



© www.torange-tt.com

Geht doch!

Berlin macht erste Schritte in Richtung einer fußgängerfreundlichen Stadt. Es bleibt aber noch viel zu tun.

Fußgänger seien „unverbesserliche Neandertaler“, behauptete 1957 eine amtliche Broschüre des Westberliner Senats und forderte: „Wer ein Ziel hat, soll im Auto sitzen, und wer keins hat, ist Spaziergänger und gehört schleunigst in den nächsten Park.“ Mit diesen verkehrspolitischen Leitlinien stand der kleine Stadtstaat keineswegs allein da, weltweit war in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg das Dogma der autogerechten Stadt mit der konsequenten räumlichen Trennung von Arbeiten, Einkaufen und Wohnen äußerst einflussreich. Dies galt für den Osten ebenso wie für den Westen, auch wenn sich dieser vermeintliche Fortschritt im Kapitalismus schneller und deutlicher sichtbar als im Sozialismus Bahn brach. Ihre alles beherrschende Stellung hat die Auto-Ideologie mittlerweile verloren, doch immer noch richtet sie erheblichen Schaden an. Zu Lasten der Lebensqualität, der sauberen Luft, der umweltfreundlichen Mobilität und insbesondere zu Lasten all jener, die sich zu Fuß bewegen.

Dabei hat sich mittlerweile herumgesprochen, dass das Gehen sehr gesund und äußerst preiswert ist – wozu ins Fitnessstudio fahren und dort Geld für die Benutzung eines Laufbands ausgeben, wenn alltägliche Wege zu Fuß das gleiche Resultat bringen? Vor allem nutzt es der Allgemeinheit, wenn möglichst viele laufen. Fußverkehr sorgt für Leben in Dörfern und Kiezen, ohne ein enges Netz von Fußwegen bleibt die Stadt der kurzen Wege eine Utopie. Und in seiner Funktion als Zubringer zum öffentlichen Verkehr ist der Fußverkehr ein unverzichtbares Glied in der Kette der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Wie die autogerechte Verkehrsplanung fast alle Funktionen, die Straßen seit jeher für das öffent-

liche Leben haben, in schmale Streifen rechts und links überdimensionierter Fahrbahnen verbannt hat, lässt sich bei jedem Spaziergang durch besiedeltes Gebiet beobachten. Das gilt für das Brandenburger Straßendorf, wo Fußgängern oft nur ein Streifen märkischer Sand bleibt, ebenso wie für Berlin. In der Hauptstadt mögen die Bürgersteige im Vergleich zu anderen Orten zwar recht breit sein, doch selbst dort kommt man zu Fuß an allzu vielen Stellen kaum voran beziehungsweise aneinander vorbei, weil die verschiedensten Nutzungen um Platz konkurrieren: Tische und Stühle der Außengastronomie, Verkaufsauslagen, Fahrradständer, Verteilerkästen für Strom und Post, Laternen, Straßenschilder, Wartehäuschen an Bushaltestellen, Briefkästen, Altglascontainer und so weiter. All diese Dinge gehören zu lebenswerten und funktionierenden Städten, aber müssen sie wirklich den Verkehrsfluss auf den Gehwegen beeinträchtigen? Und wieso werden statt Radspuren auf der Fahrbahn immer noch neue Radwege auf Bürgersteigen angelegt?

Die Straße neu aufteilen

Der Autoverkehr nimmt nicht nur in seiner fließenden, sondern auch in der ruhenden Form viel zu viel Raum ein. An Hauptverkehrsstraßen beanspruchen parkende Autos eine ganze Spur, die als Radspur eine sinnvolle Alternative zu den schmalen Radwegen auf Bürgersteigen ist. Rücksichtslos abgestellte Fahrzeuge blockieren Übergänge und Kreuzungen, so dass für Menschen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Gepäck oft kein Durchkommen ist. Richtig gefährlich wird es, wenn Kinder stark zugesperrte Straßen überqueren wollen. Die geparkten Autos

nehmen ihnen die Sicht auf das Verkehrsgeschehen und verhindern, dass sie von den Fahrzeuglenkern gesehen werden können. In Berlin bewegt sich aber etwas zum Guten. Seit einigen Jahren erfährt der Zebrastreifen eine Renaissance, außerdem erleichtern Mittellinien und Gehwegvorstreckungen die Straßenüberquerung. Kleine Schritte, aber im Wortsinn strategisch vorgenommen, denn mit seiner Fußverkehrsstrategie von 2011 bekennt sich der Senat zur Förderung des Fußverkehrs.

Es besteht also kein Erkenntnis-, sehr wohl aber ein Umsetzungsdefizit, denn von den erwähnten Querungshilfen abgesehen finden konkrete Maßnahmen nur im Rahmen von Modellvorhaben statt. So gibt es seit Herbst 2015 in der Schöneberger Maaßenstraße eine sogenannte Begegnungszone: einen verkehrsberuhigten Bereich, dessen Gestaltung dafür sorgt, dass sich Autofahrer, Radler und Fußgänger mit besonderer Rücksicht begegnen (siehe Randspalte auf S. 2). Zwei weitere sollen in den nächsten Jahren in der Kreuzberger Bergmannstraße und am Checkpoint Charlie entstehen. Das ist schön, reicht aber nicht.

Um den Fußverkehr spürbar sicherer und attraktiver zu machen, brauchen wir flächendeckend Entschleunigung: Tempo 30 überall dort, wo die Grenzwerte für Lärm, Feinstaub und Stickstoffdioxid überschritten werden, und auf allen Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlage. Und grundsätzlich führt kein Weg daran vorbei, das Straßenland neu aufzuteilen: mehr Platz zum Verweilen und Flanieren, mehr Platz zum Laufen auf dem Gehweg, mehr Platz zum Radfahren auf der Fahrbahn, weniger Platz für den motorisierten Individualverkehr. *sp*

Inhalt

THEMA

Zu Fuß gehen

Kampf um die Straße: Aus der Geschichte der Bürgersteige und Zebrastreifen

Seite 2

„Das Vorgehen ist nicht problemadäquat“: Interview mit Fußverkehrslobbyist Stefan Lieb

Seite 3

AKTUELL

Schluss mit Qualzucht: Volksbegehren gegen Mastentierhaltung erfolgreich

Seite 4

„Mais lockt Biber an“: Interview mit Bibermanagerin Undine Schubert

Seite 4

Recht zum Atmen: Gericht ordnet Tempolimit an

Seite 5

Auf angestammter Bahn nach Potsdam

Seite 5

BUNDjugend

Refugees welcome: Gärtnern verbindet

Seite 6

Kinderwettbewerb Naturtagebuch

Seite 6

NATUR ERLEBEN

Die Pfaueninsel

Seite 7

ÖKOTIPP

Wandern und flanieren

Seite 7

KURZ & BUND

Zu Fuß gehen in Zahlen

Seite 8

Zu Fuß zur Schule

Seite 8

Kampf um die Straße

Eine kleine Geschichte der Bürgersteige und Fußgängerübergänge

Schon im antiken Rom hatten Fußgänger unter rücksichtslosen Wagenkernern zu leiden. Im Jahr 45 v. Chr. griff Julius Cäsar deshalb hart durch: Mit wenigen Ausnahmen durften Fuhrwerke zwischen Sonnenaufgang und Nachmittag nicht in der Stadt verkehren. Der Wirtschaftsverkehr der dicht besiedelten Millionenstadt fand daher in den Nachtstunden statt. Das Rumpeln der mit Eisen beschlagenen Wagenräder auf den Pflastersteinen und die Flüche der Kutscher raubten zwar vielen Einwohnern den Schlaf, dafür schonte das Fahrverbot tagsüber die Nerven. Die Städte im römischen Imperium besaßen gepflasterte Bürgersteige, allerdings dienten diese nur am Rande dem Fußverkehr. Errichtet auf Kosten der Hausbesitzer boten sie Platz für alle möglichen kommerziellen Nutzungen: Barbieri rasierten im Freien, Händler boten Waren feil, auf kleinen Holzöfen bereiteten Imbissverkäufer Essen zum Mitnehmen zu. Zum Gehweg wurde der teilweise überdachte Bürgersteig nur bei schlechtem Wetter und wenn es galt, Unrat auf der Straße auszuweichen. Um das Schuhwerk nicht zu beschmutzen, überquerten feiner Herrschaften die Straße auf großen Trittsteinen, die vor allem an Kreuzungen in das Pflaster eingelassen waren. Diese antiken Fußgängerübergänge, die heute noch in Pompeji zu besichtigen sind, dürften auch der Verkehrsberuhigung gedient haben.

Nach dem Zusammenbruch Roms geriet spezielle Infrastruktur für Fußgänger in Vergessenheit. Erst im 17. bzw. 18. Jahrhundert legte man in London und Paris wieder Gehsteige an, die die Passanten in erster Linie vor Pferdemist auf der Straße schützten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts veränderte sich die Stimmung, als mit Automobil und Fahrrad ungewohnt schnelle Verkehrsmittel die Straßen eroberten. Eine Berliner Polizeiverordnung von 1892 verbot ausdrücklich, Hunde auf Radfahrer zu hetzen und Gegenstände in die Speichen zu werfen. Auf der Äußeren Mariahilfer Straße in Wien ließ die Stadtregierung Stufen in die Bürgersteige einbauen, um das Radfahren dort zu verhindern. Auch gegen die Automobilisten, die für ein deutliches Ansteigen der Verkehrstoten verantwortlich waren, richtete sich der Zorn der Fußgänger.

Zebrastrassen scheiterten am eigenen Erfolg

Ein paar Jahre noch durfte die Straße „von jedermann zum Gehen, Reiten, Radfahren, Fahren und Viehtreiben benutzt werden“, wie es die preußische Wegeordnung von 1905 festhielt. In Deutschland beendete die Reichs-Straßenverkehrsordnung von 1934 die Fahrbahnnutzung für alle: „Ist eine Straße für einzelne Arten des Verkehrs bestimmt (Fußweg, Fahrradweg, Reitweg), so ist dieser Verkehr auf den ihm zugewiesenen Straßenteil beschränkt“. Auf diese Bestimmung stützte sich bis vor Kurzem auch die Benutzungspflicht für Radwege.



© Berthold Werner/CC BY SA 3.0



© Joe MGo/CC BY SA 1.0

Kulturerbe Fußgängerübergang: Trittsteine in Pompeji und Zebrastrassen in der Abbey Road

Da die Straße nun nicht mehr zum Gehen benutzt werden durfte, stellte sich die Frage ihrer legalen Querung. Der in Großbritannien entwickelte Zebrastrassen fand 1949 Eingang in das UN-Protokoll über Straßenverkehrszeichen, drei Jahre später wurde vor dem Bahnhof Schöneweide der erste Zebrastrassen der DDR eingeweiht. Nachdem Fußgänger 1964 an Zebrastrassen Vorrang erhalten hatten, verschwanden im Westen immer mehr Übergänge, um den Autoverkehr nicht aufzuhalten. So sank in Westberlin die Zahl der Zebrastrassen von mehr als 700 auf 75 im Jahr 1990. Auch in seinem Mutterland hat der Zebrastrassen nicht nur Freunde. Eine der nur drei Verkehrsregeln, die sich mit Fußgängern beschäftigen, verbietet diesen, auf Fußgängerübergängen zu „bummeln“ – eine Formulierung, die dem wohl berühmtesten Zebrastrassen der Welt wie auf den Leib geschnitten ist. Täglich pilgern Beatles-Fans zur Londoner Abbey Road, um dort auf den Spuren der Band die Straße zu überqueren – sehr zum Ärger vieler örtlicher Autofahrer, die sich vor dem Übergang stauen. Auch der Gemeinderat von Westminster befasste sich schon mit dem Phänomen. Entfernt werden darf der Zebrastrassen aber nicht mehr, da er seit 2014 auf der Liste des Nationalen Kulturerbes steht. *sp*



Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Haben Sie sich so einiges für das neue Jahr vorgenommen? Dann sind Sie in bester Gesellschaft. Auch Politik und Verwaltung formulieren immer wieder Lobenswertes für die Zukunft. So auch der Berliner Senat. Er beschloss vor mehr als vier Jahren eine ambitionierte Fußverkehrsstrategie. Dank intensiver Beratung von unserer Seite liest sie sich streckenweise, als hätte sie der BUND mitformuliert: Das Gehen soll sicherer und attraktiver, der öffentliche Raum barrierefrei, der Fußverkehr besser mit Bus und Bahn verknüpft werden.

Bravo! Diesem Beispiel dürfen gern weitere Landesregierungen folgen. Zum Beispiel die in Potsdam.

Allerdings geht es der öffentlichen Hand nicht anders als uns allen: Im Alltag geraten die guten Vorsätze gelegentlich in Vergessenheit. So sind auch in Berlin die zu Fuß Gehenden trotz Fußverkehrsstrategie immer noch die schwächsten Verkehrsteilnehmer, ihre Bedürfnisse werden häufig zuletzt berücksichtigt. Dabei geht fast jeder Mensch zu Fuß, und sei es nur auf dem Weg zum Fahrrad, zum Auto oder zur Bahn.

Wer Fußverkehr fördert, tut also allen etwas Gutes. Daran wird der BUND die Verantwortlichen immer wieder erinnern, das ist einer unserer Vorschläge.

Ihnen eine angenehme Lektüre!

Ch. Kühnel B.V.

„Das Vorgehen ist nicht problemadäquat“

Stefan Lieb, Geschäftsführer von FUSS e. V., über zögerliche Fußverkehrsplanung, Radfahrer in Grünanlagen und weitgehend unbekannte Verkehrsregeln

BUNDzeit: Herr Lieb, wird der Anteil der Fußgänger am gesamten Verkehr richtig erfasst?

Stefan Lieb: Wenn gezählt wird, dann nur punktuell, beispielsweise mal auf einer Geschäftsstraße. Alles andere sind Befragungen. Den meisten Menschen ist gar nicht klar, dass sie immer irgendwelche Wege zu Fuß gehen, oft auch längere. Wenn man sie befragt, nennen sie dann nur den Bus, in den sie später eingestiegen sind.

Gibt es auf Bundesebene eigene Fördertöpfe für den Fußverkehr?

Nein, da weigert sich das Bundesverkehrsministerium standhaft. Aber langsam bewegt sich etwas in den Köpfen. Die Kommunen stellen dagegen immer öfter Pläne für nicht-motorisierten Verkehr auf. In der Praxis bedeutet ein Plan für Fuß- und Radverkehr aber, dass die speziellen Interessen des Fußverkehrs untergehen. Es heißt: „Wir machen Fuß- und Radverkehrsförderung“, aber dann geht es immer um Radsport und -wege.

Hat Radverkehrsförderung nicht auch eine indirekte Wirkung auf den Fußverkehr?

Nur wenn sie dafür sorgt, dass Fahrräder dort fahren, wo sie hingehören, nämlich auf der Fahrbahn. Da sind wir uns mit den organisierten Radlern einig. Aber viele Radfahrende haben einfach noch nicht verstanden, dass sie auf Gehwegen nicht nur andere belästigen, sondern auch sich selbst gefährden. Stichwort: abbiegender Autoverkehr. Interessenkonflikte gibt es auch in Grünanlagen. Wir sagen nicht generell, dass der Große Tiergarten völlig radfrei sein muss, aber es sollte schon größere Bereiche geben, wo beispielsweise Eltern kleine Kinder im Zickzack laufen lassen können, ohne gleich einen Herzinfarkt zu bekommen, wenn ein Radfahrer vorbeikommt. Achsen durch Grünanlagen ja, aber nicht jeder Weg muss für Radfahrer freigegeben sein.

Muss man so etwas mit Verboten regeln?

Wie so oft kann man auf Vernunft und Rücksichtnahme hoffen, aber ein kleiner Teil der Radfahrer ist nicht einsichtig. Bei langsam radelnde Senioren, die mit ihren fünf Stundenkilometern keinen gefährden, sagt niemand etwas. Aber dann gibt es ja noch die „sportlichen“ Radler, die gern durch Fußgängergruppen pflügen – und für die brauchen wir Regeln.

Sind „Rüpel-Radler“ die größte Gefahr für Fußgänger?

Das größere Problem ist der sakrosankte Autoverkehr, der nicht in Frage gestellt wird. Bei Konflikten zwischen Fußgänger und Radfahrern sieht man aber noch den einzelnen Menschen. Deshalb werden Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern, die es ja gibt, stärker wahrgenommen.

Welche gesetzlichen Änderungen wünschen Sie sich zur Förderung des Fußverkehrs?

Das Wichtigste ist Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts. Und Kommunen sollten mehr Entscheidungsmöglichkeiten bekommen. Ansonsten haben wir eher Wünsche auf Ebene der Verwaltungsvorschriften, etwa dass das Falschparken auf dem Gehweg konsequent geahndet wird. Und wir würden uns über echte Begegnungszonen freuen, wo Fußgänger Vorrang haben. Wir haben bislang nur verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche ohne Fußgängerfortritt, so wie neuerdings in der Maaßenstraße in Schöneberg. Die große Angst ist ja immer, dass rücksichtslose Fußgänger den restlichen Verkehr blockieren. In keinem unserer Nachbarländer Schweiz, Österreich, Frankreich und Belgien, wo es Begegnungszonen gibt, ist das der Fall. Die Fußgänger queren die Straße, weil sie auf die andere Seite wollen – und das war es auch schon. In den Schweizer Begegnungszonen ist der Autoverkehr flüssiger geworden, weil das starre Ampelsystem weggefallen ist.

Woher kommt diese vorbildliche Haltung in der Schweiz? Der Motorisierungsgrad ist doch ähnlich wie bei uns.

Da muss ich spekulieren. Man sagt ja immer, Länder ohne eigene Automobilindustrie sind freundlicher zu unmotorisierten Menschen.

Neben der Maaßenstraße sollen in Berlin zwei weitere verkehrsberuhigte Geschäftsstraßen entstehen, in der Kreuzberger Bergmannstraße und am Checkpoint Charlie. Reicht das?

Dieses Vorgehen ist nicht problemadäquat. Wir brauchen richtige Begegnungszonen, und zwar zweihundert in der ganzen Stadt. Dazu reichen einfache Maßnahmen: Beschilderung, Tempo 20, weniger Parkplätze. Die geparkten Autos nehmen nicht nur Platz weg, sondern zerstören auch Sichtbeziehungen zwischen Verkehrsteilnehmern.

Setzen Polizei und Ordnungsamt die geltenden Regeln durch?

Sicher ist der Hinweis auf Personalengpässe berechtigt. Wir haben aber den Eindruck, dass die Berliner Ordnungsämter vor allem dort aktiv sind, wo Parkraummanagement betrieben wird. Also dort, wo es um Einnahmen geht. Dann kommt es zu Situationen, wo der Parker auf dem Gehweg unbehelligt bleibt und nebenan der Besitzer eines abgelaufenen Parktickets ein Knöllchen bekommt. Im Prenzlauer Berg haben sie Anwohnerparkplätze so markiert, dass die Überwege an Kreuzungen nicht frei waren. Um mehr Einnahmen zu generieren, schafft man Situationen, in denen Fußgänger mit Kinderwagen kaum über die Straße kommen, wenn sich die Autofahrer nach der Markierung richten.

Was braucht man auf den Gehwegen, was sollte weg?

Zum Gehen gehört auch das Sitzen, gerade ältere Menschen brauchen Bänke. Geschäftsauslagen und Gastronomie machen das Gehen attraktiv, aber die Relation zum vorhandenen Platz muss vernünftig sein. Geparkte Fahrräder gehören auf den Parkstreifen, natürlich mit Abstellanlage. Das schlimmste Hindernis sind parkende und abbiegende Autos. Viele Autofahrer wissen nicht, dass sie beim Abbiegen Fußgängern den Vortritt lassen müssen. Leider ist das auch den meisten Fußgängern unbekannt. Man soll für dieses Recht natürlich nicht sein Leben riskieren, aber auch nicht präventiv einen Meter vor der Kreuzung stehen bleiben, damit das Auto mit hohem Tempo abbiegen kann.

Das Gespräch führte Sebastian Petrich



© privat

Zur Person

Stefan Lieb, geboren 1959, kam über die Arbeit als Krankenpfleger in einer Rettungsstelle zu den Verkehrs-Bürgerinitiativen und studierte Philosophie. Anschließend fand er Zeit für vier Kinder und arbeitete, zuerst ehrenamtlich, beim Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UMKEHR und FUSS e. V. Fachverband Fußverkehr. Seit dem Jahr 2000 ist er dort für die Zeitschrift mobilologisch und die Organisation der Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresse (BUVKO) zuständig. 2015 wurde er Bundesgeschäftsführer von FUSS e. V.

www.fuss-ev.de

Querungshilfen fordern

Ärgern Sie sich auch über Straßen, die sich nur schwer zu Fuß überqueren lassen? Dann schlagen Sie den zuständigen Behörden eine neue Querungshilfe vor. Mittellinseln, Zebrastrassen und Gehwegvorstreckungen sind wesentlich günstiger zu bauen und zu unterhalten als Ampeln. Ihre Standortvorschläge nehmen die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die Verkehrslenkung oder die Bezirksämter entgegen. www.kurzlink.de/querung

Bürgerbeteiligung Bergmannstraße

Bevor die Bergmannstraße in Kreuzberg zu einer Begegnungszone umgestaltet wird, findet im Frühjahr 2016 eine Bürgerbeteiligung statt. Die erste Phase des Online-Dialogs ist bereits abgeschlossen, die Ergebnisse finden Sie im Internet. Die zweite Phase beginnt am 9.2.2016 und endet am 8.3.2016. Alle Interessierten sind zudem bei einer offenen Bürgerwerkstatt willkommen: 3.3.2016, 18:30 Uhr, House of Life e. V., Blücherstraße 26b, Berlin-Kreuzberg. Zum Online-Dialog: www.begegnungszonen.berlin.de

Fußgängerfreundliche Ampeln

2012 hatte der BUND dazu aufgerufen, fußgängerfreundliche Ampelschaltungen zu melden. Aus den vielen Meldungen konnten berlinweit 206 Problemampeln identifiziert werden: Ampeln mit gefährlichen Schaltungen (Autos biegen auf zwei Spuren ab, während Fußgängerampeln grün anzeigen, Mittellinseln zu klein für das Fußverkehrsaufkommen) und Ampeln mit besonders langen Wartezeiten für Fußgänger, darunter auch viele Überquerungen, für die Fußgänger zwei Ampelphasen brauchen. Statt diese Ärgernisse zügig zu beseitigen, testete die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung blinkende Fußgängerampeln. www.kurzlink.de/ampeln

Begegnungszonen

Der Begriff stammt aus der Schweiz. In den dortigen Begegnungszonen haben Fußgänger Vorrang vor dem Kraftverkehr. Derartiges gibt es in Deutschland nicht.

Die Straßenverkehrsordnung kennt nur verkehrsberuhigte Bereiche (umgangssprachlich Spielstraße: Schrittgeschwindigkeit, Fußgänger sind gleichberechtigt, meist keine Bürgersteige) und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche (Tempo 20, Fußverkehr auf dem Bürgersteig). Die als erste Berliner Begegnungszone titulierte Maaßenstraße ist rechtlich ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich. Beim Umbau 2015 wurden die Bürgersteigradwege entfernt und die Fahrbahn verengt und verschwenkt. Ergebnis: Der Autoverkehr fließt langsamer, was auch den Radfahrern zugutekommt. Zu Fuß lässt sich die Schöneberger Ausgehmeile jetzt wesentlich besser queren.

Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche

Der BUND fordert, Begegnungszonen nach Schweizer Vorbild rechtlich möglich zu machen. Einstweilen soll das Instrument des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs öfter zum Einsatz kommen.

Neben den beiden weiteren geplanten Projekten Bergmannstraße und Checkpoint Charlie schlägt der BUND vor, folgende für Einkäufer und Tourismus wichtige Gebiete in verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche umzuwandeln: Friedrichstraße zwischen Checkpoint Charlie und Unter den Linden, die Straßen rund um den Gendarmenmarkt und den Hackeschen Markt, Bodestraße/Am Lustgarten auf der Museumsinsel, als Fortsetzung der Maaßenstraße Winterfeldtplatz, Goltzstraße und Akazienstraße, Wilmersdorfer Straße nördlich und südlich der Fußgängerzone bis Zillestraße bzw. Adenauerplatz, Bahnhofstraße in Lichtenrade, Breite Straße in Spandau sowie den Schloßplatz beim künftigen Stadtschloss (Unter den Linden/Liebkechtstraße).

Volk will Qualzucht stoppen

Das Volksbegehren gegen Massentierhaltung war erfolgreich. Jetzt muss der Brandenburger Landtag der Gesetzesvorlage zustimmen oder dem Volk zur Abstimmung vorlegen.

Es ist amtlich: Fast 104.000 Brandenburgerinnen und Brandenburger haben das Volksbegehren für den Ausstieg aus der Massentierhaltung unterschrieben. Nötig gewesen wären nur 80.000. Damit ist es das zweite erfolgreiche Volksbegehren in der Geschichte Brandenburgs. In allen Regionen des Landes, in den Städten ebenso wie in den Dörfern hat das Anliegen großen Zuspruch gefunden. Es besteht aus vier Kernforderungen. Erstens: Nur noch artgerechte Tierhaltung soll mit Steuergeld gefördert werden, ab einer gewissen Betriebsgröße soll es keine Förderungen mehr geben. Zweitens: Das Kupieren (Abschneiden) von Schnäbeln bei Geflügel und Schwänzen bei Schweinen wird verboten. Drittens: Ein von der Regierung unabhängiger Tierschutzbeauftragter wird eingesetzt. Viertens: Die anerkannten Tierschutzverbände bekommen ein Verbandsklagerecht. Schließlich können Tiere im Gegensatz zu Agrarinvestoren ihre Rechte nicht vor Gericht einklagen. Desweiteren verpflichtet der Gesetzesentwurf die Landesregierung, sich im Bundesrat für schärfere Regeln für den Antibiotikaeinsatz im Stall, mehr Mitbestimmungsmöglichkeiten der Kommunen im Genehmigungsverfahren von Mastanlagen, weniger Gülle auf den Äckern und weniger Staub und Gestank aus den Megaställen einzusetzen.

Nun muss sich der Landtag voraussichtlich im März erneut mit den Forderungen befassen. Anfang 2015 hatte er sie nach der erfolgreichen Volksinitiative abgelehnt. Verabschieden die Abgeordneten nichts, was dem Volksbegehren entgegenkommt, findet Mitte Juni erstmals in der Geschichte Brandenburgs ein Volksentscheid statt. Zu Redaktionsschluss war noch nicht klar, wie der Landtag entscheiden würde. Sollte er den Entwurf in ein Gesetz gießen, wird der BUND sehr genau hinsehen, wie es umgesetzt wird – schließlich bestehen auf bürokratischer Ebene viele Möglichkeiten, das Gesetz ins Leere laufen zu lassen.

Sollte der Landtag die Vorlage erneut ablehnen, steht ein letzter Kraftakt bevor: die Mobilisierung zum Volksentscheid. Damit dieser erfolgreich wird, muss ein Viertel der Wahlberechtigten an der Abstimmung teilnehmen und mehrheitlich mit Ja stimmen. Das ist ambitioniert, aber nicht aussichtslos, wie der Ausgang des Volksbegehrens gezeigt hat; der Ausstieg aus der Massentierhaltung ist kein Nischenthema mehr.

Der BUND bedankt sich bei all den Aktiven, die Zeit und Geld gespendet haben, um unermüdlich Stimmung für die gute Sache zu machen. Ohne sie wäre dieser historische Erfolg nicht möglich gewesen.



Der BUND ist Teil des breiten Bündnisses für den Ausstieg aus der Massentierhaltung.

„Mais lockt Biber an“

Undine Schubert ist seit Herbst 2015 eine von zwei Biberbeauftragten in Brandenburg. Schon seit Langem hatten die Naturschutzverbände eine Stelle gefordert, die Konflikte um Biber frühzeitig entschärft.

BUNDzeit: Frau Schubert, was genau ist Ihre Aufgabe?

Undine Schubert: Mein Kollege und ich sind im Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft angesiedelt und haben hauptsächlich mit den Wasser- und Bodenverbänden zu tun. Diese bekommen den Mehraufwand, der ihnen durch Biber entsteht, unter bestimmten Bedingungen erstattet. Und wir beraten die Unteren Naturschutzbehörden in den Landkreisen, die die konkreten Entscheidungen im Umgang mit einzelnen Bibern oder Biberbauten zu treffen haben. Außerdem informieren wir über mögliche Präventionsmaßnahmen und betreiben Öffentlichkeitsarbeit.

Was empfehlen Sie zur Prävention?

Wenn Biber beispielsweise in Privatgärten Obstbäume fällen, einfach Estrichmatten um die Bäume wickeln. Man kann auch den Gartenzaun in den Boden eingraben, damit der Biber erst gar nicht in den Garten kommt. Auch Landwirte können vorbeugen. Einige leiden darunter, dass durch Biberdämme ihre Felder vernässen, oder unter Bibergrabungen in den Böschungen, wegen denen sie mit ihren Maschinen einbrechen. Hier bietet sich an, einen Gewässerrandstreifen anzulegen, der nicht bearbeitet wird. Angebaute Kulturen lassen sich mit einem Elektrozaun schützen. Für den Biber ist es natürlich sehr verlockend, sich im Maisfeld zu bedienen, wenn es unmittelbar am Wasser steht. Er liebt Mais.

Finanziert das Land solche Maßnahmen?

Ja, allerdings gibt es eine Bagatellegrenze von 5.000 Euro. Zu beantragen ist diese Förderung bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg.

Wegen Schäden an Dämmen und Bäumen werden immer wieder Rufe laut, den unter strengem Schutz stehenden Biber abzuschließen, was aus gutem Grund verboten ist. Angenommen, man ließe sich auf diese Diskussion ein: Bringt es überhaupt etwas, Biber zu entnehmen und zu töten?

Mitten in der freien Natur kann man davon ausgehen, dass ein Revier schnell wieder besetzt wird. In Brandenburg haben wir bisher kaum Erfahrung mit der Entnahme. In einem Fall wurde eine Biberfamilie entnommen, die sich in dem Havariebecken einer Industrieanlage angesiedelt hatte. Anschließend wurde ein bibersicherer Zaun um das Becken gebaut. In so einem Fall ist eine Entnahme sinnvoll.

Wie viele Biber gibt es in Brandenburg und wie zählt man sie?

Wir gehen von 3.000 bis 3.300 Tieren aus. Die Bestandserfassung erfolgt durch die Naturschutzstation Zippelsförde. Man sucht nach Spuren und Burgen. Das machen Ehrenamtliche flächendeckend nach einheitlichen Kartieranleitungen.

Kontakt zu den Biberbeauftragten:
Südwestliches Brandenburg:
Undine.Schubert@mlul.brandenburg.de,
0331 866 7809
Nordöstliches Brandenburg:
Mathias.Gutt@mlul.brandenburg.de,
0331 866 7808

Biber kommen auch ohne Bibermanagement zurecht. Für den entspannten Umgang der Menschen mit Biber Schäden ist es aber sehr hilfreich.



© Bernd Baillot

Das Recht zum Atmen

Das Verwaltungsgericht ordnet Tempo 30 auf einer Hauptstraße an, um die Schadstoffbelastung der Luft zu senken. Das wird Folgen haben.

Wenn der Senat einen Luftreinhalteplan aufstellt, muss er sich auch daran halten. So könnte man das Urteil des Berliner Verwaltungsgerichts zusammenfassen, das Anfang Januar für Aufsehen sorgte. Weil die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in der Berliner Allee in Weißensee seit Jahren überschritten werden und keine Besserung in Aussicht ist, muss die Verkehrslenkung auf einem Abschnitt der mehrspurigen Bundesstraße ganztagig Tempo 30 verhängen. Damit gab das Gericht einer vom BUND unterstützten Anwohnerklage statt. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, der die Verkehrslenkung untersteht, hatte vor Gericht argumentiert, eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit behindere die Flüssigkeit des Verkehrs und insbesondere die drei Bus- und vier Straßenbahnlinien auf der Berliner Allee. Dem wollte der Richter, der in der mündlichen Verhandlung zur Überprüfung der Sachlage eigene Geschwindigkeitsberechnungen vornahm, nicht folgen. Entscheidend ist dem Urteil zufolge, was der Senat in seinem Luftreinhalteplan selbst festgeschrieben hat, nämlich dass an allen Hauptverkehrsstraßen, an denen 2015 die Feinstaub- oder NO₂-Grenzwerte überschritten wurden, Tempo 30 angeordnet werden soll. An diese Regel haben sich die Behörden zu halten.

Wenn dieses Urteil rechtskräftig wird – die Senatsseite hatte bei Redaktionsschluss noch nicht beschlossen, ob sie Berufung einlegt –, können Lärm- und Abgasgeplagte an vielen Berliner Hauptstraßen bald aufatmen. Allerdings ist fraglich, ob die Verkehrslenkung von sich aus Tempo 30 an den betroffenen Straßen anordnen wird. Möglicherweise muss sie erst mit weiteren Klagen dazu gebracht werden. Der BUND unterstützt Bürgerinnen und Bürger, die ihr Recht auf saubere Luft einfordern, wenn nötig auch vor Gericht. Besonders problematisch ist die Abgassituation an den Straßen, an denen 2014 die Grenzwerte für Feinstaub und NO₂ am häufigsten überschritten wurden: Leipziger Straße, Buschkrugallee, Hermannplatz, Sonnenallee, Landsberger Allee, Potsdamer Straße und Hardenbergplatz.

Geschwindigkeitsbegrenzungen anzuordnen, reicht allein aber nicht, ihre Einhaltung muss auch überwacht werden. Bislang hat die Polizei nur die Verkehrssicherheit im Blick, wenn sie Geschwindigkeitskontrollen vornimmt, künftig wird sie auch Tempolimits zur Luftreinhaltung überwachen müssen. Um den öffentlichen Verkehr nicht übermäßig auszubremsen, spricht sich der BUND aber dagegen aus, auf allen Hauptstraßen Tempo 30 zu verhängen. Diese Begrenzung soll nur dort gültig sein, wo die Lärm- und Abgaswerte überschritten werden und wo es noch keinerlei Radverkehrsanlagen gibt. sp

Kontakt: Martin.Schlegel@BUND-Berlin.de



Am südlichen Abschnitt der Berliner Allee gilt schon länger Tempo 30. Die Welt ist hier dennoch nicht untergegangen.

Nach Potsdam auf der angestammten Bahn

Früher als gedacht könnte eine alte, neue Eisenbahnstrecke zwischen Potsdam und Berlin wieder in Betrieb gehen.

In der letzten Ausgabe der BUNDzeit stand an dieser Stelle, der BUND halte einen Fuß- und Radweg im Wannseegegraben als Zwischennutzung für sinnvoll, bis eines Tages die Stammbahn wie in der Vorkriegszeit vom Potsdamer Platz über Kleinmachnow nach Potsdam fährt. Inzwischen läuft eine Diskussion über den baldigen Wiederaufbau der Stammbahn. Die Deutsche Bahn hat sehr deutlich ihr Interesse an einer Reaktivierung jener Trasse geäußert, die ihren Namen der Tatsache verdankt, dass sie die erste Eisenbahnstrecke Preußens war. Entscheidend ist aber, ob die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg den Wiederaufbau wünschen. Der Senat möchte dies in den nächsten Monaten prüfen und aus Potsdam, wo man in den letzten Jahren neuen Schienenprojekten gegenüber sehr skeptisch war, kam zumindest kein Widerspruch. Der BUND begrüßt diese Debatte, schließlich könnte die Stammbahn einige Probleme lösen.

Bislang läuft der Regionalbahnverkehr zwischen Berlin und Potsdam über die Stadtbahn. Diese ist so überlastet, dass sie keine weiteren Züge mehr aufnehmen kann. Das wäre aber dringend nötig, schließlich bekommt man in den Regional-Expresszügen dort zu den Stoßzeiten kaum mehr einen Stehplatz. Kleinmachnow ist mit mehr als 20.000 Einwohnern der größte Ort Brandenburgs ohne Schienenanbindung. Ebenso

wie bei Potsdam gehen die Prognosen davon aus, dass die Gemeinde weiter wächst. Eine schnelle Schienenverbindung nach Berlin würde die Zahl der Pendler deutlich senken. Das prosperierende Gewerbegebiet Dreilinden bekäme ebenso eine Station wie das südliche Zehlendorf. Die heutigen S-Bahnhöfe Zehlendorf, Steglitz und möglicherweise auch Schöneberg könnte man mit der wiederaufgebauten Stammbahn an den schnellen Regionalverkehr anschließen.

Da die Trasse niemals entwidmet wurde, ist das Planungsverfahren nicht so langwierig wie bei einem Neubau; Stadtentwicklungsminister Andreas Geisel rechnet mit sieben Jahren für die Planung und weiteren fünf für den Bau. Ob es sich lohnt, für diese relativ kurze Zeit einen Expressradweg als Zwischennutzung zu bauen, darf bezweifelt werden, zumal dafür einige teure Rampen nötig wären. Dieses Geld ließe sich besser in Radsuren im ganzen Südwesten investieren. Gelegentlich wird der Vorschlag geäußert, statt der Regionalbahn nur die S-Bahn von Zehlendorf über Kleinmachnow nach Potsdam-Griebnitzsee zu verlängern. Das klingt auf den ersten Blick charmant und einfach, verkennt aber, dass die S-Bahn noch längere Zeit mit anderen Problemen beschäftigt sein wird. sp



Links der S1-Trasse könnte in einigen Jahren wieder die Stammbahn verkehren. Im Hintergrund die Julius-Leber-Brücke

© L. Wilms/CC BY SA 3.0

Fahrradstadtpläne für Potsdam und Berlin

Anfang April erscheint erstmals ein BUND-Fahrradstadtplan für Potsdam, Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow und den Berliner Südwesten. Er setzt auf die bewährte Farbsystematik des Berliner BUND-Fahrradstadtplans: gelb (Radsuren, Fahrradstraßen, Busspuren) und weiß (wenig befahrene Nebenstraßen) für gute Radbedingungen, grau (Kopfsteinpflaster, viel Autoverkehr) für schlechte. Gleichzeitig erscheint der Berliner BUND-Fahrradstadtplan in aktualisierter 4. Auflage. Die Karte für Potsdam/Südwest kostet 6,90€, die Karte für Berlin 7,90€. Beide sind im Buchhandel, bei der Messe Velo Berlin und beim BUND erhältlich.

Velo Berlin

Auf der großen Fahrradmesse geht es um die neuesten Themen und Trends rund um das Rad. Der BUND ist mit einem Stand vertreten, um die neuen Fahrradstadtpläne vorzustellen. 16./17.4.2016, Messe Berlin www.veloberlin.com

Berliner Klimatag

Beim diesjährigen Klimatag geht es schwerpunktmäßig um die Themen „Klimawandel und Flucht“ und „vegan leben“. Neben Workshops und Diskussionen gibt es ein buntes Aktions- und Mitmachangebot, unter anderem mit Repair Café, Kletterturm und Papierschnöpfen. 24.4.2016, 11–18 Uhr, Forum Factory, Besselstraße 13, Berlin-Kreuzberg www.berliner-klimatag.de

BUND bloggt

Was hat das Pflanzengift Glyphosat in unseren Lebensmitteln verloren? Was hat es mit der Weidelandwirtschaft Lichtenfelde-Süd auf sich? Und welche Metropole darf sich mit dem Titel „Stadt der dreisteinsten Fahrraddiebe“ schmücken? Dies und vieles mehr erfahren Sie auf Umweltzone Berlin, dem neuen Blog des BUND. www.umweltzoneberlin.de

Solidarität mit Geflüchteten

Der BUND heißt geflüchtete Menschen in Deutschland willkommen und tritt jedem Rassismus entschieden entgegen! Er ermutigt seine Mitglieder und Aktiven, den Geflüchteten die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu erleichtern, sei es mit Sach-, Zeit- und Geldspenden oder argumentativ im gesellschaftlichen Diskurs. Die eigenen Angebote will der BUND interkulturell öffnen. Gleichzeitig gilt es Fluchtursachen zu bekämpfen, zum Beispiel Waffenexporte aus Deutschland, Landgrabbing und unfaire Welthandelstrukturen. www.BUND-berlin.de/ BUND-willkommenskultur

Kliniken und Klimaschutz

Das BUND-Projekt „Energiesparendes Krankenhaus“, das seit 2001 ein Gütesiegel an besonders energieeffiziente Kliniken verleiht, hat zusammen mit dem Vivantes Klinikum Neukölln das Zertifikat „Global Green and Healthy Hospitals“ erhalten. Verliehen wird dieses Zertifikat von der Organisation Health Care Without Harm (HCWH), die mit mehr als 500 Mitgliedern in 53 Ländern daran arbeitet, das Gesundheitswesen ökologischer zu gestalten, ohne dabei die Versorgungsqualität zu beeinträchtigen. www.energiesparendes-krankenhaus.de

Repair Café

Jeden dritten Montag im Monat wird die Berliner BUND-Landesgeschäftsstelle zur Werkstatt, wenn ehrenamtliche Tüftlerinnen und Bastler Elektrogeräte, Textilien, Kleinmöbel oder sonstige Gegenstände reparieren, die andere vorbeibringen. Reparieren Sie gern? Dann sind Sie hier richtig! Aufgrund der großen Nachfrage bitten wir die Gäste des Repair Cafés, sich unter Angabe des Reparaturvorhabens vorab anzumelden: repaircafe@BUND-Berlin.de www.repaircafe-schoeneberg.de

Gärtnern verbindet

Refugees welcome: Wie junge Geflüchtete Kontakt zu Gleichaltrigen bekommen.

Flucht ist aktuell ein großes Thema. Weltweit gibt es mit mehr als 60 Millionen Menschen so viele Geflüchtete wie seit dem zweiten Weltkrieg nicht mehr. Die meisten Menschen fliehen zwar innerhalb des Landes oder in die Nachbarländer, aber es gibt auch einen kleinen Prozentteil an Menschen, die es trotz der europäischen Abschottungspolitik bis nach Deutschland schaffen, um hier Asyl zu beantragen. Nicht nur weil viele der Fluchtursachen mit Umweltproblemen verbunden sind, sondern auch weil wir als Verband für ein solidarisches Miteinander und eine gerechte Welt eintreten, ist Flucht für den BUND und die BUNDjugend ein zentrales Thema.

Dabei geht es nicht nur darum, die großen Fluchtursachen zu bekämpfen, sondern auch im Kleinen den Menschen zu helfen, sich in ihrer neuen Heimat wohlfühlen. Deshalb haben sich einige junge Menschen bei der BUNDjugend überlegt: „Gärtnern verbindet!“. Und so haben sie sich entschlossen, gemeinsam mit jungen Geflüchteten ein Flüchtlingsheim in eine grüne Oase zu verwandeln, sich kennenzulernen und den Start in Deutschland mit neuen Freunden zu vereinfachen. Seit August treffen sich wöchentlich junge Menschen zwischen 15 und 20 Jahren mit jungen Geflüchteten, die in einem Zehendorfer Containerdorf wohnen. Zusammen bauen sie Hochbeete, pflanzen bunte Blumen und Gemüse an und lernen sich untereinander kennen. Beide Seiten profitieren von dem Erfahrungsaustausch: Die Geflüchteten lernen Gleichaltrige aus ihrer Nachbarschaft kennen und werden in die sozialen Netzwerke im Viertel eingebunden. Die jungen Berliner*innen bekommen einen Einblick in eine für sie ganz neue Erfahrungswelt. Das gemeinsame Gärtnern schafft einen Raum und das Selbstvertrauen, das eigene Umfeld aktiv zu verändern und zu gestalten. Es setzt einen Gegenpol zum Ohnmachtsgefühl des Asylverfahrens und schenkt ein Stück Normalität. Darum geht es 2016 in Zehendorf weiter. Eine BUNDjugend-Gruppe in Friedrichshain wird Projekte mit unbegleiteten geflüchteten Minderjährigen starten.

Ein anderes tolles Projekt in Berlin haben junge Frauen gegründet, die von Geflüchteten gefragt wurden, ob es in Berlin Fahrradkurse für Geflüchtete gibt. Gab es nicht, das Projekt „Bikegees“ war geboren. Hier lernen geflüchtete Frauen Rad fahren, damit sie sich selbstbestimmt und sicher in Berlin fortbewegen können. Viele sitzen das erste Mal auf dem Sattel, haben aber schnell erste Erfolgserlebnisse. Nun machen immer mehr Frauen mit und sind auf ihrem eigenen Fahrrad in der Stadt unterwegs.

Es ist also gar nicht so schwer, Geflüchtete willkommen zu heißen. Die BUNDjugend Nordrhein-Westfalen zeigt in einer Broschüre verschiedene Beispiele gemeinsamer Umweltarbeit. Willst du aktiv werden und helfen? Schau in deiner Nachbarschaft, welche Projekte es in den Notunterkünften gibt. In den meisten Stadtteilen gibt es zum Beispiel Initiativen „XY hilft“ (am bekanntesten „Moabit hilft“), die viele tolle und wichtige Dinge organisieren, um die erste Not der Menschen zu mindern. Auch bei der BUNDjugend bekommst du Tipps und Unterstützung für deine Ideen. Gerne oder wir vermitteln wir Kontakt zu verschiedenen Initiativen. *Björn Obmann*



© Björn Obmann



© Björn Obmann

Kontakt:
info@BUNDjugend-berlin.de, 030 3928280

Links zu den erwähnten Projekten:
www.berlin.BUNDjugend.de/refugeeswelcome

Interessante Fakten zu Flucht und Migration auf dem Blog der BUNDjugend:
www.BUNDjugend.de/blog/thema/flucht-migration

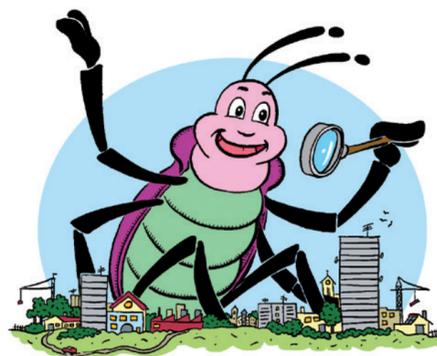
Auf in die Natur

Der diesjährige Kinderwettbewerb um das kreativste Naturtagebuch beginnt.

Im Naturtagebuchwettbewerb 2015 haben wir wieder einmal tolle Naturtagebücher bekommen und sind beeindruckt, mit welcher Aufmerksamkeit die Kinder die Natur beobachtet haben und wie viel Mühe sie sich gegeben haben. Das Siegerbuch hat uns ganz besonders begeistert, denn es vereint viele kreative Ideen zu einem wunderschönen Tagebuch. Gewonnen haben alle, die teilgenommen haben.

Wer jetzt auch Lust bekommen hat: Der Naturtagebuchwettbewerb geht in die nächste Runde. Jedes Kind zwischen acht und zwölf Jahren kann teilnehmen und tolle Preise gewinnen. Und so geht es: Man zieht in die Natur hinaus, beobachtet alleine oder in Gruppen die Natur in ihrer Umgebung über einen längeren Zeitraum und dokumentiert seine Erlebnisse und Entdeckungen. Ob in der Stadt oder auf dem Land, im Garten oder auf der Straße, ob fotografiert, gefilmt, gemalt oder gemessen – am wichtigsten ist am Ende, dass etwas Eigenes und Kreatives dabei herauskommt.

Für alle Teilnehmenden gibt es eine Urkunde und, falls sie nicht einen der Hauptpreise gewinnen, einen Trostpreis. Einsendeschluss ist der 31. Oktober 2016. Anregungen für Naturbeobachtungsthemen und Tipps zur Tagebuchgestaltung finden sich unter www.naturtagebuch.de.



Dort kann man unabhängig von der Teilnahme am Naturtagebuchwettbewerb auch das viermal jährlich erscheinende Manfred-Mistkäfer-Magazin der BUNDjugend abonnieren. Das Magazin wendet sich an Kinder im Alter von acht bis zwölf Jahre, enthält aber auch ein Begleitheft für Erwachsene, den Ideenmarkt. *Paul Kunath*



© Sebastian Petrich

Auch Totholz sieht auf der Pfaueninsel imposant aus.

Leben und absterben lassen

Die Pfaueninsel zeigt auf bemerkenswerte Weise, wie sich Natur- und Denkmalschutz ergänzen.

Immer wieder ertönt ein bedenkliches Ächzen aus der Richtung der alten Bäume, die sich leicht im Wind wiegen. Ein Glück, dass uns die Parkordnung der Pfaueninsel davon abhält, abseits der Wege durch die kleinen Wäldchen zu laufen. Glück vor allem aber für die Bäume. Weil sie sich nicht flächendeckend um die Verkehrssicherung kümmern muss, lässt die Stiftung Preussische Schlösser und Gärten, die das 88 Hektar große Eiland pflegt, Zurückhaltung im Einsatz von Axt und Säge walten. Das Ergebnis ist für Parkanlagen höchst ungewöhnlich: Immer wieder ragen die Reste abgestorbener Bäume, sogenannte Hochstubben, zwischen gesunden Exemplaren empor. Dass hier auch Totholz vorkommen darf, ist nicht nur für die Inselbesucher, sondern auch für die Fauna interessant. Um mit den kleinsten Tieren anzufangen: In und von den Gehölzen leben mindestens 400 verschiedene Holzkäferarten, von denen mehr als 100 auf der Roten Liste Berlins stehen. Von den 53 hier vorkommenden Brutvogelarten gehören mit Mittelspecht, Schwarzspecht, Neuntöter und Schwarzmilan vier zu den nach der EU-Vogelschutzrichtlinie (Anhang 1) geschützten Arten, zudem wurden hier mit Hohltaube und Pirol Vogelarten gesichtet, die auf der Roten Liste Berlins stehen. Fledermäuse nutzen Höhlen im Totholz als Sommer- und Herbstquartiere, während am Ufer Biberspuren gefunden wurden.

An diesem milden Wintertag stürzt keiner der ächzenden Bäume um. Warum auch ausgerechnet heute? Einige der Eichen auf der Insel stehen immerhin schon länger als 300 Jahre. Als der königliche Hofgärtner Ferdinand Fintelmann Anfang des 19. Jahrhunderts und der Gartenkünstler Peter Joseph Lenné in den 1820er-Jahren der Pfaueninsel ihr heutiges Aussehen verliehen, integrierten sie die Eichen in die neu angelegte Kulturlandschaft. Diese sollte zunächst den Eindruck eines landwirtschaftlich genutzten, gleichwohl aber geschmückten Gebiets machen, einer „ferme ornée“, für die die heute noch freien Flächen gerodet wurden. Gewissermaßen als Show-Käserei errichtete man die Meierei. Die finanziell auf-

wändigen Gestaltungen waren möglich, weil König Friedrich Wilhelm II. sich die Pfaueninsel 1793 als seine persönliche Spielwiese angeeignet hatte: zum Jagen und als Rückzugsort für private Momente mit seiner Geliebten. Sein Sohn und Nachfolger Friedrich Wilhelm III. frönte hier seiner Leidenschaft für exotische Tiere. Was 1802 mit einem Gehege für Büffel und bengalische Hirsche begonnen hatte, entwickelte sich über die Jahrzehnte zu einem Tierpark: Unter anderem Affen, Waschbären, Tiger, Löwen, Lamas, Bären, Adler, Eulen und ein Dachs samt Dachsbau standen auf der Liste der Tiere, die nach dem Tod Friedrich Wilhelms III. 1842 von der Pfaueninsel in den Tiergarten gebracht wurden, um dort den Grundstock des Zoologischen Gartens zu bilden. Schon 1821 wurde die Insel an drei Wochentagen für das bürgerliche Publikum geöffnet, verbunden mit dem Hinweis, dass keine Gastronomie vorhanden und der Verzehr mitgebrachter Speisen verboten sei. In diesem Punkt ist die Parkordnung heute liberaler, es spricht nichts gegen ein Picknick auf den Bänken am Wegesrand oder auf der Liegewiese. Verboten ist dagegen grillen, rauchen, Rad fahren, Musik, Ball spielen.

Neben den namengebenden Pfauen blieben weitere Tiere auf der Insel. So ist in der Voliere selten gewordenes Federvieh zu sehen, etwa Hühnerrassen, die den Anforderungen der Agrarindustrie nicht entsprechen. In den warmen Monaten weiden Wasserbüffel auf den Feuchtwiesen bei der Meierei. Anders als Schafe, Rinder oder Pferde kommen sie mit ihren Klauen gut auf dem nassen Boden zurecht. Die Vielfalt der Wiesenlandschaft (Feuchtwiesen, Frischwiesen, Magerrasen, Sandtrockenrasen) waren ein wesentlicher Grund, die Pfaueninsel schon 1922 unter Naturschutz zu stellen. *sp*

Anreise aus Potsdam: zu Fuß das Havelufer entlang, mit dem Bus 316 nach Wannsee, von dort wie aus Berlin mit dem Bus 218 zur Schiffsanlegestelle. Eintritt inkl. Fähre: 4€(ermäßigt 3€)

Wandern und flanieren

Wanderservice für Brandenburg: Das vom FUSS e. V. entwickelte Portal „abgefahren. losgewandert“ präsentiert Wanderwege durch die Mark. Die bedeutendsten sind die Europäischen Fernwanderwege E 10 (Nord-Süd-Richtung) und E 11 (Ost-West-Richtung) sowie der 66-Seen-Wanderweg, der einmal um Berlin herum verläuft. Alle Start- und Zielpunkte der einzelnen Etappen sind mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen, denn ein Ziel des Portals ist es, mehr Freizeitverkehr von der Straße auf die Schiene zu lenken. Unter der Rubrik Wanderwünsche finden Wanderwillige 21 Stichworte, die mit bestimmten Etappen verknüpft sind, etwa Kinder, Kultur, Fluss, Kulinarisches oder die vier Jahreszeiten. Die Wandertipps und -karten gibt es auch in einer gedruckten Fassung. www.abgefahren-losgewandert.de

20 grüne Hauptwege in Berlin: Zwischen 14 und 70 Kilometer sind die Wege lang, die zum Flanieren in der Hauptstadt einladen. Einige führen quer durch die ganze Stadt (Urostromtal-Weg von Spandau über Charlottenburg und Mitte bis Erkner), andere schlängeln sich an der Peripherie entlang (Barminer Dörferweg) oder umrunden die Innenstadtbezirke (Innerer Parkring). Allen gemein ist, dass sie die grünen Korridore nutzen, die durch die Stadt führen, seien es Ufer, Parks, Kleingärten, Wälder oder der Mauerstreifen. Die Routenführung ist das Rechercheergebnis von rund hundert ehrenamtlichen Flaneurinnen und Flaneuren von BUND und FUSS e. V. Die mittlerweile vierte Auflage der Wanderkarte „20 grüne Hauptwege“ gibt es im Buchhandel und beim BUND (Adresse und Öffnungszeiten siehe Randspalte ganz unten) für 4,95 €. Auf den Seiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung finden sich eine digitale Wanderkarte (FIS-Broker), die Koordinaten der Wege (kmz-Daten für Google Earth, gpx-Daten für Navigationsgeräte) und 20 Kurzbeschreibungen. www.gruene-wege-berlin.de



Wandertiefel sind auf Berlins grünen Wegen keine Pflicht.

© Sebastian Petrich

Mitmachen

Greifvögel-Exkursion

Die Naturschutzstation Woblitz im Naturpark Uckermärkische Seen pflegt verletzte Greifvögel und Eulen, um sie wieder in die Wildnis zu entlassen. Normalerweise ist die Station für die Öffentlichkeit geschlossen, für eine BUND-Exkursion gibt es eine Ausnahme. Die Station ist nur zu Fuß zu erreichen, Wanderstrecke insgesamt zehn Kilometer. Leitung: Eckart Klaffke. Teilnahmebeitrag: 21 € (ermäßigt 12 €) sowie Fahrtkosten (etwa 7 €). Anmeldung mit Kursnummer TS14.59B bei der Volkshochschule Schöneberg unter vhs@ba-ts.berlin.de 17.4.2016, 7:30–15:30 Uhr

Vogelstimmenführung

Für die zweistündige Führung ist keine Anmeldung nötig. Teilnahmebeitrag: 5 € (Kinder 2 €) 10.4.2016, 7:15 Uhr, Schöneiche, Kulturgiebertei

Tümpeltour

Dreistündige Radwanderung durch den Kleinen Spreewald; Teilnahmebeitrag: 8 € (Kinder 4 €) 16.4.2016, 13 Uhr, Schöneiche, Berliner Straße 1

Gutes von der Streuobstwiese

Garantiert aus ökologischer Produktion stammen der Honig und Apfelsaft (teils mit Birnenbeimischung) von der BUND-eigenen Streuobstwiese in Stahnsdorf. Solange der Vorrat reicht, verkauft der BUNDladen 3-Liter-Packungen Apfelsaft (6 €, ab zwei Stück 5 €) und 300-Gramm-Gläser Honig (5 €). Der Erlös kommt dem BUND zugute. Kein Versand! Öffnungszeiten: Montag, Dienstag, Donnerstag 10–13 Uhr und 14–17 Uhr, Mittwoch und Freitag 10–13 Uhr BUND-Landesgeschäftsstelle, Crellestraße 35, Berlin-Schöneberg

Tipps

Die Lizenz zum Leiten

Hier lernt ihr das Handwerkszeug, das euch zu richtigen Gruppenleiter*innen macht: Gruppenpädagogik, Leitungsverhalten, rechtliche Grundlagen, ... und jede Menge tolle Ideen und Methoden für eure Gruppenstunde in der Natur. Außerdem wollen wir so viel wie möglich gemeinsam draußen sein, vegetarisch kochen und Spaß haben. Das Seminar, bei dem ihr am Schluss die Jugendgruppenleiter*innenCard (kurz: Juleica) erwerbt, findet in zwei Modulen statt. Ab 16 Jahren, Kosten: 80 € 8.–10.4.2016, Schlaubemühle 22.–24.4.2016, Alt Schadow Anmeldung bis 24.3.2016 unter mail@BUNDjugend-brandenburg.de

Mitgliedervollversammlung

Auf ihrer Mitgliedervollversammlung berät die Berliner BUNDjugend mit allen Aktiven, Mitgliedern und Freunden über ihren Kurs in den kommenden zwölf Monaten. Um die formelle Einladung mit Tagesordnung etc. zu bekommen, meldet ihr euch bitte unter info@BUNDjugend-berlin.de 10.4.2016, 11 Uhr, Landesgeschäftsstelle, Erich-Weinert-Straße 82, Berlin-Prenzlauer Berg

Anti-Kohle-Proteste in der Lausitz

Am Pfingstwochenende finden in der Lausitz Proteste gegen den Kohleabbau statt. Haltet euch das Wochenende frei und informiert euch über die aktuellen Pläne unter www.berlin.BUNDjugend.de 13.–15.5.2016, Lausitz

Im Pulk zur VELO-Messe

Die BUNDjugend organisiert zur VELO am 16./17.4.2016 (siehe Randspalte Seite 5) wieder eine mitRADgelegenheit, damit Besucher*innen gemeinsam und sicher auf der Straße fahren können. Treffpunkte: 16./17.4.2016, 11:00 Uhr, S-Bahnhof Tempelhof 16./17.4.2016, 11:15 Uhr, S-Bahnhof Schönhauser Allee www.mitradgelegenheit.org

Herausgeber

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Berlin e.V. Crellestr. 35 10827 Berlin www.BUND-Berlin.de und Landesverband Brandenburg e.V. Friedrich-Ebert-Str. 114a 14467 Potsdam www.BUND-Brandenburg.de

Kontakt

Tel. 030 787900-0 E-Mail: redaktion@BUNDzeit.de www.BUNDzeit.de

Redaktion

Sebastian Petrich (sp) Carmen Schultze (cs) V.i.S.d.P.

Marketing

Thorsten Edler Vertriebsunterstützung: primeline.berlin gmbh Marienburger Straße 16 10405 Berlin

Anzeigen

Tel. 030 787900-42 E-Mail: anzeigen@BUNDzeit.de

Druck

apm alpha print medien AG Kleyerstraße 3 64295 Darmstadt www.apm.ag

Gestaltung

sujet.design www.sujet.de/sign

Erscheinungsweise: vierteljährlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

Auflage

30.000 Gedruckt auf Ultra Lux semiglos, 100% Recycling

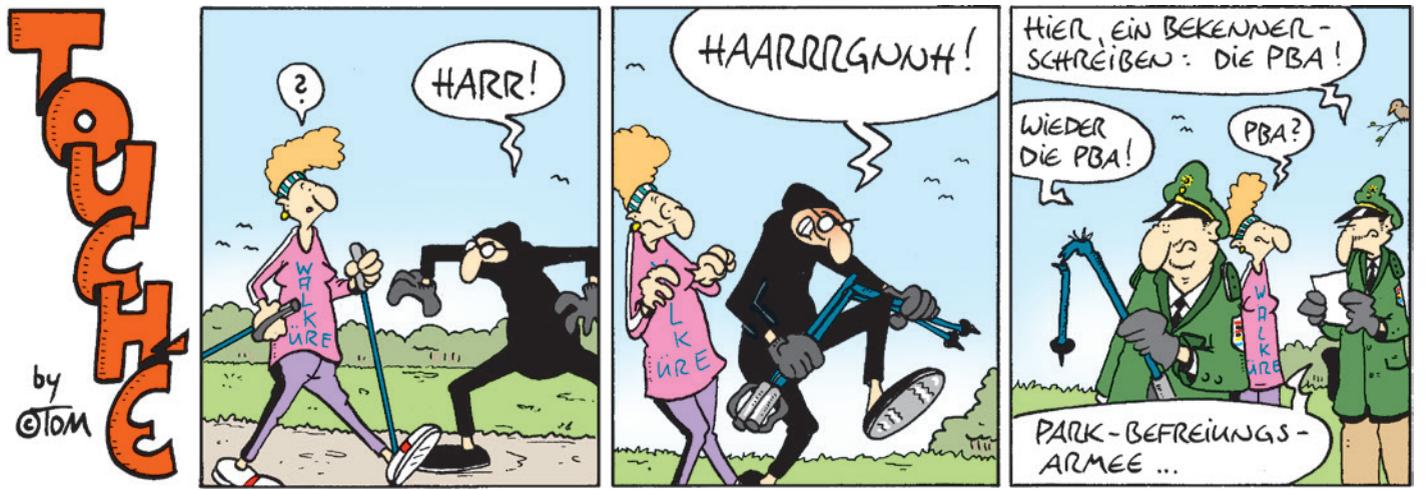
Die nächste BUNDzeit erscheint Anfang Mai 2016. Anzeigenschluss ist der 18. März 2016.

Spendenkonto

BUND Berlin Bank für Sozialwirtschaft IBAN: DE51 1002 0500 0003 2888 00 BIC: BFSWDE33BER

BUND Brandenburg GLS Bank IBAN: DE24 4306 0967 1153 2782 00 BIC: GENODEM1GLS

Erbschaften an den BUND sind nach §13 ErbStG von der Erbschaftssteuer befreit. Fordern Sie unsere Informationsmaterialien an: erbschaftsratgeber@BUND-Berlin.de



Zu Fuß zur Schule

„Das Kind in die Schule zu fahren ist gefährlicher, als es selbst gehen zu lassen“. Wenn sogar der ADAC zu diesem Befund kommt, dann muss wohl etwas daran sein. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts verunglückten 2014 bundesweit insgesamt 22.965 Kinder zwischen 6 und 15 Jahren im Straßenverkehr. Davon saßen 7.184 in einem Auto, 5.409 gingen zu Fuß. Gerade vor Grundschulen führt das hohe Aufkommen von Elterntaxis oft zu gefährlichen Situationen. Abgelenkt von den eigenen Kindern auf dem Rücksitz übersehen Eltern leicht andere Kinder, die vielleicht selbst gerade aus einem Wagen gestiegen sind oder den ganzen Schulweg allein gegangen sind. Um den Nachwuchs möglichst nahe am Schultor aussteigen zu lassen, halten Helikoptereltern wie selbstverständlich in zweiter Reihe, im absoluten Halteverbot oder sogar auf dem Zebrastrifen. „Achtung Kinder, hier fahren eure Eltern!“ steht nicht ohne Grund auf Warnschildern vor einigen Schulen.

Dabei geht es nicht nur um die Sicherheit. Kinder müssen lernen, sich im Verkehr richtig zu verhalten. Wie sollen sie das schaffen, wenn man ihnen jede Selbstständigkeit nimmt? Sich im öffentlichen Raum zu orientieren und zu bewegen, ist mindestens so wichtig wie Bruchrechnen, kann in der Schule aber nur begrenzt geübt werden. Dazu kommt der gesundheitliche Aspekt. Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule kommen dürfen, leiden seltener an Bewegungsmangel und motorischen Problemen und können sich besser konzentrieren. Weil richtige Mobilitätsbildung mehr als Verkehrsunterricht mit abschließender Radfahrprüfung ist, hat der BUND seit 2010 170 Berliner Schulen dabei unterstützt, den per Muskelkraft zurückgelegten Weg zur Schule wieder zu einer Selbstverständlichkeit zu machen.

Lassen Sie Ihr(e) Kind(er) schon zur Schule laufen? Sehr schön, aber Sie können noch mehr tun. Überzeugen Sie andere Eltern! Oder stoßen Sie an Ihrer Schule Aktivitäten zur Mobilitätserziehung an.



Hintergrundinformationen und Aktionsideen gibt es auf www.mobilitaetserziehung-berlin.de Kontakt: Gabi.Jung@BUND-Berlin.de

Zu Fuß gehen in Zahlen

Anteil des Fußverkehrs am gesamten Verkehr ...

- ... in Cottbus (2008), in Prozent: 26
- ... in Potsdam (2008), in Prozent: 30
- ... in Berlin (2013), in Prozent: 31
- ... in Berlin innerhalb des S-Bahnringes (2013), in Prozent: 35
- ... in Berlin außerhalb des S-Bahnringes (2013), in Prozent: 29
- ... im Bundesschnitt (2008), in Prozent: 24

Im Straßenverkehr verletzte Fußgängerinnen und Fußgänger 2013 ...

- ... in Berlin: 2136
- ... in Cottbus: 33
- ... in Potsdam: 67

Zwischen 2001 und 2015 in Berlin neu angelegte Zebrastrifen ...

- ... insgesamt: 381
- ... Charlottenburg-Wilmersdorf: 35
- ... Friedrichshain-Kreuzberg: 39
- ... Lichtenberg: 22
- ... Mitte: 33
- ... Marzahn-Hellersdorf: 40
- ... Neukölln: 25
- ... Pankow: 53
- ... Reinickendorf: 30
- ... Spandau: 22
- ... Steglitz-Zehlendorf: 31
- ... Tempelhof-Schöneberg: 19
- ... Treptow-Köpenick: 32

Bußgeld als Autofahrerin oder Autofahrer für ...

- ... Fahren auf dem Gehweg, in Euro: 10 (mit Behinderung anderer: 15, mit Gefährdung: 20, mit Sachbeschädigung: 25)
- ... Abbiegen ohne auf zu Fuß Gehende zu achten, in Euro: 70
- ... Ignorieren von zu Fuß Gehende an einem Zebrastrifen, in Euro: 80
- ... Parken auf dem Fußweg, in Euro: 30 (länger als drei Stunden: 35)
- ... schneller als Schrittgeschwindigkeit fahren in einem verkehrsberuhigten Bereich („Spielstraße“), in Euro: 15 (mit Gefährdung: 60)

Bußgeld als Fußgängerin oder Fußgänger für ...

- ... Gehen auf der Fahrbahn statt auf dem Gehweg, in Euro: 5
- ... Querung der Fahrbahn ohne Beachtung des Verkehrs, nicht auf dem direkten Weg oder nicht an der dafür vorgesehenen Stelle, in Euro: 5 (mit Sachbeschädigung: 10)
- ... Ampel überqueren bei Rot, in Euro: 5
- ... nicht zügiges Räumen der Fahrbahn, nachdem die Ampel von Grün auf Rot umgesprungen ist, in Euro: 5 (mit Sachbeschädigung: 10)

Nettoumsatz der Schuhindustrie in Deutschland ...

... 2013, in Milliarden Euro: 7,4

Nettoumsatz der Autoindustrie in Deutschland ...

... 2014, in Milliarden Euro: 367,9

Quellen: Stadt Potsdam, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, TU Dresden, VCD-Städtecheck 2014, Bußgeld-Verordnung (BKatV), de.statistica.com, Verband der Automobilindustrie

Ich will die Arbeit des BUND unterstützen.

Ja, ich möchte Mitglied werden und wähle folgenden Jahresbeitrag:

- Einzelmitglied (mind. 50€)
- Familie (mind. 65€)
- Ermäßigt (mind. 16€)
- Lebenszeitmitglied (einmalig mind. 1.500€)

Name/Vorname _____
 Straße _____
 PLZ/Ort _____
 Geburtsdatum (TT.MM.JJJJ) _____
 Telefon (wenn Sie möchten) _____
 E-Mail (wenn Sie möchten) _____

Ich will den E-Mail-Newsletter des BUND Berlin erhalten.

Bitte ziehen Sie den Beitrag ab dem _____

- monatlich vierteljährlich halbjährlich jährlich
- bis auf Widerruf von meinem Konto ein.

Bitte schicken Sie die ausgefüllte und unterschriebene Beitrittserklärung an:

BUND Berlin • Crellestr. 35 • 10827 Berlin • Fax 030 78790018 • kontakt@BUND-Berlin.de
 BUND Brandenburg • Friedrich-Ebert-Str. 114a • 14467 Potsdam • Fax 0331 23700145 • BUND.brandenburg@BUND.net