BUNDzeit

BUND

Umweltzeitung für Berlin und Brandenburg

04|2025

Thema Verkehr

Spiel und Spaß auf der Straße, leider nur temporär
Foto: Cornelia Dittrich

Der Kampf um die Straße

Angetrieben von reinem Populismus verhätscheln Teile des Berliner Senats den motorisierten Individualverkehr. Dabei wäre es gar nicht so schwer, eine Mobilitätspolitik zugunsten des Allgemeinwohls zu betreiben.

Längst hat die Berliner CDU ihre Maske fallen lassen. Das ohnehin nur bedingt glaubwürdige Mantra vom Miteinander im Straßenverkehr ist Vergangenheit, nun betreibt sie kompromisslose Klientelpolitik. Motorisierter Individualverkehr (MIV, gesprochen Mief) first, alles andere second. Oder gar nicht. Sehr treffend fasste der Haushaltspolitiker Christian Goiny im Abgeordnetenhaus die Haltung seiner Partei zusammen: Der Ausbau von Tramstrecken und Radwegen habe in der Vergangenheit nur der Behinderung des Autoverkehrs und nicht der Stärkung der städtischen Mobilität gedient. Folgerichtig schlägt die CDU im Kulturkampf den Weg zurück zur autogerechten Stadt ein. Den Radwegeausbau hat sie schon bei ihrer Regierungsübernahme gestoppt, sodass nun nur noch wenige vom Vorgängersenat initiierte Projekte fertig geworden sind.

Dann traf es den Straßenbahnausbau. Die schwarz-rote Koalition beerdigte mit der Verlängerung der Linien M17 (Johannisthal–Zwickauer Damm) und M4 (Alexanderplatz–Potsdamer Platz) zwei wichtige neue Strecken, die die Tram in die westliche Stadthälfte bringen sollten. Offiziell aus Spargründen, tatsächlich störte im Fall der M4 wohl der rund 800 Meter lange Abschnitt auf der Leipziger Straße, wo der MIV zwischen Charlottenstraße und Leipziger Platz je Richtung eine Fahrspur hergeben müsste. Pikant: Bei der M4 hat die BVG bereits 3,5 Millionen Euro für Planungen ausgegeben.

Immer der gleiche Mief

Auch kleinste Verbesserungen des Tramnetzes sabotiert die CDU. Etwa die Verlegung der Endhaltestelle der Linie 62 um gut 100 Meter zum S-Bahnhof Mahlsdorf, kombiniert mit einem zweigleisigen Ausbau der Strecke auf der Hönower Straße. Gegen diesen Mini-Ausbau, der endlich einen Zehn-Minuten-Takt ermöglichen und die Umsteigezeiten zwischen Tram und S-Bahn deutlich verkürzen würde, macht neben dem CDU-geführten Bezirksamt auch die örtliche Abgeordnete und Bildungssenatorin Katharina Günther-Wünsch mobil. Der Mahlsdorfer Ausbau gehört übrigens zu den Tramprojekten, die der frühere Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit bereits 2011 seiner SPD versprochen hatte, um ihre Zustimmung zur Verlängerung der A100 zu bekommen. Anderen Vorhaben, wie der Neubaustrecke von der Urban Tech Republic (ehemaliger Flughafen Tegel) über die Insel Gartenfeld nach Spandau, wurden im aktuellen Haushaltsentwurf die Mittel komplett gestrichen.

Mit Nachdruck verfolgt die CDU-geführte Verkehrsverwaltung hingegen die Verlängerung der U3 von Krumme Lanke zum Mexikoplatz. Im Dezember soll das Baurecht erteilt sein. Logisch: Bahnen hat man gern, wenn sie unter der Erde fahren und dem MIV oben Platz machen. Der Lückenschluss zwischen S- und U-Bahn würde zwar viele Wege im Südwesten bequemer machen, ist leider aber in mehrfacher Hinsicht zu teuer. Der ökologische Preis: 176 gesunde Bäume, die die BVG fällen will, und eine Menge CO_2-Ausstoß bei der Zement- und Stahlproduktion für den Tunnel; sehr viel für die erwarteten 12.000 Fahrgäste pro Tag. Gesamtkosten von 300 Millionen Euro und mehr sind für die Verlängerung zu erwarten. Zum Vergleich: Die 2023 eröffnete 2,2 Kilometer lange Tramstrecke zur Turmstraße kostete 33 Millionen Euro und wird von 18.500 Fahrgästen täglich genutzt.

Um die Verkehrssituation in den kommenden Jahren zu verbessern, braucht Berlin keine betonlastigen Großprojekte, keine hochfliegenden U-Bahn-Fantasien, keine waldzerstörende TVO (Seite 7) und ganz sicher keine A100 nach Lichtenberg (Seite 2). Gefragt ist die flächendeckende Verkehrswende: Zebrastreifen, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen machen das Zufußgehen einfacher und sicherer; Vorrangschaltungen für Busse und Trams sowie weitere Busspuren sorgen für Schnelligkeit und Effizienz im ÖPNV; sichere Radwege und ausreichend Abstellmöglichkeiten lassen noch mehr Menschen mit gutem Gefühl aufs Rad umsteigen.

Platz und Privilegien

Es führt kein Weg daran vorbei, der MIV muss Platz und Privilegien abgeben. Angefangen beim ruhenden Verkehr: Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung mit Lenkungswirkung ist seit Jahren überfällig, die Jahresgebühr für das Anwohnerparken kostet momentan 10,20 Euro und deckt noch nicht mal die Verwaltungskosten von rund 37 Euro. Da ist Potsdam schon weiter: Seit September kostet die Jahresvignette in der brandenburgischen Landeshauptstadt 145 Euro im Jahr.

Vor allem muss die Politik die Gesetzlosigkeit auf den Berliner Straßen beenden. Ob Fahren bei Rot, Rasen, Überholen ohne Sicherheitsabstand oder illegales Parken an den unmöglichsten Orten: Verhaltensauffällige Autofahrende machen derzeit selten die Erfahrung, dass Regelverstöße Konsequenzen haben. Die Situation droht noch schlimmer zu werden, denn für neue Geschwindigkeitsmessgeräte will die von Iris Spranger (SPD) geführte Innenverwaltung in den nächsten zwei Jahren gar kein Geld ausgeben und für die Instandhaltung der bestehenden 64 Blitzer deutlich weniger. Konsequenterweise rechnet die Innensenatorin mit sinkenden Bußgeldeinnahmen in den Jahren 2026 und 2027. Dabei würden sich Investitionen in die Verkehrsüberwachung sehr schnell amortisieren, nicht nur finanziell, sondern auch in Form einer Sicherheitsdividende: weniger Getötete und Verletzte im Straßenverkehr.

Die kulturkämpfende CDU und ihr elastischer Koalitionspartner SPD sollten sich eines hinter die Ohren schreiben: Das viel beschworene Miteinander im Straßenverkehr wird erst dann Realität, wenn man sich auch ohne Blechkiste flüssig und sicher durch die Stadt bewegen kann. *sp*

EDITORIAL

von Carsten Preuß, Franziska Sperfeld und Julia Epp

Liebe Leser*innen,

wann wurde Ihnen zum letzten Mal ein Fahrrad gestohlen? Ist es schon viele Jahre her? Dann können Sie jetzt getrost auf Ihr Fahrradschloss verzichten, offenbar ist Ihr Drahtesel vor Langfingern sicher.

Genau nach dieser Quatschlogik funktioniert auch die Straßenverkehrsordnung: Wenn Maßnahmen zur Problembeseitigung so erfolgreich sind, dass das Problem momentan nicht mehr sichtbar ist, müssen die Maßnahmen weg. So sieht sich die Berliner Verkehrsverwaltung gezwungen, auf etlichen großen Straßen Tempo-30-Schilder abzuhängen, weil die Geschwindigkeitsbegrenzungen dort dazu geführt haben, dass sich die Luftqualität deutlich verbessert hat.

Bekanntlich gibt es neben der Luftreinhaltung auch andere sehr gute Gründe für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Hauptstraßen, etwa den Lärmschutz. Oder das Ansinnen, Unfälle zu vermeiden oder weniger schlimm enden zu lassen.

Das muss man als Verwaltung beziehungsweise als Verkehrssenatorin aber auch wollen und tun – und genau hier liegt der Hase im Pfeffer. Umso hartnäckiger werben wir als BUND für flächendeckende Entschleunigung. Wollen Sie uns dabei helfen? Auf Seite 8 finden Sie ein paar Ideen, wie Sie bei den Behörden Druck für weniger Tempo und mehr Verkehrssicherheit machen können.

Wir grüßen Sie sehr herzlich!

Vorsitzender
BUND Brandenburg

Vorsitzende
BUND Brandenburg

Vorsitzende
BUND Berlin

THEMA

An Warnungen hat es nicht gemangelt: Demo gegen A100-Verlängerung 2024
Foto: Björn Obmann

Wie man Autoverkehr sät

In Berlin und Brandenburg werden neue Straßen gebaut, als gäbe es weder Klimakrise noch Spardruck

Seit dem Spätsommer ist die 3,2 Kilometer lange und 721 Millionen Euro teure Verlängerung der A100 in Betrieb und es ist genau das eingetreten, was viele vorhergesagt haben: An ihrem östlichen Ende herrscht das blanke Chaos. Die von der Autobahn kommenden Kraftfahrzeuge blockieren die zentrale Kreuzung am Treptower Park, Querungsversuche zu Fuß oder per Rad sind gefährlich. Daten des Navigationssystemherstellers Tomtom, die der Tagesspiegel analysiert hat, zeigen deutlich mehr Verkehr vor allem im Norden der Anschlussstelle. So viel zum Versprechen, die A100 werde die benachbarten Kieze entlasten.

Als würden die Nicht-Autofahrenden nicht schon genügend unter dem von der A100 verursachten zusätzlichen Verkehr leiden, gehen auch die „Lösungen" auf ihre Kosten. BVG-Linien stellen ihren Betrieb ein, weil die Busse nicht durch den Stau kommen. Damit der Autoverkehr besser fließt, will Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) die aus Friedrichshain über das Nadelöhr Elsenbrücke führende Radspur einfach in eine Autospur umwandeln – keine Idee ihrer Verwaltung, sondern eine Forderung der Springer-Presse und ein klarer Bruch des Mobilitätsgesetzes.

Das Ende der A100

Klüger sind Teile der SPD. So forderte ihr Fraktions-Verkehrsexperte Tino Schopf, den eben fertig gestellten 16. Bauabschnitt der A100 wieder zu schließen, wenn sich die Situation am Treptower Park nicht ändert. Schnelle Besserung ist nicht in Sicht, denn der Neubau der westlichen Hälfte der Elsenbrücke verzögert sich mindestens bis zum Januar. Dennoch weigert sich Bonde, ein Verkehrskonzept für die blechgeplagten Kieze rund um das Autobahnende erarbeiten zu lassen. Stattdessen nutzt die CDU das Chaos, um Stimmung für den nächsten, den 17. Bauabschnitt der A100 zu machen. Was die Autobahnfans nicht dazu sagen: Eine Verlängerung der A100 über Friedrichshain bis nach Lichtenberg wird es in diesem Jahrzehnt nicht geben. Glücklicherweise. Würde der 17. Bauabschnitt gegen alle Widerstände Realität, verlagerte sich das aktuelle Chaos ohnehin nur ein paar Kilometer weiter. Daher muss jetzt im Namen der Vernunft eine Entscheidung fallen: Schluss mit der A100. Um die unhaltbare Situation am Treptower Park aufzulösen, helfen nur deutliche Reduzierung der Kapazitäten der auf den Knoten zuführenden Straßen.

Bröckelnde Brücken als Chance

Schrumpfen könnten auch die Ersatzbauten für die abgerissene Ringbahn- und Westendbrücke. Mindestens eine Spur weniger pro Richtung sollen die Neubauten bekommen, fordert der BUND. Gänzlich verzichtbar ist die über 40 Millionen teure Sanierung des Tunnels Schlangenbader Straße. Diese mit einer denkmalgeschützten Wohnanlage überbaute Schnellstraße (ehemals A104) ist ein prominentes Beispiel für Straßen, die zusätzlichen Verkehr schaffen.

Während die A100 hauptsächlich der Bund zahlte, wendet Berlin auch Landesmittel für Straßenneubau auf. Mit erwarteten Kosten von 632 Millionen Euro bis 2035 und Dutzenden Hektar zerstörter Natur ist die geplante Tangentialverbindung Ost (TVO) durch die Wuhlheide (Seite 7) der gravierendste Fall. Aber keineswegs der einzige. Im Zusammenhang mit dem umstrittenen Plan für ein Wohn- und Gewerbegebiet im Dreieck Späthsfelde (Seite 5) droht ein neuer Autobahnzubringer zur A113: die sogenannte Südostverbindung (SOV).

Ein neuer Halbring im Norden

Brandenburg plant schon seit Jahrzehnten eine Kette von Ortsumgehungen entlang der B167 zwischen Neuruppin und Frankfurt (Oder), die gewissermaßen einen neuen Schnellstraßenhalbring bilden. Die Asphaltorgie beginnt mit dem rund 11 Kilometer langen Abschnitt zwischen der A11 und Eberswalde-Nordend entlang des Oder-Havel-Kanals. Begründung: Man erwarte zunehmenden Verkehr. Dabei fordert das Brandenburger Mobilitätsgesetz, den Autoverkehr um ein Drittel zu reduzieren – Straßenneubau bewirkt das Gegenteil. Der BUND bereitet eine Klage gegen den 2026 zu erwartenden Planfeststellungsbeschluss vor. In einem anderen Abschnitt der B167 hatte allein eine angedrohte BUND-Klage Erfolg: Zwischen Gusow und Seelow bleiben vorerst über 60 Bäume stehen, darunter einige über 200 Jahre alte Eichen. Die sollten nach Willen der Straßenbaubehörde gefällt werden, um einen an einer Kurve gelegenen Unfallschwerpunkt zu entschärfen. Die einfache Lösung: Das Tempolimit von 50 km/h wurde auf 30 km/h gesenkt. *sp*

BUND-Klage gegen B167 neu unterstützen: www.kurzelinks.de/b167

„Es kommt auf die Infrastruktur an!"

Unfallforscherin Kirstin Zeidler über sichere Kreuzungen, Tempolimits und abschreckende Strafen

Frau Zeidler, welche Möglichkeiten hätte der Berliner Senat bis zur Abgeordnetenhauswahl im Herbst 2026, im Straßenverkehr für mehr Sicherheit zu sorgen?

Kirstin Zeidler: Verkehrssicherheitsarbeit ist kein Schnellsprint, sondern eine Daueraufgabe. Mit Blick auf die Verkehrstoten hatten wir in Berlin in den letzten zehn Jahren leider keine positive Entwicklung, wobei der Verkehr auch immer dichter wurde. Wie auch anderswo boomt das Radfahren, die Infrastruktur ist aber nicht im gleichen Maß gewachsen. Im Radverkehr sind Kreuzungen und Grundstückszufahrten Unfallschwerpunkte, dort kann man vergleichsweise schnell Sichtverhältnisse verbessern, also das Zuparken verhindern. Ganz wichtig sind auch getrennte Ampelschaltungen, also nicht nur zeitversetzte, sondern getrennte Grünphasen für den unmotorisierten Geradeausverkehr und für den motorisierten Abbiegeverkehr. Somit wird eine Kollision von vornherein vermieden.

Was hilft den Zufußgehenden?

Die meisten Fußverkehrsunfälle ereignen sich beim Überqueren der Straße. Überwege fehlen, und zwar an den Stellen, wo sie wirklich gebraucht werden. Das ist ein ganz entscheidender Zusatz. Es hilft nicht, wenn etwa Bushaltestelle und Einkaufszentrum gegenüber liegen, die nächste Fußgängerampel aber weit entfernt steht. Dann nehmen die Leute den kurzen Weg. Man muss also analysieren, wo die Fußverkehrsströme fließen. Wie schnell Über-wege umsetzbar sind, hängt auch davon ab, wie ich sie gestalte. Zebrastreifen zum Beispiel sind relativ einfach und schnell umsetzbar, aber strenger geregelt. Die können Sie nicht überall machen, sie sind auch nicht überall sinnvoll. Wir als Unfallforschung der Versicherer sind auf Basis unserer Studien große Fans der Mittelinsel. Die ist natürlich mit Bautätigkeit verbunden, hat aber den großen Vorteil, dass sie die Möglichkeit schafft, in zwei Phasen die Straße zu überqueren. Das ist für Kinder und ältere Menschen sehr wichtig. Ältere hatten in den letzten Jahren einen großen Anteil an den tödlich Verunglückten im Fußverkehr.

Sie setzen nicht auf Geschwindigkeitsbegrenzungen?

An vielen Berliner Straßen und Unfallschwerpunkten gilt schon Tempo 30, etwa weil es dort für mehr Sicherheit sorgt. Die neue StVO macht es noch einfacher. Es ist aber kein Heilmittel für alles. Man darf nicht unterschätzen, dass wir auch erhebliche, schwere Unfälle bei niedrigen Geschwindigkeiten haben. Wie schon gesagt: Radunfälle passieren meist an Kreuzungen und Einfahrten etwa von Grundstücken, Tankstellen oder Supermärkten, dort sind die Geschwindigkeiten nicht hoch. Hier kommt es vor allem auf die Infrastruktur an! Dazu kommen die Rad-Alleinunfälle ganz ohne weitere Beteiligte, bundesweit ist das jeder dritte tödliche Radunfall. Manchmal entsteht der Eindruck, alles sei gut, wenn man ein Schild aufhängt. Dabei wissen wir, dass sich viele nicht an die Höchstgeschwindigkeit halten und eine der häufigsten Unfallursachen unangepasste Geschwindigkeit unterhalb des Limits ist.

Welche Großstadt könnte Berlin als Vorbild in Sachen Unfallvermeidung taugen?

Diese eine beispielhafte Stadt gibt es nicht. Häufig wird Helsinki als Beispiel herangezogen, wo 2024/25 zwölf Monate lang kein Mensch im Straßenverkehr gestorben ist. Als Blaupause für Berlin taugt Helsinki nicht, die Wege dort sind kürzer, es ist sehr viel zu Fuß zu erreichen und der Verkehr ist weniger dicht. Aber einzelne Punkte lassen sich abschauen. Das gern angeführte Tempo 30 auf gut der Hälfte der Straßen Helsinkis greift zu kurz. Helsinki hat über viele Jahre die Infrastruktur verbessert. Man hat Fußgängerüberwege, Radwege und ÖPNV ausgebaut, stark in Verkehrserziehung und Kontrollen investiert.

Ist bei uns die Stimmung im Straßenverkehr aggressiver geworden?

Wir haben bundesweit Umfragen zum Verkehrsklima durchgeführt, in denen wir mehrere Aggressionsparameter abfragen. Hier ist erkennbar, dass die Aggression in den letzten Jahren zugenommen hat. Wir sind gereizter, ichbezogener unterwegs, auf den eigenen Vorteil bedacht und schrecken nicht davor zurück, unsere Interessen durchzusetzen, um schneller von A nach B zu kommen. Ja, das ist leider so.

Helfen dagegen Kampagnen?

Kampagnen für mehr Rücksicht und Gelassenheit sind ein hehrer Ansatz. Das Problem ist, dass wir eine große Lücke zwischen Eigen- und Fremdbild haben: Man selbst verhält sich natürlich stets ordnungsgemäß, aggressiv und gereizt sind die anderen. Erreicht mich so eine Kampagne, wenn ich den Fehler gar nicht bei mir sehe? Kontrollen sind der notwendigere Hebel, denke ich.

Kontrollen sind das eine, abschreckende Strafen das andere. Welche zu erwartenden Strafen führen wirklich zu Verhaltensänderungen?

Zunächst muss sich überhaupt mal die Wahrscheinlichkeit erhöhen, erwischt zu werden. In unserer Verkehrsklima-Untersuchung haben über 60 Prozent der Befragten angegeben, noch nie oder etliche Jahre nicht kontrolliert worden zu sein. Das heißt: Ob wir bei Rot gehen oder fahren, zu schnell fahren, widerrechtlich parken oder ähnliches – wir sind es gewohnt, dass man uns relativ selten ertappt. Weil wir damit durchkommen, machen wir es das nächste Mal wieder und animieren sogar andere, es uns nachzumachen. Hinzu kommt, dass Deutschland im europäischen Vergleich recht humane Bußgelder hat. In einem unserer Forschungsprojekte zeigte sich, dass statt höherer Bußgelder an vielen Stellen mehr Punkte in der Flensburger Verkehrssünderdatei sinnvoll wären. Punkte halten wir auch für das gerechtere Mittel, weil sie unabhängig vom jeweiligen Geldbeutel wirken und mehr disziplinieren. Denn wer wiederholt Punkte bekommt, bei dem wird es irgendwann kritisch mit dem Führerschein.

Können Sie ein konkretes Beispiel nennen?

Wenn Sie innerorts mit dem Pkw 15 km/h über dem Erlaubten fahren, zahlen Sie im Moment 50 Euro Strafe, wenn man Sie erwischt. Wir sagen: 50 Euro plus ein Punkt, denn in unserem Forschungsprojekt haben die Befragten gesagt, ab dann würden sie es nicht mehr machen. Wenn Sie mit dem Pkw bei Rot fahren, kostet es derzeit 200 Euro, zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot. Verdoppelt sich hier das Bußgeld bei gleichbleibenden Punkten und Fahrverbot, sinkt die subjektiv eingeschätzte Wahrscheinlichkeit des Rotlichtverstoßes stärker als bei einer Erhöhung der Punkte. Bei der Handynutzung am Steuer disziplinieren zwei Punkte statt bisher einer. Diese Verschärfungen brauchen aber mehr Kontrollkapazitäten: Menschen, die mit Kontrollen einen gewissen Flächendruck erzeugen, und Menschen in den Bußgeldstellen, die die Bescheide verschicken.

Das Interview führte Sebastian Petrich

Zur Person

Kirstin Zeidler
leitet seit 2024 die Unfallforschung der Versicherer. Die gelernte Einzelhandelskauffrau und studierte Betriebswirtin volontierte bei einer Kommunikationsagentur, baute beim ADAC den Jugendclub auf, machte Öffentlichkeitsarbeit bei der Versicherungskammer Bayern und bei einer großen Versicherung in Hamburg. Seit 2010 ist sie für den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft tätig.
www.udv.de

Forschungsbericht zur Sanktionierung von Regelverstößen bei Fahrrad und Pkw:
www.kurzelinks.de/regelverstoss

INFO UND MITMACHEN

Kein Geld für die Verkehrswende

Die Brandenburger SPD-BSW-Koalition hat die Möglichkeit vertan, die im 2024 beschlossenen Mobilitätsgesetz gewollte Verkehrswende einzuleiten. Der Haushalt 2026/2027 sieht überwiegend Straßenbau für bis zu 100 Millionen Euro vor, während der Fahrradetat nur zehn Millionen Euro beträgt. Wie viel Geld für Planung, Bau und Sanierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen zur Verfügung steht, bleibt unklar. Nötig wäre hier Transparenz.

Außerdem fordert der BUND mehr Mittel für den ÖPNV. Die Kommunen, die den Bus- und Tramverkehr organisieren, bekommen nicht genügend Geld, um die gestiegenen Personal- und Betriebskosten zu decken. Wenn der zuständige Minister für Infrastruktur und Landesplanung, Detlef Tabbert (BSW), nicht entschieden gegensteuert, ist ein verschlechtertes ÖPNV-Angebot zu erwarten.

Stellungnahme des Bündnisses „Verkehrswende Brandenburg jetzt" zum Haushalt:
www.kurzelinks.de/haushalt-verkehr

Mythos Sicherheitsabstand

14.000 Bäume wurden entlang der Brandenburger Alleen in den letzten sechs Jahren ersatzlos gefällt. Meistens lautet die Begründung, es sei ein Sicherheitsabstand von 4,5 Metern nötig. Für Nachpflanzungen unter Berücksichtigung dieser 4,5 Meter fehlt meistens der Platz beziehungsweise das Geld, um die benötigte Fläche zu kaufen.

Ein vom BUND beauftragtes Gutachten zeigt aber: Kein einziges Gesetz verlangt diesen Sicherheitsabstand. Vielmehr erlaubt die gesetzliche Lage eine Fällung im Namen der Verkehrssicherheit nur dann, wenn keine andere Maßnahme hilft.

Das bedeutet: Die Standardlösung muss sein, eine Leitplanke zu installieren oder die zulässige Geschwindigkeit zu reduzieren. Außerdem muss die Situation für jeden Alleebaum einzeln geprüft werden.
www.BUND-brandenburg.de/allee-gutachten

Berlin autofrei

Der BUND teilt das Ziel des Volksbegehrens „Berlin autofrei", den privaten Autoverkehr innerhalb und außerhalb des S-Bahnrings konsequent zu reduzieren. Deshalb hat er die Unterschriftensammlung unterstützt. Den Gesetzesentwurf von „Berlin autofrei" trägt er aber inhaltlich nicht ganz mit, weil er smartere und weniger bürokratische Ansätze auf Bundesebene bevorzugt.
www.BUND-berlin.de/vb-autofrei

Velokids

Wie funktioniert die Radfahrausbildung im realen Straßenverkehr? Eine Broschüre für Lehrkräfte liefert Ideen und praktische Hinweise.
www.BUND-berlin.de/velokids-broschuere

Sicheres Helsinki

Wie hat die finnische Hauptstadt ein Jahr ohne Verkehrstote möglich gemacht?
www.umweltzoneberlin.de/2025/09/25

Kleine Erinnerung an die CDU: Abfallvermeidung hat auch eine soziale Dimension
Foto: INKOTA-netzwerk

Es quietscht auf Kosten des Klimas

Die schwarz-rote Koalition in Berlin kürzt drastisch beim Umwelt- und Naturschutz. Gleichzeitig verzichtet sie auf Einnahmen, die eine positive Lenkung hätten.

Erst im Dezember wird das Abgeordnetenhaus den Doppelhaushalt für die Jahre 2026/2027 beschließen, bis dahin können sich einzelne Posten immer wieder verschieben. Aber die Tendenz ist deutlich: Nicht nur für Soziales und Kultur, sondern auch und vor allem für Stadtnatur, saubere Mobilität, Verkehrssicherheit, Müllvermeidung und Wärmewende gibt es deutlich weniger Geld. Der Zuständigkeitsbereich von Umwelt- und Verkehrssenatorin Ute Bonde (CDU) muss mit 14 Prozent weniger Mitteln auskommen, die Kapitel Umwelt-, Natur- und Klimaschutz sogar mit 38 Prozent weniger gegenüber dem Vorjahr (194 Millionen Euro statt bisher 313 Millionen Euro). Dabei ist der Gesamthaushalt nicht unbedingt ein Sparhaushalt. Mit 43,8 Milliarden Euro für 2026 und 44,6 Milliarden Euro für 2027 hat er ein deutlich größeres Volumen als der im laufenden Jahr (40,2 Milliarden Euro). Und er leistet sich zweifelhafte Ausgaben, wie etwa die sechs Millionen Euro für die Olympia-Bewerbung 2036.

Ein paar Beispiele für ökologisch kontraproduktives Sparen: Mit dem **Reparaturbonus** schafft der Senat ein höchst erfolgreiches Müllvermeidungsprojekt ab. In den letzten zwei Jahren hatten fast 15.000 Menschen den Zuschuss für die Reparatur von Elektrogeräten in Anspruch genommen. Die für das Jahr 2025 veranschlagten 1,25 Millionen Euro waren schon im Juni komplett verbraucht. Für die Pflege der **Kleingewässer** plant Rot-Schwarz nur noch rund 800.000 Euro ein, 2025 waren es noch 4,9 Millionen Euro. Das **Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK)**, das unter anderem kommunale Wärmeplanung fördert, wird 2026 und 2027 um 75 und 80 Prozent gekürzt. Besonders kurzsichtig sind die Kürzungen im Klimaschutzprogramm **BENE 2** (85 Millionen Euro), denn für jeden ausgegebenen Euro bekommt Berlin 2,50 Euro EU-Förderung.

Wie sich die Kürzungen im Alltag auswirken, macht ein exemplarischer Blick in einen **Bezirkshaushalt** deutlich. Wie die anderen elf Bezirke bekommt Neukölln weniger Zuweisungen vom Land. Insgesamt fehlen dort nun 20 Millionen Euro, um den Status quo aufrecht zu erhalten. Für die Baumpflege gibt es gar kein Geld mehr, andere Bereiche werden drastisch gekürzt: Verkehrssicherheit -25 Prozent, Fußverkehr -50 Prozent, Radverkehr -66 Prozent, Lärmschutz -80 Prozent.

Auf der Einnahmenseite verzichtet Schwarz-Rot leider auf ökologische Lenkungswirkung. Die Parkraumbewirtschaftung spielt noch nicht einmal ihre Verwaltungskosten ein, die Einnahmen aus Bußgeldern gehen zurück, weil es an Personal und Blitzern fehlt, und der Senat weigert sich beharrlich, eine Einwegverpackungssteuer nach Tübinger Vorbild einzuführen. Die würde nicht nur den To-go-Müll reduzieren, sondern jedes Jahr einen zweistelligen Millionenbetrag einbringen. *sp*

Scheinlösung Quotenjagd

Die Brandenburger Landwirtschaftsministerin will den Wolf ins Jagdrecht aufnehmen, um seine Akzeptanz zu stärken. Besser wäre, mehr Geld in den Herdenschutz zu stecken.

„Wolf frisst Frischling" oder „Jäger entdeckt Rehkadaver mit Wolfsspuren": Solche Meldungen schaffen es selten in die Medien. Allerdings beschreiben sie den Alltag in den Wäldern recht gut: Zu 95 Prozent besteht die Beute von Wölfen in Deutschland aus Rehwild, gefolgt von Schwarz- und Rotwild. Die bundesweit etwas mehr als 4.000 Nutztiere, die 2024 von Wölfen getötet oder verletzt wurden, machen nur einen kleinen Teil der Wolfsnahrung aus. In Brandenburg, dem wolfreichsten Bundesland, kam es 2024 zu 279 Angriffen, die 1.047 Tiere trafen. Diese Vorfälle erreichen sehr häufig die Öffentlichkeit. Und bewegen sie.

Die SPD-BSW-Koalition in Potsdam nimmt seit ihrem Amtsantritt auf diese Stimmung Rücksicht, sie hat ein „Bestandsmanagement" nicht nur für Wölfe, sondern auch für Biber im Koalitionsvertrag vereinbart. Sofern mit Bestandsmanagement gemeint ist, die Population zu verringern, ist völlig unklar, wie das in Einklang mit europäischem und deutschem Recht geschehen soll. Der Wolf ist zwar keine streng geschützte Art mehr, aber immer noch eine geschützte. Man darf ihn nicht einfach „entnehmen". Da wirkt die Ankündigung von Landwirtschaftsministerin Hanka Mittelstädt (SPD), den Wolf bis zum Jahresende ins Jagdrecht aufzunehmen, wie hilfloser Aktionismus.

Wäre der Wolf eine laut Brandenburger Jagdgesetz jagbare Art, müsste für ihn eine ganzjährige Schonzeit gelten, schließlich erlaubt das Bundesnaturschutzgesetz die Tötung von Wölfen nur in Ausnahmefällen, nämlich wenn Wölfe Nutztiere trotz zumutbarer Schutzmaßnahmen wie Zäune oder Hütehunde reißen. In diesen Fällen darf im Umkreis von 1.000 Metern um den Rissort drei Wochen nach dem Vorfall auf Wölfe geschossen werden. Eine Quotenjagd, von Ministerin Mittelstädt ins Spiel gebracht, ist dagegen mit Bundesrecht unvereinbar, weil sie die Population verringert. Sie birgt das Risiko, dass der Wolf in Deutschland wieder ausstirbt. Und selbst wenn es erlaubt wäre: Eine bestimmte Zahl von Wölfen zu töten, ist überhaupt keine Garantie dafür, dass Wolfsrisse ausbleiben. Unter Umständen bewirkt die pauschale Reduzierung des Bestands sogar das Gegenteil. Zerfällt ein im Verband jagendes Rudel, so könnten Einzeltiere sich auf leichter zu erlegende Beute zu konzentrieren, nämlich ungenügend geschützte Nutztiere.

Davon gibt es immer noch zu viele, wie die Brandenburger Risszahlen 2024 zeigen: In 83 Prozent aller Fälle gab es keinen oder nur geringen Herdenschutz, nur in 12 Prozent der Fälle überwand ein Wolf einen guten Schutz. Will die Landesregierung wirklich die Nutztiere vor Wölfen schützen, dann muss sie Prävention und Entschädigungen verbessern. Von den rund 300 Millionen Euro Agrarförderung in Brandenburg gehen jährlich gerade einmal zwei Millionen Euro in den Herdenschutz und nur 200.000 Euro in Schadensausgleich für Nutztierhalter*innen. Fast so wichtig wie genügend Haushaltsmittel ist freilich die schnelle und unbürokratische Abwicklung der Zahlungen. Akzeptanz für den Wolf zu schaffen, bedeutet also auch, die Verwaltung gut auszustatten und zu organisieren. *sp*

FAQ: Wie zählt man Wölfe? Wann ist eine Population stabil? Wie viele Wölfe leben in Brandenburg?
www.BUND-brandenburg.de/wolf-faq

Wolf vor wolfssicherem Zaun im Wildpark Schorfheide
Foto: Sebastian Petrich

Grüne Flächen retten – Hitzeschutz jetzt!

Die neue BUND-Kampagne fordert mehr Parks, Wiesen und Gärten, keine weitere Versiegelung von Grünflächen und neue Bebauung nur noch an bereits versiegelten Orten

Ungefähr alle drei Jahre verschwinden in Berlin grüne Flächen von der Größe des Tempelhofer Felds. Diese Entwicklung droht sich noch zu verschärfen. Der im Oktober auf Bundesebene beschlossene „Bauturbo" macht es den Kommunen leichter, bislang unbebaute Flächen zu bebauen. Von diesen Regeln wird der Berliner Senat ausgiebig Gebrauch machen, plant er schließlich 16 von 24 neuen Stadtvierteln auf der grünen Wiese. Dazu kommen viele kleinere Vorhaben von privaten Investor*innen. Auch sie zieht es, weil es oft am einfachsten scheint, auf die grüne Wiese. Genauer gesagt: nicht nur auf Wiesen, sondern auch auf Kleingärten, Ackerland, Ufer, ehemalige Friedhöfe und sogar Wald.

In dieser BUNDzeit stellen wir zwei sehr unterschiedliche Flächen vor. Für die winzige Klimaoase in der Prinzregentenstraße besteht leider kaum mehr Hoffnung. Anders im Fall Späthsfelde: Nicht nur der BUND, Kleingartenverbände und Bürgerinitiativen, sondern auch die Treptower Bezirkspolitik lehnt dieses Naturzerstörungsprojekt entschieden ab. Noch ist nichts verloren.

Wenn die Stadtgesellschaft klarmacht, wie wichtig ihr die grünen Flächen sind, wird sie sie erhalten können. Die Stadtnatur ist so wertvoll für die Artenvielfalt, den Wasserhaushalt, das menschliche Wohlbefinden, die Kühlung in den kommenden Hitzesommern – Berlin kann es sich nicht leisten, seine grünen Schätze zu verschleudern.

Dreieck Späthsfelde: Kleingärten und Amphibien in Gefahr

Im äußersten Westen des Treptower Ortsteils Baumschulenweg, eingerahmt von Autobahn A113, Britzer Verbindungskanal und dem Waldgebiet Königsheide, plant die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eines von berlinweit 24 neuen Stadtquartieren. 2.000 bis 4.000 neue Wohneinheiten sollen auf dem gut 100 Hektar großen Areal entstehen, daneben ein neues Gewerbegebiet entlang der Autobahn. Abgesehen von zwei kleinen Einfamilienhaussiedlungen prägt heute Stadtgrün das Dreieck: abwechslungsreiche Stadtnatur aus Wiesen, Gehölzen, Kleingärten und Gartenbauflächen. Letztere gehören zur traditionsreichen Späth'schen Baumschule, der das Gebiet seinen Namen verdankt und von der nach den Senatsplänen nur die denkmalgeschützten Gebäude, das Arboretum und die Jubiläumsallee übrigbleiben sollen.

Entgegen den Beschwichtigungen, die Stadtentwicklungssenator Christian Gaebler (SPD) 2024 äußerte, sehen die im Sommer 2025 vorgestellten Pläne auch die Bebauung von Kleingärten vor. Rund 400 Parzellen befinden sich im Plangebiet, weitere müssten für die Verkehrsanbindung verschwinden. Auf Ersatz können die betroffenen Kleingärtner*innen angesichts langer Wartelisten bei den Kleingartenvereinen im Bezirk nicht hoffen. Tausende Anwohnende in Neukölln und Treptow würden ein beliebtes Naherholungsgebiet verlieren, während in der Nachbarschaft der Nutzungsdruck auf die grünen Flächen steigt. Für die Stadtnatur hat das Dreieck Späthsfelde große Bedeutung, kommen doch mit Zauneidechse und Knoblauchkröte streng geschützte Arten vor, die Zielarten des Biotopverbunds sind – geht es ihnen gut, befindet sich auch das Umfeld in gutem Zustand.

Über die Versiegelung und den Verlust von Stadtnatur hinaus hat das Vorhaben weitere ungute ökologische Folgen: Die Bauarbeiten könnten den Grundwasserpegel weiter senken, was dem ohnehin angeschlagenen Wald in der Königsheide weitere Probleme bereitet. Außerdem sehen die Pläne eine neue Straße zwischen der Autobahnausfahrt Späthstraße und dem Königsheideweg vor – mit der Option, weiter ostwärts bis zur Köpenicker Landstraße verlängert zu werden. Dies entspricht genau der Trasse der sogenannten Südostverbindung (SOV), eines Autobahnzubringers, der vor vielen Jahren geplant und später angeblich wieder verworfen wurde. Dafür müsste weitere Stadtnatur weichen. Auch der Umstand, dass sich das Dreieck Späthsfelde fern jeder Schieneninfrastruktur befindet und damit neuen Autoverkehr erzeugt, spricht gegen das Bauvorhaben.

Mehr über Artenvielfalt, Wasser und Verkehr in Späthsfelde:
www.umweltzoneberlin.de/2025/10/14

Noch mehr Versiegelung kann der Teichfrosch in Späthsfelde nicht brauchen ...

... er will seine Teiche behalten

Mit den Gärten wird auch der Gartenrotschwanz verschwinden
Fotos: Andrea Gerbode

Ohne die grüne Oase wird es in der Prinzregentenstraße künftig heißer
Foto: Carmen Schultze

Prinzregentenstraße: Die Klimaoase verschwindet

Eckgrundstück ca. 50 mal 50 Meter in ruhiger Innenstadtlage mit Baurecht – welche Investor*innen könnten da nein sagen? Eigentlich ein kleines Wunder, dass das Gelände an der nordöstlichen Ecke der Kreuzung Prinzregentenstraße/Waghäuseler Straße noch nie bebaut war, zumindest so weit die Chroniken zurückreichen. Seit den 1920er-Jahren bewirtschafteten Kleingärtner*innen ein Dutzend Parzellen, bis sie Anfang 2024 das Areal räumen mussten. Dank gewisser Verzögerungen im Planungsablauf bekam die Initiative nachbarschafft e. V. die Gelegenheit, den Ort vorübergehend als einen der Allgemeinheit offenstehenden Kiezgarten zu pflegen. Klimaoase nannten die Aktiven die ehemaligen Kleingärten sehr treffend, „ein lebendiges Beispiel dafür, wie mit bürgerschaftlichem Engagement stadtökologische Kühlung, Gesundheitsschutz, soziale Teilhabe und Bildung auf kleinstem Raum wirksam umgesetzt werden können", wie Maike Weißpflug von nachbarschafft sagt.

Doch diesen Oktober war Schluss. Die landeseigene Wohnungsbaugesellschaft, die das Grundstück von einer Berufsgenossenschaft gekauft hat, will ein Haus mit etwa 270 Studierendenapartments und einer Kita bauen. Die Warmmiete der 20 Quadratmeter kleinen möblierten Einheiten soll bei 490 Euro liegen, also bei fast 25 Euro pro Quadratmeter. Mit der ehemaligen Kleingartenkolonie gehen 60 Obstbäume, Beerensträucher, Gehölze und Hecken verloren. Den Anwohnenden fehlt ein Treffpunkt im Grünen und vielen Wildtieren ein Lebensraum. Auch die Kühlungsfunktion dürfte schmerzlich vermisst werden: Die Lufttemperatur lag im Durchschnitt 3,3 Grad niedriger als in der Umgebung.

Wie der Schutz der grünen Flächen im Einzelnen geregelt werden soll, steht im BUND-Hintergrundpapier:
www.BUND-berlin.de/flaechen-hintergrund

Machen Sie mit dem BUND gemeinsam Druck, zeichnen Sie jetzt die Petition „Grüne Flächen retten – Hitzeschutz jetzt"

www.gruene-flaechen-retten.de

Sie haben schon unterschrieben? Hervorragend. Dann werben Sie im Bekanntenkreis, reden Sie mit Freund*innen und Kolleg*innen, machen Sie die Rettung der grünen Flächen zum Topthema in Berlin!

INFO & MITMACHEN

Subventionen für Tierleid?

Ein kleiner Fortschritt: Äußerst marktmächtige Handelsketten haben beschlossen, spätestens ab 2030 kein Fleisch der niedrigsten Haltungsstufen 1 und 2 mehr zu verkaufen. Damit dürfte die Nachfrage für diese Produkte einbrechen. Sollen Agrarunternehmen dennoch Subventionen für Tierhaltung mit den niedrigen Tierwohl-Anforderungen dieser Stufen bekommen?
Der BUND findet: nein. Vielmehr sollten staatliche Förderungen nur noch für Ställe gezahlt werden, die mindestens die Kriterien von Stufe 4 (Auslauf) oder besser noch Stufe 5 (bio) erfüllen.
www.BUND-brandenburg.de/subventionen

Apfelsaft

Die Ernte 2025 ist da: Ab sofort gibt es Apfelsaft von der BUND-Streuobstwiese in Stahnsdorf.
Eine Drei-Liter-Packung Apfelsaft kostet 8 Euro, ab zwei Stück 7,50 Euro je Packung.
Die Erlöse kommen der BUND-Streuobstwiese zugute.

Kein Versand, nur Selbstabholung in der Berliner BUND-Geschäftsstelle, nur solange der Vorrat reicht.

BUND-Landesgeschäftsstelle
Crellestraße 35
10827 Berlin-Schöneberg

Montag bis Donnerstag,
10–13 Uhr und 14–17 Uhr

Mehr zur Stahnsdorfer Streuobstwiese:
www.BUND-berlin.de/streuobstwiese

Wasserdialog am Lietzensee

Eingebettet in die denkmalgeschützten Parklandschaft bietet der Lietzensee nicht nur einen wertvollen Erholungsraum für die Stadtgesellschaft, sondern auch Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. Wie kann eine denkmalgerechte und gleichzeitig klimaangepasste Entwicklung des Lietzensees aussehen?
19.11.2025, 15–17 Uhr, Terrasse vor dem Parkwächterhaus im Lietzenseepark (Eingang Wundtstraße)
Anmeldung gern unter wassernetz@BUND-berlin.de

Baumentscheid

Mehr Bäume in Berlin – dieses Ziel findet auch der BUND gut. Dass aber das BäumePlus-Gesetz, das die Initiative Baumentscheid vorgelegt hat, tatsächlich umgesetzt wird und ausreicht, um die großen Herausforderungen beim Klimaschutz zu bewältigen, bezweifelt der BUND Berlin stark. Die CDU-SPD-Landesregierung versagt sowohl beim Klimaschutz als auch beim Erhalt der Stadtnatur.

Nur mit weiteren Klimaschutzmaßnahmen und einer Landesregierung, die ernsthaft daran interessiert ist, Berlins Stadtnatur und Bäume zu bewahren, und die den Klimaschutz als gesamtstädtische Aufgabe versteht, kann die Klimaanpassung gelingen.
www.baumentscheid.de

BUND jugend
YOUNG FRIENDS OF THE EARTH

Klima-Content auf Social Media: Nachhaltigkeit mit Filter?

Ein Instagram-Reel geht viral: Eine junge Influencerin zeigt ihre „Zero-Waste-Morning-Routine" – ästhetisch gefilmt, mit stylischen Produkten und klarer Message. Hunderttausende klicken, liken und teilen. Doch bei genauerem Hinsehen bleiben einige Frage offen: Sind die vorgestellten Produkte wirklich nachhaltig? Wird auf Quellen verwiesen? Auch wir, die BUNDjugend, posten regelmäßig Klima-Content – fundiert und mit Quellen, aber weniger spektakulär. Weil Nachhaltigkeit selten einfache Lösungen bietet, bleiben wir bei der Tiefe – auch wenn das weniger Klicks bringt.

Willkommen in der Welt des Klima-Contents auf Social Media – einem Raum zwischen Aufklärung und Oberflächlichkeit, zwischen

Was ist Klima-Content?

Klima-Content umfasst alle Inhalte auf Social-Media-Plattformen, die sich mit Themen wie Klimawandel, Nachhaltigkeit, Umweltschutz oder Konsumkritik beschäftigen. Dazu zählen Erklärvideos, Challenges oder Alltagstipps. Produziert werden sie von ganz unterschiedlichen Akteur*innen, von Influencer*innen über NGOs wie die BUNDjugend bis hin zu Unternehmen.
Klima-Content ist also kein einheitliches Genre, sondern ein Mix aus Bildung, Aktivismus und Lifestyle – von unterhaltsamen TikTok-Clips bis zu ausführlichen YouTube-Erklärvideos.

Bildung in Sekunden

Gerade durch seine Kürze hat Klima-Content auf Social Media enormes Aktivierungspotenzial. Die Einstiegshürde ist niedrig: Ein Wisch auf dem Smartphone genügt, um etwas über CO_2-Bilanzen, Mikroplastik oder Klimagerechtigkeit zu lernen.
Ein weiterer Vorteil ist die persönliche Ansprache. Wenn Influencer*innen aus ihrem Alltag berichten, wirkt Klimaschutz nahbar und machbar – oft zugänglicher als offizielle Kampagnen.
Hashtags wie #FridaysForFuture, #ClimateAction oder #ZeroWaste bündeln Bewegungen, setzen Trends und machen Proteste sichtbar. Auch Medienprojekte wie der Instagram-Kanal „klima.neutral" des WDR zeigen, dass fundierter Klima-Journalismus auf Social Media funktioniert – informativ, kurzweilig und zielgruppengerecht.

Die Schattenseite

Viele Klima-Inhalte auf Social Media bleiben oberflächlich und ungenau. Die Schnelllebigkeit der Plattformen fördert Trends, aber erschwert tiefergehende Diskussionen. Komplexe wissenschaftliche Zusammenhänge lassen sich kaum in 15-Sekunden-Clips unterbringen – und werden oft zugunsten von Klicks, Ästhetik und Unterhaltung verkürzt.
Ein wachsendes Problem ist das sogenannte Greenwashing, also das Vortäuschen von Umweltfreundlichkeit. Immer mehr Unternehmen, aber auch Tausende Influencer*innen, nutzen den Nachhaltigkeitstrend, um sich ein grünes Image zu geben – oft ohne echte Substanz. Eine Untersuchung von Greenpeace und der Harvard-Universität aus dem Jahr 2022 zeigt: Zwei Drittel der analysierten Social-Media-Beiträge großer Konzerne betonen angebliche „grüne Innovationen", liefern jedoch keine konkreten Belege.
Auch visuelle Inszenierungen spielen eine Rolle: Viele Beiträge folgen der typischen „Insta-Ästhetik" – clean, hell, minimalistisch. Das vermittelt ein Gefühl von Nachhaltigkeit, ohne sie inhaltlich zu belegen. Die Gefahr: Klima-Content wird zur Kulisse, die Botschaft verflacht oder wird widersprüchlich.

Wie erkenne ich echten Klima-Content?

Echten Klima-Content erkennt man an Transparenz, Quellenangaben und der Offenlegung von Kooperationen. Wer steckt dahinter? Gibt es finanzielle Interessen oder Quellenangaben?
Zudem gilt: Vorsicht bei einfachen Lösungen für komplexe Probleme. Wenn ein einzelnes Produkt als „Die grüne Lösung" präsentiert wird, ist Skepsis angebracht. Nachhaltigkeit ist ein Prozess – keine Konsumformel.
Die Verantwortung liegt nicht allein bei den Nutzer*innen: Auch Creator*innen sollten sich der Wirkung ihrer Inhalte bewusst sein und transparent sowie glaubwürdig arbeiten. Plattformen wiederum müssten Greenwashing und Desinformation besser kennzeichnen oder regulieren. Denn wenn Algorithmen vor allem auf Reichweite setzen, verlieren fundierte Inhalte schnell.

Bleibt kritisch!

Klima-Content kann ein starkes Werkzeug sein, um Umweltbewusstsein zu fördern, Wissen niedrigschwellig zu vermitteln und Menschen zu motivieren. Doch gleichzeitig birgt er Risiken: Oberflächlichkeit, Schönfärberei und Greenwashing können das Vertrauen in echte Umweltbewegungen untergraben. Wir machen weiter – mit fundierten Inhalten, Quellenangaben und der Bereitschaft, auch unbequeme Wahrheiten zu benennen.
Lasst euch inspirieren, entdeckt neue Perspektiven, aber bleibt kritisch und fragt, wer hinter einem Beitrag steckt. Lasst euch nicht von schönen Bildern blenden – und engagiert euch dort, wo Veränderung wirklich passiert: im echten Leben.
Rika Hessel, FÖJlerin der BUNDjugend Berlin, mithilfe von KI

Klicks mit Haltung

https://www.instagram.com/fridaysforfuture.de

Carla Reemtsma ist die Sprecherin von Fridays for Future und vertritt die Bewegung auf Social Media.
Foto: Leonhard Lenz, creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.en

www.instagram.com/vollklimatisiert

Laurens und Gregor beleuchten naturwissenschaftliche, gesellschaftliche und wirtschaftliche Hintergründe der Klimakrise.

https://das-klima-thema.de/klimajournalismus-klappt-auch-auf-instagram

Gero, Jule, Samira und Valentin vom WDR erklären kurz und knapp Probleme der Klimakrise.

Auch die BUNDjugend kommuniziert auf mehreren Kanälen:

www.instagram.com/bundjugend

climatejustice.global/@bundjugend

https://bsky.app/profile/bundjugend.bsky.social

www.youtube.com/@BundjugendDe

www.flickr.com/photos/_bundjugend

TERMINE

BUNDjugend Berlin

Train The Trainer

Hast du Lust, im April und Mai 2026 Multiplikator*in für Klimabildung an Schulen zu werden?
Anmeldung demnächst auf unserer Website

Mitgliederversammlung

Wir wollen gemeinsam auf das letzte Jahr zurückblicken und über wichtige Themen entscheiden. Außerdem wird eine Vorstandswahl stattfinden, bei der auch du kandidieren kannst. Komm dazu! **19.11.2025**, 17 Uhr, BUNDjugend-Büro (Erich-Weinert-Straße 82, 10439 Berlin)

Erste-Hilfe-Kurs

Weißt du, wie die stabile Seitenlage geht? Auf welche Fragen solltest du beim Anruf des Notrufs vorbereitet sein? Wie funktioniert ein Druckverband? Das und vieles mehr lernst du bei unserem Erste-Hilfe-Kurs. In dem neun Unterrichtseinheiten umfassenden Kurs geht es nicht nur um Extremsituationen, sondern vor allem um ganz alltägliche Verletzungen. So kannst du als Ersthelfer*in tätig werden, bis der Krankenwagen kommt. **16.11.2025**, 10–17 Uhr, Berlin-Adlershof (die genaue Adresse erfährst du nach der Anmeldung) Ab 14 Jahren, Teilnahmebeitrag: 15 €

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. **5.12.2025**

Weihnachtsfeier

Zum Ende des Jahres soll es auch bei uns wieder gemütlich werden und wir blicken bei heißem Punsch, leckeren Keksen und mehr zurück auf ein tolles BUNDjugend-Jahr 2025. Irgendwann im Dezember

BUNDjugend Brandenburg

Wildniscamp Capture The Flag

Wir verbringen actionreiche Tage in der Wildnis und lernen Fähigkeiten, die uns im Spiel und in der Natur von Nutzen sind: z. B. Spuren lesen, Schlafplätze errichten, uns in und mit der Natur orientieren. Jetzt anmelden! **6.4.2026–10.4.2026**, Ab 16 Jahren Teilnahmebeitrag: 220 €, für BUND-Mitglieder 145 €, bei Bürgergeldbezug 110 €

Weitere Termine und alle Infos findest du unter: www.BUNDjugend-brandenburg.de/veranstaltungen • www.BUNDjugend-berlin.de/termine

Diese Eichen dürfen nicht weichen

Von der Spree durch die Wuhlheide und den Biesenhorster Sand bis Biesdorf: Ein Spaziergang durch eine von Schnellstraßenplänen bedrohte Landschaft

Wenn Sie lieber sanft beginnen mögen, arbeiten Sie sich vom U-Bahnhof Biesdorf-Süd auf der westlichen Seite der Gütereisenbahnstrecke (Berliner Außenring) durch das Naturschutzgebiet „Biesenhorster Sand" nach Süden durch. Dazu müssen Sie nur den nicht ausgeschilderten Pfad finden, der zwischen den beiden Fußgängerbrücken am Richard-Kolkwitz-Weg abgeht. Wenn Sie sich aber von Anfang an bewusst machen möchten, was der Natur auf unserer Route droht, dann rollen Sie das Feld von Süden auf. Am besten ab dem S-Bahnhof Spindlersfeld. Gehen Sie die Gloriastraße bis zu ihrem Ende, biegen Sie auf einen Fußweg westwärts ein und erklimmen Sie die Stufen zu der Straßenbrücke, die über die S-Bahn führt. Oben angekommen folgen Sie der Spindlersfelder Straße über die Spree nach Norden. Diese vierspurige Schnellstraße ist der südliche Teil der sogenannten Tangentialverbindung Ost (TVO). Der nördliche Teil führt als Märkische Allee von der Stadtgrenze bei Ahrensfelde über Marzahn bis zur Bundesstraße B1/B5 in Biesdorf.

Zwischen diesen Schnellstraßen klafft aus Sicht einer auf den Autoverkehr fixierten Stadtplanung eine Lücke. Vor Ort zeigt sich jedoch: Bei dieser „Lücke" handelt es sich nicht um leeren Raum, sondern unzweifelhaft um Wald!

Wo die Spindlersfelder Straße auf die Straße An der Wuhlheide stößt, nehmen wir den Waldweg. Nicht den schmalen Fußweg direkt bei der Tramhaltestelle, sondern den breiteren Weg direkt neben der Bahn – genau dort, wo nach Senatsplänen die TVO verlaufen soll. Beim Eintritt in den Wald noch schnell einen Blick nach links: Die Bahnbrücke ist ziemlich breit geraten, ihre Sockel könnten gut und gern zwei weitere Gleise tragen. Offensichtlich war hier schon einmal etwas mehr geplant. Doch davon später. Rechts und links des Weges liegt eine Menge Totholz in verschiedenen Verfallsstadien, die Holzernte scheint nicht an erster Stelle zu stehen. Neben den zu erwartenden Kiefern dominieren Eichen, dazu Birken und etwas Ahorn. Schnell kommen wir zur ersten Natursehenswürdigkeit, einer knorrigen, vielfach verzweigten Eiche.

Es bleibt nicht die einzige uralte Eiche auf dem Spaziergang. Berlinweit gehört die Wuhlheide zu den Orten mit besonders alten Eichen. Ausgerechnet dieses Juwel soll einer Autostraße zum Opfer fallen? Über 35 Hektar Natur würde die TVO dauerhaft zerstören. Der Verlust an Waldfläche wäre sogar noch größer: Auf ihren 7,2 km Länge verliefe die TVO zwar weitgehend parallel zur bestehenden Bahntrasse, aber immer mit einigen Metern Abstand. Weiteren Raum nimmt der Baustellenweg ein. Selbst wenn ein Teil der Fläche nach dem Bau renaturiert werden sollte, kann der Verlust jahrhundertealter Eichen niemals ausgeglichen werden.

Wozu diese Asphaltschneise durch den Wald? Die Befürworter*innen reden von einer dringend benötigten Entlastung der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßen des östlichen Berlins. Wirkliche Entlastung könnte ein anderes Projekt bringen: eine S- oder Regionalbahnstrecke parallel zur bestehenden Güterbahnstrecke. Wie die TVO ist auch die sogenannte Nahverkehrstangente seit Jahren angedacht – und zum Teil schon vorbereitet, wie die Brückensockel an der Spindlersfelder Straße zeigen. Wird die TVO Realität, gibt es keinen Platz mehr für eine Nahverkehrstangente.

Nach 1,1 km biegen wir ostwärts ab (wenn wir einen Reitweg erreicht haben, sind wir schon zu weit und der Weg nach Norden wird sich als Sackgasse erweisen). Die stark befahrene Rudolf-Rühl-Allee kreuzen wir, um auf ihrem Fußweg zum S-Bahnhof Wuhlheide zu gelangen. Auf der anderen Seite der S-Bahn folgen wir erneut der Rudolf-Rühl-Allee über die Güterbahngleise und steigen eine Treppe hinab zu einer Kleingartenanlage. Jetzt geht es wieder entlang der Bahntrasse nach Norden.

Nach gut 300 Metern beginnt der Biesenhorster Sand: ein Trockenrasengebiet mit einzelnen Bäumen und kleinen Waldabschnitten. Wie unzählige alte Schwellen und andere Relikte bezeugen, war es zu DDR-Zeiten ein Rangierbahnhof. Heute wachsen nicht weniger als 21 Rote-Liste-Pflanzen auf dieser Offenlandschaft. Die TVO verliefe zwar auf der andere Seite der Bahn, würde aber mit ihrem Lärm den einzigartigen Charakter des Gebiets komplett zerstören – und den Platz der Nahverkehrstangente einnehmen. Diese müsste, sollte sie dennoch realisiert werden, im Naturschutzgebiet entstehen. Das ist undenkbar. Machen Sie sich auf den Weg und überzeugen Sie sich selbst, warum die TVO niemals gebaut werden darf! *sp*

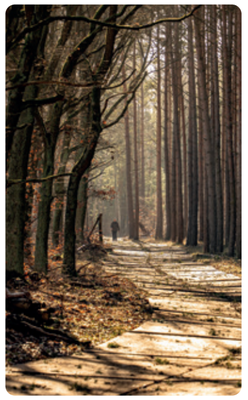
oben: Protestspaziergang durch die Wuhlheide pausiert an ikonischer Eiche.

rechts: Eichen gegen Kiefern
Fotos: Björn Obmann

Spindlersfelder Straße bis U-Bahnhof Biesdorf-Süd: ca. 5,5 km

Mehr zur TVO und zum Planungsstand:
www.bi-wuhlheide.de

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: Querungshilfen vorschlagen

Genau das muss man den Straßenbauämtern ab und zu mitteilen.
Foto: Sebastian Petrich

Stehen Sie manchmal minutenlang am Straßenrand, weil die Fahrbahn schwer zu Fuß zu kreuzen ist? Wenn Sie Orte kennen, an denen es dringend eine Querungsmöglichkeit geben sollte, dann schlagen Sie dort eine vor!

Grundsätzlich kommen drei verschiedene Querungshilfen infrage: Mittelinseln, Zebrastreifen (im Behördenjargon Fußgängerüberweg) und Gehwegvorstreckungen (auch Gehwegnasen genannt: Stellen, an denen die Fahrbahn verengt wird, um die zu querende Fahrbahnfläche zu reduzieren und Sichtkontakt zwischen den Verkehrsteilnehmern zu erleichtern). Selbstverständlich können Sie auch Ampeln (offiziell: Lichtsignalanlagen) fordern, allerdings sind diese wesentlich teurer zu bauen und zu unterhalten.

Zebrastreifen kommen in einigen Situationen nicht infrage. Etwa wenn es mehr als eine Fahrspur pro Richtung gibt, wenn eine Tram auf der Straße fährt oder die zu querende Stelle in einer Kurve liegt. Rechnen Sie auch mit dem Einwand, das Fußverkehrsaufkommen sei an dieser Stelle zu niedrig oder das Kraftverkehrsaufkommen zu hoch für einen Übergang. Mit einer eigenen Verkehrszählung stärken Sie Ihre Position. Das beste Argument für Zebrastreifen, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen ist immer die Verhütung von Unfällen.

Im Prinzip sind in Berlin die Straßenämter der Bezirke für die Querungshilfen zuständig.
www.kurzelinks.de/strassen-aemter

Es schadet aber nicht, auch den übergeordneten Behörden auf Landesebene zu schreiben. Das sind folgende Abteilungen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt:
querungsstellen@SenMVKU.berlin.de und
verkehrsmanagement@SenMVKU.berlin.de

Detaillierte Informationen zu Planung, Recht und Kosten von Querungshilfen:
www.kurzelinks.de/geh-recht

VERKEHR in Zahlen

Wie Berlin unterwegs ist (Anteil der Verkehrsmittel an allen zurückgelegten Wegen 2023)

34 % zu Fuß
26 % Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
22 % Motorisierter Individualverkehr (MIV)
18 % Fahrrad

So lang sind die zurückgelegten Wege in Berlin

18 km km pro Tag und Person
30 % der zurückgelegten Wege sind kürzer als 3 km

Wie Brandenburg unterwegs ist (2023)

51 % MIV
28 % zu Fuß
12 % Fahrrad
9 % ÖPNV

Welchen Verkehrsträgermix das Brandenburger Mobilitätsgesetz für 2030 anstrebt

60 % zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV
40 % MIV

Wie viele Menschen jährlich im Berliner Straßenverkehr sterben

38 2023
56 2024
30 2025 (bis 30.9.)

Quellen: TU Dresden (SrV-Studie 2023), Mobilität in Deutschland 2023, VCD Nordost, Verkehrswacht Brandenburg, Statistisches Bundesamt, Radverkehrsplan des Landes Berlin, Changing Cities, ADFC, Bündnis Verkehrswende Brandenburg jetzt

Wer in Berlin besonders gefährdet ist
Von den Straßenverkehrstoten des Jahres 2024 waren

27 über 65 Jahre alt
27 zu Fuß bzw. 1 im Rollstuhl unterwegs

Wie viele Menschen jährlich im Brandenburger Straßenverkehr sterben

108 2023
114 2024
79 2025 (bis 30.6.)

Wer in Brandenburg besonders gefährdet ist
Von den Straßenverkehrstoten des Jahres 2024 waren

50 über 65 Jahre alt

Wie viel Fahrradinfrastruktur in Berlin laut Mobilitätsgesetz zu bauen ist und was wirklich passiert

Plan 2022: **40 km**, fertiggestellt: **28,9 km**
Plan 2023: **60 km**, fertiggestellt: **23,2 km**
Plan 2024: **100 km**, fertiggestellt: **23,3 km**
Plan 2025: **200 km**, Ankündigung der Verkehrssenatorin: **17,6 km**

Wie Brandenburg beim kommunalen ÖPNV spart

Personalkosten steigen um bis zu **3,5 %**, Energiekosten steigen bis zu **14,4 %** (seit 2020), nur um **1,3 %** steigen die Fördermittel (2026)

Statt **30 Mio. €** (2025) erhalten die Verkehrsbetriebe 2026 nur noch **17 Mio. €** für Investitionen (z. B. Umrüstung von Bussen und Betriebshöfen auf Elektroantrieb)

Tempo 30 retten

Besonders viel kann der Senatsverkehrsverwaltung die Sicherheit von Kindern nicht wert sein. Sonst hätte sie nicht an 23 Hauptverkehrsstraßen, an denen bislang zur Abgasreduzierung Tempo 30 galt, wieder 50 km/h als Höchstgeschwindigkeit angeordnet – ohne dabei zu berücksichtigen, dass etliche davon auch Schulwege sind.

Eine dieser Hauptverkehrsstraßen ist die Albrechtstraße zwischen Neuer Filandastraße und Robert-Lück-Straße/Berlinickestraße (Nähe S-Bahnhof Steglitz). Weil sich im Umkreis von 500 Metern mehrere Kitas und Schulen befinden, bewegen sich hier werktags Hunderte Kinder. Manche kreuzen die Albrechtstraße zu Fuß oder auf dem Fahrrad, andere radeln auf der stark befahrenen Straße – und das ohne Radweg (warum es hier keinen gibt, ist eine andere interessante Frage).

Damit nicht erst ein Kind verunglücken muss, bevor die Behörden handeln, sammelt das Netzwerk Schulwegsicherheit Unterschriften für die Wiedereinführung von Tempo 30 auf der Albrechtstraße. Dieser Einwohnerantrag braucht mindestens 1.000 Unterschriften, um bei Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf eingebracht zu werden. Unterzeichnen dürfen alle, die mindestens 16 Jahre alt sind und ihren Hauptwohnsitz im Bezirk haben. Trifft das auf Sie zu? Dann machen Sie mit: **Unterschreiben Sie jetzt für Tempo 30 auf der Albrechtstraße!**

Fragen zur Unterschriftensammlung?
netzwerk.st-ze@schulweg.info

Download der Unterschriftenlisten:
www.BUND-berlin.de/albrecht30

Für alle Nicht-Stegliz-Zehlendorfer*innen: Selbstverständlich können Sie nach demselben Muster einen Einwohnerantrag in Ihrem Bezirk stellen. Fordern Sie Tempo 30 an Hauptstraßen, die stark genutzte Schulwege sind!

Überblick der 23 Straßenabschnitte, auf denen Tempo 30 ganz oder teilweise aufgehoben wird: www.kurzelinks.de/rbb30

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