BUNDZeif

Umweltzeitung für Berlin und Brandenburg

04.20

ACHTUNG:
Mitgliederversammlung
verschoben. Infos Seite 5!

ABSCHIED VOM FLIEGEN

Kein anderer Treiber der globalen Erhitzung wuchs vor Corona so stark wie der Luftverkehr. Damit die Reisebranche nicht erneut diesen zerstörerischen Pfad einschlägt, muss die Politik eingreifen. Und Urlaubende sollten sich sehr genau überlegen, wie sie reisen wollen.

Nach vielen Pannen ist jetzt der neue Flug-

hafen BER in Betrieb. Allerdings lenken

Baumängel und geplatzte Zeitpläne von den

eigentlichen Skandalen ab, die mit diesem

Flughafenneubau verbunden sind: Dass von

den Steuerzahler*innen erwartet wird, nicht

nur 6,5 Milliarden für den Bau, sondern ak-

tuell eine weitere halbe Milliarde für den lau-

fenden Betrieb hinzublättern, weil sonst 2021

die Insolvenz droht. Und dass für den neuen,

stadtnahen Großflughafen nur ein minimales

Nachtflugverbot von Mitternacht bis fünf Uhr

Der größte Skandal ist aber, dass die bei-

den Länder und der Bund als Betreiber des

für reguläre Linienflüge gilt.



Demnach ist der Luftverkehr für rund acht
Prozent der globalen Erhitzung verantwortlich – und das obwohl neun Zehntel der heute
lebenden Menschen noch nie geflogen sind.
Ein einziger Flug kann den Klimafußabdruck
von ansonsten ökologisch bewusst lebenden
Menschen ordentlich versauen.

Seit Anfang der Neunzigerjahre steigerte der Luftverkehr in Deutschland seine Emissionen um 117 Prozent. Alle Prognosen vor Corona sahen auch für die Zukunft deutliche Wachstumsraten, so gingen Studien im Auftrag des Umweltbundesamtes davon aus, dass die CO₂-Ausstöße bis 2050 um 45 Prozent wachsen – und das bei einer unterstellten Effizienzsteigerungen der Flugzeuge.

Wachstum ist kein Naturgesetz

Auch beim BER richten sich die Augen zu vieler Betrachter*innen auf das scheinbar unvermeidbare Wachstum des Luftverkehrs. Reichen die Kapazitäten des neuen Flughafens, fragen nicht nur diejenigen, die Stimmung für den Weiterbetrieb von Tegel machen. Dabei lautet die entscheidende Frage doch: Wie stoppen wir den Wachstumswahnsinn?

In Großbritannien gelang Klimaschützer*innen Anfang des Jahres ein beispielloser Coup. Der Flughafen London-Heathrow darf keine dritte Startbahn bauen, weil dies mit den Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen nicht vereinbar ist, entschied ein Berufungsgericht auf Antrag der BUND-Schwesterorganisation Friends of the Earth. Angesichts der Corona-Krise dürfte sich das Thema "dritte Startbahn" am BER erst einmal erledigt haben. Trotzdem bleibt der Flughafen ein Klima- und Krachproblem. Um den Lärm zu mindern, fordert der BUND, das Nachtflugverbot auf die Zeit von 22 bis 6 Uhr auszuweiten und für Flüge in den angrenzenden Tagesrandzeiten spürbar höhere und nach Lärmausstoß differenzierte Startund Landeentgelte festzusetzen.

Bislang setzt die Flughafengesellschaft die Gebührengestaltung nur zu "verkaufsfördernden Maßnahmen" ein, sprich: um mit Nachlässen von bis zu 100 Prozent neue Flugverbindungen zu etablieren. Diese Praxis müssen Berlin, Brandenburg und Bund als BER-Gesellschafter dringend beenden. Gebühren sollen vielmehr die kompletten Bau-, Betriebs- und Lärmkosten abdecken.

Geld regiert die Flugwelt

Statt den Prognosen hinterher zu bauen, müssen der Bund und die beiden Länder endlich ein Luftverkehrskonzept erarbeiten, das ein klares Ziel hat: Kurzstreckenflüge auf die Schiene zu verlagern und das Fliegen mit seinen tatsächlichen Umwelt- und Lärmkosten zu belasten. Der BUND hat schon längst ein solches Konzept vorgelegt (Seite 2, Rand).

Bis heute weisen Berlin, Brandenburg und der Bund die Flughafengesellschaft via Aufsichtsrat an, "keine Verkehre abzulehnen". Dabei könnten ICE-Fahrten bis zu 50.000 innerdeutsche Flüge im Jahr von und nach Berlin ganz ohne Komfortverlust ersetzen. Auch Reisen in die europäischen Nachbarstaaten könnten viel häufiger per Bahn stattfinden, wenn sich die Politik auf nationaler und EU-Ebene für den (Wieder-)Aufbau eines europäischen Bahn- und vor allem Nachtzugsystems engagierte: niedrigere Trassenpreise, Geld für neues Rollmaterial, steuerliche Gleichbehandlung mit dem Flugverkehr (Seite 2).

Die halbherzige Einbindung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel hat nichts gebracht, weil 85 Prozent der Zertifikate kostenlos ausgegeben wurden. Sinnvoll wäre eine weitere internationale Kerosinsteuer und hilfsweise eine deutliche Erhöhung der Luftverkehrssteuer. Denn genau dieses Signal brauchen die Reisenden: Fliegen ist ein Privileg, das man, wenn überhaupt, nur höchst selten beanspruchen sollte. *sp*

INHALI

Thema Fliegen

Nightjet statt Easyjet: Wie man Kurzstreckenflüge auf die Schiene verlagert

Seite 2

"Seltener reisen, aber länger bleiben": Tourismus-Expert*in Antje Monshausen im Interview Seite 3

AKTUELL

Weder Müll noch Braunkohle gehört in den Ofen: BUND gegen Müllverbrennung in Jänschwalde **Seite 4**

Jelle -

Ruckkehr auf Samtpfoten: Wildkatze in Brandenburg nachgewiesen

Seite 5

Autofreie Einkaufsstraßen: Fortschritte im Schneckentempo

Seite 5

BUNDJUGEND

Grün und kapitalistisch – geht das?
Seite 6

NATUR ERLEBEN

Die Glindower Alpen: Steiler wird es nicht mehr **Seite 7**

ÖKOTIPP

Flüge kompensieren **Seite 7**

KURZ & BUND

Tschüss Plastik!

Fliegen in Zahlen **Seite 8**



www.BUNDzeit.de

Flughafens den Eindruck erwecken wollen, die staatlich hoch subventionierte Fliegerei habe nichts mit der globalen Erhitzung zu tun. Das "Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm" (BEK) von 2017 berücksichtigt die Flugreisen von und nach Berlin bilanziell ausdrücklich nicht, weil der BER auf Brandenburger Gebiet liegt. Der für Brandenburg immer noch geltende "Maßnahmenkatalog zum Klimaschutz" von 2008 (!) verweist beim Flugverkehr auf die Bundesebene. Und die Bundesregierung wollte in ihrem letzten Luftverkehrskonzept von 2017 den Verkehr

über den Wolken ankurbeln und dafür die

Luftverkehrssteuer abschaffen, die sie diesen

April deutlich erhöht hat. Das immerhin ist

Nur jede*r Zehnte fliegt

ein Fortschritt.

Dabei ist unstrittig: Fliegen verstärkt den Treibhausprozess. Im Jahr 2018 stammten weltweit 2,8 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem Luftverkehr. Das klingt zunächst nicht nach allzu viel. Anders sieht es aus, sobald man die Nicht-CO₂-Effekte berücksichtigt. Während des Flugs stoßen die Triebwerke nicht nur CO₂, sondern auch Rußpartikel, Wasserdampf, Schwefeloxide und Stickoxide aus. Deren Wirkung wird auf fast das

Dreifache der CO₂-Emissionen geschätzt.

FLUGHAFENKONZEPT

nach Berlin-Brandenburg einsparen ließen, hat der BUND in seinem Flughafenrechnet. Außerdem schlägt renordnung vor und erörtert, wie die Berliner Flughafen-Flughafenbetreibern koo-Engpässe auszugleichen und www.bund-berlin.de/flug-

NGO-KONZEPT

hafenkonzept

Wie Wettbewerbsnachteile der Schiene gegenüber dem Luftverkehr ordnungsmöglichkeiten die Politik auf nationaler Ebene nutzen warum sogenanntes Bio-Kerosin keine Lösung ist, steht im NGO-Luftfahrtswww.kurzelinks.de/ ngo-konzept

ÜBERFLÜSSIGE REGIONALFLUGHÄFEN

Sie rechnen sich nur dank üppiger Subventionen, sind globalen Erhitzung bei: Den 14 Regionalflughäfen in Deutschland stellt eine Studie von BUND und Marktwirtschaft ein Im Durchschnitt liegen die Regionalflughäfen nur 90 Bahnminuten von internationalen Flughäfen entfernt und dienen fast ausschließlich Urlaubsder staatlichen Beihilfen www.kurzelinks.de/regionalflug

NIGHTJET STATT EASYJET

Mindestens ein Drittel der am BER startenden Flüge ließe sich sofort auf die Bahn verlegen, ohne dass sich die Reisezeiten dramatisch verlängern. Und mit einer Renaissance des europäischen Nachtzugsystems ginge noch wesentlich mehr.

Vier bis fünf Stunden gilt bei den meisten Menschen, die nicht Das ist gleichzeitig auch die Dauer, die für einen Kurzstreckendie reine Flugzeit, sondern auch das Zum-Flughafen-Fahren, Pandemie einstweilen pausieren muss. sp Einchecken, Warten, Einsteigen, Aussteigen, wieder Warten (aufs Gepäck) und schließlich die Weiterfahrt zum eigentlichen Ziel berücksichtigt werden. Diese Flüge könnten also ohne großen Zeitverlust auf die Schiene verlagert werden.

In seinem Luftverkehrskonzept für Berlin-Brandenburg (siehe Randspalte links) hat der BUND ausgerechnet, dass jährlich rund 50.000 Kurzstreckenflüge von und nach Berlin-Brandenburg auf die Schiene verlagert werden könnten und dies mit Reisezeiten von Innenstadt zu Innenstadt von bis zu vier Stunden. 50.000 Kurzstreckenflüge weniger würde den Treibhausgasausstoß um 630.000 Tonnen CO₂-Äquivalente senken.

Ein Blick in den durch die Corona-Krise geschrumpften Flugplan von Herbst 2020 zeigt, dass Kurzstrecken einen erheblichen Anteil am Berlin-Brandenburger Fluggeschehen haben: An einem Montag im Oktober kurz vor der BER-Eröffnung starteten von den beiden Altflughäfen TXL und SFX 120 Flüge. 37 von ihnen hoben zu einem innerdeutschen Ziel ab. Von den sechs angeflogenen Inlandszielen waren vier in einer Reisezeit von vier bis fünf Stunden mit der Bahn zu erreichen, nur nach Stuttgart und Saarbrücken braucht die Bahn mit ihrer schnellsten Verbindung sechseinviertel beziehungsweise sechseinhalb Stunden.

Weitere 29 Flüge an besagtem Oktobertag starteten zu europäischen Städten, die sechs (Warschau, Amsterdam) bis achteinhalb (Paris, Wien) Zugstunden vom Berliner Hauptbahnhof entfernt sind. Sogar nach London (fünf Flüge) ist man per Bahn nur knapp zehn Stunden unterwegs. inklusive anderthalb Stunden Umsteigezeit in Köln.

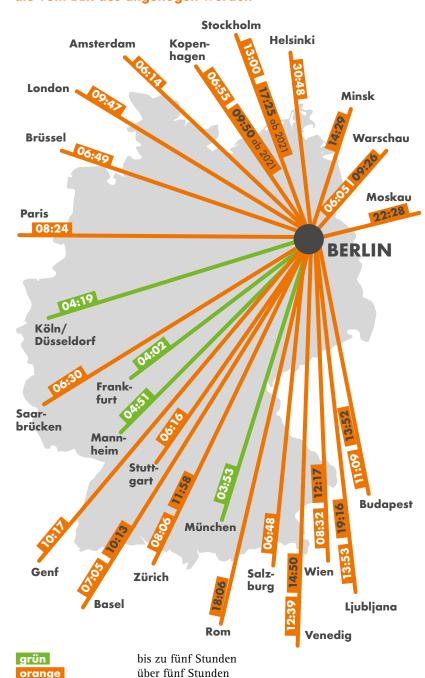
Wer nicht den ganzen Tag im Zug verbringen will, sollte über eine Nachtzugfahrt nachdenken. Obwohl vom einstigen **brücken** europäischen Nachtzugsystem nur noch ein trauriger Rest geblieben ist, sind von Berlin aus immer noch Basel, Zürich, Warschau, Wien, Budapest, Minsk und Moskau direkt zu erreichen. Dank der schnellen Verbindung nach München kommen auch die dort startenden Nachtzüge nach Italien in Betracht: Abfahrt in Berlin am späten Nachmittag, Ankunft in Venedig zur besten Frühstückszeit.

2016 gab die DB ihre Nachtzuglinien auf und teilweise an die ÖBB ab. Seither zeigt das österreichische Staatsunternehmen, dass sich mit Nachtzügen durchaus eine "schwarze Null" erwirtschaften lässt: Die 26 Nightjet-Linien tragen rund 16 Prozent zum Umsatz der ÖBB bei. Weil die Nachfrage wächst, erweitern die ÖBB ihr Nachtnetz und haben neue Schlafwagen bestellt, die ab 2022 durch Europa rollen.

Ab Sommer 2021 soll es wieder Nachtzugverbindungen von Berlin nach Kopenhagen, Malmö und Stockholm geben,

betrieben von dem schwedischen Unternehmen Snelltaget. gerade Bahnfans sind, als noch erträgliche Reisezeit im Zug. Dass auch Private Nachtzug können, hatte Thello mit dem täglichen Nachtzug zwischen Paris und Venedig über Dijon, flug realistischerweise kalkuliert werden muss, wenn nicht nur Mailand und Verona gezeigt, der allerdings aufgrund der www.night-trains.com

Dauer der Zugverbindung zu Städten, die vom BER aus angeflogen werden



Nachtzug, teilweise mit max. einem Zubringerzug

von Carsten Preuß, Verena Graichen und Franziska Sperfeld

EDITORIAL

Liebe Leser*innen.

wenn Sie diese Ausgabe der BUNDzeit in den Händen halten, ist der neue Flughafen BER in Betrieb, während in Tegel vor allem Saatkrähen und Haussperlinge starten und landen – wahrscheinlich. Hundertprozentig sicher konnten wir uns angesichts der Verzögerungen und Pannen am BER zum Redaktionsschluss nicht sein.

Das Ende von TXL ist nicht nur für rund 300.000 Lärmgeplagte in der früheren Einflugschneise Grund zur Freude. Auch der Rest der Berliner Stadtgesellschaft gewinnt, nämlich eine wertvolle Fläche, die nun sinnvollen Zwecken dienen soll: Wohnen, Wissenschaft, Gewerbe, Erholung – Tegel ohne Flugbetrieb nutzt allen.

Also alles in Ordnung? Mitnichten. Am BER wurden Flächen im großen Stil versiegelt, dort leiden Menschen weiter unter Lärm. Für das Klima ist es sowieso egal, wo die Flugzeuge starten; schaden tun sie überall.

Zurück zur Vor-Corona-Vielfliegerei wäre fatal. Und offensichtlich auch nicht nötig. Videokonferenzen machen viele Flüge verzichtbar. Auch die privaten? Den Urlaub wollen wir vom BUND sicher nicht ins Virtuelle verbannen. Wie einfach, spannend und gleichzeitig entspannend es sein kann, in den Ferien auf dem Boden zu bleiben, auch das loten wir auf diesen Seiten aus.

Deshalb muss politisch umgesteuert werden – ein

Mit umweltfreundlichen Grüßen

schwarze Schrift

Vorsitzender
BUND Brandenburg

Vorsitzende
BUND Brandenburg

Vorsitzende
BUND Brandenburg

"SELTENER REISEN, ABER LÄNGER BLEIBEN"

Antje Monshausen, Leiterin der Arbeitsstelle Tourism Watch bei Brot für die Welt, über den Trend zur Drittreise, Arbeitsbedingungen in der Tourismusbranche und Instagramability als Kriterium der Reiseplanung

BUNDzeit: Welche wirtschaftliche Rolle spielt Tourismus weltweit und welche Trends konnten Sie vor Corona feststellen?

Antje Monshausen: Tourismus ist global für jeden zehnten Arbeitsplatz verantwortlich, 330 Millionen Jobs hängen direkt oder indirekt daran. Für jedes dritte Entwicklungsland ist Tourismus die Hauptdevisenquelle. Die Vor-Corona-Trends sind kurz gesagt: öfter, weiter, kürzer. Die Deutschen etwa reisen immer häufiger und weiter, während die Aufenthaltsdauer kürzer wird. Das hat Folgen. Auf wirtschaftlicher Ebene, weil ich auf kürzeren Reisen weniger Geld vor Ort lasse. Auf kultureller Ebene, weil ich weniger Zeit habe, mich auf Land und Leute einzulassen.

Wie viele der Bundesbürger*innen reisen überhaupt?

Nicht alle, sondern nur gut 75 Prozent, die anderen können oder wollen nicht, sei es aus gesundheitlichen oder wirtschaftlichen Gründen. Ich finde es erschreckend, dass einerseits immer mehr Menschen mehrmals jährlich verreisen, andererseits aber nicht alle Schüler*innen an Klassenfahrten teilnehmen können, weil den Eltern das Geld fehlt. Global gesehen ist Reisen ganz klar das Privileg einer ganz kleinen Minderheit: Nur ein Bruchteil der Weltbevölkerung ist jemals mit dem Flugzeug geflogen – gleichzeitig zählt eine kleine Elite zu den Vielfliegern. Zum Beispiel in Großbritannien: Dort ist ein Prozent der Bevölkerung für 20 Prozent der Flüge verantwortlich.

Welche Rolle spielt der inländische Tourismus in Deutschland?

Auch schon vor Corona war Deutschland das liebste Reiseziel der Deutschen, knapp 30 Prozent haben hier Urlaub gemacht. Weitere 60 Prozent reisen innerhalb Europas. Der interkontinentale Tourismus liegt im einstelligen Prozentbereich - vor Corona aber mit wachsender Tendenz.

In Deutschland sind etwa 60 Prozent der im Tourismus Beschäftigten dem Niedriglohnsektor zuzurechnen. Wie ist das in den klassischen Urlaubsländern des globalen Südens?

Sehr viel spielt sich im informellen Sektor ab. Denken wir an Strandverkäufer, Straßenhändlerinnen oder Taxifahrer. Die arbeiten in prekären Situationen ohne soziale Sicherung. In der jetzigen Corona-Krise sind sie ohne jeden Schutz. Aber selbst in internationalen Hotelketten gibt es eine starke Hierarchie, je weniger sichtbar die Menschen sind, desto schlechter die Arbeitsbedingungen – ganz besonders verstärkt Outsourcing diesen Trend: Reinigungskräfte, Zimmerservice, Sicherheitspersonal und sogar Rezeptionist*innen sind immer öfter bei Leiharbeitsfirmen beschäftigt. Damit sind sie leicht zu kündigen und haben kaum Chancen, sich gegen Ausbeutung zu wehren, weil sie um ihren Job fürchten müssen.

Viele Leute glauben, dass Individualtourismus weniger zu Ausbeutung und Umweltzerstörung beiträgt als Massentourismus. Stimmt das?

Das kann man so nicht sagen – beide Reiseformen haben Vor- und Nachteile: Backpacker*innen reisen sehr häufig äußerst budgetbewusst. Anderseits kaufen sie auf den lokalen Märkten. Eine große Hotelanlage importiert wiederum viele Speisen, um den internationalen Geschmack zu treffen. Andererseits kann ein großes Hotel den Abfall besser managen als eine kleine Dorfgemeinschaft, die plötzlich mit Backpacker*innen und ihren Hinterlassenschaften konfrontiert ist.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung der Reisebranche?

Fast niemand möchte im Urlaub auf sein Handy verzichten. 90 Prozent der unter 40-Jährigen sagen, dass das Smartphone ihr wichtigster Reisebegleiter ist. Die Leute schauen auf den großen Plattformen nach, was für bestimmte Regionen empfohlen wird, und buchen ihre Hotels online. Während der Reise werden Fotos in Echtzeit gepostet die Geodaten verraten genau, wo der beeindruckende Felsvorsprung steht. Was man da nicht sieht, ist die lange Schlange von Tourist*innen, die alle das gleiche Foto machen wollen. Die Instagramability - also die Aussicht, mit einem bestimmten Bild viele Likes zu bekommen ist für jüngere Reisende mittlerweile ein Hauptkriterium für die Wahl des Urlaubsortes. Kein Wunder, dass das Internet voll ist mit Listen der "Zehn Orte, die man gesehen habe muss". Solche Listen und Fotos verstärken den Trend, schnell mal über das Wochenende irgendwohin zu reisen. Das bringt den Leuten vor Ort fast nichts und ist für das Klima eine Katastrophe.

Was bedeutet das für die Spontaneität des Reisens?

Wenn ich beispielsweise nach Kambodscha will, buche ich schon zuhause den Guide für Angkor Wat und weiß dank TripAdvisor, dass ich in der nahegelegenen Provinzhauptstadt Siem Reap den Night Market entdecken und eine Fabrik für gebatikte Bio-T-Shirts besuchen möchte. Da ich auch das Busticket aus der Hauptstadt schon gebucht habe, bleibt keine Zeit mehr, etwas Unvorhergesehenes zu erleben, weil alle Ziele schon gesetzt sind.

Was muss sich im Tourismus ändern?

Auf der politischen Ebene wird es Zeit, dass der Preis für Produkte alle ökologischen und sozialen Kosten abbildet. Wichtig wäre dafür der Abbau klimaschädlicher Subventionen, die sich in Deutschland allein im Flugsektor auf jährlich zehn Milliarden Euro belaufen, und die Einführung eines starken Lieferkettengesetzes, das Unternehmen für Menschenrechtsverletzungen zur Verantwortung zieht. Auf der motivatorischen Ebene müssen wir weg von der Idee, es gehöre zu einem erfüllten Leben, New York gesehen zu haben. Dazu muss man nicht gleich das Fliegen verbieten, es wäre schon ein wichtiger Schritt, wenn die Flugwerbung im öffentlichen Raum verschwindet.

Also ein bisschen wie beim Rauchen?

Der Marlboro-Mann der Achtzigerjahre war noch ein Sexsymbol. Heute assoziiert man Rauchen eher mit den Folgen für Mensch und Umwelt. So funktioniert gesellschaftlicher Wandel und ich bin optimistisch, dass auch beim Reisen ein Umdenken einsetzen wird hin zu "seltener reisen und länger bleiben".

Das Interview führte Sebastian Petrich

ZUR PERSON

Antje Monshausen ist Diplomgeografin mit einem Begleitabschluss in Lateinamerikastudien. Nach ersten praktischen Erfahrungen in Guatemala und Bolivien kam sie 2008 zu Brot für die Welt, wo sie zwischenzeitlich als entwicklungspolitische Referentin für die finanzielle Förderung internationaler Nichtregierungsorganisationen und als Referatsleiterin in der Politikabteilung tätig war. Seit 2012 verantwortet sie die Arbeit von Tourism Watch bei Brot für die Welt. www.tourism-watch.de

Thema Fliegen

NATURSCHUTZGEBIET **FLUGHAFENSEE**

haus beschlossen, Teile

(Tegeler Heide) und das Areal stellt einen wichtigen te Pflanzen- und Tierarten dass diese Refugien durch die Nachnutzung des Flugschutzbund (Nabu) die verwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz dazu auf, das Gebiet tatmitmachen.nabu.de/de/

MIT DEM ZUG NACH **ISTANBUL**

Klimafreundlich in die Geht wohl! Lesen Sie den

www.umweltzoneberlin. de/berlin-istanbul-einkatzensprung-mit-dem-

FAIR UNTERWEGS

Die von einem Schweizer Verein getragene werbefreie Plattform gibt Anregungen länderspezifische Infor-

DENKMAL TXL

hen, und was geschieht mit Meinhard von Gerkan und TXL-Nachnutzungsplaner Philipp Bouteiller im www.kurzelinks.de/txl



NACHHALTIGE WÄRME-VERSORGUNG

sektor ist mit einem CO -Tonnen für fast die Hälfte der Berliner Treibhausgas-Ziel einhalten will, führt stieg Berlin, in dem auch der BUND aktiv ist, hat ein www.BUND-berlin.de/

LAUSITZ-KONFERENZ

wandel im Zuge des Kohleturverträglich organisieren? mit Landwirtschaft, Mobili-

strukturwandelkonferenz-2020

NEIN ZUM HEIZPILZ

Der BUND fordert vom Berliner Senat und von den binden. Stattdessen sollte lagen mit Wärmerückgewinnung für Innenräume lässt sich nicht nur die Infektionsgefahr senken, sondern auch das Raum-Damit Menschen auch im sollten die Behörden un-Markisen und wärmeisolierende Bodenbeläge erteilen und auch die gas-Straßenraum gestatten.



"Schöne" Aussichten: Mensch und Natur rund um den Kraftwerksstandort Jänschwalde gönnt die LEAG keine Verschnaufpause

WEDER MÜLL NOCH BRAUNKOHLE **GEHÖRT IN DEN OFEN**

Neben dem alten Kraftwerk Jänschwalde plant der Braunkohlekonzern LEAG den Bau einer Müllverbrennungsanlage. Der BUND will das verhindern.

walde nordöstlich von Cottbus vom Netz, so will es der mühternehmen nicht nur die Verbrennung von Klärschlamm und sam ausgehandelte Kompromiss zum Kohleausstieg. Wenn es aufbereitetem Restmüll (EBS), sondern auch von unbehandelnach dem Braunkohletagebau- und Kraftwerksunternehmen ten Abfällen genehmigen lassen. Klar ist jedoch, dass der hohe LEAG geht, soll hier aber weit über 2028 hinaus klimaschäd- Kunststoffanteil im Restmüll für einen hohen CO₂-Ausstoß lich Energie erzeugt werden: Zusammen mit dem Entsorger sorgen würde. Veolia möchte die LEAG ab 2024 eine Müllverbrennungsanlage (MVA) betreiben, die mit einer beantragten Kapazität von Offen bleibt auch die Frage, wie die bei der Abfallverbren-480.000 Tonnen im Jahr zu den größten derartigen Anlagen nung entstehende Wärme genutzt werden soll. Bislang bein Deutschland gehören würde.

die BSR 580.000 Tonnen Abfall aus der Millionenstadt Ber- erbare Energie umgebaut, sodass lediglich Peitz mit weniger lin. Woher sollen die Abfälle für die Anlage in der Lausitz kommen? Nach LEAG-Angaben mindestens zu 80 Prozent die neue Anlage völlig überdimensioniert. aus einem Einzugsgebiet von bis zu 200 Kilometern. Das erscheint allerdings höchst zweifelhaft, denn um den regio- Schlampiger Umgang mit Zahlen nalen Siedlungsabfall konkurrieren mit dem Industriekraftwerk und dem Zementwerk Rüdersdorf, den Papierfabriken in Auch jenseits von Klima- und Abfallfragen ist die geplante Schwedt, Eisenhüttenstadt und Schwarze Pumpe sowie dem Müllkraftwerk in Premnitz bei Rathenow bereits Anlagen mit terlagen der LEAG in nahezu allen Bereichen zeigen. Die einer Gesamtkapazität von mehr als 800.000 Tonnen jährlich. Angaben und Prognosen zu Luftschadstoffen, Lärm und An-

Mülltourismus droht

Verbrennen steht in der Abfallhierarchie ganz unten. Um Rohstoffe zu sichern und Emissionen zu minimieren, lautet die Einem aktuellen Prognos-Gutachten zufolge reichen die Ka- jährlich) und der neuen Anlage. pazitäten der bereits genehmigten Müllverbrennungsanlagen und Kraftwerke für Ersatzbrennstoffe (EBS) in Deutschland Kein Wunder, dass sich vor Ort Widerstand gegen die Pläne

Somit würde wohl viel Abfall aus anderen europäischen Staanungsanlage und bereitet sich auf mögliche juristische Austen nach Jänschwalde kommen – laut Antragsunterlagen per einandersetzungen vor. sp Lkw, und das obwohl das Kraftwerk einen Gleisanschluss hat. Dies verschlechtert die Klimabilanz des Vorhabens weiter. Bitte unterstützen Sie uns dabei mit Spenden! Wie sie genau aussieht, bleibt im Dunkeln, weil die LEAG im Wir haben eine Spendenseite bei betterplace angelegt: Antrag keine Mengenangaben zu den Abfallarten gemacht www.kurzelinks.de/keine-muellverbrennung

2028 geht der letzte Block des Braunkohlekraftwerks Jänsch- hat. Anders als zunächst angekündigt möchte sich das Un-

zieht Cottbus seine Fernwärme aus dem Braunkohlekraftwerk Jänschwalde, allerdings werden die Cottbuser Stadtwerke bis Zum Vergleich: Im Müllheizkraftwerk Ruhleben verbrennt kommendes Jahr aus technischen Gründen auf Gas und erneuals 5.000 Einwohner*innen als Abnehmer bliebe. Hierfür wäre

Müllverbrennung hoch problematisch, wie die Antragsunlagensicherheit sind unvollständig und teilweise unplausibel, nicht alle Teile der Anlage scheinen dem Stand der Technik zu entsprechen, Belange des Artenschutzes und FFH-Verträglichkeit wurden nicht ausreichend und sachgemäß geprüft. Nicht zuletzt blieb die Doppelbelastung mit Schadstoffen in Vorgabe aus dem Kreislaufwirtschaftsgesetz vielmehr "ver- den Antragsunterlagen völlig unberücksichtigt: Beantragt ist meiden, wiederverwenden, recyceln". Überkapazitäten bei der zwischen 2024 und 2028 der Parallelbetrieb der Müllmitver-"energetischen Verwertung" wirken dabei kontraproduktiv. brennung im Kohlekraftwerk (aktuell rund 400.000 Tonnen

> regt, Anwohner*innen haben 360 Einwendungen eingereicht. Der BUND beteiligt sich am Kampf gegen die Müllverbren-

ANZEIGE



RÜCKKEHR AUF SAMTPFOTEN

Fast unbemerkt ist die Wildkatze nach Brandenburg zurückgekommen. Aber nur fast: Der BUND hat ihr Vorkommen zweifelsfrei nachgewiesen.

Den ersten Hinweis auf die Wiederbesiedelung Brandenburgs Der BUND sucht wieder Freiwillige durch Wildkatzen gab es 2019, als sich eine überfahrene Kat- für das Wildkatzen-Monitoring von ze im Baruther Urstromtal (Kreis Teltow-Fläming) als Wildkatze herausstellte. Der BUND organisierte daraufhin in den Teltow-Fläming (etwa ein Einsatz pro infrage kommenden Waldgebieten im Süden Brandenburgs Woche). ein Wildkatzen-Monitoring, das nun äußerst erfreuliche Ergebnisse gebracht hat: Es gibt auch lebende Exemplare in Kontakt: der Region. Im Naturpark Hoher Fläming gelangen an drei BUND.Brandenburg@BUND.net Stellen DNA-Nachweise von drei unterschiedlichen Wildkatzen und im Baruther Urstromtal Nachweise an zwei unterschiedlichen Stellen. Ob letztere von einem oder zwei Tieren stammen, wird derzeit noch untersucht. Der Baruther Fund wird zusätzlich durch Bilder einer Wildkamera bestätigt.

Um das Wildkatzen-Vorkommen nachzuweisen, hatten 15 Ehrenamtliche im vergangenen Winter Lockstöcke in Wäldern aufgestellt. Dabei handelt es sich um raue Holzlatten, die mit Baldrian besprüht werden. Vor allem während der Paarungszeit von Januar bis März zieht ihr Geruch Wildkatzen an, die sich an den Stöcken reiben. Dabei hinterlassen sie Haare, die eingesammelt und analysiert werden. Bei der Untersuchung der Haarproben arbeitet der BUND eng mit der Senckenberg Gesellschaft für Naturforschung zusammen. Es gilt herauszufinden, um wie viele Exemplare es sich handelt, welches Geschlecht sie haben und ob verwandtschaftliche Verhältnisse zwischen ihnen bestehen.

Auch im kommenden Winter betreibt der BUND ein Wildkatzen-Monitoring mit Lockstöcken. Weitere Nachweise können wertvolle Erkenntnisse über das Wanderverhalten der Wildkatzen liefern. So ließe sich herausfinden, welche Gebiete durch Waldkorridore und Grünbrücken über Straßen verbunden werden sollten. Als Lebensraum bevorzugen die streng geschützten Tiere mit strukturreichen Mischwäldern einen Landschaftstyp, den Brandenburg mit einem Waldumbauprogramm verstärkt schaffen muss, um sich an die Folgen der globalen Erhitzung anzupassen.

Mitte Januar bis Mitte April im Kreis



Ein historischer Moment: Die BUND-Wildkamera macht das erste Bild einer Wildkatze in Brandenburg

MITGLIEDERVERSAMMLUNG VERSCHOBEN

Liebe Mitglieder des BUND Berlin e. V.,

schweren Herzens haben wir uns als Vorstand gemeinsam entschlossen, die für den 27. November 2020 vorgesehene Mitgliederversammlung aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie zu verschieben. Turnusgemäß steht bei der Mitgliederversammlung die Vorstandswahl an. Die Wahl können wir virtuell nicht vollständig geheim durchführen, es trotzdem zu tun, ist uns rechtlich zu unsicher.

Wir hoffen im Frühjahr 2021 eine Präsenzveranstaltung mit Hygienekonzept im ansonsten gewohnten Rahmen durchführen zu können. Die Arbeit für die Umwelt geht in der Zwischenzeit natürlich weiter: Unsere Amtszeit verlängert sich satzungsgemäß bis zur Durchführung der nächsten ordentlichen Mitgliederversammlung. Der Termin und die Einladung dafür wird rechtzeitig in der BUNDzeit bekannt gegeben.

Wir bedauern sehr, dass wir das erste Mal in 40 Jahren BUND Berlin so eine Entscheidung treffen mussten. Wir hoffen aber auf Euer Verständnis und wünschen uns allen, dass wir gesund und gut durch die nächsten Monate kommen.

Im Namen des Vorstandes Verena Graichen



So entspannt kann Einkaufen sein - jetzt fehlen der Friedrichstraße nur noch Tourist*innen und

FORTSCHRITTE IM SCHNECKENTEMPO

Kreuzberg bekommt eine dauerhaft autofreie Einkaufsstraße, während andere Bezirke es bei Testvorhaben belassen.

Die fast zehnjährige Versuchsphase in der Kreuzberger Berg- Die Geschäfte in der Friedrichstraße laufen seit Jahren schlecht. ist ein fünfstündiges Zeitfenster am Vormittag vorgesehen. In den Planungen des Bezirks wird auch die als Mehringdamm-Umfahrung beliebte Achse Zossener Straße/Friesenstraße vom Durchgangsverkehr mit Ausnahme der BVG-Busse befreit, wogegen sich der Senat bislang gewehrt hatte. Der BUND begrüßt diesen Entschluss, der nun als Vorbild für andere nicht diskreditiert wird. Straßen dienen sollte

Nicht ganz so lange hat es gedauert, die Friedrichstraße zwischen Leipziger und Französische Straße für den Autoverkehr zu schließen, allerdings ist diese Fußgängerzone mit Radspuren nur vorübergehend bis Ende Januar eingerichtet. Für den Radverkehr ist damit eine komfortable Nord-Süd-Achse entstanden, da der Autoverkehr auf der restlichen Friedrichstraße stark abgenommen hat.

mannstraße neigt sich ihrem Ende zu. Nachdem mit einer Vor allem in den Quartieren 205 und 206 ist der Leerstand Begegnungszone, Sitzmöbeln am Straßenrand und Findlingen hoch, es gibt kaum Gastronomie, sogar der schwedischer Billigauf der Fahrbahn experimentiert wurde, soll nun zwischen Klamotten-Händler hat seine Filiale geschlossen. Nun fehlen Nostiz- und Schleiermacherstraße der motorisierte Verkehr auch noch die Tourist*innen, von denen die Friedrichstraße zu dauerhaft ausgesperrt werden. Das hat das Bezirksamt im großen Teilen lebt. Wenige Wochen nach Start des Experiments September beschlossen. Radfahrende und Zufußgehende be- teilte mit der Galeries Lafayette der mit Abstand wichtigste kommen jeweils einen eigenen Bereich, für den Lieferverkehr Händler der Straße mit, dass die Kund*innen zumindest nicht weniger geworden sind. Ob aber die kalten Monate der beste Zeitraum sind, um massenweise Berliner*innen aus anderen Bezirken zum Flanieren und Einkaufen nach Mitte zu locken? Es ist zu hoffen, dass sich Corona-bedingte Umsatzeinbußen in Grenzen halten und die Idee der autofreien Einkaufsstraße

> Nur für zwei Tage wurde die Wilmersdorfer Straße im Oktober testweise zwischen Schiller- und Bismarckstraße zur Fußgängerzone, die Entscheidung über eine dauerhafte Einrichtung soll 2021 fallen. Hier sind es vor allem die örtlichen Geschäftsleute, die sich für eine Verlängerung der ältesten Fußgängerzone Berlins einsetzen.

www.umweltzoneberlin.de/2020/10/13/bergmannstrasse

AKTUELL

SCHWARZSTORCH ALS BRUTVOGEL AUSGESTORBEN

Der streng geschützte 2005 noch acht und 2014 mehr festgestellt werden. Auen und Vernässungsbesiedlung möglich zu dass kurzfristig drei und langfristig zehn Prozent des wald als Kernzone ausge-

MÜGGELSEE: **STEG MUSS WEG**

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat Instanz entschieden, dass Müggelsee zurückbauen muss. Mehr zum Hintergrund des jahrelangen de/2018/07/18

SUMPF UND SAND

Trockenrasen und Moore stehen im Zentrum eines neuen Bildungsangebotes, dürftigkeit, Klimarelevanz und Ökosystemdienstlei-Ab dem kommenden Früh-Workshops, Exkursionen und andere Veranstaltungen statt. Das Land Brandenburg und die EU fördern das Projekt aus Mitteln des

KINDERBROSCHÜRE "MEINE WEGE"

für Kinder das Mitmach-Anfang an", die sich an www.mobilitaetsbildungberlin.de

BUNDjugend

TERMINE

BRANDENBURG =

LJV 2020

Möchtest Du die BUNDjugend Brandenburg kennenlernen? Dann komm zur Landesjugendversammlung (LJV)! Nach der Wahl des neuen Landesjugendvorstands halten wir eine gemütliche Adventsfeier ab. Die LJV ist ausdrücklich für alle, die die BUNDjugend kennenlernen wollen, egal ob Mitglied oder nicht. Damit es genügend Kekse und Glühwein für alle gibt, melde Dich an unter: mail@BUNDjugendbrandenburg.de 5.12.2020

BERLIN

BUNDJUGEND BAR

Hast du Lust die BUNDjugend Berlin kennenzulernen? Komm vorbei! Jeden zweiten Dienstag im Monat. Nächste Treffen: 12.1.2021, 9.2.2021

WEIHNACHTSFEIER

Bei unserer diesjährigen Weihnachtsfeier wollen wir bei wärmendem Punsch und leckerem Lebkuchen auf gemeinsame Demos und Aktionen zurückschauen und zuversichtlich ins neue Jahr blicken. Jede*r ist willkommen, egal ob Du bereits bei der BUNDjugend aktiv bist oder es noch werden möchtest. 4.12.2020

ACHTUNG!

Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie und den aktuell steigenden Neuinfektionen können wir noch nicht sagen, ob die Veranstaltungen wie geplant statt finden können. Du kannst Dich aber trotzdem für die Veranstaltungen anmelden, da wir Dich über eventuelle Veränderungen rechtzeitig informieren.

Unser Newsletter für Berlin: www.BUNDjugend-berlin. de/newsletter

Unser Newsletter für Brandenburg: t1p.de/bujuverteiler

Der Link zur Telegram-Gruppe: t1p.de/bujutelegram

Weitere Infos und Aktuelles findest Du unter www.BUNDjugend-berlin. de/termine und www.BUNDjugendbrandenburg.de.

GRÜN UND KAPITALISTISCH -GEHT DAS? Von Dominique Cirstea

Vor allem der globale Wettbewerb macht es Unternehmen immer schwerer, profitabel und gleichzeitig nachhaltig zu wirtschaften. Wie schaffen Unternehmen den Spagat zwischen einem nachhaltigen Ressourcenmanagement, fairen Arbeitsbedingungen und dem wirtschaftlichen

Wir haben uns entfremdet. Von Gütern aller Art. Von den "Unser Grundsatz ist es, Mensch und Umwelt vor Profite es ihn? Und wenn ja: Wie sieht er aus?

auf, in der Krisen normal scheinen, vielleicht sogar notwendig, um Veränderungen hervorzubringen. Diese sollten aber niemals aus einer Krise entstehen, sondern ebendieser vorbeugen! Die Problematik der Ausbeutung von Mensch, Natur und Tier ist allgegenwärtig und fast jedes Produkt, dass auch solche Unternehmen, denen wirklich etwas daran das in herkömmlichen Supermärkten zu finden ist, trägt gelegen ist, den Handel fairer zu gestalten, unter Generaleine Spur davon. Die Bekleidungsindustrie ist wohl das prominenteste Beispiel für Ausbeutung und Verletzung von Menschenrechts-, Sozial- und Sicherheitsstandards. Über Ein ökologischer Kapitalismus schließt sich im Grunde 90 Prozent der in Deutschland verkauften Textilien werden seines Namens wegen schon aus. Die kapitalistische Proimportiert und haben oft einen Weg von mehreren tausend Kilometern hinter sich. Der größte Teil kommt aus Asien, Lateinamerika oder Osteuropa, wobei Spinnerei, Färberei und die eigentliche Produktion selten in nur einer Fabrik oder gar einem Land stattfinden [1]. Und trotzdem: Bangladesch, El Salvador oder Rumänien sind zu weit weg, als dass es das System nicht allein ändern. Gleichzeitig gibt es keine uns wert wäre, ein fair gehandeltes T-Shirt für einen weit Individualschuld. Unökologischer und unsozialer Konsum höheren, angemessenen Preis zu erwerben, wenn riesige des Menschen wird bedingt durch ökonomische Zwänge, in Modeketten nur wenige Euro dafür verlangen.

Der Begriff fair ist nicht geschützt, obwohl er von Verbraucher*innen mit gewissen Attributen assoziiert wird, regelt jedes Unternehmen für sich, was als fair gilt. Es gibt jedoch acht Grundsätze des fairen Handels, die von den internationalen Dachorganisationen Fairtrade International, World Fair Trade Organization und der European Fair Trade Association entwickelt wurden. Darunter sind beispielsweise faire Preise für Rohstoffe, ein möglichst umweltverträglicher und ökologischer Anbau und langfristige Handelsbeziehungen [2]. Den ganzen Text findest Du Das Unternehmen *El Puente*, das hauptsächlich Lebensmittel und Handwerksprodukte vertreibt, ist Vorreiter auf diesem Berlin unter: Gebiet. Seit Ende der 1960er Jahre ist das Unternehmen zunächst als Verein, später als GmbH - aktiv.

Menschen, die sie produzieren. Von den Tieren und der zu stellen. Bei vielen konventionellen Unternehmen ist es Natur, die ausgebeutet werden, damit wir unseren Hunger umgekehrt", sagt Anna-Maria Ritgen von El Puente. "Früher nach Kleidung, Lebensmitteln, Elektroartikeln oder trivialem wurden die Produkte aus Solidarität gekauft, selbst wenn Krimskrams stillen können. Mehr oder minder stecken wir der Kaffee oder die Schokolade scheußlich geschmeckt alle in einem Wirtschaftssystem fest, das im Aufkommen haben. Heute sind die Ansprüche viel höher, dementspreder industriellen Revolution seine Wurzeln geschlagen hat, chend mussten auch wir uns anpassen, damit die Produkte die bis in unsere heutige Zeit reichen. Wie aber ist die Frage weiterhin gekauft werden und die Menschen im globalen nach einem ökologischen Kapitalismus zu beantworten? Gibt Süden davon profitieren." Besonderen Wert lege *El Puente* auf Wertschöpfungsketten innerhalb der Produktionsländer, damit der größtmögliche Teil der Einnahmen bei den Kinder und Jugendliche von heute wachsen in einer Welt Produzent*innen selbst verbleibt.

> Aber woher wissen wir, was wirklich hinter den Versprechen steckt? Schummel mit angeblich fair gehandelten Produkten verunsichert immer mehr Menschen und führt letztlich dazu, verdacht gestellt werden.

> duktionsweise ist das zentrale Problem, das die heutigen ökologischen Missstände durch zwei Jahrhunderte Raubbau verursacht hat. Die ökologische und die soziale Frage gehören untrennbar zusammen. Unternehmen, die nach ökologischen Grundsätzen produzieren und handeln, können denen er sich befindet. Das heißt nicht, dass wir die Augen davor verschließen sollten, sondern nach jeder Möglichkeit trachten, die positive Veränderungen bewirkt.

[1] www.saubere-kleidung.de/mode-menschenrechte [2] www.verbraucherzentrale.de/wissen/umwelt-haushalt/ wohnen/fairer-handel-einkauf-mit-gutem-gewissen-7067

auf der Website der BUNDjugend www.BUNDjugend-berlin.de/ gruen-und-kapitalistisch-geht-das









Die natürlichen eutrophen Seen in den Glindower Alpen dienen Reptilien und Amphibien als Laichgebiet und Sommerlebensraum. Wie in allen Naturschutzgebieten gilt: Bitte nicht die

ALPINER WIRD ES NICHT MEHR

Besonders viele steile Berge können Brandenburg und Berlin nicht ihr Eigen nennen. Aber die Glindower Alpen bei Werder (Havel) machen ihrem Namen alle Ehre.

Kaum ein märkischer Ort war vor dem wandernden Schriftsteller Theodor Fontane sicher. Über das Ziel unseres heutigen Ausflugs schrieb er 1870: "Was Werder für den Obstkonsum der Hauptstadt ist, das ist Glindow für den Ziegelkonsum. In Werder wird gegraben, gepflanzt, gepflückt – in Glindow wird gegraben, geformt, gebrannt." Seit dem Mittelalter stellte man in dem heute zu Werder gehörenden Dorf Ziegel her und der Bauboom im nahen Berlin in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts brachte den Glindowern und vor allem den Ziegeleien besitzenden Familien Wohlstand. Dass die Qualität der Glindower Ziegelsteiner laut Fontane nicht mit denen aus Birkenwerder und Rathenow mithalten konnte, muss uns heute nicht mehr kümmern. Entscheidend ist nur, dass hier Ton gefördert wurde, bis sich die Vorkommen Jahrhunderts.

Um an die Tonschichten zu gelangen, mussten die Tonstecher erst eine knapp zehn Meter tiefe Bodenschicht abräumen, bis sie auf ein Tonlager mit einer Tiefe von 25 bis 30 Metern stießen. Diesem Umstand verdanken wir heute die bis zu 40 Meter tiefen, bewaldeten Schluchten, auf deren Grund hin und wieder Tümpel grünlich schimmern. Die rund 120 Hektar große Fläche ist seit den Neunzigerjahren als Naturschutzgebiet ausgewiesen und unterscheidet sich nicht nur durch die ungewöhnliche Topografie von der Anreise per Bahn: Mit der RB 23 nach Caputh-Geltow Umgebung. Statt Kiefernmonokultur ein unbewirtschafteter Mischwald unter anderem aus Winterlinde, Spitz- und Bergahorn, Esche, Hainbuche und Esche, statt Obstplantagen trockene, kalkreiche Sandrasen auf den Anhöhen, statt stark befahrenen Wassersportflächen von Menschen unberührte Kleingewässer.

Durch die Glindower Alpen führt ein mittelmäßig ausgeschilderter Naturlehrpfad. Wir nehmen den westlichen Einstieg, der von der Straße Am Rüsterhorn abgeht. Er führt auf den Hochrücken, der in Ost-West-Richtung die Grenze des Naturschutzgebiets markiert. Linkerhand (nach Süden) liegen Felder, auf der rechten Seite fällt das bewaldete Gelände schroff ab. Die ersten zwei rechts ins Innere abzweigenden Wege enden im Nichts, wir nehmen besser den dritten, der gegenüber einer verlassenen Datsche mit verrosteter Schau-

Treppab und treppauf geht es in das Herz des Naturschutzgebiets. Hinter der markanten Kaiserlinde halten wir uns an drei Gabelungen jeweils links und folgen einer 180-Grad-Kurve, erschöpften. Das war in den Zwanzigerjahren des letzten um den Hexenpfuhl zu erreichen. Nach einem erneuten Aufstieg über Holztreppen könnte man links zum Forstweg abbiegen und die Glindower Alpen verlassen. Oder aber rechterhand eine weitere Runde durch den mit reichlich Totholz belassenen Wald zum Glindower Belvedere laufen. Dieses stellt sich als eine Holzhütte heraus. Glanzvoller ist da der Ausblick auf den Glindower See bis nach Werder. sp

> Anreise per Rad: Von Potsdam Hauptbahnhof über Caputh und Gelthow nach Petzow (12 km)

und zu Fuß nach Petzow (4,5 km) oder mit dem RE 1 nach Werder (Havel) und zu Fuß nach Glindow, Alpenstraße (5,5 km)

ÖKOTIPP: **FLUGREISEN KOMPENSIEREN**

Damit keine Missverständnisse aufkommen: Der Begriff "Flugreisen kompensieren" ist eigentlich ein Widerspruch in sich. Denn sobald ein Flugzeug seinen Motor anwirft, gelangen klimaschädliche Abgase in die Atmosphäre. Eine Geldzahlung kann das nicht ungeschehen machen. Klimaneutrale Flugreisen gibt es nicht – daran ändern auch Kompensationszahlungen nichts.

Wer meint, den einen oder anderen Flug nicht durch eine Bahnfahrt ersetzen zu können, reist also zu Recht mit schlechtem Gewissen. Das ist ein guter Anlass, mit einer freiwilligen Zahlung Klimaschutzprojekte zu unterstützen. Damit ermöglicht man CO₂-Einsparungen, zu denen es sonst nicht käme. Das zur Kompensation gezahlte Geld fließt in der Regel in Maßnahmen zur Energieeffizienz oder -einsparung in Entwicklungsländern; beispielsweise in Biogaserzeugung aus Abwasser in Burkina Faso, Solarlampen in Äthiopien, effiziente Backöfen in Nigeria oder Windräder in Nicaragua.

Einige Modelle für Kompensationszahlungen setzen in Deutschland an. Wer in Moor-Futures investiert, fördert die Wiedervernässung von Mooren hierzulande, etwa in Brandenburg. Moore sind wahre Alleskönner, denn sie speichern nicht nur CO₂, sondern bieten auch vielen bedrohten Tieren und Pflanzen einen Lebensraum.

So funktioniert die Kompensation: Geben Sie auf der Internetseite eines Kompensationsdienstleisters die Strecke ein, die Sie unbedingt fliegen müssen. Die Höhe der Kompensation wird automatisch berechnet und hängt von der Länge des Flugs und vom beanspruchten Platz ab. Die folgenden zwei Beispiele stammen vom Emissions- und Kompensationsrechner der Organisation atmosfair. Für einen einfachen Flug von Berlin nach Palermo in der Economy-Klasse schlagen 367 kg CO₂ zu Buche, der Kompensationsbetrag beläuft sich auf 9 Euro. Reist man dagegen First Class nach Buenos Aires und zurück, ist man für den Ausstoß von 17.083 kg CO



verantwortlich, die vorgeschlagene Kompensation beträgt 393 Euro.

Fazit: Nicht fliegen ist hesser als fliegen und kompensieren. Fliegen und kompensieren ist aber weniger schlimm als fliegen ohne kompensieren. Das Modell "Flugreisen kompensieren" deutet zudem an, welchen Preis Flugreisen mindestens kosten müssten, wenn sie die Klimafolgen berücksichtigten.

Ausgewählte Kompensationsdienstleister www.myclimate.org www.moorfutures.de

Kompensationsdienstleister im Test der Verbraucherschutzzentrale www.kurzelinks.de/kompensation-test

NATUR ERLEBEN

BERLIN4FUTURE

Die Schüler*innen haben es mit Fridays for Future die deutlich machen wollen. dass sie mit der gegenwäreinverstanden sind, sind aufgerufen, regelmäßig am ersten Montag jedes Monats auf die Straße zu gehen. Nächste Demo: **7.12.2020**, gegenüber Weltzeituhr www.berlin4future.de

CLUBTOPIA-GREENGUIDE

Ist Berlins Nachtleben im Schockzustand? Nicht überall. Einige Clubs nutzen die Corona-Pause, um ihren Wie das geht, steht in unwww.BUND-berlin.de/ clubtopia

SAFT UND HONIG

Wir verkaufen Honig und

zwei Packungen 10 Euro, 300-Gramm-Glas Honig Verkauf in der BUND-Crellestraße 35, Berlin-Öffnungszeiten bitte auf www.BUND-berlin.de nachsehen oder unter 030 787900-0 erfragen!

PILZBERATUNG

Genießbar oder giftig? selbst gesammelten Pilze von den ehrenamtlichen 17.11.2020, 24.11.2020, BUND-Landesgeschäftsstelle, Berlin-Schöneberg

*CORONA-HINWEIS:

Bitte einzeln eintreten,

SEITE 6

HERAUSGEBER

Naturschutz Deutschland (BUND)

Landesverband Brandenburg e.V.

KONTAKT

Tel. 030 787900-0

REDAKTION

Artikel geben nicht zwingend die Meinung des BUND wieder.

MARKETING & VERTRIEB

ANZEIGEN

anzeigen@BUNDzeit.de

DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH

GESTALTUNG

im Mitgliedsbeitrag enthalten

AUFLAGE

erscheint Anfang Februar ist der 16. Dezember 2020.

SPENDENKONTO

BUND Berlin DE 51 1002 0500 0003 2888 00

GLS Bank DE 24 4306 0967 1153 2782 00

Erbschaften an den BUND Fordern Sie unsere Informationsmaterialien an: erbschaftsratgeber@BUND-









TSCHÜSS PLASTIK!

Plastikmüll ist eine der großen Plagen der Menschheit. Allerdings ist sie von Menschen gemacht und somit auch von Menschen zu stoppen. Möglichst wenig Kunststoffprodukte herzustellen und die jetzt schon vorhandenen Kunststoffabfälle richtig zu entsorgen, wiederzuverwenden oder zu recyceln – dafür setzt sich der BUND auf höchster politischer Ebene wie auch bei den Verbraucher*innen ein. Und Sie können uns dabei helfen, indem Sie sich in Ihrem Wohnumfeld gegen Ressourcenverschwendung engagieren:

Werden Sie Abfallbotschafter*in!

Als Abfallbotschafter*in begeistern Sie Ihre Nachbar*innen für Müllvermeidung und richtige Mülltrennung. Sie geben praktische Tipps, beseitigen Missverständnisse und stehen für die Mitbewohner*innen, Hausmeister*innen, Vermieter*innen oder Miteigentümer*innen als Ansprechpartner*in zur Ver-

fügung. Dazu bekommen Sie vom BUND eine kostenfreie Schulung und jede Menge Infomaterial. Wenn es mal komplizierter wird, stehen Ihnen die ehrenamtlichen Klimaberater*innen von der BUND-Haushaltsberatung zur Seite.



Wir unterstützen die Forschungsgruppe "PuR - mit Precycling zu mehr Ressourceneffizienz". Precycling steht für Vermeidung: (Plastik-)Verpackungsabfälle sollen erst gar nicht entstehen, um dann recycelt zu werden. Das interdisziplinäre Team der TU Berlin und des Wuppertal Instituts untersucht die gesamte Wertschöpfungskette von der Produktidee über die Herstellung bis zur Entsorgung, um herauszufinden, an welchen Stellen am besten precycelt werden kann. Wollen Sie helfen?

Werden Sie Untersuchungsgegenstand!

Die Forscher*innen suchen Haushalte in Berlin. die in Kurzinterviews Auskunft über ihre Konsum- und Abfallbewältigungsgewohnheiten geben möchten.

Kontakt: zerowaste@BUND-Berlin.de www.pur-precycling.de www.tschuess-plastik.berlin

FLIEGEN IN ZAHLEN

Treibhausgasemissionen einzelner Verkehrsträger in Deutschland ...

... Bahn Inland, in Gramm je Personenkilometer: ... Reisebus (Inland), in g/Pkm: 38 ... ÖPNV, in g/Pkm: ... Pkw, in g/Pkm: 139 ... Flug Frankfurt-Berlin, in g/Pkm: 284

Anteil des Flugverkehrs von/nach Berlin-Tegel an den Treibhausgasemissionen des gesamten Verkehrssektors von Berlin (2012) ...

... nur CO₂-Emissionen, in Prozent: 19 ... CO₂- und Nicht-CO₂-Emissionen, in Prozent: 38-41

Das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 enthält Aussagen zur Klimabelastung durch ...

... Bau und Betrieb der Flughäfen TXL. SFX und BER: ... Herstellung und Transport der in TXL, SFX und BER vertankten Treibstoffe:

... Flüge, deren Zubringer in TXL, SFX und BER starten: 0

Auf deutschen Flughäfen gestartete Passagier*innen der gewerblichen Luftfahrt 2019 ...

... davon mit Zielen im Inland:

23.106.000

124.444.000

... davon mit Zielen in Europa: 101.338.000

... davon mit Zielen in Afrika: 4.142.000

... davon mit Zielen in Amerika: 8.458.000

... davon mit Zielen in Asien: 9.207.000 ... 2013:

und SFX ...

Fluggäste auf den Flughäfen TXL

26.319.155 ... 2014: 27.980.533 ... 2015: 29.531.483 ... 2016: 32.906.881 33.326.000 ... 2017: 34.709.653 ... 2018: ... 2019: 35.631.854

Geplante Kapazität des Flughafens BER ...

... bis 2021: 33.000.000 45,000,000 ... bis 2025: ... bis 2035: 55.000.000

Reisen von Berliner Schulklassen 2018 ...

1773 ... davon per Flugzeug: 404

Umsatzsteuersatz bei grenzüberschreitenden Flügen ...

... in Prozent:

Umsatzsteuersatz bei grenzüberschreitenden Zugfahrten ...

... bis Ende 2019 auf den deutschen Streckenteil, in Prozent:

... erstes Halbjahr 2020 auf den deutschen Streckenteil, in Prozent:

... zweites Halbjahr 2020 auf den deutschen Streckenteil, in Prozent:

Staatshilfen für die Lufthansa

2020 ...

... Mittel aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik, in 9.000.000.000

... Unternehmensbeteiligung der Bundesrepublik, in Prozent:

Quellen: Umweltbundesamt, atmosfair, Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030, Flughafen Berlin Brandenburg GmbH, Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie, Lufthansa

ICH WILL DIE ARBEIT DES BUND UNTERSTÜTZEN.

Einfach online ausfüllen: www.mithelfen.net - oder den nachfolgenden Coupon nutzen.

Ja, ich möchte Mitglied werden und wähle folgenden Jahresbeitrag:

Einzelmitglied (ab 60€ 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.

Kontoinhaber*in IBAN (oder Konto-Nr.) BIC (oder Bankleitzahl) Geldinstitut/Ort



Datum/Unterschrift (Bei Minderjährigen Unterschrift des/der Erziehungsberechtigten) BUND Gläubiger-ID: DE34ZZZ00000103826

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 Datenschutzbeaufragten. 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 04/2020

Bitte schicken Sie die ausgefüllte und unterschriebene Beitrittserklärung an: