BUNDzeit

BUND

Umweltzeitung für Berlin und Brandenburg

04|2024

Thema
GUTE BEISPIELE

Bis 2016 Schnellstraße: Voie Georges-Pompidou am Seineufer in Paris
Foto: Merja Spott

Es geht auch besser

Ambitionslosigkeit, Unvermögen, Unwille: Über die Umweltpolitik in Berlin und Brandenburg lässt sich momentan wenig Gutes sagen. Ein Glück, dass andere Städte und Regionen zeigen, dass sie durchaus Gestaltungsmöglichkeiten zum Schutz von Klima und Artenvielfalt haben.

„Seht auf diese Stadt“, rief Ernst Reuter 1948 der Weltgemeinschaft zu, als die Sowjetunion die Westsektoren von Berlin auszuhungern versuchte. Das fordert heute kein Mensch mehr. Erstens weil die Berlin-Blockade glücklicherweise Geschichte ist. Zweitens weil es Berlin momentan an Strahlkraft mangelt. Was sollte die Weltgemeinschaft an Berlin bewundern? Die Stadt schleppt sich von Krise zu Krise. Wohnungsmarkt, Bürgerämter, U-Bahnen – wenn schon das Alltäglichste im Stadtorganismus nicht mehr verlässlich funktioniert, wie soll man dann die großen Zukunftsaufgaben angehen? Also all die im weitesten Sinn ökologischen Themen, von denen alle wissen, dass sie wichtig sind, die aber dennoch wieder und wieder beiseitegeschoben werden.

Revanche ist angesagt: Jetzt sind die Berliner*innen und vor allem ihre Regierenden mit dem Sehen dran. Und zwar auf all jene anderen Städte, die zeigen, was möglich ist. Das gilt ebenso für die Brandenburger*innen, die sich kürzlich einen Landtag gewählt haben, von dem kaum positive Impulse für den Umwelt- und Naturschutz zu erwarten sind. Lasst uns also Anregungen von anderen Orten holen!

Wie immer ist es nicht ganz so einfach, denn die eine Modellkommune oder Modellregion gibt es natürlich nicht. Zu unterschiedlich sind die Bedingungen, unter denen Umweltpolitik vor Ort gemacht wird. Wirklich vergleichbar ist Berlin ohnehin nur mit Hamburg und – schon etwas eingeschränkt ob der anderen gesetzlichen Situation auf nationaler Ebene – mit dem ebenfalls als Stadtstaat verfassten Wien. Zufällig finden sich die beiden Städte auch auf der Zusammenstellung guter Beispiele in dieser BUNDzeit (Seite 2/3). Allerdings kommt es gar nicht darauf an, alles eins zu eins zu übernehmen. Wichtiger ist es, die Grundidee hinter bestimmten Maßnahmen zu verstehen und, falls geeignet, in den hiesigen Kontext zu übertragen.

Einfach machen

In Paris beispielsweise steckt hinter dem Boom von Radspuren und Fußgängerzonen der Anspruch, schnell brauchbare Alternativen zum privat genutzten Kraftfahrzeug zu schaffen (Funfact: offenbar zu schnell für Kurzzeit-Bürgermeisterin Franziska Giffey, die vom Besuch bei ihrer Pariser Amtskollegin in erster Linie zu erzählen hatte, wie sie einmal beinahe von einem Fahrrad angefahren worden wäre). In London vertraut man mit der Citymaut (15 Pfund pro Tag im Zentrum) und der am Schadstoffausstoß orientierten „Ultra Low Emission Zone“ (stadtweit 12,5 Pfund für alte Benzin- und Dieselmotoren) eher der lenkenden Kraft der Finanzen.

Beide Ansätze scheinen zu funktionieren, die Anteile der umweltfreundlichen Fortbewegungsformen steigen. Diesen Effekt zeigen auch die „Superblocks“ („Superilles“ auf Katalanisch) in Barcelona, wo Zufußgehende und Radfahrende Vorrang haben und gleichzeitig neu gepflanzte Bäume und Hochbeete die wohnortnahe Grüninfrastruktur verbessern. Auf maximale Effizienz setzt die marokkanische Metropole Casablanca. In zwei Etappen baute sie 2012 und 2024 ein 74 Kilometer langes Tramnetz; die Bahnen der zwei zuletzt eingeweihten Strecken transportieren jeweils bis zu 630 Fahrgäste.

Vorreiter und Vorbilder finden sich nicht nur unter den Metropolen. So arbeiten auf der Ostseeinsel Rügen, im niedersächsischen Landkreis Grafschaft Bentheim und im Freisinger Ampertal nördlich von München viele kleine Gemeinden an Biotopverbünden. Sie haben unter anderem angeregt, verlandete Teiche zu entschlammen, Hecken und Gehölzgruppen zu pflanzen, inmitten von Getreidefeldern kleine Bereiche zum Schutz vom Bodenbrütern wie Feldlerchen unbewirtschaftet zu lassen, Blühstreifen entlang der Äcker anzulegen, abgetrennte Altarme wieder an Fließgewässer anzuschließen, Grünland wiederzuvernässen und Entwässerungsgräben zu schließen oder zumindest abzuflachen. Das alles natürlich im Einvernehmen und in Zusammenarbeit mit den Flächeneigentümer*innen, meist Landwirt*innen.

Auch zum Thema Müllvermeidung haben Kommunen und Regionen gute Beispiele geliefert, etwa den Reparaturbonus, der aus Österreich über Thüringen kommend nun tatsächlich auch in Berlin ausprobiert wird (Seite 4), oder das staatlich geförderte Netz von Secondhandläden in der belgischen Region Flandern.

Pragmatismus statt Stillstand

Woran liegt es, dass sich Berlin und Brandenburg schwerer mit Klima- und Artenschutz tun, obwohl ihre finanziellen oder gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht immer unbedingt schlechter sind? Lässt man die letzten Jahre Revue passieren, so zeigt sich eine Mischung aus Wurstigkeit (Stichwort Nichtumsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie), Vorliebe für Symbolpolitik (Stichwort Friedrichstraße) und viel Verständnis für bestimmte Lobbygruppen (Stichwort Rückzieher beim Insektenschutz). Nicht, dass die Politik anderswo vollkommen vor diesen Versuchungen gefeit wäre. Aber überall dort, wo eine fortschrittliche Umweltpolitik zu beobachten ist, zeigt sich unabhängig von der parteipolitischen Färbung ein gewisser Pragmatismus im Handeln. Problem analysieren, Optionen diskutieren, Entscheidungen treffen, loslegen – das sollte eigentlich das normale Vorgehen sein.

Und was lernen wir aus den guten Beispielen? Hoffentlich eine Menge darüber, wie es besser gemacht werden kann. Die wohl wichtigste Erkenntnis ist aber, dass die anderen auch nur mit Wasser kochen. Es wäre durchaus möglich, ihre Rezepte zu kopieren. Vielleicht lohnt sich dann auch wieder mal der Blick auf Berlin und Brandenburg. *sp*

EDITORIAL

von Carsten Preuß, Franziska Sperfeld und Julia Epp

Liebe Leser*innen,

es lässt sich nicht leugnen: Umweltpolitisch geht es in Berlin und Brandenburg derzeit nicht so richtig voran. Schlimmer noch, in der Hauptstadt drohen Rückschritte – Stichwort Fahrradinfrastruktur, Stichwort Baupolitik – und was die sich zu Redaktionsschluss noch nicht abzeichnende neue Potsdamer Regierung treiben wird, lässt sich nur mutmaßen. Kein Wunder, dass es unter diesen Umständen manchmal schwerfällt, nach vorne zu sehen.

Wobei ein Blick nach rechts und links auch nicht schaden kann: Wie halten es eigentlich andere Städte und Regionen mit der Nachhaltigkeit?

Von Konstanz bis Casablanca finden sich Dutzende Beispiele, an denen wir uns orientieren können, die zeigen, was alles möglich ist. Klar, nicht alles lässt sich eins zu eins vergleichen oder nachahmen. Aber es fällt schon auf, dass anderswo schneller gehandelt wird und nicht unbedingt der perfekte Plan, sondern eher das Ergebnis zählt. Da wird ausprobiert, nachjustiert, weitergemacht. Nicht jede Diskussion über den besten Weg muss gleich mit Ideologievorwürfen enden; gerade die politische Klasse in Berlin und Brandenburg kann noch viel in Sachen Pragmatismus lernen.

Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre!

Vorsitzender
BUND Brandenburg

Vorsitzende
BUND Brandenburg

Vorsitzende
BUND Berlin

THEMA

Von SUV-Tarifen und Rasenmäher-Regeln ...

Leihräder dienen in Paris mehr dem Alltagsverkehr als der Touri-Bespaßung
Foto: Merja Spott

Paris

Mit viel Schwung betreibt die Stadtregierung unter der Sozialistin Anne Hidalgo die Zivilisierung des Verkehrs. Seit 2015 hat sie nicht nur Teile des rechten Seineufers autofrei gemacht, sondern auch **mehr als 300 Kilometer neue Radwege angelegt**. Und das nicht wie anderorts auf Bürgersteigen, sondern auf den Fahrbahnen. Auf den neu mit Radspuren ausgestatteten Straßen radeln nun im Schnitt 50 Prozent mehr Menschen als zuvor. Um Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs zu steigern, wurden **rund 230 Straßen in Fußgängerzonen umgewandelt** und bei 150 weiteren die Bürgersteige verbreitert. Bei der Parkgebühren orientiert sich Paris an Größe und Gewicht: Seit Oktober zahlen im Stadtzentrum ortsfremde Fahrer*innen von Autos ab 1,6 Tonnen 18 Euro pro Stunde. Lange Parkzeiten machen es noch teurer, statt 108 Euro kosten sechs SUV-Parkstunden 225 Euro. Ebenfalls seit Oktober gilt auf der Stadtautobahn, der Périphérique, aus Lärmschutzgründen ein Tempolimit von 50 km/h. Zuvor waren es 70 km/h. Gleichzeitig wächst der ÖPNV. Das 1992 begründete moderne Straßenbahnnetz, das vor allem die Vorstädte erschließt, beträgt inzwischen 164 Kilometer, 65 Kilometer davon wurden seit 2020 gebaut.

Wien

Wien hat nicht nur ein gutes Tramnetz erhalten, sondern mit dem Parkpickerl die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung durchgesetzt und macht seit Jahren **viel Werbung für das Zufußgehen**. Fortschrittlich ist die Stadt auch bei der Anpassung an die Folgen der Klimakrise. Anders als in Berlin liegt schon ein Hitzeaktionsplan vor, der **Kühlungsangebote vor allem für vulnerable Gruppe**n organisiert. **Entsiegelung in Verbindung mit Begrünung** fördert Wien mit bis zu 10.000 Euro (Bedingung unter anderem: keine torfhaltige Erde). Auch die historisch überwiegend baumfreien Straßen und Plätze der Innenstadtbezirke ergrünen langsam. Die Bürger*innen dürfen dabei mitmachen: Die Stadt vermittelt Baumscheiben zum Garteln.

Helsinki

Wenn alles nach Plan läuft, heizen ab dem Winter 2026/27 rund 30.000 Haushalte der finnischen Hauptstadt mit der Wärme, die eine einzige Großwärmepumpe erzeugt. Diese **weltweit größte Wärmepumpe** hat eine Wärmeerzeugungskapazität von bis zu 33 Megawatt. Als thermische Energiequelle nutzt die von Strom aus erneuerbaren Energien angetriebene Luft-Wasser-Pumpe die Umgebungsluft und soll auch bei frostigen Temperaturen bis minus 20 Grad funktionieren. Hergestellt wird die Anlage übrigens von der deutschen Firma MAN Energy Solutions.

Köln

Als erste deutsche Großstadt hat Köln verboten, Mähroboter über Nacht einzusetzen. Diese Zeit nutzen Igel bevorzugt für die Futtersuche. Anders als viele andere Kleintiere flüchten sie bei Gefahr nicht, sondern verlassen sich auf ihr Stachelkleid, das sie aber nicht vor den scharfen Klingen der selbstfahrenden Rasenmäher schützt. Um keine Igel zu verletzen oder zu töten, sollte man am besten den zu mähenden Bereich vorher gründlich absuchen und die Roboter nie unbeaufsichtigt lassen. **Vorreiter des nächtlichen Mähverbots** waren mit Borkheide und Nuthetal zwei brandenburgische Gemeinden.

Nachtaktiver Gartenbewohner aus Sicht des Mähroboters
Foto: Lex McKee, CC BY-NC, www.kurzelinks.de/ccbync40

Inzwischen illegal: Schottergarten im niedersächsischen Rulle
Foto: Ramsch, CC BY-SA 4.0, www.kurzelinks.de/ccbysa40

Niedersachsen und Baden-Württemberg

Alle 16 Bundesländer legen in ihren Bauordnungen fest, dass nicht bebaute Flächen Wasser aufnehmen können müssen und zu bepflanzen sind. Den Wildwuchs von Schottergärten hat das noch nicht sonderlich eingedämmt. Mit Baden-Württemberg und Niedersachsen haben allerdings zwei Länder **Schottergärten** in ihren Naturschutzgesetzen zusätzlich **verboten.** Ein Rückschritt droht in Bayern, wo CSU und Freie Wähler den Kommunen das Recht zum Verbot der „Gärten des Grauens" entziehen wollen.

THEMA

... zu Megapumpen und Kühlungsräumen

Die folgenden Städte und Regionen haben etwas eingeführt, von dem Berlin und Brandenburg lernen können

Südtirol

Mit dem Bus von Dorf zu Dorf? Kein Problem in der autonomen Provinz Bozen. In jedes Tal, in nahezu jede Siedlung und sogar auf einige Alpenpässe fahren die hellgrünen Busse des regionalen Verkehrsverbunds. Und das teilweise im Halbstundentakt unter der Woche und im Stundentakt sonntags. Das für den ländlichen Raum **außergewöhnlich gut ausgebaute Busnetz** lieben Wanderurlauber*innen, erlaubt es ihnen doch flexible Touren. Die meisten Beherbergungsbetriebe stellen ihren Gästen den „Südtirol Guest Pass" aus, der in allen Bussen, Regionalbahnen und etlichen Seilbahnen gilt. In Brandenburg, wo 2023 mit 14,2 Millionen mehr Urlauber*innen nächtigten als je zuvor, erheben derzeit 18 Kommunen eine Kurtaxe. Aber nur in Templin fahren Kurgäste umsonst Bus. Die Diskussion um eine „Brandenburg Card" für Tourist*innen blieb bisher ohne Ergebnis.

Die nächste Bushaltestelle ist direkt hinter dem Haus am Bildrand links unten
Foto: Sebastian Petrich

Sønderborg

Mit rund 30.000 Einwohner*innen in der Kernstadt und weiteren 40.000 in den eingemeindeten Dörfern hat die süddänische Stadt eine ähnliche Größe wie Brandenburg an der Havel. Zwischen 2007 und 2022 hat sie ihre Treibhausgasemissionen schon um 52 Prozent gesenkt, **bis 2029 will sie klimaneutral werden.** Vorbildlich ist die relativ niedrige Temperatur von 55 Grad der örtlichen Fernwärme. Sie macht es einfacher, die Abwärme der örtlichen Unternehmen zu nutzen. Zum Vergleich: In Städten wie Berlin und Cottbus beträgt die Temperatur 90 Grad und mehr. Vom Hafen Fynshav im Gemeindegebiet legt mehrmals täglich die Autofähre „Ellen" ab, das weltweit größte elektrisch betriebene Schiff. Mit einer Batterieladung fährt sie über 90 Kilometer – da sollte es doch auch die BVG schaffen, die Fähre zwischen Wannsee und Kladow zu elektrifizieren.

Konstanz

Becher, Teller, Schüssel: 50 Cent **Einwegsteuer pro Verpackungsteil** und 20 Cent für Einwegbesteck erhebt die Bodenseestadt ab 2025 überall dort, wo es Speisen und Getränke für den sofortigen Verzehr gibt. Damit ist Konstanz neben Heidelberg, Freiburg und Kleinmachnow eine von vier Kommunen, die eine Einwegabgabe nach Tübinger Vorbild beschlossen haben. 25 weitere Kommunen, darunter auch Berlin, prüfen dieses Instrument zur Eindämmung der Flut von To-go-Verpackungen. Allerdings steuert die Stadt Konstanz nicht nur mit der Steuer. Zusätzlich verbietet sie Einwegprodukte bei Veranstaltungen im öffentlichen Raum und **vermietet über die städtischen Entsorgungsbetriebe Mehrweggeschirr,** -besteck und -trinkgefäße an Privatleute, Vereine und Initiativen, damit diese auch ohne eigene Ausstattung feiern können.

Capannori

Die toskanische Kleinstadt (46.000 Einwohner*innen) hat ihr **Abfallaufkommen** innerhalb von knapp 20 Jahren auf 325 Kilo pro Kopf und Jahr **halbiert**. Davon wiederum gelangen 59 Kilo in den Restmüll, alles andere wird wiederverwendet oder recycelt. Möglich gemacht hat das neben mengenabhängigen Restmüllgebühren („Pay as you throw"-System) die konsequente Trennung des Bioabfalls. Dazu wurden **über 3.000 Haushalte mit Kompostern ausgestattet** und die öffentlichen Kantinen haben eigene Kompostieranlagen. Zudem finanziert die Gemeinde ein Secondhand-Kaufhaus mit eigener Reparaturabteilung. Die Zero-Waste-Affinität von Capannori kommt nicht von ungefähr: In den 1990ern engagierten sich viele Einwohner*innen erfolgreich gegen den Bau einer Müllverbrennungsanlage.

Flandern

Man stelle sich den Aufschrei vor, den diese Meldung in Deutschland verursachen würde: Die Regierung verordnet, alle Bürger*innen sollen pro Jahr fünf Kilo **gebrauchte Waren** kaufen. Genau das hat die Regionalregierung des flämischsprachigen Teils von Belgien 2015 getan. Natürlich zwingt sie niemanden, Secondhand zu kaufen. Die fünf Kilo sind ein angestrebter Durchschnittswert, der seit 2018 erreicht wird. Dazu fördert die Regionalregierung **128 Gebrauchtwarenläden** unter der Marke De Kringwinkel. Förderbedingungen sind unter anderem mindestens 30 Stunden Öffnungszeit pro Woche und Waren aus bestimmten Produktgruppen. Über 5.400 Menschen, die Schwierigkeiten auf dem regulären Arbeitsmarkt haben, arbeiten hier. Die Leute von De Kringwinkel holen gespendete Waren kostenlos ab und reparieren sie gegebenenfalls. Mittlerweile gehört auch ein **Möbelverleihservice** zum Angebot.

Hamburg

Im Sommer veröffentlichte der rot-grüne Senat den „Masterplan Magistralen 2040+", der die Stadtentwicklung entlang der zwölf großen Hamburger Einfallstraßen lenken will. Diese Straßen zerschneiden größtenteils ihr Umfeld, das mal mit Geschosswohnungsbau und mal mit flächenfressenden flachen Gewerbebauten samt Parkplätzen bestückt ist. **Der Masterplan will die Magistralen aufwerten**, ihnen mehr städtische Funktionen zuweisen. Eine prinzipiell gute Idee, findet der BUND Hamburg, kritisiert aber, dass dem Masterplan die verkehrspolitische Flankierung fehlt. Aus Berliner Sicht ist die Beschäftigung mit den Magistralen schon ein Fortschritt. Außerdem ist in den letzten Jahren der Ausbau der Radinfrastruktur in Hamburg gut vorangekommen. Seit 2020 wurden jedes Jahr zwischen 50 und 60 Kilometer saniert oder neu gebaut. Das ist zwar weniger als die geplanten 100 Kilometer pro Jahr, aber deutlich mehr als die 32 Kilometer, die Berlin in seinem bisher besten Jahr (2021) geschafft hat.

Taugt Hamburg als Modell für Berlin?
Foto: Sebastian Petrich

Karlsruhe

International bekannt wurde Karlsruhe für sein Stadtbahnsystem, das Trams auf Eisenbahnstrecken im Umland fahren lässt. Nun wird die Fächerstadt auch **Pionierin bei der Finanzierung des ÖPNV**. Als eine von drei Vorreiterkommunen will sie einen sogenannten Mobilitätspass einführen. Der Pass verpflichtet entweder alle volljährigen Bürger*innen oder die Kfz-Halter*innen zur Zahlung einer Nahverkehrsabgabe. Im Gegenzug bekommen die Zahler*innen den gezahlten Betrag als Gutschrift für ein ÖPNV-Ticket, wie etwa das Deutschlandticket, zurück. Ursprünglich hatte Karlsruhe eine Arbeitergeberabgabe bevorzugt, doch die strich die grün-schwarze Landtagsmehrheit auf Druck der CDU aus dem neuen Mobilitätsgesetz von Baden-Württemberg. *sp*

Innovation statt Tunnelblick bei der ÖPNV-Finanzierung in Karlsruhe
Foto: Sebastian Petrich

286 gut investierte Kilometer

Leistungsfähiger als der Bus, günstiger als die U-Bahn: Die Verkehrswende gelingt in Berlin nur mit mehr Straßenbahn. Nun gibt es einen Plan für das Netz der Zukunft.

Mit der Verlängerung vom Hauptbahnhof zur Turmstraße sind bisher gerade einmal 2,2 Kilometer neue Straßenbahnstrecke in der laufenden Legislaturperiode in Betrieb gegangen und es werden auch keine weiteren dazukommen. Stattdessen muss die Verwaltung auf Betreiben der straßenbahnskeptischen CDU einige vom Vorgängersenat beschlossene Neubaustrecken erneut prüfen, auch wenn es wie bei den Strecken Alexanderplatz–Leipziger Straße–Kulturforum und Warschauer Straße–Hermannplatz schon weit fortgeschrittene Planungen gibt. Die Taktik ist durchschaubar: Es geht wie schon bei der Fahrradinfrastruktur schlicht um Verzögerung und Verhinderung.

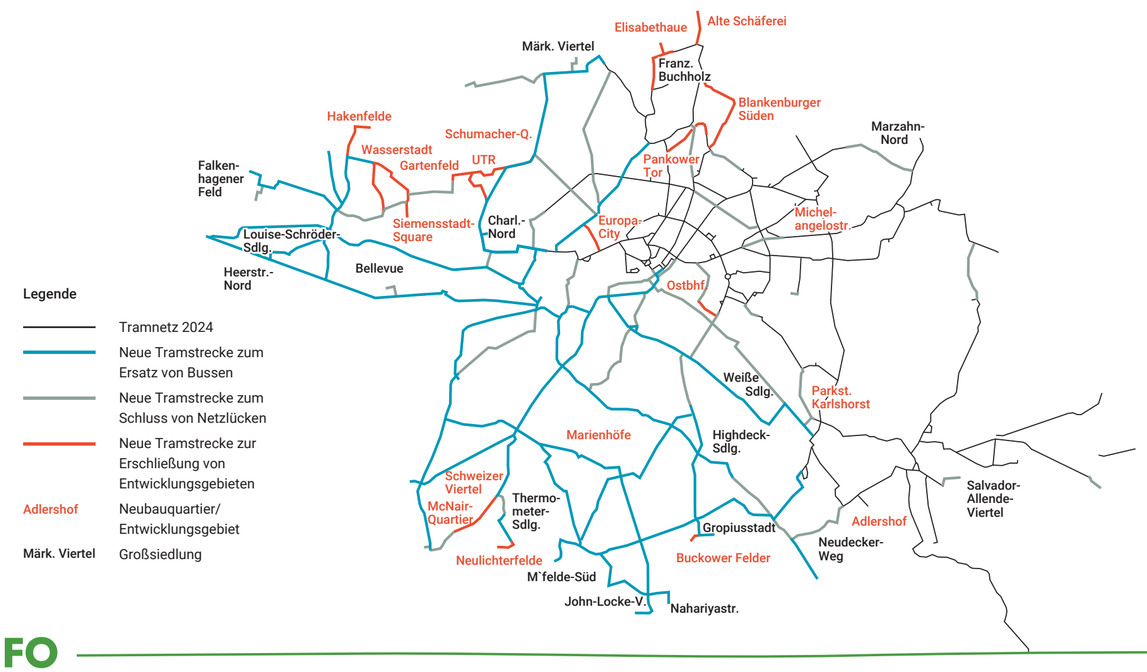
Dabei könnte ein forcierter Ausbau des Straßenbahnnetzes gleich mehrere Probleme lösen. Zum Beispiel den chronischen Personalmangel bei der BVG, schließlich kann die Tram deutlich mehr Fahrgäste als der Bus befördern. Das neueste Modell, der ab 2025 verkehrende Urbanliner, hat Platz für 312 Personen; der größte Doppeldeckerbus hingegen nur für 112. Oder die schleppende Elektrifizierung des Nahverkehrs, die aus Klimaschutz- und Luftqualitätsgründen nötig ist. Außerdem ist bei den Straßenbahnen nicht nur die Beförderungskapazität, sondern auch die Attraktivität größer. Alle Streckeneröffnungen der letzten Jahrzehnte führten zu Fahrgastzuwächsen, offensichtlich steigen Autofahrende lieber auf Schienenfahrzeuge als auf Busse um. Nicht zuletzt bringt ein Tramstreckenneubau Chancen für die Umgestaltung des öffentlichen Raums: breitere Gehwege, Radspuren, mehr Bäume und Entsiegelung durch Rasengleise.

Wo sollten die neuen Tramstrecken für Berlin entstehen? Das hat das Bündnis „Pro Straßenbahn", dem auch der BUND angehört, gründlich geprüft. Herausgekommen ist ein Zielnetz, das den bisherigen 199 Kilometern Straßenbahnnetz 286 weitere hinzufügt. Diese Strecken sollen Neubaugebiete anbinden, überlastete Buslinien ersetzen und Netzlücken schließen. Dementsprechend liegen die Prioritäten des Tramausbaus in den Außenbezirken, wo die größten Bauaktivitäten stattfinden, und in der westlichen Stadthälfte, wo man bis Ende der 1960er-Jahre alle Straßenbahnlinien stillgelegt, aber nur zu etwa 20 Prozent durch U-Bahnen ersetzt hatte. Analysiert haben die Fachleute von „Pro Straßenbahn" alle Buslinien, wo heute Gelenk- oder Doppeldeckerbusse mindestens im Zehnminutentakt fahren, samt Verspätungsanfälligkeit, Reisegeschwindigkeit und Überfüllungsmeldungen. Was zeichnet die vorgeschlagenen Tramkorridore aus? Sie sollen unter anderem möglichst gradlinig verlaufen, von der Fahrbahn getrennte Gleise ermöglichen, U- und S-Bahnhöfe anbinden, neue Direktverbindungen schaffen und Umsteigezwänge vermeiden.

Das Pro-Straßenbahn-Zielnetz schafft völlige neue Korridore. So etwa von Rathaus Steglitz über Mariendorf nach Lichtenrade, vom Märkischen Viertel über den Hauptbahnhof zum Wittenbergplatz oder vom Kurt-Schumacher-Platz über den ehemaligen Flughafen Tegel und die Insel Gartenfeld bis nach Spandau. Auf den heute am stärksten mit Autoverkehr belasteten Achsen setzt das Zielnetz auf die Schiene, so zum Beispiel von Staaken über Heerstraße und Kantstraße zum Zoo, wo heute abschnittsweise bis zu 50.000 Kraftfahrzeuge täglich fahren. Für die vielen Pendler*innen bedeutet eine Tram dort mehr Sitzplätze und dank eigener Trasse einen deutlichen Zeitgewinn. Apropos: Auf einigen Korridoren sollen die Straßenbahnen durchschnittlich 25 km/h fahren. Zum Vergleich: Auf den Linien U1, U2, U3 und U4 fährt die BVG heute durchschnittlich 26 km/h.

Aber warum entwirft man ein Netz mit 286 Kilometer Neubaustrecke, wenn die Regierenden weniger als einen Kilometer Tramneubau pro Jahr schaffen? Damit das große Ziel einer menschen- und klimafreundlichen Politik auch angesichts des verkehrspolitischen Stillstands unter Schwarz-Rot nicht völlig aus dem Blick gerät. Außerdem gilt es Flächen für Trassen und Betriebshöfe freizuhalten, auch wenn die Realisierung noch einige Jahre dauern wird. *sp*

Zum Zielnetz: www.BUND-berlin.de/tramnetz



Klimademo vor dem Heizkraftwerk Mitte, das Gas verbrennt
Foto: BUNDjugend Berlin

H wie Hopium

Bei der Wärmeplanung ist immer noch offen, woher die Energie für die Dekarbonisierung der Fernwärme kommen soll. Berlin droht Abhängigkeit von Holz und Wasserstoff.

Die kommunale Berliner Energie und Wärme (BEW), seit Mai alleinige Betreiberin des Fernwärmenetzes, traut sich einen großen Beitrag zur Wärmewende in der Stadt zu. Sie könne die Wärmeproduktion perspektivisch von 5,3 auf 9,9 Gigawatt steigern und somit über die Hälfte der berlinweit benötigten Wärme liefern, erklärte sie Ende September. Gegenwärtig bezieht die BEW die Wärme für ihr Netz aus 23 Berliner Kraftwerken, die Steinkohle, Erdgas, Müll sowie Biomasse (vor allem Holz) verbrennen und in sehr überschaubarer Größenordnung Solarthermie und Biogas nutzen. 2030 ist Schluss mit Steinkohleverbrennung und spätestens 2045 muss die Fernwärme klimaneutral erzeugt werden.

Klarheit über die Gretchenfrage, woher dann die Energie für die Fernwärme stammt, soll der Wärmeplan bringen, den Berlin bis Mitte 2026 vorlegen muss. Es ist zu befürchten, dass sich der Senat vor allem am „Dekarbonisierungsfahrplan" des früheren Fernwärmebesitzers Vattenfall orientieren wird. Dieser sieht für 2040 bei der Fernwärme unter anderem die umstrittene Kohlenstoffabscheidung und -speicherung (CCS), Müllverbrennung, Holzverbrennung und Wasserstoffnutzung vor. Problematisch ist neben den mit CCS verbundenen Risiken erstens, dass Holz und Müll beziehungsweise Sperrmüll mit seinen hohen Plastik- und Holzanteilen beim Verbrennen unvermeidlich CO_2 ausstoßen. Nur verbrennungsfreie Wärme ist wirklich klimaneutrale Wärme.

Zweitens sind Holz und Wasserstoff äußerst knappe, begehrte Güter, an die viele Ansprüche gestellt werden. Holz soll Beton als Bau- und Plastik als Werkstoff ersetzen, am besten aber als Treibhausgassenke im Wald bleiben. Noch mehr energetisch zu nutzen, geben die Holzvorräte nicht her, der Holzmarkt ist heute schon angespannt.

Noch schwieriger sieht die Situation beim Wasserstoff aus. Es ist nicht ansatzweise klar, woher die benötigten riesigen Mengen von grünem, also ausschließlich mit regenerativen Energien erzeugtem Wasserstoff stammen sollen, um die energieintensive Branchen wie Stahl, Zement, Chemie, Schifffahrt und Luftverkehr konkurrieren werden. Fachleute sprechen halb scherzhaft bereits von „Hopium", um vor der drohenden Abhängigkeit von dem mit H für Hydrogenium bezeichneten Stoff zu warnen.

Berlin sollte in seiner Wärmeplanung daher nicht nur für Gas, sondern auch für die Brückentechnologie Holzverbrennung einen Ausstiegspfad formulieren und Wasserstoffnutzung im großen Stil erst gar nicht in Erwägung ziehen. *sp*

Fünf Gründe, warum Wasserstoff bei der Wärmeerzeugung keine Rolle spielen kann: www.BUND-berlin.de/wasserstoff

AKTUELL

Wie weiter in Brandenburg?

Die Ergebnisse der Landtagswahl machen ambitionierte Umweltpolitik deutlich schwerer als bisher. Der BUND sagt: Jetzt muss sich die Zivilgesellschaft für Klimaschutz und Artenvielfalt starkmachen!

Brandenburgs Gesellschaft hat einen hohen Preis für den knappen Vorsprung der SPD vor der AfD gezahlt. Alle kleineren Parteien sind aus dem Landtag geflogen und mit ihnen auch der Anspruch, Veränderungen in Brandenburg anzustoßen; sei es in ökologischer oder in gesellschaftlicher Hinsicht. So sehr sich SPD, AfD, BSW und CDU unterscheiden mögen, in einem sind sie sich doch recht ähnlich: Sie stehen für den Status quo. Ihr wesentliches Versprechen im Wahlkampf war, die Bevölkerung vor Veränderungen jeder Art zu bewahren. Als gäbe es keine globale Erwärmung, keinen Kohleausstieg, keinen russischen Angriff auf die Ukraine, keine Wasserknappheit, kein Artensterben, keine sterbenden Wälder, keinen demografischen Wandel … Die Liste ließe sich fortsetzen.

Viel Engagement in der Umweltpolitik darf man von den vier konservativen Parteien im neuen Brandenburger Landtag nicht erwarten. Da die Probleme durch Nichtstun aber nicht verschwinden, müssen die Bürger*innen aktiv werden. Doch wieso sollten sie fortschrittlicher agieren als die Parteien, die sie gewählt haben? Ein kleiner Hoffnungsschimmer kommt ausgerechnet aus Österreich, wo die Wahlberechtigten gerade einmal zwei Wochen nach der verheerenden Flutkatastrophe jene zwei Parteien mit einer Mehrheit ausgestattet haben, die sich vehement gegen Klimaschutz (FPÖ, rechtsextrem) und Naturschutz (ÖVP, konservativ) aussprechen. Eine aktuelle Umfrage zeigt aber, dass auch FPÖ-Anhänger*innen mehrheitlich die energetische Gebäudesanierung und den Ausbau erneuerbarer Energien wünschen und dass ÖVP-Wähler*innen Renaturierungsmaßnahmen gutheißen.

Auch in Brandenburg stimmen die Wahlberechtigten und die von ihnen Gewählten sicher nicht in allen Positionen miteinander überein – zumal die Folgen einer an Problemlösung nur mäßig orientierten Umweltpolitik überall im Land zu sehen sind. Wenn im eigenen Garten Dürre herrscht, der Badesee verlandet und im Gemeindewald immer mehr Bäume sterben, geraten so einige ins Nachdenken, die eben noch eine Braunkohle-Partei gewählt haben. Irgendwann fragen sie sich: Ist es fair, wenn der größte Wasserverbraucher im Land, der Tagebau-Konzern Leag, nichts für die Plünderung der Wasserressourcen zahlen muss? Und soll die Landesregierung damit durchkommen, nichts für die Verbesserung der Gewässer zu unternehmen? Man muss nicht grün-links gewählt haben, um solche Fragen mit nein zu beantworten.

In Brandenburg gibt es durchaus das Potenzial für positive Veränderung von unten. Zigtausend haben in den vergangenen Jahren die vom BUND mitorganisierten Volksinitiativen gegen Massentierhaltung und für Insektenvielfalt unterstützt. Es liegt jetzt an der Zivilgesellschaft, die Impulse zu setzen, die nicht mehr aus dem Landtag kommen. *sp*

Künftig ist die Zivilgesellschaft noch stärker gefordert: Protest gegen Massentierhaltung in Königs Wusterhausen
Foto: Sebastian Petrich

INFO

Reparaturbonus

Besitzen Sie ein defektes Elektro- oder Elektronikgerät? Dann nichts wie in die nächste Werkstatt oder das nächste Reparaturcafé. Noch bis Jahresende übernimmt das Land Berlin die Hälfte der Reparaturkosten. Voraussetzung: Die Reparatur kostet mindestens 75 Euro inklusive Umsatzsteuer, wobei der Zuschuss auf 200 Euro begrenzt ist. Wer ins Reparaturcafé geht, bekommt ab 25 Euro die gesamten Ersatzteilkosten bis zu 200 Euro. Seit Mitte September getätigte Reparaturen können Sie rückwirkend geltend machen.
www.ibb-business-team.de/reparaturbonus

Netzwerk Qualitätsreparatur

Ob Sie den Reparaturbonus für Elektrogeräte nutzen oder etwas ohne Stecker reparieren lassen wollen: Beim Netzwerk Qualitätsreparatur finden Sie unter 140 Handwerksbetrieben und Reparaturinitiativen die richtige Adresse.
www.repami.de

Flutlicht und Kahlschlag am Görli

Die geplante Ausleuchtung und Vegetationsausdünnung im Görlitzer Park bringen wenig Sicherheit, aber viel Schaden an der Stadtnatur.
www.BUND-berlin.de/goerlitzer-park

Radweg durchgesetzt

Die Radspur auf der Thielallee kommt jetzt doch. Die CDU-geführte Verkehrsverwaltung hatte die vom Bezirk Steglitz-Zehlendorf bereits angeordneten Markierungsarbeiten gestoppt, weil sie Autoparkplätze in Gefahr sah. Mit sieben Demonstrationen in einem halben Jahr machten Radinitiativen aber so viel Druck, dass die Behörde von Senatorin Ute Bonde schließlich nachgab. Gut so!

69 Ahorne gerettet

In der Senheimer Straße in Frohnau wollte das Bezirksamt Reinickendorf 80 Ahornbäume fällen lassen, damit die Feuerwehr besser zu ihrer Wache kommt – ohne dass Parkplätze geopfert werden. Den nötigen Platz wollte das Amt auf Kosten der Bäume schaffen und schob einen angeblich schlechten Zustand der Bäume vor. Eine ad hoc gegründete Bürgerinitiative setzte ein neues Baumgutachten durch, das fast allen Bäumen gute Gesundheit bescheinigte. Jetzt entfällt eine Parkspur und nur 11 Ahorne werden gefällt.

Aktionsbündnis gegen Wilderei

In keinem anderen Bundesland werden so viele Wölfe illegal getötet wie in Brandenburg. Nach Angaben des Landesamts für Umwelt weisen zwölf Prozent der tot aufgefundenen Wölfe Schusswunden auf. Zudem gehen Fachleute von einer hohen Dunkelziffer aus. Aufgeklärt werden diese Fälle schwerer Naturschutzkriminalität so gut wie nie. Wenn doch einmal Beschuldigte ermittelt werden können, kommt es fast immer zur Einstellung der Verfahren. Der BUND organisiert nun ein Aktionsbündnis, um die Wilderei zu stoppen.

Pilzberatung

Unsicher, was in Ihrem Korb gelandet ist? Lassen Sie Ihre selbst gefundenen Pilze kostenlos von einer erfahrenen und geprüften Mykologin bestimmen!
18.11.2024, 25.11.2024, jeweils 17–18 Uhr, BUND-Landesgeschäftsstelle, Crellestraße 35, Berlin-Schöneberg

BUND jugend

YOUNG FRIENDS OF THE EARTH

Noch eine Klimaklage: Der Druck auf die Bundesregierung wächst!

Die Sorgen junger Menschen über die Zukunft des Planeten wachsen. Während die Klimakrise immer greifbarer wird, zeigt ein Bericht des wichtigsten Klimaexpertengremiums der Bundesregierung, dass die deutschen Klimaziele für 2030 und auch die Jahre danach voraussichtlich weit verfehlt werden. Angesichts dieser alarmierenden Realität nehmen Klimaklagen gegen die Bundesregierung einen zentralen Platz im politischen Diskurs ein. Sie dienen nicht nur als rechtliches Mittel, um die Regierung zur Einhaltung ihrer eigenen Gesetze zu zwingen, sondern mobilisieren auch die Gesellschaft und regen wichtige Debatten an. Doch was bringen diese Klagen tatsächlich? Können sie einen Wandel in der Klimapolitik herbeiführen?

Im Dezember 2019 beschloss der Bundestag das Bundesklimaschutzgesetz, das die Klimaschutzziele gesetzlich normierte und die Sektorziele des Klimaschutzplans 2050 in jährliche Emissionsbudgets unterteilte. Dieses Gesetz sollte als Grundlage für eine effektive Klimapolitik dienen und klare Vorgaben für die Reduktion von Treibhausgasen festlegen. Doch bereits im März 2021 stellte das Bundesverfassungsgericht fest, dass das Klimaschutzgesetz in seiner damaligen Form verfassungswidrig war. Die Richter*innen kritisierten, dass das Gesetz die Freiheitsrechte kommender Generationen verletzt, da es nicht ausreichend Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen vorschreibt. Dieses sensationelle Klimaurteil verpflichtet den Staat gemäß Artikel 20a des Grundgesetzes, alles Notwendige zu tun, damit heutige und künftige Generationen ein „Recht auf (eine lebenswerte) Zukunft haben". Im April 2024 novellierte der Bundestag das Bundesklimaschutzgesetz auf Verlangen der FDP. Vor dieser Reform verfehlten mehrere Sektoren, insbesondere der Verkehrs- und Gebäudesektor, die gesetzlichen Vorgaben zum Kohlendioxidausstoß. Die zuständigen Ministerien hätten daraufhin Sofortprogramme vorlegen müssen. Mit der Novellierung soll nun die Einhaltung der Klimaziele sektorübergreifend und mehrjährig kontrolliert werden. Entscheidend ist nur noch, dass Klimaziele insgesamt erreicht werden, Kritiker*innen sprechen von einer Aufweichung und Entkernung des Klimaschutzgesetzes.

Die Kritik an der Gesetzesänderung

Daher reichten im September mehrere Umweltverbände und über 54.000 Mitkläger*innen Verfassungsbeschwerde ein, um gegen die Gesetzesänderung vorzugehen. Die Kläger*innen argumentieren, dass die Bundesregierung keine wirksamen und sozial gerechten Klimaschutzmaßnahmen anvisiert und durch ihre politischen Entscheidungen Freiheits- und Gleichheitsrechte der Bürger*innen verletzt. Der Gesetzgeber muss dem Klimawandel frühzeitig entgegenwirken, doch durch die Entkernung werden notwendige Treibhausgaseinsparungen in die Zukunft verschoben. Die Klage zielt darauf ab, die Rechtmäßigkeit des aufgeweichten Klimaschutzgesetzes zu überprüfen und ein verfassungskonformes Gesetz zu erlassen, das den Anforderungen des Urteils von 2021 entspricht. *Rika Hessel*

Neugierig geworden?
Der BUND und der Solarenergie-Förderverein haben ihre Gründe für die Klimaklage und ihre Bedenken gegen das reformierte Klimaschutzgesetz detailliert dargestellt:
www.BUND-berlin.de/klimaklage

Die junge Generation hat allen Grund zu klagen: BUNDjugendliche in Lützerath am Braunkohletagebau Garzweiler
Foto: BUNDjugend

„Die Bundesregierung knickt bei jedem bisschen Kritik ein"

Karola Knuth, Mitglied im Bundesvorstand der BUNDjugend, ist eine der vier Einzelkläger*innen der jüngsten Verfassungsbeschwerde gegen die Reform des Klimaschutzgesetzes. Im Interview erklärt sie, warum der BUND die Bundesregierung verklagt und welche Hoffnungen sie mit der Klage verbindet.

BUNDjugend: Warum klagt ihr gegen die Reform des Klimaschutzgesetzes?

Karola Knuth: Wir und der Solarenergie-Förderverein haben uns zu dieser Klage entschieden, weil die deutsche Klimapolitik unserer Meinung nach zu zögerlich und nicht ausreichend wirksam ist. Anstatt die Chance zu nutzen und Deutschland zu modernisieren, knickt die Bundesregierung bei jedem bisschen Kritik ein. Seit der letzten Verschärfung des Klimaschutzgesetzes im Jahr 2021 hat sich unser Wissen über die Dringlichkeit des Klimawandels weiter vertieft, aber gleichzeitig verschlechtert sich die Klimapolitik. Die jüngste Reform hat das Gesetz erheblich aufgeweicht, sodass wir jetzt weniger Maßnahmen umsetzen, obwohl die Lage sich dramatisch verschärft hat. Deshalb haben wir uns entschieden, den Klageweg zu beschreiten.

Was passiert jetzt?

Wir warten darauf, ob das Bundesverfassungsgericht unsere Beschwerde annimmt. Falls es entscheidet, die Klagen zu behandeln, wird es wahrscheinlich einige Zeit bis zum Urteil dauern. Es gibt drei Klagen: eine von BUND und Solarenergie-Förderverein, eine von Germanwatch und Greenpeace und eine von der Deutschen Umwelthilfe. Es ist gut möglich, dass das Gericht alle drei zusammen betrachtet und sich die juristischen Argumentationen heraussucht, die es für stichhaltig hält.

Was erhofft ihr euch von dieser Klage?

Seit dem bahnbrechenden Urteil von 2021 wissen wir, dass Klimaschutz in Deutschland ein Menschenrecht ist. Das bedeutet, dass wir ein Recht auf Klimaschutz haben, um die Freiheiten zukünftiger Generationen zu schützen. Mit dieser neuen Klage hoffen wir, dass dieses Menschenrecht erneut bestätigt wird und dadurch die Rahmenlinien für die deutsche Umwelt- und Klimapolitik grundlegend neu gelegt werden. Das deutsche CO_2-Budget ist bereits aufgebraucht, daher sollte der Schutz der Freiheitsrechte sowohl der heutigen als auch der zukünftigen Generationen im Mittelpunkt stehen. Dabei muss man beachten, dass viele Menschen, vor allem im Globalen Süden, schon lange von den ungerechten Auswirkungen der Klimakrise betroffen sind. Es geht also auch darum, dass Deutschland endlich seinen fairen Teil als verursachender Staat leistet, wie im Pariser Klimaabkommen versprochen.

TERMINE

Berlin

BuJu-Bar

Du möchtest uns kennenlernen, erfahren, was wir machen und dich mit Gleichgesinnten vernetzen? Dann komm zur BuJu-Bar! Sie findet jeden ersten Freitag im Monat ab 18:30 Uhr statt.
Nächster Termin: **3.1.2025**, 18:30
BUNDjugend-Büro, Erich-Weinert-Straße 82

Weihnachtsfeier

Zum Ende des Jahres soll es auch bei uns wieder gemütlich werden. Wir blicken bei heißem Punsch, leckeren Keksen und mehr zurück auf ein tolles BUNDjugend-Jahr 2024.
6.12.2024
BUNDjugend-Büro, Erich-Weinert-Straße 82
(Uhrzeit wird auf unserer Website bekanntgeben)

Rechtsextremismus-Workshop mit FARN

Seit einigen Jahren ist der Rechtsextremismus in Deutschland wieder auf dem Vormarsch. Zusammen mit der Fachstelle Radikalisierungsprävention und Engagement im Naturschutz (FARN) bieten wir einen Workshop mit zwei Schwerpunkten, an dem du gerne teilnehmen kannst!
Teilnahmebeitrag: 15 €
8.12.2024, 10–17 Uhr
BUNDjugend-Büro, Erich-Weinert-Straße 82

Brandenburg

Capture-the-Flag-Camp

In unserem aktionsreichen Wildniscamp kannst du Spuren lesen, Feuer machen, Essen kochen und vieles mehr! Ab 16 Jahren,
Teilnahmebeitrag: 150 €
21.4.2025–25.4.2025
Wildnisschule Waldschrat, Müncheberg,
Anmeldung bis 10.3.2025

Weitere Termine und alle Infos findest du unter:

www.BUNDjugend-brandenburg.de/termine
www.BUNDjugend-berlin.de/termine

Industriell gemanagte Waldidylle

Einer der schönsten Berliner Herbstspaziergänge führt entlang der Kuhlake durch den Spandauer Forst. Doch entgegen dem ersten Eindruck kann von Natur pur nicht die Rede sein.

Die ersten Meter sind nichts für schwache Nasen. Nach dem Ausstieg aus dem Bus M45 an der Endhaltestelle Johannesstift queren wir die stillgelegte Bötzowbahn, lassen das Stift rechts liegen und nehmen die erste Abzweigung von der Schönwalder Allee links in den Wald. Was hier streng riecht, ist aber nicht das braune Wasser der Kuhlake, sondern das Wildschweingehege, an dessen Zaun der Uferweg stadtauswärts beginnt. Es ist ein hübscher, abwechslungsreicher Mischwald aus Erlen, Eichen, Buchen, Birken und Kiefern, der sich entlang des Wasserlaufs erstreckt. Totholz in allen Formen und Verfallsstadien steht und liegt im Wald und im Wasser, immer wieder umspült die Kuhlake kleinste Inselchen, manche gerade groß genug für einen Baum. An einigen besonders schönen Stellen hat das Forstamt freundlicherweise Bänke und sogar Holzliegen aufgestellt.

Über den ersten Hinweis einer getrübten Idylle stolpern wir, wenn wir einen kleinen Schlenker vom Kuhlake-Uferweg auf den Oberjägerweg Richtung Südwesten machen. Dort ist normalerweise der Mittelheidesee über den Hoheheideteich mit der Kuhlake verbunden. Derzeit aber riegeln Spundwände den See hermetisch ab, der Weg am Seeufer ist gesperrt. Seit dem Spätsommer befreien die Berliner Wasserbetriebe (BWB) den Mittelheidesee von einer dicken Schlammschicht am Seeboden, die verhindert, dass Wasser im Sandboden versickert. Dazu wurden die Seebewohner (etwa 60 Kilogramm Hecht, Schleie, Plötze, Barsch, Ukelei, Güster, Rotfeder und Blei) umgesiedelt und das Wasser abgelassen. Wenn im Januar der Schlamm einigermaßen getrocknet ist, soll er auf eine Deponie gebracht werden. Auf rund 10.500 Tonnen schätzen die BWB die Schlammmenge, dazu dürften mehrere Hundert Lkw-Fahrten nötig werden.

Aber was haben die BWB überhaupt mit diesem See zu tun? Ab dem 17. Jahrhundert legte man ein Grabensystem an, um die Wiesengebiete bei Eiskeller in Richtung Havel zu entwässern. Dennoch blieb der Spandauer Forst ein feuchter Wald, der mit Teufelsbruch und Rohrpfuhl intakte Moore aufwies. Das änderte sich erst mit der Trinkwasserförderung im großen Stil, die die Grundwasserstände im Forst drastisch sinken ließ. Um weiterhin Grundwasser aus Dutzenden Brunnen fördern zu können, pumpen die BWB zur Linderung des Grundwasserdefizits seit Jahrzehnten Wasser von der Havel über die Kuhlake in den Spandauer Forst. Mittelheideteich und Hoheheideteich legten sie 2012 an, um noch mehr Wasser versickern lassen zu können.

Dieser Wassertransfer ist nicht nur für die ohnehin wasserarme Havel ein Problem, sondern auch für den Forst, der komplett Landschaftsschutzgebiet und in Teilen Naturschutzgebiet sowie FFH- und Vogelschutzgebiet ist. Und vor allem für seine Moore. Denn obwohl die Oberflächenwasseraufbereitungsanlage Spandau das Havelwasser filtriert und chemisch behandelt, bleibt es höchst nährstoffreich, was zur Eutrophierung der Moore geführt hat. Besonders problematisch ist der sogenannte Horizontalbrunnen in der Nähe der Kuhlake, der auf einen Schlag sehr viel Grundwasser fördern kann und den die BWB vor allem bei großer Nachfrage nutzen. Entsprechend schnell sinkt dabei auch der Grundwasserstand. Das beeinträchtigt die Waldbäume, die mit stark schwankenden Pegeln schlecht zurechtkommen, und auch die Moore, die aber seit Langem schon auf künstliche Wasserzufuhr angewiesen sind – und es auch bleiben, solange die Trinkwasserförderung im jetzigen Maß weitergeht. Der Spandauer Forst ist ein fragiles Ökosystem geworden, das nur dank eines quasi industriellen Managements überlebt. Langfristig hilft nur eines: mit Wasser effizienter umgehen und weniger fördern.

Zurück zur Kuhlake: Wo sie den Oberjägerweg kreuzt, können wir entweder zwei Kilometer zurück zum Johannesstift spazieren. Oder weitere zweieinhalb Kilometer stadtauswärts, zunächst zum Kreuzgraben. Haben wir ihn gequert, so erstreckt sich linker Hand eine größere Feuchtwaldfläche; hier beginnt, was vom alten Spandauer Forst übriggeblieben ist. Vorbei an der Kronprinzenbuche, wo sich ein preußischer Nachwuchsregent der Legende nach beim Löschen eines Waldbrands nützlich gemacht haben soll, erreichen wir den Eiskellerweg am früheren Todesstreifen. Von hier aus ist es ein Katzensprung bis nach Schönwalde, von wo stündlich Busse nach Spandau fahren. *sp*

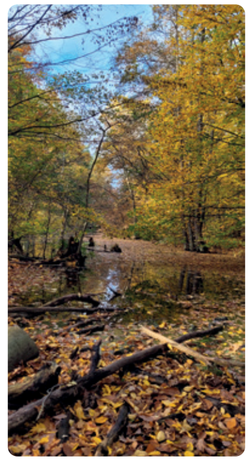
oben: Am östlichen Uferweg der Kuhlake zwischen Johannesstift und Oberjägerweg

rechts: Flachwasserzone der Kuhlake

Fotos: Sebastian Petrich

Mehr zur Kuhlake im neuen BUND-Kleingewässerreport:
www.BUND-berlin.de/kleingewaesser

NATUR ERLEBEN



BUND UNTERSTÜTZEN

Mit Ihrer Mitgliedschaft im BUND und Ihrer Spende helfen Sie, politisch und finanziell unabhängige Umwelt- und Naturschutzarbeit in Berlin & Brandenburg zu sichern. Spenden und Erbschaften an den BUND sind zudem steuerlich begünstigt.

Mitglied werden:
Einfach Formular online ausfüllen -
www.mithelfen.net

Spendenkonto
BUND Berlin
Bank für Sozialwirtschaft
IBAN: DE55 3702 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 Infomaterialien an:
erbschaftsratgeber@BUND-berlin.de

IMMER AUF DEM LAUFENDEN

BUND-Newsletter:
www.BUND-berlin.de/service/newsletter

BUND-Berlin SIGNAL-Gruppe:
www.BUND-berlin.de/signal

Weitere Social Media-Angebote sind auf unserer Webseite
www.BUND-berlin.de
www.BUND-brandenburg.de

ÖKOTIPP: Gebrauchtes zu Weihnachten

Nachhaltigkeit verschenken hat Tradition. Selbstgemachtes geht immer und Gutscheine für gemeinsame Aktivitäten nach der Devise „Zeit statt Zeug“ erfreuen sich großer Beliebtheit. Viele Menschen wünschen sich ohnehin Spenden statt Geschenke. Ein Klassiker unter den gemeinnützigen Geschenken ist seit Jahren eine Patenschaft, zum Beispiel die Alleen-Patenschaft des BUND (www.BUND.net/alleen).

Aber Gebrauchtes schenken? Klar, ein Erbstück weiterzugeben, ist ein Zeichen besonderer Wertschätzung. Wenn jedoch der Buchklassiker offensichtlich aus dem Antiquariat, das Spielzeug von den Nachbarskindern und die Inlineskater vom Flohmarkt stammen, haben so einige Menschen doch Bedenken. Wer will sich schon als Geizkragen präsentieren? Eine Rolle mag auch der Gedanke der Exklusivität spielen – etwas zu besitzen, was noch niemand anders besessen hat. Doch das Gebrauchtgeschenk-Tabu bröckelt. Das Marketing hat schon reagiert: Secondhand heißt jetzt preloved.

Handfeste Gründe sprechen für Gebrauchtes unter dem Weihnachtsbaum. **Geld:** Das Wissen um das Vorleben des Geschenks beugt einer Beschämung der Beschenkten vor. Ein neuer Kaschmirpullover für mehrere hundert Euro kommt vielen übertrieben vor, gebraucht ist er annehmbar. **Verfügbarkeit:** Bestimmte Dinge gibt es nur noch gebraucht. **Qualität:** Was schon 20 Jahre funktioniert hat, wird erfahrungsgemäß noch länger halten. **Charakter:** Seit in der globalisierten Wirtschaft alles zum Einheitslook verschmilzt, bestechen ältere Dinge durch ihr unverwechselbares Design. Kleine Gebrauchsspuren verstärken die Einzigartigkeit zusätzlich. Und mit einer professionellen Reparatur lässt sich so manches alte Stück retten und für die nächste Nutzergeneration aufbereiten. Handelt es sich um ein Elektro- oder Elektronikgerät? Dann nutzen Sie bis zum Jahresende noch den Reparaturbonus! www.repami.de/reparaturbonus

GUTE BEISPIELE in Zahlen

Was Bundesländer 2023 für den Schutz von Nutztieren vor Wolfsübergriffen ausgeben haben

6.123.075 € Niedersachsen
5.876.884 € Baden-Württemberg
2.533.250 € Bayern
1.324.654 € Sachsen-Anhalt
1.210.750 € Brandenburg

Wie viele Wolfsübergriffe auf Nutztiere 2023 registriert wurden

268 in Niedersachsen
17 in Baden-Württemberg
45 in Bayern
72 in Sachsen-Anhalt
358 in Brandenburg

Für wie viele stillgelegte Bahnstrecken Machbarkeitsstudien zu einem positiven Ergebnis gekommen sind (Stand 2023)

22 in Baden-Württemberg
16 in Nordrhein-Westfalen
11 in Niedersachsen
5 in Brandenburg
4 in Berlin

Quellen: Dokumentations- und Beratungsstelle des Bundes zum Thema Wolf, Allianz pro Schiene, ADAC, Forschungsgesellschaft Mobilität, Welt am Sonntag, Fink Hamburg, Changing Cities

Wie Berlin bei Luftreinhaltung zaudert

Euro 4 Ab dieser Emissionsklasse dürfen Dieselfahrzeuge in die Umweltzone

Ab welchen Emissionsklassen andere Städte Dieselfahrzeuge erlauben

Euro 6 München, Mailand
Euro 5 Antwerpen, Brüssel, Gent, Aalborg, Aarhus, Odense, Kopenhagen, alle Städte mit über 30.000 Einwohner*innen in Piemont, Veneto und Emilia Romagna während der Wintermonate

Wie lange durchschnittlich die Parkplatzsuche in den Wiener Bezirken 6, 7, 8 und 9 dauert

9 min vor Einführung der flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung
3 min nach der Einführung

Was deutsche Landeshauptstädte pro Einwohner*in durch Parkraumbewirtschaftung im Jahr 2022 eingenommen haben

41,22 € Stuttgart
30,98 € Berlin
28,64 € Potsdam

Wie viele Radwege zwischen 2018 und 2023 neu gebaut oder saniert wurden

298 km in Hamburg
136 km in Berlin

Demo für Verkehrsberuhigung in der Schöneberger Steinmetzstraße
Foto: Initiative Steinmetzkiez

Werbung für Verkehrsberuhigung

Andere Hauptstädte machen es vor. Paris macht Straßen zu Fußgängerzonen und Wien entsiegelt und begrünt, um Innenstadtquartiere zu kühlen. In Berlin ist die Politik sehr zögerlich mit derlei Maßnahmen. Wer Verkehrsberuhigung und Begrünung will, muss selbst aktiv werden und Ausdauer beweisen.

Wie das funktioniert, haben die Anwohner*innen der Steinmetzstraße in Schöneberg gezeigt, die sich seit 2018 für eine Verkehrsberuhigung einsetzen. 2022 schafften sie es, die Straße für einen Tag zu sperren und die lokale Politprominenz in den Kiez zu locken. 2023 beschloss der Bezirk, die Steinmetzstraße von Mai bis Oktober als „Sommerstraße“ zu einem Experimentierfeld machen. Die Straße wurde in der Mitte gesperrt und mit Blumenkübeln und Bänken versehen. Um die Bepflanzung kümmerten sich die Anwohner*innen, die die vormals eher unwirtliche Durchgangsstraße nun als erweitertes Wohnzimmer für heiße Sommertage nutzten. Die Bezirksverordnetenversammlung sprach sich anschließend für eine dauerhafte Verkehrsberuhigung aus.

So sollte es häufiger gehen. Wohnen Sie auch in einer Straße, die zumindest zeitweilig verkehrsberuhigt und begrünt werden sollte? Schließen Sie sich mit den Nachbar*innen zusammen, gründen Sie eine Initiative, nehmen Sie Kontakt zu Ihrem Bezirksamt auf:

Fordern Sie eine Sommerstraße!

Eine andere Form der vorübergehenden Verkehrsberuhigung ist die temporäre Spiel- und Nachbarschaftsstraße. Wie man sie einrichtet, lesen Sie auf der Website des Bündnisses Temporäre Spielstraßen, zu dem der BUND gehört.

www.spielstrassen.de

Impressum

Herausgeber
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Landesverband Berlin e. V.
Crellestraße 35 • 10827 Berlin
www.BUND-berlin.de

Landesverband Brandenburg e. V.
Mauerstraße 1 • 14469 Potsdam
www.BUND-brandenburg.de

Kontakt
Tel. 030 787900-0
redaktion@BUNDzeit.de
anzeigen@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.

Druck
Möller Pro Media GmbH
www.moellerpromedia.de

Gestaltung
www.sujet.de

Erscheinungsweise: vierteljährlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

BUND www.BUNDzeit.de