

VERKEHRSWENDE JETZT!

So schnell wie möglich muss die Mobilität von Menschen und Dingen CO₂-neutral organisiert werden.



Foto: All About Space/ Shutterstock.com

Der Verkehrssektor leistet weiterhin keinen Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele. Damit folgt das „Klimapaket“ der bekannten Linie des von der CSU geführten Bundesverkehrsministeriums. Bloß keine Einschränkungen oder Verteuerungen für den Autoverkehr, stattdessen milliardenschwere, aber wenig zielgerichtete Investitionen in Elektromobilität. Auslaufpfade für den Verbrennungsmotor? Fehlanzeige. Der neu beschlossene CO₂-Preis von zehn Euro je Tonne führt zu einer Verteuerung von drei Cent pro Liter Benzin oder Diesel, das liegt weit unter den fünf bis zehn Cent, die der Spritpreis aus den verschiedensten Gründen regelmäßig schwankt. Damit sich einzelne preissensible Autofahrende nicht gegängelt fühlen, erhöht die Bundesregierung die Pendlerpauschale ab dem 21. Kilometer um fünf Cent. Wer besonders weit vom Arbeitsort entfernt wohnt, profitiert besonders viel.

Dem „Klimapaket“ fehlt jede Lenkungswirkung. Für die Umweltbewegung bedeutet das: Der Druck auf diese Bundesregierung darf nicht nachlassen. Gleichzeitig muss die Verkehrswende auf kommunaler und Landesebene vorangetrieben werden. In Berlin sind die Bedingungen dafür eigentlich ganz gut. Als erstes Bundesland überhaupt hat die Hauptstadt 2018 ein Mobilitätsgesetz verabschiedet, das die umweltschonenden Verkehrsarten fördern soll. Die Umsetzung stockt allerdings, was nicht zuletzt mit den Sparmaßnahmen der letzten Jahrzehnte zu tun hat. Mittlerweile ist die Verwaltung auf Landes- und Bezirksebene stark unterbesetzt und die dringend benötigten Fachleute für Verkehrsplanung gibt der Arbeitsmarkt nicht so einfach her.

Weil trotz aller Schwierigkeiten bei der Umsetzung ein solches Mobilitätsgesetz eine handfeste Handlungsanweisung für die Regierenden ist, sollte es auch in den anderen Bundesländern Standard werden. Wie beim

Berliner Vorbild wird der Impuls angesichts der derzeitigen Mehrheitsverhältnisse kaum aus den Landesparlamenten, sondern eher aus der Zivilgesellschaft kommen. So ist es in Brandenburg ein breites Bündnis von Umweltverbänden, Vereinen und Gewerkschaften, das eine Volksinitiative für ein Mobilitätsgesetz gestartet hat. Das Ziel ist dasselbe wie in Berlin: Die Menschen sollen die Möglichkeit bekommen, sich größtenteils ohne das eigene Auto bewegen zu können – und das unter den Bedingungen eines Flächenlandes (mehr zur Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt“ auf Seite 2).

Alles muss auf den Prüfstand

Umweltfreundliche Mobilität zu ermöglichen, ist freilich nur die eine Seite der Verkehrswende. Die andere ist, dass nun alles, was dem Ziel Klimaneutralität widerspricht, auf den Prüfstand muss. Zum Beispiel der Straßenbau. Wer dem Automobil heute mehr Platz zur Verfügung stellt, verschiebt die Verkehrswende auf morgen. So besteht in Brandenburg die Gefahr, dass die Kompensationen für den Kohleausstieg massiv in den Straßenbau fließen. Ob sich dadurch neue Industrien anlocken werden lassen, ist zweifelhaft, klar ist nur, dass so die Mobilitätsmuster des 20. Jahrhunderts zementiert werden.

Oder sollen die neuen Straßen etwa den vielen Elektroautos Platz bieten, die die Bundesregierung in ihrem „Klimapaket“ herbeisubventionieren möchte? Von wegen klimafreundlich: Das heutige Elektromobilität-Angebot dient in erster Linie dazu, weiterhin CO₂-Schleudern im Portfolio behalten zu können. E-Autos retten SUVs. Zwar wird es nach der Verkehrswende nicht ganz ohne – dann klimaneutral angetriebene – Automobile gehen. Aber bitte mit Augenmaß. Denn selbst wenn irgendwann der Fahrstrom gänzlich aus erneuerbaren Quellen stammen sollte, bleibt das Herumkutschieren einzelner Menschen in

tonnenschweren Vehikeln so ziemlich die ineffizienteste Methode der Fortbewegung. Eins zu eins die heutigen Mobilitätsangewohnheiten mit Elektrofahrzeugen fortzusetzen, ist weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Anstatt das Privatauto zu fördern, sollten die Handwerker*innen- und Lieferdienstfahrzeugflotten auf regenerative Antriebe umgestellt werden. Das hilft, Luftschadstoffe und Lärm zu verringern. Feinstaub und NO₂ sind vor allem ein Problem von Dieselfahrzeugen. Die schlimmsten Lärmerzeuger im Stadtverkehr sind LKW und motorisierte Zweiräder fast aller Art.

Keine neuen Straßen mehr: In Berlin bedeutet das, Neubauprojekte wie die Tangentialverbindung Ost (TVO) zwischen Köpenick und Marzahn und die Ortsumfahrung Malchow zu den Akten zu legen. Für die schon begonnene A100-Verlängerung gilt das natürlich erst recht. Nicht mehr genehmigungsfähig dürfen Großsiedlungen ohne Gleisanschluss sein. Ein unrühmliches Beispiel dafür ist das neue Stadtviertel auf dem ehemaligen Militärgelände Krampnitz nördlich von Potsdam, das seinen Straßenbahnanschluss wohl erst Jahre nach seiner Fertigstellung bekommen wird, wenn sich die Mobilitätsroutinen der Bewohnerschaft schon längst eingespielt haben.

Im wahrsten Sinne des Wortes eingefahrene Verhaltensweisen zu ändern tut weh. So hagelt es regelmäßig Kritik (auch aus Teilen der Koalition), wenn der rot-rot-grüne Senat Maßnahmen anpackt, die den Autoverkehr auch nur gefühlt beeinträchtigen; sei es, dass ein paar Parkplätze für eine Radspur wegfallen oder die Friedrichstraße stundenweise zur Fußgänger*innenzone wird. Da hilft es nur, standhaft zu bleiben. Denn früher oder später profitieren alle von der Verkehrswende: weniger Lärm, weniger Abgase, weniger Unfälle, bessere Aufenthaltsqualität in Geschäftsstraßen, mehr Platz für Wohnungsbau und Grünanlagen. *sp*

INHALT

Thema Verkehrswende

Mobilitätsrevolution von unten: Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg **Seite 2**

„Viele Menschen würden lieber im Zug Zeitung lesen“: Interview mit Anne Klein-Hitpaß **Seite 3**

AKTUELL

Hitze- und Dürresommer 2019: Same Procedure As Last Year **Seite 4**

Wird Erdgas die neue Kohle? **Seite 5**

Eine grüne Welt ist tanzbar **Seite 5**

BUNDJUGEND

Ist Berlin die Fahrradstadt der Zukunft? **Seite 6**

NATUR ERLEBEN

Auf Bonnies Ranch: Spaziergang über die ehemalige Nervenklinik in Wittenau **Seite 7**

ÖKOTIPP

Apps für die Verkehrswende **Seite 7**

KURZ & BUND

Temporäre Spielstraßen **Seite 8**

Verkehrswende in Zahlen **Seite 8**

INFO

RADNETZ DER ZUKUNFT

Wie das im Mobilitätsgesetz beschlossene gute Radnetz konkret aussehen sollte, hat der BUND mit anderen Verbänden auf einer Onlinekarte festgehalten. Die Karte zeigt wichtige gesamtstädtische Routen mit Vorrang für Radfahrende (hellblau), Radschnellwege (orange), sichere Radverkehrsanlagen auf oder entlang von Hauptverkehrsstraßen (rot) sowie Fahrrad- und Nebenstraßen (grün). Grün gestrichelte sind heutige Hauptverkehrsstraßen, die auf Nebenstraßen zurückgestuft werden sollten. Zur Karte: <http://u.osmfr.org/m/254441>

BAHNNETZE DER ZUKUNFT

Schon 2007 hat eine Projektgruppe aus Mitgliedern des BUND, des Fahrgastverbands Igeb und des DGB unter dem Titel „Brandenburgnetz 2020“ skizziert, wie das Brandenburg Eisenbahnnetz erhalten und ausgebaut werden sollte. Das Papier ist fast unverändert aktuell. Aus dem Jahr 2018 stammt dagegen das Zielnetz 2050 für die Berliner Straßenbahn. Es beschreibt, auf welchen Korridoren statt Bussen Trams unterwegs sein sollten. Brandenburgnetz 2020: www.kurzlink.de/netz2020 Zielnetz 2050: www.kurzlink.de/netz2050

LÄRMAKTIONSPLAN

Der Berliner Senat hat zwar einen Lärmaktionsplan (LAP) vorgelegt, doch die vorgesehenen Maßnahmen reichen nicht aus. Der BUND fordert in seiner Stellungnahme daher mehr Tempo-30-Zonen, ambitionierte Parkraumbewirtschaftung, innerstädtische „ruhige Orte“ und nicht zuletzt ein engagiertes Flugvermeidungskonzept zum Schutz vor Lärm aus der Luft. www.kurzlink.de/lap-berlin

E-SCOOTER UND BATTERIEN

Ob die neuen elektrischen Tretroller ein Gewinn für die Verkehrswende sind, wird zurzeit intensiv diskutiert. Warum die Produktion und Entsorgung ihrer Lithium-Akkus aus Umweltsicht problematisch ist, steht im Zero-Waste-Blog des BUND. www.kurzlink.de/e-roller



Foto: Sebastian Petrich

Rad und Bahn: die perfekte Kombination für das Flächenland

MOBILITÄTSREVOLUTION VON UNTEN

Mehr Verkehr auf die Schiene bringen, die Bedingungen für das Radfahren verbessern, das Zufußgehen attraktiver machen: Was von der Politik nur sehr zögerlich kommt, will in Brandenburg nun eine Volksinitiative durchsetzen.

Noch werden in Brandenburg deutlich mehr Wege mit dem Auto als mit den umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Nur 41 Prozent aller Wege entfallen derzeit auf Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Um den Anteil des sogenannten Umweltverbands in den nächsten 15 Jahren auf 82 Prozent zu verdoppeln, hat der BUND zusammen mit anderen Verbänden eine Volksinitiative gestartet, die ein Mobilitätsgesetz auf Landesebene nach Berliner Vorbild erreichen will.

Öffentlicher Verkehr

Es soll die Vorgabe gelten, dass alle Brandenburger Gemeinden mindestens im Stundentakt zu erreichen sind und dass die Fahrt nach Berlin-Mitte nie länger als zwei Stunden dauert, von Mittelzentren höchstens 90 Minuten und von Oberzentren maximal eine Stunde. Um diese Vorgaben zu erfüllen und vor allem auch die Brandenburger Städte untereinander besser zu verbinden, richtet das Land neue Querverbindungen zwischen den großen Schienenachsen ein – auf reaktivierten oder neuen Bahnstrecken oder mit Buslinien. Auf den heute hoffnungslos überlasteten Regionalzugverbindungen muss zu Spitzenzeiten die Kapazität verdoppelt werden, freilich ohne dabei den Güterverkehr von der Schiene zu verdrängen. Der ÖPNV jenseits der Eisenbahn soll künftig eine kommunale Pflichtaufgabe werden, die vom Land finanziell und organisatorisch unterstützt wird. Besonders gefördert sollen kreis- und gemeindeübergreifende Verbindungen.

Fußverkehr

Bislang hat Brandenburg weder eine Fußverkehrsstrategie geschweige denn ein darauf fußendes Förderprogramm. Es ist höchste Zeit, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern und das Gehen systematisch sicherer zu machen. Dabei muss vor allem an diejenigen gedacht werden, die nicht so gut zu Fuß sind. Alle Fußwege und ganz besonders

diejenigen zu Haltestellen und Bahnhöfen – und natürlich die Bahnsteige selbst – müssen barrierefrei werden. Damit sich auch Menschen ohne Airbag sicher auf den Straßen bewegen können, sollen die zuständigen Behörden ihren Ermessensspielraum voll ausschöpfen, um Tempo 30 auch auf Hauptverkehrsstraßen anzuordnen.

Radverkehr

Auf allen Straßen innerorts, auf denen eine Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h zugelassen ist, sollen die Radfahrenden bis 2035 eine eigene Spur oder einen eigenen Weg bekommen, selbstverständlich in ausreichender Breite. Die touristischen Radwege, von denen sich viele in einem beklagenswerten Zustand befinden, sollen nicht nur nach aktuellen Standards instandgesetzt, ausgebaut und unterhalten, sondern auch mit den Routen des Alltagsradverkehrs verknüpft werden. Damit das Rad seine Stärken nicht nur innerhalb der Ortschaften ausspielen kann, soll Brandenburg ein Konzept für gemeinde- und kreisübergreifende Radschnellverbindungen entwickeln und die Umsetzung finanziell und organisatorisch unterstützen. In Kombination mit dem ÖPNV lassen sich auch längere Wege gut per Rad zurücklegen. Deshalb sollen sämtliche Bahnhöfe und Haltestellen sichere Fahrradabstellanlagen bekommen. Die Kapazitäten zur Radmitnahme in Bussen und Bahnen sollen bis 2035 verdoppelt werden.

Die Volksinitiative unterstützen

Unterschreiben können alle, die in Brandenburg gemeldet und mindestens 16 Jahre alt sind. Den Wortlaut der Volksinitiative, eine Liste der Stellen, wo Unterschriftenlisten ausliegen, sowie Unterschriftenlisten zum Download (Achtung: Unterschriften sind nur gültig, wenn alle Felder inklusive Geburtsdatum ausgefüllt sind und auf der Rückseite der Liste der komplette Wortlaut der Volksinitiative steht!) finden Sie unter www.verkehrswende-brandenburg.de

EDITORIAL

von Verena Graichen und Carsten Preuß

Liebe Leser*innen,

in der letzten Ausgabe haben wir Sie an dieser Stelle um Unterstützung für die Volksinitiative „Artenvielfalt retten – Zukunft sichern“ gebeten. Die haben wir bekommen: Bis Mitte Oktober sind mehr als 63.000 Unterschriften zusammengekommen, herzlichen Dank dafür!

Weil es so gut funktioniert hat, bitten wir Sie wieder um Ihre Hilfe. Auch diesmal geht es um die erste Stufe der Volksgesetzgebung in Brandenburg und um ein Thema von überregionaler Bedeutung. „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ heißt die Volksinitiative, die der BUND zusammen mit anderen Verbänden gestartet hat. Wie bei der Artenvielfalt müssen wir mindestens 20.000 gültige Unterschriften sammeln, besser noch viel mehr.

Berliner*innen dürfen zwar nicht unterschreiben, können aber vielleicht im grenzüberschreitenden Bekanntenkreis Werbung für das Anliegen machen, schließlich profitieren auch sie von einer Verkehrswende im Nachbarland. Sei es, weil dann deutlich weniger Verbrennungsmotorblechboxen nach Berlin pendeln oder weil Ausflüge per Rad oder Bahn ins Brandenburgische deutlich mehr Spaß machen könnten als heute.

Worum es im Detail geht und was sich auch in Berlin auf den Straßen ändern muss, lesen Sie in dieser BUNDzeit.

Mit umweltfreundlichen Grüßen

V. Graichen *C. Preuß*

Vorsitzende BUND Berlin

Vorsitzender BUND Brandenburg

„VIELE MENSCHEN WÜRDEN LIEBER IM ZUG ZEITUNG LESEN“

Anne Klein-Hitpaß vom Thinktank Agora Verkehrswende über Mobilität in der Stadt und auf dem Land, autonomes Fahren und Flächenverteilung als zentrale Stellschraube der Verkehrsplanung



Foto: Sebastian Petrich

BUNDzeit: Frau Klein-Hitpaß, die Bundesregierung hat mit ihrem sogenannten Klimapakete recht wenig vorgelegt, um den Verkehr bis 2050 CO₂-frei zu machen. Schaffen das die Städte allein?

Anne Klein-Hitpaß: Nein, die Städte sind zwar oft Vorreiter, aber allein können sie das nicht bewältigen. Der Bund muss Rahmenbedingungen schaffen, damit Städte wirksame Maßnahmen umsetzen können. Auch wenn es bei der Dekarbonisierung nicht nur um den Stadtverkehr geht, haben Städte eine besondere Bedeutung, weil sie quasi der Nukleus für Entwicklungen sind, die auch jenseits ihrer Grenzen wirken. Sie haben funktionierende Instrumente wie zum Beispiel die Parkraumbewirtschaftung und, auch wenn der Rechtsrahmen manchmal schwierig und bei Weitem nicht ausreichend ist, sie haben die Planungshoheit. Das Wichtigste ist, dass sie jetzt anfangen!

Wie kann eine Stadt wie Berlin konkret anfangen, autofrei oder autoarm zu werden?

Am besten mit Zonen, in deren Kern man nicht mehr mit dem eigenen Auto fahren darf und die sukzessive von innen nach außen ausgedehnt werden. Möchte man solche Einschränkungen durchsetzen, braucht man adäquate Alternativen, wie eine gute Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und einen leistungsfähigen ÖPNV. Für Menschen, die nicht aufs Auto verzichten wollen, attraktive Carsharing- und auch Ridepooling-Angebote sowie Taxen. Ein anderer Ansatz, den Verkehr in der Innenstadt besser zu steuern und auch zu reduzieren, ist das Parkraummanagement – in Kombination mit anderen Maßnahmen, wie zum Beispiel der Einführung attraktiver ÖPNV-Angebote. Ein Beispiel dafür ist Amsterdam. Dort sind die Radwege attraktiv und die Parkplätze so teuer, dass die Menschen nicht mehr mit ihrem eigenen Auto in die Innenstadt fahren wollen und es lieber am Rand der Innenstadt parken.

Kritiker*innen der Verkehrswende behaupten gern, dass Städte wie Amsterdam oder Kopenhagen schon aufgrund der Größenverhältnisse nicht mit Berlin vergleichbar sind ...

Grundsätzlich sind alle Städte anders, deshalb kann es nicht die eine Strategie geben. Das hat aber nicht zwingend etwas mit der Größe zu tun. Auch in Berlin sind 50 Prozent der Wege kürzer als fünf Kilometer, solche Distanzen lassen sich gut mit dem Fahrrad zurücklegen. Zwischen 20 und 30 Prozent der Wege sind sogar kürzer als zwei Kilometer, also gute Fußdistanzen. Ganz oft haben wir es mit Scheinargumenten zu tun.

Wie wirken die neuen E-Roller? Holen sie die Leute aus den Autos oder gewöhnen sie ihnen das Laufen und Radfahren ab?

Einige Studien sagen, dass sie kurze Carsharing-Fahrten ersetzen. Das wäre ein positiver Effekt. All die neuen Mobilitätsangebote vom Carsharing über das Leihrad bis zum Roller erweitern zunächst mal die Optionen der Menschen in der Stadt, Mobilität individuell zu organisieren. Genau das will ja auch der Mensch im Auto. Die neuen Angebote haben aber das Potenzial, den Verkehr klimafreundlich abzuwickeln. Nur, solange ich dem Auto nicht Platz wegnehme, kann sich das Potenzial nicht entfalten. Die Flächen sind die zentrale Stellschraube.

Dann wäre jetzt ein guter Zeitpunkt, da der Boom der Städte für Platzknappheit sorgt.

Absolut, zumal es für die Städte neben dem Klimaschutz viele gute Gründe gibt, die Verkehrswende voranzutreiben. Einerseits kollabieren viele Städte wegen des Verkehrsaufkommens, die Luftqualität ist schlecht, Grenzwerte werden nicht eingehalten, es drohen Fahrverbote.

Andererseits bringt die Verkehrswende Gewinn: bessere Luft, mehr Grün, mehr Lebensqualität. Ein großer Treiber ist auch die Konkurrenz der Städte untereinander, schließlich will man eine attraktive Stadt für alle sein.

Ein Wort zum autonomen Fahren. Wird das gemeinschaftlich genutzte selbstfahrende Vehikel ein Selbstläufer?

Nein. Wir können uns jetzt schon Autos teilen. Es gibt längst Carsharing-Angebote, Sammeltaxen und klassische Mitfahrzentralen. Nur weil das Auto autonom fährt, werden es die Leute nicht teilen, da braucht es schon andere Anreize. Auch hier gilt: Ohne politische Plankierung wird es zu Mehrverkehren kommen, unter anderem weil mit Leerfahrten zu rechnen ist.

Wird man in 20 Jahren ohne eigenes Auto auf dem Land leben können?

Können bestimmt. Die Frage ist aber, ob dann alle Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden. Deshalb wird das Auto auch in 20 Jahren auf dem Land noch wichtig sein, es sollte dann aber elektrisch sein beziehungsweise klimaneutral fahren.

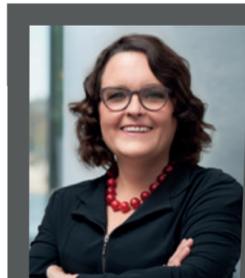
Nicht alle Autofahrten auf dem Land sind viele Kilometer lang, dennoch wird kaum gelaufen.

In der Stadt überlegt man sich vor einer einen Kilometer langen Strecke, ob man am Ziel einen Parkplatz bekommt, und im Ergebnis läuft man halt oder nimmt das Rad. Dieses Platzproblem gibt es im Ländlichen nicht, weswegen viele Leute selbst zum Briefkasten mit dem Auto fahren. Aber entlang der Landstraße zu gehen, macht auch keinen Spaß, es fehlen oft Rad- und Fußwege. Kurz gesagt: Auch auf dem Land helfen gute Infrastruktur fürs Zufußgehen und Radfahren, Parkraummanagement und natürlich ein zuverlässiger ÖPNV mit attraktiven Takten und Preisen. Wir in der Stadt wollen nicht nach dem Fahrplan der Bahnen leben, warum sollten es dann die Menschen auf dem Land tun?

Wie würden Sie als Verkehrsministerin in Brandenburg die Verkehrswende angehen?

Ganz zentral ist der intelligente Ausbau des ÖPNV mit Investitionen in die Infrastruktur sowie eine Erhöhung der Kapazitäten, so dass das Pendeln mit dem ÖPNV attraktiver wird. Viele Menschen pendeln unfreiwillig mit dem Auto, weil die Alternative unbequem und/oder teuer ist und oft auch länger dauert. Viele würden morgens eigentlich lieber im Zug die Zeitung lesen.

Das Interview führte Sebastian Petrich



ZUR PERSON

Anne Klein-Hitpaß

studierte bis 2006 Geografie an der Humboldt-Universität zu Berlin und arbeitete als Verkehrsforscherin beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu), am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) und am Wissenschaftszentrum Berlin (WZB). Seit 2016 ist sie bei der Agora Verkehrswende für Themen der städtischen Mobilität verantwortlich.

www.agora-verkehrswende.de

MITMACHEN

MITRADGELEGENHEIT

Wenn 16 oder mehr Menschen zusammen radeln, gewährt ihnen die Straßenverkehrsordnung gewisse Vorrechte. So dürfen sie beispielsweise auf der Fahrbahn nebeneinander fahren. Das erhöht nicht nur Sichtbarkeit und damit Sicherheit, sondern macht auch Spaß. Um das Radfahren in der Gruppe in den Alltag zu integrieren, hat die BUNDjugend das Tool Mitradgelegenheit entwickelt. Wer Mitradelnde sucht, trägt auf einer Onlinekarte einfach Route und Datum ein. www.mitradgelegenheit.org

AK MOBILITÄT

Unter dem Motto „Mobil ohne Auto“ erarbeitet der Berliner BUND-Arbeitskreis (AK) Mobilität verkehrspolitische Konzepte und Stellungnahmen zu aktuellen Fragen und schafft mit Aktionen in der Öffentlichkeit Aufmerksamkeit für die Verkehrswende. Neue Mitstreiter*innen sind jederzeit willkommen, besondere Vorkenntnisse sind nicht erforderlich. Der AK Mobilität trifft sich donnerstags um 19 Uhr in der BUND-Landesgeschäftsstelle in Schöneberg. Kontakt: Martin Schlegel@BUND-Berlin.de, 030 78790017.

FAHRRADSTADTPLÄNE

Wo lässt es sich gut radeln und wo eher nicht? Das stellen die BUND-Fahrradstadtpläne für Berlin und Potsdam/Südwest mit einem intuitiv verständlichen Farbsystem dar. www.kurzlink.de/f-plan

UMWELTBEWUSST UND SICHER MIT KINDERN UNTERWEGS

Gesunde körperliche und geistige Entwicklung, Selbstvertrauen und Orientierungssinn: Kinder profitieren auf vielfältige Weise davon, von Anfang an selbstständige Mobilität zu erlernen. Eine neue BUND-Broschüre, die sich an Eltern und Kinder im Kitaalter richtet, gibt Tipps, wie sich das im Familienalltag bewerkstelligen lässt. www.kurzlink.de/losgehts

FELDSÖLLE KOMMEN ZURÜCK

Der BUND lässt in der Uckermark mehrere sogenannte Feldsölle wiederherstellen. Diese Kleingewässer haben als Fortpflanzungs- und Lebensraum eine große Bedeutung für viele bedrohte Amphibien wie Rotbauchunke, Laubfrosch und Kammolch. Der BUND hatte dafür Landes- und Bundesmittel beantragt und erhalten.

UMWELTSCHÄDLICHER ODER-AUSBAU

Polen treibt das Planungsverfahren zum einseitigen Ausbau der Grenzoder voran. Nach Auffassung des BUND und weiterer Umweltverbände enthalten die Planungsunterlagen gravierende Mängel. So wurde immer noch nicht nachgewiesen, warum eine Vertiefung der Oder zum Schutz vor winterlichem Hochwasser erforderlich sein soll. Die geplanten Eingriffe gefährden geschützte Arten wie Stör, Lachs, Schnäpel und Goldsteinbeißer. Zur Stellungnahme der Umweltverbände: www.kurzlink.de/grenzoder

KOHLFÖRDERUNG GESTOPPT

Erstmals hat ein Brandenburger Gericht den Betrieb eines Braunkohleabgabebaus in der Lausitz gestoppt. Vattenfall-Nachfolger Leag musste zum 1. September die Förderung in Jänschwalde einstellen, weil er keine Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht hatte.

JÜDISCHES KRANKENHAUS AUSGEZEICHNET

Das Jüdische Krankenhaus Berlin erhielt als erste Klinik, die zuvor erfolgreich am Projekt „KLIK: Klimamanager für Kliniken“ teilgenommen hatte, das BUND-Gütesiegel „Energie sparendes Krankenhaus“. Zuvor reduzierte die Klinik den CO₂-Ausstoß um 410 Tonnen. Das neue BUND-Projekt „KLIK green“ soll diesen Effekt verstärken und weiteren Kliniken zur Auszeichnung verhelfen. www.klik-krankenhaus.de



Foto: BUND Berlin

Bessere Parkpflege hätte die schlitzblättrige Buche im Kleistpark vor dem Verdursten bewahren können.

SAME PROCEDURE AS LAST YEAR

Der zweite Hitze- und Dürresommer in Folge hat seine Spuren in der Landschaft hinterlassen. Wie hoch die Schäden tatsächlich sind, wird wohl erst 2020 deutlich werden.

Trotz mehrerer extremer Hitzewellen und trotz des heißesten bislang registrierten Juni hat es am Ende „nur“ für den dritten Platz gereicht: Mit einer bundesweiten Durchschnittstemperatur von 19,2 °C war 2019 nach 2003 (19,7 °C) und 2018 (19,3 °C) der heißeste Sommer seit Beginn der regelmäßigen Wetteraufzeichnungen in Deutschland 1881. Auch wenn die höchsten Tageswerte im niedersächsischen Emsland (42,6 °C am 25. Juli) gemessen wurden, waren Berlin und Brandenburg mit Durchschnittstemperaturen von 21,3 °C und 20,6 °C die wärmsten Bundesländer.

Die Niederschläge fielen von Juni bis August zwar mit 135 Liter pro Quadratmeter in Brandenburg und 170 Liter pro Quadratmeter in Berlin etwas stärker als im Vorjahr (damals waren es 105 und 110 Liter), aber immer noch rund ein Drittel schwächer als im langjährigen Mittel. Seit 1961 begonnen wurde, die Bodenfeuchte zu ermitteln, war der Boden noch nie so trocken wie 2019. Das ist neben dem trockenen Sommer dem regenarmen Frühjahr geschuldet, das das 2018 angelegte Wasserdéfizit verschärft hat. Anfang Juli verboten die Behörden in den südbrandenburgischen Landkreisen allen Privatleuten, Wasser aus Flüssen, Seen und Gräben zu pumpen. Zwischen Kleinkoschen und Senftenberg lag die Schwarze Elster auf einer Strecke von vier Kilometern trocken.

Waldsterben und Baumsterben

Die Brandenburger Landwirtschaft meldete Ertragsausfälle beim Getreide. Zwar konnten die landwirtschaftlichen Betriebe im Vergleich zu 2018 ein Fünftel mehr ernten, doch diese Menge liegt immer noch 13 Prozent unter dem langjährigen Mittel. Interessanterweise hielten sich die Verluste bei Ökobetrieben in Grenze, ihre Getreideernte ging nur um zwei Prozent zurück.

Besonders stark macht die Dürre den Wäldern zu schaffen. Nach Angaben der Forstbehörde sind allein im südlichen Brandenburg 25.000 Hektar Kiefernwald geschädigt (zum Vergleich: Die gesamte Brandenburger Waldfläche misst 1,1 Millionen Hektar). Dazu kam eine dreistellige Zahl von Wald-

bränden, deren Ausbreitung von der Dürre begünstigt wurde. In drei Fällen waren Flächen von mehr als 100 Hektar betroffen, das Feuer auf einem ehemaligen Truppenübungsplatz bei Jüterbog ging mit 744 Hektar als der bislang größte Waldbrand Brandenburgs in die Geschichte ein. Erfreulicherweise hielten sich die Schäden durch den Nonnenspinner in Grenzen. Einen großflächigen Pestizideinsatz zur Bekämpfung dieses Fraßinsekts konnten Naturschützer*innen im Frühsommer gerichtlich stoppen.

Mit Hitze und Trockenheit hatten auch die Stadtbäume zu kämpfen. Allein im Bezirk Tempelhof-Schöneberg sind 1.000 Bäume stark geschädigt oder abgestorben. Zahlen aus den anderen Bezirken liegen noch nicht vor, vermutlich wird das volle Ausmaß der Schäden, die zwei Dürresommer in Folge angerichtet haben, erst im kommenden Jahr zu sehen sein. Auch in Parkanlagen, die sich eigentlich intensiverer Pflege erfreuen sollten, erlitten Bäume schwere Schäden. So ließ der Betreiber des Potsdamer Buga-Parks 120 Bäume fällen, weil die weitgehend abgestorbenen Bäume aus seiner Sicht die Verkehrssicherheit gefährdeten. Im Schöneberger Kleistpark fielen Anfang September und damit noch deutlich vor Ende der Vegetationsperiode mehr als ein Dutzend Bäume der Säge zum Opfer, darunter auch eine seltene schlitzblättrige Buche. Der Zustand der gefällten Bäume ließ auf Schädigung durch Trockenheit schließen. *sp*

Mehr zum Fall Kleistpark im BUND-Blog unter www.umweltzoneberlin.de/schock-im-kleistpark



Foto: Sebastian Petrich

ANZEIGE

Was bleibt, wenn wir gehen?



Ihr Vermächtnis an den BUND:

Almuth Wenta
Telefon (030) 27 58 64 74
E-Mail: almuth.wenta@bund.net
www.bund.net/Testament



ARTENVIELFALT RETTEN

Schon über 63.000 Unterschriften hat die Brandenburger Volksinitiative „Artenvielfalt retten, Zukunft sichern“ zusammen und sammelt weiter. www.artenvielfalt-brandenburg.de

VOGELSCHUTZ UND GLASARCHITEKTUR

Deutschlandweit werden jährlich mehr als 100 Millionen Vögel nach Kollisionen mit Glasfassaden. Eine neue BUND-Broschüre nimmt eine Bestandsaufnahme des Themas Vogelschutz und Glasarchitektur in Berlin vor und spricht Empfehlungen für konstruktive und nachhaltige Handlungsstrategien dazu aus. www.kurzlink.de/vogel-schlag

VOGELSICHERE FASSADE AM BAUHAUS-MUSEUM

Die Überzeugungsarbeit des BUND hat sich gelohnt: Das neue Bauhaus-Museum in Dessau hat kurz vor seiner Eröffnung im September Vogelschutzmaßnahmen ergriffen. An den stark spiegelnden Glasfassaden ließ die Stiftung Bauhaus Dessau vertikale Streifen anbringen.

ALLESKÖNNER MOOR

Unter dem Titel „Faszination Schlaubetal – Mythos Moor“ lädt der Förderverein Naturpark Schlaubetal zu einer Informationsveranstaltung ein. Der BUND ist mit „Alleskönner Moor“ auch vor Ort und gibt Einblick in das Umweltbildungsprogramm. 23.11.2019, 11–17 Uhr, Förderverein Naturpark Schlaubetal, Müllrose. Details und Anmeldung unter www.schlaubetal-naturpark.de/veranstaltungen/faszination-schlaubetal-mythos-moor

MOORPAT*IN WERDEN!

Als Moorpat*in kümmern Sie sich um ein bestimmtes Moor: Wasserstand und Artenvorkommen notieren, historische Daten recherchieren, andere Interessierte über „Ihr“ Moor informieren. www.BUND-Brandenburg.de/moorpaten



Foto: Björn Ohmann

Schluss mit Kohle bedeutet natürlich auch Schluss mit Erdgas: Coal-and-Boat-Demo in Potsdam.

WIRD ERDGAS DIE NEUE KOHLE?

Vattenfall und Senat haben eine Studie zum Kohleausstieg Berlins in Auftrag gegeben. Das Ergebnis ist unbefriedigend, denn es setzt weiter auf die Verbrennung von fossilen Brennstoffen.

Die Ergebnisse der von Vattenfall Wärme Berlin AG und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorgestellten Machbarkeitsstudie belegen, dass es möglich ist, die Berliner Steinkohlekraftwerke bis spätestens 2030 stillzulegen, ohne dass deswegen die Strom- und Wärmeversorgung der Stadt zusammenbricht. Der BUND, begrüßt, dass diese Erkenntnis nun amtlich ist. Gleichzeitig muss er jedoch Kritik üben.

Wenn Vattenfall als derzeit größter Akteur im Berliner Energiegeschehen seine künftige Geschäftspolitik an den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie ausrichtet, bedeutet das, dass Berlin zwar den Kohleausstieg schafft, aber sein CO₂-Budget überzieht. Gleichzeitig orientiert sich das in der Studie angenommene CO₂-Budget nicht einmal am international gesetzten Pariser Klimaabkommen und damit am 1,5°-Ziel, sondern setzt an einem 2°-Ziel an. Um verheerende Folgen des Klimawandels zu vermeiden, muss die Begrenzung der Erwärmung um 1,5 °C das Ziel sein. Dass das Berliner Emissionsbudget überzogen wird, hat mehrere Ursachen. Die wichtigste: Die Kohle der Kraftwerke wird im Wesentlichen durch fossiles Erdgas ersetzt. Vattenfall plant die Gaskraftwerke

zukünftig auf synthetisches aus dem Ausland importiertes Gas umzustellen. Das ist allerdings extrem unsicher, da momentan kein internationaler Markt für synthetisches Gas aus erneuerbaren Energien existiert und seine Produktion mit hohen Umwandlungsverlusten verbunden ist. Außerdem setzt die Machbarkeitsstudie auf eine stärkere Nutzung von Strom und Wärme aus dem Müllheizkraftwerk Ruhleben und blendet dabei aus, dass die dort verbrannten Abfälle mit Energieaufwand hergestellt wurden: Müll ist kein CO₂-neutraler Energieträger und steht auch nicht unendlich zur Verfügung, sondern soll gemäß der von Rot-Rot-Grün verabschiedeten Zero-Waste-Strategie stark reduziert werden.

Viel zu kurz kommt in der Studie die Senkung des Wärmebedarfs. Die angenommene energetische Sanierungsrate von jährlich 2,2 Prozent reicht nicht aus, wird aber auch gar nicht realisiert. Der BUND fordert daher eine Strategie für die Klimaneutralität des Gebäudebestands. Zudem müssen wirklich alle Potenziale für dezentrale erneuerbare Energien ausgeschöpft werden.

Zur Studie: www.kurzlink.de/vattenfall-studie

EINE GRÜNE WELT IST TANZBAR

Auch das Nachtleben hat einen ökologischen Fußabdruck. Wie sich der verringern lässt, zeigt das neue BUND-Projekt Clubtopia, das in Kooperation mit Clubliebe und weiteren Partner*innen wie der Clubcommission umgesetzt wird.

Wie lange braucht man, um 1000 kWh Strom zu verbrauchen? Ein durchschnittlicher Single-Haushalt kommt mit dieser Strommenge etwa ein Jahr aus, ein mittelgroßer Club in Berlin dagegen nur ein Wochenende. Auf das Jahr gerechnet ist ein kleiner Club für einen CO₂-Ausstoß von etwa 30 Tonnen verantwortlich, was den Emissionen von gut sechs einzelnen Berliner*innen entspricht. Das erscheint auf den ersten Blick nicht allzu viel, allerdings muss die Größe der Berliner Szene bedacht werden: Rund 220 Veranstaltungsorte zählt die Interessenvertretung der Branche, die Clubcommission. Dazu kommen hunderte informelle Akteur*innen.

Warum soll nun ausgerechnet das Nachtleben ergrünen? Einerseits schlummern in der Club- und Festivalzene viele Optimierungspotenziale in ökologischer Hinsicht, andererseits wächst dort das Interesse an klimafreundlicherem Handeln, wie nicht zuletzt Hashtags wie #NoFutureNoDancefloor und #RaveAufstand zeigen. Zusammen mit dem Verein Clubliebe will der BUND mit dem Projekt Clubtopia die Chance nutzen, Clubbetreibende bei der Verbesserung ihrer Ökobilanz zu unterstützen. Gesprächsthemen gibt es viele: Bezieht der Club schon Ökostrom? Wie ist es mit der Energieeffizienz beim Beleuchten, Lüften, Heizen und Kühlen bestellt? Auch beim Umgang mit Abfall lässt sich in der Regel etwas optimieren, dasselbe gilt für die An- und Abreise von Künstler*innen und Besucher*innen.



Foto: Karoline Kohle

Reden über umweltschonendes Clubben: Future Lab im Juni 2019

Einige Clubs haben das Thema „klimafreundliches Feiern“ schon seit Jahren auf ihrer Agenda. Als einer der Wegbereiter darf das S036 gelten, das seit einem Clubmob 2011 an seiner Ökobilanz arbeitet und unter anderem in energieeffiziente Lichttechnik, Dämmmaßnahmen und effiziente Kühlung investiert hat. Ebenfalls schon vor Jahren hat das Yaam eine sparsame Dunkelstrahlerheizung installiert. Kürzlich haben sich das SchwuZ und das Nirgendwo von Clubtopia beraten lassen und planen nun diverse Verbesserungen.

Einen Überblick der Optimierungen, die Clubs und andere Veranstaltungsorte in Sachen Klimaschutz vornehmen können, enthält der Green Club Guide. Diese Online-Handreichung schlägt in Kategorien wie „Putzen & Abfall“, „Bar & Tresen“ und „Floor & Stage“ viele einzelne Maßnahmen vor, die zu CO₂-Einsparungen führen.

www.kiez-toolbox.de/category/green-club-guide
www.clubtopia.de



BUNDjugend

YOUNG FRIENDS OF THE EARTH

TERMINE

ADVENTSKALENDER-BASTELN

Wir basteln gemeinsam Adventskalender, die zu einer nachhaltigeren Lebensweise animieren. 23.11.2019 www.BUNDjugend-berlin.de/termin/nachhaltige-adventskalender-basteln

KLIMADEMO & AKTIONSFÜHRSTÜCK

Anlässlich der UN-Klimakonferenz in Chile demonstrieren wir wieder und fordern mehr Einsatz für Klimaschutz. Wir beginnen mit einem gemeinsamen Frühstück und gehen anschließend zur Demo. 29.11.2019 www.BUNDjugend-berlin.de/termin/klimademo-2019

KONSUMKRITISCHER TAUSCHMARKT

Um ein Zeichen gegen den Konsumwahnsinn zur Weihnachtszeit zu setzen, veranstalten wir einen Tauschmarkt als eine Möglichkeit, um auf nachhaltige Weise Weihnachtsgeschenke für die Liebsten zu finden. 08.12.2019 www.BUNDjugend-berlin.de/termin/tauschmarkt

WEIHNACHTSFEIER

Bei unserer Weihnachtsfeier möchten wir gemeinsam das Jahr 2019 Revue passieren lassen: Was ist mit, durch und bei der BUNDjugend Berlin alles passiert? 13.12.2019 www.BUNDjugend-berlin.de/termin/weihnachtsfeier

WIR HABEN ES SATT- DEMO 2020

Gemeinsam mit anderen BUNDjugend-Aktiven aus ganz Deutschland werden wir auch 2020 wieder an der großen „Wir haben es satt!“-Demo teilnehmen. Beim Aktionswochenende rund um die Demo wird es die Möglichkeit geben, sich zu vernetzen und mehr zum Thema Agrarpolitik zu lernen. 17.01.2020 www.BUNDjugend.de/termin/wir-haben-es-satt-demo-wochenende-2020

BERLIN – FAHRRADSTADT DER ZUKUNFT?

Fahrrad fahren kann in Berlin schnell gefährlich werden. Seit Jahren fordern viele Berliner*innen daher mehr Sicherheitsmaßnahmen für Fahrradfahrer*innen und eine bessere Radinfrastruktur. Wir haben Ragnild Sørensen vom Verein Changing Cities getroffen und mit ihr über die Fahrradmobilität in Berlin geredet. Der Verein hat vor vier Jahren den Volksentscheid Fahrrad ins Leben gerufen und kämpft seitdem für eine fahrradfreundliche Hauptstadt.

BUNDzeit: Seit Jahren wurde kaum in die Radinfrastruktur investiert, woran liegt das deiner Meinung nach?

Ragnild Sørensen: Verkehrspolitik hieß bis vor wenigen Jahren zu schauen, wie ein Pkw am schnellsten von A nach B kommen kann. Die Fahrradfahrenden waren zwar auch da, hatten aber nicht Priorität. Die komplette Infrastruktur ist aufs Autofahren ausgerichtet, es gibt Tankstellen auf extrem wertvollen Grundstücken, überall wird Parkraum geschaffen, damit die Autofahrer*innen so wenig wie möglich laufen müssen. Hinzu kommt die Pendlerpauschale. Wenn ich weit weg wohne und in die Stadt fahre, bekomme ich mehr Geld von der Steuer zurück. Das System fördert seit circa 70 Jahren nur dieses eine Verkehrsmittel und erst seit etwa 10 Jahren wird umgedacht. Erst langsam wird den Leuten klar, dass es nicht mehr effektiv ist, Auto zu fahren. Man steht viel im Stau und die eigenen Kosten sind sehr hoch.

Im Berliner Zentrum bewegen sich bereits viele Menschen mit dem Fahrrad, verlässt man jedoch den Ring, wird die Anzahl an Fahrradfahrer*innen immer geringer. Wie, denkst du, kann man diese Menschen dafür begeistern, öfter mit dem Fahrrad zu fahren?

Ein Teil des Radverkehrsnetzes, das wir durchsetzen wollen, besteht aus Radschnellverbindungen. Diese sind 5 bis 15 Kilometer lang und Fahrradfahrende haben Vorrang. So kann man schnell ins Zentrum gelangen. Dann ist natürlich auch ein Ausbau des ÖPNV notwendig, der ist zwar geplant, aber zieht sich unglaublich lange hin. Eine Kombination aus Fahrrad und ÖPNV ist optimal für lange Strecken. Bisher haben wir bei Changing Cities sehr auf Radförderung gesetzt. Wir sind jedoch zu der Feststellung gekommen, dass wir es nicht nur mit Radförderung schaffen. Es braucht eine Abbaquote von Parkplätzen und eine Reduzierung von Pkw in der Stadt. Zurzeit hat Berlin 342 PKW pro tausend Einwohner*innen, das Bundesumweltbundesamt empfiehlt jedoch bis 2030 nur noch 150 Pkw pro tausend Einwohner*innen. Also eine Reduzierung um über die Hälfte bis 2030. Um die Klimaziele zu erreichen, müssen wir da jetzt ran! Es reicht uns auch nicht, die Verbrennungsmotoren durch Elektromotoren zu ersetzen. Wir wollen die Stadt für uns, die Menschen, zurückerobern.

Einige Berliner*innen fordern eine autofreie Innenstadt, wie steht euer Verein zu dieser Forderung?



Foto: Sebastian Perlich



Das befürworten wir. Es gibt bereits viele spannende Experimente, Deutschland hängt da sehr hinterher. In Barcelona gibt es zum Beispiel die Superblocks, das sind riesige Blocks, die autofrei sind. Die Autos können auf den Hauptstraßen außen rumfahren, aber innerhalb der Blocks dürfen nur bestimmte Autos wie die Feuerwehr oder die Müllabfuhr fahren. Dadurch ist man mit dem Fahrrad sehr schnell unterwegs, während das Auto außen herumfahren muss. Wir könnten daraus lernen und Experimentierfelder schaffen. Doch damit hat die deutsche Verwaltung irrsinnige Probleme. Es muss immer von A bis Z alles durchdacht werden. Es wird dann auch nicht alles gut gehen, wenn man experimentiert. Aber lieber ein paar Fehlgriffe als Stillstand.

Wie sieht deiner Meinung nach eine konsequente Verkehrswende aus?

Die Frage sollte nicht sein, wie kann ich mich bewegen, sondern welche Zugänge ich habe. Man muss nicht unbedingt für Mobilität sorgen, sondern dafür, dass die Menschen Zugang zur Arbeit, Freizeit, Gesundheitsversorgung etc. haben. Das ist eine ganz andere Art, Stadt zu denken. Berlin hat im Vergleich zu anderen Städten sehr viel Platz und damit auch viele Möglichkeiten. Es müssen überschaubare Räumlichkeiten geschaffen werden, in denen sowohl das Freizeitleben als auch die Arbeit stattfinden kann. Heute fährt man in seiner Freizeit aus Berlin raus, um das Land zu genießen. Stattdessen sollte aber das Freibad oder der Stadtwald um die Ecke sein.

Würdest du sagen, die Verkehrswende in Deutschland befindet sich auf einem guten Weg?

Nein, Deutschland ist da noch ganz am Anfang. Diese Art zu denken, die ich eben erklärt habe, ist auch deswegen so anders, weil Entscheidungen nicht hierarchisch gefällt werden, sondern hier soll jede*r mitgestalten. Diese Art der Planung wird bisher kaum durchgeführt.

Bis alle Maßnahmen umgesetzt werden, wird es noch eine Weile dauern. Was können Berliner*innen bis dahin selbst tun, um Berlin zu einer fahrradfreundlichen Stadt zu machen?

Fahrrad fahren hilft immer, je höher der Druck ist, desto eher passiert etwas. Aber auch hier ist es so, dass politisches Engagement am meisten hilft. Individualmaßnahmen sind wichtig, aber niemand kann die Verkehrswende alleine durchführen.

Interview: Lisa Emilia Büttner



Trockenrasen am Nordeingang



Trampelpfad am Koldischeich

AUF BONNIES RANCH

Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt konnte sich auf dem Gelände der ehemaligen Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik ein besonderes Stück Stadtnatur entwickeln.

Hineinspaziert durch den Haupteingang und gleich rechts abgelenkt in den Weg entlang des Zauns und schon stehen wir unter einer Reihe von beeindruckenden Eichen. Schon der erste von gut 50 Alleebäumen weist nicht nur einen imposanten Wuchs, sondern auch markante Höhlungen auf. Während sich auf der rechten, dem Zaun zugewandten Seite Eiche an Eiche reiht, breitet sich auf der linken Seite ein Mischwald mit Buchen, Hainbuchen und Eschen aus. Bemerkenswert sind aber nicht nur Bäume, sondern auch die Ruhe im Wald. Während sich an einem sonnigen Herbstsonntag im Grunewald Spaziergänger*innen und Wildschweine nahezu auf die Hufe treten, zeigt sich auf dem Gelände der ehemaligen Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik kaum eine Menschenseele.

Dass das rund 45 Hektar große Areal für die Allgemeinheit zugänglich ist, hat sich noch nicht besonders herumgesprochen. Dabei gibt es sowohl für botanisch wie auch geschichtlich Interessierte viel auf dem Gelände zu entdecken, auf dem 1880 Berlins erste „Lren- und Idiotenanstalt“ öffnete. Den vielleicht besten Eindruck vermittelt ein Spaziergang gegen den Uhrzeigersinn entlang des Zauns (Startpunkt Eingang Oranienburger Straße direkt am U-Bahnhof Karl-Bonhoeffer-Nervenlinik). Folgen wir also der prächtigen Eichenallee. An der Anstaltskirche knickt der Weg nach links ab und führt an 80er-Jahre-Bauten vorbei, in denen psychisch erkrankte Häftlinge im Maßregelvollzug untergebracht sind, und stößt auf eine Freifläche vor dem nördlichen Ausgang des Geländes. Hier fällt eine große mehrstämmige Kiefer auf. Sie steht auf einer Trockenrasenfläche, auf der sich die als gefährdet eingestufte Trockengrasnelke ansiedeln konnte und die von imposanten Ahornen eingerahmt wird.

Totgeschwiegene Geschichte

Spätestens jetzt sollten wir aber einen Abstecher zu den verschiedenen Gebäuden im Inneren des Geländes unternehmen. Etwa zum zentral gelegenen Maschinenhaus, zum fast vollständig von Efeu umrankten Hauptverwaltungsgebäude – und

zu Haus 10. Auf einer Etage des Krankenhausbauwerks erinnert die Dauerausstellung „Totgeschwiegen“ an die Verbrechen, die das Personal der damaligen „Wittenaauer Heilstätten“ zwischen 1933 und 1945 an den Insass*innen verübten. Mindestens 3.000 psychisch erkrankte Menschen wurden hier selektiert und in Tötungsanstalten ermordet, über 4.600 starben in der Klinik. Als Todesursache notierten die Ärzt*innen, die nach 1945 größtenteils ungeschoren davonkamen, Krankheiten wie Lungenentzündung. Tatsächlich starben die Patient*innen aber an Hunger und überdosierten Medikamenten.

Bestattet wurden die hier Ermordeten in Massengräbern auf dem anstaltseigenen Friedhof. Offiziell ist er kein Friedhof mehr, weil ihn die damalige Klinikleitung 1995 entwiden ließ. Außer einem Mauerfragment und den für Friedhöfe typischen Betonbrunnen erinnert nichts mehr an die hier Bestatteten. Wenn sich dies demnächst ändert und eine Gedenkstätte an die ermordeten Patient*innen eingerichtet wird, ist das auch ein Verdienst der Pfarrerin Irmela Orland, die seit 30 Jahren zu der totgeschwiegenen Geschichte der Klinik recherchiert. Mittlerweile hat der Friedhof einen ähnlichen Urwaldcharakter wie der ganze südliche Rand von Bonnies Ranch, wie das Gelände zu Westberliner Zeit in Anlehnung an den Namensgeber Karl Bonhoeffer genannt wurde.

Konkrete Rodungspläne gibt es für das Wäldchen nicht, dennoch setzt sich der BUND dafür ein, den Baumbestand samt der Biotopstruktur wie etwa rund um den eiszeitlichen Kodischeich im Rahmen eines ordentlichen Bebauungsplanverfahrens zu sichern. Wer einmal durch dieses Stück Stadtnatur spaziert ist, weiß warum. *sp*

Mehr zum Bebauungsplanverfahren und zum naturschutzfachlichen Wert des Geländes im BUND-Blog unter www.umweltzoneberlin.de/2019/08/23

Zur Ausstellung in Haus 10: www.totgeschwiegen.org

ÖKOTIPP: APPS FÜR DIE VERKEHRSWENDE

In Echtzeit Informationen über verschiedene Möglichkeiten der Fortbewegung auf das Smartphone bekommen und Mobilitätsdienstleistungen aus einer Hand beziehen: Das gilt seit Jahren als die Zukunft der Mobilität und manchen auch als Voraussetzung für die Verkehrswende. Doch wie weit sind die digitalen Helfer? Machen wir den Praxistest, welche Apps für die Mobilitätsgestaltung in Berlin und Brandenburg verfügbar sind.

„Jelbi“

Der Leistungskatalog der nagelneuen BVG-App Jelbi sieht auf den ersten Blick beeindruckend aus: ÖPNV-Tickets kaufen, Ridesharing beim Sammeltaxi Berlkönig organisieren, Fahrräder und Scooter (elektrische Tretroller) ausleihen. Um auch E-Roller und Carsharing-Autos zu nutzen, verifiziert die App den Führerschein. Aber: Weiter als in den Tarifbereich C lassen sich Tickets nicht buchen und Jelbi kooperiert nur mit jeweils einem Ausleiher von Fahrrädern (nextbike) und Scootern (Tier). Auch der von der Deutschen Bahn übernommene Ridesharing CleverShuttle bleibt außen vor. Die Schwierigkeiten bei der Handhabung, von denen etliche Nutzer*innen berichten, werden vermutlich mit der Zeit weniger werden.

www.jelbi.de

VBB-Apps

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bietet mit seiner App „Bus & Bahn“ im Wesentlichen Routenplanung, Fahrpläne und Tickets an. Diesen Service gibt es auch in der Kinder-Version „Jump“. Verkehrsträgerübergreifende Informationen versteckt der VBB in seiner Livekarte, die allerdings keine App, sondern eine auch am PC nutzbare Online-Anwendung ist. Wer dort im Fenster „Einblendungen in der Karte“ unter „Erweiterte Mobilität“ Häkchen setzt, sieht die aktuellen Standorte von Leihrädern, Carsharing-Autos und Taxen – freilich nur in den Gegenden, wo es diese Angebote tatsächlich gibt, also in Berlin und Potsdam.

www.vbb.de/fahrplan/vbb-app
www.vbb.de/livekarte

„Pampa“

Wo kaum Busse fahren, bringt die App Pampa Autofahrende zusammen, die den gleichen Weg haben, bislang aber einzeln unterwegs sind. Dieser momentan auf den Kreis Märkisch-Oderland beschränkte Service sieht sich nicht als brandenburgisches Uber, sondern als nicht-kommerzieller Vermittler von Nachbarschaftshilfe, bei der kein Geld fließt.

www.pampa-mifahren.de



NATUR ERLEBEN

MITMACHEN

WIR HABEN ES SATT!

Die jährliche Demonstration gegen Massentierhaltung und Agrarindustrie und für eine bäuerliche und ökologische Landwirtschaft feiert ihren zehnten Geburtstag. Berlin, 18.1.2020 Ort und Uhrzeit unter www.wir-haben-es-satt.de

APFELSAFT UND HONIG

Die Ernte 2019 ist da: frischer Apfelsaft und Honig von der BUND-Streuobstwiese in Stahnsdorf. Preis: 3-Liter-Packung Saft 6 Euro, ab zwei Packungen 5 Euro, 300-Gramm-Glas Honig 5 Euro. Die Erlöse kommen dem BUND zugute. Verkauf in der BUND-Landesgeschäftsstelle Crellstraße 35, Berlin-Schöneberg; geöffnet Montag, Dienstag und Donnerstag 10–13 Uhr und 14–17 Uhr sowie Mittwoch und Freitag 10–13 Uhr

REPAIR CAFÉ SCHÖNEBERG

Jeden dritten Donnerstag im Monat verwandelt sich die BUND-Landesgeschäftsstelle zum Repair Café, in dem unter Anleitung findiger Expert*innen Dinge aller Art repariert werden. Aufgrund der hohen Nachfrage bitte anmelden! Kontakt und nächste Termine: www.repaircafe-schoenberg.de

WERKZEUGVERLEIH

Zwischen den Terminen des Repair Cafés verleiht der BUND Akkuschrauber/Bohrer, Drehmel, Schwingschleifer, Lötlotion, Heißklebepistole und Handwerkszeug für maximal sieben Tage. Kontakt: repaircafe@BUND-Berlin.de oder 030 78790060

NÄHCAFÉ STEGLITZ

Treffpunkt zum Reparieren, Umnähnen und Upcycling von Textilien für Profis und Anfänger*innen Gemeindehaus Markusgemeinde, Albrechtstr. 81–82, 21.11.2019, 17–20 Uhr. Kontakt: mekki@BUND-Berlin.de oder 030 78790060

REPAIR CAFÉ STEGLITZ

Gemeinsames Reparieren unter fachkundiger Anleitung. Adresse siehe Nähcäfé Steglitz. Bitte anmelden unter www.mekki-steglitz.de/anmeldung-repair-cafe-mekki-steglitz

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. Mauerstraße 1 14469 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. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht zwingend die Meinung des BUND wieder.

MARKETING & VERTRIEB

Thorsten Edler

ANZEIGEN

Tel. 030 787900-42 anzeigen@BUNDzeit.de

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH www.moellerdruck.com

GESTALTUNG

sujet.design www.sujet.de

Erscheinungsweise: vierteljährlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

AUFLAGE

30.000 Gedruckt auf UltraMag Plus Silk, 100 % Recycling

Die nächste BUNDzeit erscheint Anfang Februar 2020. Anzeigenschluss ist der 19. Dezember 2019.

SPENDENKONTO

BUND Berlin Bank für Sozialwirtschaft IBAN: DE 51 1002 0500 0003 2888 00 BIC: BFSWDE33BER

BUND Brandenburg GLS Bank IBAN: DE 24 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



TEMPORÄRE SPIELSTRASSEN SCHAFFEN

Es gibt in Berlin zwar etliche verkehrsberuhigte Bereiche, die aufgrund ihres charakteristischen viereckigen blauen Schilds umgangssprachlich Spielstraßen genannt werden. Aber obwohl die zwei darauf dargestellten Personen (ein Kind, ein ausgewachsener Mensch) mit einem Ball spielen, sagt das Verkehrszeichen 325.1 nichts weiter, als dass Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit fahren müssen, Fußgänger sich überall bewegen dürfen und Kinderspiele grundsätzlich erlaubt sind. Aber: Vorrang haben spielende Kinder hier nicht, sie dürfen ebenso wenig wie Zufußgehende den Autoverkehr behindern. In den Innenstadtbezirken kommt das einem Spielverbot auf den vermeintlichen Spielstraßen gleich.

Deshalb brauchen wir in Berlin jetzt richtige Spielstraßen. Und wenn es nur für ein paar Stunden ist. Helfen Sie mit und lassen Sie uns viele temporäre Spielstraßen schaffen!

Warum nicht einmal in der Woche oder im Monat einen bestimmten Abschnitt einer Wohnstraße für den rollenden Verkehr sperren, damit Kinder ausgiebig und sicher direkt vor der Haustür spielen, während die Erwachsenen völlig entspannt mit den Nachbar*innen Kaffee trinken? Eigentlich geht es ganz einfach. Es gilt nur Gleichgesinnte zu finden, eine Genehmigung beim Bezirksamt einzuholen, den Termin bekannt machen und los geht's!

Wie es in der Praxis funktioniert, eine Wohnstraße regelmäßig zum Spielen und zur nachbarschaftlichen Begegnung zu sperren, hat in diesem Sommer eine Initiative aus Kreuzberg gezeigt. Zwischen August und September war die Böckhstraße einmal pro Woche für jeweils vier Stunden für den Autoverkehr dicht (Radfahrende müssen absteigen und schieben). 2020 beginnt die Spielsaison schon im April. Dabei wird es nicht bleiben, in mehreren Bezirken stehen Gruppen in den Startlöchern, um ihre Wohnstraßen zum Spielen zurückzufordern.

Möchten Sie Teil dieser Bewegung werden? Das Bündnis für Temporäre Spielstraßen, dem auch der BUND angehört, unterstützt Sie mit Know-how. www.spielstrassen.de



VERKEHRSWENDE IN ZAHLEN

Anfang 2019 in Deutschland zugelassene Pkw ...

...	47.095.784
... davon Elektrofahrzeuge:	83.175
... davon Hybridfahrzeuge:	236.710
... davon mit Flüssiggas angetrieben:	395.592
... davon mit Erdgas angetrieben:	80.776
... davon Oldtimer	536.515
... davon SUVs:	3.144.333
... davon Geländewagen:	2.400.305

Entwicklung der Zulassungszahlen Anfang 2019 gegenüber Anfang 2018:

... SUVs, in Prozent:	19,9
... Wohnmobile, in Prozent:	9,4
... Geländewagen, in Prozent:	8,6
... Kleinwagen, in Prozent:	0,3
... Kompaktklasse, in Prozent:	-0,1
... Mittelklasse, in Prozent:	-3,4

Pkw je 1.000 Einwohner*innen in ...

... Berlin:	332
... Leipzig:	387
... Potsdam:	421
... Brandenburg (Havel):	475
... Havelland:	570
... Elbe-Elster:	619
... Deutschland:	692
... Ingolstadt:	715
... Wolfsburg:	1.110

Anteil der verschiedenen Verkehrsträger an allen Wegen (Modal split) in Deutschland ...

... zu Fuß, in Prozent:	22
... per Fahrrad, in Prozent:	11
... mit Auto/Motorrad, in Prozent:	43
... Mitfahrt Auto/Motorrad, in Prozent:	14
... öffentlicher Verkehr, in Prozent:	10

Modal split in Berlin (2013) ...

... zu Fuß, in Prozent:	31
... per Fahrrad, in Prozent:	13
... mit Auto/Motorrad, in Prozent:	30
... öffentlicher Verkehr, in Prozent:	27

Besetzungsgrad von Pkw in Berlin ...

... Personen je Fahrt:	1,3
------------------------	-----

Modal split im kleinstädtisch-dörflichen Raum (idealtypisch, 2017) ...

... zu Fuß, in Prozent:	17
... per Fahrrad, in Prozent:	7
... mit Auto/Motorrad, in Prozent:	55
... Mitfahrt Auto/Motorrad, in Prozent:	15
... öffentlicher Verkehr, in Prozent:	5

Anteil der Menschen in Deutschland, die nie oder fast nie ...

... Auto (mit)fahren, in Prozent:	13
... zu Fuß gehen, in Prozent:	14
... Fahrrad fahren, in Prozent:	37
... ÖPNV nutzen, in Prozent:	41
... die Bahn für Strecken über 100 Kilometer nutzen, in Prozent:	63
... im Fernbus reisen, in Prozent:	90
... im Alltag ein Fahrrad mieten, in Prozent:	95
... sich am Carsharing beteiligen, in Prozent:	97

Anteile an insgesamt zurückgelegten Personenkilometern nach Zwecken (Deutschland, 2017) ...

... Freizeit, in Prozent:	34
... Arbeit, in Prozent:	21
... dienstlich/geschäftlich, in Prozent:	17
... Erledigungen, in Prozent:	12
... Einkauf, in Prozent:	7
... Begleitung anderer Personen, in Prozent:	5
... Ausbildung, in Prozent:	4

Quellen: Kraftfahrtbundesamt, Mobilität in Deutschland 2017, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Berliner Verkehr in Zahlen 2017)

ICH WILL DIE ARBEIT DES BUND UNTERSTÜTZEN.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland



Ja, ich möchte Mitglied werden und wähle folgenden Jahresbeitrag:

- Einzelmitglied (ab 60€)
- Familie (ab 72€)
- Ermäßigt (ab 24€)
- Lebenszeitmitglied (einmalig ab 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.

KontoinhaberIn

IBAN (oder Konto-Nr.)

BIC (oder Bankleitzahl)

Geldinstitut/Ort

Datum/Unterschrift (Bei Minderjährigen Unterschrift des/der Erziehungsberechtigten)
BUND Gläubiger-ID: DE34ZZZ0000103826

Mit Ihrer Unterschrift werden Sie Mitglied im BUND und erteilen Ihre Erlaubnis, den Mitgliedsbeitrag von Ihrem o.g. Konto einzuziehen. Ihre Mitgliedschaft können Sie jederzeit und ohne Angabe von Gründen beenden. Für Ihre Mitgliedschaft erfolgt - sofern Sie nichts Anderes bestimmen - eine regionale Zuordnung zum jeweiligen BUND-Landesverband aus dem Bundesland Ihres Wohnsitzes.

Der BUND (Bundesverband) erhebt und verarbeitet Ihre Daten gem. Art. 6 Abs. 1 lit. b DSGVO im Rahmen der satzungsgemäßen Vereinszwecke für die Betreuung Ihrer Mitgliedschaft. Unter der Anschrift „BUND, Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin“ erreichen Sie auch dessen Datenschutzbeauftragten. Die Nutzung Ihrer Adressdaten für werbliche Zwecke erfolgt gem. Art. 6 Abs. 1 lit. f DSGVO. Einer solchen Nutzung können Sie jederzeit widersprechen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie unter www.bund.net/datenschutz

BUNDzeit 04/2019

Bitte schicken Sie die ausgefüllte und unterschriebene Beitrittserklärung an:

BUND Berlin • Crellestr. 35 • 10827 Berlin • Fax 030 78790018 • kontakt@BUND-Berlin.de
BUND Brandenburg • Mauerstr. 1 • 14469 Potsdam • Fax 0331 70399799 • BUND.Brandenburg@BUND.net