



Foto: Sebastian Petrich

AUF DEM BETONWEG

Autobahnen, Schnellstraßen, Ortsumgehungen, U-Bahnen: In Brandenburg und Berlin setzen die Regierungen auf die Verkehrsinfrastruktur des 20. Jahrhunderts. Und ignorieren, dass allein schon das betonintensive Bauen die globale Erhitzung verstärkt.

Im Juni 2020 ist in Berlin-Biesdorf ein Ufo gelandet. Das ringförmige, grün schimmernde Objekt mit einem Durchmesser von mehr als 30 Metern scheint einige Meter über dem Boden zu schweben, in der Mitte klafft ein großes Loch. Natürlich ist es kein Ufo. Es ist auch nicht in Biesdorf, sondern in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in Mitte gelandet. Genauer gesagt, in den Planungsunterlagen zur Tangentialen Verbindung Ost (TVO). Dort, wo die geplante Schnellstraße zwischen Hellersdorf-Marzahn und Köpenick auf die B 1/B 5 stößt, wollen die Planer*innen der zweistöckigen Straßenkreuzung eine dritte Etage aufsetzen: einen Kreisverkehr für Radfahrende und Zufußgehende.

Das Biesdorfer Ufo zeigt, wie sehr sich die grün geführte Verkehrsverwaltung bemüht, es allen recht zu machen. Der Ausbau der Berliner Fahrradinfrastruktur geht bekanntlich nur langsam voran, da bietet die TVO die Möglichkeit, neben der Autoschnellstraße gleich mehrere Kilometer Fahrradschnellweg zu bauen, garniert mit einer sicheren, weil autofreien Kreuzung. Und auf den Bau des Betonmonsters TVO hatten sich die Grünen mit der sich immer stärker als Autopartei verstehenden SPD im Koalitionsvertrag 2016 auf den Bau der TVO geeinigt, weil die im Gegenzug auf den 17. Bauabschnitt der A 100 vom Treptower Park nach Lichtenberg verzichtete.

Straßenbau als völkerrechtliches Problem

Allerdings werden nach den Wahlen im September die Karten neu gemischt. Wie die Konstellationen in Berlin und im Bund auch aussehen, die nächsten Regierenden werden die Infrastrukturpläne neu bewerten müssen. Im Fall der TVO spricht zu viel gegen den Bau: Braucht der prognostizierte Verkehr eine vierspurige Straße? Lockt die Schnellstraße zusätzlichen Verkehr an? Vor allem die Lkw vom Berliner Ring dürften die mautfreie Abkürzung über die TVO dankend annehmen.

Sollte statt der TVO nicht besser die als „Nahverkehrstangente“ diskutierte S-Bahn parallel zur bestehenden Bahnstrecke gebaut werden? Rechtfertigt die Entlastung einiger Anwohner*innen in den umliegenden Wohnstraßen die Zerschneidung der Wuhlheide? Sollen 15 Hektar Waldfläche mit uralten Bäumen geopfert werden? Und wie passt der Straßenbau zu der völkerrechtlich bindenden Verpflichtung, die Erderhitzung auf 1,5 Grad zu begrenzen?

Bau-Moratorium jetzt

Eine Straße zu bauen, ist nicht allein wegen des darauf stattfindenden Autoverkehrs ein Klimaproblem. Selbst wenn alternative Antriebe irgendwann eine CO₂-neutrale Fortbewegung ermöglichen sollten, wovon sie weit entfernt sind, bleibt der Bau mit hohem Treibhausgasausstoß verbunden. Schuld daran ist der Energieaufwand bei der Betonproduktion: Bei über 1.400 °C muss Kalkstein zu Klinker gebrannt werden, Verfahren mit niedrigeren Temperaturen sind noch nicht in Sicht. Zudem entsteht bei der Entsäuerung des Kalksteins zwangsläufig CO₂. Weltweit ist die Zementproduktion für acht Prozent der Treibhausgasemissionen verantwortlich; wäre die Zementindustrie ein Staat, so belegte sie hinter China und den USA Platz drei in der Liste der CO₂-Emitenten. Und dies berücksichtigt noch nicht den Stahl, ohne den Brücken und Tunnel nicht möglich wären.

Zement- und Stahlproduktion sind höchst energieintensiv, das ist bekannt. Dennoch planen die Regierungen von Berlin und Brandenburg ein gutes Dutzend neuer Betonrassen, die total aus der Zeit gefallen sind (Seite 2). Wozu noch neue Straßen bauen, wenn doch klar ist, dass der Verkehr abnehmen muss? Der BUND fordert für alle Verkehrsprojekte eine ehrliche Klimabilanz unter Berücksichtigung der Betonherstellung – und dann nur noch zu bauen, was wirklich unverzichtbar ist.

Im Gegensatz zu Straßen können neue Bahnstrecken einen Klimanutzen haben, wenn ihretwegen Autofahrten auf die Schiene verlagert werden. Wie hoch er ist, hängt maßgeblich vom Energieeinsatz beim Bau ab. Eine vom BUND mitherausgegebene Studie zeigt, dass der Beton- und Stahlbedarf beim Tunnelbau so groß ist, dass sich die derzeit in Berlin diskutierten neuen U-Bahnstrecken erst nach über 100 Jahren klimatechnisch amortisieren (Seite 3). So viel Zeit haben wir nicht mehr.

Um die globale Erhitzung auf ein gerade noch beherrschbares Maß zu begrenzen, muss die Verkehrswende auf Intelligenz statt Beton setzen: Flächenumverteilung statt Neubau, mehr Platz für Fuß- und Radverkehr, Vorrangschaltungen für Busse und Straßenbahnen, neue Züge, Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, Bahnstreckenbau primär oberirdisch und nur bei hohem Klimanutzen. Für all dies legen die Umweltverbände seit Jahren detaillierte Konzepte vor.

Innovationsschub aus Brandenburg?

In Brandenburg könnte deren Umsetzung nun näher rücken. Nachdem die Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ deutlich mehr als die nötigen 20.000 Unterschriften gesammelt hatte, musste sich der Landtag damit beschäftigen. Ob die rot-schwarz-grüne Koalition wesentliche Teile der Volksinitiative übernimmt und ein Mobilitätsgesetz nach Berliner Vorbild auf den Weg bringt oder ob das Verkehrswende-Bündnis das Volksbegehren als nächste Stufe der Volksgesetzgebung einleitet, war zu Redaktionsschluss noch nicht abzusehen. So oder so: Auch im dünnbesiedelten Flächenland Brandenburg gibt es Aufwind für die umweltfreundlichen Mobilitätsformen. Gleichzeitig, das lehrt die Erfahrung aus Berlin, schützt ein Mobilitätsgesetz nicht vor parallel betriebener Betonpolitik. Die Verkehrswende steht noch ganz am Anfang. *sp*

INHALT

Thema Betonpolitik

Elfmal Beton: Übersicht der umstrittenen Straßenbauprojekte in Brandenburg und Berlin

Seite 2

„Die Tram ist um ein Vielfaches günstiger“: Matthias Dittmer und Axel Schwipps im Gespräch

Seite 3

AKTUELL

Straßenbäume in Berlin: Ein neuer für zweieinhalb alte

Seite 4

Endlich Schutz für Schutzgebiete: Durchbruch im Insektendialog

Seite 4

Wasserstandsmeldungen: Neues von der Gewässerpolitik in Berlin und Brandenburg

Seite 5

BUNDJUGEND

Adbusting: Eine politische Aktionsform zwischen Kunst und gesetzlicher Grauzone

Seite 6

NATUR ERLEBEN

Im Biesenthaler Becken

Seite 7

ÖKOTIPP

Lebensmittelverschwendung stoppen

Seite 7

KURZ & BUND

Berlin plastikfrei

Seite 8

Beton in Zahlen

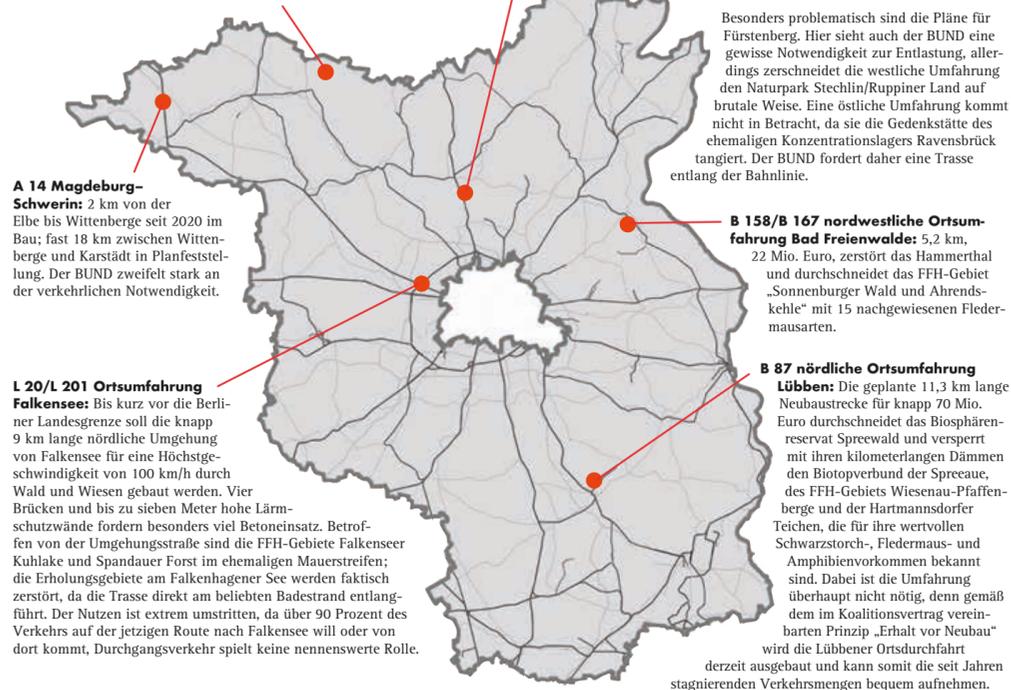
Seite 8

ELFMAL BETON

Übersicht der umstrittenen Straßenprojekte in Brandenburg und Berlin

B 189n Wittstock/Dosse nach Mirow: 37 km, 85 Mio. Euro, durchschneidet besonders wertvolle Schwarzstorchhabitate im Norden des 2011 aufgegebenen „Bombodroms“. Die Prognose spricht von 3.000 Fahrzeugen täglich, wobei ein großer Teil einem Holzverarbeitungsunternehmen in Heiligen grabe westlich von Wittstock zuzurechnen ist, das dank eigenem Gleisanschluss seine Lieferungen auch gut per Bahn erhalten könnte.

B 96 Oranienburg–Neubrandenburg: 408 Mio. Euro teurer und 95 km langer größtenteils drei-, teilweise auch vierspuriger Straßenneubau, davon 47 km für acht Ortsumgehungen. Die restlichen 42 km entstehen nicht etwa anstelle der bisherigen Straße, sondern überwiegend parallel. Grund für diese überdimensionierte Planung ist die angestrebte Ausweisung als Kraftfahrstraße mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h; langsamerer Verkehr muss daher auf die alte Trasse oder neu zu bauende Wege ausweichen. Die Begründung für den Neubau, eine Verbindung zwischen Berlin und der Ostsee schaffen zu wollen, überzeugt nicht, da der A 24/A 19 und östlich mit der A 11/A 20 zwei Autobahnverbindungen gibt.



A 115 (Avus) Kreuz Zehlendorf–Hüttenweg: Ausbau auf sechs Spuren rund 7 km, Kosten 126 Mio. Euro, „weiterer Bedarf“ im Bundesverkehrswegeplan. Der BUND sagt: unnötig, viel zu teuer und kontraproduktiv bei der Verkehrswende.

A 100: Mit offiziell 473 Mio. Euro für 3,2 km ist der 16. Bauabschnitt zwischen Neukölln und Treptower Park der teuerste Bau der deutschen Autobahngeschichte. Inzwischen schätzt der Bauträger die Kosten sogar auf bis zu 700 Mio. Euro. Momentan stockt der Bau, doch nach Fertigstellung droht am Treptower Park Dauerstau, weil die örtlichen Straßen den Verkehr von der A 100 nicht aufnehmen können. CDU, AfD, FDP und Teilen der SPD dient das als Grund, den Bau des 4,1 km langen 17. Abschnitts bis zur Storkower Straße in Lichtenberg zu fordern, den auch das CSU-kontrollierte Bundesverkehrsministerium wünscht. Im Koalitionsvertrag von 2016 hat die SPD Grünen und Linken das A100-Ende am Treptower Park zugestanden – im Tausch gegen den Bau der TVO.

TVO: Der rot-rot-grüne Senat plant als „Tangentiale Verbindung Ost“ für 155 Mio. Euro eine 6,4 km lange autobahnähnliche Verlängerung der B 158 von Biesdorf bis zur Spre in Köpenick, wo sie an eine bereits gebaute Umfahrung der Altstadt anschließt. Sollte diese Betontrasse Wirklichkeit werden, fallen ihr rund 15 Hektar Wald mit jahrhundertalten Eichen zum Opfer. Eigentlich ist auf dieser Route eine S-Bahn mit dem Arbeitstitel „Nahverkehrstangente“ parallel zur bestehenden Bahnstrecke vorgesehen. sp

EDITORIAL

von Carsten Preuß, Verena Graichen und Franziska Sperfeld

Liebe Leser*innen,

obwohl wir das Jahr 2021 schreiben, erleben wir eine Betonpolitik, die an die Siebzigerjahre des letzten Jahrhunderts erinnert. Derzeit werden in Brandenburg und Berlin Autobahnen und autobahnähnliche Straßen geplant und gebaut, als hätte die politische Führungsebene noch nie etwas von der globalen Erhitzung gehört.

Betonpolitik meinen wir hier wortwörtlich. Der BUND kritisiert nicht nur, dass mit A 100, B 96, TVO und etlichen anderen Neubaustrecken auf Jahrzehnte die Fortbewegung in kleinen, klimaschädlichen Blechdosen zementiert wird. Sondern auch, dass schon bei der damit verbundenen Betonproduktion unverantwortbar viel CO₂ in die Atmosphäre entweicht. Und da müssen wir ehrlicherweise auch die Klimabilanz von neuen Schienenprojekten betrachten, denn dieses Problem betrifft nicht nur den Straßenverkehr.



Aber es gibt auch gute Nachrichten. Die Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg, die erfolgreich Unterschriften für ein Mobilitätsgesetz nach Berliner Vorbild gesammelt hat, verhandelte zu Redaktionsschluss mit den Koalitionsfraktionen in Potsdam über eine Übernahme ihres Anliegens. Ausgang ungewiss. Aber auch wenn dieser Dialog scheitern sollte, wird doch eines langsam klar: Unter Druck beginnt Beton zu bröckeln.

Blieben Sie gesund und genießen Sie den Frühling!

C. Preuß *V. Graichen* *Franziska Sperfeld*
 Vorsitzender BUND Brandenburg Vorsitzende BUND Berlin Vorsitzende BUND Brandenburg

„DIE TRAM IST UM EIN VIELFACHES GÜNSTIGER“

Matthias Dittmer und Axel Schwipps von der Initiative „Stadt für Menschen“ über den Energieeinsatz beim U-Bahnbau, Alternativen zu Stahl und Beton und einen letzten sinnvollen Tunnel für Berlin

BUNDzeit: Herr Dittmer, Herr Schwipps, wie sind Sie auf die Idee gekommen, die Klimabilanz der aktuell diskutierten Straßenbahn- und U-Bahnprojekte zu untersuchen?

Matthias Dittmer: Wir können nur noch knappe sieben Jahre auf bisherigem Niveau CO₂-Emissionen ausstoßen, bis das Paris-konforme Budget erschöpft ist. Das heißt, dass wir selbstverständlich auch alle Infrastrukturvorhaben auf ihre Klimaauswirkungen prüfen müssen. Wir hatten angenommen, dass die grüne Verkehrssenatorin ähnlich denkt. Da sie aber bei all den Machbarkeitsstudien von U-Bahnverlängerungen, die sie beauftragt hat, dies nicht getan hat, haben wir uns selbst an die Arbeit gemacht.

Bei Bauen und CO₂ denkt man zuerst an Bagger und andere Maschinen; welche Rolle spielt das verbaute Material beim U-Bahnbau?

Axel Schwipps: Der Aushub verursacht nicht allzu viel CO₂, der Bagger schon einiges, auch die Zuschlagstoffe summieren sich, entscheidend sind aber Zement und Stahl im Beton. Und davon haben wir im U-Bahnbau leider viel: die Fundamentplatte von zwei Metern Dicke, Wände und Decke mit jeweils einem Meter. Die Decke muss enorme Lasten tragen, oben drüber ist in der Regel eine Hauptverkehrsstraße, auf der viele 38-Tonner fahren. Daher kommt sehr viel Stahl zum Einsatz. Der wird leider ebenso wie der Zement bei 1400 Grad erschmolzen, was ungeheure Mengen CO₂ freisetzt.

Wie ändert sich der Energieeinsatz, wenn die Strecke oberirdisch gebaut wird?

A. S.: Wir haben beispielhaft eine Straßenbahnstrecke im Bau berechnet, da fällt der Tunnel weg. Am Ende verursacht der Trambau nur ein Zehntel des Treibhausgasausstoßes vom U-Bahnbau. Wenn die Straßenbahn in Beton verlegt wird, damit dort, wie beispielsweise auf der Invalidenstraße, auch Busse oder Pkw fahren können, dann ist das Verhältnis nicht mehr 1:10, sondern 1:7 oder 1:8, aber die Tram bleibt um ein Vielfaches günstiger als die U-Bahn. Gleiches gilt für S-Bahn und Regionalbahn, wenn sie keinen Tunnel haben.

Verbessern alternative Materialien wie Recyclingbeton und Carbon statt Stahl die Bilanz?

M.D.: Die technische Bahnaufsicht genehmigt den Einsatz von recycelten Zuschlagstoffen im Beton nicht, weil er die nötige Haltbarkeit nicht erreicht. Bill Gates sagt übrigens, dass er die Forschung zu Alternativen zum energieintensiv gebrannten Zement mit Milliardenbeträgen unterstützt. Also sollten wir mit weiteren großen Betonprojekten so lange warten, bis wir diese Verbesserungen beim Zement haben. Es gibt keinerlei Berechtigung, so wie bisher weiterzumachen, wenn in Aussicht steht, in vielleicht zehn Jahren einen klimaneutralen Baustoff verwenden zu können.

A. S.: Auch bei der Stahlproduktion sind fossile Stoffe im Einsatz, die Stahlindustrie ist stark in der Kritik und sucht nach neuen Wegen. Da gibt es Ideen, mit „Grünem Wasserstoff“ Stahl zu erschmelzen. Aber das ist ganz am Anfang und außerdem braucht man irrsinnige Mengen Strom. Allein für die deutsche Stahlindustrie bräuchte man wohl 12.000 zusätzliche Windräder – und wir alle wissen, wie schwierig es derzeit ist, Platz für Windräder zu finden. Außerdem brauchen wir den Strom ja auch für andere Dinge! Carbon wird bereits für dünne Betonschalen genutzt. Aber für die hohen Lasten bei U-Bahntunneln gibt es meines Wissens noch kein Stahlersatz.

Wie haben Sie den Klimanutzen von neuen U-Bahn- und Straßenbahnstrecken berechnet und den Emissionen aus dem Bau gegenübergestellt?

A. S.: Wir haben anhand der Verkehrsprognosen der Senatsverkehrsverwaltung ermittelt, wie viel CO₂ eingespart wird, wenn die neue U-Bahn Pkw- und Busverkehr ersetzt, basierend auf Zahlen der U-Bahnverlängerungen in der Vergangenheit. Das haben wir plakativ-politisch, also nicht ganz wissenschaftlich, in Relation zum CO₂-Ausstoß beim Bau des U-Bahntunnels gesetzt.

Ergebnis: Man braucht mindestens 90, in der Regel aber weit über 100 Jahre, um positive Effekte zu erreichen. Dabei haben wir ja nur noch sieben Jahre Zeit!

Welche Ergebnisse sind beim Straßenbahnbau herausgekommen?

A. S.: Die untersuchte neue Tramstrecke durch die Leipziger Straße zum Kulturforum amortisiert sich klimatechnisch nach gut acht Jahren. Mit Schotteroberbau oder Rasengleis statt „fester Fahrbahn“, also einbetoniertere Gleise, wäre es noch ein Jahr weniger gewesen.

87 Jahre bei der U9 nach Pankow, 185 Jahre beim U6-Abzweig zum ehemaligen Flughafen Tegel: Wie erklären sich die großen Unterschiede?

M.D.: Das hat mit den jeweils prognostizierten Fahrgastaufkommen zu tun. Alle aktuell in Berlin diskutierten U-Bahnverlängerungen sind eigentlich Vorortbahnen. Wir haben uns mit dem geplanten S21-Tunnel vom Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz auch eine innerstädtische Nord-Süd-Verbindung angeschaut. Da sind es deutlich weniger als 100 Jahre, weil die Fahrgastnachfrage um ein Vielfaches größer ist.

Wie hoch ist die Lebenserwartung eines U-Bahntunnels?

A. S.: Wir haben in Berlin 100-jährige Tunnel, die noch halten, aber einige jüngere mussten schon saniert werden, etwa die aus der Inflationszeit der Zwanziger, als man am Zement gespart hatte, oder der Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn aus den Dreißigern. Es hängt von der Umgebung ab, ist da Sandboden oder Gestein, wie sind Wasserandrang und Lasten. Grob gesagt zwischen 50 und 100 Jahren.

Gehen wir mal ganz optimistisch davon aus, dass die Verkehrswende den Pkw-Anteil in der Stadt auf nahe null bringt ...

A. S.: Dann würde die Amortisierung deutlich günstiger. Wenn man an der Schraube „Restriktionen gegen den Autoverkehr“ dreht, durch Parkraumbewirtschaftung, Tempo 30 oder Einfahrt in die Umweltzone nur noch mit Elektroautos, dann steigt natürlich die Nachfrage bei der U-Bahn. Wie sich das genau auswirkt, haben wir nicht berechnet, weil Restriktionen nicht in Sicht sind. Interessant wäre das schon.

Welche Schienenneubauten braucht Berlin, um den Autoverkehr zu minimieren?

M.D.: In einer Stadthälfte von Berlin fehlt das Tramnetz und außerdem brauchen wir die 1,4 Kilometer Tunnel für die S21 für den dichteren S-Bahn-Takt. Wir sollten uns aber von dem Gedanken verabschieden, dass mehr Infrastruktur zwangsläufig mehr öffentlichen Verkehr bedeutet. Stattdessen müssten wir angesichts der Klimakrise versuchen, so weit es geht mit den vorhandenen Mitteln auszukommen: etwa indem wir im Sinne der Flächengerechtigkeit neue Busspuren einrichten und Vorrangschaltungen bei Ampeln. Von der Tram bis zur S-Bahn sollten auch die Takte verdichtet werden. Wenn sich für die Fahrgäste die Wegzeiten verkürzen, wird der öffentliche Verkehr sehr schnell attraktiver.

Das Interview führte Sebastian Petrich

ZUR PERSON



Matthias Dittmer ist Sprecher der Initiative „Stadt für Menschen“, war grüner Stadtverordneter in Wittstock/Dosse und im Erwerbsleben Schauspieler.



Axel Schwipps ist pensionierter Bahnplaner der Berliner Senatsverkehrsverwaltung. Zusammen mit dem Mathematiker Frank Geriets sind sie die Autoren der Studie „Die Klimabilanz der Berliner U-Bahn- und Straßenbahnplanung“, die der BUND, der Berliner Fahrgastverband IGEB, die LAG Mobilität der Berliner Grünen und Stadt für Menschen herausgegeben haben.

Zur Studie: www.stadt fuer menschen.org/aktuelles

INFO

STEP MOVE

Der im Februar von Klima-senatorin Regine Günther (Grüne) vorgelegte Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (STEP MoVe) hätte mehr gekostet: mehr Mut, weniger Autos, lautet die BUND-Kritik. Den Anteil des motorisierten Individualverkehrs bis 2030 auf 18 Prozent zu reduzieren, ist zu wenig ambitioniert. Außerdem reicht es nicht, den Radverkehr zu fördern. Ohne Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs wird es nicht gehen. Mehr im BUND-Blog: www.umweltzoneberlin.de/mehr-mut-weniger-autos

U-BAHNPLÄNE VERZÖGERN TRAM-AUSBAU

Obwohl sich Rot-Rot-Grün im Koalitionsvertrag von 2016 darauf geeinigt hatte, in dieser Legislaturperiode keine U-Bahnen zu planen, hat die Verkehrssenatorin Machbarkeitsstudien für die Verlängerung der U7 an beiden Enden in Auftrag gegeben. Vor allem die mögliche BER-Anbindung ist ein klimapolitisch fragwürdiges Signal, schließlich soll künftig weniger, nicht mehr geflogen werden. Zudem binden die U-Bahnpläne Arbeitskraft; bei der vereinbarten Planung von Tramstrecken hinkt die Senatsverkehrsverwaltung dem Zeitplan hinterher.

VERKEHRSWENDE BRANDENBURG

Schon in der ersten Stufe war die Volksinitiative, die den Anteil der umweltfreundlichen Fortbewegungsarten am Verkehrsgeschehen in Brandenburg erhöhen will, erfolgreich. Nachdem das breite Bündnis über 28.000 Unterschriften gesammelt hatte, von denen fast 25.000 als gültig gewertet wurden, beschäftigte sich der Brandenburger Landtag im Februar und April mit dem Anliegen. Wie es jetzt weitergeht, lesen Sie unter www.verkehrswende-brandenburg.de

INFO

DESASTER IM DUTZEND

Sie kosten Unsummen, zerstören Naturlandschaften, ziehen mehr Verkehr an und verursachen hohe CO₂-Emissionen bei der Betonherstellung: Bundesweit werden unsinnige und schädliche Autobahnen und Bundesstraßen geplant und gebaut. Der BUND dokumentiert die zwölf schlimmsten Fälle (darunter auch A 100 und B 96) und schlägt umweltschonende Alternativen vor. www.BUND.net/desaster-im-dutzend

ZU FUSS IN POTSDAM

Der BUND begrüßt, dass die brandenburgische Landeshauptstadt derzeit ein Fußverkehrskonzept erstellt. Allerdings gibt es auch Kritik: Die Stadt muss die Verkehre zu noch stärker entzerren und neue Fußgängerzonen und autofreie Stadtviertel einrichten. Das Fußverkehrskonzept fokussiert auf die Innenstadt und Babelsberg, größerer Handlungsbedarf besteht aber in den Außenbezirken. Die positiv bewerteten Gehwegverbreiterungen müssen Begleitgrün und wasserdurchlässige Materialien berücksichtigen, schließlich wird auch Potsdam künftig mit mehr Starkregenereignissen rechnen müssen. Zur BUND-Stellungnahme: www.BUND-Brandenburg.de/fussverkehrskonzept

BÜNDNIS SOZIALVERTRÄGLICHE MOBILITÄTSWENDE

Zusammen mit Gewerkschaften, Kirchen sowie Naturschutz-, Mobilitäts- und Sozialverbänden hat der BUND eine Vision der sozialverträglichen Mobilitätswende entwickelt. www.kurzlinks.de/mob-wende

BAUSCHAM STATT BAUWAHN

Nicht nur bei der Verkehrsinfrastruktur ist Neubau ein ökologisches Problem. Wohnforscher Daniel Fuhrhop fordert in seiner Streitschrift „Verbietet das Bauen“ ein generelles Baumoratorium und eine konsequente Nutzung des Bestands. Zur Buchbesprechung im BUND-Blog: www.umweltzoneberlin.de/bauschat-statt-bauwahn

BÄUME GIESSEN

Sehr wahrscheinlich werden die Berliner Straßenbäume auch im Sommer 2021 wieder unter Trockenheit leiden, also ist bürgerschaftliches Engagement gefragt! Auf der BUND-Aktionsseite steht, wie sich Straßenbäume richtig und mit möglichst wenig Aufwand wässern lassen, welche Gießgruppen bereits aktiv sind und wo es tagesaktuelle Informationen zur Bodenfeuchte gibt.
www.BUND-Berlin.de/giessen

BAUMSTADTPLAN

Einen digitalen Überblick der Bäume an Straßen und in Grünanlagen bietet die Plattform „Gieß den Kiez“. Sie verzeichnet nicht nur den Standort, sondern auch Art und Alter der einzelnen Bäume. Daraus leitet sie den Gießbedarf ab, den sie mit ein, zwei oder drei Wassertropfen darstellt. Außerdem sind öffentliche Handpumpen eingetragen.
www.giessenkiez.de

SICHER UND SELBST MOBIL

Wenn das Elterntaxi ungenutzt bleibt und Kinder lernen, den Weg zur Kita und zur Schule selbstständig zu Fuß oder mit dem Rad zurückzulegen, ist allen geholfen. Vor allem den Kindern. Sie haben dadurch mehr Bewegung, lernen sich zu orientieren und sind ausgeglichener und konzentrierter. Der BUND berät Berliner Schulen und Kitas bei der Mobilitätsbildung und stellt ihnen geeignetes Material für Aktionen und Projekttag zur Verfügung.
www.mobilitaetsbildung-berlin.de

KLIK GREEN

Der BUND hat die deutschlandweite Akquise von Kliniken für das Projekt KLIK green erfolgreich abgeschlossen: Insgesamt nehmen 250 Kliniken teil, davon 19 in Berlin und vier in Brandenburg, und setzen noch bis April 2022 Klimaschutzmaßnahmen um.
www.klik-krankenhaus.de



Foto: BUND Berlin

Die Berliner Straßenbäume sind vielen Stressfaktoren ausgesetzt.

EIN NEUER FÜR ZWEIEINHALB ALTE

Trockenheit, Stürme und mangelnde Pflege haben den Berliner Straßenbäumen schwer zugesetzt. Und immer noch werden deutlich mehr Bäume gefällt als nachgepflanzt. Es gibt aber Grund zur Hoffnung.

Der Bestand der Berliner Straßenbäume ist zwischen 2012 und 2019 weiter geschrumpft. Das geht aus dem aktuellen Baumreport des BUND hervor, der das Berliner Straßenbaumkataster auswertet. Demnach sank die Zahl der Bäume innerhalb dieser sieben Jahre von 439.971 auf 431.101. Während in den ersten vier betrachteten Jahren jeweils zwischen 4.000 und 5.200 Straßenbäume der Säge zum Opfer fielen, waren es im Sturmjahr 2017 fast 7.900 und in den beiden Dürrejahren 2018 und 2019 jeweils über 6.000. Die Gründe, aus denen Bäume gefällt werden, lassen sich nicht eindeutig erfassen. Oft ist es eine Kombination mehrerer Schäden: zu klein bemessene Baumscheiben, Wurzelschäden durch Tiefbauarbeiten, Belastung durch Streusalz und Hundeurin, Trockenheit, Fäulnis infolge des geschwächten Zustands.

Mit dem Nachpflanzen kommen die Grünflächenämter nicht hinterher, auf 43.664 gefällte Bäume kamen 18.117 neu gepflanzte. Im berlinweiten Durchschnitt der sieben Jahre muss jeder neu gepflanzte Straßenbaum 2,4 gefällte ersetzen. Dabei gibt es große Unterschiede zwischen den Bezirken. Am besten sieht das Verhältnis von neu gepflanzten zu gefällten Bäumen in Mitte aus, dort muss ein Jungbaum „nur“ 1,24 gefällte ersetzen. Auf dem Ausgleichsindex folgen Tempelhof-Schöneberg mit 1,55 und Reinickendorf mit 1,94; den Schluss markieren Steglitz-Zehlendorf (3,05) und Spandau (4,99). Der BUND fordert die „grüne Null“, dass also jede Fällung mit einer Neupflanzung ausgeglichen wird.

Erhalt vor Ersatz

Die ökologischen Unterschiede zwischen alten und jungen Bäumen sind erheblich: Ausgewachsene Bäume tragen durch Schattenwurf und Verdunstungskälte mehr zur Milderung von Hitze bei und sind auch als Lebensraum für Insekten und Vögel deutlich wertvoller für die städtische Biodiversität. Ungeachtet dessen gibt es in Berlin immer noch häufig Bestrebungen, ältere, pflegeintensivere Straßenbäume zu fällen, auch wenn sie die Verkehrssicherheit nicht gefährden. Das entlastet das laufende Pflegebudget, so das nüchterne Kalkül. Neugepflanzte Bäume dagegen bereiten nach der Anwuchspflege kaum noch Arbeit, bis sie wieder das „gewisse Alter“ erreicht haben.

Erstmals seit Jahren stehen die Chancen aber gut, dass Erhalt vor Ersatz geht. Im aktuellen Doppelhaushalt stehen den Grünflächenämtern zusätzlich insgesamt 14,8 Millionen Euro zur Verfügung, das entspricht etwa 80 Euro pro Jahr und Straßenbaum. Der BUND fordert, dieses Geld unter anderem für einen regelmäßigen Frühjahrsdienst aufzuwenden. Zu Beginn des Blattaustriebs sollen die Bäume gedüngt und gewässert werden, denn in den letzten Jahren waren die Winterniederschläge bereits im April aufgebraucht. Außerdem muss jede Möglichkeit genutzt werden, die Baumscheiben zu vergrößern, sodass die Bäume mehr Wurzelraum haben und entsprechend mehr Wasser aufnehmen können. Nicht zuletzt muss das Engagement der Bürger*innen für die Straßenbäume stärker unterstützt werden (siehe Randspalte).

www.BUND-Berlin.de/baumreport

ENDLICH SCHUTZ FÜR SCHUTZGEBIETE

Die Volksinitiative „Artenvielfalt retten“ hat sich im Insektendialog mit den Landnutzer*innen auf neue Regeln für Gewässerrandstreifen und auf das Ende des Pflanzenschutzmittel- und Düngereinsatzes in Schutzgebieten geeinigt. Dies soll nun in mehrere Gesetze münden.

Es ist ein Meilenstein in der Geschichte der Volksgesetzgebung: Zwei konkurrierende Volksinitiativen, die beide die erforderliche Zahl von Unterschriften gesammelt haben, verständigten sich auf die Zusammenführung ihrer Initiativen. Das haben nach monatelangen, harten Verhandlungen die von BUND und anderen Naturschutzverbänden getragene Initiative „Artenvielfalt retten, Zukunft sichern“ und die von den Verbänden der Landnutzer*innen gestartete Initiative „Mehr als ein Summen“ geschafft.

Ihre Vereinbarung sieht vor, dass ab Januar 2023 in Naturschutzgebieten keine chemisch-synthetischen Pflanzenschutzmittel mehr eingesetzt werden dürfen. In nicht als Naturschutzgebieten ausgewiesenen FFH-Gebieten kommt das Pestizidverbot 2028. Ebenfalls ab 2028 ist in allen Naturschutzgebieten und FFH-Gebieten der Einsatz von mineralischen Stickstoffdüngern verboten. Ab 2023 gelten auch neue Regeln für die Bewirtschaftung von Gewässerrandstreifen. Die letzten fünf Meter bis zum Ufer müssen ab Januar 2023 ganzjährig begrünt sein, auf ihnen dürfen weder Pflanzenschutzmittel noch Dünger einschließlich Gülle und Festmist zum Einsatz kommen. Landwirt*innen erhalten dafür einen finanziellen Ausgleich.

Auch auf landeseigenen Böden soll künftig eine naturverträgliche Bewirtschaftung stattfinden. Außerdem enthält die Einigung Entschließungsanträge zur Einrichtung einer Koordinierungsstelle Insektenschutz und Forschung,

zu Blüh-, Grün- und Ackerrandstreifen, zur Förderung der Weidetierhaltung, zu einer Reduktionsstrategie des Einsatzes chemisch-synthetischer Pflanzenschutzmittel außerhalb der Schutzgebiete, zur Agrarförderung, zum Ökolandbau und zur Reduzierung des Flächenverbrauchs.

www.BUND-Brandenburg.de/insektendialog

Ein Gewinner des Insektendialogs: Hummelschwärmer (Hemaris fuciformis), in Brandenburg als „gefährdet“ auf der Roten Liste geführt



Foto: Grand Jayon, CC BY-SA 2.0, kurzlink.de/cbya

DIE WASSERSTANDSMELDUNGEN

Während für den Oder-Ausbau der Hochwasserschutz erhalten muss, geht anderen Gewässern in Berlin und Brandenburg das Wasser aus. BUND-Aktive initiieren unterdessen ein Wassernetz.

Trockene Tümpel

Berlins Teiche und Pfuhe sind in keinem guten Zustand. Das zeigt der BUND-Kleingewässerreport, der 237 stehende Gewässer in Hellersdorf-Marzahn, Reinickendorf, Neukölln und Tempelhof-Schöneberg untersucht hat. Bei 124 Kleingewässern stellt der Report Mängel fest: 43 Prozent sind trockengefallen oder enthalten nur noch Restwasser, 41 Prozent leiden unter Verlandung (Sukzession durch Röhricht und andere Pflanzen), 9 Prozent der Gewässer sind nicht mehr als solche zu erkennen (ausgetrocknet, überwachsen, zugeschüttet). Seltener Mängel sind Verschattung, Uferverbau, Übernutzung, Fischbesatz nicht heimischer Arten, übertriebene Pflege des Umfelds und Isolation von anderen Biotopen.

Die Befunde decken sich mit den schon länger beobachteten Trends: Niederschlagsdefizit, Grundwasserrückgang und mangelnde Pflege, die zur Verlandung führt. Genau diese Probleme nennt die 2017 aktualisierte Rote Liste der Lurche als Gründe dafür, dass bei sieben von elf in Berlin vorkommenden Amphibienarten ein starker bis sehr starker Rückgang festgestellt wurde. Bemerkenswert ist auch, dass fast ein Viertel der untersuchten Kleingewässer in den Kartenwerken und Listen der zuständigen Verwaltungen gar nicht auftauchen. Der BUND fordert daher, die Berliner Kleingewässer systematisch zu erfassen und zu beobachten. Um die Amphibienbestände zu sichern, muss ein Notfallplan her. Außerdem müssen die Kleingewässer in die Maßnahmenpläne der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) aufgenommen werden.
www.BUND-Berlin.de/kleingewaesserreport

Die Wassernetz-Initiative

Bis spätestens 2027 sollen sich alle Gewässer Europas in einem guten Zustand befinden. Das legt die WRRL fest. Eigentlich hätte dieses Ziel bereits 2015 erreicht werden müssen. Davon sind in Berlin nicht nur die Kleingewässer, sondern auch die Seen und Fließgewässer weit entfernt. In Bundesländern wie Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen hat sich gezeigt, dass der überaus komplexe Prozess zur Umsetzung der WRRL vor Ort besser läuft, wenn ihn ein Netzwerk aus Naturschutzverbänden, Wasserinitiativen und einzelnen Wasserinteressierten begleitet. Ein solches Wassernetz möchte der BUND nun auch für Berlin knüpfen. Mit den Interessierten sollen beispielsweise gemeinsame Stellungnahmen zu den WRRL-Bewirtschaftungsplänen erarbeitet, Weiterbildungsangebote für wasserinteressierte Berliner*innen angeboten und praktische Aktionen an Gewässern vor Ort organisiert werden.
www.BUND-Berlin.de/wassernetz



Oderausbau stoppen

Als Grund für die mit Polen vereinbarten Ausbaumaßnahmen dient auf wenig überzeugende Art der Hochwasserschutz – vorgeblich soll der Grenzfluss für den Einsatz von Eisbrechern ausgebaut werden, die etwaigen Wasserstaure durch verkeilte Eisschollen lösen können. Vor allem die Überlegungen zur „Klützer Querfahrt“ zeigen aber, dass es eher um Wirtschaftsförderung geht. Die deutsche Seite fordert, diesen Oderarm zu vertiefen, damit Küstenmotorschiffe Schwedt und die dortige Papierfabrik erreichen können. Dem will die polnische Seite aber nur zustimmen, wenn im Gegenzug die Oder für große Binnenschiffe ausgebaut wird. Über 4.000 Bürger*innen haben die Brandenburger Landesregierung in einer Petition aufgefordert, den Ausbau der Oder aufzugeben.

Niedrigwasserkonzept

Das seenreiche Brandenburg leidet unter Wassermangel. Dass über die ausgedehnten Gewässer viel Wasser verdunstet und in den Sandböden wenig gespeichert wird, ist nicht neu. Überraschend ist eher, dass die Landesregierung erst jetzt ein Niedrigwasserkonzept vorgestellt hat. Allerdings beschränkt sich das Konzept im Wesentlichen darauf, die derzeitigen Zuständigkeiten zu beschreiben. Grenzwerte, deren Unterschreiten einen Mechanismus zur Sicherung der Pegelstände in Gang setzt, sucht man vergebens. Auch der gigantische Wasserbedarf der Braunkohleförderung – der Tagebaubetreiber Leag verbraucht mehr Wasser als alle anderen Brandenburger Verbraucher*innen zusammen – bleibt ausgespart.

Sinkende Pegel in der Lausitz

Besonders schwierig ist die Lage im 20-Kilometer-Umkreis um den Tagebau Jänschwalde, der zur Braunkohleförderung Grundwasser anhebt und abpumpt. Am Pinnower See etwa sank der Pegel nach Beobachtungen von Anwohner*innen seit 1998 um 2,6 Meter. Im vergangenen Jahr leitete die Leag zwar 600.000 Liter Wasser in den bei Wochenendausflügler*innen beliebten See ein, doch das hat das Sinken des Pegels nur verlangsamt. Jetzt droht den Anwohner*innen ein Wasserentnahmeverbot. Die Leag erneut zur Wassereinleitung zu zwingen, lehnt das zuständige Landesbergamt ab, weil es den Tagebau nicht als alleinigen Verursacher sehen möchte.

Der Bock als Gärtner*in?

Im März fand eine mit öffentlichen Mitteln geförderte Veranstaltung mit dem klavollen Titel „1. Wasserkonferenz Lausitz Bergbau – Wasser – Klima“ statt. Gastgeber war der Verein „Wasser Cluster Lausitz“, in dem langjährige führende Mitarbeiter*innen von ehemals Vattenfall und heute Leag den Ton angeben. Schon im Einladungstext deutete der Lobbyverein das Abpumpen des mit Sulfat und Eisenocker verschmutzten Grundwassers aus den aktiven Tagebauen als ein großzügiges „Bereitstellen“ von Wasser für die Flussbewirtschaftung um. Die „bisher vorbildliche“ Arbeitsweise und Zusammenarbeit von Behörden und Bergbauunternehmen möchte der Verein mit Blick auf den Kohleausstieg gern fortsetzen, schließlich liege „umfassendes Wissen um die Zusammenhänge von Bergbau und Wasserhaushalt“ vor. Harmlose Beschönigung oder gefährliche Drohung? Sollte es der Leag gelingen, sich als Retterin des Lausitzer Wasserhaushalts zu inszenieren, könnte sie sich leichter um die Bezahlung der Tagebaufolgeschäden drücken, fürchtet der BUND. Wenig hilfreich ist dabei, dass die grünen Umweltminister*innen von Berlin, Brandenburg und Sachsen die Veranstaltung durch ihre Anwesenheit bzw. Videozuschaltung aufgewertet hatten. sp

BUND-Aktive begleiten an der Panke die WRRL-Umsetzung.



Foto: BUND Berlin

SUMPF UND SAND

Brandenburg ist eine der moorreichsten Regionen Deutschlands und trägt damit eine besondere Verantwortung für diesen als „Alleskönner“ geschätzten Bodentyp, der nicht nur Wasser aufnimmt, sondern auch jede Menge CO₂ bindet. Trinkwasser filtert und sehr vielen mittlerweile selten gewordenen Arten ein Habitat bietet. Gefördert aus Mitteln des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und des Landes Brandenburg hat der BUND das Umweltbildungsprojekt „Sumpf und Sand“ gestartet, um für die zwei prägenden Lebensraumtypen Moor und Trockenrasen zu sensibilisieren.

FAMILIENWOCHELENDE

Eine Kombination aus Umweltbildung, Freizeit und Erholung in Veranstaltungshäusern in unmittelbarer Nähe zu Sumpfpf- und Sandgebieten.

SUMPF- UND SANDTAG

Angebot für Kita- und Grundschul Kinder: Mit Gummistiefeln, Matschhose, Lupe, Fernglas und Kescher geht es ins Moor und über blühende Wiesen.

GARTENWORKSHOP

Wie lassen sich Gärten an nassen oder sandig-trockenen Standorten naturnah anlegen und pflegen? Der Workshop richtet sich neben Hobby- und Kleingärtner*innen an Grundstückbesitzer*innen in Gegenden, in denen über Wiedervernässungs- und Beweidungsprojekte diskutiert wird.

GARTENSEMINAR

Das Seminar bietet Fachleuten aus Gartenbau und Landschaftsplanung theoretische und praktische Einblicke in die naturnahe Pflege von besonders nassen und sandig-trockenen öffentlichen Flächen. Das Ziel: Auftraggeber*innen von den ökologischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Vorteilen einer Gartengestaltung jenseits der gängigen Normen zu überzeugen.

Termine unter www.BUND-Brandenburg.de/sumpf-sand

TERMINE

RAUS INS GRÜNE!

Wir wollen den Sommer mit spannenden Aktivitäten in der Natur genießen. Wildnisnachmittag 1.6.2021, Sommerwildniscamp 27.6.–3.7.2021, Wildwärts-Sommer-Wildniswoche 1.8.–6.8.2021, Biber-Paddel-tour 2.8.2021

MITGLIEDERVOLLVER-SAMMLUNG BERLIN

Alle Aktive sind herzlich zur MVV eingeladen! Wir werden vor allem über unsere Forderungen fürs Superwahljahr sprechen. 6.6.2021

BUNDJUGEND BAR

Hast du Lust, die BUNDjugend Berlin kennenzulernen? Komm vorbei! Jeden zweiten Dienstag im Monat. Nächstes Treffen: 8.6.2021, 18:30 Uhr

ENERGIEWENDE-SEMINAR: ZWISCHEN RADIKALITÄT UND REALISMUS

Wir schauen uns gemeinsam mit der BuJu Brandenburg einen Tagebau an und beschäftigen uns mit erneuerbaren Energien! 2.–4.7.2021

STADTRÄUME

In diesem Workshop wollen wir davon träumen und Ideen entwickeln, wie Berlin (anders) aussehen könnte. Sei dabei! 7./8.8.2021

PODIUMSDISKUSSION MIT DEN BUNDESTAGS-KANDIDAT*INNEN

Genau einen Monat vor der Bundestagswahl organisiert die BUNDjugend eine Podiumsdiskussion mit den Bundestagskandidat*innen. Lass dir diese Chance nicht entgehen! 26.8.2021

JULEI*CA

JUGENDEITER*INNEN-SCHULUNG

Du arbeitest gern mit Kindern und Jugendlichen und möchtest eigene Seminare leiten oder Freizeiten betreuen? Dann werde Jugendleiter*in!

www.BUNDjugend-Berlin.de/termine

www.BUNDjugend-Brandenburg.de/termine

ADBUSTING – EINE POLITISCHE AKTIONSFORM ZWISCHEN KUNST UND GESETZLICHER GRAUZONE

von Aaron Koch

„Das A in FDP steht für Anstand“. Erst war es mir gar nicht aufgefallen. Es dauerte etwas, bis ich realisierte, dass es sich bei dem so gewöhnlich aussehenden Wahlplakat um etwas anderes handeln musste, keine Partei würde mit einem solchen Spruch für sich werben. Ich wurde neugierig, holte mein Smartphone aus der Tasche und recherchierte. In Wahrheit handelte sich bei dem so realistisch wirkenden Plakat um eine Adbusting-Aktion. Adbusting ist eine Form politischer Kunst. Adbuster*innen gestalten Werbung um, hängen falsche Plakate auf oder nutzen Werbeplätze für oftmals satirische oder gesellschaftskritische Kampagnen. Die Aktionen richten sich meist gegen Unternehmen, Parteien und staatliche Institutionen wie die Polizei. Ich wollte mehr über Adbusting herausfinden und habe dafür mit einem Mitglied von Dies Irae, einem werbe- und kapitalismuskritischen Künstler*innenkollektiv, gesprochen.

BUNDjugend: Wie bist du zum Adbusting gekommen?

Mitglied von Dies Irae: Ich mache Adbusting seit 2013, weil mich Werbung im öffentlichen Raum enorm stört. Wir erleben einen Dauermonolog der Werbeindustrie, den wir nicht kommentieren können. Wir sind im Grunde zur Passivität verdonnert. Was im öffentlichen Raum ist, kann ich nicht einfach wegklicken. Es gibt dafür keinen Adblocker. Das möchte ich nicht einfach so hinnehmen.

Was ist dir aus den vergangenen Jahren besonders in Erinnerung geblieben?

Da wäre einmal eine Aktion 2015 in Freital gegen den rechten Mob, die es auch in die engere Auswahl für den Amadeu-Antonio-Preis geschafft hat. Oder auch eine Aktion in Erfurt gegen Björn Höcke, bei der mir ein Cafébesitzer, dem unsere Aktion anscheinend gefiel, einen Kaffee spendieren wollte, während ich an einer Bushaltestelle in Warnweste und Latzhose ein Plakat anbrachte. Das war ein wenig surreal.

Welche Rolle nimmt Adbusting deiner Ansicht nach in unserer demokratischen Gesellschaft ein?

Adbusting ist in erster Linie Politik. Viele Sachen sind humorvoll und satirisch-bissig. Dabei benutzen wir künstlerische Elemente wie Collage und Montage. Im Übrigen gab es das auch schon vor 50 Jahren. Klaus Staack hat damals im Grunde schon Adbusting betrieben und wird als etablierter Künstler gesehen. Das trifft auch auf uns am besten zu, denke ich.

Was willst du mit deinen Aktionen bei der betrachtenden Öffentlichkeit hervorrufen?

Erst einmal Irritation, die im besten Fall dazu führt, dass die Menschen anfangen, über den öffentlichen Raum nachzudenken. Ob es in Ordnung ist, dass um sie herum überall Werbung hängt. Besonders spannend finde ich es, wenn sich Menschen so sehr für das veränderte Plakat interessieren, dass sie anfangen, sich über seine Inhalte zu unterhalten. Manchmal werden die verfälschten Plakate aber nicht einmal als solche wahrgenommen.

Gibt es für dich Grenzen beim Adbusting?

Ständig. Man achtet darauf, die Gefühle von anderen Gruppen nicht zu verletzen, außer bei Nazis. Wenn wir aber zum Beispiel eine Plakat-Aktion planen, bei der Horst Seehofer mit einem blinden rechten Auge dargestellt werden soll, fragen wir vorher beim Blindenverein nach, inwiefern das auf blinde Menschen verletzend wirken könnte.

Wie stehst du dem Adbusting von Wahlplakaten gegenüber?

(lacht) Ich kann verstehen, warum Leute das machen. Als Wähler finde ich es eine Frechheit, wie Parteien in der Regel nicht mit Inhalten, sondern mit bearbeiteten Gesichtern um meine Stimme werben. Wahlplakate an sich stören mich nicht, es sollten aber allen Parteien die gleichen Möglichkeiten zustehen, um Wählerstimmen zu werben.

Welche Reaktionen erhaltet ihr von der Politik und den Betroffenen der Adbusting-Plakate?

HtM hat nach einer Aktion mal einen Strafantrag wegen Verleumdung und übler Nachrede gegen uns stellen lassen. Dieser wurde jedoch eingestellt, weil kein öffentliches Interesse an einer Strafverfolgung bestand. Auch von der AfD in Thüringen, namentlich Björn Höcke, wurden wir angezeigt, weil wir ihn als „nationalistischen Rattenfänger“ dargestellt haben. Darüber hinaus fallen mir spontan noch die Repressalien ein, die wir besonders um 2018 durch bestimmte Behörden erfahren haben.

Welche Rolle spielen Umwelt- und Klimafragen für euch beim Adbusting?

Tatsächlich sind die meisten von uns ökologisch bewegt, auch wenn sich das nicht immer in unseren Plakaten widerspiegelt. Wir stellen uns aber oft die Frage: Wie sollen Menschen etwas für unsere Umwelt übrighaben, wenn sie noch nicht mal einigermaßen menschlich miteinander umgehen? Wir scheitern leider seit Jahren daran, coole Plakate zu diesem Thema zu machen. Ich bin aber davon überzeugt, dass die Abwesenheit von Werbung durchaus ein relevanter Baustein ist, um ökologisch nachhaltiger zu werden, denn Werbung ist Schmierstoff für den Kapitalismus und globalen Konsumismus. Sie versucht uns Sachen anzudrehen, die wir eigentlich gar nicht brauchen. Aus einer Nachhaltigkeitsperspektive betrachtet ergibt das keinen Sinn.



Fotos: Dies Irae, links unten: Björn Ohmann

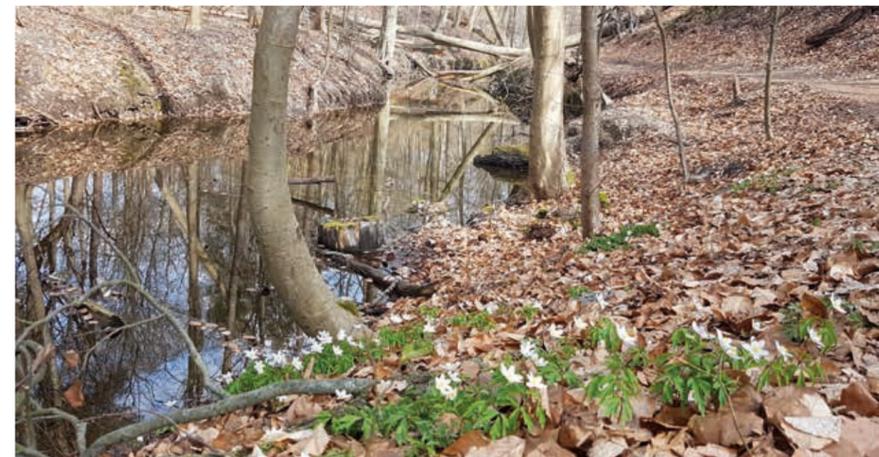


Foto: Sebastian Petrich

Buchenschlucht im April: Inzwischen dürfte es etwas grüner aussehen.

IM BIESENTHALER BECKEN

Sumpf und Sand sind die beiden Gesichter Brandenburgs, heißt es. Sie prägen ein sehenswertes Naturschutzgebiet eine Regionalbahnhaltstelle nördlich von Bernau.

Manchmal ist auf den Volksmund Verlass. Wenn sich für einen Landstrich die Bezeichnung „Schweiz“ eingebürgert hat, handelt es sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit um einen besonders schönen, siehe etwa die Märkische Schweiz oder die Charlottenburger Schweiz (*BUNDzeit 2018-1*). Da macht auch die Biesenthaler Schweiz, wie die Alteingesessenen das Biesenthaler Becken angeblich nennen, keine Ausnahme. Als sich die Gletscher der Weichsel-Kaltzeit vor etwa 15.000 Jahren zurückzogen, ließen sie Senken und Hügel zurück. Durch einen dieser Risse im Barnim-Hochplateau schlängelt sich heute das Hellmühler Fließ. Es entwässert den Helsee, aus dem es an dessen nordöstlichen Ufer austritt. Und zwar mit so viel Schwung, dass es sich jahrhundertlang lohnte, hier eine Mühle zu betreiben. Erst in den 1920er-Jahren stellte die 1347 erstmals urkundlich erwähnte Wassermühle ihren Betrieb ein, heute erinnert ein hübsch sanierter Fachwerkbau an diese Zeit.

Von seiner schweizerischen Seite zeigt sich das Biesenthaler Becken, wenn man dem Hellmühler Mühlenfließ flussabwärts auf der rechten, östlichen Seite folgt. Auf beiden Uferseiten steigen die Hänge steil an, das Bächlein fließt mit einer Geschwindigkeit, die man einem Flachlandgewässer nicht zugestehen hätte. Immer wieder liegen umgestürzte Bäume quer zur Buchenschlucht. Über die meisten Stämme der namensgebenden Bäume steigen die Wanderleute, von denen hier vor allem am Wochenende nicht wenige unterwegs sind, lässig herüber. An einigen Stellen hat jemand freundlicherweise einen menschenbreiten Durchlass ausgesägt, kinderwagen- oder fahrradgeeignet ist der Weg jedoch keinesfalls.

Nach gut einem Kilometer flachen die Uferhänge ab, der Wanderweg wechselt über eine Holzbrücke auf die andere Fließseite. Nun zeigt sich deutlicher, welcher Landschaftsmix für das Biesenthaler Becken charakteristisch ist: Feuchtwiesen, Moore, Erlenbrüche, aber auch flache Hügel, die vorwiegend mit Kiefern und wenigen Eichen bewachsen sind. Bei diesen Erhebungen handelt es sich um Kames, durch Schmelzwasserflüsse aufgeschüttete Sand- und Kiesberge. Auf den Hängen leben Zauneidechsen und verschiedene wärmeliebende Insekten, etwa Ameisenlöwe, Blauflügelige Ödlandschrecke und Waldsandlaufkäfer. Nicht weit von den Trockenstandorten bieten Schilfbestände Rohrdommel und Kranich ein Habitat. Auch die deutschlandweit als „vom Aussterben bedroht“ gelistete Bekassine kommt in den Niedermoosen des Biesenthaler Beckens vor. Weitere Bewohner sind Eisvogel, Hohltaube, Gebirgsstelze, Baumfalke, Wiedehopf und Wachtelkönig.

Das Biesenthaler Becken ist bequem mit der Regionalbahn zu erreichen. Aus Senftenberg über Königs Wusterhausen und Berlin-Schöneeweide kommend fährt die RB 24 im Stundentakt ab Ostkreuz über Bernau nach Rüditz, das noch im Berliner Tarifbereich C liegt. Von dort über Langeröner Mühle und Plötzensee nach Hellmühle am Helsee und dem Hellmühler Fließ folgend durch die Buchenschlucht. An der Wegkreuzung Zweibrücken im Herzen des Naturschutzgebiets gilt es zu entscheiden, ob es zwei weitere Kilometer durchs Grüne bis nach Biesenthal und weitere drei Kilometer zum Biesenthaler Bahnhof geht oder ob wir eine Rückkehr über Lobetal nach Rüditz bevorzugen (etwa sieben Kilometer). Für einen Abstecher nach Lobetal, das stark von seinen sozialen Einrichtungen unter dem Dach der Bodelschwingschen Stiftungen Bethel geprägt ist, spricht – falls das Infektionsgeschehen es gestattet – die touristische Infrastruktur mit Stärkungsmöglichkeiten. *sp*

ÖKOTIPP: LEBENSMITTELVERSCHWENDUNG STOPPEN

Auch die jüngste Kampagne der Bundeslandwirtschaftsministerin hat nichts geändert: 85 Kilo Essen schmeißen die Bundesbürger*innen im Schnitt jährlich weg. Hier unsere neun besten Tipps, wie sich Lebensmittelverschwendung im Privathaushalt vermeiden lässt.

1. Niemals hungrig einkaufen gehen!
2. Einkaufslisten schreiben und immer die Vorräte berücksichtigen!
3. Lieber häufiger in kleinen Mengen einkaufen, damit behält man besser den Überblick!
4. Schluss mit absoluter Rezepttreue: Viele Zutaten lassen sich durch solche ersetzen, die schon im Hause sind!
5. Mindesthaltbarkeitsdatum ignorieren und den eigenen Sinnen trauen!

6. Gemüsegrün nutzen: Die Blätter von Kohlrabi, Blumenkohl, Karotten, Fenchel, Rote Bete, Radieschen und Sellerie machen sich hervorragend im Salat, gedünstet oder im Smoothie!
7. Altgewordenes verwerten: Kräuter und Gemüse trocknen bzw. dörren, Obst einkochen, Brot zu Croutons, Knödeln oder Arme Ritter verarbeiten!

8. Lebensmittel im Handel retten: die „Rettermärkte“ von Sirplus in Berlin besuchen, Reste-Apps wie „too good to go“ nutzen und bei „Gutes von gestern“-Kisten in Bäckereien, Läden und Marktständen zugreifen!

9. Essen teilen: In Berlin gibt es 52 Orte, an denen Lebensmittel kostenlos den Besitzer wechseln (siehe Karte auf www.remap-berlin.de/)



Foto: Sebastian Petrich

Das BUND-Projekt „Berlins Weg zu Zero Waste“ wird von der Stiftung Naturschutz gefördert. Noch bis Ende Mai kümmert es sich schwerpunktmäßig um Lebensmittelverschwendung. Ab Juni geht es um Ressourcenverschwendung beim Verpackungsmüll. Regelmäßig erscheinen neue Tipps und Hintergrundinfos auf Facebook und der Projektwebsite.

www.facebook.com/BerlinsWegZuZeroWaste
www.zero-waste-berlin.de

NATUR ERLEBEN

MITMACHEN

MÜLLVERBRENNUNG IN JÄNSCHWALDE STOPPEN!

Der Kohlekonzern Leag plant am Kraftwerksstandort Jänschwalde bei Cottbus eine der größten Müllverbrennungsanlagen Deutschlands. Bis zu 480.000 Tonnen Abfall jährlich sollen dort ab 2024 verbrannt werden. Der BUND unterstützt die örtliche Bürger*inneninitiative und sammelt Spenden für die kommenden juristischen Auseinandersetzungen. www.kurzelinks.de/spende-gegen-mva

REPAIR-CAFÉ ONLINE

Der BUND hat seine Repair-Cafés ins Internet verlegt. Auf Zoom stehen unsere ehrenamtlichen Expert*innen für alle Fragen rund um die Reparatur zur Verfügung. Nächster Termin: 17.5.2021, 18–20 Uhr, bitte anmelden bei repaircafe@BUND-Berlin.de www.repaircafe-schoeneberg.de

ÖKOSTROM IN BERLIN

Welche echten Ökostromanbieter gibt es in Berlin und Brandenburg? Welchen Labels kann man trauen? Wie installiere ich mein eigenes Balkonkraftwerk? www.oekostrom-in-berlin.de

GRÜNE CLUBKULTUR

Das Nachtleben mag pausieren, aber die Clubbetreiber*innen arbeiten am Neustart. Der soll sich in jeder Hinsicht nachhaltig gestalten. Am von BUND und Clubcommission organisierten Runden Tisch für grüne Clubkultur haben Pionier*innen der Szene nun mit dem Code of Conduct eine freiwillige Selbstverpflichtung für umwelt- und klimafreundlichen Clubbetrieb verabschiedet. www.clubtopia.de

IMPRESSUM

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: viertel-
jährlich, der Bezugspreis ist
im Mitgliedsbeitrag enthalten

AUFLAGE

30.000
Gedruckt auf UltraMag
Plus Silk, 100 % Recycling

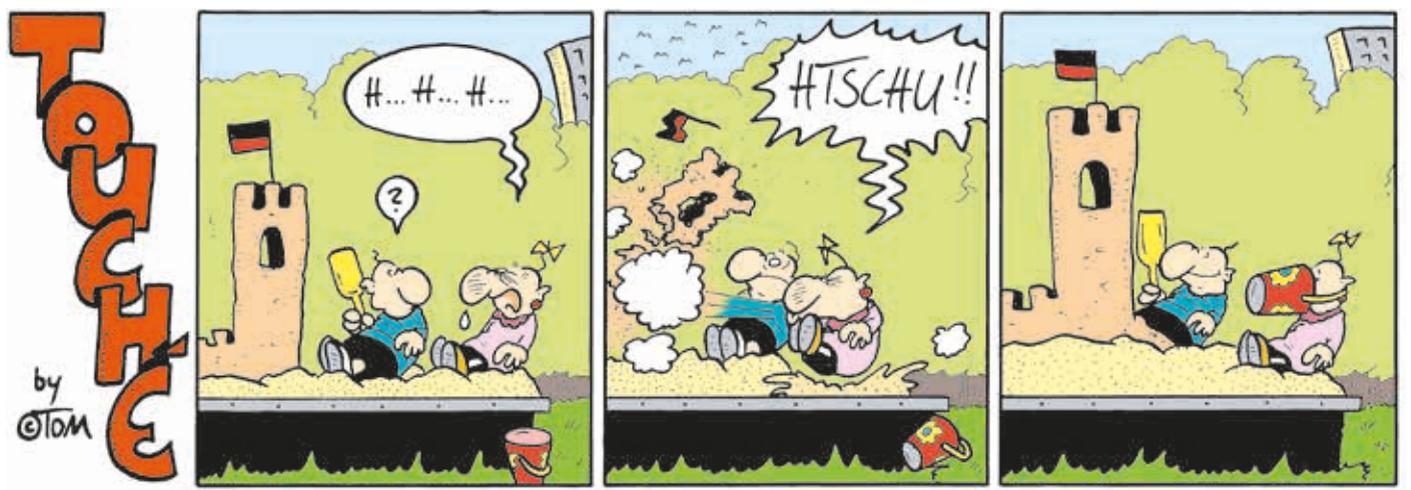
Die nächste BUNDzeit
erscheint Anfang August
2021. Anzeigenschluss
ist der 16. Juni 2021.

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 Informa-
tionsmaterialien an:
[erbschaftsratgeber@BUND-
Berlin.de](mailto:erbschaftsratgeber@BUND-Berlin.de)



BERLIN PLASTIKFREI

Schon vor der Pandemie war das Verpackungsmüllaufkommen beachtlich: 19 Millionen Tonnen landeten in Deutschland 2019 im Abfall der Privathaushalte, allein in Berlin waren es 400.000 Tonnen. Diese Zahlen berücksichtigen noch nicht den Corona-bedingten Boom von Versandverpackungen und To-go-Verpackungen aus der Gastronomie. Wobei ein nicht unerheblicher Teil des Verpackungsmülls gar nicht in die dafür vorgesehenen Behälter wandert, sondern im öffentlichen Raum und in der Natur landet. Fünf Millionen Euro kostete die Entsorgung illegaler Abfälle auf Berlins Straßen im Jahr 2020, Tendenz steigend. Doch auch ordnungsgemäß entsorgter Verpackungsmüll stellt ein Problem dar, schließlich geht er zu großen Teilen in die Müllverbrennung – womit das Erdölprodukt Plastik die globale Erhitzung antreibt. Das muss aufhören.

Berlin braucht eine Verbrauchssteuer auf Einweg-to-go-Verpackungen!

Der BUND setzt sich für eine Steuer auf Einmalverpackungen von Essen und Trinken ein. Auf jedes Stück Einwegverpackung und Einweggeschirr soll 50 Cent fällig werden, auf Einwegbesteck jeweils 20 Cent. Genau genommen will der BUND keine Steuer, sondern eine Abgabe, schließlich sollen die Einnahmen zweckgebunden genutzt werden, nämlich zur Unterstützung von Gastronom*innen, die Mehrwegsysteme im Außer-Haus-Verkauf einführen.

Tübingen hat schon vor einem Jahr eine Einwegverpackungsabgabe beschlossen hat, die 2022 in Kraft tritt. Jetzt soll Berlin nachziehen und die erste Millionenstadt mit einer solchen Abgabe werden – ein großer Schritt zum plastikfreien Berlin. Dazu brauchen wir Ihre Hilfe:

Bitte unterstützen Sie unsere Forderung nach einer Steuer auf Einweggeschirr und -besteck! Auf unserer Kampagnenseite wartet schon eine Nachricht an den Berliner Senat, die Sie nur noch mit Ihren persönlichen Daten versehen und abschicken müssen. www.BUND-Berlin.de/plastikfrei



BETON IN ZAHLEN

Jährlicher Zementverbrauch ...

... weltweit, in Tonnen: **4,65 Mrd.**
... in Deutschland,
in Tonnen: **27,5 Mio.**

Treibhausgasemissionen bei der Zementherstellung ...

... in Deutschland, je Tonne Zement,
in kg CO₂-Äquivalente: **587**

Benötigte Temperatur bei der Zementherstellung ...

... in Grad Celsius: **1.450**

Anteil der Kalksteinsäuerung an Treibhausgasemissionen ...

... bei der Zementherstellung,
in Prozent: **50**

Treibhausgasemissionen der deutschen Industrie (2017) ...

... in t CO₂-Äquivalente: **193 Mio.**
... davon aus der Zementproduktion,
in t CO₂-Äquivalente: **20,5 Mio.**

Anteil der Zementproduktion an den Treibhausgasemissionen ...

... in Deutschland, in Prozent: **2**
... weltweit, in Prozent: **8**

Ranking der Klimazerstörer, wenn die globale Zementindustrie ein Staat wäre (2018) ...

... China, in Prozent der globalen
Treibhausgasemissionen: **29,7**
... USA, in Prozent der globalen
Treibhausgasemissionen: **13,9**
... Zementindustrie, in Prozent
der globalen Treibhausgas-
emissionen: **8,0**

Anteile am Zementverbrauch in Deutschland ...

... privater Wohnbau, in Prozent: **31**
... privater Nichtwohnbau,
in Prozent: **27**
... öffentlicher Bau, in Prozent: **23**
... privater Tiefbau, in Prozent: **18**

Treibhausgasemissionen beim Bau der aktuell in Berlin diskutierten U-Bahnstrecken ...

... U9 nach Pankow (3,27 km),
in Tonnen CO₂: **378.582**
... U7 zum BER (8,8 km),
in Tonnen CO₂: **605.390**
... U3 zum Mexikoplatz (0,9 km),
in Tonnen CO₂: **88.922**
... U8 ins Märkische Viertel (2,1 km),
in Tonnen CO₂: **220.484**

Treibhausgasemissionen beim Bau einer aktuell in Berlin geplanten Tramstrecke ...

... Alexanderplatz-Kulturforum
(4,18 km), in Tonnen CO₂: **34.617**

Jahre, bis ersetzte Pkw- und Busfahrten den CO₂-Ausstoß beim U-Bahnbau kompensiert haben ...

... U9 nach Pankow: **109**
... U7 zum BER: **114**
... U3 zum Mexikoplatz: **129**
... U8 ins Märkische Viertel: **168**

Jahre, bis ersetzte Pkw- und Busfahrten den CO₂-Ausstoß beim Straßenbahnstreckenbau kompensiert haben ...

... Alexanderplatz-Kulturforum
(teilweise auf fester Fahrbahn): **9,4**
... Alexanderplatz-Kulturforum
(komplett in Schotter- oder
Rasenbett): **8,1**

Quellen: WWF Deutschland (Klimaschutz in der Beton- und Zementindustrie, 2019), EU-Kommission, Dittmer/Geraets/Schwipps (Die Klimabilanz Berliner U-Bahn- und Straßenbahnplanungen, 2020)



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:

- Einzelmitgliedschaft (ab 60€)
 Einzelmitgliedschaft ermäßigt (ab 24€)
 Familienmitgliedschaft (ab 72€)

Tragen Sie nachfolgend bitte Namen und Geburtsdatum Ihrer Familienmitglieder ein:

Name Partner*in: Geb.-Datum:
Name 1. Kind: Geb.-Datum:
Name 2. Kind: Geb.-Datum:

(Namen und Geburtsdatum von weiteren Kindern bitte unter Angabe Ihres Namens und Ihrer Anschrift per E-Mail nachmelden: service@bund.net)

Lebenszeitmitglied (einmalig ab 1.500€)

Vorname/Name:
Straße:
PLZ/Ort:
Geb.-Datum (TT.MM.JJJJ):
E-Mail:
Telefon (optional):

Bitte senden Sie die ausgefüllte und unterschriebene Beitrittserklärung an:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) / Friends of the Earth Germany • Kaiserin-Augusta-Allee 5 • 10553 Berlin
So erreichen Sie unseren BUND-Mitgliederservice: Fon: +49 30 275 86-111 • Fax: +49 30 275 86-440 • E-Mail: service@bund.net

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):

Datum/Unterschrift (Bei Minderjährigen Unterschrift des/der Erziehungsberechtigten)

Hinweise:

- Durch Ihre Unterschrift werden Sie Mitglied des BUND (Bundesverband) und erteilen diesem ein SEPA-Lastschriftmandat, mit dem Sie gleichzeitig Ihre Bank anweisen, die vom BUND auf Ihr Konto gezogene Lastschrift einzulösen. Die Mitgliedschaft ist jederzeit satzungsgemäß und ohne Angabe von Gründen kündbar. Gläubiger-ID: DE34 ZZZO 0000 1038 26.
- Mit Ihrer Mitgliedschaft im Bundesverband sind Sie i.d.R. zugleich Mitglied des BUND-Landesverbands Ihres Wohnortes.
- Ihre Daten werden gem. Art. 6 Abs. 1 lit. B DSGVO ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte findet nicht statt. Die Nutzung erfolgt gem. Art. 6 Abs. 1 lit. f DSGVO. Dieser Nutzung können Sie jederzeit widersprechen. Unter der nachfolgend genannten Adresse erreichen Sie auch den Datenschutzbeauftragten des BUND. Eine ausführliche Erklärung zum Datenschutz finden Sie unter www.bund.net/datenschutz