

Dat Pöggskén

ZEITUNG DER GRÜNEN TELGTE & WESTBEVERN

Dat Pöggskén wird hundert



Guten Tag, liebe Leserin und lieber Leser,

Nicht an Jahren – okay – aber die 100. Ausgabe können wir heute in Ihre Hände legen. Die erste Ausgabe erschien, wie Sie umseitig sehen können, vor genau 34 Jahren, im August 1985.

Die Autor*innen der ersten Stunde hießen Christa Eisen, Thomas Brandherm, Udo Woltering, Bernhard Drestomark und Wolfgang Pieper.

Die Autor*innen dieser Ausgabe wollen wir hier nicht alle aufzählen, sie können aber leicht erkennen, dass es einige Unverbesserliche gibt. Die Leute gehen in die Kommunalpolitik, weil sie etwas zu sagen haben, weil sie mitreden wollen. Und genau das schlägt sich auch im Pöggskén nieder. Sicher (und hoffentlich) lösen einige Artikel

nicht bei allen nur Freude aus, aber Dat Pöggskén wird ausschließlich von freiwilliger und ganz offensichtlich auch kontinuierlicher Arbeit getragen. Die Erfinder*innen dieser Zeitung haben eine Telgter Besonderheit geschaffen, die bis heute – und hoffentlich noch viele Jahre – funktioniert. Und natürlich sind wir auch stolz. Wir

haben es bis zur Ausgabe Nr. 100 geschafft! Aber Dat Pöggskén wurde gemacht, um zusätzliche Informationen aus dem Telgter Rat und dem Rest der politischen Welt und aus grüner Sicht an die Frau, an den Mann und in die Häuser in unserer kleinen Stadt zu bringen. Und deshalb muss Dat Pöggskén an seinem Geburtstag auch

das selbe tun wie immer: Es muss arbeiten und wird Ihnen auch in dieser Ausgabe politische Vorgänge aus der kleinen und der großen Welt und aus grüner Sicht nahe bringen. Bleiben Sie dem Pöggskén gewogen, dat Pöggskén bleibt es Ihnen auch!

Ihre Pöggskénredaktion

Liebe Telgterinnen und Telgter,

unsere kleine Stadt war in diesem Jahr Ausstellungsort für die Friedensherde aus blauen Schafen der Künstlerin Bertamaria Reetz. Die Illusion einer friedlich weiden Schafherde ist gedacht als Symbol für ein menschliches Miteinander, die Kunstaktion appelliert an soziale Verantwortung und wirbt für eine tolerante Geisteshaltung. Ende Juli folgte eine künstlerische Aktion der „Kulturnomaden Telgte“, einer Gruppe von unabhängigen Künstlerinnen und Künstlern, die unter dem Titel „Leben.Kultur.Fluss“ die Ems für einen Tag in den Mittelpunkt ihres Schaffens und des Bewusstseins stellten. Bis Anfang September gastieren sieben Künstlerinnen und Künstler mit ihren Arbeiten zu den „Sieben Todsünden“ auf dem Platz zwischen Wallfahrtskirche und Kapelle und provozieren Besucher/innen und Gäste zur Auseinandersetzung mit Fragen zum heutigen Verständnis von Hoch-

mut und Geiz, von Völlerei und Faulheit.

Kunst und Kultur spielen in Telgte eine wichtige Rolle: Im Museum RELIGIO, im städtischen Kulturprogramm, in den Aktionen von Vereinen oder Privatleuten von der Theateraufführung über Konzerte bis hin zu den vielen Aufführungen der städtischen Musikschule oder den Schulorchestern, der Chöre und Ensembles. Kunst und Kultur gehören zu Telgte, sie prägen das öffentliche Leben ganz entscheidend mit.

Und die Kunst spielt in Telgte eine Rolle im öffentlichen Raum, auf Straßen und Plätzen, zeitlich begrenzt wie etwa die Ausstellung der Trash-People von HA Schult 2011 im Dämmertpark oder dauerhaft wie die Heidemann-Skulpturen in der Historischen Altstadt. Manchmal ist diese Kunst im öffentlichen Raum gefällig und einfach nur schön,

manchmal ist sie (im übertragenen Sinne) „gefährlich“, herausfordernd, provozierend oder sperrig und schwer verständlich.

Immer aber bietet Kunst und Kultur die Chance, einen anderen Blick auf die Wirklichkeit (was ist schon wirklich wirklich?) zu werfen, die künstlerische Erschaffung einer neuen, anderen Realität nachvollziehen zu können und in der Betrachtung von Kunst für einen Moment einer Welt von bloßer Zweckmäßigkeit, von Nutzen und Effizienz zu entkommen. Kunst ist dabei immer mehr als nur schön, gefällig oder anstößig. Kunst bringt Menschen zusammen, Kunst kann Menschen „auf die Palme“ bringen, Kunst kann heilsam wirken, Kunst kann anklagen, Kunst kann den Blick verändern, Kunst kann...

Kunst kann Freude machen: Im nächsten Jahr freu-



en wir uns über eine erneute Ausstellung der „Alltagsmenschen“ von Künstlerin Christel Lechner aus Witten. Die überlebensgroßen Betonfiguren, die bereits zum dritten Mal in Telgte gastieren werden, haben eine positive Ausstrahlung, und sie erreichen damit direkt das Herz des Betrachters. Sie erzählen kleine Geschichten, die wir aus dem Alltag wiedererkennen oder an die wir uns beispielsweise

aus unserer Kindheit erinnern. Die Ausstellung wird ganz sicher wieder viele Menschen nach Telgte locken, sie wird gute Laune verbreiten, und in jedem Fall wird sie zwischen April und Anfang Juli 2020 unseren Alltag in Telgte bereichern.

Mit besten Grüßen
Ihr wolfgang pieper

Dat Pöggskan

Pöggskan sitt in'n Sonnenschien,
O, wat is dat Pöggskan fien
Met de gröne Bücks!
Pöggskan denkt an nicks.
Kümp de witte Gausemann,
Mät so raude Stiewweln an,
Mäck en graut Gesnater,
Hu, wat fix
Springt dat Pöggskan met de Bücks,
Met de schöne gröne Bücks,
Met de Bücks in't Water!

Augustin Wibbelt

Augustin Wibbelt war ein katholischer Priester, geboren 1862, in Vorhelm bei Ahlen, wohin er nach dem Ausscheiden aus dem Priesteramt zurückkehrte und wo er auch 1947 starb. Er

verfasste zahlreiche Artikel und Bücher in hochdeutscher Sprache, sowie Gedichte und „humorvolle Dialoge“ in Münsterländischem Platt. „Dat Pöggskan“ mussten fast alle Schulkinder bis Ende des 20. Jahrhunderts auswendig lernen, weshalb es bis heute sein bekanntestes Gedicht ist. Seine Nichte und Erbin, Anne Aulike, vermachte das Gesamtwerk ihres Onkels mit den dazugehörigen Rechten 1981 dem Kreis Beckum, von dem es auf den Kreis Warendorf überging. Wibbelts Werke werden im Kreisarchiv gehütet, Teile seines Nachlasses sind im Museum Abtei Liesborn ausgestellt.

g. k.

Der Pöggscast

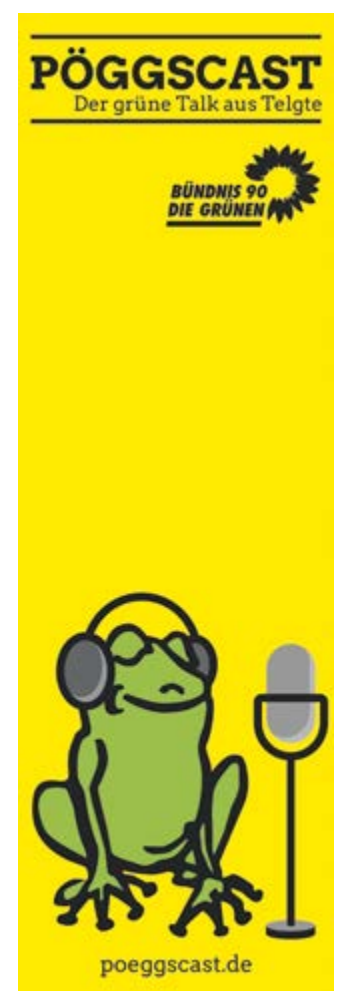
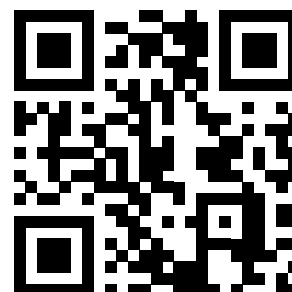
Dat Pöggskan ist bereits 100 Ausgaben alt und darf sich endlich über Nachwuchs freuen.

Am 16. Juli 2019 hat der kleine Pöggscast das Licht der Welt erblickt und ist bereits zwei Episoden alt. Jeden Monat widmen wir uns einem neuen Thema, das wir informativ, witzig oder einfach nur interessant an die Frau und den Mann bringen wollen. Wir holen uns dabei regelmäßig Stimmen von Experten auf den Gebieten, ob diese nun unserer parteilichen Anschauung entsprechen oder auch nicht ist dabei eher zweitrangig.

Die beiden Moderatoren des Pöggscast sind übrigens

Marian Husmann, für viele Telgter definitiv ein bekanntes Gesicht, und Jost Behre, der Zugezogene. Wir freuen uns natürlich auch über interessante Themenvorschläge von Ihnen - und sei es nur eine kurze Frage, die wir innerhalb einer unserer Folgen beantworten dürfen. Zu hören gibt es den Pöggscast bei Spotify, iTunes oder über unsere Internetseite. Weitere Informationen finden Sie unter poeggscast.de oder durch den QR-Code unter diesem Artikel.

j. b.



Impressum

Zeitung der Grünen Telgte
Ratsfraktion & Ortsverband
von Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Auflage: 8.700 Stück
Anschrift: Peter Spieker
Waldweg 27
48291 Telgte
V.i.S.d.P.: Peter Spieker

Textbeiträge:
Jost Behre, Bernhard Drestomark, Marian Husmann, Valerie Kelling, Gerd Klünder, Wolfgang Pieper, Tatjana Scharfe, Bettina Schmitte

Was ist der VCD

Und was kann er auch für die Menschen in Telgte bedeuten?



Mobilität für Menschen.

Schon vor über 30 Jahren war klar, dass der wachsende motorisierte Individualverkehr eine Belastung für Klima und Umwelt ist und uns Menschen in hohem Maße gefährdet.

So bildeten sich überall im Land Gruppen, die sich zum „Verkehrsclub Deutschland“ zusammenschlossen. Unser Ziel: Eine menschen- und umweltfreundliche Mobilität. Eine Idee der ersten Zeit, die sich durchsetzte, war die Bahncard: Günstig Bahnfahren für alle!

Unsere Ideen und Vorschläge sind heute so aktuell wie nie. Die Münsterlandkreise und Münster sind sich einig, dass Fahrrad und öffentlicher Nahverkehr gefördert werden sollen, damit mehr Menschen vom Auto umsteigen – und die Politik beschert uns eine vierspurige Autobahn zwischen Münster und Telgte. Jugendliche streiken für Klimaschutz, Münsteraner kämpfen um jeden Straßenbaum, alle protestieren gegen die Abholzung des

Regenwaldes, die Landesregierung plant eine Aufforstungsprämie – und lässt mal eben tausende alter Bäume fällen und Flächen versiegeln für mehr Autoverkehr.

Wir sind sicher: Sie dürfen damit nicht durchkommen. Wir unterstützen seit Jahren die Bürgerinitiativen gegen den weiteren Ausbau der B 51/64 und haben durch unsere Arbeit mit die Grundlagen dafür gelegt, dass der Autoverkehr jetzt schon zurückgeht und damit die Verkehrsprognosen Lügen straft.

Konkret: Wie kommt man aus Telgte umweltfreundlich nach Münster – und zurück – und hilft damit den autobahnähnlichen Ausbau der B51 mit allen schädlichen Folgen zu verhindern?

Per Bahn: Wir kennen die Probleme des „Warendorfer“; stehen im Kontakt mit den Betreibern, setzen auch immer wieder Verbesserungen durch. Aber 12 Minuten von Telgte nach Münster sind nicht zu schlagen. Wer gut zu Fuß oder mit dem

Rad unterwegs ist, kann Ziele in Münsters Innenstadt zügig erreichen. Das Angebot sicherer Radstellplätze am Hauptbahnhof wird in den nächsten Jahren mehr als verdoppelt. Für zügigere Busanbindungen in die Außenstadtteile gibt es erste Erfolge (Ringlinie), weitere (mehr Busspuren, dichtere Takte) sind in der Planung. Der VCD hat vorgeschlagen, mindestens alle früheren Haltepunkte im Stadtgebiet Münster (z.B. Danziger Freiheit) zu reaktivieren, der Planungsausschuss hat die Empfehlung aufgegriffen. Verbunden mit engen Takten kann man dann hoffentlich in Zukunft auch in die Außenbereiche und über Münster hinaus mit der geplanten „Münsterland S-Bahn“ zügig unterwegs sein.

Buslinien: Zwei (R11/13) ergänzen jetzt schon die Bahn. Die Stadtbuslinie 4 könnte von Lauheide aus über die August-Winkhaus-Straße bis zum Bahnhof Telgte

verlängert werden. Das wäre relativ schnell möglich, wenn Telgte einen angemessenen Teil der Kosten übernehme.

Tarife: Was der VCD seit Jahren fordert, hat der ZVM endlich aufgegriffen (WN 25.7.19: „Bus und Bahn sollen billiger werden“). Jetzt müssen die Kreise ausreichend Mittel bereitstellen!

Velorouten: Die erste Modellroute geht über Handorf nach Telgte und ist in Arbeit. Eine südliche über die Pleistermühle sollte es auch geben, dazu müsste der Radweg neben der B51 erhalten bleiben. Auch hierbei arbeiten wir eng mit dem ADFC zusammen.

Viele werden noch nicht aufs Auto ganz verzichten können. Aber ein Modellvergleich zeigt: Wenn in der morgendlichen Spitzenstunde nur 150 Personen vom eigenen PKW umsteigen würden, gäbe es an der Kreuzung Handorf keinen Stau! Wie wär's also mit Fahrgemeinschaften, organisiert über soziale Medien?

CarSharing: Wenn der regelmäßige Weg zur Arbeit auf andere Weise gesichert ist, braucht man ein Auto nur gelegentlich. Bereits 5000 Nutzer gibt es im Münsterland, die CarSharing nutzen. Ihnen stehen vom Transporter bis zum Smart verschiedene Fahrzeuge zur Verfügung. CarSharing-Stationen sollte es auch in Telgte geben, eine am besten in Bahnhofsnähe. Übrigens: In Münster werden jetzt auch E-Autos und Lastenfahrräder angeboten.

Viele im Münsterland fordern mehr Raum für Grün, für Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV. Raum für Autos wird knapper und teurer. Ein Ausbau der B51 setzt weiterhin auf wachsenden Straßenverkehr und ist angesichts der Klimaproblematik verkehrspolitischer Irrsinn.

Wolfgang Wiemers, Thomas Lins,
VCD

www.vcd.org Email: muensterland@vcd.org
Regionalverband Münsterland:
0251/13 60 23

Geld kann nachhaltig sein

Was macht die Bank eigentlich mit meinem Geld, wenn ich es nicht nutze?

Im Zuge der öffentlichen Debatten um Nachhaltigkeit, Klimaschutz und soziale Verantwortung stellte sich mir diese Frage immer öfter. Für mich ist wichtig, dass mein Geld „Gutes“ tut, Perspektiven für Menschen aus wirtschaftlich benachteiligten Ländern eröffnet und gleichzeitig die Umwelt schon. Bei der Suche nach Alternativen stieß ich auf die Genossenschaft Oikocredit. Ich hatte das große Glück, nicht nur Anlegerin, sondern auch Mitarbeiterin werden zu können und bin nun seit März dieses Jahres für einen der acht Förderkreise tätig.

Oikocredit finanziert seit über 40 Jahren mit dem Kapi-

tal ihrer Anleger*innen Partnerorganisationen im globalen Süden. In Lateinamerika, Asien und Afrika vergibt sie Kredite in den Schwerpunktbereichen inklusives Finanzwesen, Landwirtschaft und erneuerbare Energien. Vor allem Frauen profitieren von den Kreditangeboten, sie machen 84 Prozent der Kundschaft bei den Oikocredit-Partnern in der Mikrofinanz aus. Finanziert werden Partner, die einen positiven sozialen Wandel anstoßen, Geschlechtergerechtigkeit fördern, sich für faire Arbeitsbedingungen einsetzen und zum Klimaschutz beitragen. Die Partner werden nach strikten Richtlinien mithilfe einer sogenannten ESG Scorecard ausgewählt, in der die sozialen und ökologischen Auswirkungen un-

tersucht und die Unternehmensführung geprüft wird.

Derzeit investieren bei Oikocredit weltweit 57.000 Anleger*innen 1,1 Milliarde Dollar. Fast die Hälfte der Anleger*innen kommt aus Deutschland. Der in Bonn ansässige Westdeutsche Förderkreis von Oikocredit verwaltet das Kapital der Anleger*innen aus der Region Saarland, NRW und Rheinland-Pfalz. Mitglied werden kann man schnell und einfach bereits ab 200 Euro. Wie das genau funktioniert, ist auf der Website nachzulesen:

www.westdeutsch.oikocredit.de

Karen Zwissler

Anlegerin & Mitarbeiterin bei Oikocredit
Westdeutscher Förderkreis e.V.



Filma und ihre Familie haben mit dem Kredit von Fourth Partner Energy eine Solarpumpe für die Bewässerung ihrer Felder finanziert.

© Opmeer Reports

Vom Gelben Sack zur Wertstofftonne

Vielleicht erinnern Sie sich noch daran, liebe Leserin, lieber Leser, dass in den 90-er Jahren des letzten Jahrhunderts der gelbe Sack eingeführt wurde.

Das Ziel: Verpackungsmüll sortieren und wieder verwerten. Händler und Hersteller wurden verpflichtet, Verkaufsverpackungen zurückzunehmen und sie einer stofflichen Verwertung zuzuführen. Das Duale System Deutschland organisierte dies für die Einzelhändler und Hersteller. Der Grüne Punkt sollte den Kreislauf von Rohstoffen und Energie verdeutlichen. In Telgte wurde zunächst Skepsis laut.

Der inzwischen verstorbene Ratsherr Egon Krauthausen fürchtete Geruchsbildung durch Fäulnisprozesse der Rest - Lebensmittel, die an, bzw. in Verpackungen blieben. Ratten könnten angelockt werden. Die tatsächlichen Probleme waren eher

vom Winde verwehte Säcke, oder solche, die durch die beauftragten Unternehmen nicht eingesammelt wurden. Die Deutschen wurden wahre Weltmeister im Sortieren. So wurden z. B. im Jahr 1999 ca. 550 000 Tonnen Verpackungsmaterial gesammelt.

Ein gutes System? Es hat die bedrohliche Plastikflut nicht wesentlich gemindert. Der gute Ruf des DSD, inzwischen acht bis zehn Systembetreiber, ist lange dahin, seit bekannt wurde, dass Millionen Tonnen nicht wiederverwertet, sondern auf Deponien in ärmeren Ländern, vor allem der südlichen Hemisphäre, landeten oder verbrannt wurden.

Das Ziel der Vermeidung von Verpackungen ist nicht erreicht worden. Vergewärtigt man sich, dass im letzten Jahr in Deutschland 3,5 Milliarden Pakete ausgeliefert wurden, muss man da leider auch in Zukunft

schwarz sehen – auch wenn da eher Papier denn Plastikmüll entsteht. Nun hat der Rat der Stadt Telgte im Juli einstimmig beschlossen, dass zum 1. Februar 2021 die Gelbe Tonne als „Vorläufer“ der Wertstofftonne eingeführt wird, die aus Gründen der Vertragszeit - Bindung mit dem Dualen System nicht eher zum Sammeln eingesetzt werden kann. In die werden die Bürger*innen demnächst Verpackungsabfälle und sogenannte „stoffgleiche Nicht-Verpackungsabfälle“ werfen. Grundlage ist das neue Verpackungsgesetz (VerpackG) vom 1. Januar 2019. Die einzelne

Kommune im Kreis ist Auftraggeber und trägt somit die Verantwortung. Das ist ein erheblicher Fortschritt in Richtung Transparenz!

Im Jahre 2014 scheiterte eine kreisweite Einführung der Wertstofftonne, da nicht alle Kommunen im Kreis mitzogen. Die Stadtverwaltung sieht aber „eine bessere kommunale Verhandlungsposition gegenüber den Dualen Systemen, wenn bereits die gelbe Tonne als ‚Verpackungstonne‘ eingeführt würde und diese dann im zweiten Schritt zu einer Wertstofftonne ausgeweitet wird.“ Eine 240-Liter-Tonne kann den Inhalt von

ca. 8 gelben Säcken fassen. Auch Kreise, die über eine Wertstofftonne verfügen, also zusätzlich stoffgleiche Nichtverpackungen erfassen, lassen die Behälter vierwöchentlich abfahren und machen damit in der Praxis gute Erfahrungen. Die Mehrkosten betragen pro Einwohner*in zwischen zwei und vier Euro im Jahr.

Eine vierzehntägige Abfuhr mit der Möglichkeit der Nutzung einer 120 statt einer 240 l - Tonne(Platzersparnis in Mehrfamilienhäusern/ Fluren/ Kellern) wurde von Herrn Meschede von der AWG Ennigerloh nicht empfohlen oder gewollt. Wenn man sich die Maße anschaut, macht die kleinere Tonne schon einen Unterschied und würde sicher von zahlreichen Bürger*innen gebucht, auch wenn das noch einmal drei bis vier Euro pro Person pro Jahr zusätzlich ausmacht.

b.d.



Telgte-Süd Klimaneutral gestalten

Zur Sitzung des Ausschusses „Planen, Bauen, Umland und Umwelt“ (PBUU) am 27. Juni dieses Jahres, hat die Grüne Fraktion unter dem Titel „Klimaneutrales Baugebiet Telgte-Süd“ einen weit reichenden Antrag gestellt.

Ziel des Antrages war – und ist – , Bauwillige über städtebauliche und privatrechtliche Verträge soweit zu einer klima- und ressourcenschonenden Bauweise zu verpflichten, dass die Häuser über ihre gesamte Nutzungszeit hinweg als klimaneutral betrachtet werden können. Kern des Antrages (siehe Kasten) und auch Dreh- und Angelpunkt der kontroversen Diskussion ist genau die Verpflichtung der Bauwilligen. Hauptargument der Grünen Fraktion ist, dass der Rat bei seinen aktuellen Entscheidungen darauf achten muss, vor dem Hintergrund der

sich verschärfenden Klimakrise heute keine Beschlüsse zu fassen, die morgen schon als „von Vorgestern“ erscheinen. Ein Baugebiet, das auf eine Lebensdauer von mindestens hundert Jahren angelegt ist, muss auch den Anforderungen diese Spanne entsprechen. Eine dieser Anforderungen kann bei der aktuellen Problemlage nur die Klimaneutralität sein. Während sich der Ausschuss auf die „weicheren“ Punkte zwei und drei einigen konnte, zeichnete sich für den ersten und wichtigsten Punkt keine Mehrheit ab. Allerdings konnten sich die Fraktionen darauf einigen, in einem gesonderten Termin über diesen Punkt zu verhandeln, der dann aus dem Beschlussvorschlag heraus genommen wurde. Dieses Gespräch wird nun Anfang September stattfinden. Wir bleiben am Ball!

g.k.

Antrag der Grünen Fraktion zur Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen, Umland und Umwelt am 27. Juni 2019:

Klimaneutrales Baugebiet Telgte-Süd

Beschlussvorschlag: 1. Die Bauherr*innen in Telgte-Süd werden über städtebauliche Verträge verpflichtet, ihre Gebäude so auszulegen, dass über die Lebenszeit des Gebäudes ein CO2-neutraler Bau, Betrieb und Rückbau sichergestellt ist. Diese Verpflichtung bezieht sich auf die Wärmeleistung durch Heizung und Warm-Wasser, auf den absehbaren Strombedarf, Bau und Rückbau des Hauses, bei einer angenommenen 100jährigen

Nutzung. Die CO2-Neutralität ist über eine fachliche Berechnung nachzuweisen. 2. Der Bebauungsplan Telgte-Süd wird noch einmal auf mögliche und notwendige Optimierungen bei der Ausrichtung der Gebäude mit Bezug auf die Nutzung von Solarenergie untersucht. 3. Die Verwaltung wird beauftragt, einen Überblick über die Förderkulisse für ökologische Bauweisen zu erstellen und diesen der Öffentlichkeit, besonders Bauwilligen in Telgte-Süd zur Kenntnis zu bringen.

KÖNIG
Inhaber: Martin König
Grabenstr. 1, Tel 77119
Mo-Fr: 14-18:30, Sa 9-13
www.fahrrad-koenig.de

Ihr Fahrrad-Spezialist in Telgte
Fahrräder 2019
GREENS - Westminster
3-Gang Nabendynamo

Kommen Sie zur Probefahrt – Wir beraten Sie gern und unverbindlich!
Service und Reparatur
Für uns selbstverständlich

Glas · Porzellan · Fahrräder
VOGT
48291 Telgte · Ritterstraße 47
Tel. 02504/2196 · Fax 02504/77377

Geänderte Geschäftszeiten
Di, Do+Fr 9.00 - 13.00 Uhr
u. 14.30 - 17.00 Uhr
Mo + Mi 9.00 - 13.00 Uhr
Sa 9.00 - 12.00 Uhr

1+1 zusammenzählen

Ein Gastbeitrag von Andreas Hellgermann

Im Mai 2015 kam es zu einer der schwersten Hitzewellen in der Geschichte Indiens. Vielerorts wurde die 45-Grad-Marke geknackt. In Allahabad zeigte das Thermometer 47,7 °C an.

Aber das ist schon eine Meldung von vorgestern. Über solche Temperaturen hätten sich die Menschen in Nordindien in diesem Frühsommer gefreut. Ich bin Klimakatastrophengewinner. Wenigstens zum Teil. Die Weinernte in Westbern verspricht in diesem Spätsommer so gut zu werden wie noch nie und das Tomatenhäuschen braucht keine Folie mehr, um vor Braunfäule zu schützen. Dafür verzichte ich aufs Joggen an der Ems, solange es für den Eichenprozessionsspinner keine Entwarnung gibt. Außerdem deprimiert mich der Anblick vertrocknender und absterbender Bäume. Die Grünen sind auch Klimakatastrophengewinner. Sie sind seit der Europawahl im Umfragehoch. Das haben sie Greta Thunberg und Rezo zu verdanken. Womit hat

das zu tun? Warum wollen so viele auf einmal die Grünen wählen? Die Antwort auf diese Frage ist einfach: Weil die Grünen für ein Versprechen stehen: Sie waren – und sind – die perfekte Option für „Leute, die das Gefühl haben wollen, etwas ändern zu wollen, ohne doch wirklich etwas zu verändern“, so der Philosoph Slavoj Žižek in der Neuen Züricher Zeitung. Seine These ist von keinem Wahlforscher untersucht worden. Doch es scheint plausibel, dass eine WählerInnenbewegung zu den Grünen nicht deshalb stattgefunden hat, weil viele ehemalige CDU- oder SPD-WählerInnen sich nun doch für eine linke systemkritische Partei entschieden haben. In einer Hitze-Sondersendung im ZDF am 25. Juli wurde mitgeteilt, wir stünden vor einer Beschleunigung der Klimaerwärmung durch einen Effekt, den die ForscherInnen Rückkopplung nennen: In der Arktis taut der Permafrostboden auf, was dazu führt, dass das noch schädlichere Klimagas Methan in

die Atmosphäre entweicht, was wiederum dazu führt, dass die Erwärmung sich beschleunigt. Dieser Rückkopplungseffekt ist auch von der Verringerung der Eisfläche oder der Abholzung des Amazonasgebietes zu erwarten. Die immer wieder, auch



von den Grünen, angepriesene Lösung lautet: „Wir brauchen klimafreundliche Produkte, wir müssen auf Teufel komm raus Batterien produzieren, wir müssen mög-

lichst schnell möglichst viele Elektroautos produzieren ... und Elektroroller ... und wir brauchen viel nachhaltiges Wachstum.“ Und dann brauchen wir bewusste KonsumentInnen die nachhaltig konsumieren und durch ihre individuellen Entscheidungen, jede einzelne, mit ihrer ganzen Kraft – das Klima retten! Für etwas Ähnliches scheint auch das Potsdamer Klimainstitut zu plädieren. Nötig seien „nicht nur eine entschlossene Minderung von Kohlendioxid- und anderen Treibhausgasemissionen. Auch erweiterte biologische Kohlenstoffspeicher, etwa durch ein verbessertes Wald-, Landwirtschafts- und Bodenmanagement, oder die Erhaltung der biologischen Vielfalt sowie Technologien ...“. Bis dahin hätte Žižek also recht: etwas ändern, ohne doch wirklich etwas zu verändern. Aber dann ist da noch zu lesen, worauf es ankommt. Entscheidend sei, „dass diese Maßnahmen auch durch grundlegende gesellschaftliche Veränderungen gestützt werden.“ Wir sollten endlich lernen 1 + 1 zusammenzuzählen: Eine Ökonomie, die die Warnungen der KlimaforscherInnen ernst nimmt, eine Ökonomie, die den Wachstumszwang überwindet, eine Ökonomie, die den Sinn des Lebens nicht in der Produktion und Befriedigung immer neuer Bedürfnisse sieht und bei

den Fragen nach den höchsten Temperaturen nicht in Deutschland beginnt, sondern da, wo es wirklich am heißesten ist. Solch eine Ökonomie ist nicht mehr Kapitalismus. Deshalb ist der einzige Weg die Klimakatastrophe zu bekämpfen, sich die Forderung der Klimagerechtigkeitsbewegung zu eigen zu machen: System Change – not Climate Change! „Alles andere“, um es mit Rosa Luxemburgs Worten zu sagen, „ist Quark!“

P.S. Um Rückkopplungseffekte und das damit verbundene Problem der Kippunkte zu verstehen, ist der kleine, mittlerweile mehr als 10 Jahre alte Animationsfilm „Wake up, freak out – then get a grip“ empfehlenswert. Er zeigt, was nun (z.B. als Folge der Waldbrände in Sibirien) schon eintritt. Er eignet sich für naturwissenschaftliche Laien (wie mich) und den Einsatz in der Schule und ist unter dem oben genannten Titel auf Youtube zu finden. Fürs Mehrfachschauen am besten herunterladen, um den CO₂-Ausstoß zu verringern ...

Der Autor war in den letzten Jahren immer wieder in Garzweiler und im Hambacher Forst und hat – ganz gegen den Trend – bei der letzten Europawahl nicht die Grünen gewählt.

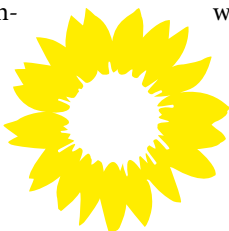
Ein Kommentar von Gerd Klünder

Dat Pöggsken bedankt sich ausdrücklich für den Gastbeitrag von Andreas Hellgermann, der eine wichtige Frage aufgreift: Kann die Klimakatastrophe innerhalb des kapitalistischen Systems verhindert oder zumindest ernsthaft gebremst werden?

Im Augenblick weist nichts darauf hin. Welche Schlüsse die Wirtschaft aus ökologischen Erkenntnissen und Vorgaben zieht, konnte beim Diesel-Skandal bestens beobachtet werden; Exxon-Mobil hielt ein Firmen-internes Gutachten, das bereits vor 40 Jahren auf die Gefahr einer Klimakatastrophe hinwies, säuberlich unter Verschluss. RWE pocht auf das Recht, Kohle zu verstromen und droht mit Schadensersatzforderungen. Die Mechanismen

einer rein auf Profit orientierten Wirtschaftsform blenden ökologische Fragen aus und „Erst kommt das Fressen, dann die Moral“ (Brecht) klappt bei den Gierigsten am längsten. Allerdings liegen die Herausforderungen erst mal in einer Ökologisierung der Gesellschaft und genau da sollten wir ansetzen. Wenn sich dann zeigt, dass das Wirtschaftssystem dabei im Weg steht, muss es beiseite geräumt werden. Das Verhalten der Wähler*innen hat sich verändert und das vermutlich nicht, um nichts zu verändern, sondern weil die Problemlage in immer mehr Köpfen ankommt und den Grünen am ehesten zugetraut wird, konsequente

Schritte zu gehen. Diese Entwicklung wird weiter gehen und entweder die anderen Parteien fangen ernsthaft an zu södern, oder die Grünen haben die Zügel irgendwann endgültig in der Hand. Ob es als „Profit“ bezeichnet werden kann, auf den Kutschbock eines Wagens gesetzt zu werden, der gründlich im Dreck steckt, ist dabei noch eine andere Frage. Den Kapitalismus in Frage zu stellen, ist sicher ein gutes Mittel, ihn zu ökologischem Handeln zu zwingen. Die soziale Marktwirtschaft hat auch am besten funktioniert, solange die Konkurrenz der Systeme nicht entschieden war.



Tischlerei + Bodenlegebetrieb + Fachbetrieb Dämmtechnik

**Röwekamp
& Stumpe**



Tel.: 02582 / 66 88 23
www.roewekamp-stumpe.de

Ein Bus auf Abruf Utopie oder Zukunft?

Es klingt ein wenig wie aus ferner Zukunft, doch es ist mittlerweile in manchen Orten schon Realität und auch in Hilstrup könnten es bald Realität werden: Ein Bus auf Abruf.

Sogenannte Demand-Busse holen Sie an der nächstgelegenen Straßenecke ab und bringen Sie zum Ziel oder zumindest zu einem Mobilitätspunkt, an dem Sie ohne große Wartezeit in den Zug oder Bus umsteigen können. Die Idee dahinter ist auch in ländlicheren Regionen oder in Wohngebieten, in die große Busse nicht kommen, ein Angebot des ÖPNV zu schaffen. Mittels App auf dem Smartphone oder auch klassisch per Telefon wird kurz vor Fahrtbeginn ein Fahrtwunsch mit Ziel angegeben. Die Software im Hintergrund errechnet für den Demand-Bus die optimale Route, sodass möglichst viele Fahrgäste auf kürzestem Weg eingesammelt werden können. Die App teilt einem dann mit, wann und wo der Demand-Bus abfährt. Man muss dann etwa zur nächsten Straßenecke laufen oder der Demand-Bus hält vor der Tür. Bei weiter entfernten Zielen bringt einen der Demand-Bus zu einem Mobilitätspunkt, etwa einem Bahnhof oder einer Bushaltestelle an der Regional- oder

Schnell- oder Metrobusse abfahren, die viele Menschen mit gleichem Ziel transportieren. Demand-Busse könnten dadurch auch die Mobilität insbesondere zwischen Vadrup, Westbevern, Raestrup und Telgte steigern. Gerade für Menschen, die nicht mit dem Rad oder dem Auto mobil sein können, bietet der Demand-Bus die Möglichkeit einzukaufen oder zum Arzt zu fahren und somit die Möglichkeit der Teilhabe an allem, was unsere Stadt zu bieten hat. Noch sind Demand-Busse jedoch überwiegend in Pilotprojekten in der Testphase. Der finanzielle Einsatz für Technik und Personal ist hoch. Erste Versuche mit autonom fahrenden Bussen zeigen jedoch Erfolg. Vielleicht fahren in Zukunft autonome und Wasserstoff oder batteriebetriebene Demand-Busse 24/7 quer durch Telgte und ermöglichen maximale Mobilität ohne auf das Auto zurückgreifen zu müssen. Wir zumindest werden alles versuchen, dass dies keine Zukunftsvision bleibt. Denn der Mobilitätsbereich bietet große Einsparpotentiale an Treibhausgasen und ist Teil der Lösung die Erderwärmung zu verlangsamen und hoffentlich sogar ganz zu stoppen.

m.h.



Pendeln mit dem E-Bike Entlastung durch gesunde Mobilität

Etwa jede sechste TelgterIn arbeitet in Münster. Zu spüren ist dies besonders zwischen 7 und 8 Uhr und zwischen 16 und 17 Uhr an den Werktagen. Hier stößt die PKW-Aufnahmekapazität der B51 an ihre Grenzen. Die Bewältigung der 12 km langen Strecke kann zu diesen Stoßzeiten gerne auch mal eine Dreiviertelstunde dauern.

Also warum nicht einmal das Auto in der Garage stehen lassen und stattdessen rauf auf den Fahrradsattel? Besonders mit der Perspektive der neuen Veloroute zwischen Münster und Telgte, die im kommenden Jahr fertig gestellt werden soll. Sie wird von Telgte Nord-West über die Kötterstraße durch den Boniburger Wald, über die Dingstiege, die Kanalschleuse, die Dieckstraße und den Bohlweg nach Münster hinein führen. Und auch wenn diese Strecke etwas länger ist als der direkte Wege entlang der B51, so sind die Vorteile wie der geregelte Winterdienst, die durchgehende Beleuchtung, die nahezu ampelfreie Fahrt und nicht zuletzt die attraktivere Landschaft nicht von der Hand zu weisen.

Wer die Strecke bisher mit dem Auto zurückgelegt hat,

tut sich vielleicht schwer auf das klassische Rad umzusteigen. Für die Distanzen von 12 km sind Pedelecs prädestiniert und mögliche Vorteile gut nachvollziehbar.

- Wer mit dem eBike pendelt, ist stressfrei und komfortabel unterwegs – kommt frisch und unverschwitzt bei der Arbeit an.

- Auf Strecken bis zu fünf Kilometern ist das Pedelec oft das schnellste Verkehrsmittel im Stadtverkehr. Aber auch auf bis zu 12 Kilometer langen Wegen hält das eBike locker mit dem Pkw mit.

- Im Arbeitsalltag kommt Bewegung oft zu kurz. Pedelecs eignen sich perfekt für Gesundheitsbewusste, die ihre Ausdauer und Fitness trainieren möchten.

- Jeder Pendler, der anstatt in den PKW zu steigen, sich aufs eBike setzt, macht nicht nur den Stau um eine Wagenlänge kürzer, sondern tut sich und der Umwelt etwas Gutes: Die Schadstoffbelastung eines eBikes beträgt lediglich 1,25 Prozent von der eines PKW.

- Für eine Strecke von 100 Kilometern fallen bei einem herkömmlichen Benziner rund 12 Euro Energiekosten an. Beim Pedelec sind es für die gleiche Distanz 25

Cent. Versicherungsprämie, Kraftfahrzeugsteuer und TÜV-Gebühren entfallen beim konventionellen Pedelec ohnehin.

In Deutschland jedoch fehlt eine e-Bike-Förderung auf Bundesebene leider. Eine Möglichkeit zur Selbsthilfe ist das Firmenfahrrad-Leasing: Da Fahrräder seit 2012 einem Dienstwagen steuerrechtlich gleichgestellt sind, sind Arbeitnehmer in der Lage, eBikes die auch privat genutzt werden dürfen kostengünstig über ein Leasing-Modell zu beziehen. Dies kann bis zu 40% im Vergleich zum Privatkauf sparen.

Meldet man in der Stadt Tübingen sein Mofa oder den Roller mit Verbrennungsmotor ab, bekommt man zwischen zwischen 200 und 500 Euro Zuschuss für den Kauf eines eBikes. Im Zuge eines Förderprogramm der Elektromobilität erstattet die Stadt München 25 Prozent des Kaufpreises von eBikes und eLastenrädern.

Diese Positivbeispiele durch finanzielle kommunale Unterstützung könnten auch für die Stadt Telgte eine Lösungsansatz rund um die Herausforderungen der B51 sein.

Pia Loy



Die Eipothek von Telgte

Apothek am Telgter Ei?

Gehört eine Apotheke in die Altstadt oder darf sie sich auch in deren Nähe, nämlich an der Alverskirchener Straße, kurz südlich des Telgter Eis, ansiedeln?



„Klar – warum denn nicht?“ werden Sie vielleicht denken. Ein Lampengeschäft befindet sich bereits dort; eine Bäckerei nahe der Don-Bosco-Schule versorgt die Bürger*innen des Südens jeden Tag mit frischen Brötchen und mehr. Und wenn diese Personen nicht mit dem Auto in die Altstadt fahren, um ihre Medikamente zu besorgen, suchen sie dort auch nicht einen der knapp bemessenen Parkplätze.

So weit so logisch. Doch es ist ein wenig komplizierter. Um die Geschäfte in der Altstadt zu unterstützen, gibt es die Telgter Sortimentsliste, die einen Verkauf von Artikeln des täglichen Bedarfs auf den historischen Mittelpunkt unserer Stadt beschränkt. Der Zweck des Ganzen: Das Leben in der Altstadt, die Identifikation mit Telgte, hängt auch von einem florierenden Einzelhandel ab. Städte mit Ladenlokal - Leerständen im Zent-

rum lassen grüßen: Dort hält sich niemand gern auf.

Die Discounter dürfen nur einen bestimmten Prozentsatz (zehn) an Waren anbieten, die 'Innenstadt - rele-

want' sind. Dass das kaum kontrollierbar, geschweige denn sanktionsbehaftet ist, stimmt. Auch dass in den Wochen, nachdem es Sonderangebote von Elektronikartikeln bei den o. g. Discountern gibt, diese nicht im Telgter inhabergeführten



Einzelhandel nachgefragt werden, stimmt, ist m. E. aber kein Grund, die Regelung aufzugeben.

Und doch: Können wir nicht Medikamente als Waren des täglichen Bedarfs betrachten, die wie Brot und Kuchen oder Dienstleistungen wie die eines Steuerbe-

raters auch in ‚allgemeinen Wohngebieten‘ (baurechtliche Abkürzung:WA) angeboten werden dürfen? Der Rat der Stadt Telgte hat anders entschieden: 100 m² Verkaufsfläche sei für eine Apotheke sehr groß und gefährde die Apotheken in der Altstadt. Mit der geplanten Bebauung in Telgte – Süd wird sich der Siedlungsschwerpunkt unserer Stadt weiter nach Süden verfestigen. Wir können da in ca. fünf bis zehn Jahren weitere tausend Bürger*innen willkommen heißen.

Vermutlich werden dort etwa 200 bis 250 Kinder wohnen, die nach dem Motto: ‚Kurze Beine, kurze Wege‘ z. B. eine Kindertagesstätte und eine Grundschule besuchen wollen. Die Stadtplaner, die im nächsten Jahr aus fachlicher Sicht ein Stadtent-

wicklungskonzept vorstellen werden, haben bestimmt Ideen zu der Frage: „Wie (weit) soll Telgte wachsen?“ Und da wird bestimmt noch einmal über die Ansiedlung von Kindertagesstätten, Schulen, Bäckereien und Apotheken diskutiert.

b.d.



Klimanotstand

Und was das für Telgte bedeutet

Zuerst einmal ist die Ausrufung des Klimanotstands (Climate Emergency) ein Beschluss von Parlamenten oder Räten (also der Legislative) mit dem festgestellt wird, dass es eine menschengemachte globale Erwärmung gibt und dass die bisher ergriffenen Maßnahmen nicht ausreichen diese zu begrenzen!

Es geht also um den Umgang mit der Klimakrise. Mit dem Beschlussvorschlag wird die Verwaltung, also die Exekutive, beauftragt Maßnahmen zu ergreifen, die über das derzeitige Maß an Gegenmaßnahmen hinausgehen. Diesen Maßnahmen wird aufgrund des Notstands begriffs höchste Priorität eingeräumt. Dieser

Notstandsbegriff ist Ausdruck der Volkssouveränität. Das Volk fordert den Notstand ein, da es eine Notsituation erkennt, welcher alles untergeordnet werden muss.

In immer mehr Kommunen und Städten, wie auch in Telgte, wurde der Klimanotstand ausgerufen. Ob das als reine Meinungsäußerung

verstanden oder auch in konkrete Schritte umgesetzt wird, hängt davon ab, wie man den ausgerufenen Notstand mit Inhalt füllt. Beispiele hierfür sind CO₂-neutrale Neubaugebiete, klimaneutrale Versorgung von städtischen Gebäuden, Divestment im Bezug auf fossile Energieträger oder ein Mobilitätsmanagement, wel-

ches CO₂-freie Transportmittel favorisiert. In Telgte erfolgt bald ein interfraktioneller Austausch mit der Verwaltung über Möglichkeiten das Neubaugebiet Telgte-Süd klimaneutral zu gestalten. Es gibt also viele Ansätze, wie man die Ausrufung des Klimanotstands mit Leben füllen kann.

v.k.

100 PÖGGSKEN FÜR TELGTE & WEST

GRÜNDUNG DER GRÜNEN
KUNSTZEITUNG

Finde alle

DEIN PREIS

Wie viele?

gebirgskuchen für sich?

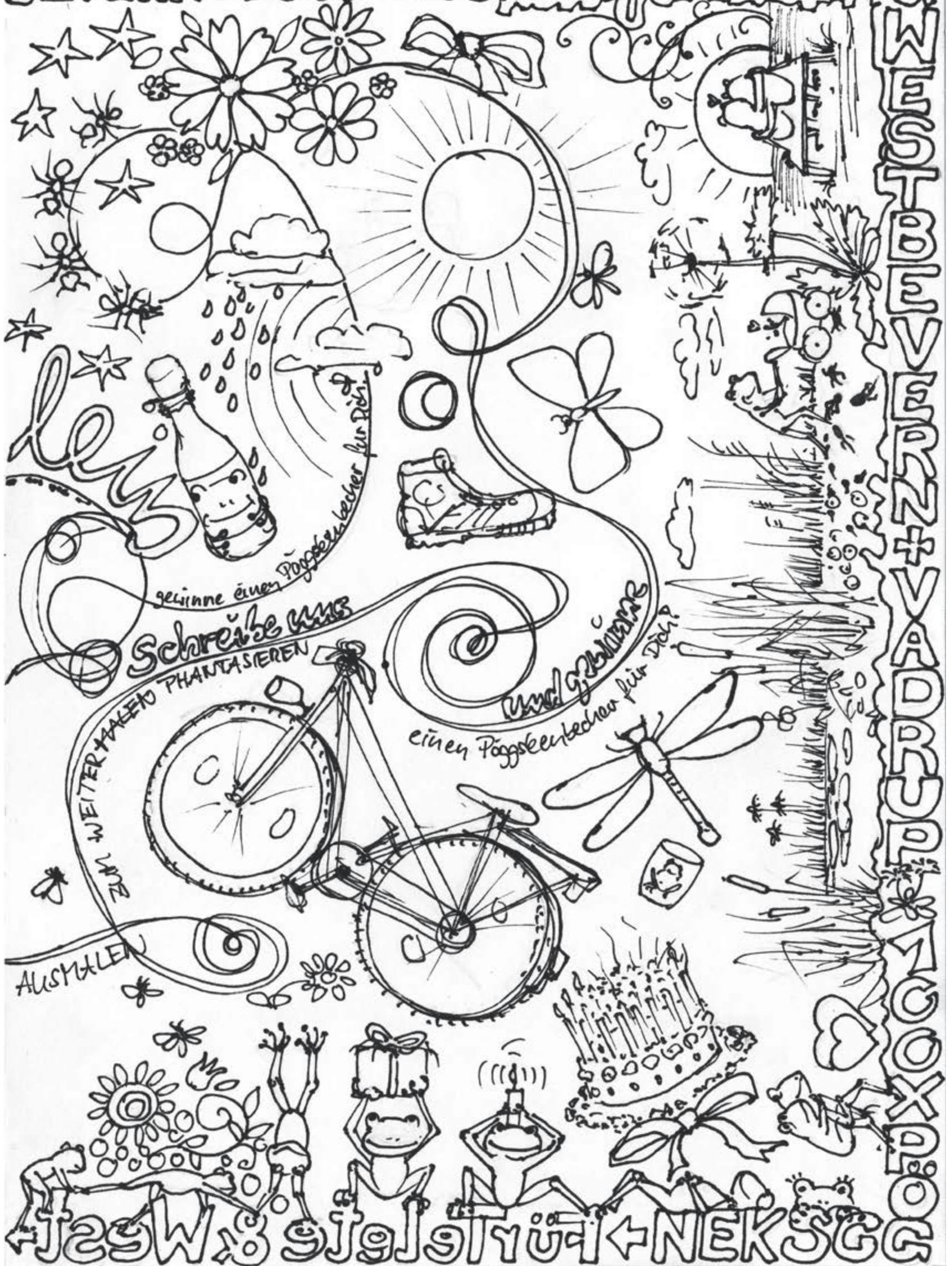
zähle!

ZUM

2009001 2009001 2009001



BEVERN MOOPÖGGSKEN FÜR TELGT &



Gewachsene Strukturen erhalten

Telgte braucht keinen Ausbau der B51

Die Grünen in Telgte haben sich frühzeitig gegen den Ausbau der B51 positioniert.

Allem voran erscheint ein Ausbau bei der aktuellen Lage alles andere als zeitgemäß. Klimaschonende und diversifizierte Mobilitätsangebote müssen in den Vordergrund rücken, wenn die Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung erreicht werden sollen. Ein Ausbau der B51 ist da nicht nur schlicht überflüssig, sondern auch kontraproduktiv.

Schwerwiegende Einschnitte würden sich für die Anwohner*innen und Landwirte in der Galgheide ergeben, die durch den Ausbau von der Bundesstraße abgeschnitten würden und täglich große Umwege in Kauf

nehmen müssten.

Durch den Ausbau selbst, durch das anfallende Parallelnetz und durch die Ausgleichsmaßnahmen würde der Landwirtschaft eine riesige Fläche entzogen, fast fünfhundert alte Bäume sind im Weg, Brückenbauwerke und die Trasse selbst würden das Landschaftsbild unwiederbringlich und erheblich verändern, steigender Verkehr und absehbare Staus am Anfang der Umgehungsstraße würden den Schadstoffeintrag in und um Telgte vergrößern.

Die Resonanz in der Informationsveranstaltung von Straßen.NRW und der Verlauf der öffentlichen Diskussion lassen Vermuten, dass der überwiegende Teil

der Bevölkerung in Telgte die Ausbaupläne ebenfalls ablehnt.

Die Diskussion über Sinn und Unsinn des Projektes scheint ein recht deutliches Ergebnis gebracht zu haben und jetzt müssen die Akteur*innen sich darauf konzentrieren wirksame Hebel zu finden, um den Ausbau zu verhindern. Inzwischen haben sich die betroffenen Grünen Orts- und Kreisverbände zwischen Münster und Gütersloh zu einer gemeinsamen Erklärung geeinigt, in der sie sich deutlich und über die ganze Strecke gegen das gesamte Hauptprojekt aussprechen.

Die Initiative ging von den Grünen in Telgte aus, das entstandene Netzwerk wird



weiter zusammen arbeiten. Die Erklärung schmückt

auch dieses Pöggskén.

g.k.

Weg mit dem Stau

Die Verkehrswende löst das Problem

Der Ausbau der B51 auf vier Fahrspuren zwischen Handorf und Telgte ist ein Verkehrsprojekt von gigantischem Ausmaß.

Warum wir GRÜNE gegen den Ausbau sind erfahren Sie ebenfalls in diesem Pöggskén oder im Pöggscast. Wenn wir sagen, dass wir gegen den Ausbau sind bedeutet das aber nicht gleichzeitig, dass wir gegen Mobilität sind. Im Gegenteil wir glauben nur, dass Mobilität anders gedacht werden muss. Wenn Sie etwa in den Ferien, wo weniger Verkehr herrscht, morgens von Telgte nach Münster gefahren sind, so hat man mit dem Bus um viertel nach sieben vom Telgter Bahnhof bis zur Danziger

Freiheit gerade mal 15 Minuten gebraucht. Außerhalb der Ferien dürfte das wohl kaum möglich sein. Die politische Herausforderung ist es daher die Menge des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Erste Einschätzungen zeigen, dass es ausreichend sein dürfte in der Morgenstunde zwischen 6:30 Uhr und 7:30 Uhr die Zahl der Kfz von etwa 900 auf etwa 700 zu reduzieren um den Stau zu verhindern.

Zur Verdeutlichung mal ein kleines Zahlenspiel: Die 900 Kfz haben eine Länge von 5,7 km (4,40 Meter/Kfz im Schnitt, 2 Meter Sicherheitsabstand) Busse hätten eine Länge von maximal 200 Metern (900 Leute in 6 Bus-

sen mit max. 150 Personen á ca. 20 Meter plus Sicherheitsabstand). Nun ist klar, dass niemals alle Menschen mit dem Bus oder dem Zug oder dem Rad fahren werden. Aufgabe der Politik ist es daher so attraktive Alternativen zu schaffen, dass die Zahl der Kfz sich reduziert.

Zu diesen attraktiven Alternativen gehört für uns GRÜNE ganz klar der ÖPNV. Wir benötigen in den Stoßzeiten mehr Busse und mehr Züge. Der Zug von Telgte sollte, wie in Vadrup, im Halbstundentakt fahren. Busangebote sollten ausgebaut werden und etwa auch über den Telgter Süden nach Wolbeck und Hiltrup fahren. Hier muss genau geschaut werden, wo die Bedarfe liegen. Der Preis für Bus und Bahn muss drastisch reduziert werden. Wir haben gemeinsam mit Grünen aus dem ganzen Münsterland die Reduzierung der Tarifzonen und die Einführung eines günstigen Regional-Tickets gefordert. Aber auch in den Rand- und Nachtzeiten bedarf es eines Ausbaus des Angebotes. Der

Radverkehr muss gestärkt werden. Die Velo-Route im Telgter Norden ist ein guter Anfang. Aber es bedarf auch einer Route vom Telgter Süden, südlich und parallel zur Bahn, mit eigener Wesebrücke und Anschluss auf den Prozessionsweg in Münster. Diese Route wäre der kürzeste Weg und etwa das Franziskus-Hospital und die benachbarten Schulen und Arbeitsplätze zügig und sicher mit dem Rad zu erreichen.

Wir sind uns bewusst, dass es diese Maßnahmen nicht zum Nulltarif geben wird. Und trotzdem glau-

ben wir, dass diese Art der Mobilität die Mobilität der Zukunft sein wird. Nur so kann es gelingen, dass der CO2-Ausstoß reduziert wird. Und die vierspurige B51 gibt es auch nicht zum Nulltarif. Und wenn dann noch die Folgekosten jeder Tonne CO2 mit 180 Euro (Umweltbundesamt) eingepreist werden, dann rechnet sich eine attraktive Mobilität, die den motorisierten Individualverkehr nicht in den Mittelpunkt stellt. Und nochmal zur Erinnerung: Wir reden nur von 200 Personen, die umsteigen müssen!

m.h.



Die Gaststätte mit großem Biergarten direkt am Emsauenweg!

Kaminzimmer bis 30 Personen
Di.-Fr. 17.00-1.00 Uhr
Sonn- + feiertags ab 11.00 Uhr
Frühstücken
Montag Ruhetag

Inh. Fam. Brandes
Emsstraße 25 - Tel. 0 25 04/66 00
oder 01 71/6 92 34 90

Möbel für Anspruchsvolle



Innenausbau
Bau- und
Möbeltischlerei

Andreas Fiege

Beratung • Planung • Fertigung • Montage

<ul style="list-style-type: none"> ✦ Exklusiver Innenausbau ✦ Einbaumöbel ✦ Fenster und Türen ✦ Massivholzmöbel 	<ul style="list-style-type: none"> ✦ Küchen- und Badmöbel ✦ Schiebetürsysteme ✦ Restaurierung ✦ Sonderanfertigungen
---	---

Berdel 30 • 48291 Telgte
☎ 0 25 04/71 42 • Fax 0 25 04/7 27 89

Die CO₂-Abgabe

Leider nicht ganz so kurz erklärt

Zurzeit wird in Politik und Medien darüber diskutiert, welche Anreize geschaffen werden können, um das Verhalten von Verbraucher*innen und Wirtschaft klimaschonender zu machen.

Die Grünen haben dazu eine „sozial verträgliche

gewonnen, nichts verloren. Graf Alexander muss ab und zu nach Monaco, um sich mit seinen Kumpels im Kasino zu treffen und fährt ansonsten meistens in seinem Sportwagen spazieren. Alex kommt auf stolze 25 Tonnen CO₂, zahlt also 875 Euro, be-

gesamte CO₂-Ausstoß um mehr als ein Drittel gesunken ist. Unser Graf schimpft zwar wie ein Rohrspatz auf die Grünen, hat es aber geschafft, nur noch 18 Tonnen CO₂ zu produzieren. Er fliegt nur noch einmal im Jahr nach Monaco und fährt

höherem Einkommen in der Regel mehr CO₂ ausstoßen als Leute mit niedrigerem Einkommen. Sie kaufen einfach mehr Produkte und düsen öfter durch die Weltgeschichte. Es kann aber auch zu Härtefällen kommen. Leute mit niedrigem

Marktwirtschaftliche Effekte

Der CO₂-Ausstoß verringert sich nicht nur dadurch, dass die Menschen klimabewusster leben, sondern auch deshalb, weil sich für Firmen ein Wettbewerbsvorteil



CO₂-Abgabe“ ins Spiel gebracht. Dabei muss der Ausstoß von CO₂ natürlich mit einer Abgabe belegt werden. Nach dem Vorschlag der Grünen im Einstieg mit 35 Euro pro Tonne CO₂ und ansteigend bis 2030 auf 180 Euro, was den Kosten für eine Kompensation entsprechen würde. Das Geld soll aber nicht irgendwo investiert, sondern den Leuten zurückgegeben werden. Was erst mal wie ein Null-Summen-Spiel klingt, wird so zum Steuerungsinstrument. Wer nämlich viel fliegt, Auto fährt und heizt, zahlt mehr, wer CO₂-sparsam lebt, zahlt weniger. Zurückgezahlt wird aber pro Kopf, unabhängig vom CO₂-Ausstoß.

Was bedeutet das für die Menschen?

Der und die Durchschnittsdeutsche, Michel also, verursacht 11,7 Tonnen CO₂ pro Jahr. Rechnen wir also erst mal mit dieser Zahl, sowie mit einer Abgabe von 35 Euro pro Tonne. Michel zahlt 11,7 x 35 = 409,50 Euro pro Jahr mehr beim Tanken, für sein Urlaubsticket, an der Fleischtheke und bekommt am Ende des Jahres 409,50 Euro zurück. Nichts

kommt aber auch nur 409,50 Euro zurück. Alex zahlt 464,50 Euro drauf. Resi arbeitet bei der Post, verbringt ihre Freizeit am liebsten in ihrem Garten und zieht sich abends lieber einen Pullover an, als die Hütte auf 21° zu heizen. Resi verursacht jährlich einen CO₂-Ausstoß von 4,5 Tonnen. Sie zahlt 157,50 Euro mehr, bekommt 409,50 Euro zurück und hat am Ende 252 Euro mehr im Portemonnaie. Alles im Kopf gerechnet und wer einen Fehler findet und sich als erste*r unter poeggken@gruene-telgte.de meldet, bekommt eine CO₂-frei hergestellte Tafel Schokolade.

Elf Jahre später

Natürlich wirkt die Abgabe mit der Zeit – soll sie ja auch – und die Zahlen verändern sich. Elf Jahre später fährt Michel jetzt mit dem Fahrrad zur Arbeit, ist mit der Eisenbahn an die Ostsee in Urlaub gefahren und hat seine Ölheizung gegen eine Wärmepumpe getauscht. Michel verursacht jetzt sieben Tonnen CO₂ und grummelt ab und zu, weil er schon so viel CO₂ einspart und trotzdem nur genauso viel zurückbekommt, wie er mehr ausgibt. Er findet es aber gut, dass der

eben ab und zu mit seinem Sportwagen nach Bentheim ins Kasino. Den lässt er inzwischen aber auch immer öfter in der Garage, bleibt zu Hause und füttert die Enten im Park oder spielt Cricket mit seinem Gärtner. Das Musikzimmer und die Bibliothek heizt er im Winter nur noch auf 10° - benutzt er sowieso nicht. Weil der Durchschnittsverbrauch auf sieben Tonnen gesunken ist, ist Alex aber immer noch elf Tonnen „drüber“. Er zahlt, bei inzwischen 180 Euro pro Tonne, 1980 Euro im Jahr drauf, weshalb er eben auf die Grünen schimpft. Na ja – seinen geliebten Matisse musste er noch nicht verkaufen. Bei Resi ist nicht ganz so viel passiert. Musste es ja auch nicht. Resi hat zu einem Ökostromanbieter gewechselt und isst inzwischen ziemlich selten Fleisch. Eher aus Überzeugung als um Geld zu sparen, wirkt aber trotzdem. Resi macht dreieinhalb Tonnen CO₂ pro Jahr und hat jedes Jahr 630 Euro über.

Die soziale Komponente....

...ergibt sich so ziemlich von selbst, weil Leute mit



Einkommen auf dem Land etwa, die trotz verbesserter ÖPNV-Anbindungen auf ihr Auto angewiesen bleiben, Leute mit körperlichem Handicap, die nicht einfach auf den Bus umsteigen können oder welche, die nicht das Geld haben, mal eben die Ölheizung auszutauschen. Dafür müssen Lösungen und Regelungen gefunden werden.

ergibt, wenn sie möglichst klimaneutral produzieren. Entsprechend geben sie den Anreiz auch an ihre Zulieferer weiter. Es ergibt sich ein dynamischer Effekt durch die ganze Produktionskette. Ökostrom wird schnell günstiger werden als fossiler und das gibt einen Boom bei den erneuerbaren Energien.

g.k.



Gemeinsame Erklärung der Grünen zwischen Münster und Gütersloh Gegen den Ausbau der B51/B64

Wir, die Unterzeichnerinnen und Unterzeichner, lehnen den geplanten Ausbau der Bundesstraßen 51 und 64 zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück ab. Wir fordern die Bundesregierung auf, die Maßnahme aus dem Bundesverkehrswegeplan zu streichen und den Auftrag zur Planung an Straßen.NRW. zurückzunehmen. Wir fordern den sofortigen Stopp der Planungen.

Der Aus- und Neubau dieser Straßen soll für eine Zunahme des KFZ-Verkehrs gebaut werden, den wir aus Klima- und Flächenschutzgründen verhindern müssen. Wir setzen uns stattdessen für eine klimafreundliche Mobilität ein. In einem Nahverkehrsangebot, das dem Wunsch der Bürgerinnen und Bürger nach klimaschonender Mobilität entspricht, zeigt sich der Wille zur Verkehrswende. Dafür werden wir Grüne uns einsetzen.

Begründung:
Die Planungen zum Ausbau der B 51 und 64 sind nicht zeitgemäß. Sie widersprechen den selbst gesteckten Nachhaltigkeits-Zielen der Bundesregierung und dem Pariser Klimaschutzabkommen.

Der Ursprung der Planungen zur Ertüchtigung der Straßenverbindung zwischen Münster und Bielefeld liegt in den Siebziger und Achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Inzwischen ist das Problem einer drohenden Klimakrise deutlich geworden und in seinen Auswirkungen bereits sehr spürbar. Forschung und Wissenschaft warnen nachdrücklich vor erheblichen Veränderungen im Klimasystem mit unwägbareren Folgen für die Existenz unserer modernen Gesellschaft. Die Bundesregierung hat darauf reagiert und im Jahr 2016 den „Klimaschutzplan 2050“ erarbeitet und beschlossen. Darin heißt es: „Deutschlands Langfristziel ist es, bis zum

Jahr 2050 weitgehend treibhausgasneutral zu werden.“ Das genannte Etappenziel bis 2030 sieht eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Sektor „Verkehr“ um mindestens 40 Prozent, nominal um 62 Millionen Tonnen, im Vergleich zu 1990 vor. Bis 2014 ist eine Reduktion von lediglich drei Millionen Tonnen erreicht worden.

In dieser dramatischen Situation einen über 40 Jahre alten Plan zur Umsetzung zu bringen, der einen Anstieg des KFZ-Verkehrs von 24 Prozent auslöst und trotz Einberechnung einer steigenden Anzahl von Elektroautos einen zusätzlichen Ausstoß von 4.600 Tonnen CO₂ pro Jahr prognostiziert, ist nicht zeitgemäß und unverantwortlich.

Eine tiefgreifende Belastung für Mensch und Natur

Erschreckend an der Planung ist die Bereitschaft, für einen äußerst zweifelhaften Nutzen mit riesigen Trassen und Brückenbauwerken erheblich in gewachsene Strukturen einzugreifen. Der angegebene Flächenverbrauch vom 86,4 ha ist viel zu niedrig angesetzt, da weder die Flächen für die Ausgleichsmaßnahmen, noch die für notwendigen Parallelnetze einberechnet sind. Die wirklich benötigte Fläche wird das vier- bis fünffache des angegebenen Wertes betragen. Diese Flächen gehen der Landwirtschaft unwiederbringlich verloren.

Dort, wo Umgehungsstraßen geplant sind, werden genutzte Wirtschaftswege zerschnitten oder mit riesigen Bauwerken überbrückt. Es werden Bauernschaften die Erschließungen entzogen, während die ausgebauten Strecken nicht einmal mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt werden dürfen. In der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) sind die Kosten für die zu erstellenden Parallelnetze nicht auf-

geführt, ebenso wenig die mit Treibstoffverbrauch und Zeitverlusten verbundenen Umwege für Anwohner*innen und landwirtschaftliche Berufsverkehre. Auf der Nutzen-Seite wird jede Minute und sogar ein impliziter Komfortgewinn monetarisiert! Ganz offensichtlich liegt die Aufmerksamkeit der Planer*innen nicht auf den Interessen der Menschen in den betroffenen Bereichen.

Die Planungen berühren Naturschutzvorrangflächen, ein Natura 2000 Gebiet und eine Überschwemmungsfläche. Diese Beeinträchtigungen werden ebenfalls nicht monetarisiert, noch fanden die Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen den Weg in die NKA. Nicht ausgeglichen werden kann die Trennwirkung der neuen Umgehungsstraßen in mehreren zusammenhängenden Lebensräumen. Insgesamt haben die Eingriffe in die Natur überhaupt keinen Einfluss auf das Ergebnis der NKA.

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist Fehlerbehaftet und von Dilettantismus geprägt

Die Einordnung des Gesamtprojektes als „vordringlichen Bedarf“ ist nicht nachvollziehbar und kann vor allem mit der NKA nicht begründet werden. Nicht monetarisiert und damit ausgeblendet werden die deutlichen Nachteile für die Menschen in den betroffenen Gebieten, die Eingriffe in die Naturräume, die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, sowie die Kosten für Parallelnetze und für bereits absehbar notwendige Lärmschutzmaßnahmen, die Planungskosten von über 16 Millionen Euro und die Kosten für den Einkauf der benötigten Flächen. Bei der Berechnung der Aus- und Neubaukosten werden fünf Jahre alte Preise zugrunde



gelegt, obwohl die Preise im Tiefbau in den letzten Jahren eklatant gestiegen sind. Selbst der Bundesrechnungshof hält die Berechnung für äußerst zweifelhaft.

Das Bundesverkehrsministerium täte gut daran, die Systematik der Nutzen-Kosten-Analysen und die zuständigen Stellen gründlich zu überprüfen. Hier läuft deutlich etwas schief.

Sinkende Verkehrszahlen sprechen gegen den Ausbau - Verkehrsprognose ungläubwürdig

Auch mit einer Überlastung der vorhandenen Straße kann der Ausbau nicht begründet werden. Die Verkehrs-Zahlen sinken permanent, zum Beispiel im Abschnitt von Handorf – Telgte, der auch für die gesamte Verbindung von Münster nach Bielefeld aussagekräftig ist, von durchschnittlich 21.000 KFZ je Tag im Jahr 2007 auf mittlerweile 18.300 in 2018. Nichts spricht gegen diesen Trend. Die Bürgerinnen und Bürger handeln immer umweltbewusster. Eine Prognose, die für das Jahr 2030 eine Zunahme auf 33.500 KFZ je Tag voraussagt und die erheblichen Bemühungen der Kommunen negiert, geht an der Realität vollkommen vorbei.

Lediglich in der Hauptverkehrszeit am frühen Morgen

kommt es zu Staubbildungen. Und genau hier sollten intelligente Verkehrsmaßnahmen ansetzen und sich der Wille zu einer Verkehrswende im Gesamtkonzept des Klimaschutzes zeigen. Um die Staubbildungen zu vermeiden, dürfte es reichen, das Verkehrsaufkommen in den Stoßzeiten um ca. 20 Prozent zu senken. Das ist durch den Einsatz zusätzlicher Bus- und Bahnverbindungen – besonders auf diesen Strecken – effizient und nachhaltig lösbar.

Unser Fazit:

Die errechnete Fahrzeitverkürzung von fünf Minuten auf der Strecke zwischen Münster und Rheda-Wiedenbrück kann keine ernsthafte Begründung für ein solches Mammutprojekt sein, welches nur zu neuen Engpässen führt und mit der gleichen Logik weitere Ausbaumaßnahmen nach sich zieht.

Die grünen Verbände der betroffenen Kommunen lehnen den Ausbau ab und fordern den sofortigen Stopp der Planungen!

Telgte, den 2. August 2019

B 90/Die Grünen, Kreisverband Münster
B 90/Die Grünen, Kreisverband Warendorf
B 90/Die Grünen, Kreisverband Gütersloh
Grüne Jugend Kreis Gütersloh
B 90/Die Grünen, Ortsverband Telgte
B 90/Die Grünen, Ortsverband Ostbevern
B 90/Die Grünen, Ortsverband Warendorf
B 90/Die Grünen, Grüne Liste Beelen
Grüne Alternative Liste Herzebrock-Clarholz

Kontaktadressen

Ortsverband:
Marian Husmann
Tel: 9 33 51 36

Ratsfraktion:
Sabine Grohnert
Tel. 7 70 96

Telgte

Wallfahrtstadt und mehr

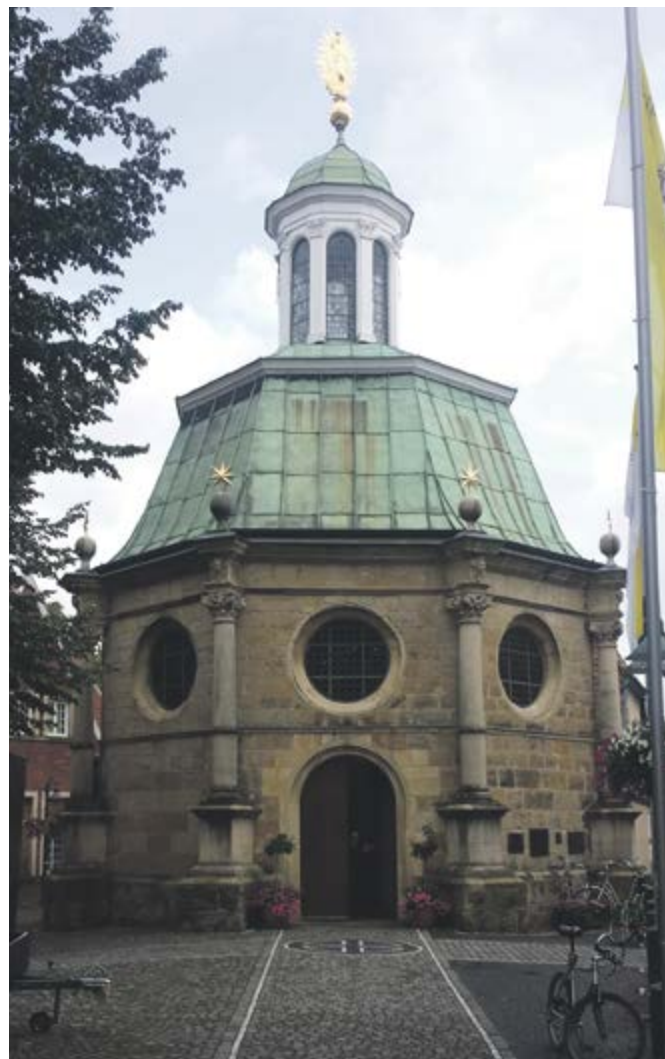
In der Ratssitzung im Mai wurde über einen Vorschlag der Wallfahrtsgilde Telgte e.V. diskutiert die Ortsschilder um den Zusatz „Wallfahrtsstadt“ zu ergänzen.

Dieser Vorschlag wurde mit 12 zu 12 Stimmen bei zwei Enthaltungen zu späterer Stunde nicht angenommen. Wir GRÜNE haben gegen den Vorschlag gestimmt auch, wenn wir das Engagement der Wallfahrtsgilde außerordentlich schätzen. Die CDU stimmte für den Vorschlag. Für uns sprach in erster Linie ein formales Argument dagegen. Der Zusatz auf dem Ortsschild hätte bedeutet, dass im Sinne der Gemeindeordnung der Name der Stadt Telgte geändert worden wäre. Telgte hätte folglich nicht mehr Telgte geheißen, sondern

„Wallfahrtsstadt Telgte“. Dies hätte auf sämtlichen Schildern, Bescheiden, Navigationsgeräten, Ausweisdokumenten usw. geändert werden müssen. Halt überall dort, wo der Name Telgte steht. Wir befürchten einen ganzen Rattenschwanz von negativen Auswirkungen, die eine Umbenennung mit sich gebracht hätte. Etwa im Fahrplanangebot der Bahn oder bei Google-Maps wäre Telgte nicht mehr als Telgte zu finden gewesen. Aber neben der großen formalen Hürde spricht auch noch etwas dagegen. Denn Telgte ist neben der historischen und auch gegenwärtigen Bedeutung als Wallfahrtsstadt mittlerweile viel mehr als nur Wallfahrtsstadt. Telgte ist Günther Grass Stadt, Telgte ist Kulturstadt, Telgte

ist Klimaschutzkommune, Telgte ist fahrradfreundliche Stadt, Telgte ist Heimat für Menschen aus aller Welt und Telgte ist noch vieles mehr, was die Aufzählung sprengen würde. All dies wäre mit dem Titel Wallfahrtsstadt in den Hintergrund gedrängt worden. Doch für uns stehen all diese Errungenschaften, Auszeichnungen und Bemühungen auf einer gleichberechtigten Stufe. Deshalb bleibt Telgte für uns Telgte.

m.h.



Pöggskenzählen

Zähle alle Pöggskén und gewinne einen unserer wunderschönen Keramikbecher.

Wir verschenken insgesamt 5 Becher, die eigens in unserer Telgter Töpferei Schäfer in Handarbeit hergestellt worden sind.

Schreibe uns dafür eine Mail unter dem Stichwort: 100Pöggskén mit der richtigen Lösung, deiner Adresse mit Namen und mit etwas Glück gehörst du zu den ersten 5 richtigen EinsenderInnen. Viel Freude beim Ausmalen, Zählen

und Weiterzeichnen unseres Pöggskén-Wimmelbildes wünscht die Redaktion!

E-Mail an: poeggskén@gruene-telgte.de, Betreff: 100Pöggskén WIE VIELE PÖGGSKÉN findest du in diesem Bild? NAME & ADRESSE



ZWEIRAD **ROSS**
WWW.ZWEIRAD-ROSS.DE

Schürenstraße 7-9 • Sassenberg • Telefon: 0 25 83/10 05

Gazelle

- + hochwertige Verarbeitung
- + sportliche Optik
- + super bequem

BOSCH

Modell 2020: Ultimate C8+ HMB

Weitere Marken

STEVENS
KTM BIKE INDUSTRIES
KOGA

Husqvarna
VELOSVILLE
SPARTA

RAYMON
GUDEREIT
tern

LEASING MIT ALLEN ANBIETERN MÖGLICH

Veranstaltung mit Oliver Krischer

Eine Einladung zum Gespräch

Am Freitag, dem 30. August kommt der verkehrspolitische Sprecher der grünen Bundestagsfraktion, Oliver Krischer, auf Einladung des Ortsverbandes nach Telgte.

In einer Veranstaltung im Bürgerhaus sollen mit ihm die effektivsten Wege erörtert werden, um den Ausbau der B51 zu verhindern. Wie sind die Entscheidungsgrundlagen zu bewerten, die dazu führten, dass das Projekt im „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplanes



landete? Wo fallen welche Entscheidungen und welche

Hebel müssen in Bewegung gesetzt werden, um das Projekt nochmal auf den Prüfstand zu bringen? Oliver Krischer wird zu diesen Themen von der Geschäftsführerin des Kreisverbandes, Jessica Wessels, befragt. Im zweiten Teil der Veranstaltung werden auch die Besucher*innen Gelegenheit zu Fragen und Beiträgen haben. Die Veranstaltung beginnt um 19.30 Uhr, alle Interessierten sind herzlich eingeladen.

g.k.

Verschon' mein Haus, zünd and're an

Das Sankt Florians-Prinzip der CDU

Die größte Fraktion im Telgter Stadtrat hat sich erfreulicherweise kritisch zum Ausbau der B 51 geäußert.

Auf Facebook und ihrer Website erklärt die Telgter CDU, dass sie den Ausbau der B51 und der B64 für wichtig und richtig hält, aber nicht auf dem Telgter Stadtgebiet. Sie beziehen sich dabei auf das Gutachten Dr. Zieglers im Auftrag von Strassen.NRW, in dem fünf Varianten für den Ausbau aufgezeigt werden. Bei den Varianten eins bis vier geht es um den vierspurigen Ausbau als Kraftfahrstraße bis zum Münstertor mit verschiedenen Möglichkeiten für Auf- und Abfahrten sowie Querungen. Die Variante fünf, die die CDU bevorzugt, endet an der Lützwowstraße und erreicht damit gar nicht erst das Telgter Stadtgebiet. Es folgen Forderungen nach

Maßnahmen die den Personenverkehr verbessern sollen und zum Schluss werden die Stadt Telgte, die Ratsfraktionen, die Bürgerinitiative und Betroffene aufgefordert, sich diesen Forderungen anzuschließen.

Was ist mit Handorf? Die dortige Bevölkerung hat erst auf der Veranstaltung von Straßen.NRW erfahren, dass sich das Verkehrsaufkommen durch den Ausbau innerorts erhöhen würde. Was ist mit Beelen? Der Beelener Stadtrat hat sich bereits im Mai 2017 gegen den dortigen Ausbau der B 64 ausgesprochen. Was ist mit den Bürgerinitiativen, was mit den Betroffenen? Auch sie behaupten nicht, dass es keinen Verbesserungsbedarf an einigen Stellen gibt, aber bisher wurde von den übergeordneten Behörden zwar von Bürgerbeteiligung gesprochen,

diese bezog sich aber nur auf zustimmende Mitwirkung. Kritischen Stimmen wurde stets gesagt, die Planung sei alternativlos. Und so wirkt die Forderung der CDU wie das St.-Florians-Prinzip, solange sie sich nicht dafür einsetzt, dass auch andere Kommunen und Gruppen selbstverständlich an der sie betreffenden Planung ernsthaft beteiligt werden.

Und das Wichtigste zum Schluss: Eine Verkehrswende kann nicht an Stadtgrenzen Haltmachen. Der Ausbau der Strecke zwischen Münster und Bielefeld, beschlossen im Bundesverkehrswegeplan 2030, darf nicht die vereinbarten Klimaziele torpedieren, auch nicht die von der aktuellen Bundesregierung beschlossenen Klimaziele 2030

b.s.

Zeit für ein Umdenken

Wenn nicht hier – wo sonst?

Seitdem ich Vorsitzende der BI B51 bin, beschäftige ich mich sehr intensiv mit dem geplanten Ausbau der B51 zwischen Münster und Telgte. Vorher war mir gar nicht wirklich bewusst, wie diese Straße genau verläuft, wie nah sie an der Bahntrasse liegt, wie nah viele Bäume und welche Bäume entlang der Straße wachsen und wie der Verkehr den Tag über so rollt oder eben auch zu bestimmten Zeiten nicht so richtig rollt. Obwohl ich diese Straße seit ungefähr 10 Jahren sehr häufig befahre, habe ich wesentliche Merkmale gar nicht registriert. Schon viele Jahre meines Lebens versuche und bemühe ich mich (nicht immer erfolgreich und konsequent), möglichst schonend gegenüber der Umwelt und auch nachhaltig unseren täglichen und familiären Lebenslauf zu gestalten. Ehrlich gesagt blieb und bleibt es dabei jedoch oft bei Absichtserklärungen und Ideen. Als mir vor einiger Zeit der Vorsitz unserer Bürgerinitiative B51 Telgte angetragen wurde, habe ich auch deswegen zugesagt, weil ich dadurch gezwungen wurde, die Komfortzone meiner edlen und guten Vorsätze zu verlassen.

Das war der Sprung ins kalte Wasser einer aktiven Arbeit, in der ich dazu angehalten bin, nicht nur zu plaudern, sondern „zu tun“. Die BI tritt für eine effiziente und naturnahe Straßenführung unter Erhaltung vieler Bäume ein, wohl wissend, dass wir damit nur ein winzig kleines Puzzleteilchen für den Klimaschutz, die Biodiversität und die Erhaltung von Flächen und Ackerland leisten können. Aber wenn nicht direkt vor der Haustür, wo sonst sollen/können wir beginnen? Hier leben wir, hier ist unser Zuhause. Inzwischen weiß ich genau, wie viele Bäume dem geplanten Ausbau zum Opfer fallen würden, wo genau welcher Hof in Sichtweite der Straße liegt und wo Bedarf für Optimierungen ist. Ich fahre mit offenen Augen auf oder neben der Straße und kenne sie jetzt in- und auswendig - „unsere“ B51 zwischen Münster und Telgte. Ich kenne ihre Vorteile und ihre Schwachstellen, und ich bin sicher, dass es sich lohnt, aktiv dabei mitzuwirken, diese Straße in ihrer Form zu erhalten und sie an kritischen Punkten zu optimieren.

Maria Odenthal-Schmittler

ALTES ZU ERHALTEN LOHNT SICH!

Wir restaurieren für Sie:
Fachwerk, Gauben, Dachstühle
Alles was zu einem betagten Haus gehört

Wir bauen und entwerfen für Sie:
Gartenhäuser, Pergolas, Verandas,
und vieles mehr, fragen Sie uns

Zimmererei • Restaurierung
KLAAS STIEGEMEIER - OEHLÉN
Tel.: 02504 - 5959 in Telgte

Urlaub & Pflege **Reisen mit:**

- ✓ Fachpflege rund um die Uhr
- ✓ Mobilitätshilfe
- ✓ 1:1 Betreuung

Fordern Sie unseren Prospekt an oder informieren sich im Internet:

Urlaub & Pflege e.V.
Voßhof 10
48291 Telgte

Tel.: 02504 – 73 96 043

Mail: post@urlaub-und-pflege.de
Home: www.urlaub-und-pflege.de

Ein Rückblick auf die alten Zeiten

Wie und warum „Dat Pöggsken“ als Zeitung der Telgter Grünen entstand

Als die Grünen in Telgte erstmalig 1984 in den Rat der Stadt Telgte einzogen – wir hatten gleich zum Auftakt gut 11 Prozent der Stimmen geholt und waren mit vier Ratsmitgliedern vertreten – sah die politische Welt im Städtchen noch etwas anders aus.

Die neue Partei wurde von den Etablierten eher argwöhnisch beäugt, und die Presseberichterstattung war nicht gerade positiv für die Themen der Grünen, wenn sie denn überhaupt stattfand. Unsere Reaktion war damals:

wenn die Lokalpresse nicht oder nur selten über grüne Themen berichtet, machen wir eben unsere eigene Zeitung.

Gesagt, getan: 1985 war das Geburtsjahr unserer Zeitung, die kostenlos an möglichst viele Haushalte verteilt werden sollte. Die Namensfindung war nicht ganz einfach. Das Blatt sollte zunächst „Immergrün“ heißen, auf dem Entwurf für die Titelseite rankte eine immergrüne Pflanze in die Höhe. Doch der Name wurde dann wieder verworfen – Logo

und Titel sollten sich an ein grünes Fröschchen anlehnen, westfälisch-platt eben „Dat Pöggsken“.

Die Beiträge wurden von Anfang an von verschiedenen Mitgliedern der Ratsfraktion und des Ortsverbandes der Grünen verfasst. Der Weg bis zum fertigen Produkt war aber durchaus aufwändig: Artikel wurden mit der Schreibmaschine erfasst und Korrektur gelesen. Diese Blätter wurden nach Münster gebracht, wo sie durch einen Setzer (...das gab's damals noch!) erneut erfasst, in Blocksatz gesetzt und belichtet wurden. Das Ergebnis waren große Bögen mit vielen Texten, Überschriften oder Bildunterzeilen, ein echter Textsalat.

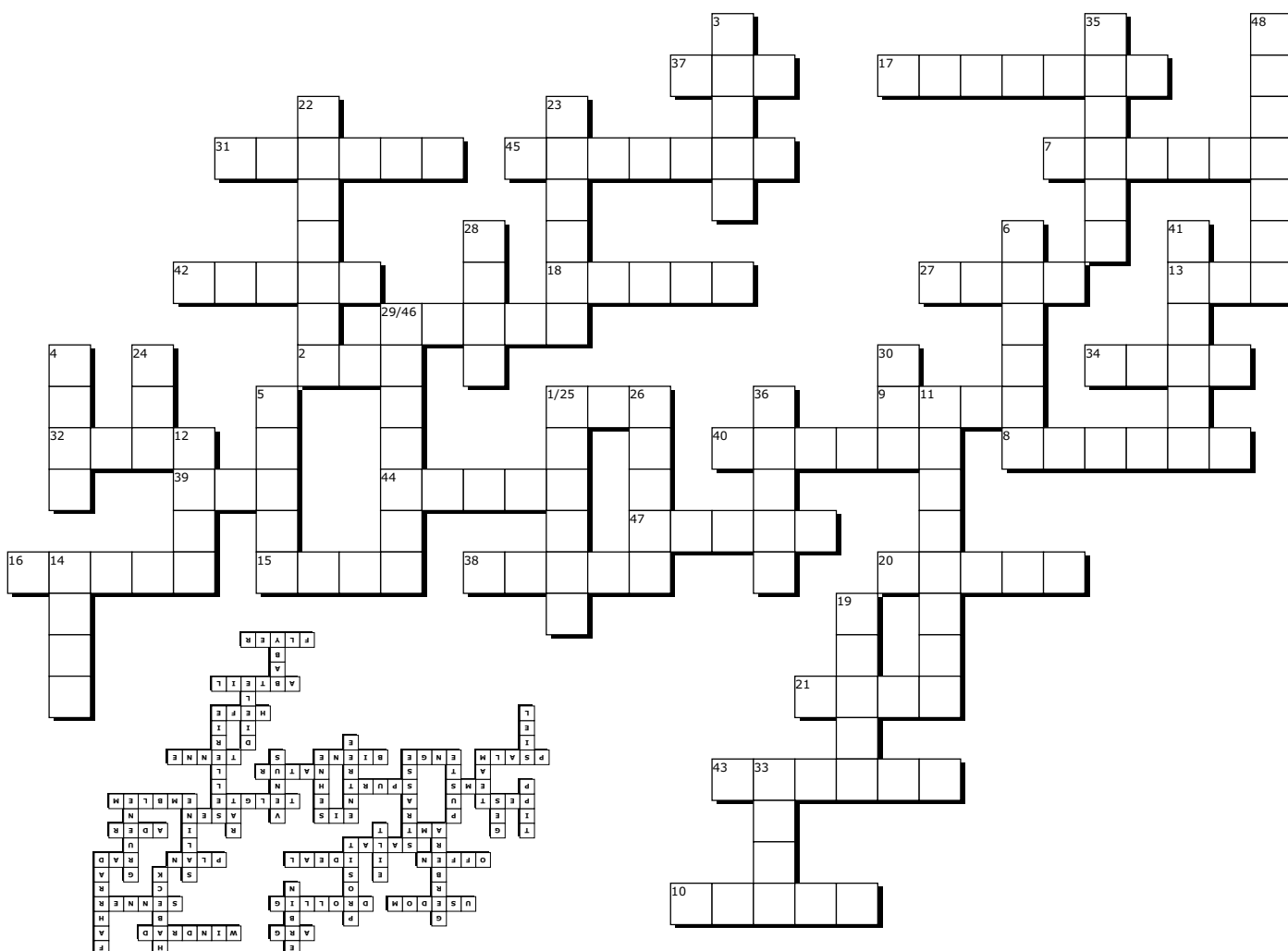
Und dann kam die mühevolle Kleinarbeit: Die Texte wurden passend ausgeschnitten und zusammen mit den Fotos und den Überschriften auf großen Montagebögen zu ganzen Zeitungsseiten zusammengeklebt. Allein die-

ser Arbeitsschritt konnte pro Zeitungsseite gut und gerne zwei bis drei Stunden dauern. Die fertigen Montagebögen wurden dann zur Druckerei gebracht, und einige tausend fertige Pöggsken-Exemplare wieder aus Münster abgeholt werden.

Es wurden Verteilbezirke aufgeteilt und Mitglieder und Unterstützer/innen der Grünen brachten die grüne Zeitung dann von Haus zu Haus. „Dat Pöggsken“ entwickelte sich mit drei bis vier Ausgaben pro Jahr schnell zu einem Marken-

zeichen der Telgter Grünen, die grün gefärbte Berichterstattung wurde durchaus als kritisch-fröhliches Korrektiv öffentlich wahr- und ernst genommen. So reagierten andere Telgter Parteien mit eigenen Zeitungsprojekten, doch die Konkurrenzblätter erschienen meist nur vor den Wahlen. Auf 100 Ausgaben aber hat es bisher nur „Dat Pöggsken“ gebracht. Herzlichen Glückwunsch!

w.p.



1. Eröffnungsmusik (Ballett)
2. Behörde
3. Nachlassempfängerin
4. Hinweis
5. Atem (ugs.)
6. Salzgewinnungsanlage
7. Hunderrasse
8. Kennzeichen
9. nordisches Göttergeschlecht
10. Faltblatt
11. Staudengemüse
12. Mannschaft (engl.)
13. Wagenteil
14. kleine Deichschleuse
15. schmaler Durchlass
16. religiöses Lied
17. Anlage zur Stromerzeugung
18. vollkommen
19. Fußbodenbrett
20. Teil der Scheune
21. Gärstoff
22. Schnittblume
23. Zuruf beim Trinken
24. Halbton unter g
25. Gefrorenes
26. Teil des Bogens
27. Vorhaben
28. Dringlichkeitsvermerk
29. kalte Mischspeise
30. Vorschlag zur Abhilfe
31. Ostseeinsel
32. Epidemie im 14. Jh.
33. Säugling
34. Blutgefäß
35. Deutscher Politiker (Robert)
36. Planetenname
37. böse, schlimm
38. Nutzinsekt
39. Fluss in Europa
40. Deutscher Wallfahrtsort
41. Partei
42. unverschlossen
43. Sitzgruppe in der Bahn
44. Sprint
45. lustig, spaßig
46. befestigter Weg
47. Allmutter
48. Sportfahrzeug



Mönig nach Argentinien ?

Zur Ausländerpolitik in Telgte

Nun kann man / Frau ja die Mel-

nun vertreten, Ausländer ge-

hören nicht in dieses unser Land.

Damals - in den sechziger Jahren -

habe man / Frau Gastarbeiter ge-

wollt; dummerweise seien denn

Menschen gekommen. Wenn eine Par-

tei so denkt, soll sie sich dazu

bekennen. Dann hat eine Diskus-

sion darüber stattzufinden, ob die

Vertreter dieser Partei sich mit

den Prädikaten "demokratisch" oder

gar "christlich" schmücken dürfen.

Zu einer Demokratie gehört im

Wesentlichen, daß die Bürger eines

Landes sich am politischen Leben

beteiligen. Davon sollten in Zel-

ten internationaler Kommunikation,

in Zeiten, in denen die Europä-

ische Gemeinschaft um Portugal

und Spanien erweitert und die Tür-

ket assoziiertes Mitglied wird,

die ausländischen Einwohner nicht

ausgeschlossen sein.

Das eine christliche Haltung

sich vorbehaltlos universell dem

Nächsten, auch dem Fremden Näch-

ten, zu widmen hat, wissen wir be-

reits seit dem 5. Jahrhundert vor

Christus aus dem 3. Buch des alten

Testamentes, dem Buch Levitikus.

Es heißt dort in Kapitel 19, Vers

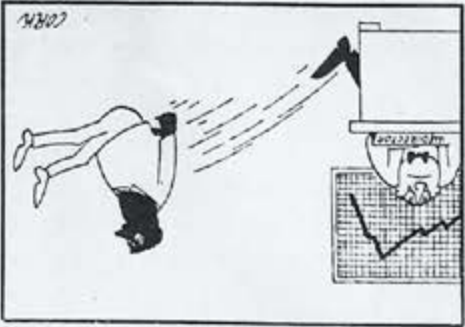
34: "Der Fremde, der sich bei euch

aufhält, soll euch wie ein Ein-

heimischer gelten, und du sollst

ihn lieben wie dich selbst." (

Fortsetzung Seite 2



Das Gedächtnis mancher Zeitge-

nossen ist kurz - das der CDU-

Fraktion im Rat der Stadt Telg-

te reicht nicht einmal von Novem-

ber '84 bis Mai '85. Und dabei Er-

inneren doch gerade Bundespräsi-

denten aus den Reihen dieser Par-

tei daran, wie wichtig die Kennt-

nis historische Ereignisse für

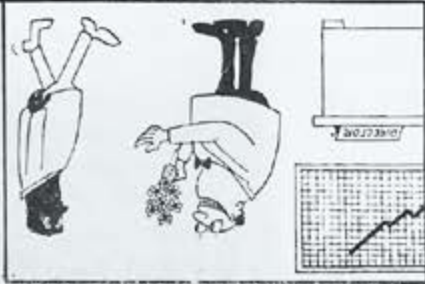
die Jugend sei, damit sich un-

erwünschte Forderungen, antidemo-

kratische Entwicklungen nicht wie-

derholen. Wenn das Gedächtnis

nicht einmal sieben Monate reicht



Was ist geschehen?

Zur Stadtvertreterratsitzung am

26. November 1984 stellte die

SPD-Fraktion im Rat folgenden

Antrag:

Am 11.11.1984 ist der Grund zur Sitzung der Stadtvertretung am 11.11.1984.

Die Stadtvertretung möge beschließen:

1. Bei der Stadtvertretung Telgte wird ein Außenbereich eingetrennt.

2. Die Verengung wird beantragt, das notwendige notwendige Maßnahmen

so einzurichten und die notwendigen Vorkehrungen so zu beschließen, daß

Beitrag im nächsten zum 01.01.1985 überträgt sein kann.

Der Stand der Verengung ist in den Sitzungen der Stadtvertretung jeweils zu

berichten.

Zwischenzeitlich auszuwege Einreichungen und durch den Hauptstadtrat zu

treffen.

Dieser wurde in der betreffenden

Ratsitzung wie folgt beschie-

den:

Beschluß:

Die Stadtvertretung stimmt dem o.a. Antrag der SPD-Fraktion

mit der Zustimmung der CDU-Fraktion zu. Die Verengung wird beantragt, die weiteren

(Auszug aus dem Protokoll der

Ratsitzung am 26.11.1984)

Was Sie hier in Ihren Händen hal-

ten, ist die erste Ausgabe der er-

sten grünen Zeitung Telgtes,

"das PÖGGSKEN"!

Das Pöggskan [Plattdeutsch: Das

(klein, grüne) Pöggskan] soll

von nun an regelmäßig mit einer

Kerns Informationen über grüne

Aktivitäten in und um Telgte in

Ihren Briefkästen hupfen.

Es wird Sie sicherlich wundern,

außerhalb der üblichen Wahlkampfi-

setzen von einer Partei informiert

zu werden. Doch anders als die im

Teilzeit Rat vertretenen etablier-

ten Parteien, können wir nicht

einfach durch die Lokaldressen in-

formieren lassen. Von der "meist-

kollektiven im Münsterland" sind wir

die relativ schwache Partei.

Mit anderen, klareren Worten: Die

so genannte große Zeitung am Ort

schweigt uns in wesentlichen Dingen

rot. Das ohnein schon geringe

Feedback aus der Bevölkerung kennt

folkerliche nur einen Tonor: "Was

macht ihr eigentlich im Rat - wir

hören überhaupt nichts von euch?"

Und genau das soll sich nun mit

dem "Pöggskan" ändern.

Und warum eine solche Zeitung ge-

rade "das Pöggskan" heißen muß,

werden Sie sich nun wohl weiter

fragen. Nun ja, wenn wir uns mit

allem so schwer getan hätten, wie

mit der Auswahl des Namens, dann

würde es diese erste Ausgabe der

grünen Zeitung Telgtes sicher

nicht geben. Verschiedene Namen

wie zum Beispiel "Immergrün",

"Das Grünwischen", "Bunter Vogel"

oder "Der Hütte-Max" waren im Ge-

sprach, mußten sich schließlich

aber auf einer Redaktionsitzung

dem Pöggskan beschließen lassen.

So, genau der langen Vorrede.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen

nun die "Pöggskan-Redaktion"

Guten Tag