

Ist es richtig, wenn die Kirchenglocken für das Klima läuten?



pro
Tamara Schori
Redaktion Region

Laut sind sie, die Kirchenglocken. Und laut werden sie auch diesen Samstag, wenn sie für den Klimaschutz läuten oder die Uhren auf fünf vor zwölf gestellt werden. Warum? Die Schweizer Kirchen, zumindest ein Teil davon, wollen auf die Dringlichkeit des Klimaschutzes aufmerksam machen und vor den Gefahren warnen, welche die Schöpfung bedrohen. Schon früher kündeten Kirchenglocken herannahende Naturgefahren an. Im Grunde ist es heute doch dasselbe. Auf vielen Teilen dieser Erde herrscht Chaos – klimabedingt. Seit Monaten brennt der Amazonas. Bimm. Tausende Menschen sind wegen Hurrikan Dorian in Notunterkünften untergebracht. Bimm. Das Wasser wird knapp. Bimm. Alle zehn Sekunden stirbt ein Kind an Unterernährung. Bimm, Bamm, Bimm ... Von mir aus könnte das «Klima-Glöggl» jeden Samstag ertönen, so lange bis es allen regelrecht auf den Nerv geht. Immerhin beteiligen sich 72 Kirchgemeinden und 108 Kirchen an der nationalen Klimademo. In Schaffhausen sind es so viele wie in keiner anderen Schweizer Stadt. Das finde

ich gut so. Denn damit bekennt die Kirche zumindest Farbe, wenn auch in blassen Pastelltönen. Ein Abseitsstehen wäre ein absolut falsches Signal. Gerade weil sich die Kirche die Bewahrung der Schöpfung, die Nächstenliebe, den Schutz der Schwachen und Armen und letztlich eine gerechte Gesellschaft auf die Fahne geschrieben hat. Eigentlich müsste demnach jeder Christ auch ein engagierter Umweltschützer sein. Die Kirche setzt mit dieser Aktion ein Mini-Zeichen, vorbehaltlos in den Himmel gelobt werden soll sie dafür aber nicht. Es müssen Taten folgen, Beiträge geleistet werden. Während früher die menschliche Einflussnahme auf die Natur beschränkter und die Konsequenzen noch überschaubarer waren, tragen wir heute alle dazu bei, dass es auf der Erde wärmer wird, Müllberge produziert und Rohstoffe verbraucht werden, als gäbe es beliebig Nachschub. Christ hin oder her, es soll bitteschön niemand schweigen, sich niemand aus der Verantwortung ziehen. Wer meint, sein Tun bleibe ohne Folgen, irrt sich gewaltig. Es ist allerhöchste Zeit – es ist fünf vor zwölf.

PRO & CONTRA

Am Samstag findet in Bern eine nationale Klimademonstration statt. In der Region werden gleichentags um 14.30 Uhr verschiedene Kirchenglocken läuten. Aber soll die Kirche überhaupt so Stellung beziehen?



contra
Zeno Geisseler
Redaktor Kanton

Einmal mehr setzen sich die Schaffhauser Kirchen in die Nesseln. Sie lassen sich wenige Wochen vor den Wahlen von linken und grünen Parteien und Verbänden vor den Karren spannen. Sie folgen einem Aufruf, am Samstag die Glocken läuten zu lassen oder die Uhren auf fünf vor zwölf zu stellen. Fürs Klima. Sind sie damit Teil einer gewaltigen Bewegung, welche die gesamte christliche Schweiz erfasst hat? Nein. Im ganzen Land sind nur gerade 72 Kirchgemeinden mit 108 Kirchen diesem Aufruf gefolgt. Tausende von Kirchgemeinden haben die Finger davon gelassen. Schaffhausen aber ist die Stadt mit der grössten Beteiligung. Wobei: Was heisst hier «Kirchen»? Selbstredend sind die Mitglieder der Kirchgemeinden nicht befragt worden, ob sie die Aktion gutheissen. Das haben die Oberen in ihrer Weisheit für sie entschieden. Auch wer politisch nichts mit Organisationen wie Greenpeace, dem Gewerkschaftsbund, dem VCS oder dem WWF zu tun haben will, darf diese Aktion also indirekt mittragen,

unter anderem über die Kirchensteuern. Aber wieso läuten die Glocken eigentlich nur fürs Klima? Wo blieb der Warnruf aus dem Gestühl, als der Hurrikan Dorian über die Glaubensbrüder und -schwestern in der Karibik fegte? Oder für Christen, die aufgrund ihrer Religion verfolgt werden? Wann ertönt der dröhnende Appell für alle Opfer des kirchlichen Missbrauchs? Warum schweigen die Glocken zur Hungertragödie in Jemen? Vielleicht hoffen die Kirchen insgeheim, mit dem Klimagesimmel ein paar verlorene Schäfchen zurückzuholen. Dabei braucht die Generation Greta die Kirche doch gar nicht mehr. Sie hat sich längst ihre eigene Religion geschaffen. Mit ihren eigenen Sündern und ihren eigenen Heiligen. Liebe Kirchen, lasst das Läuten. Tut etwas, das wirklich was bringt. Installiert Solaranlagen auf allen Kirchendächern. Schreibt dem Papst, er solle nur noch mit dem Zug reisen. Fragt nach, wie und wo eure Kassen ihr Geld anlegen. Krempelt die Ärmel hoch und werdet aktiv. Aber hört auf mit billiger Symbolik.

Über den Wolken Markus Müller über den Design-Visionär Luigi Colani und einen Trenchcoat, der nie getragen wurde

Eine Reise nach Budapest weckt Erinnerungen

Piloten tragen den symbolische Flügel, den Wing, stolz auf ihrer Brust. Die Swissair beliess es bei goldenen Streifen am Ärmel, drei für Co-Piloten, vier für Kapitäne. Viele hefteten deshalb eigene Wings auf die Uniform. In den neunziger Jahren wurde der am 16. September verstorbene Industrie- und Modedesigner Luigi Colani beauftragt, endlich einen Pilotenwing zu gestalten. Daraus wurde der Auftrag, für alle neue Uniformen zu entwerfen – mit Kosten von 17 Millionen Franken. Colani war bekannt für seine Liebe zur Fliegerei mit ausschliesslich runden Formen, die allerdings in der Praxis kaum je zum Fliegen kamen. Eine Uniform von ihm könnte hinhalten, freuten wir uns auf unsere Wings. Es stellte sich dann zu unserer Enttäuschung als simples Plastik-Namensschild heraus ohne klar erkennbare Bedeutung. Colani selbst träumte offenbar vom stilisierten zukünftigen Supersonic- (Überschall-) Transporter, ornithologisch Interessierte tippten auf einen abstrakten Adler, andere auf eine Wolke. Wir Betroffenen ärgerten uns, wenn wir gefragt wurden, was der «Fuss mit einer Zehe zu viel» bedeuten soll. Die zweite Enttäuschung waren die Streifen, die nicht mehr um den Ärmel liefen, wie weltweit üblich in See- und Luftfahrt, sondern auf schräge, abgeschnittene Bänder reduziert wurden. Definitiv der Lächerlichkeit preisgab uns der leuchtend gelbe, bis fast auf den Boden reichende, Kanarienvogel genannte Trenchcoat. Viele holten ihn gar nie ab. Meine Frau schickte mich, aus Sorge um meine Gesundheit im kalten Anchorage, Toronto oder Tokyo, zur Uniformierung. Das 700 Franken teure Stück hängt immer noch, ohne je getragen worden



zu sein, im Schrank. Etwas Gutes hatte das hässliche Ding: Man konnte die Stewardessen leicht im Duty-free orten. Das Grounding hat uns später wenigstens die ersehnten Wings gebracht. Swiss kennzeichnet ihre Piloten wieder mit umlaufenden Streifen am Ärmel und metallenen Wings auf dem Kittel. Nicht nur Colanis Tod weckt Erinnerungen, sondern auch die Kantonsratsfraktions-Reise am vergangenen Wochenende nach Budapest. Der Burgenhügel-Besuch über der Donau liess beim ehemaligen Flight Attendant Corinne Uhlmann aus Stein am Rhein und mir die Aufenthalte und Erlebnisse im Hilton mit seiner historischen Umgebung aufleben. Das auf den Klostermauern zum heiligen Niklaus und

«Etwas Gutes hatte das hässliche Ding: Man konnte die Stewardessen leicht im Duty-free orten.»

dem Jesuitenkolleg aufgebaute Hotel sieht nach einem Vierteljahrhundert immer noch gleich aus. Wir liessen es uns nicht nehmen, mit den Fraktionskollegen in der Erinnerung wecken den Hotelbar anzustossen. Wir kamen damals jeweils abends an und trafen uns nach dem Zimmerbezug in eben dieser Bar, um später dann in einer der vielen Weinstuben bei ungarischer Volksmusik gemeinsam zu Abend zu essen. Danach ging es oft zur benachbarten Fischer Bastei mit einer Disco in einer ehemaligen Kathedrale. Angeflogen bin ich damals Budapest mit DC-9, MD-80 oder Fokker 100. Übrigens war auch bei diesen Flugzeugen die Schwerpunktfrage ein Thema und nicht erst heute bei den aktuell gegroundeten

Boeing 737 und den neusten Airbussen. Im Gegensatz zum heutigen Einsatz von unterstützenden Bordcomputern und laufenden Software-Anpassungen lösten wir die Probleme damals, indem Passagiere von hinten nach vorne umgesetzt wurden oder auch Sandsäcke im vorderen Frachtraum eingeladen wurden. Die Lage des Schwerpunkts wird durch Anzahl der Passagiere und wo sie sitzen, der Menge an Fracht in welchem Frachtraum sowie der Treibstoffmenge in welchem Tank definiert. Ist der Schwerpunkt weit vorne, wird während des Fluges mehr Kerosin verbraucht. Liegt er zu weit hinten, wird das Flugzeug instabil, schwierig zu steuern und es kann zu gefährlichen Situationen kommen. In Langstreckenflugzeugen wird die Schwerpunktfrage durch die Verteilung des Treibstoffs auf die verschiedenen Tanks in Flügel und Rumpf optimiert. Nach dem Start können zudem bis zu sechs Tonnen Kerosin ins Höhensteuer am Schwanz gepumpt werden. Für die Landung muss er leer sein.

Markus Müller
Linienpilot und Kantonsrat

