

AKTUELL

Abfall, Chemie & Emissionen	8
Globalisierung & Eine Welt	10
Klima & Energie	10
Konsum, Gesundheit & Verbraucherschutz	14
Landwirtschaft & Gentechnik	15
Naturschutz & Biodiversität	18
Tierschutz & Ethik	20
Umweltpolitik & Umweltrecht	20
Verkehr & Tourismus	24
Wasser & Meere	25
Wirtschaft & Ressourcen	27

VERBÄNDE



DNR intern	29
Aus den Verbänden	29
Ehrenamt	30
Preise & Ausschreibungen	30

SERVICE

Termine	32
Impressum	32

ökopädNEWS

ANU-Informationsdienst Umweltbildung	33
Schwerpunkt: Weltaktionsprogramm BNE	

Stimmen zum Jubiläum – 10 Jahre umwelt aktuell
„In der letzten Dekade ist viel passiert, Forderungen der Verbände sind fester Bestandteil der öffentlichen Debatte. umwelt aktuell hat diese Entwicklungen fachkundig begleitet und gesellschaftlich eingeordnet. DNR und oekom verlag freuen sich über den Erfolg dieses Konzeptes und werden es weiterentwickeln, damit Sie immer gut informiert sind.“

Editorial auf Seite 8.

THEMEN DES MONATS

Dieselabgase

Chronologie des Versagens

Bessere Luft braucht einen Subventionsstopp für Diesel und eine unabhängige Kontrolle des Stickoxidausstoßes

Seite 2

Internationaler Naturschutz

UNESCO-Weltnaturerbe

Der „außergewöhnliche universelle Wert“ von Naturparadiesen bestimmt ihren Schutzstatus

Seite 4

Demokratie und Menschenrechte

Die bedrohte Zivilgesellschaft

Über die neue Qualität eines alten Phänomens und den Kampf um Handlungsspielräume

Seite 6

Interview: Günther Oettinger über das EU-Budget

„Mittel mit europäischem Mehrwert“

Ab 2020 werden die EU-Finzen neu verteilt. Ein Vorschlag dafür kommt im Mai 2018.

Seite 21

Dieselabgase

Chronologie des Versagens

Bessere Luft braucht einen Subventionsstopp für Diesel und eine unabhängige Kontrolle des Stickoxidausstoßes

Im September jährte sich der Dieselskandal zum zweiten Mal. Seit Herbst 2015 ermittelten, analysierten und diskutierten Politiker, Juristen und die Verantwortlichen aus der Autoindustrie. Wirksame Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit von Bürgerinnen und Bürger und der Umwelt wurden allerdings bisher nicht getroffen. Der Dieseltreffen im August war aus Umwelt- und Verbrauchersicht eine Enttäuschung. ■ VON DOROTHEE SAAR, Deutsche Umwelthilfe

Eigentlich ist es unstrittig: Klimaschutz und Luftreinhaltung erfordern einen Wandel in unserer (Auto-)Mobilität. Dazu zählten auch ein Wandel der Antriebe und eine drastische Absenkung des Energiebedarfs, um künftig Fahrzeuge mit Energie aus erneuerbaren Quellen bewegen zu können. Unabhängig von der technischen Herausforderung, die damit verbunden ist, gibt es auf politischer Ebene jedoch nach wie vor kein Anzeichen, dass dieser Wandel angestoßen wird. Seit vielen Jahren werden neue Technologien in Serienreife angekündigt – wo sind diese Fahrzeuge? Zwar hat der Bund viel Forschungszuschuss investiert, jedoch bis heute den politischen Rahmen nicht so gesetzt, dass diese Investitionen auch eine Rendite in Form realer Veränderungen gebracht hätten.

Der Dieselskandal feierte im September seinen zweiten Geburtstag. Das Ereignis selbst hat keinen, der sich mit dem Thema befasst, tatsächlich überraschen können, denn fundierte Hinweise darüber, dass da etwas schief läuft – und was das sein könnte – gibt es seit vielen Jahren. Der Bericht des Untersuchungsausschusses des EU-Parlamentes liefert dazu eine ausführliche und ziemlich deprimierende Chronologie. Und obwohl in den vergangenen beiden Jahren viel untersucht und endlich auch öffentlich diskutiert wurde – Entscheidungen, die tatsächlich ein Ende des Betrugs an VerbraucherInnen und Umwelt besiegeln und den Einstieg in die Transformation des Sektors hin zu weniger Emissionen und mehr Klimaschutz aufzeigen, wurden bislang nicht getroffen.

Dabei ist die Dringlichkeit zum Umsteuern nicht zu übersehen. Im Verkehrssektor sollen bis 2030 40–42 Prozent CO₂-Emissionen eingespart werden. Seit 1990

sind diese Emissionen mehr oder weniger gleichbleibend hoch. Verbrauch und CO₂-Emissionen im Pkw-Segment sinken dank der Festlegung von Grenzwerten allerdings nur um die Hälfte dessen, was Hersteller und offizielle Zahlen uns glauben machen. Denn die realen Emissionen übertreffen die offiziellen Verbrauchsdaten um durchschnittlich 40 Prozent und die stets wachsende Motorleistung der Fahrzeuge frisst Effizienzfortschritte auf. Die Weiterentwicklung von CO₂-Grenzwerten in Verbindung mit einer unabhängigen Überwachung der Einhaltung dieser Vorgaben sollte daher den Weg zu emissionsfreier Mobilität in diesem Segment weisen. Denn die Pariser Klimaschutzziele fordern einen nahezu CO₂-freien Verkehr bis 2050. Das heißt für den Pkw-Bereich: emissionsfreie Fahrzeuge ab 2035. Spätestens. Im Herbst wird die Debatte über die weitere Absenkung der CO₂-Werte mit dem Vorschlag der EU-Kommission Fahrt aufnehmen. In den jüngsten Verhandlungsrunden wusste die amtierende Kanzlerin sich stets in letzter Minute für die Interessen ihrer Autobauer starkzumachen und eine Abschwächung der verhandelten Ergebnisse zu erzielen. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass es dieses Mal anders werden könnte.

Fehlende Kontrolle verhindert saubere Luft

Wie sieht es mit den Abgasen aus? Im Augenblick stehen die Stickoxidemissionen im Vordergrund, denn in vielen Städten werden die seit knapp zehn Jahren geltenden Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid überschritten und Dieselfahrzeuge – allen voran Pkws, aber auch Busse und Lkws – sind dafür Ursache Nummer eins. Der Abgasskandal –

also die eher steigenden als sinkenden Emissionen entgegen der vom Gesetzgeber intendierten Abgasminderung zur Verbesserung der Luftqualität – trägt natürlich dazu bei. Aber auch der in den letzten Jahren immer weiter wachsende Anteil von Diesel-Pkws in der Flotte verschärft das Problem.

Für Dieselfahrzeuge gelten trotz oft beschworener Technologieneutralität schwächere Stickoxid(NOx)-Grenzwerte als für Benziner. Die faktisch nicht vorhandene Kontrolle der tatsächlichen Emissionen auf der Straße erlaubt den Herstellern den Einsatz einer minderwertigen Abgasreinigung, die sie aber dann im Diesel teuer an den Kunden verkaufen. Ein aktueller Vergleich des Golf VII in Benzin- und Dieselvariante zeigt bei gleicher Motorisierung und gleichem CO₂-Ausstoß 2.000 Euro Mehrkosten für den Diesel.

Auf nationaler Ebene sorgten subventionierter Kraftstoff und die nach wie vor massive Huldigung der Technik durch Industrie und Politik aller Couleur als „unverzichtbar für den Klimaschutz“ dafür, dass sich immer mehr Kunden für diesen Antrieb entschieden, in der sicheren Annahme, ein nicht nur sparsames, sondern auch sauberes Fahrzeug zu erstehen. Genau diese Käufer stehen nun im Regen. Das Fahrzeug verliert an Wert, die Einfahrt in die Stadt ist ungewiss. Die bislang diskutierten Maßnahmen reichen nicht aus, um Fahrverbote ab 2018 in den Städten zu verhindern. Im Gegenteil: Die zu Unrecht sogenannte aktuelle Umweltprämie verleitet erneut zum Kauf von Dieselfahrzeugen, die im Schnitt – so die aktuellen Daten des Umweltbundesamtes – mehr als 600 Milligramm NOx pro Kilometer (mg NOx/km) ausstoßen. Der Grenzwert im Zulassungsverfahren

liegt bei 80 mg. Die Deutsche Umwelthilfe hat für das Thema Diesel einen konkreten Acht-Punkte-Plan als Sofortprogramm vorgelegt, mit dem kurzfristig eine Verbesserung der Luftqualität erzielt werden und der dazu beitragen kann, auch Diesel-Pkws für ihre Übergangsrolle bis zur vollständigen Umsetzung emissionsfreier Automobilität fit zu machen. Ohne diese Maßnahmen stünde die Technologie bereits heute vor ihrem Ende.

Die bislang vorliegenden Maßnahmen nach dem „Dieselgipfel“ im August sind geradezu lächerlich, wenn man Gründe und Folgen des Dieselskandals auch nur halbherzig zur Kenntnis nimmt. Darüber hinaus sind sie unwirksam und werden Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in hoch belasteten Innenstädten nicht verhindern können. Doch auch das Feinstaubproblem ist noch nicht gelöst. Bei Benzinern mit Direkteinspritzung setzt die Industrie nach wie vor auf diese etablierte Technik sowohl bei Neuausstattung als auch in der Nachrüstung. Dabei ist die Gesundheitsgefahr dieser besonders kleinen Partikel unstrittig.

Neue Zulassungsregeln – alles im Griff?

Auf EU-Ebene sind am 1. September Neuerungen bei Emissionsmessungen im Rahmen der Typzulassung wirksam geworden – nicht etwa als Reaktion auf den Dieselskandal, sondern mit deutlicher Verspätung dank der Verzögerungspolitik der in diese Prozesse eng eingebundenen Hersteller. So werden Labormessungen unter veränderten Rahmenbedingungen und Fahrzyklen auf dem Rollenstand durchgeführt, die den realen Fahrsituationen eher entsprechen sollen als der veraltete Zyklus. Die Abweichungen, die wir bei CO₂- und Schadstoffemissionen sehen, sind aber nicht dem alten Zyklus geschuldet, sondern der im Laufe der Jahre gewachsenen „Kreativität“ der Hersteller, die Testbedingungen für ein optimales Ergebnis bis hin zur Manipulation der Software zur Prüfstanderkennung auszureizen. Auch die geplante Straßenmessung der realen Emissionen (Real Driving Emission, RDE) ist vor Manipulationen nicht gefeit. Die bislang definierten Testbedingungen gewähren unnötigerweise einen Zuschlag auf die Einhaltung

der Grenzwerte sowohl bei Stickoxiden als auch bei Partikeln. Eine Regelung zur Erfassung der realen CO₂-Emissionen liegt noch gar nicht vor. Die deutschen Umwelt- und Verkehrsverbände haben bereits vor einigen Monaten ihren Vorschlag zur Zukunft des Zulassungsverfahrens öffentlich vorgestellt: Dieser besagt im Kern, dass auf betrugsanfällige Labormessungen komplett zugunsten von Straßenmessungen (ohne Zuschläge!) verzichtet werden kann. Daran hat sich nichts geändert.

Ebenfalls unverändert ist die Forderung der NGOs nach unabhängigen Kontrollen der Emissionen. Nach den Erfahrungen der letzten zwei Jahre muss man kaum erklären, warum das wichtig ist. Auch die EU hat zur Einführung der Marktüberwachung in diesem Bereich konkrete Vorschläge gemacht. Denn derzeit gibt es sie nicht. Wenig überraschend haben die Mitgliedsländer, auch Deutschland, sich dagegen ausgesprochen, dass ihnen jemand beim systematischen Wegsehen über die Schulter blickt, und wesentliche Elemente des Vorschlages abgelehnt. Die abschließenden Verhandlungen über die Neufassung der sogenannten Typenzulassungsrahmenrichtlinie finden im Herbst statt.

Verbrenner oder Elektro oder was?

Die Herausforderungen sind also definiert. Für einen Umstieg auf emissionsarme Mobilitätsformen braucht es auf der einen Seite den Abbau von Subventionen, die solche Modelle stützen, die eben nicht klimafreundlich und schlecht für die Luft sind. Es braucht Vorgaben, um Emissionen schrittweise zu reduzieren und den Energieverbrauch zu senken. Und es braucht Institutionen, die die Einhaltung der Vorgaben verlässlich kontrollieren. Die bisherigen Regelungen und auch die Ankündigungen des Dieselpipfels sind dazu bei Weitem nicht ausreichend. Auch die jüngste Internationale Automobilausstellung (IAA) setzte hier keine Zeichen – im Gegenteil. Gezeigt werden in erster Linie PS-starke SUVs auf der einen, Fahrzeuge ohne Lenkrad und Pedale auf der anderen Seite. Von konkreten Schritten hin zu tatsächlich greifbaren Alternativen war

nichts zu sehen. Stattdessen spricht sich der oberste Verbandsvertreter der Hersteller dafür aus, die seit Jahren geltenden und seit Jahren missachteten Standards für gesunde Atemluft abzuschwächen.

Allem Anschein nach braucht Politik angesichts einer lobbystarken Industrie mehr Rückenwind. Sie hat deren Produkte besser zu kontrollieren und klare Vorgaben zu machen, anstatt sie bei der Entwicklung alternativer Technologien weiterhin zum Jagen zu tragen. Diesen Wind machen derzeit deutsche Verwaltungsgerichte, die ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge nicht nur für machbar, sondern für unverzichtbar halten, um Atemluft in Städten in einer Qualität sicherzustellen, wie der Gesundheitsschutz es gebietet und der Gesetzgeber es seit vielen Jahren verlangt. Womöglich kommt Unterstützung auch aus anderen Regionen dieser Welt, die den deutschen Hang zum Diesel noch nie haben nachvollziehen können und in denen diese Technologie im Pkw ein Nischenprodukt ist. Dort haben Hersteller längst auf andere Technologien gesetzt. Dass wir den Diesel brauchen, um Klimaschutz zu betreiben, ist ein sich hartnäckig haltender Mythos – die japanische Pkw-Flotte etwa kommt nahezu ohne Diesel aus, dennoch liegen die CO₂-Emissionen hier niedriger als in Deutschland. Jenseits von Pilotprojekten und Subventionen haben neue, umweltfreundlichere Technologien hierzulande offenbar nur dann eine Chance, wenn die gleichen Spielregeln für alle gelten und der Gesetzgeber sich darauf beschränkt, tatsächlich neutrale Wirkvorschriften zu erlassen, die sich an den erforderlichen Vorgaben für Klimaschutz und Luftreinhaltung orientieren. Wenn dann noch eine unabhängige Stelle prüft, dass die Regeln eingehalten werden, können wir den Rest getrost den Ingenieuren überlassen.

Dorothee Saar leitet den Bereich Verkehr und Luftreinhaltung bei der Deutschen Umwelthilfe.

Kontakt:
Tel. +49 (0)30 / 2400867-72,
E-Mail: saar@duh.de,
www.duh.de



DNR INTERN

Forderungen an die Politik

Starke Umweltphalanx

■ Der Umweltdachverband Deutscher Naturschutzring (DNR) hat gemeinsam mit dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), dem Naturschutzbund Deutschland (NABU), Greenpeace und WWF Deutschland im September eine Bilanz der Umweltpolitik in der zurückliegenden Legislaturperiode gezogen und zentrale Forderungen an die künftige Bundesregierung vorgestellt.

„Ohne Weitblick“ – so lautet die Bilanz der Umweltverbände zur Verkehrs-, Agrar- und Klimapolitik unter Kanzlerin Merkel. Die Verbände sind sich einig, dass die zukünftige Bundesregierung die Ziele des Pariser Weltklimavertrages und den beim G7-Gipfel in Elmau 2015 beschlossenen Ausstieg aus Kohle, Öl und Gas durch den Umbau von Schlüsselsektoren wie Verkehr, Energie und Landwirtschaft umsetzen müsse. Dazu gehören ein sozial verträglicher Ausstieg aus der besonders klimaschädlichen Kohle und eine Agrar- und Verkehrswende hin zu umweltfreundlicheren Formen der Landwirtschaft und Mobilität sowie ein Ende umweltschädlicher Subventionen. Die Umweltverbände fordern insbesondere in der Landwirtschaftspolitik einen Paradigmenwechsel.

Die gemeinsame Veranstaltung fand im Haus der Bundespressekonferenz statt. Die beteiligten Verbände traten dort als sichtlich starke Umweltphalanx auf, eine Kraft, mit der die neue Bundesregierung rechnen muss.

Der DNR hat darüber hinaus ausführliche naturschutzpolitische Kernforderungen für die kommende Legislaturperiode erarbeitet. Dazu zählen naturverträgliche Landnutzung, eine grüne Infrastruktur, Bildungsmaßnahmen sowie finanzielle Grundlagen wie ein Wildnisfonds und die Reform des EU-Haushalts. [jg]

- ▶ www.kurzlink.de/dnr-presse-05.09.17
- ▶ www.kurzlink.de/natpol-forderungen

Rohstoffpolitik

Falsche Wette auf die Zukunft?

■ Brot für die Welt, der DNR und PowerShift veranstalten am 11. Oktober eine Podiumsdiskussion zu den Auswirkungen der Digitalisierung in der Industrie in Nord und Süd. Es geht um Fragen wie: Werden in der Industrieproduktion 4.0 nicht viel mehr Metalle verbraucht werden, auch wenn Rohstoffe angeblich effizienter genutzt werden? Wird der Nahrungsmittelanbau durch Digitalisierung ressourcenschonender und naturverträglicher oder werden weiter Kleinbäuerinnen und -bauern vom Markt gedrängt? Darüber diskutieren VertreterInnen von Umwelt-, Entwicklungs- und Industrieverbänden sowie PolitikerInnen. Für den DNR sitzt Präsidiumsmitglied Hermann Ott auf dem Podium. [mbu]

- ▶ DNR, Referent für Bergbau und Rohstoffe Daniel Hiß, Tel. +49 (0)30 / 6781775-72, E-Mail: daniel.hiss@dnr.de, www.dnr.de
- ▶ www.alternative-rohstoffwoche.de

Baugesetzbeschwerde

Biotope bald betoniert?

■ Die UVP-Gesellschaft hat mit Unterstützung weiterer Umweltorganisationen – darunter BUND, BBN und DNR – Mitte September offiziell Beschwerde bei der EU-Kommission eingereicht. Die im Mai in Kraft getretene Erweiterung des Baugesetzbuches verstößt aus Umweltsicht gegen Vorgaben der strategischen Umweltprüfung. Deutschland habe die Bebauung auf Kosten von Natur und Umwelt beschleunigt. Kommunen dürfen künftig beschleunigte Bebauungsplanverfahren für Außenbereichsflächen erstellen, ohne diese vorab systematisch prüfen zu lassen. Die Verbände befürchten etwa, dass durch die fehlenden Umweltprüfungen Flächen bebaut werden, die ökologisch besonders wertvoll sind. Zudem könnten Orte städtebaulich unverantwortlich in schutzbedürftige Landschaften an den Siedlungsrändern hineinwachsen. [jg]

- ▶ www.dnr.de/presse

Lutherjahr 2017

Transformationspavillon und Weltausstellung beendet

■ Am 10. September hat der Transformationspavillon in der Lutherstadt Wittenberg seine Pforten geschlossen.



Seit Mai hatten dort zahlreiche Veranstaltungen rund um das Thema Transformation unserer Gesellschaft stattgefunden. Die Kooperationspartner Klima-Allianz Deutschland, die Forschungsstätte der Evangelischen Studiengemeinschaft, der Verein Reformationsjubiläum 2017 und der Deutsche Naturschutzring boten den Besucherinnen und Besuchern wechselnde Ausstellungen, Lesungen, Theaterstücke, Vorträge, World-Cafés und Konzerte – immer mit der Möglichkeit, sich selbst einzubringen. Dabei wurden drängende Fragen der Gegenwart diskutiert und nach Wegen der Veränderung gesucht.

Themen waren unter anderem: Klimawandel und Klimaschutz, Energiewende, Agrar- und Verkehrswende, nachhaltiger Konsum, Ernährung, Natur- und Tier-schutz. Konsens unter allen Beteiligten war, dass die Transformation zwar im Gange ist, aber noch viel zu tun bleibt. [mbu]

- ▶ www.dnr.de
- ▶ www.klima-allianz.de/themen/reformationsommer-2017
- ▶ www.r2017.org

AUS DEN VERBÄNDEN

Riedberger Horn

Stimmen gegen Skischaukel

■ Im August hat der Freundeskreis Riedberger Horn dem bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer 1.500 Unterschriften gegen das Vorhaben, eine Skischaukel am Riedberger Horn zu bauen, und für die Erhaltung des Alpenplans übergeben. Seehofer bekräftigte die Pläne der Regie-

rung für eine Bergbahn und verwies unter anderem auf die Stimmenmehrheit der Gemeinden Obermaiselstein und Balderschwang für die Skiverbindung und die 300 Hektar Ausgleichsflächen, die im Gegenzug für die 80 Hektar am Riedberger Horn in die Ruhezone der Alpenschutzzone C, die weder verkehrstechnisch noch intensiv-touristisch erschlossen werden darf, eingebracht werden sollen.

Die Zone C ist Teil des Alpenplanes, der seit 40 Jahren zum bayerischen Landesentwicklungsprogramm (LEP) gehört und deren Vorgaben bisher unangetastet blieben. Der Alpenplan steht für eine nachhaltige Entwicklung im bayerischen Alpenraum. Besonders sensible Lebensräume werden durch die Ausweisung als Alpenzone C am stärksten vor Verkehrerschließungen geschützt. Die Zonen A und B dürfen unter weniger strengen Auflagen bedingt weitererschlossen werden.

Neben dem Deutschen Alpenverein (DAV) lehnen viele andere Naturschutzverbände wie der Bund Naturschutz in Bayern (BN), der Landesbund für Vogelschutz in Bayern (LBV), der Verein zum Schutz der Bergwelt, die Naturfreunde und die Internationale Alpenschutzkommission (Cipra) eine Verbindungsbahn über das Riedberger Horn entschieden ab. [mbu]

- ▶ www.alpenverein.de/natur/demo-fuer-den-erhalt-des-riedberger-horns_aid_29902
- ▶ www.kempton.bund-naturschutz.de/projekte-brennpunkte/skischaukel-riedbergerhorn

Bundespolitik

Enquete-Kommission Fluchtursachen gefordert

■ Die Bundespolitik soll Fluchtursachen und nicht Flüchtlinge bekämpfen. Das finden der Bürgerrechtler Ralf-Uwe Beck, der ehemalige Bundesumweltminister und Exekutivdirektor des UNEP Klaus Töpfer sowie die Ehrenvorsitzende des BUND, Angelika Zahrrnt. Zusammen mit rund 140 TrägerInnen des Bundesverdienstkreuzes fordern sie die Einrichtung einer Enquete-Kommission

Fluchtursachen im neuen Bundestag. Die Kommission soll untersuchen, wie Deutschland weltweit zu Fluchtursachen beiträgt und gesetzliche Initiativen vorschlagen, wie dies vermieden oder dem entgegengewirkt werden kann. Rüstungsexporte, Handelsbeziehungen, Rohstoffwirtschaft, Agrarsubventionen und Fischereiwirtschaft gehören auf den Prüfstand. [jg]

- ▶ www.fluchtursachen-enquete.com

EHRENAMT

Bürgerschaftliches Engagement

Unterstützung durch Allianz für Weltoffenheit

■ Die Allianz für Weltoffenheit, zu der der Deutsche Naturschutzring gehört, hat die diesjährige Woche des bürgerschaftlichen Engagements unterstützt. Die Allianz war Partnerin des Thementags „Jugendengagement und Demokratie“. An der Aktionswoche im September unter dem Motto „Engagement macht stark!“ nahmen Hunderte Freiwillige teil. Sie stehen für die vielen ehrenamtlichen Tätigkeiten in Deutschland und tragen dazu bei, die Wertschätzung für ziviles Engagement hierzulande zu stärken.

In Deutschland engagieren sich rund 31 Millionen Bürgerinnen und Bürger in vielfältiger Weise und in zahlreichen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens – etwa im Sozialen, Umweltschutz, Sport, Migration, Flüchtlingshilfe, Bildung oder Kultur. Sie alle leisten mit ihrem Einsatz einen unersetzlichen Beitrag zum Zusammenhalt unserer pluralen und offenen Gesellschaft.

Die Allianz für Weltoffenheit steht für die Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts, den Schutz aller Menschen vor Gewalt, Menschenfeindlichkeit und Fremdenhass und ein verbessertes Bildungsangebot als Schlüssel für eine erfolgreiche gesellschaftliche Integration. Zu ihren Zielen zählt der Schutz der Grundrechte ebenso wie die Gleichberechtigung von Frau und

Mann, das Diskriminierungsverbot und die Meinungs- und Kunstfreiheit. [mbu]

- ▶ www.engagement-macht-stark.de
- ▶ www.allianz-fuer-weltoffenheit.de

Engagementpolitik

Reformbedarf erkannt

■ Zivilgesellschaft und bürgerschaftliches Engagement sind grundlegende Säulen für den Zusammenhalt in der Gesellschaft, für die gelebte Demokratie und die Wohlfahrt. Das Bündnis für Gemeinnützigkeit sieht hier einen deutlichen Reformbedarf, der von Zuständigkeitsfragen in Legislative und Exekutive über Anpassungen des Gemeinnützigkeitsrechts, Regelungen des Umsatzsteuerrechts bis hin zur dringend notwendigen Reform des Zuwendungsrechts reicht.

Darüber haben Helga Inden-Heinrich, Mitglied im Sprecherrat des Bündnisses für Gemeinnützigkeit und Geschäftsführerin des DNR, sowie Peter Friedrich, Referent für Grundsatzfragen bei der Bundesarbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege (BAGFW) einen Bericht verfasst. In acht Punkten stellen sie den Reformbedarf und die Forderungen des Bündnisses dar: „Die Umsetzung der einzelnen Forderungen bedeutet zugleich eine Anerkennung der Leistungen der Zivilgesellschaft sowie eine engagementstrategische Ausrichtung und eine Fortsetzung des Entbürokratisierungsprozesses“, heißt es darin. [mbu]

- ▶ www.b-b-e.de/fileadmin/inhalte/aktuelles/2017/09/newsletter-18-inden-heinrich-friedrich.pdf

PREISE & AUSSCHREIBUNGEN

Deutscher Engagementpreis

Publikum darf jetzt abstimmen

■ Bis zum 20. Oktober sind alle BürgerInnen eingeladen, auf der Website www.deutscher-engagementpreis.de über ihre

Favoriten für den Publikumspreis 2017 abzustimmen. 680 herausragend engagierte Personen und Initiativen haben die Chance, die Auszeichnung und damit 10.000 Euro für die Weiterführung ihres Projekts zu erhalten. Außerdem gewinnen die ersten 50 Plätze der Abstimmung die Teilnahme an einer kostenfreien Weiterbildung. Für den Dachpreis sind ausschließlich die Preisträgerinnen und Preisträger anderer Wettbewerbe und Preise für freiwilliges Engagement nominiert. Die Gewinnerinnen und Gewinner werden bei der Preisverleihung am 5. Dezember in Berlin bekannt gegeben.

Die Nominierten sind in nahezu allen gesellschaftlichen Bereichen aktiv: Sie engagieren sich beispielsweise für saubere Meere und gegen die Landflucht, entwickeln Patenschaftsmodelle für benachteiligte Kinder und schaffen innovative Onlineplattformen für Geflüchtete, retten Bienen und Otter oder restaurieren alte Kirchen. Im Mittelpunkt steht dieses Jahr der Einsatz für die nächste Generation und für Geflüchtete.

Der Engagementpreis wird seit 2009 vom Bündnis für Gemeinnützigkeit vergeben. [mbu]

- ▶ www.deutscher-engagementpreis.de
- ▶ Nominierte: www.deutscher-engagementpreis.de/nominierte2017

EuroNatur-Preis 2017

Für die Bewahrung eines Vogelparadieses

■ Die Gewinnerin des diesjährigen EuroNatur-Preises steht fest: die Diplomatin Gudrun Steinacker, die von 2014–2016 deutsche Botschafterin in Montenegro war. Am 11. Oktober wird ihr die Auszeichnung für ihren Einsatz für die Rettung der Saline Ulcinj verliehen. Die Auseinandersetzung um die Saline Ulcinj beschäftigt die EuroNatur-Stiftung und ihre Partner seit Jahren. Die vor rund hundert Jahren für die Salzgewinnung umgestaltete Lagune ist ein Anflugpunkt des internationalen Vogelzugs an der Ostküste der Adria. Das Gebiet erfüllt die Kriterien eines Feuchtgebiets internationaler Bedeutung nach der Ramsar-Konvention, allerdings noch ohne eine entsprechende Ausweisung. Zudem muss aus Sicht von EuroNatur die Saline nach nationalem Recht längst unter Schutz gestellt werden. Aber bis heute war die montenegrinische Regierung untätig.

Gudrun Steinacker engagiert sich auch im Ruhestand für den Naturschutz auf dem Balkan, etwa als Vizepräsidentin der Südosteuropagesellschaft und Mitglied der Martin Schneider-Jacoby Gesellschaft. [mbu]

- ▶ www.euronatur.org/EuroNatur-Preis

Wettbewerb Papieratlas 2017

Vorbildlichste Städte und Uni ausgezeichnet

■ Als „recyclingpapierfreundlichste Stadt/Hochschule“ wurden Mitte September die Stadt Solingen und die Universität Osnabrück gekürt. Als „Aufsteiger des Jahres“ ehrte – anlässlich des zehnjährigen Wettbewerbsjubiläums persönlich – Bundesumweltministerin Barbara Hendricks auch die Stadt Potsdam und die Hochschule Rhein-Waal für die jeweils höchste Steigerung der Quote an Recyclingpapier.

Die Sieger verwenden 100 Prozent Recyclingpapier in der Verwaltung und leisten somit einen essenziellen Beitrag zur ressourcenschonenden Beschaffungspolitik Deutschlands. Die durchschnittliche Recyclingpapierquote der teilnehmenden Städte brach im zehnten Jahr des Wettbewerbs alle Rekorde: 86,13 Prozent wieder aufbereitetes Papier wurden verwendet. Das lobte die Initiative Pro Recyclingpapier ausdrücklich, denn Deutschland ist Spitzenreiter beim jährlichen Papierverbrauch. Pro Person werden durchschnittlich 250 Kilo verwendet. Am Städte- und Hochschulwettbewerb nahmen über 100 Städte und 39 Hochschulen teil. [fg, mbu]

- ▶ www.papieratlas.de

ZUKÜNFTIGE WERDEN JETZT GEMACHT!

**TATuP – ZEITSCHRIFT
FÜR TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG
IN THEORIE UND PRAXIS**

Die begutachtete
Open-Access-Zeitschrift für alle,
die sich für das
intersdisziplinäre Feld der
Technikfolgenabschätzung
interessieren.



**Jetzt
kostenlos beziehen:**

Printausgabe
unter abo@oekom.de

Online auf
www.tatup.de

**oekom
verlag**

TERMINE

OKTOBER

05.–06.10., Nürnberg (D)

Fortschritt durch Technik?

► Evangelische Akademie Tutzing, Cornelia Spehr, Tel. +49 (0)8158 /

251-125, E-Mail: spehr@ev-akademie-tutzing.de, www.ev-akademie-tutzing.de/veranstaltung/fortschritt-durch-technik

06.10., München (D)

Burnout von Mensch und Erde

► Transition-Town-Gruppe Trudering im Wandel/ Verein für Nachhaltigkeit/Münchner Arbeitsgemeinschaft für Psychoanalyse, Dr. Andreas Meißner, Tel. +49 (0)89 / 6914550, E-Mail: tagung@truderingimwandel.de, www.truderingimwandel.de/burnout-von-mensch-und-erde

06.–08.10., Schleiden (D)

NS-Großanlagen und Naturschutz – Beispiele Westwall und ehemalige „NS-Ordensburg“**Vogelsang in der Eifel**

► Natur- und Umweltschutz-Akademie des Landes NRW (NUA) Recklinghausen, Tel. +49 (0)2361 / 305-0, Fax -3340, E-Mail: poststelle@nua.nrw.de, www.nua.nrw.de/veranstaltungen/hinweise/artikel/1322

09.–12.10., Vilm, Putbus (D)

Naturschutz und Landwirtschaft im Dialog: Artenreiches Grünland – Chancen schaffen – Möglichkeiten nutzen

► Bundesamt für Naturschutz/Hochschule für Forstwirtschaft Rottenburg, Internat. Naturschutzakademie Insel Vilm, Putbus, Martina Finger, Tel. +49 (0)38301 / 86-112, Fax -117, E-Mail: martina.finger@bfm.de, www.bfn.de/0603_kalender.html (4. Quartal)

13.–15.10., Tutzing (D)

Smart me, smart Home, smart world

► Evangelische Akademie Tutzing, Rita Niedermaier, Tel. +49 (0)8158 / 251-128, E-Mail: niedermaier@ev-akademie-tutzing.de, www.ev-akademie-tutzing.de/veranstaltung/smart-me-smart-home-smart-world

16.–17.10., Tutzing (D)

Facetten der Nachhaltigkeit

► Evangelische Akademie Tutzing, Maria Wolff, Tel. +49 (0)8158 / 251-123, E-Mail: wolff@ev-akademie-tutzing.de, www.ev-akademie-tutzing.de/veranstaltung/facetten-der-nachhaltigkeit

19.10., Berlin (D)

Fluchtursachen, nicht Flüchtlinge bekämpfen!

► Initiative für eine Enquete-Kommission Fluchtursachen, Töpfer/Zahrnt/Beck, <https://fluchtursachen-enquete.com>, Anmeldung: www.dbu.de/veranstaltungFluchtursachen

19.–20.10., Frankfurt (Main)

Energiewendeforum des Grüner Strom Label e.V.

► Grüner Strom Label e.V., Christian Knops, Bonn, Tel. +49 (0)228 / 92667-14, E-Mail: c.knops@gruenerstromlabel.de, www.gruenerstromlabel.de/aktuelles/energiewendeforum

22.–23.10., Tutzing (D)

Genome Editing: Müssen wir über Gentechnik in der Landwirtschaft neu nachdenken? *Dialogreihe Innovation und Verantwortung

► Evangelische Akademie Tutzing, Cornelia Spehr, Tel. +49 (0)8158 / 251-125, E-Mail: spehr@ev-akademie-tutzing.de, www.ev-akademie-tutzing.de/veranstaltung

NOVEMBER

04.11., Bonn (D)

Klima schützen – Kohle stoppen! Demonstration zur Weltklimakonferenz

► COP23 Demobüro, NaturFreunde Berlin, Kathrin Ottovay, Berlin, Tel. +49 (0)30 / 81056025-7 oder Kristian Golla, Bonn, Tel. +49 (0)228 / 692904, E-Mail: kontakt@klima-kohle-demo.de, www.klima-kohle-demo.de

06.–17.11., Bonn (D)

Weltklimakonferenz in Bonn. COP 23

► UN-Klimasekretariat/Bundesumweltministerium, Tel. +49 (0)30 / 18305-0, E-Mail: service@bmub.bund.de, www.cop23.de

10.–11.11., Kassel (D)

WRRL-Verbändeforum: „Zukunft unserer Gewässer – ökologisch intakt und Raum für Erholung“

► BUND, Grüne Liga, NABU und WWF in Zusammenarbeit mit der Universität Kassel, E-Mail: wrrl-forum@bund.net, www.kurzlink.de/wrrl-forum2017

Umweltbildungs-Termine: siehe S. 36

Weitere Termine: www.dnr.de/termine

Impressum

umwelt aktuell Oktober 2017

ISSN 1865-3901

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: Helga Inden-Heinrich [hnh] (gesamtverantwortlich), Bjela Vossen [bv] (Europa und Internationales, verantw.), **Redaktion:** Marion Busch [mbu], Juliane Grüning [jg], Antje Mensen [am], Lavinia Roveran [lr], Elena Schäggen [es], Ann Wehmeyer [aw]. **Redaktionelle Mitarbeit:** Finn Gröschel [fg], EU-Umweltbüro des Umweltdachverbandes [UWD]. **ökopädNEWS:** siehe S. 33

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:** DLR (Titel). **Grafik/DTP:** Marion Busch, Juliane Grüning. **Druck:** Kessler Druck + Medien GmbH & Co. KG, D-86399 Bobingen. Gedruckt auf 100% FSC-Recyclingpapier, Circleoffset 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: InTime Media Services GmbH, D-82034 Deisenhofen, Tel. +49 (0)89 / 85853-570, Fax -62570, E-Mail: oekom@intime-media-services.de, www.oekom.de

Anzeigen: oekom verlag, Janine Gaumer, 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.

