

Allein und Mondlandschaften

Brandenburg ist dünn besiedelt und wirtschaftlich schwach – kein ganz einfaches Umfeld für einen kleinen BUND-Landesverband, der sich seit Jahren großen Herausforderungen stellt. Sein Porträt steht am Anfang einer kleinen Serie über die Arbeit des BUND in Ostdeutschland.



Demonstration gegen das Braunkohlekraftwerk Jämschwalde.

Konflikte sind nötig

Welche Kampagne am Ende Früchte einträgt, das ist für den BUND Brandenburg nicht leicht zu kalkulieren. Mit zwei Mitarbeitern arbeitet Geschäftsführer Axel Kruschat am Platz der Einheit im Zentrum Potsdams. In Sichtweite soll auf dem Grundriss des alten Schlosses der neue Landtag entstehen. 20 Jahre nach dem Mauerfall ist hier noch vieles im Werden. Auch in den Köpfen, glaubt man Axel Kruschat: »Erst allmählich reift hier eine Kultur für Konflikte, ein Bewusstsein dafür, dass nicht auf Krawall aus ist, wer Missstände anprangert.« Das hiesige BUND-Engagement sieht er auch als Aufbauleistung für die Demokratie.

Ein weit verbreitetes kritisches öffentliches Bewusstsein ist Brandenburg tatsächlich zu wünschen. Erstens für den sorgsamsten Umgang mit seinen großen unzerschnittenen Schutzgebieten: Ein Nationalpark, drei Biosphärenreservate und elf Naturparke beheimaten eine Fülle bundesweit bedrohter Tiere und Pflanzen – etwa in den Flussauen der Unteren Havel, des Spreewalds und des Odertals. Zweitens für die Rettung vieler noch prächtiger Alleen, eines Kulturerbes, das regelmäßiger Pflege bedarf. Aber auch für den Widerstand gegen den noch auf Jahrzehnte geplanten Abbau der Braunkohle. Denn der verwandelt Dörfer und kostbare Natur in Mondlandschaften und bedroht durch seine Klimaschädlichkeit unser aller Zukunft. Kein Bundesland hat pro Kopf höhere CO₂-Emissionen.

Kritik hat schließlich auch die Gentechnik in der Landwirtschaft verdient, für die Brandenburg – wie der ganze Osten Deutschlands – wegen seiner großflächigen Agrarstrukturen ein Einfallstor bildet.

Viele Erfolge im Umweltschutz haben eine lange Vorgeschichte. Manche aber ergeben sich leichthin, etwa weil ein Anliegen schlicht den Nerv der Öffentlichkeit getroffen hat. So konnte der BUND Brandenburg im letzten Sommer binnen kürzester Zeit 82 000 Unterschriften einsammeln, als sein Widerstand gegen die Privatisierung einiger Seen öffentlich wurde. Das Medienecho auf den geplanten Verkauf (durch eine Treuhänder-Nachfolgerin) war gewaltig. Der BUND und eine Bürgerinitiative hatten darum keine Mühe, einen Stopp der Ausschreibung zu erreichen.

Umgekehrt scheiterte der Landesverband vor einem Jahr beim Versuch, per Volksbegehren den Aufschluss weiterer Braunkohle-Tagebaue in Brandenburg zu verhindern. Trotz großen Aufwandes und vieler Mitstreiter fand sich nur knapp ein Drittel der benötigten Unterschriften. Bürokratische Hürden bei der Stimmenabgabe verhinderten hier einen Erfolg. Immerhin hat die Initiative die Diskussion um den Klimakiller Braunkohle neu entfacht. Und sie trug dazu bei, dass die Politik nach dem Regierungswechsel zu Rot-Rot im Herbst erstmals Bedingungen für eine weitere Förderung der Kohlekraft formuliert hat.

Der Landesvorsitzende Burkhard Voß (links) zeichnet verdiente Ehrenamtliche des BUND in Brandenburg aus.



Der neue Alleenflyer
des BUND Brandenburg.

Verbündete sind wertvoll

Viel Verantwortung und viel Arbeit bedeutet all dies für den BUND in Brandenburg. Die Mitgliederzahl hat sich seit 2003 verdoppelt, und im Berliner Speckgürtel sieht Axel Kruschat weiter beträchtliches Aktivierungspotenzial. Doch mit Verbündeten ist man schlagkräftiger. So kooperiert der Landesverband im BUND-Flussbüro eng mit den Berliner Aktiven, erfolgreich, wie der Verzicht auf den überdimensionalen Ausbau von Havel und Spree erst kürzlich gezeigt hat. Im Kampf gegen die Braunkohle und Klimakiller wie das Kraftwerk Jänschwalde bei Cottbus steht speziell der BUND-Bundesverband den Brandenburgern zur Seite. Gleiches gilt für die Abwehr der Gentechnik. Wichtigster Verbündeter vor Ort ist hier der Imkerverband, der dem BUND Brandenburg geschlossen beigetreten ist. Und zum Schutz der Alleen hat man schon vor Jahren mit den Landesverbänden in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt eine Allianz geschmiedet.

Wer so viele Verbündete hat, scheint auf einem guten Weg. Burkhard Voß, der Vorsitzende des BUND Brandenburg, ist denn auch optimistisch: »Es ist viel Natur bedroht in Brandenburg – doch damit auch viel Natur zu retten. Das Glas ist nicht halb leer, es ist halb voll!«

SZ



Anzeige

NATIONALPARKE BRAUCHEN FREUNDE

*Interessieren Sie sich für Nationalparke und andere Schutzgebiete?
Faszinieren Sie „Menschen im Naturschutz“?
Lesen Sie gerne kenntnisreiche, spannende Artikel von unabhängigen kompetenten Fachleuten?*

DANN SOLLTEN SIE NATIONALPARK ABONNIEREN!



BESTELLSCHEIN

- Ja, ich möchte ein Abonnement (4 Hefte) zum Vorzugspreis von 4,- Euro für das erste Jahr (Abopreis pro Jahr: 23,- Euro zzgl. Porto)
- Ja, ich möchte den Verein der Nationalpark-Freunde e. V. mit 52,- Euro/Jahr unterstützen und erhalte dafür kostenlos die Zeitschrift NATIONALPARK

Meine Adresse (in Blockschrift):

Vorname/Name _____
Straße _____
PLZ/Ort _____
Datum _____
Unterschrift _____

**EINSENDEN AN: Verein der Nationalpark-Freunde e. V.
Bahnhofstraße 22 - 94481 Grafenau**

Unterstützen Sie den Verein der Nationalpark-Freunde e. V.,
der Herausgeber und Inhaber dieser einmalig schönen,
unabhängigen Zeitschrift ist. Werden Sie
Fördermitglied beim Verein der Nationalpark-Freunde e. V.

Die Emma Mærsk kann mindestens 11 000 Standard-container laden – und ist damit der weltweit zweitgrößte Frachter.



Deutsche Seehafenpolitik

Neue Konzepte gefragt

Produkte aus Fernost oder Übersee finden sich immer häufiger in unseren Regalen. Für Natur und Klima sind die Folgekosten dieses oft konkurrenzlos billigen Angebots hoch. Anders als man vielleicht denken mag, fallen diese Kosten nicht auf dem langen Seeweg an, sondern in Deutschland, vor unserer Haustür. Der BUND hält eine intelligenter deutsche Seehafenpolitik für dringend notwendig.

Seit Anfang der 90er Jahre hat sich der Containerumschlag im Hamburger Hafen und in Bremerhaven verdreifacht. Bis 2025 soll er, so die Prognosen des Verkehrsministers, in Bremerhaven noch mal auf das Dreifache, in Hamburg gar auf das Fünffache anwachsen. Der Anteil der Transitcontainer, die in den Seehäfen umgeschlagen und dann häufig quer durch Deutschland transportiert werden, steigt ständig – in Hamburg künftig auf die Hälfte aller Container.

In Deutschland hinterlassen die meisten Container zwar die Hafengebühren und eine kleine Gewinnmarge für die Speditionen. Sie hinterlassen aber auch große Mengen Feinstaub- bzw. Ruß-, Stickoxid- und CO₂-Emissionen – zu Lasten unserer Gesundheit und unseres Klimas. Und sie lösen massive Investitionen in die Infrastruktur aus, mit schweren Eingriffen in die Natur.

In der Finanz- und Wirtschaftskrise 2009 brach der Frachtumschlag der meisten großen Nordseehäfen von

Le Havre bis Hamburg um 20 bis 30 % ein, viele Schiffsneubauten wurden storniert. Auch werden die Kosten der Schifffahrt wegen strengerer Umweltvorschriften in Zukunft rasch ansteigen. Doch all dies wird nicht zum Anlass genommen, umzudenken. »Stärker aus der Krise hervorgehen« fordert Kanzlerin Angela Merkel. Ein guter Vorsatz. Die Seehafenpolitik bietet dafür ein geeignetes Einsatzgebiet.

Unnötige Flussvertiefungen

Auch die größten Containerschiffe sollen vollbeladen jederzeit den etwa 100 Kilometer von der Küste entfernten Hamburger Hafen anlaufen können. Zwar hat selbst die riesige »Emma Mærsk« Hamburg bereits erreicht. Doch derart große Schiffe können nur bei Flut einlaufen, was zu Wartezeiten führt. Hamburg will dies durch eine erneute Vertiefung der Unter- und Außenelbe beseitigen – bezahlt aus dem Bundeshaushalt. Dabei wurden die ökologischen Folgen der letzten Vertiefung 1998–2000 bis heute nicht vollständig ausgeglichen. Eine weitere Vertiefung würde aufs Neue europäische Vogelschutz- und Flora-Fauna-Habitat-Gebiete beschädigen und zugleich die Deichsicherheit bedrohen. Etliche Millionen Tonnen Sand und Schlack müssen zusätzlich jedes Jahr ausgebagert werden, um die künstliche Fahrrinne aufrechtzuerhalten. Als Beleg für eine abermals nötige Elbvertiefung führt die Hamburger Hafenlobby Tiefgänge der Megaschiffe an, die faktisch nie erreicht werden. So beträgt das Ladegewicht der Container durchschnittlich weniger als die Hälfte der maximalen Zuladung, auch führen die Schiffe viele Leercontainer für die Wiederbeladung mit.

Die größten Seeschiffe transportieren heute mit 10 000 Containern bis zu 100 000 und mehr Tonnen Fracht. Dank ihrer riesigen Ladungsmenge erzeugen sie relativ wenig CO₂ pro Gewichtseinheit – bei einer Flasche Wein schlagen nach 10 000 km etwa 20 g zu Buche. In ihrer Gesamtheit verursachen sie 3,3 % des globalen CO₂-Ausstoßes – Tendenz steigend.

Allerdings emittieren die Schiffe (da noch mit Schweröl betrieben) äußerst dreckige Abgase. Gründliche Verbesserungen – durch schwefelärmeres Öl und schärfere Grenzwerte – greifen in den Häfen seit dem 1. Januar, in der Nord- und Ostsee ab 2015 und weltweit in Stufen bis 2020. Die rechtliche Grundlage schuf eine Initiative u. a. der letzten Bundesregierung in der Internationalen Maritimen Organisation.

In Bremerhaven wurde das Wendebecken bereits so weit vergrößert, dass selbst die »dicke Emma« darin drehen kann. Damit aber nicht genug. Auch die Weser von Bremerhaven bis zur Nordsee soll für die Containerriesen erneut vertieft werden. Zudem sollen die weit flussaufwärts gelegenen Häfen bis Bremen für große Massengutschiffe erreichbar sein. Folglich ist geplant, auch die enge Unterweser zu vertiefen. Da die Bedeutung der stadtbremischen Häfen schon vor der Krise stetig abnahm, will die Politik hier offensichtlich einem Einzelunternehmen gefällig sein.

Von Containern überrollt

Der Güterfernverkehr im deutschen Straßennetz wird laut amtlichen Prognosen bis 2025 um 84% steigen, der Transitverkehr um über 130%. Auf diese »Ziele« richtet der Bundesverkehrsminister seine Straßenbedarfspläne und den künftigen Verkehrswegeplan aus. Der Anteil des von den Häfen ausgehenden Verkehrs am gesamten Güterfernverkehr der Straße wird demnach von heute 10 auf 15% steigen. Auf Autobahnen ist er noch viel höher.

Allein die im »Nationalen Hafenkonzert« genannten Investitionen in die Autobahnen belaufen sich auf mindestens sieben Milliarden Euro. Der Seehafen-Hinterlandverkehr ist bereits heute das wichtigste Argument für den weiteren Aus- und Neubau der weiträumigen Autobahnen in Deutschland. Der BUND befürchtet, dass die neue Bundesregierung das Wachstum der Seehäfen für eine veritable Straßenbauorgie nutzen will.

Schienerverkehr unterfinanziert

Zwar verlangen Politik, Wirtschaft und die Umweltverbände unisono mehr Investitionen, um die Häfen besser mit dem Schienenverkehr zu verknüpfen. Die Konjunkturprogramme und Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut haben hier auch einige zusätzliche Strecken finanziert. Doch das Gros der dringend nötigen Bahninvestitionen ist immer noch nicht gesichert. Dabei könnte die Bahn mindestens die Hälfte des von unseren Seehäfen ausgehenden Verkehrs übernehmen, bei den Containern sogar noch deutlich mehr. Für die nötigen – für die Wirtschaft wie die Umwelt extrem wichtigen und effizienten – Investitionen fehlt aber das Geld.

Zwei Drittel der über Land transportierten Container nach Polen und fast alle Container ins Baltikum, nach Weißrussland und in die Ukraine werden auf der Straße bewegt. Warum rollt selbst nach Bayern und Österreich nur gut die Hälfte der Container per Bahn, der Rest auf der Straße? Trotz vieler weiterer Straßenbaumilliarden würden die Straßen so auch künftig überlastet bleiben.

Manche Projekte – wie die küstennahe A22/A20 von der niederländischen bis an die polnische Grenze – werden sogar gebaut, um dem See- und Bahnverkehr in den Ostseeraum eine Dumping-Konkurrenz entgegenzusetzen und Verkehr auf die Straße zu verlagern ...

Intelligente Alternativen

Das Gebot der Stunde ist aus Sicht des BUND eine Kooperation der großen Häfen an der deutschen Nordseeküste – statt alle Häfen und ihre Zufahrten weiter in Konkurrenz zueinander mit öffentlichen Mitteln auszubauen. Der im Bau befindliche Jade-Weser-Port bei Wilhelmshaven geht 2011 in Betrieb und wird sich zu dem deutschen Tiefwasserhafen entwickeln. Eine Kooperation mit Bremerhaven und Hamburg drängt sich hier geradezu auf. Doch der frühere Ansatz einer Dreiländer-Kooperation Hamburg-Bremen-Niedersachsen scheiterte am Ausstieg Hamburgs.

Zudem fordert der BUND jene Schiffstransporte stärker zu fördern, die über kurze Strecken in die Ostsee und an die westeuropäische Küste führen – um mehr Güter auf – saubere! – Feederschiffe zu verlagern und so den Hinterlandverkehr zu entlasten. Der übrige Verkehr ins Binnenland muss weitgehend auf die Schiene verlagert werden: auf Strecken über 300 km mindestens zu 50%, ab 700 km zu mindestens zwei Dritteln. Dazu muss das transeuropäische Schienen-

Jedes Jahr länger:
Lkw-Kolonnen
auf der Autobahn.



Uwe-Steinbrich/Pixelio

netz vor allem Richtung Ost- und Südosteuropa mit absolutem Vorrang ausgebaut (und gleichzeitig alle alten Güterzüge lärmsaniert) werden.

Den Transportverkehr kann auch ein bewussterer Einkauf begrenzen. Umwelt- und Verbraucherverbände sollten die fatalen Folgen des globalen Warenverkehrs in Deutschland stärker thematisieren. Containerwachstum und Transitverkehr sind Symbole für ein quantitatives Wachstum, das extrem wenige Arbeitsplätze schafft (und diese eher ins Ausland exportiert) sowie immense Folgekosten nach sich zieht.

Werner Reh

... ist der Verkehrsexperte des BUND in der Bundesgeschäftsstelle. Ansprechpartner für die Seehäfen sind M. Braasch (manfred.braasch@bund.net, HH) und M. Rode (martin.rode@bund-bremen.de, HB).

Virtuelle Kampagne, realer Erfolg

Per Mausclick gegen Atomkraft und für die Erhaltung der biologischen Vielfalt – oder: Warum es sich lohnt, über das Internet für den Umwelt- und Naturschutz Druck zu machen.



Über zwei Drittel der Bundesbürger sind online. Auch der BUND nutzt verstärkt das Netz, um einfach, aktuell und direkt seine Anliegen zu kommunizieren. Im vergangenen Jahr konnten wir immer mehr Menschen dafür gewinnen, auf www.bund.net für den Natur- und Umweltschutz aktiv zu werden und auch auf diesem Weg Druck auf EntscheiderInnen auszuüben. Wenn zur Bundestagswahl 1080 KandidatInnen – darunter Prominente aller

Parteien – auf www.bund.net den Ökotest machen und 373 davon das BUND-Manifest »Atomkraft abwählen« unterstützen; und wenn Online-Petitionen mit Tausenden Unterschriften bei Koalitionsverhandlungen in Bund und Land oder bei der Weltklimakonferenz presswirksam an die Verantwortlichen überreicht werden – dann stärkt die Online-Arbeit offensichtlich die politische Schlagkraft des BUND.

Netzarbeit zahlt sich aus

Doch Online-Aktive unterstützen die BUND-Arbeit nicht nur virtuell. Im letzten Jahr gewann der BUND mehr als doppelt so viele Neumitglieder über das Internet als noch ein Jahr zuvor. Auch die Anzahl der Online-Spenden ist seitdem um die Hälfte gestiegen.

2010 wird der BUND über Klimaschutz, Atomausstieg, Biodiversität, Massentierhaltung und Gifte im Alltag online informieren und mobilisieren. Wollen Sie keine Aktion verpassen, tragen Sie sich in unsere Verteiler ein. Per E-Mail erfahren Sie, wenn es losgeht:

- für den Atomausstieg: www.bund.net/atom
- für den Klimaschutz: www.bund.net/klima
- für den Artenschutz: www.bund.net/vielfalt
- gegen Massentierhaltung: www.bund.net/agraar
- gegen Gifte: www.bund.net/gifft
- einmal für alle Themen: www.bund.net/eintragen

Immer mehr BUND schön im Netz

Mit dem BUND Niedersachsen nutzt inzwischen der zwölfte Landesverband unser neues Internetsystem »Typo3« zur Gestaltung seines Netzauftritts. Auch entdecken immer mehr BUND-Gruppen die schöne und komfortable Anwendung. Das sorgt für ein professionelles, einheitliches Erscheinungsbild des Verbands – und bietet BUND-Aktiven neue technische Möglichkeiten: So können KandidatInnen nun auch bei regionalen Wahlen überprüft und eigene Online-Aktionen auf den BUND-Seiten gestartet werden. Die Landesverbände NRW und Rheinland-Pfalz nutzen die neuen Module bereits zur Landtagswahl und im Widerstand gegen den geplanten Hochmoselübergang.

Tine Jäger (Online-Campaigning) +
Sönke Guttenberg (Internet-Redaktion)

Oben: Zehntausende unterzeichneten die Online-Petition an Jürgen Rüttgers.

Rechts: KandidatInnen-check zur Bundestagswahl.

Für Webmaster: Tipps und Tricks zum BUND-Auftritt und zu Online-Aktionen: www.bund-intern.net

- ▶ kristin.jaeger@bund.net
- ▶ soenke.guttenberg@bund.net



Mutter Natur statt Vater Staat

Gemeinnützige Organisationen informieren verstärkt über Testamentsspenden, werben für Erbschaften oder bieten in Anzeigen Materialien rund um das Thema an. Warum eigentlich?

Darf ich vorstellen, meine Erben« – so lautet eine Anzeige, in der Menschen dafür werben, den BUND mit einem Testament zu bedenken. Mit »Danke« wiederum ist eine Reihe Freianzeigen überschrieben, die dazu anregt, Material zum Thema Erbschaften zu bestellen. Doch wozu ist das gut? Ist es vertretbar, um Testamente für den »guten Zweck« zu werben?

Für den BUND ist es – wie für jede spendensammelnde Organisation – aus verschiedenen Gründen notwendig, um Testamente zugunsten der eigenen Arbeit zu bitten. So sind die öffentlichen Kassen leer: Bund, Länder und Kommunen reduzieren deshalb ihre Ausgaben für den Natur- und Umweltschutz. Zudem zählt die finanzielle und politische Unabhängigkeit zu den höchsten Gütern des BUND. Schließlich sind Einnahmen aus Erbschaften oft nicht an bestimmte Projekte gebunden und stehen damit für die satzungsgemäßen Ziele des BUND zur Verfügung.

Testamente sind sinnvoll

Die »Masse« zum Vererben ist da: »In den kommenden zehn Jahren werden über drei Billionen Euro vererbt«, meldete der BBE-Branchenreport im vergangenen September. Dieser Report gilt als seriöseste Marktforschung auf dem weiten Gebiet der Spekulationen zum deutschen Erbschaftsvolumen.

Diesen Trend greifen Vereine und Organisationen auf. Mittlerweile gibt es zahlreiche Materialien, die mit Informationen rund um das Thema Vererben aufwarten. Hier wird über die aktuelle Rechtslage oder über Steuersätze informiert, dazu gibt es Tipps für das Verfassen eines Testaments.

Auch der BUND informiert in einer Erbschaftsbroschüre – und vertiefend in der Vorsorgemappe – über das Thema. Denn Realität ist: Nur etwa jeder zehnte Bundesbürger macht überhaupt ein Testament. Die Konsequenzen benennt Rechtsanwalt Bernd Beder, der den BUND seit vielen Jahren in Sachen Erbschaften berät und vertritt: »Ist die Nachfolge nicht in einem Testament geregelt und gibt es keine Erben aus der Familie, fällt dem Staat alles zu.«

Doch was ist, wenn man erst einmal »eigene« Erben, sprich Angehörige und Freunde bedenken will? Dazu Beder: »Ein Testament legt ganz genau fest, wer was und wie viel bekommt. Man kann sowohl die Familie als auch Organisationen zu Erben machen.«

Der BUND regt mit Anzeigen zum Thema Testament dazu an, Erbschaftsmaterialien zu bestellen. »Der erste Kontakt geht nie von uns aus«, lautet das Credo in der Berliner Bundesgeschäftsstelle. »Die Menschen kom-



men auf uns zu, indem sie die Broschüre bestellen, sich telefonisch beraten lassen oder um juristische Bewertung ihrer Testamentsentwürfe bitten«, beschreibt Marketingleiterin Rosemarie Kleindl. »Wir treten nicht von uns aus an Menschen heran, sondern warten ab, bis wir Interesse signalisiert bekommen. Der Zuspruch zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.«

Almuth Wenta



... betreut das Erbschaftsmarketing des BUND. Kontakt: Tel. (030) 2 75 86-474, almuth.wenta@bund.net, www.bund.net/testamente