BUNDzeit

Umweltzeitung für Berlin und Brandenburg

02.17

Foto: Kristoffer Schwetje/fahrradbande

HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH, FAHRRAD!

Das umweltfreundlichste Verkehrsmittel neben den Füßen wird 200 Jahre alt und gebraucht wie nie: Es soll Mobilität auf kurzen Strecken klimaverträglich machen.

Höchstens drei Jahrzehnte hat der Verbrennungsmotor noch, das geht ganz klar aus dem Pariser Klimaschutzabkommen hervor. Bis zur Mitte des Jahrhunderts müssen wir die ganze Wirtschaft dekarbonisiert haben, um die globale Erwärmung auf zwei oder besser anderthalb Grad zu begrenzen. Von der Automobilindustrie ist keine Hilfe zu erwarten: Statt alternativen Antrieben zum Durchbruch zu verhelfen oder die Verbrennungsmotoren wenigstens ein bisschen sauberer zu machen, tricksen die Hersteller bei der Abgasmessung.

Es muss also ein anderes Vehikel her. Eines, das den öffentlichen Verkehr ergänzt und individuelle Fortbewegung garantiert. Dabei sollte es absolut emissionsfrei und leise laufen, weniger Unfälle als das Auto verursachen und nicht so viel Fläche beanspruchen. Aber warum das Rad neu erfinden? Etwas optimieren reicht doch schon, das zeigen die beachtlichen Verbesserungen des Fahrrads seit 1817 *(Seite 2)*. Verbesserungsbedarf gibt es aber noch: absolut unkaputtbare Reifen, Schaltungen, die niemals einfrieren, oder Ketten, die auch weite Hosen garantiert sauber lassen. Wünschenswert wären auch Wegfahrsperren, damit man zum Anschließen nicht auf Fahrradbügel, Laternen und andere Straßenmöbel angewiesen ist. Und sicher würden überdachte Modelle ihren Markt finden.

Wichtiger als alle technischen Verbesserungen sind aber Akzeptanz und Platz im öffentlichen Raum. Nie wieder soll das Fahrrad von der Straße gehupt werden! Die Zeit ist vorbei, als es als Auto für Arme verlacht wurde und nur als Spiel- und Sportgerät zum Einsatz kam. Heute ist das Fahrrad für immer mehr Menschen Teil des Alltags, weil sie es schlicht praktisch finden. Auf der Bundesebene verweigert sich die Regierung noch dieser Erkenntnis.

Anders in Berlin. Nachdem Fahrrad- und Umweltaktive jahrelang Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit geleistet, die Initiative „Volksentscheid Fahrrad“ erfolgreich Druck aufgebaut und die Wahl vom letzten Herbst eine neue Konstellation an die Macht gebracht hatten, kommt nun ein Radgesetz. Es wird Senat und Bezirke dazu verpflichten, die Infrastruktur für den Radverkehr deutlich zu verbessern: Radverkehrsanlagen an allen Hauptstraßen, 100.000 neue Abstellmöglichkeiten, Fahrradstraßen und Radschnellwege. Bis 2025 soll der Anteil des Radverkehrs an allen Wegen von heute 13 auf mindestens 20 Prozent steigen, innerhalb des S-Bahnrings auf 30 Prozent.

Radverkehr nicht mit der Schablone planen

Wie die neue Fahrradinfrastruktur im Einzelnen aussehen soll, ist nicht unumstritten. Denn so vielfältig Geschwindigkeit und Sicherheitsempfinden der einzelnen Radfahrenden sind, so unterschiedlich sind ihre Einschätzungen, wo sie lieber radeln wollen. Radspur auf der Fahrbahn oder baulich getrennter Radweg? Fragen dieser Art lassen sich kaum allgemein beantworten, viel zu viel hängt von den lokalen Gegebenheiten ab. Zweierlei ist aber klar: Weniger Autoverkehr hilft. Und Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr gehören zusammen, sie ergänzen und entlasten sich gegenseitig. Radlösungen auf Kosten anderer umweltfreundlicher Verkehrsträger oder gar der Straßenbäume bringen nichts. Deshalb hat sich der BUND erfolgreich dafür eingesetzt, dass das Radgesetz Teil eines Mobilitätsgesetzes wird, das den Ausbau des öffentlichen Verkehrs beschleunigt und die Bedingungen derjenigen verbessert, die zu Fuß oder mit dem Rollstuhl unterwegs sind.

Das heißt nicht, es allen recht zu machen. Der Autoverkehr in der heutigen Form hat keine Zukunft. Auch wenn alle Autos künftig mit Strom aus erneuerbaren Energien oder Brennstoffzellen angetrieben werden, nehmen sie einfach zu viel Platz ein. Platz, der in wachsenden Städten für wichtigere Dinge benötigt wird. Aber den Lieferverkehr per Lastenrad abwickeln? Wer so fragt, tut es meistens rhetorisch. Dabei geht der Trend zu immer häufigeren und kleineren Lieferungen, was die Abwicklung mit dem Rad erleichtert. Dazu passt, dass 2016 deutlich mehr elektrisch verstärkte Lastenräder als E-Autos verkauft wurden *(Seite 3)*. Trotz staatlicher Prämie. Allerdings werden Lastenfahrräder nicht den gesamten Güterverkehr übernehmen; der soll auf die Schiene und auf E-Lastwagen. Die Cargobikes sollen vor allem die Lieferautos ersetzen, die ständig den restlichen Verkehr blockieren.

Ein anderer Einwand gegen das Fahrrad als Alltagsvehikel setzt bei den Menschen an, die aus den Außenbezirken oder aus Brandenburg in die Stadt pendeln und dabei angeblich auf das eigene Auto angewiesen sind. Gerade ihnen hilft das Rad als Zubringer zu S- und Regionalbahnen. Mit dem elektrischen Rückenwind eines Pedelec sind auch Strecken über zehn Kilometer kein großes Hindernis mehr. *sp*

INHALT

Thema Fahrrad

Die Freiheitsmaschine
Seite 2

„Mehr Cargobikes als Elektroautos verkauft“: Interview mit Arne Behrensen
Seite 3

AKTUELL

Tagebaue versalzen Berliner Trinkwasser
Seite 4

Problem Flugverkehr: Wozu die FDP nützlich ist
Seite 4

IGA: Werden Gartenausstellungen grün?
Seite 5

Wildtierfeinde im Naturschützerpelz
Seite 5

BUNDJUGEND

Spurensuche im Bad: Wo versteckt sich Mikroplastik?
Seite 6

Gesichtspeeling selbst machen
Seite 6

Die Potsdamer Plastik-Piraten
Seite 6

NATUR ERLEBEN

Die Gosener Wiesen: Platz für Orchidee und Bekassine
Seite 7

ÖKOTIPP

Das Dienstrad
Seite 7

KURZ & BUND

G20-Protestwelle in Hamburg
Seite 8

Fahrrad in Zahlen
Seite 8

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

BUND

FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

www.BUNDzeit.de

MITMACHEN

MITRADGELEGENHEIT

Noch macht das Radeln auf den Berliner Hauptverkehrsstraßen nur bedingt Freude. Wer dort aber im Pulk fährt, ist nicht nur sichtbarer, sondern hat auch besondere Rechte (Stichwort § 27 StVO, Verbandsfahrten). Aber wie findet sich der richtige Pulk? Den organisiert regelmäßig die Fahrradbande der BUND-jugend.
www.mitradgelegenheit.org

CRITICAL MASS

Wenn 16 oder mehr Radfahrende einen „geschlossenen Verband“ bilden, behandelt sie § 27 StVO wie ein einziges Fahrzeug: Wenn das erste Rad eine grüne Ampel überquert, gilt Grün bis zum letzten Rad, auch wenn die Ampel schon längst wieder auf Rot steht. Außerdem darf man im Verband nebeneinander radeln, aber nur wenn man als Einheit wahrnehmbar bleibt. Jeden letzten Freitag im Monat treffen sich zufällig Menschen, um das auszuprobieren.
In Potsdam am Luisenplatz, 18:30 Uhr, in Berlin am Heinrichplatz, 20 Uhr und jeden ersten Sonntag am Brandenburger Tor, 14 Uhr.
www.critical-mass-berlin.de

OHNE AUTO ZUR SCHULE

Während den Aktionstagen „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ **(18.–29.9.2017)** dreht sich alles darum, wie Kinder sichere und selbstständige Mobilität lernen. Zu Fuß oder mit dem Rad. Der BUND hat viele Ideen für Aktionen und kommt bei Bedarf gern in die Schulen. Interesse?
Bitte melden Sie sich bei Gabi.Jung@BUND-Berlin.de, 030 787900-31

ARBEITSKREIS MOBILITÄT

Einmal die Woche (immer donnerstags um 19 Uhr) treffen sich Aktive des BUND Berlin, um umweltfreundliche Verkehrspolitik voranzutreiben. Motto: „mobil ohne Auto“. Interessierte sind herzlich willkommen! Kontakt: Martin.Schlegel@BUND-Berlin.de, 030 787900-17

DIE FREIHEITS-MASCHINE

Vom Knochschüttler bis zum Ampelgriff: Die zweihundertjährige Geschichte des Fahrrads ist mit einer Reihe von Innovationen und gesellschaftlichen Fortschritten verbunden.

1817 Carl Friedrich Christian Ludwig Freiherr Drais von Sauerborn führt in Mannheim das erste Zweirad vor: ein komplett aus Holz gefertigtes Laufrad. 1813 hatte Drais bereits eine vierrädrige Laufmaschine konstruiert, die zwar den zu Besuch in Baden weilenden russischen Zaren Alexander I. begeisterte, nicht aber die badischen Beamten, die dem Gefährt wegen angeblicher Nutzlosigkeit ein Patent verweigerten.

1819 Die Draisine oder Veloziped genannte Laufmaschine kann sich trotz großer Marketingbemühungen ihres Erfinders in Deutschland nicht recht durchsetzen, woran auch das im Zuge der Restauration verhängte Turnverbot in Preußen und anderen Staaten des Deutschen Bunds Anteil hatte. Dafür erfreut sie sich in England als „hobby-horse“ oder „dandy horse“ großer Beliebtheit. In London öffnet die erste „Draisinen-Reitschule“.

1862 Der Pariser Wagenbauer Ernest Michaux versieht das Vorderrad einer Draisine mit einer Tretkurbel. Die nun deutlich schnelleren Fahrräder bekommen den Spitznamen „Knochschüttler“. In den Folgejahren werden die Vorderräder immer größer, sodass die Radfahrenden nicht mehr mit den Füßen den Boden erreichen.

1878 Das englische Modell „Kangaroo“ treibt das Vorderrad mit Pedalen und Doppelkette an.

1884 Unter dem Namen „Rover safety bicyle“ stellt John Kemp Starley das erste Fahrrad mit Hinterradantrieb vor, das mit nur geringfügig größerem Vorderrad und Pedalen zwischen beiden Rädern die Urform des heutigen Fahrrads bildet.

1887 In Dublin versieht der Tierarzt John Boyd Dunlop das Dreirad seines Sohns mit einem luftgefüllten Reifen. Zuvor hatten die Fahrräder und Kutschen Hartgummireifen.

1894/95 Als erste Frau umrundet Annie Londonderry die Welt mit dem Rad. Ein Jahr später sagt die amerikanische Frauenrechtlerin Susan B. Anthony über die „freedom machine“, nichts auf der Welt habe für die Emanzipation der Frau mehr geleistet als das Fahrrad.

1905 Fichtel & Sachs bringt die Zwei-Gang-Nabenschaltung auf den Markt.

1965 In Amsterdam stehen plötzlich überall weiße Fahrräder unabgeschlossen herum. Mit kostenlos zu nutzenden „Witte Fiets“ will die anarchistische Gruppe „Provo“ das kapitalistische Prinzip des Privatbesitzes in Frage stellen und gegen die Unterwerfung unter das Automobil protestieren.

„Knochenschüttler“-Hochrad aus den 1880ern, aufgenommen im slowenischen Maribor in den 1950ern

1974 Der Lexigraf Augusto Morinoni präsentiert eine Fahrradzeichnung, die er in Leonardo da Vincis „Codex Atlanticus“ (1478–1519) entdeckt hat. Ende der Neunziger stellt sich die Skizze als Fälschung heraus und Morinoni gilt als einer der Verdächtigen.

1993 Im norwegischen Trondheim geht der weltweit erste Fahrradlift in Betrieb. Um die 130 Meter einer steilen Nebenstraße angeschoben zu werden, stellt man den rechten Fuß auf einen kleinen Schlitten, der sich mit einer Geschwindigkeit von maximal zwei Meter pro Sekunde bewegt. Das Prinzip funktioniert auch für Tretroller und Kinderwagen mit stabiler Heckstange.

1996 Mit Shimano bringt der erste namhafte international tätige Hersteller einen Nabendynamo auf den Markt. Dabei datiert das erste Patent einer vor Witterung geschützten Lichtmaschine in der Nabe schon von 1913.

2002 Im westfälischen Marl lässt die Stadtverwaltung einen Haltegriff an einer Ampel anbringen. Er ist auf einer Höhe von 1,30 Meter angebracht, sodass man sich beim Warten auf Grün festhalten kann, ohne mit den Beinen den Boden zu berühren. Der Ampelgriff hängt mittlerweile auch in einem guten Dutzend anderer Städte.

2011 Wegen unverhältnismäßig hohem Verwaltungsaufwand schafft die Schweiz die Velovignette ab. Mit dem Fahrradkennzeichen mussten die Radfahrenden seit Ende des 19. Jahrhunderts nachweisen, dass sie über eine Haftpflichtversicherung verfügen.

2016 Das Liegerad „Eta“ stellt mit 144 Stundenkilometern in der Wüste von Nevada einen neuen Geschwindigkeitsrekord für muskelbetriebene Fahrzeuge auf. *sp*

EDITORIAL

von Christine Kühnel und Carsten Preuß

Liebe Leserinnen und Leser!

Alle Technologien haben ihre Zeit. Der Faustkeil zum Beispiel leistete den Menschen der Steinzeit mehrere hunderttausend Jahre wertvolle Dienste, wurde in der Eisenzeit aber irgendwann obsolet. In letzter Zeit sind die Innovationszyklen kürzer geworden. Nur ein paar Jahrzehnte waren Zeppelin, Fax und DVD vergönnt. Da hat sich das Fahrrad, das 2017 seinen 200. Geburtstag feiert, als deutlich robuster erwiesen.

In der langen Mobilitätsgeschichte bedeuten 200 Jahre zwar nicht allzu viel, aber verglichen mit anderen und jüngeren Vehikeln ist das Fahrrad doch ziemlich frisch und zeitgemäß. Die gerade einmal 130 Jahre alte Kutsche mit Verbrennungsmotor hat ihre Zeit hinter sich, wie der Skandal um die gefälschten Abgaswerte zeigt. Wenn das Automobil eine Zukunft hat, dann nur mit alternativen Antrieben. Aber wie effizient ist es überhaupt, hunderte Kilo Stahl in Bewegung zu setzen, um ein paar Dutzend Kilo Eigengewicht durch die Gegend zu fahren?

Leicht, wendig, platzsparend, leise, sauber – wenn es das Fahrrad nicht schon längst gebe, müsste man es glatt erfinden. Was der BUND dem Fahrrad für die nächsten 200 Jahre wünscht, lesen Sie in dieser BUNDzeit.

Es grüßen Sie sehr herzlich

„2016 WURDEN MEHR CARGOBIKES ALS ELEKTROAUTOS VERKAUFT“

Lastenfahrrad-Experte Arne Behrensen über Kaufprämien, ideale Kiezvehikel und Mobilitätsgewohnheiten der dänischen Königsfamilie

BUNDzeit: Herr Behrensen, reden wir über Lastenfahrräder oder Cargobikes?

Arne Behrensen: Das ist eine semantische Frage. Mit „Lastenfahrrad“ wird oft etwas Anstrengendes, Belastendes assoziiert. Aber sind Kinder, die man transportiert, eine Last? „Cargobike“ kommt flotter, attraktiver daher und wird auch den modernen Modellen mit ansprechendem Design, tollem Fahrgefühl und manchmal E-Motor eher gerecht. Aber gemeint ist natürlich dasselbe.

Wann wird das Bike zum Cargobike – reicht schon ein etwas stabilerer Gepäckträger?

Ein Lastenfahrrad hat größere Transportmöglichkeiten vorne oder hinten, meist mit niedrigem Schwerpunkt.
Es gibt einspurige Cargobikes mit zwei Rädern oder mehrspurige mit drei Rädern. Das klassische dreirädrige Modell mit großer Box vorne ist das ideale Kiezgefährt, in das alles reinpasst. Aber wenn man fünf, sechs Kilometer fährt, wird es etwas schwerfällig. Es sei denn, man hat einen E-Motor. Wenn man schneller unterwegs sein will, ist man mit einspurigen Modellen besser bedient.

Wie viel Gewicht schafft ein Cargobike?

Es gibt Modelle in der Logistikbranche, die man mit bis zu 350 Kilo beladen kann. In der Regel liegt das Maximum eher bei 80 bis 100 Kilo. Im Alltag kommt man mit ein oder zwei Kindern, einem Rucksack, einem Laufrad und vielleicht einem kleinen Einkauf nicht über 60 Kilo.

Wann ist ein E-Motor sinnvoll?

Er ist auf jeden Fall nötig, wenn große Gewichte und Steigung ins Spiel kommen. Auch sonst bringt der elektrische Rückenwind Erleichterungen und Fahrspaß. Es geht aber auch ohne und oft spielt der Preis bei der Entscheidung eine Rolle.

Wie viel Geld muss ich für ein ordentliches Cargobike hinlegen?

Mindestens 1500 Euro. Für ein voll ausgestattetes neues Lastenfahrrad zahlen Familien eher 2500 Euro. Mit E-Antrieb kommen je nach Modell nochmal um die 1000 Euro drauf. Bei hochwertigen E-Lastenrädern geht es bis etwa 6000 Euro hoch.

Das hört sich erst einmal teuer an, aber ein Auto kostet deutlich mehr.

Es ist ja nicht nur der Kaufpreis! Es entfallen auch Kfz-Steuer, Sprit- und Versicherungskosten, man braucht keinen Führerschein und auf einen Auto-Parkplatz passen vier Cargobikes.

Was muss sich in Berlin ändern, damit man noch besser mit Cargobikes fahren kann?

Alles, was die Durchschnittsgeschwindigkeit der Autos senkt und so dem Radverkehr insgesamt nutzt, hilft auch denjenigen, die mit Cargobikes oder Anhängern unterwegs sind. Bei Lastenrädern kommt speziell die Breite dazu. Drängelgitter und zu enge Poller stellen große Hindernisse dar. Und Radwege und Radspuren müssen sowieso breiter werden.

Wie viele Cargobikes gibt es eigentlich?

Global betrachtet ist nicht Europa, sondern Asien der Schwerpunkt der Lastenradnutzung. In Europa liegen die Niederlande und Dänemark vorne. Die Stadtverwaltung von Kopenhagen hat erhoben, dass dort 28 Prozent aller Familien mit zwei oder mehr Kindern ein Cargobike haben. Auch das dänische Prinzenpaar kutschiert seine Kinder regelmäßig mit dem Lastenrad herum. In Deutschland gibt es einer Studie zufolge rund 52.000 gewerblich genutzte Lastenräder, der größte Teil davon gehört der Post. Laut Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) waren 2,5 Prozent aller 605.000 im Jahr 2016 verkauften E-Bikes Lastenräder, also 15.000 Stück. E-Autos wurden letztes Jahr dagegen nur 11.400 neu zugelassen.

Was bedeutet das für die Politik?
Wo es eine Kaufprämie für E-Autos gibt, ist es eine Frage der Logik und der Gerechtigkeit, dass der Kauf von E-Fahrzeugen belohnt wird, die noch viel umweltfreundlicher sind. In Frankreich hat man eben erst eine Prämie für Pedelecs eingeführt. In Wien, Basel, Graz, Oslo und München gibt es Kaufprämien speziell für Cargobikes.
Es ist ein Trend, ganz gezielt Gefährte zu fördern, die eine nachhaltige Mobilität symbolisieren. Die Stadt München stockt die Kaufprämie für E-Lastenräder um 1000 Euro auf, wenn ein Auto mit Verbrennungsmotor nachweislich stillgelegt wird. Das brauchen wir auch auf Bundesebene!

Wäre ein Cargobike-Verleihsystem eine Alternative zur Kaufprämie?

Zumindest eine wichtige Ergänzung. Schließlich sind die Räder vergleichsweise groß und teuer und nicht alle Leute nutzen sie täglich. Ein Zwei-Personen-Haushalt, der einmal im Monat zum Baumarkt fährt oder einen Großeinkauf für eine Party macht, braucht kein eigenes Lastenrad. Eine Kaufprämie begünstigt Leute, die schon die Möglichkeit haben, ein paar tausend Euro hinzulegen. Wer sich das nicht leisten kann, würde eher von einem Sharingsystem profitieren. Das ist auch eine Gerechtigkeitsfrage. Und ein Verleih schafft niederschwelligen Zugang zu Cargobikes.

Wie viel innerstädtischen Lieferverkehr könnten Lastenräder übernehmen?

Wenn es Zufahrtsbeschränkungen gibt – Blaue Plakette, eingeschränkte Lieferzeiten, autofreie Zonen –, dann wird der Umstieg auf Logistikkonzepte mit Cargobikes deutlich schneller gehen. UPS, DHL Express und Co betreiben erfolgreiche Pilotprojekte. Eine Studie kommt zum Schluss, dass 51 Prozent aller Gütertransporte in europäischen Städten durch verschiedene Fahrradtypen einschließlich E-Lastfahrräder ersetzt werden können.

Was kann die öffentliche Hand Sinnvolles tun?

Ein Land wie Berlin ist ein großer Auftraggeber. Es könnte bei der Auftragsvergabe eine emissionsarme Transportabwicklung verlangen, sodass die Unternehmen verstärkt Cargobikes einsetzen. Was den Fuhrpark angeht: Das Beschaffungswesen ist seit Jahrzehnten sehr stark auf das Auto zugeschnitten. Im „Kaufhaus des Bundes“, der offiziellen Beschaffungsplattform für Bundesbehörden, werden jedes Jahr Millionen Umsatz mit Kraftfahrzeugen gemacht – aber du kriegst kein Fahrrad, Pedelec oder Cargobike. Diese Strukturen müssen wir mit neuen, umweltfreundlichen Produkten knacken!

Das Gespräch führte Sebastian Petrich

ZUR PERSON

Arne Behrensen
geboren 1975, studierte Politikwissenschaften an der FU Berlin und arbeitete als wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bundestag. 2013 bis 2015 managte er die Projekte „Lasten auf die Räder!“ und „European Biking Cities“ für den ökologischen Verkehrsclub VCD. Seit 2015 versorgt er Kommunen, Fahrradbranche und Öffentlichkeit mit News und Dienstleistungen zum Trendthema Cargobikes. Zum Fuhrpark seiner vierköpfigen Familie gehören zwei Lastenräder.
www.cargobike.jetzt

INFO

RADSCHNELLWEGE

Oft unter dem unglücklichen Begriff „Fahrradautobahn“ wird viel über schnelle Radverkehrsverbindungen diskutiert. Anders als etwa in den Städten im Ruhrgebiet gibt es in Berlin keine aufgegebenen Eisenbahnstrecken und kaum Uferstücke, die sich für solche Wege eignen. Dennoch brauchen wir schnelle Radrouten „mittenmang“ durch die Innenstadtbezirke. Der BUND macht an zwei Beispielen fest, wie Radrouten aussehen, die relativ schnelles Durchkommen erlauben und gleichzeitig Fuß- und Busverkehr nicht behindern.
www.kurzlink.de/mittenmang

FAHRRADSTADTPLAN FÜR POTSDAM UND BERLIN

Asphaltierte Nebenstraßen, Fahrradstraßen, Rad- und Busspuren, aber auch Kopfsteinpflasterstrecken, Hauptstraßen ohne jede Radinfrastruktur oder holprige Bürgersteigradwege: Der BUND-Fahrradstadtplan zeigt anhand einer einfachen Farbsystematik, wo es sich gut oder weniger gut radeln lässt. Der in einer Ausgabe für Berlin (7,90 €, ISBN 978-3-933502-33-9) und einer für Potsdam, Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow und Berlin-Südwest (6,90 €, ISBN 978-3-933502-32-2) erschienene Plan ist im Buchhandel und in den BUND-Landesgeschäftsstellen Berlin und Brandenburg (Adressen S. 8) erhältlich.

AM RAD SCHRAUBEN STATT DREHEN

Wie führt man die häufigsten Reparaturen am Rad selbst durch? Das zeigt die BUNDjugend in einem zweitägigen Workshop, der sich an Jugendliche und junge Erwachsene richtet. Teilnahmebeitrag: 10 €. 20./21.5.2017, 10–16:30 Uhr, unirad (Selbsthilfewerkstatt TU Berlin)

LASTENRAD AUSLEIHEN

Kostenlos kann man Lastenräder bei zwei Biosupermärkten am Kaiserdamm (Charlottenburg) und an der Rheinstraße (Friedenau) ausleihen: www.freie-lastenradler-berlin.de. Zur bundesweiten Übersicht von teils kostenpflichtigen Leihmöglichkeiten: www.velogistics.net

INFO

QUO VADIS, TAGEBAUE?

Auf den ersten Blick ist es eine gute Nachricht: Der Energiekonzern LEAG, der die Braunkohlesparte von Vattenfall übernommen hat, will keinen neuen Tagebau in Jänschwalde-Nord erschließen und die Pläne für den bereits genehmigten Tagebau Welzow Süd II bis 2020 ruhen lassen, weil sich die Braunkohleförderung nicht mehr lohnt. Für die von der Umsiedelung für Welzow Süd II Betroffenen in Proschim bedeutet das allerdings weiterhin Ungewissheit über ihre Zukunft.

Der BUND fordert von der Brandenburger Landesregierung, mit landesplanerischen Maßnahmen die Kohleförderung zu stoppen.

VOLKSINITIATIVE „WIR ENTSCHEIDEN MIT!“

In Brandenburg sind die Hürden für Volksbegehren und Volksentscheide auf Landesebene und Bürgerbegehren und Bürgerentscheide auf kommunaler Ebene höher als in anderen Bundesländern. Vor allem die Maßgabe, in der zweiten Stufe der Volksgesetzgebung (Begehren), die Unterschrift auf dem Gemeindeamt oder per Briefwahl zu leisten statt einfach auf im Bekanntenkreis kursierenden Listen oder bei einer Straßensammlung zu unterschreiben, erschwert die demokratische Teilhabe unverhältnismäßig.

Der BUND unterstützt eine Volksinitiative, die neben der freien Unterschriftensammlung fordert, Volksentscheide künftig mit anderen Wahlterminen zu bündeln, klarere Regeln bei den Fristen und gleichzeitig mehr inhaltliche Flexibilität bei den Verfahren zu schaffen. Gesammelt wird bis Mitte Oktober.
www.wir-entscheiden-mit.de

TAGEBAUE VERSALZEN BERLINER TRINKWASSER

Die Wasserbetriebe müssen mehr Aufwand betreiben, um die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte einzuhalten.

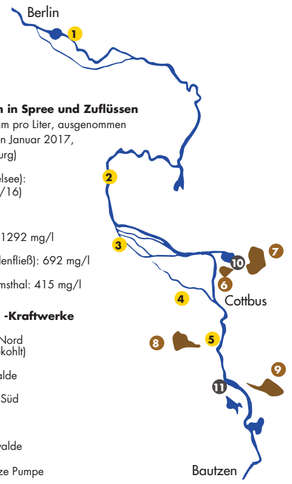
Der Braunkohletagebau in der Lausitz wird die Berliner Trinkwasserversorgung in den nächsten Jahren verkomplizieren und damit verteuern. Sowohl aus den aktiven als auch aus den stillgelegten Tagebauen gelangt Sulfat erst in kleinere Bäche und dann in die Spree. Rund die Hälfte der Haushalte in Berlin bezieht das Trinkwasser aus Brunnen, die mit dem Spreewasser verbunden sind. Hohe Mengen des Schwefelsalzes können zu Durchfall und Erbrechen führen, besonders betroffen sind Säuglinge und Kleinkinder. Neben Menschen leidet auch die Infrastruktur unter Sulfat, da es Stahl und Beton korrodieren lässt.

Noch können die Wasserbetriebe den Grenzwert von 250 Milligramm pro Liter garantieren. Allerdings steigt die Sulfatkonzentration seit 2013. Im Müggelsee liegt sie seit 2014 beständig bei über 250 mg/l und überschritt im Oktober 2015 erstmals sogar die Marke von 300 mg/l, was dazu führt, dass auch in einigen Brunnen des Wasserwerks Friedrichshagen Werte von mehr als 250 mg/l gemessen werden. Theoretisch könnte man das wasserlösliche Sulfat per Ionentausch zwar aus dem Wasser filtern, allerdings nicht in den benötigten Mengen und es wäre wesentlich teurer als die heutige Förderung. Außerdem würde dieses aufwendige chemische Verfahren eine Abkehr vom Prinzip der naturnahen Wasseraufbereitung bedeuten – bislang wird das ufernah geförderte Trinkwasser nur mit Luft behandelt und durch Kies gefiltert.

Woher das zusätzliche Wasser nehmen?

Um die Grenzwerte einzuhalten, haben die Wasserwerke nur eine realistische Möglichkeit. Sie müssen Wasser mit hohem Sulfatanteil mit anderem, weniger belasteten Wasser mischen. Das wird künftig schwieriger. Erstens wächst mit der Berliner Bevölkerung auch die Wassernachfrage. Zweitens sinkt das ohnehin schon knappe Wasserdargebot der Spree weiter, weil die Flutung des stillgelegten Tagebaus Cottbus, wo der künstliche „Ostsee“ entsteht, zusätzliches Wasser fordert. Vor allem niederschlagsarme Sommer werden die Berliner Wasserbetriebe vor Herausforderungen stellen: Woher sollen sie das zusätzliche Wasser nehmen?

Der BUND fordert, die Verteuerung des Trinkwassers konsequent den Verursachern in Rechnung zu stellen. Da das nicht, wie von der Potsdamer Landesregierung jahrelang behauptet, der stillgelegte, sondern in erster Linie der aktive Tagebau ist, der eigentlich nie eine wasserrechtliche Genehmigung für die Sulfateinleitung hätte bekommen dürfen, muss der Vattenfall-Nachfolger LEAG dafür aufkommen. Allerdings ist völlig unklar, ob die LEAG über die milliardenschweren Rückstellungen verfügt, die Vattenfall für die Bergbaufolgeschäden gebildet und mit verkauft hatte, oder ob diese im unübersichtlichen Firmengeflecht ihres Besitzers, der EPH-Holding, verschwunden sind. *sp*



Sulfat-Messstationen in Spree und Zuflüssen
(Sulfatwerte in Milligramm pro Liter, ausgenommen Rahnsdorf alle Werte von Januar 2017, Quelle: MLUL Brandenburg)

1. Rahnsdorf (Müggelsee): <250 mg/l (2015/16)
2. Leibsch: 334 mg/l
3. Ragow (Wudritz): 1292 mg/l
4. Glinzig (Koselmühlenfließ): 692 mg/l
5. Spremberg-Wilhelmsthal: 415 mg/l

LEAG-Tagebaue und -Kraftwerke

6. Tagebau Cottbus Nord (Ende 2015 ausgekohlt)
7. Tagebau Jänschwalde
8. Tagebau Welzow Süd
9. Tagebau Nochten
10. Kraftwerk Jänschwalde
11. Kraftwerk Schwarze Pumpe

WOZU DIE FDP NÜTZLICH IST

Der Tegel-Volksentscheid macht auf ein verdrängtes Problem aufmerksam: Berlin braucht weniger, nicht mehr Flugverkehr.

So wie es aussieht, werden die Berliner Wahlberechtigten am 24. September nicht nur über die Zusammensetzung des neuen Bundestags, sondern auch über eine Initiative zum dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zusätzlich zum künftigen Hauptstadtflughafen BER entscheiden dürfen. Wobei dieser maßgeblich von der FDP initiierte Volksentscheid eine Mogelpackung ist, denn abgestimmt wird nicht über einen Gesetzesentwurf, sondern lediglich über eine Aufforderung an den Berliner Senat, „sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern“. Das hat die FDP schlau formuliert, denn das Land Berlin kann als Minderheitsgesellschafter neben Brandenburg und der Bundesregierung in der Flughafengesellschaft gar nicht allein beschließen, Tegel nach der BER-Eröffnung zusätzlich zu betreiben. Der Volksentscheid ist der durchsichtige Versuch, Westberlin-Nostalgiker und faule Fluggäste für die FDP zu mobilisieren.

Ja zu Tegel bedeutet ja zu mehr Lärm

Der BUND hat sich nie an den Not-in-my-backyard-(kurz Nimby-)Spielen in der Diskussion um geeignete Flughafenstandorte beteiligt. Es gibt schlichtweg keine geeigneten Standorte. Tegel ist aber besonders ungeeignet: Hunderttausende in Pankow, Reinickendorf, Mitte und Spandau leiden unter Fluglärm. Ein innerstädtischer Flughafen in dieser Lage würde heute allein schon aus Sicherheitsgründen niemals mehr eine Betriebsgenehmigung bekommen. Für die Lärmgeplagten in der BER-Einflugschneise bringt ein zusätzlicher Flughafen keine Entlastung, denn er hätte nur die Funktion, mehr Flüge abzuwickeln. Ja zu Tegel bedeutet ja zu mehr Lärm für mehr Menschen.

Die Angelegenheit wäre nur die Politposse einer kleinen Oppositionspartei, hätte sie nicht einen ernsten Kern: das ungebremste Wachstum des Flugverkehrs. 2016 flogen 32,9 Millionen Passagiere von den Berliner Flughäfen (Tegel: 21,2 Millionen, Schönefeld: 11,6 Millionen). Das sind 11 Prozent mehr als im Vorjahr. Statt mit subventionierten Start- und Landgebühren immer mehr Billigflüge nach Berlin zu locken, müsste man die tatsächlichen Kosten der Fliegerei – wozu auch der BER-Bau gehört – endlich den Verursachern anlasten. Also den Airlines und letztlich den Passagieren. Wenn die Zahl der Flüge in den nächsten Jahren im gleichen Maße wächst, dann ist der Flugverkehr im Jahr 2020 für 42 Prozent dessen verantwortlich, was sich das Land Berlin gemäß seiner Klimastrategie dann als CO_2-Ausstoß genehmigen will. Wie soll Berlin seine Klimaschutzziele erreichen, wenn Rot-Rot-Grün diesen Zusammenhang ignoriert? *sp*

Sicherheitsrisiko Innenstadtflughafen: Anflug auf Tempelhof

Foto: Sebastian Petrich

WERDEN GARTENAUSSTELLUNGEN GRÜN?

Der BUND zieht für die Vorbereitungsphase ein positives Zwischenfazit der IGA 2017.

Vor fünf Jahren gab der damalige rot-schwarze Senat sein Vorhaben auf, die Internationale Gartenausstellung (IGA) auf das Tempelhofer Feld zu holen. Der Protest von 2012 hat sich gelohnt, denn die Gärten der Welt in Marzahn-Hellersdorf mit dem angrenzenden Kienberg haben sich nicht nur als ein besserer Standort erwiesen, auch die Art und Weise, in der die jetzt eröffnete IGA 2017 geplant und aufgebaut wurde, ist aus der Naturschutzperspektive gar nicht so übel. Zusammen mit anderen Verbänden konnte der BUND im regelmäßigem Austausch Einfluss auf den Planungs- und Gestaltungsprozess nehmen, mit einem Gesamtergebnis, das, denkt man etwa an das Pflege- und Entwicklungskonzept, weit über die halbjährige Gartenschau hinausgeht. Dementsprechend sind eher Details zu kritisieren. So haben die IGA-Planer erst ziemlich spät das Problem Vogelschlag an den Ausstellunggebäuden wahrgenommen und nicht alle Glasflächen mit Mustern versehen, die Kollisionen reduzieren können.

Verdienstvoll ist der Einstieg in ein Waldumbauprogramm für den Kienberg. Ursprünglich nur ein kleines Hügelchen, hatte man zu DDR-Zeiten jede Menge Bauschutt dort aufgetürmt. Um den neuen Berg zu festigen, wurden schnell wachsende Bäume gepflanzt, vor allem Robinien, Götterbäume und andere Neophyten, die über die Jahre zu einer dunklen, artenarmen Bewaldung führten. Bilder aus den Achtzigerjahren zeigen eine wesentlich offenere und blütenreichere Vegetation. Damals wurden dort auch etwa doppelt so viele Vogelarten gezählt wie in den letzten Jahren. Im Zusammenhang mit der IGA wurde damit begonnen, den naturnahen Wald umzubauen – eine Aufgabe, die noch einige Jahrzehnte andauern wird. Um ein weiteres Beispiel herauszugreifen: Eine gute und langfristige IGA-Folge ist die Renaturierung des Wuhleteichufers. Wo bis vor Kurzem noch Betonblöcke das Ufer säumten, bilden nun gebietseinheimische Pflanzen, die aufwendig einem Pankower Feuchtgebiet entnommen wurden, Initialstadien für einen naturnahen Gewässerrandstreifen. Direkt daneben nutzte man den neuen Eisensteg, um an dessen Unterseite Rauchschwalbennistvorrichtungen anzubringen. Insektenfreundliche Beleuchtungen war dem BUND in den Diskussionen ein weiteres Anliegen. Nahe dem Wuhleteich wurde ein Umweltbildungszentrum neu errichtet, das den Umweltbildungsnetzwerk im Bezirk auf Dauer zur Verfügung stehen wird.

Foto: Jürgen Erdmann

Der Eisvogel gehört zu den Arten, die von der Renaturierung des Wuhleufers profitieren.

Gartenschauen als Botschafterinnen der Stadtnatur

Ob die IGA 2017 tatsächlich die ökologischste Gartenschau aller Zeiten wird, kann man allerdings erst Ende des Jahres bzw. in einigen Jahren beurteilen. Immerhin hat sie die Anregung des BUND aufgegriffen, ein Umweltmanagement zu entwickeln, das auf die örtlichen Gegebenheiten modifiziert auch bei künftigen Gartenschauen zum Einsatz kommen wird. Um den grünen Schwung einer IGA aufzugreifen, haben die Berliner Bezirke parallel zur IGA ausgewählte Grüne Orte entwickelt. Der BUND hatte sich auch hier früh erfolgreich in die Konzeptionen eingebracht. Grün in der Stadt ist sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene zu einem zentralen Thema der Stadtentwicklung geworden. Gartenschauen können, richtig gemacht, hier eines von vielen Instrumenten sein, Stadtnatur ihrem im Grunde ja grünaffinen Publikum nahezubringen.

WILDTIERFEINDE IM NATURSCHÜTZERPELZ

Landnutzer-Lobbyisten kämpfen gegen Biodiversität und wollen gleichzeitig als Naturschutzverband anerkannt werden.

Manchmal fragen Umweltinteressierte, worum es so viele unterschiedliche Naturschutzorganisationen gibt und warum sich nicht alle zu einer schlagkräftigen Formation vereinen. Die Antwort ist: Die einzelnen Organisationen haben unterschiedliche historische Hintergründe und in Sach- und Strategiefragen gelegentlich unterschiedliche Meinungen. Dennoch werden Sie vom BUND kein böses Wort über Greenpeace, Grüne Liga, Naturfreunde, Nabu oder WWF hören, schließlich teilen sie mit dem BUND das große Ziel, die Erde als lebenswerten Ort zu erhalten. Nun müssen wir aber einmal vor einem Verband warnen.

Im „Forum Natur Brandenburg“ haben sich Bauern-, Waldbesitzer-, Jäger- und Fischereiverbände zusammengeschlossen. Dass die Landnutzer ihre Interessen artikulieren, ist üblich und legitim. Das „Forum Natur Brandenburg“ aber will mehr. Unter seinem Geschäftsführer Gregor Beyer, der als FDP-Landesvorsitzender seine Partei bei der Wahl 2016 mit 1,4 Prozent aus dem Landtag geführt hatte, bemüht es sich darum, als Naturschutzverband im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes anerkannt zu werden. Die anerkannten Naturschutzverbände, zu denen auch der BUND gehört, können eine Reihe gesetzlich festgelegter Mitwirkungsrechte nutzen. Sie reden unter anderem mit, wenn es um Ausnahmeregelungen in Naturschutzgebieten oder Biosphärenreservaten geht und wenn Landesbehörden Planungsverfahren durchführen, die mit Eingriffen in die Landschaft verbunden sind. Außerdem haben sie Vereinsklagerechte, damit sie gewissermaßen als „Anwalt der Natur“ agieren können.

Die Landnutzer fordern „Naturschutz mit Augenmaß“

Diese Privilegien beansprucht auch das „Forum Natur Brandenburg“, allerdings nicht im Sinne der Natur, sondern erklärtermaßen im Interesse seiner Mitglieder. Der Verband bezieht Position gegen die Natura-2000-Richtlinie, bricht Lanzen für Massentierhaltung und polemisiert gegen eine Ökologisierung der Landwirtschaft. Da wird ein drohender Verlust von Kulturlandschaft und Heimat heraufbeschworen und von „enteignungsähnlichen Maßnahmen“ schwadroniert.

Besondere rabiat werden die Landnutzer-Lobbyisten, wenn es um Wolf und Biber geht. Diese streng geschützten Arten möchten sie am liebsten zur Jagd freigegeben sehen. Keine Frage, natürlich richten Wildtiere gelegentlich Schäden an. Diese fallen im Vergleich mit menschlichen Wirtschaftsaktivitäten aber überhaupt nicht ins Gewicht. Zwischen 2007 und Anfang 2017 haben Wölfe in Brandenburg 679 Schafe getötet. Gleichzeitig halbierte sich die Schafspopulation zwischen 2006 und 2015 nahezu von 133.700 auf 74.300 Tiere, weil die Haltung kaum Geld einbringt. Zu den von Bibern gefällten Bäumen fehlen verlässliche Zahlen, doch auch diese Verluste dürften äußerst überschaubar sein, vergleicht man sie mit den Baumfällungen für Siedlungs- und Straßenbau. Dafür arbeitet der Biber kostenlos an der Wiederherstellung der für die Biodiversität wichtigen Auen mit und hält das Wasser in der Landschaft. Wer wie das „Forum Natur Brandenburg“ Tatsachen derart verdreht, dass die Menschen als von Wildtieren bedrohte Spezies erscheinen, taugt nicht zum Naturschützer. *sp*

Der Wolf ist so scheu, dass er sich kaum fotografieren lässt.

Foto: Traudl Kupfer

MITMACHEN

KLIMASCHUTZ IM KLAUSENERPLATZKIEZ

Noch bis Ende Juni bietet der BUND zusammen mit Partnern allen Menschen im Kiez rund um den Klausenerplatz in Charlottenburg eine kostenlose Energie- und Abfallberatung an. Damit die Beratungsteams in die Wohnung kommen, muss man sich nur unter 030 78790060 beim BUND melden oder ein Onlineformular ausfüllen.
www.klimaschutzbeidirundmir.de

STREUOBSTWIESENFEST

Wer schon immer einmal den einzigartigen Kulturlandschaftstyp Streuobstwiese kennenlernen wollte, kommt am besten zum Wiesenfest auf die BUND-Streuobstwiese in Stahnsdorf. Besondere Attraktion ist das Scheren der Schafe, die das Gelände beweiden. **4.6.2017,** 13–18 Uhr, Gütefelder Straße gegenüber des Reiterhofs, Stahnsdorf-Ruhlsdorf

ALLESKÖNNER MOOR

Moore speichern Wasser, beugen Hochwasser vor, filtern Schadstoffe aus dem Trinkwasser und binden klimaschädliche Gase. Obwohl sie nur drei Prozent der Erdoberfläche bedecken, speichern sie doppelt so viel Kohlenstoff wie die Wälder. Obendrein sind sie Brennpunkte der Artenvielfalt. Wenn Sie den BUND beim Schutz dieser vielseitigen Feuchtgebiete unterstützen und mehr machen wollen, als torffreie Blumenerde zu kaufen, dann behandeln Sie dieses Thema in der Schule oder werden Sie Moorpatin oder Moorpate. Kontakt: 0331 23700142 oder BUND.Brandenburg@BUND.net
www.BUND-Brandenburg.de/moorschutz

VON MOOR ZU MOOR

Entdeckungstour per Rad für Groß und Klein von einem zum anderen Moor in der Mark. **29.7.2017,** Brandenburg Kosten: keine. Anmelden bitte bis 14.7.2017 bei Juline Kostowski unter 0331 23700142 oder BUND.Brandenburg@BUND.net

BUND jugend
YOUNG FRIENDS OF THE EARTH

TERMINE

MARKTKONZENTRATION IM AGRARSEKTOR

Über die großen Player in der Landwirtschaft und wie es anders geht: Seminar mit Fahrt zum Ökodorf Brodowin.
Teilnahmebeitrag: 15 €
17./18.6.2017

GEWALTFREIE KOMMUNIKATION

Die Bedürfnisse aller in Konflikten berücksichtigen: Wie kommen wir zu freiwilliger Kooperation?
Teilnahmebeitrag: 25–35 €.
24./25.6.2017

G20-PROTESTE

Die BUNDjugend ist bei der internationalen Großdemo in Hamburg mit dabei.
Wer mit uns mitfahren will, meldet sich unter info@BUNDjugend-berlin.de
8.7.2017

GRAPHIC FACILITATION

„Zeichnen kann ich nicht" – musst du auch nicht. In unserem Workshop lernst du, wie du mit einfachen Handriffen beeindruckende Flipcharts gestaltest.
Teilnahmebeitrag: 30 €.
22./23.7.2017

TOUR DU RH(E)IN

Bei der 12-tägigen Fahrradtour von Basel nach Straßburg entdecken wir gemeinsam mit jungen Menschen aus Frankreich Vergangenheit und Gegenwart im deutsch-französischen Grenzgebiet, besuchen verschiedenste Nachhaltigkeitsinitiativen und tauschen uns zu alternativer Mobilität aus.
Teilnahmebeitrag: 250 €.
21.7.–1.8.2017

INTERNATIONALE BEGEGNUNG MIT ÄGYPTEN

Unter dem Motto „Don't waste your future" treffen sich junge Menschen aus Deutschland und Ägypten in Berlin und Kairo.
Teilnahmebeitrag: 450 €.
August und September 2017

Anmeldung und Details zu allen Veranstaltungen unter www.BUNDjugend-berlin.de/termine

SPURENSUCHE IM BAD: WO VERSTECKT SICH MIKROPLASTIK?

Plastikmüll ist ein großes Problem für die Umwelt – so viel ist bekannt. Riesige Mengen Plastik verschmutzen die Ozeane, werden von Tieren mit Nahrung verwechselt und brauchen oftmals hunderte von Jahren, bis sie sich zersetzen. Viele von uns nehmen deshalb den Stoffbeutel zum Einkaufen mit, trinken lieber aus Glas- als aus Plastikflaschen und verzichten auf unnötige Verpackungen. Die gute Nachricht: Auf diese Weise können wir alle einen Beitrag zum Schutz der Umwelt und Ressourcen leisten. Die schlechte Nachricht: Damit ist es leider noch nicht getan. Habt ihr schon mal von Mikroplastik gehört, der unsichtbaren Gefahr?

Foto: Adobe via Wikimedia, CC BY-SA 3.0

Mikroplastik, das sind winzige Kunststoffteilchen. Sie sind kleiner als fünf Millimeter und kommen in zahlreichen Kosmetikprodukten zum Einsatz. Und auch wenn sich größere Plastikteile allmählich zersetzen, gelangen dabei immer kleinere Partikel in die Umwelt: das sogenannte sekundäre Mikroplastik.

Foto: pixabay

Ist es einmal in der Umwelt, kann es nicht mehr beseitigt werden – so klein ist Mikroplastik. Über das Abwasser landet es in Flüssen und Meeren. Es ist zu befürchten, dass die winzig kleinen Plastikteilchen dort von Wasserorganismen aufgenommen werden und ihnen schaden. Außerdem steht Mikroplastik im Verdacht, Giftstoffe aus der Umgebung anzuziehen. Die Folgen: noch unklar, klingt aber ätzend.

Ein Verbot von Mikroplastik in Kosmetika gibt es nicht. Zeit also, das Ganze selbst in die Hand zu nehmen. Wie viele Produkte mit Mikroplastik stehen eigentlich in unserem Badezimmer?

BUNDjugend-Aktive Sarah begibt sich auf Spurensuche

Bewaffnet mit meinem Handy mit Codecheck-App und dem BUND-Einkaufsratgeber „Mikroplastik" schreite ich ins Bad. Wo lauert sie, die unsichtbare Gefahr? Beim Zähneputzen gibt es schon mal Entwarnung: Der BUND schreibt, ihm sei keine Zahnpasta bekannt, die die kleinen Plastikpartikel enthält. Gut zu wissen, ein Punkt abgehakt! In der Dusche nehme ich mein Shampoo und mein Duschgel unter die Lupe – oder besser gesagt unter die Kamera. Die Codecheck-App scannt den Barcode und zeigt an, ob giftige oder schädliche Inhaltsstoffe – und auch Mikroplastik – enthalten sind. Auf meinem Shampoo sehe ich schon beim Umdrehen der Flasche, dass es das NaTrue-Siegel trägt. Ein Zeichen für natürliche Inhaltsstoffe, ohne Plastik oder andere schädliche Stoffe. Wieder Glück gehabt.

Die App schlägt Mikroplastik-Alarm

Bei meinem Duschgel sieht es schon anders aus. Eine herkömmliche Marke. Die App zeigt mir ein rotes Ausrufezeichen an und weist mich damit auf das Mikroplastik in meinem Duschgel hin. In Duschgels und Shampoos ist Mikroplastik meistens ein Bindemittel, das viele Menschen nicht erwarten oder erkennen. Auch ich muss erst einmal ein bisschen suchen, bis ich PEG-7 auf der Liste der Inhaltsstoffe gefunden habe. Ob Hersteller absichtlich kryptische Abkürzungen nutzen, um Verbraucher*innen nicht mit langen chemischen Begriffen stutzig zu machen?

Mit Hilfe des BUND-Einkaufsratgebers kann ich die Inhaltsstoffe dekodieren. Hier sind die verschiedenen Namen der Plastikpartikel und deren Abkürzungen aufgeführt. Ich lerne, dass die Vorsilbe Poly ein Indiz für Mikroplastik ist. Ich finde noch ein fast aufgebrauchtes Peeling, bei dem ich schon eine starke Vermutung habe. Wieder dauert es, bis ich die Bezeichnung zwischen all den Begriffen gefunden habe. Aber jetzt weiß ich, wonach ich suchen muss. Und Treffer: Polyethylene! So heißen also die kleinen Kügelchen, die meine Haut weicher und geschmeidiger machen sollen.

Zahnpasta hui, Schminke pfui

Weiter geht's! Als letzte Station meiner Mikroplastik-Suche wende ich mich meinem Schminktisch zu. Besonders bei Make-up, Puder und Concealer muss man vorsichtig sein. Bei fast allen Produkten von herkömmlichen und bekannten Firmen erscheint beim Scannen sofort ein rotes Ausrufezeichen. Egal ob Wimperntusche oder Lippenstift, in allen Produkten, die mich hübsch machen sollen, verbirgt sich die unsichtbare Gefahr.

Ein frustrierendes Ergebnis. Doch mein Bio-Shampoo macht mir Hoffnung. Mit Naturkosmetik ist man auf der plastikfreien Seite. Das BDIH-Siegel beispielsweise garantiert nicht nur natürliche Inhaltsstoffe, sondern steht auch für Produkte, die ohne Tierversuche auskommen. Nach der Spurensuche mixe ich mir ein Peeling selbst zusammen – ohne Plastik, weder als kleinste Partikel noch als Verpackung. Und lecker ist es auch noch. Einen Teil hebe ich fürs Salatdressing auf.

BUND-Einkaufsratgerber: www.kurzlink.de/mikroplastik
Codecheck-App: www.codecheck.info
BDIH-Prüfzeichen: www.kontrollierte-naturkosmetik.de

Nora Stognief, Sarah Grzondziel

GESICHTSPEELING SELBST MACHEN GANZ OHNE PLASTE: ZITRONEN-SALZ-PEELING

Foto: pixabay

Unreine Haut mit Hausmitteln bekämpfen. Einfach einen Teelöffel Salz mit einigen Spritzern Zitronensaft mischen. Die Paste mit einem Wattepad oder Pinsel auf die Haut auftragen. 10 Minuten einwirken lassen und dann mit lauwarmen Wasser abwaschen.
Die Haut ist wieder weich und rein.

Foto: BUBaBu

MACH MIT! DIE POTSDAMER PLASTIK-PIRATEN

Kein Bock mehr auf Müll in Potsdam! Die Potsdamer Plastik-Piraten organisieren Müllsammelaktionen an verschiedenen Orten in der Stadt. Zuletzt haben sie die Strecke beim Schlaatz entlang der Nuthe mit viel Spaß und Tatendrang von Plastikmüll befreit. Und auch bei den nächsten Events am 30. Juni werden wieder helfende Hände gebraucht.

Wer mitmachen will, schreibt eine Mail an: buju.brandenburg@BUNDjugend.de

Biberspuren nahe Kaniswallgraben

Argument für ein gutes Fernglas: Kranich in größerer Entfernung

Fotos: Sebastian Pretch

PLATZ FÜR ORCHIDEE UND BEKASSINE

Das Naturschutzgebiet „Gosener Wiesen und Seddinsee" ist das größte in Berlin, aber nicht das bekannteste. Für die dort beheimateten seltenen Arten ist das kein Nachteil.

Nur ein holpriges Sträßchen aus DDR-Betonplatten und ein schmaler Wanderpfad führen zum Kaniswall, in das Herz der Gosener Wiesen. Und diesen Pfad muss man erst einmal finden. Er beginnt dort, wo man ihn nicht erwarten würde: in einem hässlichen Gewerbegebiet am nördlichen Ortsrand von Gosen, das bis zur Wende von der Stasi genutzt wurde (Es handelt sich um eines von mehreren Stasiobjekten rund um Gosen. Das größte war die 1988 südlich des Orts in den Gosener Bergen eröffnete Schule für Auslandsagenten). Wer sich weder von dem eigenwilligen Plattenbaucharme noch von dem (unverschlossenen) Gartentor am nordöstlichen Rand des Gewerbegebiets irritieren lässt, stößt nach ein paar Metern auf einen Wegweiser zum Kaniswall. Rechts und links des Pfades erstrecken sich nun Wiesen, am Horizont zeichnet sich ein Waldstreifen ab.

Auf den ersten Blick nicht besonders spektakulär, aber es lohnt sich, genauer hinzusehen. Am besten mit einem Fernrohr. Es dauert nicht allzu lang, bis ein großer Vogel zu sehen ist, der auf langen Stelzen über die Wiese stolziert. Kraniche sind die auffälligsten Vögel des Naturschutzgebiets, aber nicht die einzigen „Hingucker". Am Wiesenrand und an den Wassergräben brüten Braunkehlchen. Mit etwas Glück entdeckt man auf der Wiese auch Kiebitze, wenn sie im Frühjahr aus dem Winterquartier im Süden zurückgekehrt sind. Glücklich kann sich schätzen, wer eine Bekassine oder sogar einen Wachtelkönig erspäht. All diese bodenbrütenden Wiesenvögel sind auf Feuchtwiesen als Brutgebiet angewiesen. Je mehr Grünland zu Ackerland umgebrochen, je mehr Wiesen entwässert und intensiv gemäht werden, desto bedrohlicher wird ihre Lage. Die Gosener Wiesen bieten ihnen ein Refugium. Und nicht nur ihnen. Das Gebiet war das erste in Berlin, in dem sich der Biber Ende des 20. Jahrhunderts wieder ansiedelte.

1990 hatte der letzte Ostberliner Magistrat das Gebiet unter Schutz gestellt, seitdem darf das Wasser in der Landschaft bleiben. Gemäht werden muss es trotzdem, sonst würden mit der Zeit Bruchwälder entstehen, davon zeugen Schwarzerlen an den Wiesenrändern. So aber finden sich hier Streuwiesen, ein selten gewordener Typ Kulturlandschaft: Wiesen, die so feucht sind, dass sie erst im Spätsommer gemäht werden können, in manchen Jahren auch gar nicht. Das macht sie bei Landwirten unbeliebt, dazu hat ihr Heu wenig Nährwert. Streuwiesen sind Heimat von Wiesenorchideen, die wiederum Schmetterlingen, Schwebfliegen und Zikaden ein optimales Umfeld bieten.

Natur erleben statt Menschen überwachen

Abgesehen von Mahd und Jagd gibt es keine Eingriffe mehr auf den Wiesen. Das Betreten des Geländes abseits der Wege ist verboten, man würde ohne kniehohe Gummistiefel allerdings auch nicht weit kommen. Ein guter Beobachtungspunkt ist der Kaniswall, eine leicht erhöhte Talsandinsel. Seinen Namen verdankt er dem Fischer Kahnis aus Theodor Fontanes Fantasiewelt. Auf dieser Anhöhe überrascht ein rustikaler Bau mit Anleihen aus dem alpenländischen Stil, der als Erholungsstätte für die in der Region arbeitenden „Kundschafter des Friedens" vom Ministerium für Staatssicherheit errichtet wurde. Heute beherbergt er das Freilandlabor Kaniswall, eine Naturerlebnisstation für Kinder und Jugendliche. Wir folgen dem Betonweg ostwärts, passieren eine Wetterstation und eine Kleingartenanlage und stoßen hinter einer Schranke auf Reste einer Schmalspureisenbahn. Nun ist es nicht mehr weit bis zum Spreeufer, wo das Stichsträßchen endet und der Rückweg beginnt. Einen Rundweg gibt es nicht.

Anreise: Ab Müggelheim mit dem ein bis zwei Mal pro Stunde fahrenden Bus 369 nach Gosen, Müggelpark oder per Rad von den S-Bahnhöfen Erkner, Wilhelmshagen, Friedrichshagen oder Köpenick. Eine Alternative zum Spaziergang zum Kaniswall ist eine Paddeltour vom Dämeritzsee über den Gosener Kanal zum Seddinsee. Ein Teil des Spreealtarmsystems von Gosener Graben und Alter Strom darf mit nichtmotorisierten Booten befahren werden. *sp*

www.freilandlabor-kaniswall.de

ÖKOTIPP: DAS DIENSTRAD

Foto: BUND Berlin

Seit 2012 sind Dienstfahrräder Dienstwagen steuerlich gleichgestellt. Für Angestellte bedeutet das, dass sie vom Arbeitgeber gestellte Fahrräder nicht nur für dienstliche Erledigungen und den Weg zur Arbeit, sondern auch unbegrenzt für private Zwecke in ihrer Freizeit nutzen können. Sie müssen lediglich ein Prozent des Listenpreises monatlich als geldwerten Vorteil versteuern. Ein Prozent monatlich hört sich zunächst viel an, doch nach Berechnungen des Automobil Clubs Europa (ACE) sparen Angestellte dadurch bis zu 30 Prozent gegenüber der Kaufsumme, die fällig wäre, wenn sie das Rad privat kauften. Der Trick: Die Kosten für das Dienstrad werden direkt vom Bruttogehalt abgezogen, wodurch sich das zu versteuernde Einkommen verringert. Ob es sich um ein herkömmliches Rad oder ein Pedelec handelt, spielt steuerlich keine Rolle.

In der Regel kauft der Arbeitgeber nicht das Rad, sondern least es. In den Leasingraten sind die Kosten für Reparaturen und Diebstahlversicherung enthalten; also Ausgaben, die man ohne Dienstrad vom Nettoeinkommen bestreiten muss. Standardleasingverträge laufen drei Jahre lang, danach können die Angestellten das Rad zum Restwert übernehmen, der sich dann um etwa ein Zehntel des Listenpreises beläuft. Ab diesem Zeitpunkt fällt auch die 1-Prozent-Besteuerung weg.
Wer mit dem Gedanken spielt, sich ein einigermaßen solides Fahrrad neu zu kaufen, sollte also unbedingt dem Arbeitgeber vorschlagen, einen Teil des Entgelts entsprechend umzuwandeln, zum Beispiel die fällige Gehaltserhöhung. Die organisatorischen Aufgaben rund um Radbeschaffung und Vertragsgestaltung übernehmen die Leasingfirmen.

Für die Arbeitgeber hat das Dienstrad nur Vorteile.
Zum einen sparen sie Sozialversicherungsabgaben, da die Radkosten vom Bruttogehalt abgezogen werden (Zur Beruhigung der Betriebsräte: Die damit verbundenen Renteneinbußen liegen dem gewerkschaftsnahen ACE zufolge im sehr niedrigen einstelligen Eurobereich). Zum anderen senkt regelmäßiges Radfahren den Krankenstand. Und sollte sich die Firma bislang genötigt sehen, Personalparkplätze auf dem Betriebsgelände vorzuhalten, kann sie jetzt den Platz effizienter nutzen. Außerdem sorgt das Dienstrad für ein frisches, ökologisches Image.

ACE-Infoblatt Diensträder: www.kurzlink.de/ace

NATUR ERLEBEN

MITMACHEN

ALTE BÄUME BESICHTIGEN

Zum Langen Tag der Stadtnatur zeigt der BUND besonders sehenswerte alte Bäume auf der Pfaueninsel und im Schlosspark Schönhausen. Bitte anmelden unter www.langertagderstadtnatur.de
17.6.2017, 15 Uhr,
Fähre zur Pfaueninsel
18.6.2017, 15 Uhr, Ossietzkystraße Ecke Elisabethweg

ZANKAPFEL ÖKOLANDBAU

Was muss sich ändern, um die Agrar- und Ernährungswende zum Erfolg zu führen? Zu Gast beim BUND-AK Stadtnatur ist Michael Wimmer von der Fördergemeinschaft Ökologischer Landbau.
12.6.2017, 18–20 Uhr,
BUND-Landesgeschäftsstelle, Crellestraße 35, Berlin-Schöneberg

KINDERWETTBEWERB NATURTAGEBUCH

Schulkinder bis zwölf aufgepasst! Allein oder mit der ganzen Klasse könnt ihr die Natur erforschen und eure Beobachtungen festhalten; gemalt, geschrieben, fotografiert oder gefilmt. Wer bis zum **31.10.2017** ein Naturtagebuch an die Brandenburger BUNDjugend schickt, kann tolle Preise gewinnen. Natürlich dürfen auch Berliner Kinder mitmachen. Für mehr Infos bitte an mail@BUNDjugend-brandenburg.de schreiben!

VÖGEL BEOBACHTEN AUF DEM SÜDGELÄNDE

Vogelkundliche Führung mit botanischen Streifzügen unter der Leitung von Sonja Dahlmann, bitte Ferngläser mitbringen!
21.5.2017, 28.5.2017, 4.6.2017, 11.6.2017, 18.6.2017, 25.6.2017, 2.7.2017, jeweils 9–11 Uhr,
Treffpunkt S-Bahnhof Priesterweg, Ausgang Prellerweg, Eingang Südgelände, Teilnahmebeitrag: 5 € (ermäßigt 3,5 €, Kinder unter 12 frei) zzgl. 1 € Parkeintritt (ab 14 Jahren)

SO ARBEITET DIE UNTERE NATURSCHUTZBEHÖRDE

Zu Gast beim BUND-AK Stadtnatur ist Maria Moorfeld, Fachbereichsleiterin Naturschutz im Bezirksamt Pankow.
3.7.2017, 18–20 Uhr,
BUND-Landesgeschäftsstelle, Crellestraße 35, Berlin-Schöneberg

G20-PROTESTWELLE

Wenn die Bundeskanzlerin Anfang Juli ihre Kollegen aus den anderen 19 wichtigsten Industrie- und Schwellenländern in Hamburg begrüßt – mit Ausnahme der Britin Theresa May handelt sich bei den Staats- und Regierungschefs um Männer –, wird sie dies unter dem Eindruck eines unüberhörbaren zivilgesellschaftlichen Aufschreis tun. Denn es rollt eine große Protestwelle nach Hamburg.

Der Protest richtet sich gegen die Art und Weise, wie die G20-Staaten Argentinien, Australien, Brasilien, China, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kanada, Mexiko, Russland, Saudi-Arabien, Südafrika, Südkorea, Türkei und die USA bisher Probleme von globalen Bedeutung angegangen sind. Oder besser gesagt: nicht angegangen sind. Oder sogar verursacht oder verschlimmert haben. Zwei Monate vor der Bundestageswahl geht es auch um einen Politikwechsel: für gerechten Welthandel, Klimaschutz, Demokratie, Gleichheit und Menschenrechte. Zusammen mit vielen anderen namhaften Organisationen mobilisiert der BUND zur

G-20-Protestwelle am 2. Juli in Hamburg!

Die Protestwelle beginnt mit einer Auftaktkundgebung auf dem Rathausmarkt, gefolgt von einer Bootsdemo auf der Binnenalster und einem Protestmarsch zum G20-Tagungsort an der Hamburger Messe, wo ein Bannermeer tausende Botschaften und Forderungen sichtbar macht. Die Abschlusskundgebung findet am Heiligengeistfeld statt.

Details zu Programm und Ablauf, Anreisemöglichkeiten (Bustickets, Mitfahrbörse), Flyer und Plakate finden Sie unter www.g20-protestwelle.de

FAHRRAD IN ZAHLEN

Die Haushalte in der Bundesrepublik verfügen durchschnittlich über ...

... mind. 1 Auto, in Prozent:	82
... mind. 1 Fahrrad, in Prozent:	76
... mind. 1 Moped/Roller, in Prozent:	12
... mind. 1 Motorrad, in Prozent:	9
... überhaupt kein Verkehrsmittel, in Prozent:	6

Zahl der pro Haushalt verfügbaren ...

... Autos:	1,4
... Fahrräder:	2,4

In Deutschland genutzte Fahrradtypen ...

... Cityrad, in Prozent:	39
... Mountainbike, in Prozent:	29
... Trekkingrad, in Prozent:	21
... Hollandrad, in Prozent:	11

Anteil der Bundesbürgerinnen und -bürger, die täglich ...

... zu Fuß gehen, in Prozent:	47
... Auto fahren, in Prozent:	44
... Rad fahren, in Prozent:	14
... Bus und Bahn fahren, in Prozent:	13
... Moped/Roller fahren, in Prozent:	2
... Motorrad fahren, in Prozent:	1

Von der Bundesregierung zur Verfügung gestelltes Geld für Bau und Erneuerung von ...

... Radwegen an Bundesstraßen (Jahr 2016), in Million Euro:	98
... Radwegen an Bundeswasserstraßen (Jahr 2016), in Millionen Euro:	1,3
... Radschnellwegen (Jahr 2017), in Millionen Euro:	60

Von der Bundesregierung zur Verfügung gestelltes Geld allein für die Erneuerung (ohne Neubau!) von ...

... Bundesfernstraßen (Jahr 2016), in Milliarden Euro:	3,3

Kosten je Kilometer straßenbegleitenden Radweg ...

... an Bundes- oder Landesstraßen in Brandenburg, in Euro:	200.000

Kosten je Kilometer Autobahn ...

... beim Bau der A 100, in Millionen Euro:	116,2

Radverkehrsanlagen an Berliner Hauptverkehrsstraßen (Stand 2013) ...

... insgesamt, in Kilometern:	1.433,
davon	
... bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht, in Kilometern:	827
... gemeinsame Geh- und Radwege, in Kilometern:	119
... Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr, in Kilometern:	97
... Radfahrstreifen, in Kilometern:	88
... Schutzstreifen, in Kilometern:	165

Gesamtlänge des Berliner Straßennetzes ...

... in Kilometern:	etwa 5.400

Radverkehrsanteil 2013 in ...

... Cottbus, in Prozent:	17,9
... Beelitz/Michendorf/Seddiner See/Nuthetal, in Prozent:	16,4
... Potsdam, in Prozent:	14,4
... Kleinmachnow/Stahnsdorf/Teltow, in Prozent:	13,1
... Berlin, in Prozent:	12,5
... Frankfurt (Oder), in Prozent:	3,4

Fahrraddiebstähle je 100.000 Einwohner in ...

... Münster: (bundesweit Platz 1)	1.719
... Cottbus: (Platz 3)	1.502
... Potsdam: (Platz 6)	1.341
... Berlin: (Platz 23)	929

Quellen: Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Bundesregierung, Bundesverkehrsstaatssekretär Norbert Barthle, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg, Bundesverkehrswegeplan 2030 (Entwurf März 2016) Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Mobilität in Städten (SrV 2013), billiger.de-Studie „Fahrraddiebstähle in Deutschland 2015“

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Landesverband Berlin e.V.
Crellestr. 35
10827 Berlin
www.BUND-Berlin.de
und
Landesverband Brandenburg e.V.
Friedrich-Ebert-Str. 114a
14467 Potsdam
www.BUND-Brandenburg.de

KONTAKT

Tel. 030 787900-0
E-Mail: redaktion@BUNDzeit.de
www.BUNDzeit.de

REDAKTION

Sebastian Petrich (*sp*)
Carmen Schultze (*cs*) V.i.S.d.P.

MARKETING & VERTRIEB

Thorsten Edler

ANZEIGEN

Tel. 030 787900-42
anzeigen@BUNDzeit.de

DRUCK

apm alpha print medien AG
Kleyerstraße 3
64295 Darmstadt
www.apm.ag

GESTALTUNG

sujet.design
www.sujet.de/sign

Erscheinungsweise: vierteljährlich, der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten

AUFLAGE

30.000
Gedruckt auf Ultra Lux semiglos, 100% Recycling

Die nächste BUNDzeit erscheint Anfang August 2017. Anzeigenschluss ist der 26. Juni 2017.

SPENDENKONTO

BUND Berlin
Bank für Sozialwirtschaft
IBAN:
DE 51 1002 0500 0003 2888 00
BIC: BFSWDE33BER

BUND Brandenburg
GLS Bank
IBAN:
DE 24 4306 0967 1153 2782 00
BIC: GENODEM1GLS

Erbschaften an den BUND sind nach §13 ErbStG von der Erbschaftssteuer befreit. Fordern Sie unsere Informationsmaterialien an: erbschaftsratgeber@BUND-Berlin.de

ICH WILL DIE ARBEIT DES BUND UNTERSTÜTZEN.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
BUND
FRIENDS OF THE EARTH GERMANY

Ja, ich möchte Mitglied werden und wähle folgenden Jahresbeitrag:

- ☐ Einzelmitglied (mind. 50€ _____)
- ☐ Familie (mind. 65€ _____)
- ☐ Ermäßigt (mind. 16€ _____)
- ☐ Lebenszeitmitglied (einmalig mind. 1.500€ _____)

Name/Vorname _____
Straße _____
PLZ/Ort _____
Geburtsdatum (TT.MM.JJJJ) _____
Telefon (wenn Sie möchten) _____
E-Mail (wenn Sie möchten) _____

☐ Ich will den E-Mail-Newsletter des BUND Berlin erhalten.

Bitte ziehen Sie den Beitrag ab dem _____
☐ monatlich ☐ vierteljährlich ☐ halbjährlich ☐ jährlich
bis auf Widerruf von meinem Konto ein.

KontoinhaberIn _____
IBAN (oder Konto-Nr.) _____
BIC (oder Bankleitzahl) _____
Geldinstitut/Ort _____

X _____

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

BUND Gläubiger-ID: DE34ZZZ00000103826

Mit Ihrer Unterschrift erteilen Sie dem BUND ein SEPA-Lastschriftmandat mit dem Sie gleichzeitig Ihre Bank anweisen, die vom BUND auf Ihr Konto gezogene Lastschrift einzulösen. Die Bestätigung und alle notwendigen Informationen (insbesondere Kontaktdaten sowie die Zusammenfassung der Zahlungsinformationen) erhalten Sie mit Ihrem Begrüßungspaket.

Der Widerruf ist jederzeit und ohne Angabe von Gründen möglich. Ihre persönlichen Daten werden elektronisch erfasst und können – gegebenenfalls durch Beauftragte des BUND e. V. – auch zu Informations- und Werbezwecken für die Umwelt- und Naturschutzarbeit des BUND genutzt werden. Ihre Daten werden selbstverständlich nicht an Dritte weitergegeben.

BUNDzeit 02/2017

Bitte schicken Sie die ausgefüllte und unterschriebene Beitrittserklärung an:

BUND Berlin • Crellestr. 35 • 10827 Berlin • Fax 030 78790018 • kontakt@BUND-Berlin.de
BUND Brandenburg • Friedrich-Ebert-Str. 114a • 14467 Potsdam • Fax 0331 23700145 • BUND.brandenburg@BUND.net