzen.

**ZEIT:** All die Segnungen für die Armen gibt es aber noch nicht, oder?

80 **VON BRAUN:** Vieles ist im Labor schon entwickelt worden und auch auf dem Versuchsfeld angekommen. In der Praxis hat gentechnisch veränderte Baumwolle in China und Indien bereits die Einkommen Tausender Kleinbauern erhöht; außerdem werden dort jetzt weniger Pestizide gespritzt.

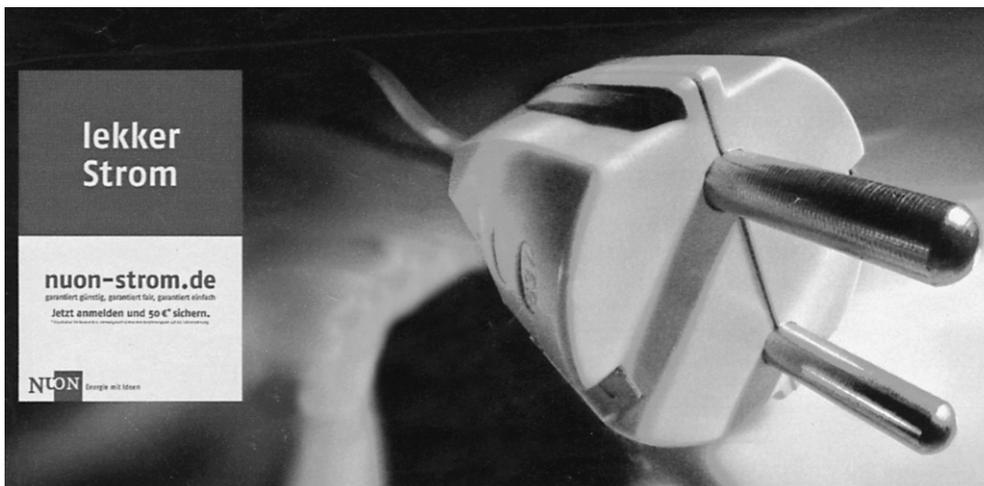
85 **ZEIT:** Können sich arme Bauern gentechnisch verändertes Saatgut überhaupt leisten?

90 **VON BRAUN:** Kleinbauern 37. Sie leisten sich zum Beispiel die neue Baumwollsaat, weil sie so Pflanzenschutzmittel sparen.

95 **ZEIT:** Wollen Sie ernsthaft behaupten, die Gentech-Konzerne kümmern sich um die Probleme der Kleinbauern im Süden?

**VON BRAUN:** Nicht, solange die Kleinbauern nicht zahlungsfähig sind. Hier kann aber Partnerschaft zwischen privater und öffentlicher Forschung helfen. Den Kleinbauern angemessene Technik anzubieten, dazu ist die öffentlich finanzierte Agrarforschung da. Die Konzerne bieten der Agrarforschung auch aus PR-Interesse zunehmend jene Produkte, die für sie selbst kommerziell uninteressant sind, aber für die nicht zahlungsfähigen Kleinbauern von Bedeutung sein könnten. Die öffentliche Forschung kann sie dann weiterentwickeln und den Kleinbauern verfügbar machen ...

## Plötzlich Hochspannung in der Hauptstadt



Mit rüden Methoden erschwert der schwedische Energieerzeuger Vattenfall seinem Konkurrenten Nuon (Niederlande) den Einstieg auf dem lukrativen Berliner Strommarkt für Privatkunden.

Für eine in Berliner Tageszeitungen geschaltete Anzeige kassierte Vattenfall bereits eine Abmahnung. In dem Inserat wurden Stromkunden mit der Behauptung verunsichert, das Nuon-Kundenzentrum befände sich 658 Kilometer von Berlin entfernt – gemeint war wohl die Konzern-

zentrale in Amsterdam. Neuer Ärger droht den Schweden wegen einer Verunglimpfung der Nuon-Plakatkampagne für „lekker Strom“ als „doofer Strom“ in der Vattenfall-Firmenzeitschrift „TerraVatt“.

Vattenfall hält seit der Übernahme des kommunalen Versorgers Bewag eine Vormachtstellung in der Stromversorgung der Hauptstadt. Nuon hatte angekündigt, das wichtigste Vattenfall-Produkt Berlin Klassik dauerhaft zu unterbieten.

OSTJOBS

### Frauen überholen Männer

In Berlin, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt besitzen erstmals mehr Frauen einen Arbeitsvertrag als Männer. Das ergibt sich aus einer vorläufigen Erhebung der Bundesagentur für Arbeit, die FOCUS vorliegt. Danach besetzen weibliche Angestellte und Arbeiterinnen in der Bundeshauptstadt inzwischen 51,5 Prozent aller sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze. In Mecklenburg-Vorpommern liegt ihr Anteil bei 51,3 Prozent, in Sachsen-Anhalt bei 50,6. Im Bundesdurchschnitt entfallen von 100 sozialversicherungspflichtigen

Beschäftigungsverhältnissen 55 auf Männer und 45 auf Frauen.

Der Grund für die weibliche Übermacht in Teilen Berlins und Ostdeutschlands liegt weniger in der steigenden Erwerbstätigkeit der Frauen. Vielmehr sind Männer stärker vom Arbeitsplatzabbau betroffen als ihre Kolleginnen. So hatten Männer 2000 noch knapp 51 Prozent der insgesamt rund 580 000 sozialversicherungspflichtigen Jobs in Mecklenburg-Vorpommern inne. Seitdem ist dort die Zahl der Arbeitsplätze insgesamt um 11,5 Prozent zurückgegangen.

# Grenzen des Wachstums

## Experten kritisieren Vernachlässigung regionaler Netze zugunsten des schnellen Durchgangsverkehrs in der EU

- (1) „Solange man Äpfel nicht per E-Mail verschicken kann, müssen wir uns die Straße noch teilen“, lässt eine Speditionsfirma auf ihre Lkw-Pläne drucken, gerade so als wären Lkw-Transporte die einzige Alternative. Wieso werden die Äpfel nicht stattdessen mit der Bahn befördert? Und muss man überhaupt in einem Hamburger Supermarkt unbedingt italienische Äpfel kaufen können?
- (2) Fragen wie diese waren es, mit denen sich kürzlich in Ravensburg die 125 Teilnehmer einer wissenschaftlichen Plenarsitzung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung auseinandersetzten. Unter der Überschrift „Grenzenloser Verkehr? – Verkehr an Grenzen!“ diskutierten sie über ein Thema, das im zusammenwachsenden Europa so aktuell ist wie nie zuvor: Nahrungsmittel, Fahrzeugteile, High-Tech-Geräte oder Kleidungsstücke – bei den meisten Produkten haben die Transportkosten nur noch einen Anteil von wenigen Prozent am Endpreis. So ist es möglich geworden, Güter aller Art kreuz und quer durch Europa zu befördern, nicht selten auf den gleichen Strecken hin und zurück. Mit großem logistischen Aufwand werden die sprichwörtlichen Eulen nach Athen getragen.
- (3) Ein hoher und beständig wachsender Anteil des Güterverkehrs wird über die Straße abgewickelt. Weil Lkw-Transporte immer noch als die schnellste, billigste und flexibelste Beförderungsmöglichkeit gelten, rauschen die Brummis ohne Rücksicht auf Verluste durch Wohngebiete und ökologisch empfindsame Regionen, verstopfen die Straßen, verpesten die Luft.
- (4) Die Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der modernen Verkehrsplanung. Durch die im Januar 2005 in Kraft getretene Lkw-Maut versucht man, die externen Kosten des Verkehrs stärker als bisher auf die Verursacher umzulegen. Damit die relative Verteuerung des Straßengüterverkehrs aber auch den Umstieg auf Schienentransporte begünstigt, müssen gleichzeitig die technischen Voraussetzungen im Gleisverkehr angeglichen werden. Uneinheitliche Spurweiten und Stromversorgungssysteme in den einzelnen EU-Ländern setzen die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn herab. Denn Güterzüge, die, wie der Bonner Wissenschaftler Johannes Frerich ironisch anmerkt, „im europäischen Durchschnitt mit 18 km/h in etwa die Geschwindigkeit eines Eisbrechers auf der Ostsee erreichen, bieten bisher kaum eine Alternative zum Lkw-Verkehr.“
- (5) Auch an der Zunahme des Personenverkehrs hat der Straßenverkehr einen überproportional hohen Anteil. Schneller, individueller, komfortabler lautet die Begründung derer, für die trotz Unfallgefahr und hoher Spritpreise das Auto das Verkehrsmittel der Wahl ist. Selbst kilometerlange Staus können diese Argumente kaum entkräften, solange die Qualität der Bahnverbindungen überzeugten Autofahrern wenig Anlass zur Meinungs-

änderung bietet. Wer sich einmal in langsamen Regionalzügen über schlechte Anschlussverbindungen ge- ärgert hat oder im überfüllten ICE auf dem Fußboden sitzen musste, der nimmt beim nächsten Mal das Steuer lieber wieder selbst in die Hand. Und fährt damit häufig nicht nur besser, sondern auch billiger.

**(6)** Die Grenzregionen sind, wie es der Berliner Geograf Markus Hesse ausdrückt, gewissermaßen „Blaupausen des gesamteuropäischen Verkehrsdilemmas“. Hier zeigen sich die Auswirkungen der wachsenden Verkehrsströme besonders deutlich. Vom Motorrad bis zum 40-Tonner rauschen die Fahrzeuge vorbei und hinterlassen Lärm und Gestank.

**(7)** Wer bleibt, lebt hart an der Grenze – in vielerlei Hinsicht. Die Anwohner

der Grenzregionen leiden unter Staus, Straßenschäden und Umweltproblemen, können jedoch selbst von verbesserten Verkehrsbedingungen kaum profitieren. Denn die EU-Grenzübergänge sind zwar für den schnellen Durchgangsverkehr weit geöffnet, der Ausbau regionaler Verkehrsnetze bleibt aber häufig auf der Strecke. Während die europäischen Metropolen immer näher zusammenrücken, sind die „gefühlten Entfernungen“ in peripheren Regionen ungleich größer. Das beste Beispiel lieferte der Tagungsort selbst: Ravensburg, im Dreiländereck zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz gelegen. Egal, aus welcher Richtung man kommt, diese Stadt scheint immer eine halbe Weltreise entfernt.