

12.06/01.07



DEUTSCHLAND-RUNDBRIEF

herausgegeben vom Deutschen Naturschutzring (DNR) e.V.

**Klimawandel stellt Wirtschaftswachstum in Frage
Mehr Urlaubsflüge dank CO₂-Ablasshandel?
Bürgerkonferenz zur Nanotechnologie
Autoland ist nicht exportfähig**

und weitere Beiträge zu Naturschutz- und Umweltpolitik auf Bundesebene

DEUTSCHLAND-RUNDBRIEF

herausgegeben vom Deutschen Naturschutzring (DNR) e.V.

Deutschland-Rundbrief

Naturschutz- und Umweltpolitik
auf Bundesebene
Jahrgang 12 (2006), Heft 12
Jahrgang 13 (2007), Heft 01
ISSN 1861-0048

Herausgeber

Deutscher Naturschutzring,
Dachverband der deutschen Natur- und
Umweltschutzverbände (DNR) e.V.

Geschäftsstelle Bonn

DNR, Am Michaelshof 8-10, 53177 Bonn
Tel. 0228 / 3590-05, Fax -96
eMail: info@dnr.de, Internet: www.dnr.de

Redaktion, Geschäftsstelle Berlin

Matthias Bauer (mb), Marion Busch (mbu),
Franziska Heinrich (fh)
DNR, Prenzlauer Allee 230, 10405 Berlin
Tel. 030 / 443391-82
eMail: matthias.bauer@dnr.de
Internet: www.dnr.de/publikationen

Abonnement

Abo-Verwaltung: Thomas Kreutzberg,
Geschäftsstelle Bonn (s. o.)
eMail: thomas.kreutzberg@dnr.de
Preise/Bestellen: siehe 3. Umschlagseite

Technik

Satz: DNR Redaktionsbüro, Berlin
Druck: Druckerei Eberwein, Bonn

Gastbeiträge

Artikel aus Verbänden und Forschung
sind willkommen. Die Redaktion behält
sich Kürzung und Bearbeitung vor. Für
unverlangt eingesandtes Material keine
Haftung. Namentlich gezeichnete Beiträge
geben nicht unbedingt die Meinung der
Redaktion/des Herausgebers wieder.
Redaktionsschluss: 20. des Vormonats.

Copyright

Die Urheberrechte liegen beim Herausgeber.
Einzelne Artikel können nachgedruckt
werden, wenn die Quelle angegeben wird.

Förderhinweis

Dieses Projekt wird finanziell vom Bundes-
umweltministerium gefördert. Die Förderer
übernehmen keine Gewähr für die Richtig-
keit, Genauigkeit und Vollständigkeit der
Angaben sowie für die Beachtung der
Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten
und Meinungen müssen nicht mit denen
der Förderer übereinstimmen.

Klimawandel bei uns zu Hause

Liebe Leserinnen und Leser,

zieht man eine längere Bilanz über die Lebensbedingungen auf unserer Erde, so muss man ernüchtert feststellen, dass alle Ziele zur Verbesserung und zum Umsteuern, wie sie seit 1972 in den Konventionen von Stockholm, Rio, Kyoto oder Johannesburg vereinbart wurden, nicht erreicht werden konnten. Die zerstörenden Prozesse in der Klimapolitik, bei der Biodiversität oder aber auch bei der Armutsbekämpfung konnten nicht gestoppt werden.

Umso mehr übernimmt im Jahr 2007 die Bundesregierung mit dem G8-Vorsitz und dem Vorsitz im Rat der Europäischen Union eine große außen- und umweltpolitische Verantwortung. Es besteht dringender Handlungsbedarf: Der Klimawandel hat bereits begonnen. Das Thema Energie ist ein globalpolitischer Dauerbrenner. Zentrale Fragen nachhaltiger Mobilität werden auf der europäischen Ebene entschieden. Bei der Biodiversitätspolitik geht es um nichts anderes als den Erhalt der natürlichen Vielfalt der Erde.

Wir setzen große Erwartungen auf dieses Jahr 2007 und sehen es als Hoffungszeichen, dass Bundeskanzlerin Angela Merkel erklärt hat, diese Chance zu nutzen. Die Nichtregierungsorganisationen sind bereit, als Lobby der Natur und der Nachgeborenen dieses historische Jahr 2007 konstruktiv zu begleiten, denn schließlich lässt sich die „Verantwortung für die Zukunft“ nicht auf einen anonymen Staat abschieben, sondern sie muss von der Zivilgesellschaft als kollektive Vision mitgetragen werden.

Die Zeit für eine Renaissance der Umweltpolitik und für den Beginn einer ehrlichen Nachhaltigkeitspolitik ist angebrochen. Im Auf und Ab des Zeitgeistes haben wir ja gewiss nicht in einer euphorischen Phase der Umweltpolitik gelebt, sondern eher in einer Zeit ungeahnter Umweltprobleme, die uns, wie Naturgesetze halt so sind, gnadenlos einholen. Aber jetzt ist wieder eine Hochphase unserer Themen in der nationalen und internationalen Politik angesagt. Die Gutachten und Warnungen der Fachleute überschlagen sich in diesen Tagen. Es rührt sich wieder etwas, hoffentlich nicht nur in Konferenzsälen und im Blätterwald.

Früher hat man der Umweltbewegung Panikmache vorgeworfen, heute erledigt das die Politik. Die britische Regierung legte den Stern-Report vor und warnte, dass die Erderwärmung zu schweren Wirtschaftskrisen führen kann. UBA-Präsident Andreas Troge legt nach und meint, dass der Klimawandel schon heute bei uns zu Hause stattfindet. Gleichzeitig läuft in den Kinos der Welt der Film-Bestseller „Eine unbequeme Wahrheit“ von Al Gore.

Schließlich hat uns die Klimakonferenz von Nairobi erneut deutlich gemacht, dass wir die Debatten beenden und mit dem Handeln beginnen sollten, wenn wir denn überleben möchten. Leider waren die Ergebnisse in Nairobi dünn. Sigmar Gabriel hat zwar großartig gestritten, aber es ist eine deutsche Tragödie, dass unsere Umweltminister im Ausland richtungweisende Forderungen stellen, aber weder dort noch zu Hause der Vollzug eingehalten wird.

Mit der Klimaveränderung ändert sich aber auch das Klima der Gesellschaft. Und damit steht unser persönliches Verhalten zur Überprüfung an. Denn solange wir nur von den anderen Veränderung verlangen und solange wir immer nur auf „die Politik“ (wer ist das überhaupt?) einschlagen, bleiben wir unglaubwürdig.

Einige leben in dem Machbarkeitswahn man könne unser Konsumverhalten - Autofahren, Häuser heizen, Flugreisen - genauso weiter betreiben, „wenn wir nur an die Erfindergaben von Wissenschaft und Wirtschaft“ glauben. Diese Philosophie der Verschwendung hat keine Zukunft.

Der neue Lebensstil, der angesagt ist, kann aber nicht verordnet, sondern nur gelebt werden. Auch mit Lust und Leidenschaft lässt sich eine Klimaveränderung anstoßen. Ich träume von einem Paradigmenwechsel, der statt des Bruttosozialprodukts ein „Glücksprodukt“ als Politikziel einführt. Ein Klima wäre das, das nicht immer die diffuse „Enkelverantwortung“ strapazieren müsste, sondern mit Lebensfreude im „Jetzt“ glücklich sein könnte: Weil die Welt so schön ist, will ich sie erhalten, für mich, für meine Mitgeschöpfe und für die Enkel.

Bei der gerechten Verteilung der Lebensenergie in unserer gemeinsamen Heimat Erde geht es nicht nur um elektrische Energie oder Mobilität und Kraftwerke,

sondern es geht letztlich um die Energie des Lebendigen, es geht um Wärme und um den behutsamen Umgang mit der Schöpfung.

Liebe Leserinnen und Leser, ich wünsche Ihnen eine friedvolle Weihnachtszeit und eine gute Ankunft im Neuen Jahr. Lassen Sie uns 2007 mit Optimismus und Beharrlichkeit für unsere gemeinsamen Ziele eintreten. Eine Wende zu einer wirklichen Nachhaltigkeit ist möglich, wenn wir es wollen.

Ihr
Hubert Weinzierl, Präsident des DNR

2 Impressum

3 Editorial

- Klimawandel bei uns zu Hause von Hubert Weinzierl

5 Verbände, Ehrenamt

- Zivildienst im Wandel von Rainer Borcherding, Schutzstation Wattenmeer

6 Agrarpolitik, Gentechnik, Verbraucherschutz

- Gentechnikgesetz geht in neue Runde
- NRW: Gentech-Flächen weiter geheim
- Lebensmittelskandale gehen weiter
- Verbrauchervotum gegen Nanofood
- Nanotechnologie: Forscher fordern mehr Risikostudien
- Kurzmeldungen: Gen-Weizen, Gen-Kartoffeln, Verbraucherrechte
- Lesenswert: Gentechnik in Landwirtschaft, Einkaufsrevolution

9 Emissionen, Abfall, Chemie, Industrie

- Regierung will Müllvermeidung streichen
- Lesenswert: Umweltthriller

10 Energie, Klima

- Klimawandel stellt Wirtschaftswachstum in Frage von Axel Mayer, BUND
- Deutschland muss CO₂-Pläne überarbeiten
- Mehr Urlaubsflüge dank Ablasshandel? von Nicole Maroscheck
- Fußball-WM: Ökobilanz mit Lücken
- Energiepass für Altbauten erst 2008
- Kurzmeldungen: AKW und Klima, Spritverbrauch
- Lesenswert: Windräder, Erneuerbare Energie

15 Nachhaltigkeit, Umweltpolitik, Recht

- Ein Jahr Schwarz-Rot: Umweltbilanz
- Umweltschädliche Subventionsmilliarden
- Protest gegen gekürzten Waldschadensbericht
- Kinderärzte: Konsumverhalten wird Gesundheitsgefahr Nr. 1
- Kurzmeldungen: Journalistenpreis
- Lesenswert: Anders Leben

17 Naturschutz, Artenschutz, Tierschutz

- Nationale Naturlandschaften: Positive Ein-Jahres-Bilanz
- Resolution nach Alleen-Fachtagung
- Kurzmeldungen: Jugendtierschutz
- Lesenswert: Urwälder Deutschlands

18 Verkehr, Tourismus

- Autoland ist nicht exportfähig von Heiner Monheim, Universität Trier
- Rußfilterförderung ab April
- Wettbewerb zur Verfremdung von Autowerbung
- Kurzmeldungen: Klimaauflagen für EU-Luftfahrt
- Lesenswert: Straßenbaufinanzierung

22 Wasser, Meere

- Milliarden für den Hafenausbau
- Kurzmeldungen: Fischereipolitik, Ostsee-Zustand

23 Service

- Umwelt-Termine
- Informationsquellen
- EU-Umweltpolitik verständlich

Gastbeitrag Zivildienst im Wandel

von Rainer Borchering, Schutzstation Wattenmeer

Vom Strafdienst zum Lerndienst

Nach jahrelangen Debatten über ein Ende der Wehrpflicht und das Auslaufen des Zivildienstes kommt seit einigen Monaten neuer Schwung im Zivildienstsektor auf. Nicht unbedingt bei den Dienstleistenden selber, deren Zahl von einstmalig 140.000 auf 70.000 halbiert ist und die bei 9 Monaten Dienstzeit kaum eingearbeitet sind, wenn sie schon wieder gehen dürfen - aber in der Verwaltung. „Lerndienst“ heißt das zentrale Zauberwort, „Kundenorientierung“ und „elektronische Akte“ sind andere magische Begriffe. Hinter den Kulissen des Bundesfamilienministeriums und des Bundesamtes für den Zivildienst (BAZ) wird eifrig an einer Entschlackung und Neuausrichtung des Dienstes gearbeitet, der in über 40 Jahren eine Unmenge von Detailregelungen angehäuft hat.

Individuelle Stellenbeschreibung soll Auslaufen des Zivildienstes verhindern

Eine erste Neuerung, die vor allem für den Umweltbereich interessant ist, ist die individuelle Stellenbeschreibung zur Einberufung (EKL). Während bisher jede Zivilstelle ein festes Korsett von Aufgaben hatte und überwiegend im Freiland angesiedelt sein musste, darf nun ein Mix aus der Vielzahl der zugelassenen Zivi-Tätigkeiten stattfinden. Solange ein Umwelt-Zivi mindestens 51 % seiner Arbeit in den klassischen Umwelt-Aufgabenbereichen absolviert, darf er künftig ganz legal auch im Bürodienst, als Hausmeister oder in der Mitbetreuung von Kindern eingesetzt werden. Dies dürfte für viele Verbände eine Erleichterung und „Ent-Kriminalisierung“ der bisherigen Praxis bedeuten.

Umweltbereich erreicht bei Stellenbesetzung Spitzenwert

Durch die Ausmusterung der „T3“-Gemusterten und eine ständige Kürzung der Gelder im Zivildienst ist die Bewerberlage für die Dienststellen nicht mehr ganz einfach. Von bundesweit über 120.000 Ziviplätzen waren 2006 nur 54 % besetzt. Dabei kommen die 3.900 Plätze im Umweltbereich noch relativ gut zurecht: sie waren zu zwei Dritteln besetzt. Das ist der Spitzenwert unter den 12 Tätigkeitsfeldern im Zivildienst.

Problematisch bleibt der Saisonbetrieb: Im Juli bis September wollen alle Zivis ihren Dienst antreten, und wenn sie nicht durch Praktika freiwillig länger bleiben, ist dann ab Mai niemand mehr da. Hier soll im Ministerium (ganz eventuell) über Möglichkeiten zur freiwilligen Dienstverlängerung nachgedacht werden - wer auch immer sie bezahlen mag. Einstweilen lauert hier für die Zivis die Kindergeld-Falle: Wer vor oder nach dem Dienst mehr als 4 Monate „Leerlauf“ hat, verliert seinen Kindergeldanspruch!

Neue Konzepte für einen „Lerndienst“

Um den Pflichtdienst trotz geringer Dauer und sinkender Teilnehmerzahl segensreich für die Teilnehmer und die Gesellschaft zu gestalten, soll er nun zum „Lerndienst“ gestaltet werden. Dazu erproben die staatlichen Zivildienstschulen bis Frühjahr 2007 neue Unterrichtskonzepte. Vor allem aber soll ein Fachkongress in Hannover Ende November neue Ideen erbringen.

Mögliche Entwicklungsrichtungen sind eine bessere Einbindung der Dienststellen in das Lerndienst-Konzept, eine Annäherung der Seminarangebote von Zivil- und Freiwilligendiensten (FSJ/FÖJ) und nicht zuletzt eine Reform der bundesweit 20 staatlichen Zivildienstschulen - von denen drei nach aktuellem Beschluss des Haushaltsausschusses geschlossen werden sollen. Es gibt zu wenige Dozenten und zu viele Betten in den Schulen.

► Die neue Familienministerin Ursula von der Leyen sagte bei einer Diskussion über die Zukunft des Zivildienstes im November: „Es gibt viele Gremien, in denen nur rückwärts gewandt geklagt wird. Wie schön, dass es im Zivildienst offensichtlich viele neue Ideen und Denkansätze und eine nach vorne gewandte Diskussion gibt.“ Es wäre doch schön, wenn aus dem ehemaligen Strafdienst für Drückeberger künftig nicht nur zufallsabhängig, sondern gezielt eine Bereicherung des Lebens der jungen Männer würde. Wer gute Ideen beizusteuern hat, möge sie einbringen! ■

• Weitere Informationen

Rainer Borchering, Schutzstation Wattenmeer
Tel. 04841 / 668542
eMail: r.borchering@schutzstation-wattenmeer.de

Kurzmeldungen

Jugendtierschutzpreis und neues Jugend-Tierschutzportal

► Noch bis zum 31. Januar können sich Kinder und Jugendliche um den Adolf-Hempel-Jugendtierschutzpreis bewerben. Vergeben wird der mit 2.500 Euro dotierte Preis durch die Akademie für Tierschutz des Deutschen Tierschutzbundes. Schulklassen, Kinder- und Jugendgruppen sind aufgefordert, Arbeiten, Projekte und Dokumentationen zu verschiedenen Tierschutzthemen einzureichen. Weitere Informationen dazu gibt es auf der neuen Jugend-Website des Tierschutzbundes. Junge Tierschützer/innen können sich außerdem in diesem Jugendportal jetzt direkter über aktuelle Tierschutzherausforderungen informieren und austauschen. (mb)

www.jugendtierschutz.de

■

Gentechnikkgesetz geht in neue Runde

Freilandforschung wird leichter - Schadenersatz aus Steuergeldern?

Im Ringen um das Gentechnikkgesetz ist eine neue Runde eingeleitet. Nach einem Eckpunktepapier aus dem Bundesagrarministerium soll es künftig für die Forschung leichter sein, gentechnisch veränderte Pflanzen anzubauen - auch im Freiland. Bisher galt sowohl für den experimentellen als auch für den kommerziellen Anbau dieselbe Haftungsregelung. Danach ist schadenersatzpflichtig, wer ein Nachbarfeld kontaminiert, sodass der gentechnikfreie Landwirt seine Ernte unter Wert verkaufen muss.

Künftig soll für Forschungsprojekte die verschuldungsunabhängige Haftung „auf den unmittelbar beim Nachbarn eintretenden Schaden begrenzt werden“. Wer dann für die Folgeschäden zahlt, ist unklar. Nach Presseberichten ist eine Option die Finanzierung durch Steuern.

Auch für den kommerziellen Anbau sollen die bestehenden strengen Regeln modifiziert werden. Laut Eckpunktepapier wird erst dann Schadenersatz fällig, wenn die Verunreinigung der Ernte auf dem Nachbarfeld mehr als 0,9 Prozent beträgt - zumindest für Ökobauern inakzeptabel.

Keine Einigung über Gen-Mais

Beim Sicherheitsabstand für Genmais plädiert Bundesagrarminister Seehofer für mindestens 150 Meter. Die Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft (BLL) und Forschungsministerin Schavan halten 50 Meter für ausreichend, um den EU-Schwellenwert für „zufällige Verunreinigungen“ von 0,9 Prozent einzuhalten. Für Umweltverbände ist das viel zu wenig. Der NABU sieht in der Gesetzesnovelle sogar einen Paradigmenwechsel. Nicht mehr der Schutz von Mensch und Umwelt stehe im Vordergrund des Gesetzes, sondern die Förderung des kommerziellen Anbaus und die Entwicklung von Gentechpflanzen. (mbu) ■ ▼

● **Weitere Informationen**

Naturschutzbund (NABU), Gentechnikreferentin Dr. Steffi Ober, Invalidenstr. 112, 10115 Berlin
Tel. 030 / 284984-25, Fax -84
eMail: steffi.ober@nabu.de
www.nabu.de/gentechnik

Gentechnik-Flächen in NRW weiter geheim

BUND kritisiert Geheimniskrämerei der Behörden

Der nordrhein-westfälische Landesverband des BUND hat die Informationspolitik der Behörden über den Anbau gentechnisch veränderter Pflanzen in den vergangenen Jahren bemängelt. Nach einer Liste des Düsseldorfer Umweltministeriums wurde in NRW 42 Mal genmanipulierter Mais oder Raps angebaut. 22 dieser Standorte würden bis heute geheim gehalten, so der BUND. Bauern und die übrige Bevölkerung tappten im Dunkeln.

Alle der 18 vom BUND befragten Kommunen, Bezirksregierungen und anderen Stellen erklärten sich selbst für „nicht informiert, weil nicht zuständig“. So könnten die Behörden ihre gesetzliche Aufgabe zur Überwachung möglicher Umweltfolgen nicht wahrnehmen, monierte der Verband. „Äußerst schwierig“ gestaltete sich die Recherche des BUND. Eine Stelle habe auf die andere verwiesen. Das Umweltministerium legte nach eigenem Nachforschen die Lage von knapp der Hälfte der Flächen offen. Der BUND appellierte an Umweltminister Eckhard Uhlenberg (CDU), auch die andere Hälfte der Flächen öffentlich bekannt zu machen.

BUND: Bundessortenamt kontrollieren

Im Mittelpunkt der BUND-Kritik steht das Bundessortenamt (BSA). Dieses habe die Aufträge für so genannte Wertprüfungen von genmanipuliertem Mais an Dritte vergeben, behaupte aber zugleich, die Lage der Flächen nicht zu kennen. Das hält der BUND für unglaubwürdig. Denn nach BSA-eigenen Richtlinien müssten diejenigen, die im BSA-Auftrag Gentech-Pflanzen anbauen, dem Amt auch Informationen darüber liefern. Der Umweltverband will nun Bundeslandwirtschaftsminister Horst Seehofer auffordern, dafür zu sorgen, dass das BSA seinen rechtlichen Auskunftspflichten nachkommt. (mbu) ■ ▼

● **Weitere Informationen**

BUND NRW, Agrarreferent Ralf Bilke, Merowingerstr. 88, 40225 Düsseldorf
Tel. 0211 / 302005-20, Fax -26
eMail: bund.nrw@bund.net
www.bund-nrw.de
Gentechnikflächen-Infosystem:
www.bund-nrw.de/gentechnik-infosystem.htm

Verbraucher weiter nicht vor Lebensmittelskandalen sicher

von Marion Busch, DNR

Auch 2007 landet vermutlich wieder Gammelfleisch auf dem Tisch

2006 häuften sich Fälle, in denen verdorbenes Fleisch in den Handel und oft auf die Teller der Verbraucher/innen gelangte. Ein „Gammelfleischskandal“ folgte dem anderen. Das Bundesverbraucherministerium reagierte mit Aktionismus: Vom Zehn-Punkte-Plan über den 13-Punkte-Plan bis zum Reformpaket verkündete der zuständige Minister Horst Seehofer zahlreiche Maßnahmen. Heraus kam ein weitgehend wirkungsloses Verbraucherinformationsgesetz. Die Gefahr von Gammelfleisch ist nicht behoben.

DNR fordert qualitätsbewusstes Verbraucherverhalten

Der Präsident des DNR, Hubert Weinzierl, sieht allerdings in Angriffen auf einzelne Politiker keine Lösung des Problems. „Eckfleisch-Skandale lassen sich nicht mit Rücktrittsforderungen verhindern“, sagte Weinzierl mit Blick auf entsprechende Diskussionen in Bayern. Stattdessen sei ein neues Einkaufsverhalten und eine andere Ernährungskultur nötig. Für Weinzierl liegt eine wesentliche Ursache der Fleisch-Skandale in der „Geiz-ist-geil-Mentalität“.

Kein noch so großer Kontrollapparat kann den Milliardenmarkt rund ums Fleisch vor dem Einfluss krimineller Energie schützen und dauerhaft in den Griff bekommen. Dagegen ist jetzt ein anderes Einkaufs- und Ernährungsverhalten gefragt, um die Verbrauchermacht zu stärken und die Großstrukturen in Landwirtschaft und Nahrungswirtschaft in ihre Schranken zu weisen. ■ ▼

● **Weitere Informationen**

Deutscher Naturschutzring (DNR),
Präsident Hubert Weinzierl, Straubinger Str. 5, 94344 Wiesenfelden
Tel. 09966-1270, Fax -9020059
eMail: info@dnr.de
www.dnr.de

Verbrauchervotum gegen Nanotech-Lebensmittel

von Marion Busch, DNR

Große Skepsis gegenüber Nanopartikeln in Produkten

In zahlreichen Produkten des täglichen Bedarfs sind bereits Nanopartikel enthalten. Sie filtern UV-Strahlen in Sonnencreme, machen Textilien Schmutz abweisend oder Autolacke kratzfest. Auch in der Lebensmittelindustrie gibt es Ideen, Nanotechnik anzuwenden. Eine Tiefkühlpizza, die abhängig von der Mikrowellen-Verweildauer nach Tomate, Pilzen oder Tunfisch schmeckt, oder ein Milch-Shake, der Erdbeer- oder Mango-Aroma entwickelt, je nachdem wie lange man ihn schüttelt - das sind bisher Visionen von Forschern in den Laboren.

Methode: Bürgerkonferenz

Wollen die Verbraucherinnen und Verbraucher solche Produkte überhaupt kaufen? Das wollte das Bundesinstitut für Risikobewertung (BfR) wissen und beauftragte das Unabhängige Institut für Umweltfragen (UfU), eine besondere Verbraucherbefragung durchzuführen. Nach dem Prinzip der so genannten Konsensus- oder Bürgerkonferenzen, wie sie unter anderem in Dänemark praktiziert werden, haben sich 16 Verbraucher/innen aus Berlin und Brandenburg eine Meinung über den Einsatz von Nanotechnik in Lebensmitteln, Textilien und Kosmetika gebildet.

Ein Vierteljahr lang informierte sich die Gruppe über Risiken und Potenziale der Nanotechnik. Vom 20-jährigen Chemiestudenten über eine Finanzbuchhalterin bis zum pensionierten Landwirt war eine bunte Mischung aus Alt und Jung, Mann und Frau, Ost und West sowie Stadt und Land vertreten. Die Teilnehmer machten sich schlau über Bücher und Medien oder gingen in die Verbraucherzentralen. Offene Fragen versuchten sie mit Experten zu klären.

Fehlende Risikobewertung kritisiert

Das Votum der 16 Verbraucher/innen fiel differenziert aus. Einerseits fanden sie, dass Nanotechnik in Verpackungen nützlich für die Lebensmittelsicherheit sein kann. Sei es um die Kühlkette zu überprüfen oder verdorbene Lebensmittel zu enttarnen. Andererseits sah die Gruppe aber den Zusatz von Nanopartikeln in der Nah-

rung selbst sehr kritisch. Denn es sei nicht erwiesen, was diese Stoffe im menschlichen Körper anrichten können. Die Verbraucher forderten daher ein Zulassungsverfahren für nanotechnisch veränderte Stoffe und eine Kennzeichnungspflicht.

Experten gehen davon aus, dass Nanotechnik bei Lebensmitteln eher in der Verpackung zum Einsatz kommt. So gibt es eine Frischhaltefolie, bei der Nanopartikel verhindern, dass Sauerstoff und UV-Strahlen eindringen. Oder es werden Verpackungen entwickelt, die die Farbe verändern, wenn der Inhalt schlecht geworden ist. ■ ▼

• Weitere Informationen

Unabhängiges Institut für Umweltfragen (UfU), Silke Domasch, Greifswalder Straße 4, 10405 Berlin
Tel. 030 / 428-49930, Fax -00485
eMail: silke.domasch@ufu.de
www.ufu.de/verbraucherkonferenz.html

Dokument: BfR (Hrsg.): „Verbrauchervotum zur Anwendung der Nanotechnologie in den Bereichen Lebensmittel, Kosmetika und Textilien“, Berlin 2006; Download (PDF, 18 S., 380 kB): www.ioew.de/home/downloaddateien/Verbrauchervotum.pdf

Nanotechnologie: Forscher fordern mehr Studien

Gesundheits- und Umweltgefahren sollen verstärkt untersucht werden

Der US-Forscher Andrew Maynard hat Mitte November in einer Ausgabe des Wissenschaftsmagazins „Nature“ auf mögliche Gefahren durch Nanotechnologie hingewiesen und den Aufbau einer internationalen Risikoforschung gefordert. Die öffentliche Meinung zu genmanipulierten Lebensmitteln und das schlechte Image des Baustoffs Asbest hätten gezeigt, wie neue Verfahren und Materialien „in Verruf geraten können“. Als besorgniserregend erweise sich die Größe von Nanopartikeln. Die Teilchen sind noch kleiner als Feinstaubpartikel. Feinstäube können tief in die Lunge eindringen und die Gesundheit schwer schädigen.

Nanoteilchen gelangen in Boden und Grundwasser - Wirkung unklar

Allgemeines Charakteristikum der Nanoteilchen ist, dass ihre physikalisch-chemischen Eigenschaften verschieden von jenen sind, die sie als Festkörper in größerer Form besitzen. Das macht sie für praktische Anwendungen vielseitig, aber auch unberechenbar. So muss im Prinzip jeder einzelne Nanowerkstoff auf seine speziellen Eigenschaften geprüft werden. Im Rahmen des Forschungsprojekts Inos (Identifizierung und Bewertung von Gesundheits- und Umweltauswirkungen von technischen nanoskaligen Partikeln) untersucht das Fraunhofer Institut in Dresden das Verhalten von Nanopartikeln in der Umwelt. „Nanomaterialien, die als Schutzfilme auf Glas oder Fassaden aufgebracht sind, verschwinden irgendwann und gelangen in den Boden, in Oberflächengewässer und ins Grundwasser“, sagte Inos-Projektleiter Volkmar Richter. Welche Wirkungen sie dort entfalten, sei unklar. (fh) ■ ▼

• Weitere Informationen

Fraunhofer Institut für Keramische Technologien und Systeme (IKTS), Dr. Volkmar Richter, Winterbergstr. 28, 01277 Dresden
Tel. 0351 / 2553-700, Fax -600
eMail: volkmar.richter@ikts.fraunhofer.de
www.ikts.fraunhofer.de

Kurzmeldungen

Anbau von Gen-Weizen neben Genbank-Freifläche genehmigt

Nachdem Bundeslandwirtschaftsminister Horst Seehofer im EU-Agrarministerrat grünes Licht für den Anbau von gentechnisch verändertem Weizen gegeben hatte, erteilte das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL) im November die Genehmigung für ein Versuchsfeld in Gatersleben (Sachsen-Anhalt). Auf 1200 m² Fläche des Instituts für Pflanzengenetik und Kulturpflanzenforschung (IPK) sollen bis 2008 mehr als 11.000 Pflanzen wachsen. Beim BVL waren zuvor mehr als 27.000 Einwendungen von Bauern, Züchtern, Lebensmittelproduzenten und Bürgern gegen den Freisetzungsvorschlag eingegangen. Kritiker werten die Entscheidung als Absage an Risikoversorge und Verbraucherschutz. Der Verband der Großbäckereien befürchtet Verunreinigung von Brot und Backwaren. Nach Angaben des Umweltinstituts München hat das BVL eine mögliche Kontamination einer nur 500 m entfernten Genbank-Freifläche bewusst in Kauf genommen. Das Institut reichte deshalb Dienstaufsichtsbeschwerde ein. (mbu) Quelle: Informationsdienst Gentechnik, 24.11.2006

www.umweltinstitut.org/genweizen

Brüsseler Zulassungsbehörde erlaubt Vermarktung von Gen-Kartoffel

Die Europäische Lebensmittelbehörde EFSA hat Mitte November ihre Unterstützung für die erste Gentechnik-Kartoffel in Europa bekundet. Bis zum 9. Dezember waren öffentliche Einsprüche möglich. Demnächst wird die EU-Kommission entscheiden, ob sie die Marktzulassung für die BASF-Genkartoffel Amflora empfiehlt. Die Chemiefirma veränderte den Aufbau der Stärke bei der Kartoffel, wodurch diese in der Papier-, Textil-, Kosmetik- und Klebstoffindustrie angewandt werden soll. Kritiker befürchten, dass Gentechnik-Kartoffeln ins Futter oder die Nahrung gelangen. (mbu)

● Informationsdienst Gentechnik, Berlin
www.keine-gentechnik.de

Gesetz zur grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verbraucherrechten

Der Bundestag hat am 9. November das Gesetz zur grenzüberschreitenden Durchsetzung von Verbraucherrechten verabschiedet. Künftig können nationale Behörden die rechtliche Verfolgung von Ver-

stößen gegen den Verbraucherschutz veranlassen. Das gilt für Fälle, in denen kollektive Verbraucherinteressen verletzt worden sind. Dazu gehören beispielsweise Lebensmittelskandale. Nach Angaben des Bundesverbraucherministeriums (BMELV) soll ein europaweites Netzwerk nationaler Behörden für die Umsetzung der Verbraucherinteressen zuständig sein. In Deutschland übernimmt diese Aufgabe das Bundesamt für Verbraucherschutz und Lebensmittelsicherheit (BVL). (mbu) Quelle: BMVEL-Informationen, 13.11.06



Lesenswert

Informationen für Bauern: Gentechnik in der Landwirtschaft

Der BUND hat sein Gentechnik-Infoheft für Bäuerinnen und Bauern komplett überarbeitet und auf den neusten Stand gebracht. Die Broschüre stellt die relevanten Aspekte beim kommerziellen Anbau von Gentechnik zusammen: praktische Erfahrungen, wirtschaftliche Risiken, rechtliche Rahmenbedingungen. Behandelt werden viele Fragen, die die Gentechnik-Industrie aufwirft. So soll beleuchtet werden, ob sich mit Gentechnik-Pflanzen tatsächlich höhere Erträge erzielen lassen, ob diese wirklich zu einem geringeren Einsatz von Pestiziden führen und ob sie Lösungen für Probleme in der deutschen Landwirtschaft bieten. Beschrieben werden Erfahrungen mit dem Anbau gentechnisch veränderter Pflanzen von Landwirten in den USA, Argentinien und Kanada. (fh)

Informationen für Bäuerinnen und Bauern zum Einsatz der Gentechnik in der Landwirtschaft, 2006, 76 S.; Hrsg./Bezug: BUND, Tel. 030 / 2758640; Download: www.gentechnikfreie-regionen.de/service/service_2/service_189.htm

Die Einkaufsrevolution: Konsumenten entdecken ihre Macht

Das Buch deckt Skandale der modernen Produktion und Preispolitik auf und zeigt, wie die Konsument/innen darauf Einfluss nehmen können. Unternehmen, so die Grundthese, reagieren auf verändertes Kaufverhalten wesentlich prompter als auf jeden Gesetzesentwurf. Zum Beispiel würden Spielzeug- und Pharmaindustrie Umweltgifte nur so lange einsetzen, wie ihnen die entsprechenden Produkte abgekauft werden. Die Autorin gibt auch konkrete Tipps, wo und wie verantwortungsvoller Konsum möglich ist. Das Buch beleuchtet außerdem die Geschichte der Konsumkritik und plädiert schließlich für ein zeitgemäßes Selbstverständnis der Verbraucher/innen: Sie sollen sich ihrer Macht bewusst werden und sinnvoll davon Gebrauch machen. (fh)

Tanja Busse: Die Einkaufsrevolution - Konsumenten entdecken ihre Macht, Karl Blessing Verlag, München 2006, 320 S., 14,95 Euro



Regierung will Müllvermeidung streichen

NABU warnt vor Öko-Dumping in der Abfallpolitik

Anlässlich der geplanten Novellierung der EU-Abfallrahmenrichtlinie hat der NABU die Bundesregierung Ende November davor gewarnt, die Vorreiterrolle Deutschlands bei der Entsorgung und Verwertung von Abfällen aufs Spiel zu setzen. Anzeichen dafür zeige ein Gutachten des EU-Umweltrechtsexperten Prof. Dr. Ludwig Krämer. Dieses zeige, dass das Bundesumweltministerium künftig Produktionsrückstände mit wirtschaftlichem Wert zu „Nebenprodukten“ umdeklarieren wolle. Brennbare Öle und Schlämme, aber auch gefährliche Abfälle, deren Beseitigung, Entsorgung oder Wiederverwertung Kosten und Mühen verursachen, könnten so leichter verbrannt oder in Länder mit weniger entwickelten Umweltstandards exportiert werden. „Damit wird dem Öko-Dumping Tür und Tor geöffnet“, sagte NABU-Bundesgeschäftsführer Leif Miller.

Umweltpolitische Fortschritte im EU-Abfallbereich blockiert

Zudem schlägt die Bundesregierung eine Einschränkung der Genehmigungspflicht für Anlagen zur Abfallverwertung und -beseitigung vor. Kleine Betriebe können Abfälle dann ohne Genehmigung sammeln, sortieren, schreddern und transportieren. Darüber hinaus, so der NABU, müsste entsprechend dem deutschen Vorschlag künftig für Müllverbrennungsanlagen, die als „Wiederverwertungsanlagen“ eingestuft werden, keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Der Vorschlag Deutschlands, das Aufstellen von Abfallvermeidungsprogrammen vollständig aus dem Richtlinien-Vorschlag der EU-Kommission, werde umweltpolitische Fortschritte im EU-Abfallbereich verhindern. Obligatorische Abfallvermeidungsprogramme seien „ein unverzichtbarer Schritt auf dem Weg von der Wegwerf-Gesellschaft zu einer Recycling-Gesellschaft“, so Miller. (fh) ■

• Weitere Informationen

Naturschutzbund (NABU), Nachhaltigkeitsreferentin Maria Elander, Invalidenstr. 112, 10115 Berlin
Tel. 030 / 284984-40, Fax -84
eMail: maria.elander@nabu.de
www.nabu.de/nachhaltigkeit

Lesenswert

Umwelthriller und Wissenschaftskrimi: „Das Projekt“

Erich Schöndorf - bei Umweltschützern bekannt durch den Holzschutzmittelprozess (1998) - erzählt in Echtzeit eine Zukunftsvision des heraufziehenden Wissenschaftsterrorismus: Drei hoch spezialisierte Wissenschaftler planen den Super-Gau, der „alles in den Schatten stellt“. Schöndorf will so an einem erschreckenden Beispiel zeigen, dass Wissenschaftlern, die an Erbgut und chemischen Strukturen forschen, das Gefahrenpotential ihres Tuns nicht unbekannt und auch nicht völlig gleichgültig sein könne. „Das Projekt“ schildert den schmalen Grad zwischen Forscherdrang und Forschungsmanie mit fatalen Zielen. Der Autor - selbst ehemaliger Ermittler und Staatsanwalt - zeigt dies in einem sachlichen Erzählrhythmus, der der Geschichte Glaubwürdigkeit und Authentizität verleiht. Entstanden ist zugleich ein spannender Thriller und eine wissenschaftlich präzise Analyse einer bedrückenden Zukunftsvision. (fh)

Erich Schöndorf: Das Projekt, Nomen Verlag, Frankfurt/M. 2005, 468 S., 22,- Euro



Gastbeitrag Der Klimawandel stellt das Wirtschaftswachstum in Frage

von Axel Mayer, BUND¹

Stromkonzerne wollen alternative Energien um jeden Preis verhindern

Wärmere Sommer, abschmelzende Gletscher, extreme Wetterereignisse sind die ersten Anzeichen der drohenden weltweiten Klimaveränderungen. Durch die zunehmende Verbrennung von Kohle, Erdgas und Erdöl seit Beginn der Industrialisierung entsteht das klimaschädliche Kohlendioxid (CO₂). Es ist das wichtigste „menschengemachte“ Treibhausgas. Der Anteil von Kohlendioxid in der Atmosphäre hat sich von 280 ppm (Teile pro Million) auf rund 380 ppm erhöht. Dazu kommt das klimaschädliche Methan aus der industrialisierten Landwirtschaft und aus der Gewinnung und dem Transport von Erdgas. Wichtig sind auch andere klimaschädliche Emissionen, beispielsweise das radioaktive Krypton aus Atomkraftwerken und atomaren Wiederaufarbeitungsanlagen. Klimazerstörend ist die großflächige Abholzung.

Die Ursache des Klimawandels

...ist unsere zerstörerische Raubbauwirtschaft, die immer schneller Rohstoffe, Energievorräte und menschliche Arbeitskraft in Müll, Unzufriedenheit und klimaschädliche Abgase verwandelt. Durch den Export dieses Wachstumssystems nach China und Indien wird der Klimawandel noch massiv beschleunigt. Systeme, die nur funktionieren, wenn sie dauerhaft wachsen, sind zwangsläufig zerstörerisch. Bei einem anhaltenden Wachstum von 3 % verdoppelt sich das Brutto sozialprodukt alle 23 Jahre, bei 5 % sogar bereits alle 14 Jahre. Dauerhaftes exponentielles Wachstum einer Wirtschaft ist nicht möglich und führt zwangsläufig zur Selbstzerstörung. Der Klimawandel ist eines von vielen Symptomen der ökologischen Krise.

Bisher hat sich im Verlauf des 20. Jahrhunderts die globale Durchschnittstemperatur um 0,6 °C ± 0,2 °C erhöht. Am Ende des 21. Jahrhunderts erwartet das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), dass sich die Erdtemperatur um weitere 1,4 bis 5,8 °C erhöhen könnte. Die Veränderungen der Zusammensetzung

der Atmosphäre und die dadurch hervorgerufene Temperaturerhöhung sind mit zahlreichen und zum Teil schwerwiegenden Folgen verbunden, zu denen steigende Meeresspiegel, aussterbende Arten und immense Schäden für menschliche Gemeinschaften gezählt werden.

Eine Billion Euro würde es kosten, die globale Wirtschaft klimafreundlich umzubauen, hat die internationale Consulting-Firma PricewaterhouseCoopers im Jahr 2006 berechnet. Das klingt nach einer gigantischen Summe, doch der Betrag macht nicht einmal die Hälfte der jährlichen Wirtschaftsleistung Deutschlands aus oder nur etwa ein Fünfzigstel des globalen Brutto sozialprodukts. Die Autoren der Studie sind der Meinung, dass sich Klimaschutz wirksam betreiben ließe, ohne das Wirtschaftswachstum entscheidend zu verlangsamen. Diese Bestätigung der Wachstumsillusion in den fehl- und überentwickelten Staaten ist der große Mangel der Studie. Der absehbare mittel- und langfristige Mangel an Energie und Rohstoffen (Erdöl, Gas und Uran reichen nur noch für wenige Jahrzehnte) macht die Fortführung des zerstörerischen Wachstumspfades unmöglich.

Klimawandel: Was tun?

Die weltweite Förderung alternativer Energiequellen, der Energieeffizienz und des Energiesparens muss im Vordergrund aller Bemühungen stehen. Das Wachstum im Bereich der alternativen Energien gehört zu den wenigen hoffnungsvollen Zeichen der Zeit. Von 1995 bis 2005 haben sich die Preise für atomar-fossile Energien mehr als verdoppelt, während sie sich für erneuerbare Energien halbiert haben. Windstrom ist global die am schnellsten expandierende Energienutzung. In der EU gingen im Jahr 2005 alle zwei Monate 1000 MW neue Windenergie ans Netz. In Kilowatt (Leistung) entspricht dies einem neuen AKW Gösgen (Schweiz), in Kilowattstunden (Produktion) wird damit ein Atomreaktor der Größe Beznau (Schweiz) ersetzt - und dies alle 60 Tage. Und genau dieses positive Wachstum der zukunftsfähigen Energien wird von den Anhängern der atomar-fossilen Energiegewinnung massiv bekämpft, denn jede neue Photovoltaikanlage und jedes neu gebaute, privat finanzierte Windrad nimmt den Energieversorgungsunternehmen Anteile an der Stromproduktion weg.

Die erneuerbaren Energien sind klimafreundliche Energiequellen, die sich durch natürliche Prozesse laufend erneuern. Sie stehen nach menschlichen Zeitmaßstäben unendlich lange zur Verfügung. Erneuerbare Energien haben drei originäre Quellen: Strahlung der Sonne, Kraft der Gezeiten, Wärme des Erdinneren (Geothermie). Sonne, Mond und Erde stellen diese unerschöpflichen Energien umweltverträglich zur Verfügung. Die Sonne strahlt jährlich in Deutschland auf jeden Quadratmeter so viel Energie, wie in 100 Litern Öl enthalten ist, in der Sahara ist es sogar doppelt so viel. Ein Windrad hat sich nach vier bis sieben Monaten Betrieb energetisch amortisiert, d. h. nach etwa einem halben Jahr erzeugt es „netto“ Strom. Der derzeitige Weltenergiebedarf pro Jahr liegt bei etwa 400 Exajoule.² Ein Exajoule entspricht der Energiemenge, die die Erde in sechs Sekunden von der Sonne empfängt.

Andere wichtige Ansatzpunkte für Klimaschutz sind Gebäudeheizung, Straßenverkehr und der zunehmende Flugverkehr. Die politisch-ökologische Ignoranz und Dummheit mancher PolitikerInnen, die sich immer noch gegen Flugbenzinsteuern wehren, ist unglücklich.

Atomkraft und Klimaschutz: Eine gut gesteuerte Illusion

„Atomkraftwerke schützen das Klima.“ Damit werben die Atomkonzerne und Atomparteien für den scheinbar CO₂-freien Atom-Kraftwerkspark. Diese geschickte Werbebotschaft der AKW-Betreiber soll Akzeptanz für alte und neue AKW schaffen. Im Zeitalter der organisierten Desinformation erleben wir hier ein spannendes Exempel. Die Forderung nach neuen Atomkraftwerken dient auch der psychologischen Entlastung vieler Politiker der Atom- und Kohleparteien. Sie tragen die Hauptverantwortung für die bisherige und zukünftige Verschwendung von Energie und Rohstoffen und für die drohende Klimaveränderung. Die Werbeabteilungen der Atomkonzerne bieten ihnen jetzt eine schöne Illusion, mit der sie sich scheinbar aus der Verantwortung stehlen können. Mit vorgeschobenen Umweltargumenten wird Klimaschutz verhindert und umweltgefährdende Anlagen werden „grüngewaschen“. Die Propaganda der Umweltzerstörer ist besser geworden.

¹ Axel Mayer ist Regionalgeschäftsführer beim BUND Südlicher Oberrhein in Freiburg.

² 1 Exajoule = 1 Milliarde Milliarden Joule = 10¹⁸ Joule

Doch die Nutzung der Atomenergie ist nicht nur lebensbedrohend, sondern auch die teuerste Art von Klimaschutz. Der Bau neuer AKW kommt uns wesentlich teurer als das Energiesparen oder die Errichtung moderner Gaskraftwerke. Umweltforscher haben berechnet, dass sich durch Investitionen im Bereich Energieeinsparung mehr als die doppelte Menge an Kohlendioxid vermeiden lässt als bei vergleichbaren Investitionen in den Bau neuer AKW. Atomenergie soll angeblich der Schlüssel zum Klimaschutz sein, da sie kein Kohlendioxid emittiert. Dies ist nur auf den ersten Blick richtig. Auch Atomenergie ist nicht CO₂-frei zu haben. Denn der Betrieb von Uranerzminen und Urananreicherungsanlagen, der Transport von Atom- und nicht zuletzt der Bau und Abriss von Atomkraftwerken verursachen CO₂-Emissionen.

Das Freiburger Öko-Institut hat eine interessante Bilanz erstellt: Die CO₂-Emissionen eines AKW betragen etwa 25-50 Gramm je Kilowattstunde erzeugten Stroms. Stromsparmaßnahmen und regenerative Energien „emittieren“ nur 0-20 Gramm je Kilowattstunde. Die Atomkraft zieht also eindeutig den Kürzeren. Mit falschen Argumenten nutzen AKW-Befürworter die berechnete Sorge der Bevölkerung vor dem Klimawandel, um mehr Akzeptanz für die atomare Technologie zu schaffen. Die ökologische Ärzteinitiative IPPNW hat berechnet, dass bis zum Jahr 2050 1000 neue AKW gebaut werden müssten (bisher gibt es weltweit 442), um 10 % der fossilen Energie zu ersetzen. Die endlichen Uranreserven wären dann in Kürze erschöpft.

Geschicktes Ablenkungsmanöver der Kohle- und Atomkonzerne

EnBW, E.ON, RWE, Vattenfall und andere Energieversorgungsunternehmen haben für die nächsten Jahre Kraftwerksneubauten mit insgesamt 40.000 Megawatt Leistung angekündigt. In 19 neuen Kraftwerken soll dabei Braunkohle oder Steinkohle verbrannt werden. Von dieser Klimasünde lässt sich mit der Atomdebatte um Laufzeitverlängerung trefflich ablenken. Doch Laufzeitverlängerung bedeutet Gefahrzeitverlängerung. Die Zukunft gehört den erneuerbaren Energien. Wenn in Zukunft überhaupt noch fossile Energieträger zur Stromerzeugung genutzt werden, dann darf das nur in effizienten kleinen und mittleren Blockheizkraftwerken geschehen - dort, wo Strom und Wärme genutzt wer-

den können. Doch die atomar-fossilen Dinosaurier in den Energiekonzernen und ihre Vertreter in der Politik denken immer noch in den zentralistischen Kategorien des letzten Jahrhunderts. Die öffentliche (und veröffentlichte) Debatte zu diesen klimaschädlichen Plänen steht in keiner Relation zu den Gefahren der geplanten Anlagen. Was öffentlich diskutiert wird, bestimmen die Werbeabteilungen der Konzerne.

Die Umweltbewegung muss sich in Sachen Klimaschutz fragen, ob der bisherige, stark individuelle Ansatz - „Du musst Energie sparen, stell dein Auto an der Ampel ab, du sollst weniger fliegen, dreh die Heizung runter...“ - tatsächlich zielführend ist. Alle diese Appelle sind gut und wichtig. Gleichzeitig aber werden regional und weltweit neue Straßen, Großraumflugzeuge, Kohle- und Atomkraftwerke gebaut und China und Indien übernehmen mit rasender Geschwindigkeit unser zerstörerisches Verschwendungssystem. Im globalen Maßstab wachsen Ressourcenverschwendung und Umweltprobleme exponentiell. Wenn zum individuellen Ansatz nicht eine massive Veränderung der Politik kommt, wenn Klimaschutz isoliert von den Problemen der Raubbauwirtschaft diskutiert wird, dann nützen die individuellen Ansätze wenig. Die Umweltbewegung muss wieder politischer werden und stärker global agieren, um echte Nachhaltigkeit zu erreichen. Der Klimawandel ist „nur“ ein weiteres wichtiges Symptom der globalen ökologischen Krise. ■ ▼

● **Weitere Informationen**

BUND Baden-Württemberg, Regionalverband Südlicher Oberrhein, Geschäftsführer Axel Mayer, Wilhelmstraße 24a, 79098 Freiburg/Br. Tel. 0761-30383, Fax -23582 eMail: freiburg@bund.net www.bund-freiburg.de

Deutschland muss CO₂-Pläne überarbeiten

EU-Kommission: Berlin muss mehr Kohlendioxid sparen als vorgesehen

Die EU-Kommission hat Deutschland und neun weitere Mitgliedstaaten im November aufgefordert, ihre Allokationspläne für die zweite Phase des Treibhausgas-Emissionshandelssystems (2008-2012) zu überarbeiten. Mit einer Ausnahme hätten die Länder der Industrie zu großzügige CO₂-Emissionszertifikate zugestanden. Die Allokationspläne legen fest, wie viel klimaschädliche Gase einzelne Anlagen in die Atmosphäre abgeben dürfen. Der Emissionshandel ermöglicht es, Zertifikate zu kaufen und zu verkaufen. Dieses Instrument zum Klimaschutz nutzen energieintensive Unternehmen, die rund 40 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes in der EU verursachen. Dazu gehören Stromerzeuger, Eisen- und Stahlbranche, Glas- und Keramikbranche sowie Zement- und Ziegelindustrie.

In dem Blauen Brief aus Brüssel steht, dass die deutsche Industrie pro Jahr gut 453 Mio. t CO₂ emittieren darf. Beantragt hatte Bundesumweltminister Gabriel 465 Mio t. Das Ministerium warf der EU-Kommission vor, sie habe versäumt die Berechnungsmethode transparent zu machen. Umweltorganisationen lobten dagegen die Entscheidung der Kommission, die Emissionsgrenzen für einige Mitgliedstaaten zu senken. Der WWF kritisierte jedoch auch das Fehlen „ausschlaggebender Verbesserungen in dem Verfahren der Zertifikatsvergabe“. Die nationalen Allokationspläne sollten dem Prinzip folgen, dass diejenigen, die mehr verschmutzen, auch mehr zahlen müssen.

Nächste Allokationspläne 2007

Der Emissionshandel gilt als wirksamste Maßnahme der EU für den Klimaschutz und zur Umsetzung des Kyoto-Protokolls. Hauptziel ist die Senkung der Emissionen bis 2012 um 8 Prozent gegenüber 1990. Eine Entscheidung über die nächsten Allokationspläne soll laut Kommission im Frühjahr 2007 fallen. (mbu) ■ ▼

● **Weitere Informationen**

BUND, Klimareferent Jan Kowalzig, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin Tel. 030 / 275864-0, Fax -40 eMail: jan.kowalzig@bund.net www.bund.net/klimaschutz

Gastbeitrag Mehr Urlaubsflüge dank Ablasshandel?

von Nicole Maroschek¹

Diplomarbeit vergleicht Nichtflieger und „atmosfair“-Kunden

Emissionsausgleichszahlungen, wie sie beispielsweise „atmosfair“ anbietet, haben keine problematischen Auswirkungen auf das Flugverhalten klimaschutzorientierter Menschen - so das Ergebnis einer ersten Untersuchung der Autorin.²

Das gemeinnützige Umweltdienstleistungsunternehmen atmosfair wird seit seiner Gründung von einer kontroversen Diskussion begleitet. Einerseits ist atmosfair gedacht als ein Instrument zur Reduzierung der Klimawirkungen des Flugverkehrs (siehe Kasten rechts), andererseits kann es als eine Art Ablasshandel verstanden werden: der Verkauf eines ruhigen Gewissens für Flugreisende oder gar ein ökologischer Freibrief für das Vielfliegen.

Öfter fliegen dank finanziellem Emissionsausgleich?

atmosfair wehrt sich gegen den Vorwurf seiner Kritiker, zusätzliche Klimabelastung zu verursachen. Denn diese prangern unter anderem an, dass nun auch alle diejenigen fliegen könnten, die bisher noch aus Klimaschutzgründen auf das Fliegen verzichtet haben.

Dieser Kritik ist nun eine Diplomarbeit nachgegangen. Ein Schwerpunkt der Untersuchung lag dabei auf der Gruppe von Menschen, die zum Schutz des Klimas ganz auf private Flugreisen verzichten („Nichtflieger“). Zudem wurden verschiedene Charakteristika der Nichtflieger mit denen von Menschen verglichen, die privat fliegen, aber dafür freiwillig Klimaschutzzahlungen über „atmosfair“ leisten („atmosfair-Kunden“). Befragt wurden etwa 500 „Nichtflieger“ und rund 100 „atmosfair-Kunden“.

Über den Vergleich von Nichtfliegern und atmosfair-Kunden sollten die Voraussetzungen geklärt werden, unter denen Menschen „atmosfair-fliegen“ bzw. nicht fliegen, um daraus Schlüsse auf potenzielle Effekte von atmosfair ziehen zu können. Im Vordergrund stand hierbei die Frage, ob sich atmosfair flugsteigernd auf das Verhalten klimabewusster Menschen auswirkt. Die Diplomarbeit konnte erste empirisch begründete Erkenntnisse für die weitere Diskussion um Emissionsausgleichsprojekte im Flugverkehr liefern.

1. Die Nichtflieger

Nichtflieger sind überdurchschnittlich gut ausgebildet und zum größten Teil Wähler der Grünen. Rund die Hälfte ist in Umweltschutzorganisationen aktiv. Im Schnitt hatten die Befragten innerhalb der vergangenen zwei Jahre sechsmal Urlaub gemacht. Die Reiseziele lagen jeweils zur Hälfte im Inland sowie im innereuropäischen Ausland. Außereuropäische Länder wurden von den Nichtfliegern kaum bereist. Als Hauptverkehrsmittel wurde die Bahn genutzt. Drei Viertel der befragten Nichtflieger sind bereits mindestens einmal aus privaten Gründen geflogen.

Rund die Hälfte fasste den Entschluss, nicht mehr zu fliegen, innerhalb der letzten zehn Jahre. Rund 90 % der Nichtflieger haben auch in absehbarer Zeit nicht vor zu fliegen. Die meisten Nichtflieger (28 %) führen ihren Entschluss auf ihr Umweltwissen oder einen spezifischen Umweltbildungserfolg zurück.

Insgesamt zeigen sich große Unterschiede in der Beurteilung des Klimaschutzpotenzials von atmosfair. Ein mit 8 % sehr geringer Anteil der Nichtflieger sieht in der Nutzung von atmosfair die Möglichkeit, auch einmal fliegen zu können. Die Zusammenfassung der negativen Äußerungen über atmosfair zeigt, dass für rund die Hälfte der Nichtflieger atmosfair-Fliegen keine Reisealternative darstellt, da ihnen diese Form des Klimaschutzes nicht ausreicht. Andererseits erwies sich geschäftliches Fliegen als steigernder Faktor für die private Flugbereitschaft. Die Einstellung zu und die Kenntnis von atmosfair haben jedoch, wie vermutet, keinen direkten Einfluss auf die selbst berichtete Flugbereitschaft. Das legt die Vermutung nahe, dass das Angebot von atmosfair auch keinen flugfördernden Effekt auf das tatsächlich gezeigte (Flug-)Verhalten der Nichtflieger hat.

Was ist atmosfair?

atmosfair ist ein gemeinnütziges Umweltdienstleistungsunternehmen, das sich um den Ausgleich von Klimaschäden des Flugverkehrs bemüht. Passagiere zahlen freiwillig für die von ihnen verursachten Klimagase. Das Geld wird zum Beispiel in Solar-, Wasserkraft-, Biomasse- oder Energiesparprojekte investiert, um dort Treibhausgase einzusparen, die eine vergleichbare Klimawirkung haben wie die Emissionen aus dem Flug. Finanziert werden Projekte in Entwicklungsländern, die atmosfair nach strengen Kriterien ausgewählt und extern zertifizieren lässt.

Ein Flug mit atmosfair wird als zweitbeste oder Übergangs-Lösung für den Klimaschutz nach dem Verzicht auf das Fliegen dargestellt. Neben einem Emissionsrechner bietet atmosfair auf seiner Internetseite auch ausführliche Informationen zum Klimawandel und zu alternativen Reismöglichkeiten an. ●

2. Die atmosfair-Flieger

Drei Viertel der Nutzer von atmosfair fliegen hauptsächlich zu privaten Zwecken. Rund die Hälfte fliegt einmal pro Jahr. Ein Drittel fliegt häufiger.

Zwei Drittel der Menschen, die mit atmosfair fliegen, sind der Meinung, dass eigentlich der Verzicht auf das Fliegen die einzig sinnvolle Klimaschutzhandlung darstellt. Ein Drittel der Befragten sieht aber auch Handlungsoptionen für den Klimaschutz trotz Fliegen. Drei Viertel der atmosfair-Kunden fühlen sich verpflichtet, weitgehend auf das Fliegen zu verzichten. Bei rund der Hälfte der Kunden mindert atmosfair das schlechte Gewissen, wenn sie trotz des Verpflichtungsgefühls fliegen, beseitigt es aber nicht völlig.

Zu der Aussage von Kritikern, dass atmosfair durch Ablasshandel zu einem guten Gewissen beim Fliegen führt, kann keine Aussage gemacht werden. 80 % der atmosfair-Nutzer gehen aber entgegen der Befürchtung der Kritiker nicht davon aus, dass durch atmosfair mehr geflogen wird. Den Ergebnissen zu Folge ist keine problematische zusätzliche Klimabelastung durch das Angebot von atmosfair zu befürchten.

¹ Die Autorin ist Diplom-Umweltwissenschaftlerin und Mitglied der Initiative Psychologie im Umweltschutz (IPU). ●

² Die hier beschriebene Untersuchung entstand in Zusammenarbeit mit e-fect und datenpunkt.de für eine Diplomarbeit. ●

3. Vergleich von Nichtfliegern und atmosfair-Kunden

In einem weiteren Schritt wurden Nichtflieger mit atmosfair-Kunden verglichen.

Soziodemografisch unterscheidet sich die Gruppe der atmosfair-Kunden fast ausschließlich dadurch von der Gruppe der Nichtflieger, dass sie mehr kinderlose Personen umfasst.

Ein Vergleich der beiden Stichproben sollte zeigen, welche Faktoren die Flugbereitschaft beeinflussen, und Hinweise darauf liefern, ob atmosfair tatsächlich den Effekt haben könnte, Nichtflieger zum Fliegen zu bewegen. Der Vergleich der beiden Stichproben erbrachte folgende Ergebnisse:

- Bei Nichtfliegern ist die Problemwahrnehmung in Bezug auf den Klimawandel ausgeprägter als bei atmosfair-Kunden.
- Nichtflieger erwarten eine höhere Wirksamkeit ihrer eigenen klimaschonenden Verhaltensweisen als atmosfair-Kunden.
- Nichtflieger haben eine stärker ausgeprägte personale Klimaschutznorm als atmosfair-Kunden.
- Nichtflieger bewerten die persönlichen Nachteile, die ihnen durch den Flugverzicht entstehen, geringer als atmosfair-Kunden.
- Nichtflieger bewerten atmosfair in vielen Aspekten negativer als atmosfair-Kunden.
- Nichtflieger machen ihre Flugbereitschaft nicht so sehr von der Situation abhängig wie atmosfair-Kunden.

Fazit

Dies zeigt, dass Nichtflieger andere Normen und Einstellungen haben als atmosfair-Kunden und daher eher nicht durch das Angebot von atmosfair zum Fliegen „verleitet“ werden können.

Die im konkreten Reise- und Flugverhalten entdeckten Unterschiede, wie beispielsweise die Entfernung zu den Reisezielen, sprechen ebenfalls dafür, dass Fliegen, auch wenn es mit atmosfair weniger klimaschädlich ist, keine reizvolle Verhaltensweise für Nichtflieger darstellt. Damit ist atmosfair für Nichtflieger vermutlich nicht der Auslöser dafür, von ihrem Ent-

schluss, erdgebunden zu reisen, abzurücken.

Aufgrund der Ergebnisse der Untersuchungen lässt sich vermuten, dass atmosfair einen zu vernachlässigenden flugsteigernden Effekt auf Nichtflieger hat, da diese unter anderem über eine stärker ausgeprägte personale Klimaschutznorm verfügen, in ihrem Reiseverhalten keine starke Einschränkung durch den Flugverzicht erleben und atmosfair-resistente Gründe haben, auf das Fliegen zu verzichten. ■

• Weitere Informationen

Nicole Maroscheck
eMail: nicole_maro@web.de

Diplomarbeit: Nicole Maroscheck, „Untersuchung potentieller Effekte von Emissionsausgleichszahlungen auf das Flugverhalten klimaschutzorientierter Menschen - Eine empirische Untersuchung am Beispiel des Projekts atmosfair“, Universität Lüneburg, 2006; Download (PDF, 210 S., 1,1 MB): www.ipu.umweltpsychologie.de/web/php/diplom_magister.php

Initiative Psychologie im Umweltschutz
eMail: ipu@umweltpsychologie.de
www.ipu.umweltpsychologie.de

atmosfair gGmbH, Geschäftsführer
Dietrich Brockhagen, Voßstr. 1,
10117 Berlin
Tel. 030 / 288835-682, Fax -61
eMail: info@atmosfair.de
www.atmosfair.de

Ökobilanz der Fußball-WM mit Lücken

„Green Goal“ in mehreren Bereichen erfolgreich, doch nicht bei der Anreise

Ende November hat Bundesumweltminister Gabriel die Ökobilanz der Fußball-WM 2006 präsentiert. Durch das Konzept „Green Goal“ wurden Erfolge bei der Einsparung von Energie, Wasser und Müll sowie im Nahverkehr erreicht. Der DNR erklärte hierzu, das vorbildliche Mehrwegkonzept gehe vor allem auf die Lobbyarbeit der Umweltverbände zurück. Nicht berücksichtigt wurden allerdings die Klimawirkungen, die die Flüge der Fans aus dem Ausland und die Fahrten zu den Public-Viewing-Stätten verursachten. Laut ARD hatten bis zu 17 Millionen Fußballfans Spitzenspiele „außer Haus“ gesehen.

Kritiker: Zusatzverkehr produzierte weitere zwei Millionen Tonnen CO₂

Für das Informationsbüro für Verkehr und Umwelt UMKEHR ist der Zusatzverkehr das ökologische Hauptproblem, was ein Vergleich der CO₂-Mengen zeige. Laut UMKEHR geht das WM-Organisationskomitee von rund 90.000 zusätzlichen Tonnen CO₂ aus. Sie sollen durch CO₂ reduzierende Projekte in Entwicklungsländern ausgeglichen werden. Nach Berechnungen des Büros wurden durch den Fernflugverkehr jedoch mindestens 2,1 Millionen Tonnen CO₂ zusätzlich ausgestoßen. Damit seien hier nur fünf Prozent des Schadens wieder gutgemacht worden.

Deshalb, so die Verkehrsexperten, sollte der internationale Fußballverband FIFA dem Ausrichter der nächsten WM Südafrika rasch logistische und finanzielle Hilfe anbieten, damit dort „Klimaneutralität“ erreicht werden könne. Bei allen zukünftigen Weltmeisterschaften müsse die FIFA den Fernflugverkehr und die Public-Viewing-Veranstaltungen in ein erweitertes Green-Goal-Konzept aufnehmen, forderte UMKEHR. (mbu) ■

• Weitere Informationen

UMKEHR, Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, Exerzierstr. 20, 13 357 Berlin
Tel. 030 / 4927-473, Fax -972
eMail: info@umkehr.de
www.umkehr.de
Berechnungen der CO₂-Emissionen:
www.fuss-ev.de/download/WM-CO2-Emissionen-Fern-Flugverkehr.pdf

Energiepass für Altbauten erst 2008 Pflicht

Ziel ist effizientere Energienutzung

Erst 2008 soll der Energiepass für Gebäude vorgeschrieben werden, die nicht dem Wärmeschutzstandard von 1977 entsprechen. Das sieht der Entwurf für eine neue Energieeinspar-Verordnung vor, der Ende November auf den Weg gebracht wurde. Dazu werden zurzeit die Bundesländer und Verbände angehört.

Der Energiepass für Altbauten gilt als Kernstück der neuen Energiesparverordnung, die Mitte 2007 in Kraft treten soll. Die Auskunft über den Energiebedarf für ein Gebäude ist angesichts hoher Energiekosten seit langem ein Anliegen von Mieter- und Verbraucherverbänden. Auch Umweltverbände wie der DNR machen sich aus Klimaschutzgründen für den Energiepass stark.

Streitpunkt: Bedarfs- oder verbrauchsorientierter Pass?

Nach einer EU-Richtlinie sollte der Ausweis schon 2006 eingeführt werden. Er soll zum Energiesparen anregen und Tipps geben, mit welchen Maßnahmen Energie effizienter eingesetzt werden kann. Lange wurde darüber gestritten, ob ein bedarfsorientierter oder ein verbrauchsorientierter Energiepass eingeführt werden soll. Der Kompromiss: Eigentümer und Vermieter von Wohngebäuden mit mehr als vier Wohneinheiten können wählen, ob sie den Pass auf der Grundlage des errechneten Energiebedarfs (Bedarfsausweis) oder des Energieverbrauchs der bisherigen Bewohner (Verbrauchsausweis) ausstellen.

Verbraucherverbände plädieren für den Bedarfsausweis. Der verbrauchsorientierte Pass schaffe keinen Wettbewerb und damit keinen Aufbruch zu mehr Effizienz, kritisierte der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv). Der Bedarfspass ist nach Schätzungen des Bundesbauministeriums mit 80-120 Euro doppelt so teuer wie der Verbrauchsausweis. (mbu) ■

• Weitere Informationen

Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv), Markgrafstraße 66, 10969 Berlin
Tel. 030 / 25800-0, Fax -518
eMail: info@vzbv.de
www.vzbv.de

Kurzmeldungen

DNR-Studie: Atomenergie kann Klimaprobleme nicht lösen

Im November hat der DNR in Berlin seine Studie „Atomenergie - Retter des Klimaschutzes?“ präsentiert. Damit reagierte der Dachverband auf Forderungen der Internationalen Energieagentur IEA, der Energiekonzerne und der Industrie nach einem verstärkten Einsatz der Atomenergie aus Klimaschutzgründen. Wenn Atomstrom 50 statt derzeit 16 Prozent der globalen Stromerzeugung übernehmen sollte, müssten allerdings nach der DNR-Studie zu den bisherigen 442 Atomkraftwerken weitere 2.100 gebaut werden. Die von dem Atomexperten Prof. Dr. Klaus Traube verfasste Studie verweist darauf, dass der größte Teil dieser AKWs in den Entwicklungsländern gebaut werden müsste. Kosten würde dies etwa fünf Billionen Euro. Dabei könne Atomenergie vor allem durch Effizienzmaßnahmen bei der Energieerzeugung und -verwendung problemlos ersetzt werden, rechnet die Studie vor. (mbu)

DNR-Studie (PDF, 14 S., 1,6 MB):
www.dnr.de/presse/docs/StudieAtomenergie-RetterdesKlimaschutzes.pdf

Gabriel kündigt gesetzliche Spritverbrauchslimits an

Autohersteller und energieintensive Unternehmen sollen nun doch durch neue Auflagen stärker zum Abbau klimaschädlicher Treibhausgase beitragen. Bundesumweltminister Sigmar Gabriel (SPD) kündigte im November an, die europäischen Autohersteller müssten mit rechtlichen Obergrenzen für den Spritverbrauch rechnen. Die Branche könne ihre Selbstverpflichtungsziele voraussichtlich nicht einhalten, sagte er zur Begründung. Zudem verlange die EU-Kommission einen höheren Abbau von Kohlendioxid im Rahmen des Emissionshandels. Der CO₂-Ausstoß war 2002 und 2003 in Deutschland höher als bisher angenommen. Hauptursache war der Verkehrssektor. (mbu) (siehe auch S. 21)

Quelle: dpa, 13.11.2006



Lesenswert

Kleine Windräder selber bauen

Lesen reicht eigentlich nicht aus, um die Qualität dieses Buchs zu beurteilen - Schneiden, Kleben, Sägen und Hämmern wäre Pflicht. „Kleine Windräder selber bauen“ ist eine Do-it-yourself Anleitung für Bastler, die in keiner Schulbibliothek fehlen sollte. Die Idee: Kinder sollen erkennen, dass Strom nicht nur aus der Steckdose kommt, sondern auf verschiedene Arten erzeugt werden kann. Einfach und verständlich erklären die Autoren im ersten Teil des Buches, wie der Wind entsteht, wie Windenergie berechnet und wie sie gemessen wird. Die Anleitungen Marke Eigenbau folgen dem Prinzip vom Einfachen zum Schwierigen. Das heißt, einige Mühlen lassen sich schon von kleinen Kindern basteln. Die Turbine mit Generator und elektrischem Anschluss erfordert dagegen einige Erfahrungen. Der pädagogische Hintergrund der Verfasser macht sich bei Erklärungen und Bebilderung von Bastelanleitungen positiv bemerkbar. (BWE)

Günther Hacker, Gabriele Jerke: Wind bewegt - Kleine Windräder selber bauen, Solar-Wind-Team, St. Georgen 2006, 176 S., 12,- Euro, ISBN 3-00-019037-6; Bezug: www.wind-mobil.de

100 % Erneuerbare Energie in der Region

Das Buch entstand im Rahmen eines Forschungsprojekts der EU-Kommission. Dabei verfolgen Partner aus sieben europäischen Regionen das Ziel, ihre Region vollständig mit Erneuerbaren Energien zu versorgen. Der Vorteil ist dabei die dezentrale Erzeugungs- und Nutzungsmöglichkeit. Einige Regionen haben sich schon auf den Weg gemacht. Diese regionalen Initiativen werden vorgestellt, ihre Strategien, Wege, Partner und Ergebnisse erläutert und damit zum Nachahmen ermutigt. Mit Beispielen aus den verschiedenen Ländern steht ein Praxisratgeber für alle zur Verfügung, die regional Verbündete zur nachhaltigen und umweltschonenden Energieverwendung suchen. (mbu)

M. Tischer, M. Stöhr, M. Lurz, L. Karg: Auf dem Weg zur 100-Prozent-Region - Handbuch für eine nachhaltige Energieversorgung von Regionen, B.A.U.M., München 2006, 220 S., 24,80 Euro, ISBN 3-00-018741-3



Ein Jahr Schwarz-Rot: Bilanz der Umweltpolitik

Hoffnung auf EU- und G8-Präsidentschaft

Ein Jahr nach Amtsantritt der schwarz-roten Bundesregierung haben Umweltverbände im November deren Arbeit im Umweltbereich bewertet. Der Deutsche Naturschutzring (DNR) nannte die Ökobilanz der Großen Koalition „sehr dürrig“. Der Präsident des Dachverbandes Hubert Weinzierl sagte: „Es gibt nur wenige Lichtblicke, dafür aber viele Rückschläge und Enttäuschungen.“ Zufrieden zeigte sich der DNR mit der Entscheidung der Regierung am Atomausstieg festzuhalten. Die Übertragung von Restlaufzeiten neuer auf ältere AKW dürfe aber nicht erfolgen, sagte Weinzierl. Lob gab es auch für den Vorstoß von Bundesumweltminister Sigmar Gabriel, bei der deutschen EU- und G8-Präsidentschaft das Thema Energieeffizienz und erneuerbare Energien voranzubringen.

Agrar-Rollback und verfehlte Nachhaltigkeitsziele

Der BUND zog eine überwiegend kritische Bilanz. Nach Auffassung der Verbandsvorsitzenden Angelika Zahrt hat es zwar kein Rollback in der Umweltpolitik gegeben. Der Ausbau erneuerbarer Energien werde fortgesetzt, die wärmetechnische Gebäudesanierung verstärkt gefördert und in der internationalen Klimadiplomatie spiele Deutschland weiter eine positive Rolle. In der Agrarpolitik beispielsweise rudere die Regierungskoalition jedoch rückwärts. Der Ankündigung im Koalitionsvertrag, die nationale Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 fortzuführen, seien keine Taten gefolgt. Deren Ziele, bis 2020 die Energie- und Rohstoffproduktivität zu verdoppeln, den Flächenverbrauch von 100 auf täglich 30 Hektar zu senken und bis 2010 den Ökolandbau auf 20 Prozent auszudehnen, würden so nicht erreicht.

Tempolimit und verbindliche CO₂-Reduzierung gefordert

Die Verkehrspolitik bekam keine guten Noten vom Verkehrsclub Deutschland (VCD). Für die entscheidenden Zukunftsfragen wie Klimawandel, Staatsverschuldung oder demographische Veränderungen habe der neue Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee keine geeigneten Antworten. Seine Politik bleibe beim „Weiter so“ und setze unvermindert auf

Wachstum, kritisierte der VCD-Bundesvorsitzende Michael Gehrman.

Angesichts der dramatischen Klimasituation forderten DNR und VCD, auch in Deutschland ein Tempolimit einzuführen. Auch die freiwillige Verpflichtung der europäischen Autoindustrie, bis 2008 bei Neufahrzeugen den CO₂-Ausstoß auf 140 Gramm je Kilometer zu reduzieren, werde weit verfehlt. Statt hier Augenwischerei zu betreiben und Biokraftstoffe beizumischen, sei eine verbindliche Regelung zur CO₂-Verminderung erforderlich. (mbu) ■

• Weitere Informationen

Deutscher Naturschutzring (DNR), Am Michaelshof 8-10, 53117 Bonn
Tel. 0228 / 3590-05, Fax -96
eMail: info@dnr.de
www.dnr.de

BUND, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Tel. 030 / 275864-0, Fax -40
eMail: info@bund.net
www.bund.net

Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kochstr. 27, 10969 Berlin
Tel. 030 / 280351-0, Fax -10
eMail: mail@vcd.org
www.vcd.org

Umweltschädliche Subventionsmilliarden

Verbände überreichen Schwarzbuch an Bundesfinanzminister

Anlässlich der einjährigen Amtszeit von Finanzminister Steinbrück haben die BUND, NABU, Hamburger Klimaschutzfonds (HKF) und Förderverein Ökologische Steuerreform (FÖS) Mitte November ein „Schwarzbuch zu umwelt- und klimaschädlichen Subventionen“ vorgestellt. Danach könnte die Bundesregierung pro Jahr 30 Milliarden Euro einsparen, wenn sie ökologisch nachteilige Förderungen abbaut.

Milliarden für Diesel-Förderung

Zu den größten umweltschädlichen Subventionen gehört laut Schwarzbuch die geringere Besteuerung von Dieselmotoren im Vergleich zu Normalbenzin. Hier müsse die Steuererleichterung von 18 auf höchstens 10 Cent pro Liter abgebaut werden, fordern die Verbände. Allein dies entlaste den Haushalt um jährlich 2,6 Milliarden Euro. Auch Förderungen für den Braunkohlebergbau sowie Steuervergünstigungen für AKW-Rückstellungen ließen sich einsparen. Weitere 500 Millionen Euro brächte die Abschaffung des Dienstwagenprivilegs ein.

Politik soll zum Abbau ökologisch bedenklicher Subventionen beitragen

Seit seinem Amtsantritt habe Steinbrück nur wenig zum Abbau ökologisch bedenklicher Subventionen beigetragen. „Das Betreiben riskanter Atomanlagen, der Bau klimaschädlicher Kohlekraftwerke und Sprit fressende Dienstwagen - all dies werde staatlich gefördert, kritisierten die Verbände. Steinbrück solle an die Sparbemühungen seines Vorgängers Hans Eichel anknüpfen. Dieser hatte 2002 ein Gesetz zum Abbau von Steuervergünstigungen vorgelegt, das jedoch am Widerstand der Union gescheitert war. Nur wenn Steinbrück seine Politik ändere, werde es für die Wirtschaft Anreize geben, klima- und umweltbewusster zu produzieren, mahnten die Umweltverbände. (fh) ■

• Weitere Informationen

BUND, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Tel. 030 / 275864-0, Fax -40
eMail: info@bund.net
www.bund.net

Protest gegen gekürzten Waldschadensbericht

DNR: Verschweigen von Daten löst Probleme nicht

Gemeinsam mit zahlreichen weiteren Verbänden hat der Deutsche Naturschutzring sich Anfang Dezember mit einem Offenen Brief an Bundesminister Horst Seehofer gewandt, um gegen die geplante Abschaffung des jährlichen Waldschadensberichtes zu protestieren. „Durch Totschweigen wird der kranke deutsche Wald nicht gesunden“, sagte DNR-Generalsekretär Helmut Röscheisen.

Waldschadensberichte helfen Schwefeldioxid reduzieren

Seit 1984 wird der Waldzustand beobachtet und das Ergebnis in einem jährlichen Bericht festgehalten. Angesichts der erheblichen Aussagekraft dieser Berichte könne der immer wieder bemühte Bürokratieabbau hier keine Rolle spielen, sagte Röscheisen. Bei einer Verlängerung vom derzeitigen einjährigen auf einen zwei- oder vierjährigen Berichtszeitraum würden statistisch gesicherte Daten so nicht mehr vorliegen. Die Waldschadensberichte und die breite Diskussion in der Öffentlichkeit haben nach Überzeugung der Umweltverbände bewirkt, dass die Bundespolitik damals positiv reagierte und massive Reduktionen von Schwefeldioxid durchsetzte.

Wald als wichtigster flächendeckender Bioindikator

Heute werden die Wälder nicht mehr durch zu hohe Schwefeleinträge, sondern durch zu hohe Stickstoffeinträge, zunehmende Trockenheit und Hitzestress belastet. Hinzu kommen die Folgen des schnellen Klimawandels, wie Dürre, Starkregen oder Stürme. „Der Wald ist als wichtigster Bioindikator auf der gesamten Landesfläche hervorragend geeignet, die Gesamtstressbelastungen aufzuzeigen“, argumentierte DNR-Generalsekretär Röscheisen. Dies werde durch die jährlichen Waldzustandsberichte sehr gut dokumentiert. (mb) ■

• Weitere Informationen

Deutscher Naturschutzring (DNR), Generalsekretär Helmut Röscheisen, Am Michaelshof 8-10, 53177 Bonn
Tel. 0228 / 3590-05, Fax -96
eMail: info@dnr.de
www.dnr.de

Kinderärzte: Konsumverhalten wird Gesundheitsgefahr Nr. 1

Internationaler Kongress diskutierte über Umweltgefahren für Kinder

50 Experten aus mehreren europäischen Ländern und den USA haben sich auf Einladung der Kinderumwelt gGmbH der Deutschen Akademie für Kinder- und Jugendmedizin Mitte November in der DBU Osnabrück getroffen. Im Anschluss an die Tagung zog Organisator Prof. Karl Ernst von Mühlendahl das Fazit, dass falsche Ernährung, Übergewicht, Bewegungsmangel, Armut, Gewalt und Drogen Umweltfaktoren seien, die in Mitteleuropa viel mehr als physikalische Faktoren oder Chemikalien die Gesundheit von Kindern und letztlich die Zukunft der Gesellschaft bedroht. „Unsere oft egoistische, verbraucherorientierte Produktions- und Konsummentalität ist nicht enkeltauglich“, sagte der Mediziner. „Verbrauch der endlichen fossilen Energieträger, Klimaerwärmung und Verschwinden des stratosphärischen Ozons, die ungelöste Frage der atomaren Endlagerung, Abholzung der tropischen und nördlichen Wälder sowie Verlust der Artenvielfalt - das sind die in der Zukunft wahrhaft bedrohenden Umweltfaktoren.“

Konsumgüter kontaminieren Innenraumluft

Bedenklich sei aber auch, dass in den vergangenen Jahrzehnten schlecht abbaubare, in Konsumgütern häufig vorkommende Substanzen wie Duftstoffe, Weichmacher und perfluorierte Tenside (PFT), die sich im Körper des Menschen ablagern und nur langsam abgebaut werden, in Hunderttausenden von Tonnen in die Umwelt freigesetzt worden seien. Die Feinstaubbelastung in der Innenraumluft, in der sich Kinder weit über 80 Prozent des Tages aufhielten, sei einer der wichtigen Faktoren, die zur Entwicklung von Erkrankungen beitragen. Obwohl die Belastung in der Außenluft in Innenstädten unbestritten krank machten, liege in der Innenraumluft in Schule oder zu Hause etwa durch Tabakrauch eine „wesentlich höhere Konzentration“ vor. (fh) ■ ▼

• Weitere Informationen

Kinderumwelt gGmbH, Westerbreite 7, 49084 Osnabrück
Tel. 0541 / 977890-0, Fax -5
eMail: info@uminform.de
www.kinderumwelt.de

Kurzmeldung/Lesenswert

Förderpreis Umweltjournalismus

Bis zum 1. März können sich Journalist/innen, die sich mit kompetenten, kritischen Tageszeitungsbeiträgen außergewöhnlich für den Umweltschutz engagiert haben, bei der Gregor Louisoder Umweltstiftung für den „Förderpreis Umweltjournalismus“ bewerben. Der Preis ist mit insgesamt 10.000 Euro dotiert und kann an bis zu drei Preisträger verliehen werden, die von einer Jury aus Stiftungsvertretern und Umweltjournalisten bestimmt werden. Teilnehmen können alle, die im Vorjahr Beiträge zu Umwelt- und Naturschutz in einer deutschsprachigen Tageszeitung veröffentlicht haben. Bewerbungsgrundlage sind abgedruckte Beiträge, die sich mit Brennpunkten des Umwelt- und Naturschutzes in Deutschland (z. B. Risikotechnologien, Ökologische Steuerreform) oder der Region (Verkehrsplanungen, Eingriffe in den Naturhaushalt, Siedlungsentwicklung etc.) befassen. Der Preis wird im Juni in München vergeben. (fh)

● Gregor Louisoder Umweltstiftung, München, Tel. 089 / 54212142, www.umweltstiftung.com

Lebensentwürfe, die Mut machen

Die Interviews und Portraits in der Broschüre berichten von elf Menschen unterschiedlichen Alters und unterschiedlicher Herkunft und ihren „Mit-Mach-Projekten“. Die Portraitierten sind Menschen, die allein durch ihre eigene Lebensführung Beispiele geben, wie man solidarisch, friedensstiftend oder umweltverträglich leben kann. Hinzu kommen vertiefende Themenseiten, praktische Tipps, hilfreiche Adressen und Literaturhinweise zu den Lebensbereichen gesundes Leben und Wohnen, fairer Handel, umweltbewusste Mobilität, alternative Geldanlagen oder menschenwürdiges Altern. Die schön gestaltete und mit Fotos ergänzte Broschüre regt über das Lesen und Bewusstwerden zum konkreten Tun an. (fh)

Christine Denz: „Ganz schön anders - Elf Lebensentwürfe, die Mut machen“, Girzig & Gottschalk, Bremen 2006, 76 S., 5,90 Euro; Hrsg./Bezug: Ökumenische Initiative Eine Welt, Diemelstadt, Tel. 05694-1417, Fax -1532, info@oeiew.de, www.oeiew.de ■

Nationale Naturlandschaften: Positive Ein-Jahres-Bilanz

Dachmarke präsentiert Deutschlands schönste Landschaften

Ende November konnte in Berlin eine positive Bilanz des ersten Jahres der Dachmarke „Nationale Naturlandschaften“ gezogen werden. Das berichtete der Verband Deutscher Naturparke (VDN), der zusammen mit Europarc Deutschland vor einem Jahr der Öffentlichkeit die Einführung der Dachmarke vorgestellt hatte. Fast alle 14 Nationalparke, 14 Biosphärenreservate und 96 Naturparke der Republik präsentieren sich darunter gemeinsam.

„Noch nie so viel Aufmerksamkeit für Großschutzgebiete“

Dass das sowohl dem Naturschutz in den einzelnen Großschutzgebieten nützt als auch den Regionen, zeigt laut VDN das Jahr der Naturparke 2006, die erste große Kampagne der Dachmarke. Sie habe nicht nur Naturparke als Regionen für Naturerlebnis, Erholung und nachhaltige Entwicklung bekannter gemacht, sondern auch die anderen Schutzgebiete. So viel Aufmerksamkeit hätten die Großschutzgebiete noch nie gehabt, bestätigte der Präsident des brandenburgischen Landesumweltamtes, Matthias Freude.

Naturparke neuer Prägung

Mit Hinzukommen der ostdeutschen Großschutzgebiete vor 16 Jahren hätte die Idee „eine neue Qualität“ bekommen, sagte VDN-Präsident Michael Arndt. Man spricht dort von „Naturparken neuer Prägung“ und versucht von einer vorherrschend touristischen Ausrichtung wie in den alten Ländern wegzukommen: Naturparke sollen stärker als bisher einen entscheidenden Beitrag zum Erhalt der biologischen Vielfalt und zu einem bundesweiten Biotopverbund leisten und gleichzeitig eine nachhaltige Entwicklung der Regionen befördern. Die Vermarktung regionaler Produkte gehört ebenso dazu wie die Förderung eines naturverträglichen Tourismus. (fh) ■

• Weitere Informationen

Verband deutscher Naturparke, Görrestr. 15, 53113 Bonn
Tel. 0228 / 921286-0, Fax -9
eMail: info@naturparke.de
www.nationale-naturlandschaften.de

Resolution nach Alleen-Fachtagung

Verbände: Abstandsregeln sollen Alleen nicht im Bestand gefährden

Mit einem „dringenden Appell“ haben sich Mitte November mehrere Verbände nach einer Alleen-Fachtagung der Bundesstiftung Umwelt (DBU) an die obersten Straßenbaubehörden der Länder gewandt. So forderten die Alleenschutzgemeinschaft (ASG), die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg (SPSG) und die Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau (FLL), dass die Behörden die Entwicklung von Alleen an Straßen nicht „erheblich erschweren“. Die in den „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB) vorgesehenen Abstandswerte müssten verringert werden. Diese sehen für Pflanzungen an Landstraßen mindestens 4,50 m Abstand zum Straßenrand vor, obwohl die angrenzenden Flächen häufig nur bis zu drei Metern dem Land gehörten. Eigentumsrechtliche Gründe würden dann dazu führen, dass die Länder Alleebäume kaum nachpflanzen könnten.

„Alleen gehören zu unserem Kontinent wie zu keinem anderen“

Die Experten der DBU-Tagung forderten einen Bewusstseinswandel, denn dem „nationalen Kulturerbe Alleen“ drohe letztendlich ein massiver Verlust. Maßnahmen zu Schutz und nachhaltiger Pflege der Alleen seien deshalb dringlicher denn je. Das DBU-Förderprojekt „Pflege und Unterhalt der historischen Alleen in Schleswig-Holstein“ habe beispielsweise neue Erkenntnisse zum naturschutzfachlichen Wert von Alleen ergeben. „Alleen gehören zu unserem Kontinent wie zu keinem anderen. Sie sind Teil unserer europäischen Kulturgeschichte“, unterstrich Michael Rohde, Gartendirektor der SPSG, dieses Anliegen. Es müsse mehr über die Bedeutungsvielfalt und die Lebensgrundlagen von Alleebäumen aufgeklärt werden, um Schutz und Pflege zu verbessern. (fh) ■

• Weitere Informationen

Alleenschutzgemeinschaft (ASG), Ingo Lehmann, Turnerweg 9, 23970 Wismar
Tel. 0385 / 5888-209, Fax -022
eMail: ingo.lehmann@freenet.de
www.alleenschutzgemeinschaft.de

Gentechnik lässt Versuchstierzahlen ansteigen

Agrarministerium: 2,4 Millionen Versuchstiere starben 2005

Das Bundesverbraucherministerium hat Mitte November die „Tierversuchszahlen“ für 2005 veröffentlicht. Daraus geht hervor, dass die Versuchstierzahlen im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 Prozent gestiegen sind. Zugleich teilte das Ministerium mit, man müsse nun vor allem die Ersatzmethoden weiterentwickeln. Es fügte jedoch zugleich hinzu, dass „dieser Trend auch in einigen europäischen Nachbarstaaten zu verzeichnen“ sei.

Wie in den Vorjahren stellen die Nager laut Ministerium mit 85 Prozent die größte Gruppe der Versuchstiere dar. 2001 waren es noch 75 Prozent gewesen. Desweiteren wurden transgene Kaninchen, Schweine und Amphibien „verwendet“. Auch deren Anteil war höher als 2001. Deutlich war der Rückgang nur bei Fischen.

Aktivitäten der Bundesregierung ohne Erfolg

Die Aktivitäten der Bundesregierung zur Vermeidung von Tierversuchen scheinen angesichts der steigenden Zahlen ohne Erfolg zu sein. Das Ministerium hatte hierfür seit 1980 fast 90 Millionen Euro ausgegeben, die jedoch offenbar nicht zielgerichtet eingesetzt wurden. Auch die jährliche Vergabe eines Tierschutzforschungspreises konnte daran nichts ändern. Der Verband Menschen für Tierrechte hat nach eigenen Angaben ein „praktikables Konzept für tierversuchsfreie Forschung“ erarbeitet. Es wurde am 20. November den Bundestagsfraktionen in einem Workshop vorgestellt. Die seit Jahren ansteigenden Versuchstierzahlen sind laut dem Verband vor allem auf den Bereich der Gentechnik zurückzuführen. Während in vielen Forschungsbereichen, wie den Giftigkeitstests, tierversuchsfreie Methoden auf dem Vormarsch seien, „hinkt die Gentechnik massiv hinterher“. (fh) ■

• Weitere Informationen

Menschen für Tierrechte, AG Tierversuche, Roermonder Straße 4a, 52072 Aachen
Tel. 0241-157214, Fax -155642
eMail: ag-tierversuche@tierrechte.de
www.tierrechte.de

Gastbeitrag Autoland ist nicht exportfähig

von Prof. Dr. Heiner Monheim¹

Deutschland muss zum Vorbild für eine globale Verkehrswende werden

Verkehrspolitik in Deutschland hat eine doppelte Verantwortung: sie muss einerseits Mobilität in Deutschland nachhaltig gestalten, d. h. mit minimalem Schaden für Umwelt, Gesundheit, Städte und Landschaften, aber mit maximaler Effizienz und Nutzer-/Kundenfreundlichkeit. Andererseits trägt Deutschland als führende Industrie- und Auto-Exportnation auch eine hohe Verantwortung für die weltweite Mobilitätspolitik. Zu beiden Themenfeldern ist eine kritische Standortbestimmung dringend erforderlich, die Heiner Monheim vor dem Hintergrund seiner Erfahrungen in deutschen Bau- und Verkehrsministerien sowie der Verkehrsforschung im globalen und nationalen Kontext versucht. (Red.)

Deutschland exportiert in hohem Maße Fahrzeuge, vor allem Pkw und Lkw. Deswegen wünscht sich die Deutsche Fahrzeugindustrie eine weitere Verbreitung eines auto- und straßenfixierten Mobilitätsverständnisses, um ihren Produkten einen guten Absatz zu garantieren. Und auch die deutsche Verkehrspolitik verbreitet in ihren internationalen Aktivitäten (z. B. EU, CEMT², OECD) ein autoorientiertes Mobilitätskonzept. Deutschland wird deshalb weltweit auch als Autoland wahrgenommen, mit seinen Autobahnen und seinen Stau Problemen.

Bahnland und Fahrradland sind keine Utopien

Zum Autoland Deutschland gibt es in Europa weit bessere Alternativen: das Bahnland Schweiz, das Straßenbahnland Frankreich, das Fahrradland Niederlande. Ein Auto- und Stauland kann schwerlich

Vorbild für die globale Verkehrsentwicklung sein.

Die fortschreitende Massenmotorisierung hat für viele Länder in Afrika, wo bislang der Fußverkehr die dominante Verkehrsart ist, und für viele Länder in Asien, wo das Fahrrad traditionell eine herausragende Rolle spielt, katastrophale Konsequenzen. Die globalen Unfallzahlen explodieren auf über 1 Mio. Tote und 10 Mio. Schwerverletzte jährlich, mit schnell steigender Tendenz. Opfer sind meistens die Schwachen, nicht nur bei den Unfällen. Ihre informellen Siedlungen müssen dem Straßenbau weichen. Ihre Mobilitätschancen als Fußgänger und Radfahrer sowie Nutzer von muskelgetriebenen Karren werden ruiniert, weil sie von der Straße verdrängt werden. Ihr Zugang zum preiswerten informellen und formellen öffentlichen Verkehr (z. B. Paratransit³) wird erschwert, durch dessen Verdrängung aus dem Straßenraum und Verkehrsmarkt.

Motorisierung schadet schwachen Ökonomien

Es gibt auch zwingende wirtschaftspolitische Gründe für eine Korrektur des globalen Motorisierungsmodells, nämlich die dramatisch ansteigenden Energiepreise und die absehbare Ressourcenverknappung bei rasch ansteigender Nachfrage nach Erdöl durch eine fortschreitende globale Motorisierung und Industrialisierung. Schockartige Preissteigerungen sind die Folge. Dadurch werden in vielen Ländern die nationalen Finanzen überstrapaziert, weil ein weit überdurchschnittlicher Teil von Kaufkraft und Investitionsvolumen für Energie gebunden wird. Die Zahlungsbilanzen kippen. Gleichgewichtsstörungen der Ökonomie und Finanzen sind die Folge, mit sehr negativen Folgen für die einfache Bevölkerung und die kleinen Orte und Regionen.

Vergeudung knapper Infrastrukturmittel

Autopolitik hat auch auf der Seite der Infrastrukturkostenbelastung fatale Konsequenzen. Die knappen Finanzressourcen für Infrastruktur werden für wenige prestigeträchtige Autostraßenprojekte, meist rund um die Hauptstadtregionen, verschleudert. Demgegenüber werden dringend nötige Investitionen in das Schienennetz, in die Busnetze und in die regio-

nen und lokalen Wegenetze für Fuß- und Fahrradverkehr nicht getätigt, weil dafür dann das Geld und die politische Priorität fehlen. Damit können diese Länder ihre Mobilität nicht regional ausgewogen entwickeln, es kommt zu einer fatalen Dualität von wenigen privilegierten Regionen und einem immer mehr zurückbleibenden Rest.

Schuld an diesen Fehlentwicklungen ist die klassische - falsche - Hierarchisierung der Verkehrsnetze, mit höchster Priorität für die nationalen Straßennetze mit Autobahnstandard. Die kleinen lokalen und regionalen Netze kommen demgegenüber zu kurz und der Infrastrukturbedarf für die immer noch mit Abstand dominanten Verkehrsarten des Umweltverbundes - Gehen, Radfahren, öffentlicher Verkehr - wird total vernachlässigt. Auf diese Weise hat die Massenmotorisierung einen doppelt parasitären Effekt: sie entzieht den Ländern und ihren Ökonomien knappes Geld, sie bindet im Übermaß Investitionen und sie monopolisiert Erreichbarkeit auf die vorrangig angebotenen großen Zentren.

Eskalation globaler Ressourcen- und Umweltprobleme

Die globalen Umweltprobleme eskalieren infolge globaler Massenmotorisierung. Die in wenigen Jahren drohende Verdopplung der weltweiten Kfz-Bestände und der damit einhergehende schnell steigende Verbrauch nicht regenerierbarer fossiler Brennstoffe wird die Luftschadstoffemissionen rasant ansteigen lassen.

Dies hat gravierende Konsequenzen für die globale Klimaentwicklung, aber natürlich auch für die regionalen und lokalen Belastungen für Menschen, Pflanzen und Tiere. Die Schäden an der Gesundheit durch die Umweltfolgen des Autoverkehrs werden weltweit schnell zunehmen. Unter den Bedingungen globaler Motorisierung werden vor allem die aus den traditionellen Autoländern bekannten technischen Mittel der Emissionskontrolle und Minderung nicht greifen, denn damit sind die jeweiligen nationalen Kontrollsysteme völlig überfordert. Die globale Fahrzeugflotte wird daher in ihrem Wirkungsgrad und Emissionsverhalten stark verschlechtert.

Länder mit höchster Autodichte müssen Verkehrswende beginnen

Noch gibt es die Chance, wegen der Eskalation der Probleme für Gesundheit, Umwelt und Wirtschaft die globale Massen-

¹ Der Autor ist Verkehrswissenschaftler und Professor für Angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier. Der Beitrag ist zuerst erschienen in: *mobilogisch* Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, Heft 1/06, November 2006 (www.mobilogisch.de). Wir danken für die freundliche Genehmigung.

² CEMT: Europäische Verkehrsministerkonferenz (Conférence Européenne des Ministres des Transports)

³ Punkt-zu-Punkt-Beförderungsdienst nach Bedarf, ohne feste Linien, oft mit Kleinbussen (Rufbus).

motorisierung zu stoppen und eine neue, nachhaltige weltweite Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Dies wird allerdings nur möglich, wenn die traditionellen Autoländer zunächst einmal vor der eigenen Haustür kehren und ihre Hausaufgaben in nachhaltiger Mobilität erfüllen. Und ihre eigene ökonomische Abhängigkeit vom Autoexport abbauen.

Die Motivation hierfür sollte sich auch an einer schonungslosen Bilanz der westlichen Mobilitätspolitik orientieren. Diese hat in vielfacher Hinsicht in die Sackgasse geführt. Die wachsende Ineffizienz eines autofixierten Verkehrssystems muss endlich aufgeklärt werden. Beginnen muss eine Verkehrswende dort, wo auch die Massenmotorisierung angefangen hat, also in den USA und Westeuropa, den Ländern mit der höchsten Autoverkehrsdichte und den größten Autoverkehrsproblemen.

Priorität für die Alltagsmobilität der Mehrheit statt für Großprojekte

Und damit kommen wir zurück mitten in die drängendsten Probleme deutscher Verkehrspolitik. Eine Verkehrswende erfordert hier Prioritäten für die kleinteiligen und dezentralen Projekte, also für flächendeckende und feinerschließende Busnetze aus Quartiers- und Ortsbus sowie Rufbus für kleine Siedlungseinheiten, Stadtbus für Städte, Regionalbus für die Regionen, eine in der Fläche verankerte Bahn mit vielen kommunalen und regionalen Schienenprojekten für moderne, leichte, flexible Straßenbahn-, Regionalbahn-, Stadt-Umland-Bahn- und S-Bahn-Netze, für viele neue Haltepunkte an bestehenden Schienenstrecken, für ein dichtes Netz von InterRegio-Verbindungen, für eine dezentrale Betriebssteuerung der Bahnen - und für einen flächendeckenden Ausbau attraktiver lokaler, regionaler und überregionaler Netze für die effizientesten Verkehrsarten Fuß- und Fahrradverkehr. Sie dürfen nicht länger am Rande der politischen Aufmerksamkeit und finanziellen Alimentierung stehen.

Priorität braucht die Alltagsmobilität der Mehrheit, nicht den Geschwindigkeitsrausch und Großprojektwahn einer kleinen Minderheit. Bezogen auf Deutschland bedeutet das vor allem: Die Dominanz im finanziellen und infrastrukturellen Engagement für den Autoverkehr muss drastisch zurückgefahren werden. Hierzu zwingt einerseits die historische Einsicht: Kein Land der Welt hat es geschafft, trotz noch

so engagierter Investitionen in die Straßennetze und den Parkraum, die Probleme massenhaften Autoverkehrs zu lösen. Sie sind schlechterdings nicht lösbar, aus der simplen physikalischen Logik des viel zu großen Platzbedarfs im Autoverkehr. Ob mit 4 Spuren, 6 Spuren oder 12 Spuren: Autobahn und Massenmotorisierung führen immer in den Stau.

Autoverkehr nimmt in Deutschland aus demographischen Gründen ab

Hierzu zwingt aber auch die weise Voraussicht. Der Autoverkehr wird nämlich aus demographischen wie ökonomischen Gründen wieder abnehmen. Seit drei Jahren schon steigen die Fahrleistungen nicht mehr, nimmt stattdessen der Autoverkehr ab. Es ist ein Skandal, dass die Verkehrspolitik diese Tatsache nicht zur Kenntnis nehmen will, dass sie die entsprechenden Daten verschweigt und schon gar keine Konsequenzen daraus ziehen will. Stattdessen starrt sie gebannt auf die angeblich bevorstehenden explodierenden Wachstumsraten im Straßenverkehr durch die europäische Osterweiterung, die den gigantischen Straßenbau im Bundesverkehrswegeplan legitimieren soll. Dabei wird sich der Rückgang des Autoverkehrs künftig noch beschleunigen, weil Deutschlands Einwohnerzahlen immer schneller sinken werden, die Bevölkerung immer älter wird und die Arbeitsplätze abnehmen.

Allenthalben wird der demographische Wandel als Problem beschrieben und daraus werden Konsequenzen gezogen - für das Rentensystem, für die Krankenkassen, für den Arbeitsmarkt. Nur im Verkehr wird der demographische Wandel völlig ausgeblendet, wird so getan, als gingen die alten Trends einfach immer so weiter wie die letzten 40 Jahre. Aus demographischen Gründen wird sich vieles im Verkehr ändern, ohne dass sich Deutschland darauf vorbereitet.

Chancen für den Um- und Rückbau

Man kann endlich aufhören mit der weiteren Asphaltierung der Nation und sich dem Um- und Rückbau zuwenden. Das bietet gleichzeitig Chancen, den Nachholbedarf an verkehrlicher Gerechtigkeit endlich umzusetzen: auf zu breiten Fahrbahnen wird Platz für Fahrräder geschaffen, schmale Gehwege werden verbreitert, fehlende Busspuren angelegt, weil abnehmender Autoverkehr weniger Platz braucht. Vor allem schafft eine sinnvolle

Umverteilung überdimensionierter Autoverkehrsflächen viel Platz für eine intensive Stadtbegrünung (vom Parkplatz zum Park, vom Parkstreifen zum Grünstreifen, von der Autoschneise zur Allee). Kehrt das Grün zurück in die Städte, entfällt der manische Zwang zum „Wegziehen ins Grüne“, der die Hauptursache für langjähriges Autoverkehrswachstum war.

Neue Regeln für den Autoverkehr

Autoverkehr muss nach ganz anderen Regeln als bislang abgewickelt werden. Heute ist der junge, sportliche Autofahrer das Maß aller Dinge. Konkurrenz ist das Grundprinzip im Autoverkehr, symbolisiert durch die vielen Überholvorgänge und übermäßige Motorisierung. Dieses unsinnige Betriebsprinzip für Straßen war der Grund für immer breitere Fahrspuren, immer kompliziertere Kreuzungen, immer höhere Geschwindigkeiten, immer stärkere und schnellere Autos. Deshalb konnten sich Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung auch nie wirklich durchsetzen im Autoland Deutschland. Künftig wird das Verkehrsgeschehen von einer immer älteren Gesellschaft bestimmt. Für sie muss der Autoverkehr anders, defensiver, kooperativer organisiert werden, er darf die Menschen nicht mehr überfordern.

Wenn der Autoverkehr vorrangig nach den Regeln der Verkehrsberuhigung abgewickelt wird, dann wird viel Platz gewonnen. Denn langsamer Autoverkehr braucht viel weniger Platz. Und verursacht wegen der viel größeren Gleichmäßigkeit viel weniger Unfälle und Staus. Das beste Anti-Stau-Programm ist ein konsequentes Tempolimit auf 30 km/h innerorts, 80 km/h auf Kreis-, Landes- und Bundesstraßen und 100 km/h auf Autobahnen. Die Zeit der Raserei und dadurch verursachten Überdimensionierung von Straßen geht zu Ende. Das schafft in Städten und Dörfern Spielräume, das Grün zurück in die Städte zu bringen. Millionen von Bäumen finden wieder Platz in den Orten, wenn der Autoverkehr weniger und bescheidener wird.

Öffentlicher Verkehr kommt zurück

Der demographische Wandel zwingt auch zu einer Renaissance des öffentlichen Verkehrs. Denn für ältere Menschen wird die Mobilität ohne eigenes Auto wieder sehr viel bedeutsamer. Gerade in den ländlichen Regionen, wo die Altersstrukturen besonders von hohen Altenanteilen geprägt sind, wird es überlebenswichtig,

dass Bus und Bahn nachhaltige Mobilität sichern. Die bisherige Tendenz, im ländlichen Raum Bus und Bahn nur noch als Schülertransportmittel zu sehen, ist überhaupt nicht zukunftsträchtig. Und tatsächlich gibt es Regionen, die mit kundenorientierten öffentlichen Verkehrssystemen, mit neuen Regionalbahnen mit vielen Haltepunkten, mit neuen Ortsbussystemen für die kleinen Städte und mit Rufbussystemen für die dünn besiedelten ländlichen Regionen äußerst erfolgreiche, attraktive öffentliche Verkehre aufgebaut haben. Solche kundennahen Systeme müssen in ganz Deutschland wieder zur Regel werden. Hier muss eine klare Priorität bei den künftigen Verkehrsinvestitionen liegen. Deshalb ist ein dichtes InterRegio-Angebot viel wichtiger als die nächste ICE-Neubaustrecke.

Automatisierung überfordert ältere Menschen

Die Verkehrsunternehmen müssen die immer älter werdende Gesellschaft an der richtigen Stelle abholen, mit gutem Service und kurzen Wegen. Auch das Tarifsystem muss den demographischen Wandel angemessen berücksichtigen. Für alte Menschen besonders attraktiv und einfach ist ein Generalabo, das für alle öffentlichen Verkehre gilt, universell, überall. Alte Menschen brauchen viel mehr Mobilitätservice, für sie ist der Faktor Mensch (als Dienstleister, als Ansprechpartner) ein zentrales Qualitätskriterium. Deswegen sind die derzeitigen Rationalisierungs- und Automatisierungsbestrebungen im öffentlichen Verkehr, wo immer öfter Menschen durch komplizierte Automaten ersetzt werden, genau die falsche Antwort auf die demographische Wende. Sie überfordern die Alten.

Globale Renaissance der Muskelmobilität

Der demographische Wandel zwingt aber auch zu einer Renaissance der Muskelmobilität und der Aufenthaltsqualität. Alle Mobilitätsstudien zeigen; Alte Menschen sind weit überdurchschnittlich oft mit Muskelkraft unterwegs, ob zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Und sie halten sich viel öfter und häufiger im Wohnumfeld auf, ihre Mobilität ist stark quartiers- oder ortsbezogen. Damit müssen erst recht Fuß- und Fahrradverkehr, Verkehrsberuhigung und aufenthaltsfreundliche Straßengestaltung einen hohen Stellenwert erhalten. Und alles, was diese Qualitäten gefährdet, was Straßen fußgänger- und fahrradfeindlich

macht, was für Dominanz des Autoverkehrs und für hohe Geschwindigkeiten im Autoverkehr sorgt, hat zu unterbleiben.

Fixierung auf den Autostau

Die langjährige Zunahme von Staus in Deutschland zeigt deutlich: Massenmotorisierung macht immobil. Darunter leiden Gesellschaft und Wirtschaft, weil es viele Zeitverluste gibt. Allerdings blendet der rituelle Blick auf den Autostau die anderen Wartezeiten aus, die für deutschen Verkehr typisch sind: den Stau am Schalter, beim verzweifelten Versuch, im komplizierten Tarifsysteme eine gültige Fahrkarte zu erwerben. Milliarden Stunden gehen so jährlich unnütz verloren, weil es der öffentliche Verkehr nicht schafft, ein nationales Generalabo aufzulegen, das überall und jederzeit gilt. Oder die Milliarden von Stunden Verlustzeiten durch Verspätungen und nicht geschaffte Anschlüsse beim Umsteigen. Oder die Milliarden von Wartezeiten, die deutsche Fußgänger beim verzweifelten Versuch verlieren, eine Straße zu überqueren. Oder wenn sie riesige Umwege laufen müssen. Jedenfalls findet das alles selten Eingang in die Medien und politischen Debatte, dagegen werden die Auto-Stauverluste regelmäßig als großes Problem beschworen.

Massenmotorisierung macht auch persönlich immobil

Besonders bedrohlich ist die von der Massenmotorisierung ausgelöste persönliche Immobilität, der völlige Bewegungsmangel. Das Gesundheitssystem wird von den autobedingten Zivilisationskrankheiten stark belastet: Übergewicht, Durchblutungsstörungen, Stoffwechselkrankheiten. Der Bewegungsmangel ist direktes Resultat der weitgehenden Verdrängung des wirklich auto-mobilen („selbst beweglichen“) muskelbasierten Fuß- und Fahrradverkehrs durch das Auto.

Vom Süden lernen

Bevor dieser Wahnsinn globalisiert wird, sollte der Westen endlich lernen: das Gehen von Afrika, das Radfahren von Asien und kreativen, kostengünstigen ÖPNV von ganz vielen sich entwickelnden Ländern in Südamerika, Afrika und Asien. Statt besinnungslosem Autoexport sollte endlich Einsicht in die drängenden Probleme der Massenmotorisierung und die Chancen kreativer Mobilitätsmodelle nach Deutschland importiert werden. ■ ▼

Zusammenfassung

Es gibt viele Gründe für eine Verkehrswende: lokale, regionale, nationale und globale. Impulse zur Verkehrswende müssen von denjenigen Ländern ausgehen, die die längsten und die schlechtesten Erfahrungen mit dem Autoverkehr gemacht haben. Daher hat Deutschland eine so hohe verkehrspolitische Verantwortung. Und darum ist es ein so großer Skandal, dass Verkehrspolitik in Deutschland nur noch ein Randthema ist, manchmal sogar eher eine tragische Lachnummer, statt eine zentrale Zukunftsaufgabe. Das globale Motorisierungsmodell hat katastrophale Folgen für die Unfall- und Umweltentwicklung, das Weltklima und die Ökonomien der „Dritten Welt“. Der Ausstieg aus der Massenmotorisierung muss daher bald beginnen und in den klassischen Autoländern anfangen.

● **Weitere Informationen**

Universität Trier, Raumentwicklung und Landesplanung, Prof. Dr. Heiner Monheim, Behringstraße, 54286 Trier
Tel./Fax 0651 / 201-4551
eMail: monheim@uni-trier.de
www.raumentwicklung.de

mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, Exerzierstr.20, 13375 Berlin
Tel. 030 / 4927-473, Fax -972
eMail: info@mobilogisch.de
www.mobilogisch.de

Bundesregierung beschließt Rußfilterförderung ab April

Länder müssen noch zustimmen

Das Bundeskabinett hat Ende November ein Gesetzentwurf verabschiedet, nach dem Besitzer von Dieselfahrzeugen ohne geregelten Rußfilter ab April 2007 höhere Steuern bezahlen müssen. Wer sein Auto hingegen nachrüstet oder es 2006 bereits getan hat, bekommt einmalig 330 Euro. Bevor das Gesetz in Kraft treten kann, muss noch der Bundestag zustimmen. Ursprünglich sollte die Regelung zum Jahreswechsel gelten, doch die Union verzögerte das Vorhaben. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und die Deutsche Umwelthilfe (DUH) befürchteten bereits das endgültige Aus für die Filterförderung.

„Letzte Chance für die Nachrüstung“

Die Entscheidung des Bundeskabinetts ist laut VCD die „letzte Chance“ für die Partikelfilter-Nachrüstung der rund 9 Millionen Fahrzeuge, die die stark gesundheitsschädlichen Dieselpartikel bislang ungehindert verbreiten. Die Deutsche Umwelthilfe verwies darauf, dass durch die Verspätung den Bundesländern rund 20 Millionen Euro Einnahmen entgingen. Geplant ist, dass für Diesel ohne Filter ab 2007 ein Steueraufschlag von 1,20 Euro pro Kubikzentimeter Hubraum bezahlt werden muss. Das gilt auch für Fahrzeuge mit so genanntem offenem Rußfilter, die derzeit nicht den geplanten Grenzwert der strengen Euro-5-Norm erreichen. Umweltschützer hatten für eine noch stärkere finanzielle Belastung für Fahrzeuge ohne oder mit offenem Filter plädiert. Ein entsprechender Vorschlag wurde aber aus dem Gesetzentwurf gestrichen. Die Zustimmung der Regierungsparteien zu dem Gesetzentwurf gilt im Bundestag als gesichert. Im Februar wird sich entscheiden, ob er nicht noch von einigen Ländervertretern blockiert wird. (fh) ■ ▼

• Weitere Informationen

Verkehrsclub Deutschland (VCD),
Kochstr. 27, 10969 Berlin
Tel. 030 / 280351-0, Fax -10
eMail: mail@vcd.org
www.vcd.org

Deutsche Umwelthilfe (DUH), Fritz-Reichle-Ring 4, 78315 Radolfzell
Tel. 07732 / 9995-0, Fax -77
eMail: info@duh.de
www.duh.de

Wettbewerb zur Verfremdung von Autowerbung

BUND: Autokonzerne werben für Spritfresser

Aus Protest gegen die Klimapolitik deutscher Automobilhersteller hat der BUND Ende November eine verfremdete Tageszeitungs-Anzeige mit der Aussage, der neue Mercedes ruiniere das Klima, veröffentlicht. Abgebildet wird ein Modell in einer Wüstenlandschaft. Ein vom BUND verändertes Werbeplakat in der Münchener Innenstadt zeigte zudem einen neuen 3er BMW, der in einer Schlammlawine versinkt. Um die Branche zum Umdenken zu bewegen, startete der Verband nun einen öffentlichen Wettbewerb zur Verfremdung der Anzeigen deutscher Autokonzerne.

Wettbewerb und Online-Protestaktion

► „Unser Wettbewerb soll den Schein der Autowerbung von einer heilen Welt entlarven. Dazu rufen wir Agenturen auf und alle, die sich kreativ für den Klimaschutz engagieren wollen“, sagte Norbert Franck, Pressechef des BUND. „Wenn die Autokonzerne ihre Verantwortung für den Klimawandel ignorieren und stur weiter für Spritfresser werben, muss ihnen Dampf gemacht werden.“ Im Internet richtete der BUND einen „Mailomaten“ ein, mit dem Protestbriefe an die Vorstandschefs von DaimlerChrysler, BMW und VW geschickt werden können. ●

Autoindustrie blockiert EU-Limits

Hintergrund der Kampagne ist eine Werbe-Analyse des BUND, die ergab, dass der Durchschnittsverbrauch der häufig beworbenen Pkw derzeit bei neun Litern auf 100 Kilometer liegt. Besonders klimaschädlich sei auch, dass die deutschen Autoproduzenten auf EU-Ebene gegen gesetzliche Spritverbrauchslimits vorgingen. Die Autolobby versuche einen ehrgeizigen EU-Energiesparplan zu verhindern. (fh) ■ ▼

Siehe auch S. 14.

• Weitere Informationen

BUND, Pressestelle, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin
Tel. 030 / 275864-425, Fax -449
eMail: presse@bund.net
www.bund.net

Info-Seite: Pkw-Kraftstoffverbrauch
www.duh.de/172.html

Kurzmeldung/Lesenswert

Bundesregierung will Klimaauflagen für EU-Luftfahrt

Deutschland will sich während der EU-Ratspräsidentschaft im ersten Halbjahr 2007 für schärfere Klimaauflagen im Flugverkehr einsetzen. Man wolle die Pläne der EU-Kommission voranbringen und den Emissionshandel auf den Luftverkehr ausweiten, sagte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee Anfang Dezember. Bisher betrifft der Erwerb von Zertifikaten, die zum Ausstoß einer begrenzten Menge von CO₂ berechtigen, nur energieintensive Unternehmen. Die EU will den Handel mit Verschmutzungsrechten auf Fluglinien ausdehnen. In 10 Kilometern Höhe wirkt das klimaschädliche Treibhausgas dreimal so stark wie am Boden. (mbu)

Quelle: taz, 06.12.2006

Finanzierung von Straßenneubauten durch Public Private Partnership (PPP)

Drei Professoren, zwei Diplomvolkswirte, vier Diplomingenieure und ein Stadtbaudirektor haben einen Berg zum Gebären einer Maus gebracht: Auf 24 eng beschriebenen Seiten schaffen Sie es nachzuweisen, dass alle möglichen Modelle der Privatfinanzierung von Straßenneubauten oder deren private Vorfinanzierung den Geburtsfehler der Übernahme der Finanzrisiken durch die öffentliche Hand in sich tragen. Andere in dem Papier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beschriebenen Fälle zeigen, dass auch PPP nur bedingt zielführend ist, da erst zu klären wäre, „inwieweit PPP zu einer ungerechtfertigten Prioritätenverschiebung kommunaler Infrastrukturinvestitionen führen kann.“ Die FGSV täte gut daran, ihren Forscherdrang auszuweiten auf die Frage, wie man mehr Verkehr verhindern kann (Klimaschutz!). Und dass das Einbringen privater Interessen nicht aus Nächstenliebe erfolgt, müsste eigentlich Fragen der volkswirtschaftlichen und haushaltsrechtlichen Zulässigkeit aufwerfen. Das fehlt leider völlig. (Reiner Ehret, LNV Baden-Württemberg) ¹

Bereitstellung und Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung von Public Private Partnership, FGSV-Arbeitspapier 68, 2006, 24 S., 7,70 Euro; Bezug: info@fgsv-verlag.de ■

¹ Aus: mobilogisch! Nr. 4/06, November 2006 (gekürzt), www.mobilogisch.de

Regierung gibt Milliarden für Nordseehafen-Ausbau

Tiefwasserhäfen: Wöhrl-Vorschlag soll umgesetzt werden

Auf der 5. Maritimen Konferenz Anfang Dezember hat Bundeskanzlerin Merkel Investitionen von 2,2 Milliarden Euro für den Hafenausbau in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven angekündigt. Den Vorschlag dazu hatte die neue Hafenbeauftragte der Bundesregierung Dagmar Wöhrl (CSU) gemacht. Vor allem im Hamburger Hafen soll die Umschlagkapazität von derzeit 8,5 Millionen Containern auf 14 Millionen im Jahr 2010 erhöht werden, um „Anschluss an die internationale Konkurrenz“ zu halten. Um den Transport der Gütermenge aufzunehmen, müssen nach Ansicht von Experten auch die Verkehrsverbindungen des Hafens ausgebaut werden. Das müsse schneller gehen als bisher, forderte die Bundeskanzlerin. Mit dem Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz sei dabei ein Durchbruch gelungen.

Umweltverbände: Steuerverschwendung

Umweltschutzverbände hatten bereits zuvor gegen den Vorschlag protestiert. Die weitere Vertiefung von Weser und Elbe sei ökologisch nicht zu vertreten und drei Tiefwasserhäfen in Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven seien zu viel und zudem Steuerverschwendung. Sie forderten auf einem Plakat: „Frau Merkel: Stoppen Sie den Hafenwahn!“. Die Verbände forderten die Kanzlerin auf, zusätzliche Subventionen an eine bessere Kooperation der Häfen zu binden. Statt ökologisch und wirtschaftlich unsinnige Konkurrenzen zu fördern, sollten nur dann Steuergelder fließen, wenn Länder, Behörden und Reedereien vernünftig zusammenarbeiteten. Der Neu- und Ausbau der Häfen würde die Länder 3 Milliarden und den Bund noch einmal 260 Millionen Euro kosten, so BUND und WWF. Hinzu kämen 4,7 Milliarden Euro für Anbindungen an das Schienen- und Straßennetz. (fh) ■

• Weitere Informationen

BUND, Arbeitskreis Wasser, Sprecher Sebastian Schönauer, Rothenbuch/Ufr. Tel. 06094 / 9840-22, Fax -23 eMail: sebastian.schoenauer@bund.net www.bund.net/wasser

Kurzmeldungen

Fischerei soll neuer Schwerpunkt der Nachhaltigkeitspolitik werden

Der Staatssekretärsausschuss für Nachhaltige Entwicklung hat im November das Thema „Nachhaltige Fischerei“ als neuen Schwerpunkt im Gesamtkonzept „nachhaltige Rohstoff- und Ressourcennutzung“ der Bundesregierung festgelegt. Der zuständige Agrar-Staatssekretär Gert Lindemann benannte fünf Projektziele, die bis Ende 2006 weiter konkretisiert werden sollen. Man wolle die Nachhaltigkeit in der Gemeinsamen Fischereipolitik der EU befördern, die illegale Fischerei bekämpfen, klimabedingte Veränderungen der Fischbestände erforschen, die Zertifizierung voranbringen und den Naturtourismus fördern. Die Nahrungsressource Fisch sei in vielen Regionen der Erde stark gefährdet und der Zustand der Fischbestände besorgniserregend. Im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft im 1. Halbjahr 2007 will das Bundesverbrauchermi- nisterium (BMELV) im März in Hamburg eine EU-Konferenz „Klimawandel und Fischerei“ durchführen. (fh)

● BMELV, Berlin, Tel. 030 / 20060, www.bmelv.de

Rippenqualle aus dem Atlantik bedroht Ostsee-Fischbestände

Die Biologin Jamileh Javidpour vom Leibniz-Institut für Meereswissenschaften in Kiel hat Ende Oktober eine Rippenqualle- art im Ostseewasser der Kieler Förde entdeckt, die ursprünglich vor der US-Ostküste vorkommt. Die 4 cm großen Quallen zählen zu den gefürchtetsten Meeresbewohnern überhaupt, da sie in verschiedenen Gebieten bereits gewaltige Schäden angerichtet haben. So wurden die Tiere in den Achtzigerjahren ins Schwarze Meer eingeschleppt, wo sie sich explosionsartig vermehrten. Die Quallen sind Zwitter, die jeden Tag mehrere Tausend Eier produzieren. Die Tiere fressen nicht nur die Eier und Larven von Fischen, sondern auch massenweise Wassertieren, von denen sich Fische ernähren. Nach Ankunft der Rippenquallen brach fast der gesamte Fischbestand zusammen. Der Schaden für die türkische Fischindustrie war enorm. Ob Ähnliches auch in der Ostsee drohe, sei noch unklar, sagte Javidpour. (fh)

● Institut für Meereswissenschaften, Kiel, Tel. 0431 / 6004400, www.ifm-geomar.de

Lesenswert

Rechtsfragen im Konflikt zwischen Wasserkraft und Fischfauna

Die Wasserkraft als klimaschonende Energiequelle spielt in Deutschland eine untergeordnete Rolle. Zugleich stehen ihre negativen Auswirkungen auf die Aquafau- na und -flora in der Kritik. Auch die Anforderungen der EG-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) an die Durchgängigkeit und Naturnähe von Fließgewässern machen Neubauten schwierig. Der Autor beleuchtet den Rechtsrahmen für die Neuzulassung oder Wiederinbetriebnahme von Wasserkraftanlagen sowie die Nutzungsbeschränkung laufender Anlagen. Zunächst erfolgt eine gute und kompakte Einführung in das Thema, die auch die Konfliktlage zwischen Wasserkraftnutzung und Naturschutz anschaulich darstellt. Elementares juristisches Grundwissen wird allerdings vorausgesetzt. Insgesamt bietet der Autor eine detaillierte Rechtsdiskussion zum Thema Wasserkraft, das vor dem Hintergrund der WRRL an Aktualität zunehmen wird. (Alexandra Gaulke, Grüne Liga)

Rüdiger Breuer: Rechtsfragen des Konflikts zwischen Wasserkraftnutzung und Fischfauna, Erich Schmidt Verlag, Berlin 2006, 358 S., 84,- Euro

Gefahren und Chancen des Wassers

Das von dem Schweizer Wasserversorger EAWAG und dem Verlag Lars Müller herausgegebene Buch erörtert das Phänomen Wasser, indem es sich mit den Möglichkeiten und Gefahren des Wassers für das Leben auseinandersetzt. Es diskutiert die wichtigsten Fragen zur Trinkwasserversorgung und Nahrungsmittelproduktion, berücksichtigt aber auch die zerstörerische Kraft des Wassers und erforscht die chemischen Eigenschaften des Moleküls. „Wem gehört das Wasser?“ weist auf die Risiken einer ungehemmten Privatisierung des Wassers hin und dokumentiert, wie die Abhängigkeiten von Wasser politisch ausgenutzt werden. Bildfolgen und umfassende Texte erläutern, wieso das Wasser niemandem gehören kann und sollte, sondern der Verantwortung der gesamten Menschheit untersteht. (fh)

EAWAG/Lars Müller (Hrsg.): Wem gehört das Wasser?, Lars Müller Verlag, Baden/Schweiz 2006, 536 S., 44,90 Euro, ISBN 3-03778-018-5

Termine

Bundesweite Umwelt-Termine

...finden Sie hier.

Internationale Umwelt-Termine

...finden Sie in unserem EU-Rundschreiben (siehe vorletzte Seite in diesem Heft).

Diese und neuere Termine im Internet

...finden Sie unter www.dnr.de/termine (meist auch ausführlicher).

► DNR-Mitgliedsverbände, die dort selbst Termine veröffentlichen wollen, melden sich bitte bei info@dnr.de an.

Weitere Terminseiten im Internet

...haben wir auf www.dnr.de/termin-links zusammengestellt, darunter spezielle Veranstaltungsübersichten zu Energie, Gentechnik, Naturschutz, Verkehr und Wasser.

Ihre Umwelt-Termine

► ...von überregionalem Interesse mailen Sie bitte in der hier üblichen Form an info-berlin@dnr.de

Dezember

9.12., Berlin

„Grün leben“ - Konsum und Lebensstil für morgen?

Konferenz; Grüne im Bundestag
Tel. 030 / 2277-1656, Fax -6332
ulrike.hoefken@bundestag.de
www.gruene-bundestag.de

12.-16.12., Kochel

Verkehrspolitik für die Alpen

Seminar; Georg-von-Vollmar-Akademie
Tel. 08851 / 780
irmgard.baumgartl@fes.de

28.12.-1.1., Taunus

15. Ökodorf-Festival

Ökodorf-Institut, Karl-Heinz Meyer, Herisried
Tel. 07764 / 933-999, Fax -388
meyer@gemeinschaften.de
www.gemeinschaften.de

Januar

11./12.1., Bad Bevensen

Marketing für die Umweltbildung

stratum GmbH, München
Tel. 089 / 5994677-2, Fax -1
c.kerns@stratum-consult.de
www.stratum-consult.de

26.1., Wiesbaden

Qualität der Genehmigungsunterlagen wasserwirtschaftlicher Projekte

Symposium; Fachhochschule Wiesbaden
Tel. 0611 / 9002165
nut@rz.fh-wiesbaden.de
www.iwib-wiesbaden.de

26.-28.1., Bad Herrenalb

Was leisten alternative Energieträger?

Tagung; Evangelische Akademie Baden, Karlsruhe
Tel. 0721 / 91753-82, Fax -50
info@ev-akademie-baden.de
www.ev-akademie-baden.de

Februar

2.-4.2., Hannover

17. Reisepavillon - Internationale Messe für anderes Reisen

Stattreisen Hannover e.V.
Tel. 0511 / 16-94167, Fax -40391
info@reisepavillon-online.de
www.reisepavillon-online.de

März

2.-4.3., Stuttgart

16. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress - BUVKO

UMKEHR e.V., Berlin
Tel. 030 / 4927-473, Fax -972
info@umkehr.de
www.buvko.de

April

18.-20.4., Bad Boll

Erneuerbare Energien und Armutsbekämpfung

Tagung; Ev. Akademie Bad Boll
Tel. 07164 / 79270
romona.boeld@ev-akademie-boll.de
www.ev-akademie-boll.de

Mai

4.-6.5., Berlin

McPlanet.com 3.0 -

Klima der Gerechtigkeit

Kongress; BUND, EED, Attac, Greenpeace, HBS, WI
Tel. 030 / 275864-96, -0, Fax -40
mcplanet@bund.net
www.mcplanet.com

9./10.5., Frankfurt/Main

Erobert die Natur die Stadt zurück? Freiraumentwicklung: Regionalparks, Siedlungsrückbau und Brachflächen

Fachtagung; Dt. Institut für Urbanistik (DIFU), Berlin
Tel. 0221 / 340308-0, Fax -28
difu@difu.de
www.difu.de

Juni

5./6.6., Berlin

Woche der Umwelt

DBU, Martin Schulte, Osnabrück
Tel. 0541 / 96339-40, Fax -90
www.wochederumwelt.de

Juli

12.-15.7., München

Velo-city 2007 und Streetlife-Festival

Kongress und weitere Veranstaltungen; BMVBS, European Cyclists Federation
Planungsbüro Kaulen, Aachen
Tel. 0241 / 334-44, Fax -45
info@velo-city2007.com
www.velo-city2007.com
(fh, mb) ■

Regelmäßige Umweltsendungen

Sendeplätze in Radio und Fernsehen
Viele Redaktionen bieten Vor- und Rückschauen, Audiodateien, Sendemanuskripte und Zusatzinformationen im Internet an. Diese Liste (mit Links) steht auch unter: www.dnr.de/umweltinfo („TV + Radio“)

TV-Vorschau

„Der Grüne Kanal - Das ökologisch korrekte TV-Programm“

Vorschau für mehrere Tage, Inhaltsangabe in mehreren Sätzen zu jeder Sendung: www.bio.de/kanal.php

Prisma: Vier-Wochen-Vorschau Natur

www.prisma.de/fernsehen/stichwort.html?aid=Natur
Sendungen/Inhalte als Stichwort suchen: www.prisma.de/suche

Fernsehsendungen

Terra Nova

Spartenkanal für Naturfilme
www.terra-nova.tv

ZDF.umwelt

So 13.15-13.45, ZDF
www.zdf.de/ZDFde/inhalt/30/0,1872,1020478,00.html

Arte-Umweltsendungen

u. a. Di 14.00 Hippokrates (Gesundheit), Sa 20.40 Abenteuer Arte, Sa 21.35 GEO
www.arte-tv.com/de/wissen-entdeckung/258720.html („Sendungen“ und „Natur & Umwelt“)

Ozon

Mi (14-tägig) 21.30, Rundfunk Berlin-Brandenburg (RBB)
www.rbb-online.de/ozon

Unser Land

Fr 19.00-19.45, Bayerischer Rundfunk (BR)
www.br-online.de/umwelt-gesundheit/unserland

Unkraut

Umweltsendung für junge Leute
Mo (14-tägig) 21.20-21.45 (Wh. Di 1.45 und 11.15), Bayerischer Rundfunk (BR)
www.br-online.de/umwelt-gesundheit/sendungen/unkraut

Löwenzahn

Natur, Umwelt und Technik für Kinder
Sa, 12.10-12.35, ZDF
Sa, 16.50-17.20 Kika
www tivi.de/loewenzahn

Rundfunksendungen

Umwelt und Verbraucher

Mo-Fr 11.35-12.00, Deutschlandfunk
www.dradio.de/dlf/sendungen/umwelt/
(„Archiv“)

Natur+Technik

Mo-Fr 8.30, HR 2 (Hessischer Rundfunk)
www.hr-online.de/website/radio/hr2/?rubrik=2902
www.hr-online.de/website/specials/wissen/?rubrik=6564

Aus Umwelt und Ernährung

Mo-Fr 16.35-16.50, SWR cont.ra (Südwestrundfunk)
www.swr.de/contra

Greenpeace Radio Freiburg

alle 4 Wochen, Mo 19.00-20.00 (Wh. Di 11.00-12.00), Radio Dreyeckland (RDL) 102,3 (freies Radio)
www.rdl.de/programm.html

Restrisiko - Umweltmagazin aus Mannheim

Letzter Mo im Monat 20.00-21.00 (Wh. Di 11.00-12.00), Radio Dreyeckland (RDL) 102,3 (freies Radio)
www.rdl.de/programm.html

Radio Rainbow

Do 19.00-20.00, Radio LORA München 92,4 (freies Radio)
<http://home.link-m.de/lora/rainbow.htm>

Greenpeace-Radio Stuttgart

3. Do im Monat 20.00-21.00, 99,2 Antenne bzw. 102,1 Kabel (freies Radio)
www.greenpeace-radio-stuttgart.de

Graslöwen Radio

Sa 18.00-19.00, Radijojo!, Berlin 104,1 Berlin/Brandenburg/Sachsen: Digitalradio DAB (www.digitalradio-bb.de)
Internet (mit FlashPlugin 6): www.radijojo.de
www.grasloewe.de
(mb) ■

Inhalt des EU-Rundschreibens des DNR in diesem Monat

Naturschutz- und Umweltpolitik wird in Brüssel gemacht: 80 Prozent des in Deutschland geltenden Umweltrechts gehen auf europäische Initiativen zurück. Unser EU-Rundschreiben ist das einzige deutsche EU-Umweltmedium. Probeexemplare erhalten Sie beim DNR in Bonn (siehe Seite 2). Probelesen und Bestellen im Internet: www.dnr.de/eur

Das EU-Rundschreiben erscheint diesmal ausnahmsweise erst nach dem Deutschland-Rundbrief. Das Inhaltsverzeichnis finden Sie ab Mitte Dezember in der PDF-Version im Internet:

www.dnr.de/publikationen/eur/aktuell

Information und fachlicher Austausch

Wikipedia: Selbstorganisiertes Fachwissen in der freien Enzyklopädie

► Wikipedia, die freie Enzyklopädie im Internet, kann jeder nutzen und mit eigenem Wissen ergänzen. Die Bedienung ist einfach. Seit Mai 2001 wurden über 370.000 Artikel in deutscher Sprache verfasst. Es gibt ein Portal „Umweltschutz“ mit verschiedenen Kategorien und Bereichen, das bereits viel Fachwissen zusammenfasst, aber auch noch Lücken aufweist. Fachleute aus Umweltverbänden und -institutionen sind aufgerufen, hier ihre besonderen Kenntnisse und Erfahrungen einzubringen.
www.de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Willkommen
www.de.wikipedia.org/wiki/Portal:Umweltschutz

Aktuelle und kostenlose eMail-Nachrichten zu allen Öko-Themen

Aktuelle und unabhängige Nachrichten zu ökologischen Themen senden eine Reihe von Infodiensten kostenlos per eMail zu - von allgemeinen Umweltinformationen über gängige Bereiche wie Energie oder Gentechnik bis zu speziellen Angeboten etwa zu „grüner Beschaffung“ oder Öko-jobs. Eine von mehreren DNR-Verbänden zusammengestellte Übersicht von rund 50 solcher Dienste ist im Internet zugänglich.
www.dnr.de/umweltinfo

„Grünes Forum“: Umwelt-Diskussionsplattform im Internet

► In diesem partei- und verbandsunabhängigen Online-Forum können Meinungen und Informationen zu Umweltfragen aller Art ausgetauscht werden. Gegliedert ist das Forum nach Themen (Artenschutz, Bildung, Energie, Gentechnik, Klima, Meere, Naturschutz, Politik, Verkehr, Tier-schutz, Wirtschaft) sowie nach Bundes-ländern.
www.gruenes-forum.net
 (mb) ■

EU-Umweltpolitik verständlich: Unsere Sonderhefte

Meldungen und Kommentare zur europäischen und internationalen Umweltpolitik finden Sie im EU-Rundschreiben - der „Schwesterpublikation“ zum Deutschland-Rundbrief (siehe nächste Seite). Zusätzlich zu diesem erscheint, ebenfalls monatlich, ein thematisches Sonderheft. Viele dieser Sonderhefte sind gerade für DRB-Leser/innen interessant: Sie bringen Licht in die Brüsseler Strukturen und zeigen, wie sich Umweltverbände auf europäischer Ebene effektiv und erfolgreich engagieren können.

Titel/Thema	Ausgabe
Umsetzung von EU-Umweltrecht (in Vorbereitung)	11./12.06
Forderungen an den deutschen Vorsitz im Rat der EU und bei der G8	10.06
Rat und Tat in Brüssel: Alles über den Rat der Europäischen Union	08/09.06
Umweltschutz in den Beitrittsländern Bulgarien, Rumänien und Kroatien	07.06
Wohin geht die Reise? Tourismus auf dem Prüfstand	06.06
Europa nachhaltig entwickeln: Zum Stand der EU-Nachhaltigkeitsstrategie	05.06
Gefahr Grüne Gentechnik: Das Märchen von der Koexistenz	04.06
Wer schützt den Wald? Waldpolitik in Deutschland, in der EU und weltweit	02/03.06
EU-Dienstleistungsrichtlinie bedroht Daseinsvorsorge und Umweltrecht	01.06
Brüsseler 1×1: Wie funktioniert die EU?	Extra
Abschalten, umschalten, einsparen: Wohin steuert die Energiepolitik?	12.05
Marktwirtschaftliche Instrumente: Ökosteuern und Emissionshandel	11.05
Europa weiterdenken: Verfassungsdebatte als Chance nutzen!	10.05
Ihre Rechte in der EU-Umweltgesetzgebung: Ein Wegweiser	08/09.05
Für eine starke EU- Chemikalienpolitik ... alles über REACH	06/07.05
Die europäischen Umweltverbände: Ein Nachschlagewerk	05.05
Biodiversität, Zugang zu genetischen Ressourcen und Vorteilsausgleich	03/04.05
Sieben thematische Strategien für eine bessere Umweltpolitik	02.05
Die neue Europäische Kommission: Barrosos Team tritt an	01.05
Biodiversität auf der politischen Agenda: Ist die Vielfalt noch zu retten?	11/12.04
Europas Meere: Geschützte Vielfalt oder Müllkippe und Selbstbedienung?	09/10.04
Die Århus-Konvention: Mehr Rechte für Umweltverbände	08.04
Nachhaltigkeitsstrategien: Ökologisch, sozial und wettbewerbsfähig?	07.04
Das Transeuropäische Verkehrsnetz: Ist der Zug abgefahren?	06.04
Welche Energien brauchen wir?	05.04
Wasser: Globale Ressource - schützenswertes Gut	04.04
Umweltpolitik und Parteien in den neuen Mitgliedstaaten	02/03.04
Europäische Verfassung gescheitert?	01.04
Natura 2000: Vision und Umsetzung des europäischen Naturschutzes	12.03
Umweltverbände zur Europawahl 2004	11.03
Grüne Gentechnik: Verunreinigtes Saatgut, Verbraucherschutz, Aktionen	10.03
Die Regierungskonferenz zur EU-Verfassung	09.03
Die 5. WTO-Ministerkonferenz in Cancún	08.03
Europäische Chemikalienpolitik	07.03
Weltweite Regeln für globale Unternehmen	06.03
Europäische Umweltministerkonferenz Kiew 2003	04/05.03
Der Stand der EU-Erweiterung	03.03
Reformdebatten in der EU (2): Der Verfassungskonvent	02.03
Reformdebatten in der EU (1): Der EURATOM-Vertrag	01.03

Alle Sonderhefte können kostenlos im Internet heruntergeladen werden (PDF-Download, ca. 200-500 kB):
www.dnr.de/eur („Bisherige Ausgaben“)

Unser Partner in Brüssel: Das Europäische Umweltbüro

Der Dachverband der europäischen Naturschutz- und Umweltverbände

Das Europäische Umweltbüro (EEB) ist der Dachverband von 140 zivilgesellschaftlichen Organisationen in allen EU-Mitgliedsländern und einigen Nachbarstaaten. Die Mitglieder sind lokal, national, europaweit oder international agierende Organisationen. Insgesamt repräsentiert das EEB über 15 Millionen Bürger/innen.

Das EEB organisiert und unterstützt das Engagement seiner Mitgliedsorganisationen für eine effektive EU-Politik und nachhaltige Entwicklung. Das EEB-Büro in Brüssel arbeitet eng mit seinen Mitgliedern zusammen, um den Informationsstand über die EU-Umweltpolitik zu verbessern, das Verständnis für diesen Bereich zu fördern und den Dialog mit dem Europäischen Parlament, der EU-Kommission und den Regierungen der Mitgliedsländer zu pflegen.

Für jede Ratspräsidentschaft veröffentlicht das EEB eine Prioritätenliste der zu behandelnden Themen. Nach Ablauf der Präsidentschaft wird eine Bewertung anhand dieser „Zehn grünen Prüfsteine“ durchgeführt. Beides wird auch regelmäßig im EU-Rundschreiben veröffentlicht.

Das EEB verfügt über Fach- Arbeitsgruppen, die aus dem Kreis der Mitgliedsorganisationen gebildet werden. In ihnen sind in der Regel über die Teilnehmer die meisten EU-Mitgliedsländer und auch viele Beitrittsstaaten vertreten. Die Arbeitsgruppen werden von EEB-Expert/innen geleitet (siehe Tabelle).

Das Europäische Umweltbüro arbeitet zu folgenden Themen:

- Integration von Umweltbelangen in die gesamte EU-Politik („Article 6 Watch“¹)
- Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich (Århus-Konvention)
- Luftqualität und Lärm (gesamter Bereich der EU-Luftqualitätspolitik: CAFE²-Programm, aktuelle EU-Richtlinien; Lärmrichtlinie)
- Städtische Umwelt

- Klima/Energie (alles rund um das Kyoto-Protokoll; in Zusammenarbeit mit dem Climate Action Network - CAN-Europe)
- Biodiversität (Umsetzung und Finanzierung von NATURA 2000, Naturschutz außerhalb der FFH-Richtlinie, Überarbeitung der EU-Biodiversitätspolitik, strategische Umweltprüfung SEA)
- Chemikalien (REACH-Verordnung)
- Quecksilber (EU-Quecksilberrichtlinie, Aufbau eines Netzwerks, internationale Ebene)
- Produktpolitik (Ecolabel)
- Ökologische Finanzreform (Ökologische Steuerreform, unökologische Subventionen, EU-Richtlinie zum öffentlichen Beschaffungswesen u. a.)
- Landwirtschaft und Boden (EU-Agrarreform, Agro-Gentechnik, Bodenschutz u. a.)
- Abfall (Abfallvermeidung und -recycling)
- Wasser (Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie)
- Tourismus

Außerdem arbeitet das EEB zu folgenden Themen: Richtlinie zur integrierten Vermeidung von Umweltverschmutzung (IPPC), Nachhaltige Nutzung natürlicher Ressourcen, Umsetzung der Richtlinie zur Strategischen Umweltprüfung SEA, EU-Nachhaltigkeitsstrategie, Standardisierung des europäischen Gütesiegels, Umwelthaftung, EU-Erweiterung. ■ ▼

• Weitere Informationen

Europäisches Umweltbüro (EEB),
Boulevard de Waterloo 34, B-1000
Brüssel
Tel. 0032 2 / 28910-90, Fax -99
eMail: eeb@eeb.org
www.eeb.org

Mitarbeiter/in	Funktion/Fachgebiet	eMail
John Hontelez (d)	Generalsekretär	hontelez@eeb.org
Regina Schneider (d)	Leiterin der Informationsabteilung; Weiterbildung	info@eeb.org
Caroline Bretelle	Presse und Veröffentlichungen	caroline.bretelle@eeb.org
Pendo Maro	Umweltpolitik und Umweltintegration (Kordinatorin)	pendo.maro@eeb.org
Mara Silina	EU-Erweiterung, Bürgerbeteiligung, Weiterbildung, ECO-Forum (Kordinatorin)	mara.silina@eeb.org
Pieter de Pous (d)	Landwirtschaft ³ , Gentechnik, Biodiversität, Boden (EU-Politikreferent)	pieter.depous@eeb.org
Stefan Scheuer (d)	Wasser, Ökologische Finanzreform (Geschäftsführer)	stefan.scheuer@eeb.org
Mecki Naschke (d)	Chemikalien, Industriepolitik (EU-Politikreferentin)	mecki.naschke@eeb.org
Anja Leetz (d)	Chemikalienpolitik (Kampagnenleiterin)	anja.leetz@eeb.org
Kerstin Meyer (d)	Luftverschmutzung, Lärm, Städtische Umwelt (EU-Politikreferentin)	kerstin.meyer@eeb.org
Melissa Shinn	Abfall, Ökologische Produktpolitik, Ressourcen (Leitende EU-Politikreferentin)	melissa.shinn@eeb.org
Elena Lymberidi	Quecksilber-Kampagne (Kordinatorin)	elena.lymberidi@eeb.org

(d) = deutschsprachig

1 Artikel 6 des EG-Vertrages: Gebot der Umweltintegration - siehe www.eur-lex.europa.eu/de/treaties/dat/12002E/pdf/12002E_DE.pdf

2 „Clean air for Europe“ - „Saubere Luft für Europa“

3 Leiter der Arbeitsgruppe Landwirtschaft ist Arjan Berkhuysen von der Stichting Natuur en Milieu (Niederlande), eMail: a.berkhuysen@snm.nl

Verweise auf frühere Ausgaben

In einigen Artikeln wird auf vorangegangene Ausgaben verwiesen: „DRB 07.05“ weist z. B. auf Heft 7 des Deutschland-Rundbriefes im Jahr 2005 hin. Verweise auf das EU-Rundschreiben (siehe rechts) sind genauso gehalten, z.B. „EUR 11.05“. Alle älteren Ausgaben sind komplett im Internet zugänglich: www.dnr.de/drbb („Bisherige Ausgaben“).

Danksagung

Für das Verfassen von Beiträgen und die Bereitstellung von Informationen zu diesem Rundbrief danken wir allen Beteiligten, vor allem den Gastautor/innen, den Redaktions-Praktikant/innen sowie den Umwelt-Informationsdiensten, Verbänden und Institutionen, deren Meldungen verwendet wurden (siehe „Weitere Informationen“ unter jedem Beitrag). Besonderer Dank gilt dem unabhängigen Verbände-Informationsdienst www.ngo-online.de

Deutschland-Rundbrief im Internet

www.dnr.de/drbb

heißt die Internetseite des DNR-Deutschland-Rundbriefes. Dort finden Sie:

- die aktuelle Ausgabe mit Inhaltsverzeichnis, Editorial, Serviceteil und vier ausgewählten Beiträgen
- bisherige Ausgaben ab Januar 2000 als Volltext-Archiv (PDF-Dateien)
- Sonderhefte und Beilagen zu verschiedenen Umwelt-Themen

Gegen Rückporto können die Materialien auch zugesandt werden.

Tagesaktuell informiert per eMail

Für Rundbrief-Abonent/innen und Fachleute aus den DNR-Mitgliedsverbänden bieten wir kostenlos aktuelle eMail-Nachrichten an. Unter rund 50 Umwelt-Themen kann ausgewählt werden. Angebot und Bestellmöglichkeit: www.dnr.de/infoservice

Gastbeiträge willkommen

► Wir freuen uns auf Ihre umweltpolitischen Beiträge in Absprache mit der Redaktion. Beiträge von Gastautor/innen stimmen nicht in allen Fällen mit der Meinung von Redaktion bzw. Herausgeber überein. Die Redaktion behält sich vor, Beiträge zu kürzen und zu überarbeiten.

Unsere Zeitschriften zu internationaler Umweltpolitik

EU-Rundschreiben, Rundbrief des Forums Umwelt und Entwicklung

Meldungen und Kommentare zur Umweltpolitik auf europäischer und internationaler Ebene finden Sie im EU-Rundschreiben des DNR (siehe vorhergehende Seite). Beiträge zur globalen Umwelt- und Entwicklungspolitik stehen im Rundbrief des Forums Umwelt und Entwicklung, getragen vom DNR und mehreren Nord-Süd-politischen Organisationen. Wir senden oder mailen gern kostenlose Probeexemplare. Probelesen im Internet: www.dnr.de/eur www.forumue.de/forumaktuell/rundbriefe

DRB-Abo

Abonnieren Sie den Deutschland-Rundbrief des Deutschen Naturschutzrings

Ich bestelle den Deutschland-Rundbrief **ab Ausgabe:**

- als Privatperson**
- 41 Euro pro Jahr im eMail-Versand
 - 52 Euro pro Jahr für das gedruckte Heft*
 - 57 Euro pro Jahr für das Heft* plus eMail

- für eine Organisation**
- 82 Euro pro Jahr im eMail-Versand
 - 103 Euro pro Jahr für das gedruckte Heft*
 - 113 Euro pro Jahr für das Heft* plus eMail

* zzgl. 26 Euro Zusatzporto bei Auslandsversand

- als Förderabonnement**
- 180 Euro oder mehr pro Jahr - bitte Betrag und Bezugsart angeben: (Differenzbetrag zum Abonnement als Spende absetzbar)

- Zahlung per Bankeinzug**
Kontonummer:

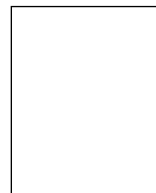
Absender/in

Vorname, Name:
ggf. Organisation:
ggf. Funktion:
Straße/PF:
PLZ, Ort:
Tel./Fax:
eMail:

Geldinstitut:
Bankleitzahl:

- gegen Rechnung** an die oben angegebene / folgende Adresse:

DRB-Abo



Deutscher Naturschutzring
Redaktion Deutschland-Rundbrief
Prenzlauer Allee 230
10405 Berlin