

11.2019

AKTUELL

Abfall, Chemie & Emissionen	8
Klima & Energie	10
Konsum, Gesundheit & Verbraucherschutz	13
Landwirtschaft & Gentechnik	14
Naturschutz & Biodiversität	16
Tierschutz & Ethik	19
Umweltpolitik & Umweltrecht	19
Verkehr & Tourismus	22
Wasser & Meere	23
Wirtschaft & Ressourcen	24

VERBÄNDE



Thema: Fixfest	26
DNR intern	27
Aus den Verbänden	27
Preise & Ausschreibungen	28
Impressum	28

ökopädNEWS

ANU-Informationsdienst Umweltbildung	29
Schwerpunkt: Genuss	

THEMEN DES MONATS

Internationale Meerespolitik

Heutiges Handeln entscheidet Zukunft

Schnellere Eisschmelze, höhere Meeresspiegel und ein neues Ozeanklima verdeutlichen die Klimakrise

Seite 2

Luftverkehr

Bruchlandung im Klimaschutz droht

Ein klimaverträglicher Flugverkehr ist weltweit und in Deutschland nur mit weniger Fliegen erreichbar

Seite 4

Wirtschaft und Umwelt

Grünes Wachstum allein reicht nicht

Vorsorgende Klima- und Wirtschaftspolitik muss die Abhängigkeit vom Wirtschaftswachstum überwinden

Seite 6

Interview: Christoph Then zu Neuer Gentechnik

„Der Gentechnik klare Grenzen setzen“

Seite 15

Luftverkehr

Eine Bruchlandung im Klimaschutz droht

Ein klimaverträglicher Flugverkehr ist weltweit und in Deutschland nur mit weniger Fliegen erreichbar

Der Flugverkehr ist für die Umweltverbände seit Langem ein Klimasünder. Auch die „Fridays for Future“-Aktivitäten rücken ihn jetzt in den Mittelpunkt der öffentlichen Debatte. Gemeinsames Ziel ist es, den Flugverkehr zu reduzieren, oder neu-deutsch „degrowth“. Hier werden internationale Klimaschutzmaßnahmen und die Verlagerung von Kurzstreckenflügen diskutiert und Wege zu weniger Flugverkehr aufgezeigt. ■ VON WERNER REH, SPRECHER BUND-AK FLUGVERKEHR

Die deutsche Luftverkehrslobby, der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), feiert sich als Klimaschutzchampion: „Luftverkehr ist der einzige Verkehrsträger, für den es internationale weitreichende Instrumente zur CO₂-Bepreisung und CO₂-Reduzierung gibt.“ Und: „In Europa ist der Luftverkehr bereits seit 2012 als einziger Verkehrsträger in den Europäischen Emissionshandel einbezogen.“ Ja, das stimmt. Was aber bringen diese Instrumente für den Klimaschutz?

Am 4. Oktober 2019 endete die 40. Vollversammlung der ICAO, der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation. Sie soll im Auftrag der UNO Klimaschutz im internationalen Luftverkehr sicherstellen. Aber sie lehnte Kerosinsteuern, Emissionsabgaben und einen globalen Emissionshandel im Luftverkehr ab. Erst 2016 beschloss sie die Einführung des marktbasierenden Mechanismus CORSIA zur CO₂-Einsparung und -Kompensation (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Damit will sie die wachstumsbedingten CO₂-Emissionen des Luftverkehrs ab 2020 durch Projekte in anderen Sektoren kompensieren („Carbon Neutral Growth“). Dieses Ziel ist bereits heute gerissen. Denn zu wenige Länder nehmen an der freiwilligen Phase bis 2026 teil. Im Luftverkehr selbst spart CORSIA zudem keine einzige Tonne CO₂ ein. Die Emissionen aus den Triebwerken steigen ungebremselt an. CORSIA ist eine Lizenz für Wachstum. Und die Kompensationsprojekte mindern CO₂ in der Atmosphäre nur dann, wenn durch eine strikte Auswahl und Kontrolle deren Umweltintegrität gesichert wird. Dazu müsste die ICAO gegenüber souveränen Ländern durchsetzen, dass diese

Projekte zusätzlich, realistisch kalkuliert, permanent, nicht doppelt gezählt und ohne negative ökologische und soziale Nebenwirkungen sind. Aktuell sind Kompensationsprojekte für 50 Cent je Tonne CO₂ zu kaufen. Im 19-köpfigen Gremium zur Überwachung der Auswahl und Kontrolle der Ausgleichsprojekte ist mit Frankreich nur ein EU-Mitgliedsland. Arabische, südamerikanische, afrikanische und asiatische Länder, die mehr Luftverkehrswachstum wollen, dominieren. Von 2021 bis 2035 müsste CORSIA die unvorstellbare Menge von 2,7 Milliarden Tonnen CO₂ kompensieren. Die Umweltverbände fordern deshalb, CORSIA zu stoppen.

Teufel mit Beelzebub austreiben: Biokerosin ohne Nachhaltigkeit

Global wächst der Luftverkehr um 4 bis 5 Prozent jedes Jahr, die CO₂-Emissionen um 3 Prozent, weil die Verbesserung der Treibstoffeffizienz 1,5 Prozent beträgt. Der Gesamtanteil der CO₂-Emissionen des Luftverkehrs liegt global bei 2,5 bis 3 Prozent. Zählt man die Nicht-CO₂-Emissionen hinzu, die das Zwei- bis Dreifache des CO₂-Ausstoßes ausmachen, sind es 5 Prozent.

Die ICAO hat auf der 40. Vollversammlung beschlossen, ein langfristiges Klimaschutzziel für die Luftfahrt zu erarbeiten. Das muss sich am Pariser Klimaabkommen ausrichten. Zugleich will die ICAO in „alternative Kraftstoffe“ einsteigen. Als Königsweg sieht sie Anbaubiomasse. Der ökonomisch günstigste Produktionspfad basiert auf Palmöl, weil er preislich am ehesten mit fossilem Kerosin konkurrieren kann. Entsprechend hat die ICAO im Herbst 2017 sämtliche

Nachhaltigkeitskriterien für den Einsatz von Biokerosin für die CORSIA-Phase bis 2016 gestrichen.

Synthetische Kraftstoffe als Alternative

Die Umweltverbände lehnen Biokerosin aus Anbaubiomasse ab. Denn Energiepflanzen zur Gewinnung von Biokraftstoffen gefährden den Regenwald direkt durch Brandrodungen oder indirekt durch Landverdrängungseffekte. Und sie stehen in Konflikt mit der Lebensmittelerzeugung. Anders sieht es mit synthetischen Kraftstoffen auf der Basis erneuerbaren Stroms („Power to Liquid“, PtL) aus. Wenn sie nachhaltig erzeugt werden und gegenüber fossilem Kerosin die Treibhausgase um mindestens 70 Prozent reduzieren, könnte über eine Beimischungsquote von 10 Prozent PtL für Langstreckenflüge, die in Deutschland starten, nachgedacht werden. Die Bundesrepublik sollte Vorreiter für die nachhaltige Herstellung von PtL in industriellem Maßstab werden.

EU-Emissionshandel weiter ausbauen

Die Integration des innereuropäischen Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel seit 2012 ist derzeit das einzige potenziell wirksame Klimaschutzinstrument im Luftverkehr. Durch die Reformen 2017 stieg der Zertifikatspreis für jede Tonne CO₂ von 5 auf etwa 30 Euro. Der Emissionsdeckel senkt das CO₂ bis 2030 um 20 Prozent gegenüber 2020, um 43 Prozent gegenüber 1990 ab. Das ist zu wenig mit Blick auf das Pariser Abkommen, kehrt aber den permanenten Emissionsanstieg im Luftverkehr um. Reformen sind nötig. Unter anderem müssen künftig 100 Prozent der Zertifikate statt bisher nur

15 Prozent versteigert werden. Die seit 2013 damals auf Druck von China und Airbus ausgesetzten internationalen Flüge sollten wieder integriert und Europa zum Vorreiter eines globalen Emissionshandels werden. Der EU-Emissionshandel ist CORSIA weit überlegen.

Die Niederlande und skandinavische Länder drängen seit Monaten auf die Einführung einer nationalen und internationalen Besteuerung des Kerosins. Auch das wäre eine Alternative, wenngleich sie dem Luftverkehr keine Obergrenze setzen kann. Ein Economy-Flug mit einer treibstoffeffizienten Boeing 767/300 bei 2,5 Liter Verbrauch pro 100 Passagierkilometer würde bei einer Besteuerung 205 Euro pro Rückflugticket, ein Businessflug 385 Euro kosten.

Ultrakurzstreckenflüge auf die Schiene

Ein schnell gangbarer Schritt zu weniger Flugverkehr ist die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Als Kurzstreckenflüge gelten Strecken bis 1.500 Kilometer, Ultrakurzstreckenflüge bis 600 Kilometer. Bahnreisezeiten von vier Stunden sind heute in der Fachwelt akzeptiert als akzeptable Reisezeit für Geschäftsleute zu Konferenzen oder Besprechungen und als Kriterium für den Umstieg vom Flieger auf die Bahn. Hintergrund ist, dass An- und Abreise an einem Tag erfolgen, um Kosten für Überstunden und Übernachtungen zu vermeiden. Realistisch betrachtet, beträgt die Reisezeit von Kurzstreckenflügen einschließlich Fahrten zu und von Flughäfen, Check-in, Handgepäckkontrolle, Boarding und Wartezeiten auch selten weniger als vier Stunden.

2018 fanden nach Daten des Statistischen Bundesamts 311.000 innerdeutsche Flüge statt. Für 155.000 bis 173.000 Flüge gibt es eine Bahnalternative mit einer Reisedauer von vier Stunden oder weniger. Mehr als die Hälfte der Kurzstreckenflüge von und nach deutschen Flughäfen könnten also ohne Komfort- und Zeitverlust sofort auf die Schiene verlagert werden. Das entspricht 14 bis 17 Millionen Fluggästen (24 Millionen flogen im Jahr 2018 insgesamt innerdeutsch). Dabei sind auch inter-

nationale Flüge der Flughäfen Amsterdam, Brüssel, Paris, Wien und Zürich einbezogen. Diese Städte sind gut mit Zügen aus Deutschland erreichbar.

Hat die Deutsche Bahn dafür die nötigen Kapazitäten? Heute transportiert sie 150 Millionen Fahrgäste im Fernverkehr und plant einen Anstieg auf 200 Millionen in 2030. Die Auslastung liegt bei 56 Prozent. Die Bahn muss diese Zielgruppe gezielt bewerben, höchste Pünktlichkeit und guten Service anbieten. Davon profitieren alle KundInnen. Die Verlagerung hat einen klaren Klimavorteil. Die CO₂-Emissionen von Kurzstreckenflügen sind zehnmal höher als bei Bahnfernreisen. Und die Bahn fährt heute schon mit etwa 60 Prozent erneuerbaren Energien.

Was muss die Politik für die Verlagerung tun?

Schnellere Züge allein reichen nicht. Nach der Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-München im Dezember 2017 mit einer auf 3 Stunden 55 Minuten verkürzten Reisezeit nahmen die Flugpassagiere auf dieser Strecke nur um 4 Prozent zu. Wieso? Easyjet und die Lufthansa-Tochter Eurowings boten Dumpingpreise von 30 Euro für den einfachen Flug an.

Antidumpingmaßnahmen müssen Flugtickets unter den Kosten für die Sicherheitsgebühren und Landeentgelten verhindern. So steht es jetzt auch im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung. Die Umweltverbände fordern darüber hinaus die Verdreifachung der Luftverkehrsteuer in einer neuen Distanzklasse für Ultrakurzstreckenflüge unter 600 Kilometern von ursprünglich 8 auf 24 Euro und die volle Bepreisung von Zubringerflügen. Damit wären Flugpreise unter 50 Euro unmöglich. Interessant: Die CDU hatte in ihrem Bundesvorstandsbeschluss vom 16. September 2019 gefordert: „Wir wollen diese Ticketabgabe für alle Inlandsflüge verdoppeln und für die Kurzstreckenflüge im Inland unter 400 Kilometern verdreifachen.“

Übrig blieb im Klimaschutzprogramm 2030 vom 9. Oktober 2019 noch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer, um die Ab-

senkung der Mehrwertsteuer für Fernzüge der Bahn gegenzufinanzieren. Es wäre nur logisch, diese komplette Erhöhung den Kurzstreckenflügen anzulasten. Stattdessen hat das Bundeskabinett im Oktober eine Preiserhöhung für Tickets innerdeutscher und europäischer Flüge auf maximal 13,03 Euro beschlossen. Ein Anreiz für die Verlagerung sieht anders aus.

Weitere, hier nicht näher zu beschreibende Maßnahmen wären die Einführung einer Anschluss-Fluggarantie für ausgewiesene Zubringerzüge (sogenanntes Codeshare) und ein Gepäckservice, der bei Bedarf das aufzubegebende Handgepäck am Vortag der Reise zu Hause abholt und bis zum Flugziel durchcheckt. Nach dem ersten Schritt der Verlagerung von Flügen mit Bahnalternativen unter vier Stunden bis 2025 können nach Bahnoptimierung und Ausbau des Videoconferencing bis 2030 alle Ultrakurzstreckenflüge bis 600 Kilometer auf die Schiene verlagert werden.

Fazit

Die ICAO hat im Klimaschutz versagt. CORSIA reduziert die Treibhausgase des Flugverkehrs nicht, kann durch nicht umweltintegrierte Kompensationsprojekte und Biokerosin erhebliche Schäden anrichten. Mit dem hier vorgeschlagenen Mix von internationalen und nationalen Maßnahmen kann der klimapolitisch notwendige Paradigmenwechsel zu weniger Flugverkehr herbeigeführt werden. Wegen des Versagens und der nicht behebbaren klimapolitischen Handlungsunfähigkeit internationaler Organisationen muss verstärkt auf europäische Lösungen gesetzt werden. Deutschland kann Vorreiter sein, muss seine Maßnahmen aber mit seinen progressiven Nachbarländern abstimmen.

Dr. Werner Reh ist stellvertretender Sprecher des BUND-Arbeitskreises Verkehr und Luftverkehrsexperte.

Kontakt:
Telefon: 0176-45719292,
E-Mail:
rehwerner2@gmail.com



THEMA

Die Welt reparieren: Das Fixfest-Reparatur-Festival 2019

Sie sind aus aller Welt nach Berlin gekommen, um die Reparatur zu feiern: 250 AktivistInnen, ReparatuerInnen, BastlerInnen und ForscherInnen aus 14 Ländern besuchten im September das 2. internationale Fixfest-Reparatur-Festival und waren sich einig: Repair for Future. Denn Reparieren macht nicht nur Spaß, sondern schont auch die Ressourcen und schützt das Klima, findet Katrin Meyer, DNR.

■ Das Fixfest 2019 war Treffpunkt für PionierInnen der europäischen und weltweiten Reparaturbewegung. Der Kampf für ein Recht auf Reparatur, der vor ein paar Jahren in den USA begann und immer mehr Fahrt aufnimmt, entstand vor allem aus einem Grund: Ob unabsichtlich oder gewollt, Hersteller erschwerten es VerbraucherInnen immer mehr, Produkte zu reparieren oder reparieren zu lassen. Die Reparaturbewegung hat es sich zur Aufgabe gemacht, diesen Trend umzukehren und das Reparieren wieder zur Normalität zu machen und nicht zur Ausnahme verkommen zu lassen. Kyle Wiens, Gründer der Reparaturplattform iFixit, und Nathan Proctor, Kopf der amerikanischen Right-to-Repair-Bewegung, berichteten auf dem Fixfest von ihren Erfolgen in der US-amerikanischen Gesetzgebung. In einer wachsenden Anzahl von US-Staaten haben sie es geschafft, Reparaturgesetze auf die Tagesordnung zu setzen, die sicherstellen sollen, dass VerbraucherInnen Ersatzteile erhalten und Geräte reparaturfreundlich konstruiert werden müssen.

Auch Europa braucht ein Recht auf Reparatur

Dass auch die europäischen AktivistInnen keine Zeit mehr verlieren wollen, zeigte sich auf dem Fixfest beim offiziellen Start der Kampagne Right to Repair Europe. Die Kampagne fordert die europäischen EntscheidungsträgerInnen auf, endlich notwendige Maßnahmen zu ergreifen, damit unsere Produkte länger halten und repariert werden können. Die Mitglieder der Kampagne wollen dazu beitragen, Produktions- und Verbrauchsmuster zu ändern, indem sie die Vorteile reparierbarer Produkte hervorheben und sich für ehrgeizige politische Maßnahmen einsetzen, um das Recht auf Reparatur zu

verwirklichen. Tatsächlich bieten sich mit der Ökodesignrichtlinie oder einem Reparaturindex auf EU-Ebene verschiedene Möglichkeiten, das Recht auf Reparatur gesetzlich umzusetzen.

Passend zum Start der Kampagne stellte das Europäische Umweltbüro, Gründungsmitglied von Right to Repair Europe, eine neue Studie zu den Klimakosten von Elektrogeräten vor. Das Ergebnis: Eine längere Lebensdauer von Smartphones und anderer Elektronik um nur ein Jahr würde der EU ebenso viele CO₂-Emissionen einsparen, wie zwei Millionen Autos jährlich verbrauchen. Die Ergebnisse der Studie verdeutlichten, was die BesucherInnen des Fixfestes bereits seit Langem wissen: Reparieren ist ein Klimaschutzbeitrag, der in jeder Hinsicht sinnvoll ist: ökologisch, ökonomisch und sozial.

Fixe Selbsthilfe weltweit – immer mehr Menschen packen es an

Das ist auch der Grund, warum sich viele Tausende Ehrenamtliche jeden Tag in Reparaturtreffs auf der ganzen Welt engagieren und ihren NachbarInnen dabei helfen, defekte Geräte zu reparieren. GründerInnen solcher Initiativen und MitarbeiterInnen von Reparaturnetzwerken tauschten sich auf dem Fixfest darüber aus, wie sie neue – insbesondere junge – Mitglieder gewinnen oder mit anderen gesellschaftlichen Initiativen in Kontakt treten und kooperieren können. Ob in Jena, Bangalore, Kapstadt oder Leuven: Die Probleme, Erfolge und Alltagsgeschichten der Community-Repair-Projekte ähneln sich häufig. In Workshops zu Fakten über kritische Rohstoffe, Ersatzteile aus dem 3-D-Drucker oder die Bedeutung von Open Source für die Reparatur erhielten die TeilnehmerInnen des Fixfestes auch Informationen über

im weiteren Sinn reparaturrelevante Themen und diskutierten die Bedeutung dieser aktuellen Entwicklungen für die Reparaturbewegung.

Auch die wissenschaftliche Betrachtung der Reparatur war ein wichtiger Bestandteil des Programms. Melanie Jaeger-Erben, Professorin für Transdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung in der Elektronik an der TU Berlin, stellte ihre Forschungsergebnisse zur „Produktion von Wertlosigkeit“ und unserem Verhältnis zu Konsum und Alltagsgegenständen vor. Postwachstumswissenschaftler Niko Paech betrachtete die Reparatur in seinem Vortrag als elementaren Baustein einer Wirtschaft, die sich vom Wachstumszwang befreit hat. Heike Weber, Professorin für Technikgeschichte an der TU Berlin, warf einen historischen Blick auf die Reparatur und die Lebensdauer der Dinge. Sie stellte fest: Quantitativ sei in den vergangenen Jahrzehnten weniger das Reparieren zurückgegangen. Vielmehr habe sich in Massenkongsumgesellschaften der Ding-Besitz radikal erhöht und es werde Gebrauchsgütern nun eine „Lebensdauer“ unterstellt.

Die BesucherInnen des Fixfestes waren sich einig, dieser Entwicklung Einhalt gebieten und Reparieren als eine von vielen Lösungen für die Krisen nutzen zu können, vor denen wir stehen.

Verbände, Organisationen und Unternehmen, die sich für ein Recht auf Reparatur einsetzen möchten, finden beim Veranstalter des Fixfestes, dem Runden Tisch Reparatur, weitere Informationen zum Thema.

- ▶ Dokumentation der Veranstaltung: www.fixfest.org/doku
- ▶ Runder Tisch Reparatur: www.runder-tisch-reparatur.de

DNR INTERN

Denkanstoß vor Mitgliederversammlung

Die Heimat nicht den Rechten überlassen

■ Angesichts der aktuellen gesellschaftlichen Entwicklungen in puncto Demokratie sind die Natur-, Tier- und Umweltschutzorganisationen in der Pflicht, sich mit dem Thema Rechtspopulismus auseinanderzusetzen und dabei Tendenzen in den eigenen Reihen in den Blick zu nehmen.

Daher lädt der DNR im Rahmen seiner diesjährigen Mitgliederversammlung dazu ein, über Umweltpolitik und ökologisches Denken im Spannungsfeld zwischen emanzipatorischem Demokratieverständnis und dem vielfach antidemokratisch und rassistischen Verständnis von Umweltschutz als Heimatschutz zu diskutieren.

In Impulsvorträgen werden aktuelle Forschungsergebnisse vorgestellt und gegenwärtige Trends aufgezeigt. Im Anschluss daran gibt es Diskussionen. [red]

- DNR-Veranstaltung, 28. November, 16.30–19.00 Uhr, taz Kantine, Friedrichstraße 21, 10969 Berlin, Anmeldung bis zum 18. November per E-Mail: info@dnr.de

Debatte über biologische Vielfalt

Landnutzung und Agrarpolitik im Fokus

■ „Priorität für Biodiversität: Welchen politischen Stellenwert hat Natur?“ – Unter diesem Motto hatte der Deutsche Naturschutzring im Bündnis mit dem BUND, NABU, WWF und der DUH am 16. Oktober 2019 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wissenschaft und Umweltverbände zur Diskussion nach Berlin eingeladen.

Die Veranstaltung war Abschluss wie Auftakt, um wenige Wochen vor dem Superjahr der biologischen Vielfalt Bilanz über die nationale Naturschutzoffensive 2020 des Bundes, aber auch die europäischen und internationalen Strategien zum Schutz der biologischen Vielfalt zu ziehen. Im nächsten Jahr stehen alle drei Strategien vor einem Neustart, die, wie Referierende und Veranstaltungsgäste deutlich machten, weit zielorientierter, ambitionierter und verbindlicher als bisher ausgerichtet werden müssen. Denn trotz der vereinbarten Ziele hat sich der Verlust von Arten und Lebensräumen, wie die diesjährigen Berichte des Weltbiodiversitäts- und Weltklimarates eindrücklich belegen, ungebremst fortgesetzt. Immer wieder kam die Diskussion auf die Landnutzung als eine zentrale Ursache des Biodiversitätsverlustes zurück.

Eine Neuausrichtung der Agrar- und Förderpolitik sei unerlässlich, um Landwirte für Umwelt- und Naturschutzleistungen gezielt zu entlohnen und wieder stärker mit gesellschaftlichen Erwartungen in Einklang zu bringen. [jd]

- Handlungsempfehlungen der Verbände: www.dnr.de/biodiversitaetspolitik/publikationen

AUS DEN VERBÄNDEN

Zivilgesellschaft

Campact verliert Gemeinnützigkeit

■ Nach der Aberkennung der Gemeinnützigkeit des DNR-Mitgliedsverbands Campact durch das Berliner Finanzamt Ende Oktober hat DNR-Präsident Kai Niebert an Bundesfinanzminister Olaf Scholz appelliert, rasch eine grundlegende Novelle des Gemeinnützigkeitsrechts vorzulegen. „Demokratie braucht Freiräume für zivilgesellschaftliches Engagement außerhalb von Parteien“, sagte Niebert.

Der Status der Gemeinnützigkeit wurde der Kampagnenorganisation mit der Be-

Den Horizont erweitern...



...mit allen Seiten der Nachhaltigkeit

Ob Umweltforschung oder Umweltpolitik, ob Naturschutz oder ökologische Wirtschaft: Die oekom-Fachzeitschriften geben nachhaltige Denkanstöße. Überzeugen Sie sich selbst – mit einem rabattierten Probeabo!

www.oekom.de / zeitschriften_abo@oekom.de



gründung entzogen, sie sei überwiegend allgemeinpolitisch tätig gewesen. Campact hatte schon seit dem Urteil gegen Attac in der gleichen Sache keine steuerlich absetzbaren Spendenbescheinigungen mehr ausgestellt. Das beschränkt die Finanzierung des Vereins.

Das Bundesfinanzministerium hatte im September angekündigt, einen Reformvorschlag vorzulegen, der Rechtssicherheit für politische Organisationen schaffen solle. Wann dieser kommt, ist unklar. **[mbu]**

- DNR zur Reform des Gemeinnützigkeitsrechts: www.dnr.de/fileadmin/Positionen/DNR-Anforderungen_Abgabenordnung.pdf

Broschüre gegen rechts

Umweltschutz geht nicht ohne Demokratie

■ Die Fachstelle Radikalisierungsprävention und Engagement im Naturschutz (FARN) hat im Oktober eine Broschüre mit dem Titel „Love Nature. Not Facism“ veröffentlicht. Sie richtet sich an junge Menschen, die bereits im Natur- und Umweltschutz aktiv sind oder es werden wollen, und es geht um die Gestaltung eines demokratischen Natur- und Umweltschutzes. Dieser dürfe nicht an nationalen Grenzen haltmachen, sondern müsse vielfältig statt ausgrenzend sein, betonen die Verfasserinnen und Verfasser.

Der erste Teil der Broschüre informiert über Bewegungen und Motive eines Umwelt- und Naturschutzes von rechts: Anastasia-Bewegung, Klimaleugnung und Postwachstum von rechts. Im zweiten Teil werden den rechten Konzepten demokratische Entwürfe gegenübergestellt: Leben im Ökodorf, Klimagerechtigkeit und die Idee der Commons. Der dritte Teil ist eine „Toolbox“ mit Tipps und Internetadressen. **[mbu]**

- Download der Broschüre unter: www.nf-farn.de/love-nature-not-fascism-demokratischen-umwelt-naturschutz-gestalten. Bestellung von Printexemplaren per E-Mail an: presse@nf-farn.de mit dem Betreff „Love Nature. Not Fascism“

PREISE UND AUSSCHREIBUNGEN

EuroNatur-Preis 2019

Für Flussschützerinnen aus Bosnien-Herzegowina

■ Im Oktober hat eine Delegation der „mutigen Frauen von Kruščica“ auf der Bodenseinsel Mainau den EuroNatur-Preis 2019 entgegengenommen. Mit der Auszeichnung wurden sie für ihren Mut und ihr Durchhaltevermögen zum Schutz ihres Flusses gewürdigt.

Über 500 Tage und Nächte haben die Preisträgerinnen aus dem Dorf Kruščica eine Brücke über den gleichnamigen Fluss besetzt und somit den Bau von zwei Wasserkraftwerken verhindert. Ende 2018 bestätigte das zuständige Gericht die Einwände gegen die geplanten Wasserkraftwerke in Kruščica und die Frauen konnten die Blockade der Brücke aufgeben. Für viele Widerstandsgruppen sind die „mutigen Frauen von Kruščica“ zum Vorbild geworden. **[mbu]**

- www.euronatur.org/ueber-euronatur/presse/euronatur-preis-2019/

Deutscher Fahrradpreis

20. Wettbewerb gestartet

■ Bis zum 6. Dezember können Bewerbungen für die besten Projekte der Radverkehrsförderung in Deutschland in den Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation eingereicht werden. Das Bundesverkehrsministerium und die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW suchen dafür innovative Vorhaben, die den Radverkehr in Deutschland besser machen.

Bewerben können sich Einzelpersonen, Gruppen, Vereine, Unternehmen und öffentliche sowie private Institutionen. Der mit insgesamt 18.000 Euro dotierte Preis wird am 27. Februar 2020 in Essen verliehen. **[mbu]**

- www.der-deutsche-fahrradpreis.de

Impressum

umwelt aktuell November 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:** EU-Umweltbüro des Umweltdachverbandes [UWD], Ilka Dege [id]. **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, **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.