



Foto: Sebastian Petrich

## HER MIT DEM 365-EURO-TICKET!

Endlich diskutiert eine breite Öffentlichkeit, wie viel guter Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) der Gesellschaft wert sein sollte. Sind wir etwa gar nicht so autoversessen wie gedacht?

Das 9-Euro-Ticket sei die bisher beste Idee seiner Regierung gewesen, sagt Olaf Scholz. Damit könnte der Bundeskanzler Recht haben. Ob das Ticket wie beabsichtigt die Inflation dämpfte, sei dahingestellt. Auch als direkte Klimaschutzmaßnahme wirkte es eher nicht. Aber als Debattenöffner war der Sommer des fast kostenlosen Bahnfahrens höchst erfolgreich. Innerhalb weniger Wochen haben sich Millionen frühere Fußballbundestrainer\*innen, Virolog\*innen und Militärexpert\*innen zu Eisenbahnfachleuten weitergebildet. Aber Spaß beiseite: Viele von ihnen sprechen nun tatsächlich aus eigener Erfahrung.

Zwischen Juni und August 2022 legten täglich durchschnittlich 44 Prozent mehr Fahrgäste Strecken von 30 bis 300 Kilometer per Bahn zurück als im Sommer 2019. An Wochenenden waren sogar doppelt so viele Menschen unterwegs wie im letzten Vor-Pandemie-Sommer. Aber nur 17 Prozent der Nutzer\*innen des 9-Euro-Tickets wechselten zu anderen Verkehrsmitteln zu den Öffentlichen, zehn Prozent der Ticketinhaber\*innen unterließen im August mindestens eine ihrer täglichen Autofahrten. Mit anderen Worten: Viele, die ohnehin mit dem ÖPNV unterwegs sind, haben nun zusätzliche Fahrten unternommen und auch einige Radfahrende sind vorübergehend in Bahnen und Busse umgestiegen. Aber: Die Situation in Deutschland im Sommer 2022 war eine Ausnahmesituation. Alle wussten, dass es das 9-Euro-Ticket nur kurze Zeit geben würde; selbst schuld, wer es nicht ausgiebig nutzte. Dieser Effekt wird bei einem dauerhaften Nachfolgeticket nicht eintreten.

### Das Angebot muss stimmen

Ein gutes ÖPNV-Ticket hat mindestens drei Voraussetzungen: Seine Preise sind sozialverträglich gestaltet, es schafft Mobilität und Erreichbarkeit auch in der Fläche und setzt Anreize, in die Öffentlichen zu wechseln. Der BUND fordert daher ein 365-Euro-Jahresticket, das auch für einzelne Monate gekauft

werden kann, also eine bundesweite ÖPNV-Monatskarte für 30 Euro. Ergänzend soll es für Menschen mit geringem Einkommen weiter ein 9-Euro-Ticket geben.

Klar: Ein 365-Euro-Ticket und ein wirklich attraktiver ÖPNV stellen eine finanzielle Herausforderung für die öffentliche Hand dar – und das 9-Euro-Ticket hat deutlichen Verbesserungsbedarf im Bahn- und Busverkehr bzw. bei der dazugehörigen Infrastruktur gezeigt. Die Regionalisierungs- und Gemeindeverkehrsfinanzierungsmittel, die der Bund den Ländern überweist, reichen längst nicht aus. Der BUND schlägt vor, die CO<sub>2</sub>-Abgabe und die Lkw-Maut für den Ausbau des ÖPNV zu nutzen und klimaschädliche Subventionen wie Dienstwagenprivileg, Steuervorteile und -befreiung für Diesel und Kerosin abzuschaffen.

### Brandenburger Blockade

Für die Fahrgäste in Berlin ist es erfreulich, dass sie bis Jahresende ein 29-Euro-Ticket bekommen, auch wenn es die Verhandlungsposition der Länder gegenüber dem Bund nicht stärkt. Weniger erfreulich ist die generell zögerliche Haltung des Landes Brandenburg, wenn es um den ÖPNV geht. Ob der Einwand, ein Flächenland habe andere Mobilitätsbedürfnisse, wohl alle 327.000 Menschen, die täglich von Brandenburg nach Berlin pendeln, überzeugt? Weil es auch für den Tarifbereich C keine Ausnahme gibt, werden jetzt noch mehr mit dem Auto über die Berliner Stadtgrenze fahren und erst dort in die S-Bahn einsteigen.

Wenn Brandenburg vom Bund mehr Geld für den Regionalverkehr auf der Schiene verlangt, ist dies zwar absolut richtig, aber längst nicht ausreichend. Vielmehr müsste das Land auch eigene Haushaltsmittel einsetzen, um in der Fläche eine akzeptable Grundversorgung zu gewährleisten. Wir wollen den Anteil des gesamten ÖPNV am Verkehr bis 2035 verdoppeln. Das setzt ein Landesnetz aus Bahn und Bus mit Mindestbedienstandards voraus. Aus

jedem Oberzentrum in Brandenburg soll Berlin Mitte in einer Stunde und aus jedem Mittelzentrum in weniger als 90 Minuten erreichbar sein, täglich zwischen fünf und null Uhr. Dazu brauchen wir ein Mobilitätsgesetz in Brandenburg, für das sich der BUND einsetzt.

### Schnellere Busse

Viele Verbesserungen des ÖPNV brauchen Zeit. Neue Züge müssen bestellt, mehr Personal ausgebildet, Bahnstrecken neu gebaut werden. Doch es gibt auch Optionen, den ÖPNV kurzfristig leistungsfähiger zu machen. Möglichst viele Fahrgäste sollen Tickets ohne Mitwirkung der Busfahrer\*innen kaufen können. An den Ampeln müssen Busse und Straßenbahnen endlich Vorrang erhalten, technisch wäre das längst möglich. Und die BVG muss noch konsequenter Autos von den Busspuren abschleppen. All dies beschleunigt die Umläufe der Busse, sodass mehr Fahrten mit gleich viel Bussen und Fahrer\*innen möglich sind.

Für große Entlastung des Berufsverkehrs könnten die Landesregierungen recht schnell sorgen, indem sie den Schulbeginn auf eine spätere Uhrzeit legen. Außerdem sollten sie möglichst vielen eigenen Beschäftigten das Arbeiten zuhause ermöglichen und sich auf Bundesebene für das Recht auf Homeoffice einsetzen. Während mittel- und langfristig in den Ballungsräumen vor allem das Bahnnetz ausgebaut und elektrifiziert werden muss, braucht es für die ländlichen Gebiete neue Bedienformen. Eigentlich müsste in Landstrichen wie der Prignitz längst ausprobiert werden, wie ein modernes, digital gesteuertes Sammeltaxi als Zubringer zu Bus und Bahn funktioniert. Wo die Leute nicht zum ÖPNV kommen können, kommt der ÖPNV eben zu den Leuten. Doch das ist der Brandenburger Landesregierung wohl zu viel Innovation. Ironischerweise testet nun ausgerechnet die BVG mit Muva genau dies (Seite 7). Immerhin nicht in den Innenstadtdistrikten, sondern in den eher dünn besiedelten östlichen Außenbezirken. sp

## INHALT

### Thema ÖPNV

Gratis von Estland bis Malta: Kostenloser ÖPNV in Europa  
**Seite 2**

Ein bisschen zügiger, bitte: Mit welchen Regionalbahnstrecken die Regierungen von Brandenburg und Berlin planen  
**Seite 3**

### AKTUELL

Fossil Business As Usual: Brandenburg setzt auf Gas und Kohle  
**Seite 4**

Oder-Klage in Warschau: Naturschutzverbände klagen gegen Ausbaupläne  
**Seite 4**

Gib der Dunkelheit eine Chance  
**Seite 5**

Tschüss Erdgas!  
**Seite 5**

### BUNDJUGEND

„Ich habe erkannt, dass ich Veränderung durch Dialog schaffen möchte“: Interview mit Myriam Rapior  
**Seite 6**

### NATUR ERLEBEN

Königliche Perspektiven: Herbstliche Radtour am Havelufer  
**Seite 7**

### ÖKOTIPP

Muva: BVG-Sammeltaxi und Aufzugersatz  
**Seite 7**

### KURZ & BUND

Neue BUND-Gruppen  
**Seite 8**

ÖPNV in Zahlen  
**Seite 8**



# GRATIS VON ESTLAND BIS MALTA

Wo der ÖPNV in Europa die Nutzer\*innen nichts kostet und was davon zu halten ist

Die Geschichte des kostenlosen Nahverkehrs in Europa beginnt im ostbelgischen Hasselt. Weil die damals knapp 70.000 Einwohner\*innen zählende Stadt im Autoverkehr ersticke, aber kein Geld für eine weitere Umfahrungsstraße hatte, führte sie 1997 den Nulltarif für die städtischen Busse ein. Darauf stieg die Zahl der jährlich beförderten Fahrgäste von bislang 360.000 auf über vier Millionen im Jahr 2004. Der motorisierte Individualverkehr ging deutlich zurück und die Stadtverwaltung reduzierte die Fahrspuren des Innenstadtrings zugunsten von Radwegen und Straßenbäumen. Doch 2013 endete die freie Fahrt für alle, weil die Stadt die jährlichen Betriebskosten von dreieinhalb Millionen Euro nicht mehr zahlen wollte. Ein wenig scheiterte der kostenlose Busverkehr auch am eigenen Erfolg, denn zu seiner Finanzierung hatten gebührenpflichtige Parkplätze beigetragen, die immer weniger nachgefragt wurden.

Auch in **Templin** fristete der Busverkehr Ende der Neunzigerjahre ein Schattendasein, neun von zehn Fahrten unternahmten die 16.000 Bürger\*innen der uckermärkischen Kleinstadt mit dem Auto. 1998 startete der fahrscheinlose Betrieb. Eine konsequente Entscheidung, schließlich hatten die Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf weniger als ein Zehntel der Betriebskosten gedeckt – und eine folgenreiche: Von 41.000 im Jahr 1997 stieg die Zahl der Fahrgäste auf über 600.000 im Jahr 2001. Weil die Stadt den Takt der Busse auf 15 Minuten verdichtete, verdreifachte sich der nötige Zuschuss. Unterdessen entwickelten sich die Werbeeinnahmen nicht wie geplant, weshalb das Busfahren in Templin seit 2003 wieder Geld kostet. Allerdings halten sich die Fahrpreise mit derzeit 44 Euro für eine Jahreskarte in Grenzen. Zum Vergleich: Für den ganzen Landkreis kostet die Jahreskarte im günstigsten Fall 908 Euro. Die Fahrgastzahlen hatten sich vor der Pandemie bei 280.000 jährlich eingependelt. Nach Angaben des Bürgermeisters sind im Lauf der Zehnerjahre dank des nach wie vor stark subventionierten Busangebots die Autofahrten in der Stadt um 20 Prozent und die Stickstoffbelastung um 25 Prozent gesunken.

Seit 2009 fahren im südfranzösischen **Aubagne** bei Marseille die Busse und seit 2014 auch eine knapp drei Kilometer lange Straßenbahnlinie zum Nulltarif. Nach einem Machtwechsel im Rathaus der 47.000 Einwohner\*innen zählenden Stadt wurde allerdings die geplante Verlängerung der Straßenbahn gestoppt. Mit dem fahrscheinfreien Fahren sind die Fahrgastzahlen um 62 Prozent gestiegen, auf einigen Strecken sogar um über 90 Prozent. Finanziert wird der ÖPNV durch die kommunale Unternehmenssteuer.

Als erste Großstadt hat die estnische Hauptstadt **Tallinn** 2013 den Gratis-ÖPNV eingeführt – allerdings nur für die gemeldeten Einwohner\*innen, weswegen etliche Menschen aus dem Umland ihren Erstwohnsitz in die mittlerweile 450.000 Seelen zählende Stadt verlegt haben. Auf den Zugstrecken von den Außenbezirken zum Hauptbahnhof vervielfachte sich das Fahrgastaufkommen, während es in den vier vorwiegend die Innenstadt erschließenden Tramlinien um zehn Prozent stieg. Mittlerweile fährt in den meisten estnischen Landkreisen der ÖPNV für die Bewohner\*innen kostenlos.

Mit **Luxemburg** stellte 2020 der erste Staat den gesamten ÖPNV auf kostenfreie Nutzung um. Dieses aus Steuermitteln finanzierte Angebot richtet sich ausdrücklich nicht nur an die rund 645.000 Einwohner\*innen des Großherzogtums, sondern auch an Tourist\*innen und die über 200.000 Beschäftigten, die täglich nach Luxemburg pendeln, bislang überwiegend mit dem Auto. Wie viele von ihnen nun auf den ÖPNV umgestiegen sind, lässt sich wegen pandemiebedingtem Homeoffice schwer einschätzen. Unabhängig davon wird die 2017 in Betrieb genommene Straßenbahn der Hauptstadt in mehreren Etappen verlängert. Als zweiter EU-Staat gab **Malta** im Oktober seine Busse zur fahrscheinlosen Benutzung frei – allerdings nur für die Wohnbevölkerung, Tourist\*innen müssen weiterhin zahlen.

Momentan gibt es in Deutschland zwei Orte mit für die Nutzer\*innen kostenlosen ÖPNV: das nordrhein-westfälische **Monheim** (44.000 Einwohner\*innen) und das oberbayrische Pfaffenhofen an der Ilm (26.000). In **Tübingen** fährt seit 2018 der ÖPNV samstags kostenlos. Dies galt von 2019 bis 2021 auch in **Ulm**, bis die Gemeinderatsmehrheit aus CDU, FDP, Freien Wählern und AfD die Kosten von einer Million Euro jährlich zu hoch fand.



Foto: GILPE, CC BY-SA 4.0, www.karlsruhe.de/foya4

Die Luxemburger Straßenbahn bei ihrer Eröffnung Ende 2017

**Fazit:** Kostenloser ÖPNV bewegt durchaus einige, aber längst nicht alle Menschen zum Umstieg. Richtig Fahrt aufnehmen wird die Mobilitätswende erst dann, wenn der Autoverkehr seine zahllosen Privilegien verliert – wenn etwa die Folgekosten von Unfällen, Lärm, Abgasen und globaler Erhitzung den Verursacher\*innen angelastet werden. Der BUND setzt sich für niedrige ÖPNV-Tarife ein, die gesellschaftliche Teilhabe durch Mobilität für alle ermöglicht. Ganz kostenlos sollte der ÖPNV aber nicht sein, damit ein Anreiz bleibt, sich zu Fuß oder mit dem Rad zu bewegen. *sp*

## EDITORIAL

von **Carsten Preuß, Franziska Sperfeld und Julia Epp**

Liebe Leser\*innen,

der Verkehrssektor bleibt das größte Sorgenkind beim Klimaschutz in Deutschland. Für das so einfache wie wirkungsvolle Instrument namens Tempolimit gibt es in der Bundesregierung leider keinen Konsens. Also müssen die Ampel und ihr Verkehrsminister jetzt umso mehr die härtere Nuss knacken und die Bundesbürger\*innen zum Umstieg auf Fahrrad und Öffentliche bewegen.

Was geht (die Leute mit attraktiven Tarifen in die Züge locken) und was eher nicht (die Beförderungsleistung auf einen Schlag drastisch erhöhen), hat das 9-Euro-Ticket im vergangenen Sommer gezeigt. Zum Redaktionsschluss dieser BUNDzeit feilschten Bund und Länder noch um ein Nachfolgeticket beziehungsweise um das Geld für ein solches.



Klar, ohne genügend Geld gibt es kein bundesweites ÖPNV-Ticket und erst recht keinen leistungsfähigen ÖPNV. Es geht bei der Verkehrswende aber auch um die Bereitschaft, überhaupt neue Wege zu beschreiten, ganz unabhängig vom Geld. In Potsdam verhandelt der BUND darum als Teil der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ seit über einem Jahr mit der rot-schwarz-grünen Landesregierung über ein Mobilitätsgesetz. Das gestaltet sich zuweilen zäh, aber wir bleiben dran. Kein Klimaschutz im Verkehrssektor ist schließlich auch keine Option.

Mit herbsthlichen Grüßen

*C. Preuß* *Franziska Sperfeld* *Julia Epp*

Vorsitzender  
BUND Brandenburg

Vorsitzende  
BUND Brandenburg

Vorsitzende  
BUND Berlin

## GLOSSAR

### BVWP

Ob für Schiene, Straße oder Wasserstraße: Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) regelt, in welches Verkehrsvorhaben Geld aus dem Bundeshaushalt fließt. Für den SPNV in Berlin-Brandenburg ist in diesem Jahrzehnt nur der Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Südkreuz und Blankenfelde (2026) sowie der Ausbau der Bestandsstrecke Richtung Dresden (2028) und der Stettiner Bahn (Angermünde bis polnische Grenze, ab 2025) relevant.

### LNVP

Im Landesnahverkehrsplan (LNVP) bzw. im Nahverkehrsplan legen Brandenburg bzw. Berlin fest, welche ÖPNV-Leistungen sie in den kommenden Jahren bestellen. Den im Sommer veröffentlichten Entwurf des LNVP Brandenburg sieht der BUND kritisch. Er ist zu sehr am Status quo orientiert und viel zu zurückhaltend bei Investitionen in zukunfts-fähige Mobilität. Für keine der dort genannten Maßnahmen gibt es einen Finanzierungsplan.

### i2030

Das 2017 zwischen Berlin und Brandenburg vereinbarte Schieneninvestitionsprogramm i2030 sieht Ausbauten und Streckenreaktivierungen in acht Korridoren der Metropolregion vor, darunter S-Bahnverbindungen nach Stahnsdorf, Finkenkrug, Velten und nach Gartenfeld (Siemensbahn). Fertig wird in absehbarer Zeit aber nur die Stammstrecke der Heidekrautbahn. Wenigstens haben die Länder nach jahrelanger Verzögerung nun entschieden, wie die Stammbahn nach Potsdam (als Regionalbahn) und die Kremmener Bahn im Berliner Abschnitt (als S-Bahn) wieder auf- bzw. ausgebaut werden.

### BSBB

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg besteht aus rund 30 Organisationen aus Gesellschaft, Politik und Wirtschaft, darunter auch der BUND. Die BSBB-Fachleute haben das Bahnkonzept „Zielnetz 2035“ entworfen. [www.buendnis-schiene-bb.de](http://www.buendnis-schiene-bb.de)

## EIN BISSCHEN ZÜGIGER, BITTE!

Was die Landesregierungen mit dem Regionalbahnnetz in Berlin-Brandenburg vorhaben und was das von den BUND-Landesverbänden Berlin und Brandenburg mitgetragene Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vorschlägt



- Elektrifizierte Strecke
- Wiederaufbau, Ausbau oder Elektrifizierung
- Nichtelektrifizierte Strecke
- Reaktivierung beschlossen
- Brandenburg will Reaktivierung prüfen
- BUND fordert Reaktivierung

**Nordbahn:** Im Berliner Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr von 2021 ist der Wiederaufbau der Strecke Gesundbrunnen–Hohen Neuendorf enthalten, in i2030, BVWP und im LNVP-Entwurf aber nicht. Das BSBB hält eine teils zweigleisige Trasse für Fern- und Regionalverkehr parallel zur S1 für nötig. Dazu gehört auch ein Regionalbahnhof Wittenau. Hier sollten auch die RB12 und RB54 nach Templin und Rheinsberg fahren: mit Batterieantrieb für die nicht elektrifizierten Abschnitte und bis Löwenberg als vereinter Flügelzug. **1**

**Schorfheidebahn:** Seit Ende 2018 fahren auf den rund 28 Kilometern zwischen Templin und Joachimsthal erstmals seit 2006 wieder Regionalbahnen. Diese wollte der LNVP-Entwurf ab Dezember 2022 wieder abbestellen, was nach Protesten zunächst vom Tisch ist. Sinnvoll wäre es, durch Streckenmodernisierung die Fahrtzeit zu verkürzen und die RB63 ab Eberswalde zusammen mit der RB60 aus Richtung Wriezen nach Berlin weiterzuführen. **2**

**Heidekrautbahn:** Voraussichtlich 2024 wird die Heidekrautbahn wieder auf ihrer 14 Kilometer langen Stammstrecke Wilhelmsruh–Basdorf fahren. Wann aber endlich die Durchbindung nach Gesundbrunnen kommt, ist unklar. Das BSBB fordert, diese Planung zu beschleunigen und auch den stillgelegten Nordwestast Wensickendorf–Liebenwalde wieder in Betrieb zu nehmen. Ob sich das für den Abschnitt Wensickendorf–Oranienburg lohnt, will Brandenburg laut LNVP-Entwurf prüfen. Dass auf der Heidekrautbahn ab 2024 Wasserstoff- statt Diesellokomotiven fahren werden, begrüßt der BUND. **3**

**Wriezener Bahn:** Die stillgelegte Strecke zwischen Werneuchen und Wriezen (33 Kilometer) gehört zu den Linien, bei denen der LNVP-Entwurf das Fahrgastpotenzial als „nicht eindeutig erkennbar“ einstuft und weitere Untersuchungen ankündigt. Unabhängig davon wirbt das BSBB für einen Halbstundentakt bis Werneuchen, wozu eine zweite Bahnsteigkante in Blumberg nötig ist. **4**

**Berliner Außenring:** Für den Abschnitt zwischen Karower Kreuz und Grünau schlägt das BSBB eine mit Oberleitung betriebene Regio-S-Bahn vor. Sie soll die vom Berliner Senat geplante autobahnähnliche Tangentialverbindung Ost (TVO) unnötig machen. Dafür wären diverse Kreuzungsbahnhöfe erforderlich. Im Gegensatz zur Auto-TVO sind die Pläne für die Nahverkehrstangente wenig fortgeschritten. Auch am südlichen Außenring fordert das BSBB Bahnhöfe an den Stellen, wo Dresdner Bahn, Anhalter Bahn und Wetzlarer Bahn kreuzen. **5**

**Ostbahn:** Brandenburg, Berlin und der Bund haben sich zwar darauf geeinigt, die Strecke zwischen Berlin und polnischer Grenze zweigleisig auszubauen und zu elektrifizieren, allerdings findet sich das Vorhaben weder im BVWP noch im i2030. Damit bis 2030 überhaupt etwas passiert, fordert das BSBB, sofort mit den Planungen zumindest für ein zweites Gleis zwischen Berlin und Trebnitz zu beginnen. Zudem sollte das Berliner Streckenende vom Ostkreuz etwa einen Kilometer nach Westen zur Warschauer Straße verschoben werden, um zusätzliche Umsteigemöglichkeiten zu schaffen. **6**

**Königs Wusterhausen–Mittenwalde:** Das Brandenburger Verkehrsministerium hält eine Reaktivierung der acht Kilometer langen Strecke für unwirtschaftlich, das BSBB sieht dagegen Potenzial für eine stündliche Verbindung, die mit der RB36 gebündelt als Flügelzug nach Berlin kombiniert werden kann. **7**

**Niederlausitzer Bahn:** Für die Teilstrecken Falkenberg–Herzberg-Stadt und Lübben–Luckau-Uckro will Brandenburg eine Reaktivierung prüfen, bei ersterer „vertieft“. **8**

**Potsdamer Stammbahn:** In Zukunft sollen Regionalbahnen auf der seit 1945 nicht mehr genutzten Strecke Zehlendorf–Kleinmachnow–Griebnitzsee fahren. Das haben die Länder im Sommer 2022 beschlossen. Damit steht auch fest, dass der Südwesten neue Regionalbahnhöfe bekommt, nämlich in Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf, Kleinmachnow und Dreilinden. Der BUND begrüßt die Entscheidung für die Stammbahn, für die er seit der Wende geworben hatte. Diese neue Verbindung von Brandenburg (Havel) über Potsdam und Berlin in Richtung Eberswalde wird die Stadtbahntrasse entlasten und neue Direktverbindungen schaffen. **9**

**Potsdam:** Um den südlichen Außenring aus Richtung BER mit dem Potsdamer Hauptbahnhof zu verbinden, wirbt das BSBB für eine Verbindungskurve Pirschheide–Sanssouci am Kreuz Werder. **10**

**Wustermark–Ketzin:** Auf dem rund sieben Kilometer langen Abzweig der Lehrter Bahn endete 1963 der SPNV, Güterverkehr findet auf einem Teilstück heute noch statt. Laut LNVP-Entwurf soll die Aktivierung geprüft werden. Das BSBB schlägt den Einsatz von Batteriezügen vor, die ab Wustermark die Vorortzüge Richtung Berlin verstärken. **11**

**Westkreuz:** Um die Kapazitäten von Nord-Süd-Tunnel und Stadtbahn zu schonen, schlägt das BSBB für Regionalzüge aus Richtung Spandau eine neue Endstation am Westkreuz vor. Erreichen sollen sie diese über die bestehenden Gleise entlang der Ringbahn. Möglich wäre damit auch ein Regionalbahnhof in Messe Nord. **12**

**Neustadt–Meyenburg:** Im LNVP-Entwurf vom Mai war die RB73 auf knapp 13 Kilometer (Neustadt–Kryitz Am Bürgerpark) geschrumpft, die restlichen 29 Kilometer nach Pritzwalk sollten ebenso wie die fast 20 Kilometer der RB74 zwischen Pritzwalk und Meyenburg abbestellt werden. Nach Protesten will das Land nun mit Mecklenburg-Vorpommern über eine Verlängerung der Linie über die Landesgrenze hinaus sprechen. Das BSBB schlägt vor, die Strecke als zusätzliche Verbindung Berlin–Rostock zu nutzen. Dazu muss die eingleisige Strecke auf Tempo 80 bis 120 ertüchtigt und mit weiteren Ausweichstellen versehen werden. Zum Einsatz sollen Batteriezüge kommen, die zwischen Berlin und Neustadt als Teil des Regionalexpresses Richtung Wittenberge fahren. So entstehen attraktive Direktverbindungen aus der Metropole in die Prignitz und zur mecklenburgischen Seenplatte. **13**

**Kremmener Bahn:** Kürzlich haben Berlin und Brandenburg beschlossen, die Strecke zwischen Hennigsdorf und Wittenberge teilweise zu elektrifizieren, damit Batteriezüge dort als Prignitzexpress (RE6) fahren können. Dies ist ebenso sinnvoll wie die Entscheidung, die S25 für den 10-Minuten-Takt bis Hennigsdorf auszubauen. Falsch ist jedoch der Verzicht auf Regionalbahngleise zwischen Schönholz und Hennigsdorf, was den RE6 weiter zum Umweg über Spandau zwingt. **14**

## GLOSSAR

### ÖPNV, ÖSPV und SPNV

Der Begriff Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) umfasst das gesamte System des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs. Im engeren Sinn ist damit der regelmäßige straßengebundene öffentliche Linienverkehr (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr, ÖSPV) gemeint, also Busse und alle Bahnen, die nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) verkehren (Tram, U-Bahn, Stadtbahn). Im weiteren Sinn gehört zum ÖPNV auch der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Das sind jene Bahnen, die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) fahren: S-Bahn, Regionalbahn, Regionalexpress.

### FINANZIERUNG

Nach Angaben des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) tragen die Fahrgeldeinnahmen beim SPNV rund 35 Prozent und beim ÖSPV rund 50 Prozent zur Finanzierung bei. Der Rest stammt aus Steuermitteln, etwa aus den Regionalisierungsmitteln, die der Bund den Ländern überweist, damit sie SPNV bestellen. Für den ÖSPV sind dagegen kreisfreie Städte und Landkreise zuständig. In anderen Ländern spielen weitere Finanzierungssäulen eine Rolle: Parkraumbewirtschaftung (z. B. in Österreich), Unternehmensabgaben (z. B. in Frankreich), Citymaut (z. B. in London, Mailand und Singapur).

## INFO

### FORTSCHRITT MIT HÜRDEN

Wie steht es um den Straßenbahn-Ausbau in Berlin? Unter anderem nach Gropiusstadt, Jungfernheide und zum Potsdamer Platz sollen vor 2030 Trams fahren. Ein Ausblick im BUND-Blog. [www.umweltzoneberlin.de](http://www.umweltzoneberlin.de)



**ENERGIE-CHECKLISTE**

Maßnahmen ohne große Investitionen in Kombination mit einer detaillierten Hilfestellung für neue Ökoprozessuren führen zu dauerhaften Einsparungen von bei Energie und Warmwasser. Der Berliner Energiecheck des BUND hilft mit in seiner neuen Checkliste, weit mehr als zehn Prozent weniger Energie im Haushalt zu verbrauchen. [www.BUND-Berlin.de/checkliste](http://www.BUND-Berlin.de/checkliste)

**LEITFADEN BÄUME RETTEN**

Sobald die Vegetationsperiode im Herbst endet, lassen Bauherr\*innen vielerorts Bäume fällen, die ihren Vorhaben im Weg stehen. Ein Leitfaden im BUND-Blog erläutert, was man tun kann, um Fällungen zu verhindern. [www.umweltzoneberlin.de/2022/09/30](http://www.umweltzoneberlin.de/2022/09/30)

**PETITION BÄUME RETTEN**

BUND-Aktive aus Stahnsdorf sehen den grünen Charakter ihrer Gemeinde durch die vielen Baumaßnahmen gefährdet. Sie fordern daher eine Anpassung der Baumschutzsatzung und der Bauleitplanung. So soll bei dem Ersatz von alten, großen Bäumen mehr als nur ein einziger junger Baum nachgepflanzt werden und die Bauleitplanung soll den Erhalt des Grüns als Ziel aufnehmen und der Zerschneidung von Grünflächen entgegenwirken. Um das zu erreichen, haben Aktiven eine Petition gestartet. [www.kurzlinks.de/petition-stahnsdorf](http://www.kurzlinks.de/petition-stahnsdorf)

**BERLINER AMPHIBIEN**

13 Amphibienarten leben im Berliner Stadtgebiet, zehn von ihnen stehen aber auf der Roten Liste. In einem neuen Flyer in Brieftaschengröße stellt der BUND diese Arten und ihre Lebensräume vor. [www.BUND-Berlin.de/amphibien](http://www.BUND-Berlin.de/amphibien)

# FOSSIL BUSINESS AS USUAL

**Die Brandenburger Landesregierung setzt ungeachtet der aktuellen Situation grundsätzlich weiter auf Erdgas. Weil Gas derzeit aber knapp ist, will sie wieder mehr Braunkohle verheizen lassen. Das macht die Stromversorgung nicht nur klimaschädlicher, sondern auch teurer und unsicherer.**

Ende August beschloss die rot-schwarz-grüne Landesregierung in Potsdam ein Papier mit dem Titel „Energierstrategie 2040“. Bei genauerer Lektüre drängt sich aber der Eindruck auf, dass es sich um einen etwas in die Jahre gekommenen Text handelt. Ganz zu Beginn erwähnen die Autor\*innen aus dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie zwar pflichtschuldig den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine, schreiben aber nichts zu seinen Konsequenzen für den Energiemarkt. Stattdessen fossil business as usual. So heißt es etwa auf Seite 20: „Zum Ausgleich der fluktuierenden Einspeisung aus erneuerbaren Energien bedarf es einer ausreichenden Kapazität an regelbaren und schnell verfügbaren Kraftwerken. Hierzu können Gaskraftwerke dienen, die in Kombination mit Kraft-Wärme-Kopplung hocheffizient betrieben werden können.“ Woher das Gas für diese Kraftwerke kommen soll, beantwortet die „Energierstrategie“ nicht. Ganz zu schweigen von der Frage, was gewonnen ist, wenn der eine fossile Energieträger durch einen anderen ersetzt wird. Dabei hat der vergangene Sommer mit Hitzewellen, Wasserknappheit, Dürre und Waldbränden angedeutet, zu welchen Problemen die globale Erhitzung in unseren Breiten führen wird.

Wie wirkungsmächtig das fossile Denken immer noch ist, zeigen die Beschäftigungszahlen der Brandenburger Energiebranche, mit denen die „Energierstrategie 2040“ operiert. Diese stammen noch von 2018 und suggerieren arbeitsmarktpolitische Probleme im Zuge des Kohleausstiegs; dabei ist der Fachkräftemangel schon längst auch in der Lausitz angekommen.

In der aktuellen Energiekrise setzt die Landesregierung unter Dietmar Woidke (SPD) auf ein Revival der Braunkohle. Die 2018 und 2019 stillgelegten Blöcke F und E des Kraftwerks Jämschwalde gingen Anfang Oktober wieder in Betrieb – mit einer Ausnahmegenehmigung des Brandenburger Landesamts für Umwelt. Die ist nötig, weil beide Blöcke mehr giftige Abgase (Quecksilber, Schwefel, Stickoxid) ausstoßen, als die Immissionsschutzverordnung erlaubt.



Die Oder zwischen Frankfurt und Shubice

## ODER-KLAGE IN WARSCHAU

**Naturschutzverbände klagen gegen polnische Ausbaupläne des Grenzflusses**

Gegen die im vergangenen März begonnenen Ausbaumaßnahmen am polnischen Ufer der Oder haben BUND, Nabu und Deutscher Naturschutzring stellvertretend für viele weitere Verbände eine Klage am woiwodschaftlichen Verwaltungsgericht in Warschau eingereicht. Damit verbunden ist der Antrag, die Bauarbeiten am Fluss auszusetzen. Die Klage stellt darauf ab, dass die polnischen Behörden nicht wie nach EU-Recht erforderlich geprüft haben, ob das Bauvorhaben tatsächlich aus öffentlichem Interesse notwendig ist und ob es zumutbare Alternativen gibt. Im August hatte die oberste polnische Naturschutzbehörde entschieden, den Flussausbau trotz des im Sommer aufgetretenen und bis heute andauernden beispiellosen Fischsterbens fortzusetzen.

Warum tausende Fische, Muscheln, Schnecken, Krebse und Insektenlarven sterben, ist noch nicht eindeutig geklärt. Viel spricht dafür, dass eine üble Mischung dafür verantwortlich ist: Pestizide, giftige Goldalgen, niedriger Wasserstand bei



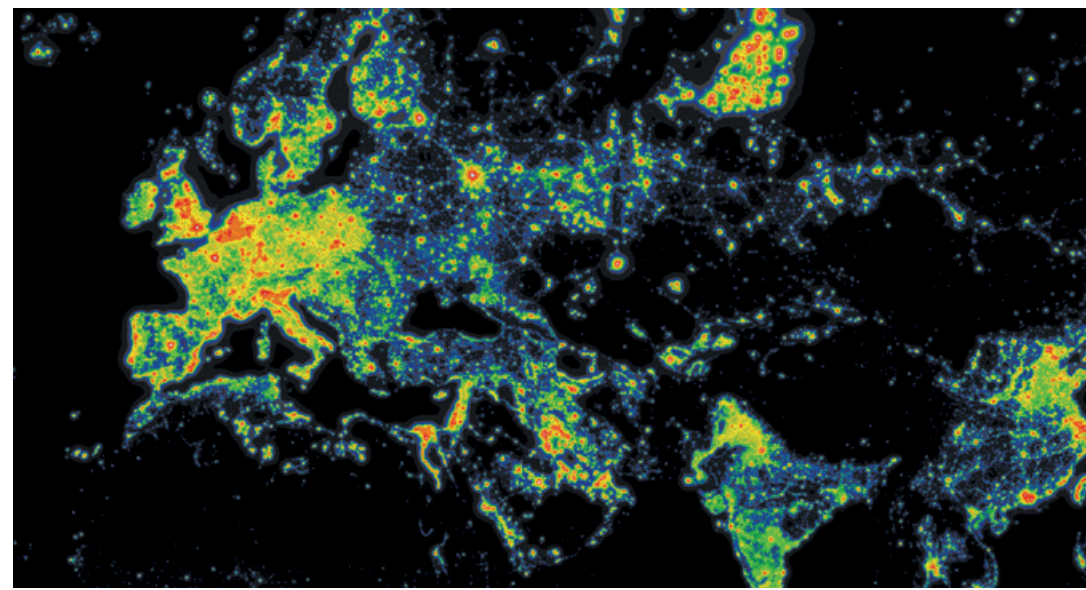
Foto: Sebastian Petrich

Bei der Brandenburger Energiestrategie schaut der Klimaschutz in die Röhre: Gasinfrastruktur im Landkreis Dahme-Spreewald

Diese Wiederinbetriebnahme ist in mehrfacher Hinsicht höchst problematisch. Zum einen benötigen die beiden Kraftwerksblöcke sehr viel Kühlwasser, nämlich rund 25 Millionen Kubikmeter im Jahr. Davon verdunstet rund 20 Prozent. Dieses Wasser fehlt dem regionalen Wasserhaushalt – ganz gleich, ob es aus dem benachbarten Tagebau abgepumpt oder direkt der Spree entnommen wird.

Zum anderen sind Braunkohlekraftwerke wie Jämschwalde nicht in der Lage, die für Spitzenlast konzipierten Gaskraftwerke zu ersetzen. Als ständig laufende Grundlastproduzenten sind sehr wenig flexibel. Wenn eine Überlastung der Netze bzw. ein Blackout wegen Überproduktion droht, müssen nun andere Stromproduzenten abgeregelt werden: Photovoltaik, Windkraftanlagen, kleine städtische Kraftwerke, Biogasanlagen. Dies führt zu der bizarren Situation, dass Biogas ungenutzt abgefackelt werden muss, weil die lokalen Speicher voll sind. Allein im ersten Halbjahr 2022 wurden nach Angaben der Bundesnetzagentur bundesweit 77 Millionen Kilowattstunden Biogas abgeregelt. Das hätte rein rechnerisch für die Versorgung von 50.000 Haushalten mit Strom gereicht. Die Kosten für die abgeregelte Energie müssen die Endverbraucher\*innen über ihre Stromrechnung übernehmen. Unklar ist bis heute, wie viel Strom die Gaskraftwerke in der Region geliefert haben und wie groß nun die Lücke ist. Fehlen wirklich 1000 Megawatt, die die beiden reaktivierten Jämschwalde-Blöcke leisten? Klar ist dagegen, dass beide Blöcke zusammen rund zehn Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr ausstoßen – und dass sie die Erneuerbaren ausbremsen.

Foto: Sebastian Petrich



www.darksitefinder.com zeigt die geografische Verteilung der Lichtverschmutzung

## GIB DER DUNKELHEIT EINE CHANCE

**Die aktuelle Energiekrise ist eine gute Gelegenheit, ein lange unterschätztes Problem anzugehen: Lichtverschmutzung**

Auf unserem Planeten wird es immer heller. Durchschnittlich um sechs Prozent pro Jahr nimmt künstliches Licht zu, in manchen Regionen liegt die Wachstumsrate bei bis zu 20 Prozent. Das bleibt nicht ohne Folgen für Menschen, Tiere und Pflanzen, schließlich ist das ganze Leben auf der Erde an den beständigen Wechsel von Licht, Dunkelheit und Dämmerung angepasst.

Besonders stark betroffen sind Insekten, von denen rund die Hälfte nachtaktiv ist. Für sie ist der sogenannte Staubsaugereffekt problematisch: Sie verlassen ihre Lebensräume, weil sie von Lichtquellen wie beispielsweise Straßenlaternen angezogen werden, wo sie desorientiert leichte Beute für andere Tiere sind oder an Erschöpfung sterben. Vor allem aber kommen sie nicht zu ihren eigentlichen Tätigkeiten, nämlich Nahrung und Fortpflanzungspartner suchen. Fehlen die Insekten, gerät die ganze Nahrungskette in Unordnung. Auch im Wasser verändert die aufgehellte Nacht das Artengleichgewicht, wenn etwa eigentlich tagaktive Räuber ihren

Aktionszeitraum ausdehnen. Bei ihren zumeist nächtlichen Bahnen werden Zugvögel stark von Beleuchtung gestört, Skybeamer und Glasarchitektur lassen sie mit Hochhäusern kollidieren.

Was können Kommunalverwaltungen, Wirtschaft und Privatleute gegen Lichtverschmutzung tun? Zunächst müssen sie sich klarmachen: Es gibt keine Beleuchtungspflicht, sondern nur eine Verkehrssicherungspflicht. Um dieser zu genügen, schadet es in der Regel nicht, bei der Beleuchtung den Blauanteil zu reduzieren, die Helligkeit zu dimmen und die Dauer zu verkürzen. Besonders wichtig ist die Richtung der Beleuchtung. Sie sollte niemals nach oben, sondern immer nach unten zeigen. Statt Flächen großräumig zu beleuchten, reichen meist einzelne Spots. Für Kommunen stellt zurückhaltender Lichteinsatz ein beachtliches Sparpotenzial dar: Fast die Hälfte ihres Stromverbrauchs ist der Beleuchtung von Straßen und öffentlichen Plätzen geschuldet.



## TSCHÜSS ERDGAS!

**Ein Bürgerbegehren will die Energieversorgung in Potsdam klimaschonend machen**

Potsdam legt Wert auf Klimabewusstsein. Die Stadt hat einen Klimaschutz-Masterplan verabschiedet, den Klimanotstand ausgerufen und einen Klimarat berufen. In der Praxis geht ohne Gas aber wenig. Das mit Erdgas betriebene Heizkraftwerk Süd versorgt 40 Prozent der Haushalte mit Wärme und deckt 75 Prozent des Strombedarfs in der Stadt. Daneben laufen 41 dezentrale Heizkraftwerke und das Heizkraftwerk Nord mit Gas, alle betrieben von der mehrheitlich der Stadt gehörenden Energie und Wasser Potsdam (EWP). Technisch bedingt steht das Heizkraftwerk Süd ab 2030 nicht mehr zur Verfügung. Nach Plänen der EWP wird es aber erst ab 2038 eine deutliche CO<sub>2</sub>-Reduktion bei der Wärme- und Stromproduktion geben. Das ist viel zu spät. Die Initiative „Tschüss Erdgas!“ hat deshalb mit Unterstützung des BUND ein Bürgerbegehren gestartet, um folgende fünf Forderungen durchzusetzen:

**Keine Investitionen in fossile Technik:** weder bei den bestehenden Heizkraftwerken noch in neuen Stadtteilen wie etwa Krampnitz!

**Fossilfreie Stadt:** Potsdams Strom- und Wärmeversorgung bis 2030 dekarbonisieren!

**Dezentralität und Sanierung:** Mehr dezentrale Wärme- und Anreize für energetische Gebäudesanierung!

**Intelligente Netze:** Nutzung der Erneuerbaren im Umland für die Energieversorgung in Potsdam!

**Bürgernahe Politik:** Mehr Transparenz bei Stadtverwaltung, Stadtwerken und deren Tochterunternehmen!

Das Bürgerbegehren ist der erste Schritt für einen Bürgerentscheid. Damit es erfolgreich ist, müssen bis September 2023 rund 18.000 gültige Unterschriften zusammenkommen. Unterschreiben dürfen alle, die ihren Hauptwohnsitz in Potsdam haben, die deutsche oder eine EU-Staatsbürgerschaft besitzen und mindestens 16 Jahre alt sind. [www.tschuess-erdgas.de](http://www.tschuess-erdgas.de)

*Was bleibt, wenn wir gehen?*



**Ihr Vermächtnis an den BUND:**

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





FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

**SOLARPARK STATT WALD?**

Der Großkonzern Lindhorst-Gruppe plant bei Hohen- saaten (Märkisch-Oder- land) einen Solarpark samt Gewerbegebiet und Rechen- zentrum und will dafür 370 Hektar Mischwald roden. Der Wald auf einem ehemaligen Militärgelände konnte sich Jahrzehnte lang ungestört entwickeln, dort leben mit Uhu, Seeadler, Schwarzstorch und Fleder- mäuse seltene und ge- schützte Arten. Eine Petition an die Stadtverordneten- versammlung von Bad Freienwalde soll diese Waldrodung verhindern. [www.kurzlinks.de/wald-petition](http://www.kurzlinks.de/wald-petition)

**MITMACHEN**

**NÄHEN UND REPARIEREN**

Der BUND hat seine Repair- und Nähcafés in Schöneberg und Steglitz wieder geöffnet, bei allen Terminen gilt: bitte mit Anmeldung und Maske!

**NÄHCAFÉ STEGLITZ**

17.11.2022, 1.12.2022, 15.12.2022, 19.1.2023, 16.2.2023, jeweils 17–20 Uhr Gemeindehaus der Markusgemeinde, Albrecht-straße 81–82, Berlin  
Anmeldung: [mekki@BUND-Berlin.de](mailto:mekki@BUND-Berlin.de)

**REPAIRCAFÉ STEGLITZ**

24.11.2022, 26.1.2023, 23.2.2023, jeweils 17–20 Uhr Gemeindehaus der Markusgemeinde, Albrecht-straße 81–82, Berlin  
Anmeldung: [mekki@BUND-Berlin.de](mailto:mekki@BUND-Berlin.de)

**REPAIRCAFÉ SCHÖNEBERG**

16.1.2023, 20.2.2023, jeweils 17–20 Uhr BUND-Landesgeschäftsstelle, Crellestraße 35, Berlin  
Anmeldung: [repaircafe@BUND-Berlin.de](mailto:repaircafe@BUND-Berlin.de)





# BUNDjugend

YOUNG FRIENDS OF THE EARTH

## TERMINE

Du möchtest bei den Terminen dabei sein? Weitere Infos

[www.BUNDjugend-berlin.de/termine](http://www.BUNDjugend-berlin.de/termine)

[www.BUNDjugend-brandenburg.de/termine](http://www.BUNDjugend-brandenburg.de/termine)

## BERLIN

### TRAIN-THE-TRAINER: WERDE TEAMER\* IN FÜR SCHULWORKSHOPS

Werde „BildungsAgent\*in“ und bring mit uns das Thema Klimaschutz an die Schulen.  
18.11.2022 und 20.11.2022

### MITGLIEDERVOLLVER-SAMMLUNG

Eingeladen sind alle Mitglieder und Aktiven der BUNDjugend Berlin.  
19.11.2022

### ERSTE-HILFE-SCHULUNG

Jede\*r sollte Erste Hilfe beherrschen und regelmäßig auffrischen, um im Notfall helfen zu können.  
20.11.2022

### VISUALISIERUNGS-WORKSHOP

Du musst kein\*e Künstler\*in sein, um schöne Flipcharts für Seminare und Arbeitskreistreffen zu gestalten. Wir zeigen dir, wie's geht!  
23.11.2022

### AKTION ZUM BLACK FRIDAY/KAUF-NIX-TAG

Wir wollen dem Konsumterror etwas entgegenstellen und das „Geiz ist geil!“-Motto mit kreativen Aktionen in Frage stellen.  
25.11.2022

### WEIHNACHTSFEIER

Wir lassen das Jahr in gemütlicher Atmosphäre ausklingen und freuen uns, neue Gesichter und alte Bekannte wiederzusehen.  
9.12.2022

### BUNDJUGEND BAR

Du hast Lust, die BUNDjugend Berlin kennen zu lernen? Dann schau gerne an jedem ersten Freitag im Monat bei uns vorbei!  
2.12.2022, 6.1.2023 und 3.2.2023

### WIR-HABEN-ES-SATT-DEMO

Geh mit uns zur Wir-haben-es-satt-Demo und setz dich mit uns für eine nachhaltige Agrar- und Ernährungswende ein.  
21.1.2023

## „ICH HABE ERKANNT, DASS ICH VERÄNDERUNG DURCH DIALOG SCHAFFEN MÖCHTE.“

**Myriam Rapior war Jugendvertreterin in der Zukunftskommission Landwirtschaft (ZKL). Für ihr Engagement wird ihr jetzt der Ehrenpreis des Deutschen Umweltpreises und die höchste Auszeichnung des Landwirtschaftsministeriums, die Professor-Niklas-Medaille, verliehen. Wie es ihr in der ZKL ergangen ist, berichtet sie im Gespräch.**

### 2020 bist du als jüngstes Mitglied Teil der ZKL geworden. Warum war für dich klar: Ich habe Bock da mitzumachen?

Die Themen Ernährung und Landwirtschaft haben mich schon immer bewegt. Bei der BUNDjugend Berlin habe ich angefangen, in diesem Bereich zu arbeiten, als ich Teil des Bundesvorstandes wurde, habe ich das Themenfeld Landwirtschaft betreut. Als es dann hieß, dass es eine Kommission geben wird, wusste ich sofort: Ich will da mitdiskutieren.

### Als Jugendvertreterin bringst du ganz andere Erfahrungen mit als die anderen Kommissionsmitglieder. Wie war das für dich?

Anfangs hatte ich das Gefühl, dass ich da nicht reingehöre. Dort sitzen Leute, die seit Jahrzehnten die Landwirtschaft vertreten. Mir war klar, dass ich fachlich aber auch vom Erfahrungsstand unterlegen bin. Ich habe mich dann an den Agrarreferenten des BUND gewendet und ihn gefragt, was ich machen kann, um genauso schlau zu werden, wie die anderen. Er meinte: „Das kannst du vergessen. Du wirst diese Erfahrungen nicht aufholen.“

### Wie bist du damit umgegangen?

Irgendwann habe ich festgestellt: Ich bin nicht als Landwirtschaftsvertreterin hier, sondern für die Umweltbewegung. Ich habe hier eine Daseinsberechtigung. Dieser Perspektivwechsel hat mir geholfen. Wenn ich in Diskussionen etwas nicht verstanden habe, habe ich einfach gesagt: „Erklärt mir. Ich verstehe nicht, wie das, was wir gerade besprechen, zum Klimaschutz beiträgt.“ Oft hatten sie darauf selbst keine Antwort.

### Was war dein größter Erfolg in der ZKL?

Kathrin Muus, die Vertreterin der Landjugend, und ich wurden damit beauftragt ein gemeinsames Zukunftsbild für die Landwirtschaft zu entwerfen. Als wir das im März 2021 der Kommission und der Kanzlerin und im Mai 2021 der Öffentlichkeit präsentiert haben, haben wir super viel positives Feedback bekommen. Das hätten wir nicht erwartet. Es hat sich wahnsinnig gut angefühlt, dass sich unsere Arbeit ausgezahlt hat.

### Was war das Wichtigste, das du während dieses Prozesses gelernt hast?

Dass ich Veränderung durch Dialog schaffen möchte. Es ist wichtig mit denen, die die Veränderung in der Landwirtschaft umsetzen sollen, ins Gespräch zu kommen. Das ist ja auch ein großer Teil des Erfolges von Kathrin und mir. Wir haben uns gesagt: Egal wie lange es dauert, wir nehmen uns die Zeit, die andere Position zu verstehen und wir diskutieren so lange, bis sie zu einer gemeinsamen Position wird. Es ist wichtig, nicht immer nur gegen etwas, sondern mit anderen gemeinsam für etwas einzustehen.

### Leider ist es nicht selbstverständlich, dass junge Menschen in solche Prozesse eingebunden werden.

Das stimmt. Gleichzeitig ist Jugendpartizipation aus zwei Gründen unheimlich wichtig: Zum einen sind Kathrin und ich unvorbelastet. Wir haben nicht seit Jahrzehnten

Streitereien mit irgendeinem Verband oder mit bestimmten Personen. Für andere gilt das nicht. Zum anderen teilen wir als junge Menschen ähnliche Zukunftssorgen, die in solchen Prozessen berücksichtigt werden müssen.

### Was war der größte Unterschied zwischen euch Jugendvertreterinnen und den anderen Kommissionsmitgliedern?

Man fährt auf jeden Fall mit unterschiedlichen Geschützen auf. Der Bauernverbandspräsident hat ein ganzes Team hinter sich stehen, während wir vieles selbst machen mussten. Trotzdem sollten wir mit ihm verhandeln können. Dadurch, dass wir deutlich weniger Ressourcen haben, hatten wir strukturell Nachteile, wodurch man sich nicht auf Augenhöhe begegnet ist. Da braucht es auf jeden Fall Veränderung, um Jugendbeteiligung zu erleichtern.

### Du bekommst jetzt für dein Engagement gleich zwei Preise verliehen. Wie war das für dich davon zu erfahren?

Anfangs hat mich das total überrollt. Erst später kam dann die Freude. Ich sehe in diesen Preisen auch eine Aufgabe. Sie rücken das Thema, die Transformation der Landwirtschaft, in den Mittelpunkt, nicht unsere Individualleistung. Daran möchte ich weiterarbeiten. Wir haben mit der Kommission einen guten ersten Schritt geschafft, aber jetzt geht es in die Umsetzung. Dass ich ein Teil davon bin und auch weiterhin sein möchte, ist mir dadurch nochmal klarer geworden.

### Wie zuversichtlich bist du, wenn du mit den Ergebnissen der ZKL in die Zukunft blickst?

Wir haben uns gestern mit dem Landwirtschaftsminister Cem Özdemir getroffen. In dem Gespräch ist nochmal deutlich geworden: Wir blicken auf einen Prozess, der sich über Jahre bis Jahrzehnte ziehen wird. So einen Berg an Arbeit vor sich zu haben, macht mich auf jeden Fall demütig. Manchmal habe ich Sorge, dass wir das nicht schaffen und dass wir uns einfach daran gewöhnen müssen, immer von einer Krise in die nächste zu handeln. Gleichzeitig darf einen das nicht lähmen. Man muss trotzdem weiter machen und zumindest kleine Schritte in die richtige Richtung gehen.

Interview: Johanna Schnitzler

Myriam Rapior auf der Wir-haben-es-satt-Demo 2020



Foto: Björn Ohmann



Die Insel Imchen, gesehen von der BVG-Fähre



Heilandskirche im Schloßpark Sacrow

Fotos: Sebastian Petrich

## KÖNIGLICHE PERSPEKTIVEN

### Eine herbstliche Radtour am Havelufer mit Anreise über das Wasser

Wer in der Region Berlin-Brandenburg ein bisschen Venedig-Atmosphäre schnuppern möchte, muss zum Wannsee. Denn nur dort gibt es mit der Wannsee-Kladow-Fähre ein öffentliches Verkehrsmittel, das an die Vaporettos erinnert, die legendären venezianischen Wasserbusse. Doch während die Vaporettos im 10- oder 20-Minuten-Takt verkehren, fährt die F10 nur einmal pro Stunde und Richtung. Entsprechend voll kann es auf der touristisch interessanten Linie werden. Falls irgendwie möglich, empfiehlt es sich daher, den hier beschriebenen Ausflug unter der Woche zu unternehmen. Beschränkte Kapazitäten an Bord führen am Wannsee wie auch in der Lagunenstadt immer wieder zu Diskussionen über mögliche Alternativen. In Venedig scheiterte die städtische Verkehrsgesellschaft ACTV in den Nullerjahren glücklicherweise mit ihrer Idee, die Altstadt per U-Bahn (!) zu erschließen. Um Kladow und Gatow mit der Avus zu verbinden, schlug ein Senatsbaudirektor in den Sechzigerjahren einen Autotunnel vor und die Spandauer CDU brachte noch im Jahr 2018 eine Straßenbrücke zwischen Havelchaussee und Hohengatow ins Spiel. Etwas mehr Charme hat die Idee des VCD einer Seilbahn zwischen Kladow und dem S-Bahnhof Wannsee. Seilbahnen brauchen nur wenig Fläche und im Betrieb nur wenig Energie; aus dem Stundentakt könnte so ein Minutentakt werden. Allerdings würden die Seile Landschaftsbild und Sichtachsen nicht unerheblich beeinträchtigen und bei starkem Wind müsste der Betrieb ruhen. Wahrscheinlich wäre es das Beste, der BVG eine zweite große Fähre zu spendieren, damit sie einen Halbstundentakt anbieten kann, optimalerweise mit Solarantrieb.

Kurz bevor wir mit der Fähre die Anlegestelle in Kladow erreichen, sehen wir backbord ein weiteres Argument gegen eine Seilbahn über die Havel: die zweieinhalb Hektar kleine Insel Imchen. Für Menschen ist dieses Naturschutzgebiet gesperrt, dafür nutzen Haubentaucher und Eisvogel sie als Rückzugsort. Ein Seilbahnmast auf oder direkt neben der Insel wäre sicher keine gute Idee. Auch den Graureihern und Kormoranen, die auf Imchen brüten, käme man mit der Gondel etwas zu nahe.

Ab dem Kladower Hafen verläuft unsere Route in südwestlicher Richtung immer entlang des Havelufers. Bald haben wir die erste botanische Attraktion erreicht: den Landhausgarten Dr. Max Fraenkel. Im Auftrag dieses Bankiers schuf der damalige Stadtgartendirektor Erwin Barth in den Zwanzigerjahren einen Rosen-, Obst- und Gemüsegarten samt Naturteich. Fraenkel musste während der Nazi-Herrschaft emigrieren, sein enteignetes Anwesen geriet nach Kriegsende in Landesbesitz und verwilderte zusehends. Erst seit 2016 ist der Garten wieder im Originalzustand und der Öffentlichkeit zugänglich (Freitag bis Sonntag, 10–18 Uhr).

Unmittelbar am Ortsausgang von Kladow passieren wir die Landesgrenze zwischen Berlin und Brandenburg, die fortan in der Havel verläuft. Bis 1989 lag der Uferweg auf DDR-Gebiet und im Todesstreifen. Unsere nächste Attraktion, die Heilandskirche am Port von Sacrow, oder genauer gesagt ihr Glockenturm, wurde sogar Teil der Mauer, als DDR-Grenzer den Campanile mit Betonplatten verstärkten. Das im Auftrag des Preußenkönigs Friedrich Wilhelm IV. 1844 gebaute Kirchlein entstand an einem Ort, wo vormals Havelfischer ihre Boote festmachten. Heute prägen unzählige Freizeitkapitän\*innen das Geschehen auf der Havel, die hier durch den Jungfersee fließt. Nur selten tuckern Frachtschiffe vorbei – ein Beleg, wie richtig der BUND lag, als er in den Jahren nach der Wiedervereinigung gegen den überdimensionierten Ausbau der Havel mobilisierte.

Wir lassen die Kirche und den von Peter Lenné entworfenen Schloßpark Sacrow hinter uns, um dem bewaldeten Uferweg weiter zu folgen. Gute 400 Meter nach einer markanten Freifläche am Ufer biegen wir rechts ab und radeln ins Innere des Naturschutzgebiets „Sacrower See und Königswald“, in dem Eichengesellschaften die üblichen Kiefernforste auflockern. Nachdem wir die Straße nach Sacrow (sie heißt tatsächlich so) gekreuzt haben, folgen wir dem Zufahrtsweg zum Forsthaus Zedlitz, um alsbald den Sacrower See durch den Wald schimmern zu sehen. Gute 50 Meter vor dem Ortseingang von Groß Glienicke biegen wir rechts in den Krampnitzer Weg, um den Ausgangspunkt Kladow zu erreichen. *sp*

## MUVA: BVG-SAMMELTAXI UND AUFZUGERSATZ

Vermissen Sie den Berlkönig? Jene Minibusse, die bis zum vergangenen Sommer im BVG-Auftrag durch die östlichen Innenstadtbezirke gondelten? Dann sollten Sie jetzt Muva ausprobieren. So heißt der neue Service, mit dem die BVG Lücken im Netz und bei der Barrierefreiheit schließen will.

**Aufzugersatz:** Noch immer haben nicht alle S- und U-Bahnhöfe in Berlin Aufzüge. Entlang der U8, auf einem Abschnitt der U5 (Bahnhöfe Frankfurter Allee, Magdalenenstraße, Lichtenberg, Friedrichsfelde und Tierpark) und zwischen den S-Bahnhöfen Attilastraße und Marienfelde können alle, die auf einen Aufzug angewiesen sind, einen Muva-Minibus rufen. Bedingung: ein gültiges VBB-Ticket oder ein Schwerbehindertenausweis. Das Angebot steht allen offen, richtet sich aber vorrangig an Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Senior\*innen, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck. Selbstverständlich werden Rollstühle und Rollatoren kostenlos mitgenommen, die Fahrradmitnahme ist dagegen ausgeschlossen.

**Lückenschluss:** In bestimmten Ecken des östlichen Berlins können Sie die vom Berlkönig übernommenen Minibusse nutzen, um zum nächsten ÖPNV-Halt oder sogar ganz zum Ziel zu kommen, nämlich im Gebiet zwischen Hellersdorf im Norden, Spree im Süden, Ringbahn im Westen und Stadtgrenze im Osten. Um die Fahrt zu buchen, wählen Sie in der Muva-App die Rubrik „flexible Fahrt“ und geben dort Start und Ziel ein. Wenn beide Orte im Projektgebiet liegen, schlägt Muva eine virtuelle Haltestelle in Ihrer Nähe und einen Abholtermin in wenigen Minuten vor und berechnet den Preis. Zusätzlich zum gültigen VBB-Ticket werden 1,50 Euro für die Fahrt zum nächsten U- oder S-Bahnhof (50 Cent für jede weitere Person) fällig. Wenn es direkt zum Ziel geht, kostet die Fahrt 1,50 Euro pro Kilometer. Und weil es sich nicht um ein Privattaxi handelt, lernen Sie bei der Fahrt unter Umständen andere Fahrgäste kennen.

Egal, ob Aufzugersatz oder flexible Fahrt: Um Muva zu nutzen, brauchen Sie die Muva-App. [www.bvg.de/muva](http://www.bvg.de/muva)

## NATUR ERLEBEN

## MITMACHEN

### MALWETTBEWERB

Unter dem Motto „Mehr Platz für Kinder!“ ruft der BUND wieder zu seinem beliebten Malwettbewerb auf. Beteiligten können sich Berliner Kitas und Schulen, aber auch einzelne Kinder. Von den schönsten Motiven werden Postkarten gedruckt. Die Bilder können bis zum 28.2.2023 an den BUND Berlin geschickt werden. [www.mobiltaetsbildung-berlin.de](http://www.mobiltaetsbildung-berlin.de)

### LEITFADEN TEMPORÄRE SPIELSTRASSEN

Der Senat hat den gemeinsam mit dem Bündnis Temporäre Spielstraßen erarbeiteten Leitfaden zur Einrichtung temporärer Spielstraßen veröffentlicht. Nachbarschaftsinitiativen, die den Straßenraum für Spiel und Begegnung nutzen möchten, erfahren, wie sie das auf den Weg bringen können. Gleichzeitig dient der Leitfaden den Bezirken als Handreichung zum Genehmigungsverfahren.

[www.BUND-Berlin.de/leitfaden-spielstrassen](http://www.BUND-Berlin.de/leitfaden-spielstrassen)  
Der BUND ist Teil des Bündnisses Temporäre Spielstraßen. [www.spielstraßen.de](http://www.spielstraßen.de)

### APFELSAFT

Die neue Ernte von der BUND-Streuobstwiese in Stahnsdorf ist gepresst und abgefüllt. Ab sofort gibt es wieder Apfelsaft in 3-Liter-Packungen für 6 Euro (ab zwei Packungen je 5 Euro). Die Erlöse fließen in die Vereinsarbeit. Nur Selbstabholung in der Berliner Landesgeschäftsstelle, Crellestraße 35, geöffnet Dienstag, Mittwoch und Donnerstag jeweils 10–13 und 14–17 Uhr

### MITGLIEDER-VERSAMMLUNG

Erinnerung: Die diesjährige Mitgliederversammlung des BUND Berlin findet wieder live statt. 25.11.2022, 17 Uhr, bUm, Raum für die engagierte Zivilgesellschaft, Paul-Lincke-Ufer 21, Berlin-Kreuzberg [www.BUND-Berlin.de/mitgliederversammlung](http://www.BUND-Berlin.de/mitgliederversammlung)



## 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](mailto: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](mailto:anzeigen@BUNDzeit.de)

### DRUCK

Möller Druck und Verlag GmbH  
www.moellerdruck.com

### GESTALTUNG

sujet.design  
www.sujet.de

Erscheinungsweise: vierteljährlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

### AUFLAGE

35.000  
Gedruckt auf UltraMag Plus Silk, 100 % Recycling

Die nächste BUNDzeit erscheint Anfang Februar 2023. Anzeigenschluss ist der 16. Dezember 2022.

### 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 Erbschaftsteuer befreit. Fordern Sie unsere Informationsmaterialien an: [erbschaftsratgeber@BUND-Berlin.de](mailto:erbschaftsratgeber@BUND-Berlin.de)



## NEUE BUND-GRUPPEN

Das Gründerfieber grassiert im BUND Brandenburg. Gleich mehrere Gruppen haben sich in den vergangenen Wochen auf Orts- oder Kreisebene neu gegründet oder sind nach längerer Ruhezeit zu neuem Leben erwacht.

### Kreisverband Cottbus

Themen: Klimaschutz, Erhalt und eventuell die Renaturierung der Feuchtgebiete und Moore in und um Cottbus, Schutz bedrohter Tier- und Pflanzenarten  
Kontakt: Anton Kröber  
kv\_cottbus@BUND.net

### Ortsgruppe Barnim-Süd

Themen: Mobilität/Verkehr, Umweltbildung, Kreislaufwirtschaft und Repaircafé  
Kontakt: Ines Klupsch  
bund.barnim-sued@BUND.net, 0178 2001885

### Kreisverband Oder-Spree

Themen: Wassermangel, Folgen der Tesla-Ansiedlung, Energie, Mobilität/Verkehr, Naturschutz, Umweltbildung  
Kontakt: Thomas Löb, 0175 9966701

### Kreisverband Prignitz

Kontakt: Andrea Schlentner  
andrea.schlentner@burg-lenzen.de, 0178 2001885

Wenn Sie in **Brandenburg** wohnen und sehen möchten, ob in Ihrer Nähe eine BUND-Gruppe aktiv ist, werfen Sie bitte einen Blick auf [www.BUND-Brandenburg.de/bundgruppen](http://www.BUND-Brandenburg.de/bundgruppen)

In **Berlin** sind BUND-Ehrenamtliche in folgenden Gruppen aktiv: Bezirksgruppen Spandau und Südwest, Arbeitskreise Abfall und Ressourcenschutz, Klima und Erneuerbare Energien (KLEE), Wasser, Nachhaltigkeit, Pilzkunde und Ökologie, Mobilität, nachhaltige Ernährung sowie der Arbeitskreis Dreiländereck (Nord-Neukölln, Kreuzberg, Alt-Treptow). Weitere Aktive kümmern sich um das BUND-Repaircafé Schöneberg, die Weidenschaft Lichterfelde, die BUND-Streuobstwiese Stahnsdorf, die Flächen rund um den Vierling in Zehlendorf und das Stadtbiotop am ehemaligen Wriezener Bahnhof. Kontakt und weitere Infos unter [www.BUND-Berlin.de/gruppen](http://www.BUND-Berlin.de/gruppen)

## ÖPNV IN ZAHLEN

### Tägliche Fahrgäste in den Regionalzügen in Berlin-Brandenburg ...

... 2017:	241.000
... 2018:	247.000
... 2019:	252.000
... 2020:	202.000

### Tägliche Fahrgäste in der Berliner S-Bahn (inkl. Tarifbereich C) ...

... 2017:	1.200.000
... 2018:	1.310.000
... 2019:	1.330.000
... 2020:	900.000

### Jährliche Zugkilometer der Regionalzüge in Berlin-Brandenburg (Soll) ...

... 2018, in Millionen:	31,65
... 2019, in Millionen:	32,45
... 2020, in Millionen:	32,13
... 2021, in Millionen:	32,46

### Jährliche Zugkilometer der Regionalzüge in Berlin-Brandenburg (Ist) ...

... 2018, in Millionen:	30,63
... 2019, in Millionen:	31,39
... 2020, in Millionen:	31,79
... 2021, in Millionen:	31,64

### Seit 1994 stillgelegte Bahnstrecken (Stand 2018) ...

... in Berlin, in Kilometern:	1,9
... in Brandenburg, in Kilometern:	539,2
... bundesweit, in Kilometern:	5.147,6

### Seit 1994 in Brandenburg für SPNV reaktivierte Bahnstrecken ...

... in Kilometern:	50,8
--------------------	------

### U-Bahnhöfe in Berlin ...

... davon nicht barrierefrei:	38
... davon mit Aufzügen im Bau:	10

### U-Bahnnetz in Berlin ...

... in Kilometern:	155,6
--------------------	-------

### Straßenbahnnetz in ...

... Berlin, in Kilometern:	178,0
... Potsdam, in Kilometern:	28,8
... Brandenburg/Havel, in Kilometern:	17,0
... Cottbus, in Kilometern:	20,1

Quellen: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Eisenbahnbundesamt, BVG, urbanrail.net, S-Bahn Berlin, Statistisches Bundesamt, Allianz pro Schiene, Odyssee Database

... Frankfurt (Oder), in Kilometern:	19,5
... Strausberg, in Kilometern:	5,8
... Schöneiche-Rüdersdorf, in Kilometern:	14,1
... Woltersdorf, in Kilometern:	5,6

### S-Bahnnetz in Berlin-Brandenburg ...

... in Kilometern:	340
... davon in Berlin, in Kilometern:	257

### Bundesweite Steigerung zwischen 2000 und 2018 ...

... der durchschnittlichen Verbraucherpreise, in Prozent:	30
... der Kosten für Anschaffung und Unterhaltung von Kraftfahrzeugen, in Prozent:	36
... der Preise im ÖPNV, in Prozent:	79

### Investitionen in die Schieneninfrastruktur 2019 ...

... in Deutschland, in Euro pro Kopf:	76
... in Österreich, in Euro pro Kopf:	226
... in der Schweiz, in Euro pro Kopf:	404

### Durchschnittliche Mobilität pro Kopf und Jahr (2019) in ...

... Italien, in Kilometern:	15.486
... Luxemburg, in Kilometern:	15.075
... Deutschland, in Kilometern:	13.312
... EU (Durchschnitt), in Kilometern:	12.116
... Österreich, in Kilometern:	12.013
... Tschechien, in Kilometern:	11.359
... Portugal, in Kilometern:	11.193
... Rumänien, in Kilometern:	7.641

### Anteil des öffentlichen Verkehrs am Personenverkehr (2019) in ...

... Tschechien, in Prozent:	33,0
... Österreich, in Prozent:	25,8
... Rumänien, in Prozent:	25,4
... der EU (Durchschnitt), in Prozent:	19,8
... Italien, in Prozent:	18,8
... Luxemburg, in Prozent:	17,1
... Deutschland, in Prozent:	16,4
... Portugal, in Prozent:	12,6



## ICH WILL DIE ARBEIT DES BUND UNTERSTÜTZEN.

Einfach online ausfüllen: [www.mithelfen.net](http://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](mailto:service@bund.net))

Lebenszeitmitglied (einmalig ab 1.500€ )

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

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](mailto: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:  
 1. 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 2220 0000 1038 26.  
 2. Mit Ihrer Mitgliedschaft im Bundesverband sind Sie i.d.R. zugleich Mitglied des BUND-Landesverbands Ihres Wohnortes.  
 3. 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](http://www.bund.net/datenschutz)