

06.2019

AKTUELL

| | |
|--|----|
| Abfall, Chemie & Emissionen | 8 |
| Klima & Energie | 10 |
| Konsum, Gesundheit & Verbraucherschutz | 14 |
| Landwirtschaft & Gentechnik | 15 |
| Naturschutz & Biodiversität | 16 |
| Tierschutz & Ethik | 18 |
| Umweltpolitik & Umweltrecht | 19 |
| Verkehr & Tourismus | 21 |
| Wasser & Meere | 22 |
| Wirtschaft & Ressourcen | 24 |

VERBÄNDE



| | |
|--------------------------|----|
| DNR intern | 26 |
| Aus den Verbänden | 26 |
| Ehrenamt | 27 |
| Preise & Ausschreibungen | 28 |
| Impressum | 28 |

ökopädNEWS

ANU-Informationdienst Umweltbildung 29
Schwerpunkt: Schule & Kommune

THEMEN DES MONATS

Klimaschutz im Verkehr

Nicht der ganz große Wurf

Verkehrskommission empfiehlt Maßnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes

Seite 2

Ressourcenpolitik

Ökodesign gibt richtige Richtung vor

Neue Regeln sind ein Anfang, aber die notwendige Rohstoffwende ist noch nicht in Sicht

Seite 4

Düngerecht

Was zu viel ist, ist zu viel

Mit dem Feilschen um Grenzwerte ist dem Grundwasser und den Gewässern nicht geholfen

Seite 6

Interview: Dr. Fabian Joas zur treibhausgasneutralen Industrie

„Ein Instrument allein reicht nicht“

Seite 11

Klimaschutz im Verkehr

Nicht der ganz große Wurf

Verkehrskommission empfiehlt Maßnahmen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes

Die Arbeitsgruppe Klimaschutz als Teil der Verkehrskommission hat Ende März ihren Zwischenbericht vorgelegt. Die gute Nachricht: Die deutschen Klimaziele 2030 für den Verkehr sind noch erreichbar. Zwar sind die Empfehlungen der ExpertInnen ein guter Ansatz, aber es kommt jetzt darauf an, die Maßnahmen zügig umzusetzen. Ob das mit einem Bundesverkehrsminister gelingt, der die Verhandlungen der Arbeitsgruppe massiv torpedierte, ist fraglich. ■ VON DANIEL RIEGER, NABU

Am 29. März dieses Jahres verabschiedete der Lenkungskreis der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) den lang erwarteten Zwischenbericht der Arbeitsgruppe 1, die sich mit dem Thema Klimaschutz im Verkehr befasste. Eigentlich ist die AG 1 nur eine von insgesamt sechs Arbeitsgruppen der sogenannten Verkehrskommission. Weitere Themenfelder, die von den verschiedenen Arbeitsgruppen bearbeitet werden, beziehen sich etwa auf die Auswirkungen der Transformation auf die Beschäftigten der Automobilindustrie, Digitalisierung oder die Sektorkopplung. In der öffentlichen Wahrnehmung und Debatte jedoch wurde die Arbeitsgruppe zum Klimaschutz oftmals synonym mit der NPM oder auch der Verkehrskommission verwendet. Diese im Grunde zu kurz gegriffene Bedeutungsüberhöhung hat seinen Ursprung in der im Koalitionsvertrag verankerten „Kommission zur Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität“, die unter Einbeziehung von Akteuren aus den Bereichen Umwelt, Industrie, Gewerkschaften und Regionen einen Fahrplan zur umfassenden Umgestaltung unseres Verkehrssystems erarbeiten sollte. Der Naturschutzbund (NABU) war neben dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), der Allianz pro Schiene und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) auf Seite der Zivilgesellschaft an den Verhandlungen beteiligt.

Klare Zielvorgabe: Runter mit dem Treibhausgasausstoß im Verkehr

Dass hierbei insbesondere die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen und konkreter

die sektorspezifischen Klimaschutzziele Deutschlands zur maßgeblichen Richtschnur des Erfolgs der Verkehrskommission erkoren wurden, erscheint vor dem Hintergrund einer notwendigen Treibhausgasminderung um 42 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber dem Bezugsjahr 1990 überfällig. Das für 2019 avisierte Klimaschutzgesetz der Großen Koalition ist dabei zugleich übergeordneter Prozess und Taktgeber für konkrete Konzepte der einzelnen Sektoren – so auch für den Verkehrssektor. Selbstverständlich ist es auch richtig, die sozialen Auswirkungen hinsichtlich der Kostenentwicklung im Bereich der Alltagsmobilität sowie im Kontext veränderter Wertschöpfungsketten insbesondere im Automobilbereich in den Blick zu nehmen und von Anfang an konsequent im Sinne eines unvermeidlichen Strukturwandels zu gestalten. Denn dass sich im globalen Umfeld längst wesentliche Akteure vom Verbrennungsmotor verabschieden und emissionsfreie Fahrzeuge immer gefragter werden, lässt sich nicht ignorieren. Daher ist die Arbeit der Verkehrskommission auch von erheblicher industriepolitischer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland – im Übrigen weit mehr, als es die Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“, kurz: Kohlekommission, je war.

Einmischungen des Bundesverkehrsministers bremsen

Um anderslautenden Gerüchten vorzubeugen: Die Arbeitsatmosphäre innerhalb der Expertengruppe muss als respektvoll und verbindlich beschrieben werden. Der Großteil der TeilnehmerInnen fühlte sich

auch am Tag der entscheidenden Sitzung am 25. März dem Arbeitsauftrag der Bundesregierung verpflichtet, ein umfassendes Maßnahmenpaket zu schnüren, das die geforderten CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor ermöglichen würde. Allerdings hatten zu diesem Zeitpunkt bereits diverse öffentliche Einlassungen von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) einzelne Maßnahmen diskreditiert. Darunter befinden sich solche Maßnahmen, die entweder ein erhebliches CO₂-Minderungspotenzial aufweisen, zum Beispiel eine Erhöhung der Energiesteuer auf fossile Kraftstoffe, oder die zum Nulltarif zu haben sind und mit weiteren, positiven volkswirtschaftlichen Effekten einhergehen und von einer Mehrheit der Bevölkerung befürwortet werden. Hier ist die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf deutschen Autobahnen zu nennen. Stattdessen sollten doch bitte schön technologische Innovationen und vor allem die Digitalisierung die Sache richten. Dass das wissenschaftliche Begleitkonsortium hier nur vergleichsweise geringe CO₂-Einsparpotenziale ermitteln konnte, beeindruckte den Minister offenkundig nicht.

Für erhebliche Irritationen sorgte Verkehrsminister Scheuer dann aber insbesondere dadurch, dass er seiner eigenen Expertenkommission „jeden Menschenverstand“ absprach und damit das hochrangig besetzte Gremium auf unangemessene und unverständliche Art und Weise diffamierte. Im Ergebnis haben diese Interventionen die Arbeit der Verkehrskommission erheblich erschwert und letztlich jenen Kräften aus Wirtschaft und Automobilindustrie Auftrieb gegeben, die ein kaum kaschiertes „Weiter wie bisher“

proklamieren. Im Folgenden war bei den VertreterInnen der Wirtschaftsseite erkennbar der Druck vermindert, sich bei wesentlichen Streitfragen kompromissbereit zu zeigen, und so gelang am Ende zwar ein beachtlicher Fortschritt, nicht jedoch der ganz große Wurf. Das ExpertInnen-gremium verständigte sich einstimmig auf ein Maßnahmenpaket, das etwa zwei Drittel der nötigen Emissionseinsparungen liefern könnte. Insgesamt identifizierte die Arbeitsgruppe sechs zentrale Handlungsfelder. Zu nennen sind beispielsweise der Aufbau von Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität, der Ausbau von Fuß-, Fahrrad- und Schienenwegen sowie eine umfassende Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Ebenso empfiehlt die AG, den Schienengüterverkehr und die Binnenschifffahrt zu stärken. Zudem enthält der Bericht vage Ideen, wie die verbleibende Lücke für die Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrsbereich zu schließen sei – am prominentesten ist hier sicherlich der Vorschlag, einen CO₂-Preis zu prüfen. Die gute Nachricht lautet also: Die Klimaziele im Verkehr sind (noch) erreichbar!

Die schwierigsten politischen Entscheidungen stehen noch bevor

Doch machen wir uns keine Illusionen: Das letzte Drittel ist mit Abstand das schwerste Stück Wegstrecke. Hier verlassen wir den Bereich der rein staatlichen Anreize, finanziellen Förderungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen und begeben uns auf das Terrain der sogenannten „Push-Faktoren“. Diese bezeichnen Maßnahmen, die durch Preissignale, Beschränkungen oder anderweitige Nachteile Verhaltensänderungen erwirken sollen – damit wir Menschen am Ende auch tatsächlich auf die neu geschaffenen Angebote umsteigen. Erfreulich und zugleich bemerkenswert war und ist hier die spürbare Aufbruchsstimmung der AG-Mitglieder, die trotz ihrer heterogenen Hintergründe auf einen umfassenden Umbau unseres Mobilitätssystems drängen. Doch in erster Linie ist der Stimmungswechsel in der Bevölkerung bemerkenswert, die ebenfalls zunehmend

alternative Mobilitätsformen einfordert. Einzig die Blockadehaltung einflussreicher Teile der (Automobil-)Industrie im Verbund mit einer primär rückwärtsgerichteten Verkehrspolitik des zuständigen Ministers bremsen die potenzielle Dynamik dieses Politikfeldes.

Einen Gefallen hat sich Verkehrsminister Scheuer mit seinem Auftreten übrigens nicht getan. Schließlich ist es nun wieder an ihm, die geforderte CO₂-Einsparung im Verkehrssektor zu liefern. Denn mit der Einrichtung eines Klimakabinetts ist der sektorübergreifende Klimaschutz erstmals ganz oben auf der politischen Agenda angesiedelt und die Arbeitsweise des hochrangig besetzten Gremiums sieht vor, dass die jeweils zuständigen MinisterInnen entsprechende Konzepte zur Erreichung der beschlossenen Treibhausgas-minderungen für ihre Ressorts einbringen. Da zudem dem Bundesumweltministerium die Federführung obliegt, ist zunächst sichergestellt, dass der Verkehrsminister sich die Welt nicht mit Apps und Homeoffice-Tagen schönrechnen kann, sondern echte Strategien zur Effizienzsteigerung und Emissionsminderung liefern muss. Der NABU und weitere Umweltverbände werden jedenfalls sehr genau hinschauen, damit die Verkehrswende in Deutschland und Europa nicht zum Papiertiger verkommt.

- ▶ NPM: www.plattform-zukunft-mobilitaet.de
- ▶ Zwischenbericht der AG1 „Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor“: www.kurzlink.de/klimaschutz-verkehr

Daniel Rieger leitet den Bereich Verkehrspolitik beim NABU-Bundesverband und nahm als Mitglied der AG1 „Klimaschutz im Verkehr“ an den entscheidenden Verhandlungen der Verkehrskommission teil.

Kontakt:
Tel. +49 (0)30 / 284984-1927,
E-Mail:
daniel.rieger@nabu.de,
www.nabu.de



Nachhaltigkeit

A-Z



B wie Blickfelderweiterung

Am gesellschaftlichen Einsatz für Förderung, Schutz und Wiederherstellung von Gesundheit sind im städtischen Leben zahlreiche Akteure und Bereiche beteiligt. Während soziale Benachteiligung oft als wichtiger Faktor wahrgenommen wird, ist die Aufmerksamkeit für ökologische Aspekte bisher geringer. Nötig ist daher eine »Blickfelderweiterung« in Richtung Zukunftsvorsorge und Nachhaltigkeit. Dafür entwickeln die Autor(inn)en ein umfassendes Konzept Nachhaltiger StadtGesundheit als Erkenntnis- und Handlungsansatz.

R. Fehr, C. Hornberg (Hrsg.)
Stadt der Zukunft - Gesund und nachhaltig
Brückenbau zwischen Disziplinen und Sektoren
384 Seiten, broschiert, 35,- Euro,
ISBN 978-3-96238-074-8

Erhältlich im Buchhandel oder versandkostenfrei innerhalb Deutschlands bestellbar unter www.oekom.de. Auch als E-Book erhältlich.

 oekom

Die guten Seiten der Zukunft

DNR INTERN

EU-Wahl

Pro Klima, contra Nationalismus

■ „Diese Europawahl geht als Klimawahl in die Geschichte ein. Kein Thema war den Wählerinnen und Wählern wichtiger, kein Thema erzeugt vergleichbaren Handlungsdruck,“ kommentierte DNR-Präsident Kai Niebert den Ausgang der EU-Wahl am 26. Mai. Die Wahl sei eine Mahnung an die Bundesregierung: Bürgerinnen und Bürger seien fortschrittlicher als ihre Politik. Gleichzeitig sei das schlechte Abschneiden von Klima- und Euroskeptikern eine klare Absage an Nationalismen, Ausgrenzung und Hass.

Das Team des DNR dankt allen, die über die Kampagne #natürlichEuropa zu diesem Ergebnis beigetragen und sich für ein sozial und ökologisch nachhaltiges Europa eingesetzt haben. [mbu]

► www.dnr.de/presse

AUS DEN VERBÄNDEN

Deutscher Landschaftspflegetag 2019

Gemeinsam Landschaften lebendig gestalten

■ Vom 4. bis 6. Juli findet in Göttingen der Deutsche Landschaftspflegetag statt. Auf Einladung des Deutschen Verbands für Landschaftspflege (DVL) diskutieren Interessierte über aktuelle Herausforderungen für Landwirtschaft und Artenschutz.

Lebendige Landschaften stehen für Nutzungsvielfalt und Artenvielfalt. Aber vielerorts sind traditionelle Nutzungsformen verschwunden oder stehen auf der Kippe. Die aktuellen Herausforderungen sind immens. Wie sie zu stemmen sind, darüber debattieren Landwirte, Naturschützer und Politiker auf dem Podium, in Fachforen und auf Exkursionen.

Es geht etwa um Fragen wie: Wer sind die WeidetierhalterInnen von morgen und wie können Weidetierhaltung aufrechterhalten und Herausforderungen gemeistert werden? Wie lässt sich Insektenschutz in der Praxis umsetzen? Welche Perspektiven für kooperativen Moor- und Klimaschutz gibt es?

Bei der Jahrestagung wird auch der Deutsche Landschaftspflegepreis 2019 verliehen. [mbu]

► www.lpv.de

Kampagne Alpenvereine

Forderungen an Europapolitik

■ Die Probleme in den Alpen haben europäische Dimensionen. Unter dem Dach der Kampagne #unserealpen fordern die Alpenvereine in Südtirol, Österreich und Deutschland deshalb europäische Lösungen. Denn wenn es keine Wende in der Alpenpolitik gibt, steht das ökologische, ökonomische und soziale Gleichgewicht in den Alpen auf der Kippe.

Die Alpenvereine vertreten insgesamt rund zwei Millionen Mitglieder, verteilt auf viele europäische Länder. Sie sehen es als ihre gesellschaftliche Verantwortung, die Bedeutung der Alpen einer breiten Öffentlichkeit deutlich zu machen. Die gemeinsame Kampagne #unserealpen steht unter dem Motto: „Die Alpen sind schön. Noch. Es lohnt sich, dafür zu kämpfen.“

► Sanften Tourismus fördern. Ein Beispiel sind etwa die sogenannten Bergsteigerdörfer der Alpenvereine, die auf einem nachhaltigen Tourismuskonzept aufbauen. 2019 gibt es bereits 28 Bergsteigerdörfer in den Alpen, die sich zu diesem Zugang bekennen.

► Ausbaugrenzen festsetzen. Die letzten alpinen Freiräume dürfen nicht weiter verbaut werden, es braucht klare Ausbaugrenzen, die verbindlich eingehalten werden: Das fordern die Alpenvereine auch gemeinsam mit anderen Naturschutzorganisationen wie dem WWF und den NaturFreunden.

► Alpine Gewässer schützen. Mehr als 375.000 Stimmen sind 2019 bei der

öffentlichen EU-Konsultation über die Beibehaltung der Wasserrahmenrichtlinie zusammengekommen. Der umfassende Gewässerschutz ist ein europaweites Anliegen und darf nicht zugunsten wirtschaftlicher Interessen abgeschwächt werden!

► Verkehrswende einleiten. Die Alpen sind sowohl Tourismushochburg als auch Transitregion. Das Verkehrsaufkommen hat sich in den letzten Jahrzehnten vervielfacht. Bei der Verschiebung des Güterverkehrs auf die Schiene und beim Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum ist die Europapolitik mehr denn je gefordert. [mbu]

► www.kurzlink.de/dav-unserealpen2019

Publikation FARN

Wie Rechtsextreme über Naturschutz denken

■ Im Mai hat die Fachstelle Radikalisierungsprävention und Engagement im Naturschutz (FARN) einen Leitfaden veröffentlicht, in dem rechtsextreme Argumente und Mythen entlarvt werden.

Weil die extreme Rechte weiß, dass Themen aus dem Natur-, Tier- und Umweltschutz in der breiten Bevölkerung großen Anklang finden, bedienen sich rechtsextreme Gruppierungen und AkteurInnen ökologischer Themen, um ihre Forderungen in die Mitte der Gesellschaft zu tragen. Dabei werden laut FARN manche Formulierungen harmlos verpackt und sollen die menschenverachtenden Absichten verdecken. In anderen Formulierungen würden hingegen Verschwörungstheorien und nationalistische Mythen stecken. Doch wie genau erkennt man rechtsextreme Motive? Was lässt sich diesen entgegen?

Der Leitfaden „Wenn Rechtsextreme von Naturschutz reden – Argumente und Mythen“ gibt eine Hilfestellung für das Entlarven rechtsextremer Denkmuster im Natur- und Umweltschutz und liefert Gegenargumente. Das Themenspektrum reicht von der Ablehnung von Gentechnik

bis zur Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe – und wie die Rechte diese für sich instrumentalisiert.

Der Leitfaden kann auf der Website von FARN heruntergeladen werden. Gedruckte Exemplare können kostenlos bestellt werden: per E-Mail an presse@nf-farn.de mit dem Betreff „Leitfaden“. [mbu]

- ▶ Download des Leitfadens: www.nf-farn.de/wenn-rechtsextreme-naturschutz-reden
- ▶ www.nf-farn.de

EHRENAMT

Partizipation

Immer weniger Spielraum für die Zivilgesellschaft

■ Weltweit, in Europa und zunehmend auch in Deutschland werden zivilgesellschaftliche Organisationen in ihrer Arbeit behindert. Obwohl sie das Sprachrohr für viele sind, die sich nicht selbst äußern können, und obwohl sie wichtige gesellschaftliche Aufgaben wahrnehmen und eine wichtige Kontrollfunktion gegenüber dem Staat ausüben.

Dem Atlas der Zivilgesellschaft 2019 zufolge verfügen derzeit nur vier Prozent der Weltbevölkerung über uneingeschränkte zivilgesellschaftliche Freiheiten. In Deutschland hat es jüngst Attac am eigenen Leib erfahren müssen: Der Organisation wurde die Gemeinnützigkeit aberkannt. Warum sich hierzulande der Wind gedreht hat und NGOs zunehmend Steine in den Weg gelegt bekommen, und was dagegen unternommen wird, darüber haben Mitte Mai Interessierte auf der zweiten Sitzung der BBE-AG Zivilgesellschaftsforschung diskutiert. Fragen zum Handlungsspielraum der Zivilgesellschaft in Deutschland wurden dabei aus wissenschaftlicher Sicht und aus praktischer Erfahrung beleuchtet.

Dem Thema widmet sich die Umwelt aktuell in der Doppelausgabe August/September in einem achtseitigen Spezialteil. [mbu]

- ▶ www.b-b-e.de

Bürgerbeteiligung

Studie: Bundesrepublik 3.0

■ Die AutorInnen der Studie Bundesrepublik 3.0 – Ein Beitrag zur Weiterentwicklung und Stärkung der parlamentarisch-repräsentativen Demokratie durch mehr Partizipation auf Bundesebene haben ein

entsprechendes Konzept für mehr Mitgestaltung entwickelt. Das erarbeitete Modell einer Bundesbeteiligungswerkstatt soll auf die aufgezeigten Anforderungen reagieren und die aus den Praxisbeispielen abgeleiteten besten Gestaltungsmuster anwenden. Die AutorInnen skizzieren abschließend einen Gesamtverfahrensablauf und erläutern, wie die Bundesbeteiligungswerkstatt ins parlamentarisch-repräsentative System eingebettet werden könnte.

Die Studie wurde entworfen von einem Team des Instituts für transformative Nachhaltigkeitsforschung (IASS) in Kooperation mit dem Umweltbundesamt (UBA), und durchgeführt vom Institut für Partizipatives Gestalten (IPG) in Oldenburg.

Für die Untersuchung sammelten die VerfasserInnen gesellschaftspolitische Herausforderungen nationalstaatlicher Beteiligungsvorhaben und stellten diese verschiedenen internationalen Beispielen guter Beteiligungspraxis auf kommunaler, regionaler und nationalstaatlicher Ebene gegenüber. Fallbeispiele sind unter anderem die Generalversammlung der Demokratie im elsässischen Kingersheim oder der Bürgerdialog zum Klimaschutzplan 2050 in Deutschland. [mbu]

- ▶ Zur Studie: www.umweltbundesamt.de/publikationen/bundesrepublik-30

Nachhaltigkeit

A-Z



K wie Kommunikation

Wie kann eine gelingende Nachhaltigkeitskommunikation Alltagsbezüge herstellen und individuelle Handlungsoptionen anbieten? 19 Autorinnen und Autoren beleuchten Ansätze unterschiedlicher Disziplinen – von der Hirn- und Kognitionsforschung über die Psychologie, die Sozialwissenschaften und die Bildungs- und Kommunikationsforschung bis hin zu den Systemwissenschaften und vielen weiteren Disziplinen.

T. Pyhel (Hrsg.)
Zwischen Ohnmacht und Zuversicht?
Vom Umgang mit Komplexität in der Nachhaltigkeitskommunikation
212 Seiten, broschiert, 30,- Euro, ISBN 978-3-96238-042-7

Erhältlich im Buchhandel oder versandkostenfrei innerhalb Deutschlands bestellbar unter www.oekom.de

Die guten Seiten der Zukunft 

Engagementkalender

Woche des bürgerschaftlichen Engagements 2019

■ Seit Mai ist es möglich, sich online für die BBE-Kampagne „Engagement macht stark!“ für 2019 anzumelden. Dort können sich bundesweit freiwillig Engagierte mit ihren Aktionen und Veranstaltungen rund um die Engagementwoche vom 13. bis 22. September eintragen und damit Teil der bundesweit größten Freiwilligeninitiative werden. **[mbu]**

- Zum Engagementkalender: www.engagement-macht-stark.de/engagementkalender

PREISE UND AUSSCHREIBUNGEN

Woche der Umwelt 2020

Bewerbungsstart

■ Im kommenden Jahr am 9. und 10. Juni lädt Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier in seinen Berliner Amtssitz zur „Woche der Umwelt“ ein, die in Kooperation mit der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) zum sechsten Mal stattfindet. Noch bis zum 31. Juli 2019 können sich Interessierte für die Teilnahme bewerben. Rund 180 Unternehmen, Forschungsinstitute, Vereine und Verbände dürfen nächstes Jahr während der zweitägigen Veranstaltung im Park von Schloss Bellevue ihre Arbeit präsentieren und mit ihren Umweltprojekten zeigen, dass Ökonomie, Soziales und Ökologie erfolgreich zusammengebracht werden können. Eine Jury wird die Teilnehmer auswählen.

„Ein gesellschaftlicher Wandel hin zu einer zukunftsfähigen Entwicklung braucht innovative Köpfe, die nachhaltige Ideen umzusetzen wissen – diese wollen wir zeigen“, sagt DBU-Generalsekretär Alexander Bonde. **[mbu]**

- Infos zur Bewerbung: www.woche-der-umwelt.de
- www.dbu.de

Fördermittelausschreibung

Projekte zu Suffizienz und Postwachstum gefragt

■ Bis 8. Juli können sich kleine und mittelgroße zivilgesellschaftliche Organisationen um finanzielle Mittel für Projekte bewerben, die sich mit den Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (SDGs) befassen.

NOPLANET B unterstützt die SDGs durch eine Ausschreibung für entwicklungspolitische Bildungs- und Informationsprojekte. Dabei stehen die Ziele 11 (nachhaltige Städte und Gemeinden) und 12 (nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster) in Deutschland im Mittelpunkt. Die Fördergelder gehen an kleine und mittelgroße Nichtregierungsorganisationen, die mit ihrer Arbeit Entwicklungen im ländlichen Raum nach dem Leitbild der Suffizienz und des Postwachstums unterstützen und sich vor Ort gegen den weltweiten Klimawandel engagieren. **[mbu]**

- <https://de.noplanetb.net>

Ideenwettbewerb

Land schreibt Zukunft

■ Seit Mitte Mai stehen die Gewinnerinnen und Gewinner des Ideenwettbewerbs fest. Der Rat für Nachhaltige Entwicklung (RNE) hat 16 Projekte ausgewählt, die jeweils für bis zu 12 Monate mit maximal 50.000 Euro gefördert werden sollen. In den kommenden Wochen werden die Verträge mit den Gewinnerprojekten erstellt. Ausgezeichnet wurden Projekte in den Kategorien Wertschöpfung & nachhaltiges Wirtschaften, Tourismus, Gesellschaftlicher Wandel, Bildung und Öffentliche Verwaltung. Dabei ging es zum Beispiel um folgende Fragen: Wie attraktiv ist der ländliche Raum für das nachhaltige Leben und Arbeiten? Wie stärken Menschen auf dem Land die Regionalkultur ihrer Heimat? **[mbu]**

- www.tatenfuermorgen.de/fonds-nachhaltigkeitskultur/ideenwettbewerbe

Impressum

umwelt aktuell Juni 2019

ISSN (Print) 1865-3901

ISSN (Online) 2510-6767

Herausgeber: Deutscher Naturschutzring, Dachverband der deutschen Natur-, Tier- und Umweltschutzorganisationen (DNR) e. V., Marienstr. 19–20, D-10117 Berlin, Tel. +49 (0)30 / 678177570, E-Mail: info@dnr.de, www.dnr.de

Verlag: oekom verlag, Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH, Waltherstr. 29, D-80337 München, Tel. +49 (0)89 / 5441840, E-Mail: kontakt@oekom.de, www.oekom.de

Chefredaktion: Karen Thormeyer [kt] (gesamtverantwortlich), Bjela Vossen [bv] (Europa und Internationales, verantwortl.). **Redaktion:** Marion Busch [mbu], Juliane Grüning [jg], Katrin Meyer [km], Lavinia Roveran [lr], Ann Wehmeyer [aw]. **Redaktionelle Mitarbeit:** Konstantin Hartwig [kh], EU-Umweltbüro des Umweltdachverbandes [UWD]. **ökopädNEWS:** siehe S. 29

Kontakt/Probehefte: Redaktion umwelt aktuell, Marienstr. 19–20, D-10117 Berlin, Tel. +49 (0)30 / 678177581, E-Mail: redaktion@dnr.de, www.umwelt-aktuell.eu

Schlusskorrektur: Gotlind Blechschmidt, Augsburg.
Fotos: Titel © DLR, S. 3 © NABU/Sevens&Maltry, S. 11 © Agora Energiewende/Detlef Eden. **Grafik/DTP:** Marion Busch, Juliane Grüning. **Druck:** Friedrich Pustet GmbH & Co. KG, D-93051 Regensburg. Gedruckt auf 100% FSC-Recyclingpapier, Circleoffset Premium White, von Arjowiggins/Igepa group, zertifiziert mit dem Blauen Engel (RAL-UZ 14).

Erscheinungsweise: monatlich am Monatsanfang
Redaktionsschluss: 10. des vorhergehenden Monats

Abonnements/Bestellungen/Probeabos:
 Verlegerdienst München, AboService oekom Verlag, D-82205 Gilching, Tel. +49 (0)8105 / 88563, E-Mail: oekom-abo@verlegerdienst.de

Anzeigen: oekom verlag, Mona Fricke, München, Tel. +49 (0)89 / 544184-35, E-Mail: anzeigen@oekom.de

Die Redaktion behält sich Kürzung und Bearbeitung von Beiträgen vor und haftet nicht für unverlangt eingesandtes Material. Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion, des Herausgebers und des Verlags wieder.

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