

## MOBILITÄT UND VERKEHR NACH DEM ERDÖLZEITALTER

*Welche Optionen für eine nachhaltige Mobilität bringt das nächste Jahrzehnt?*



„ROTE AMPEL“ FÜR BERLINS  
VERKEHRSENTWICKLUNG

---

GIBT ES NACHHALTIGE  
AUTOMOBILE?

---

FAHRBAR – HILFE ZUR  
SELBSTHILFE IN MOABIT

# Editorial

SEBASTIAN STRAGIES  
VERANTWORTLICHER REDAKTEUR

Weihnachten steht unmittelbar vor der Tür und was liegt da näher, auch dieses Fest zu einem Bekenntnis einer dauerhaften und gerechten Entwicklung im Sinne eines starken Nachhaltigkeitsparadigmas zu nutzen. Praktische Tipps für wirklich nachhaltige Geschenke und einen Ausblick auf das nächste Jahr gibt Ihnen auf der Seite drei unsere engagierte Berlin 21 e.V. Geschäftsführerin Katrin Fleischer.

Ab der Seite vier erfahren Sie von Norbert Rheinländer – langjähriges aktives Mitglied des Fachforums Mobilität und Sprecher des Fachforums Soziale Stadtentwicklung – wie eine der Nachhaltigkeit verpflichtete Mobilitätskultur und Verkehrsplanung aussehen könnte und müsste.

Dass, bis es soweit ist, noch ein langer und sicher auch beschwerlicher Weg zurückzulegen ist, zeigt Ihnen Hartwig Berger. Zusammen mit interessierten Mitstreiter/innen aus dem Fachforum Klimawandel und Energie, hat er Ihnen eine kleine Bilanz für den Berliner Straßenverkehr zusammengestellt. Das Fazit ist durchaus ernüchternd, spornt aber hoffentlich viele an, endlich eine Verkehrs- und Mobilitätswende einzuleiten.

Ob sich eine Millionenstadt wie Berlin einen derart luxuriösen motorisierten Individualverkehr auch in naher Zukunft noch leisten kann, hängt nicht alleine von der Entwicklung emissionsneutraler Antriebstechnologien, sondern auch davon ab, ob dies überhaupt noch gewollt wird. Holger Rogall zieht ab Seite sieben zumindest für die Elektromobilität eine zwiespältige Bilanz. Kosten und Nutzen fallen je nach Betrachtungswinkel unterschiedlich aus.

Auf den Seiten acht bis dreizehn können Sie sich über Projekte und Initiativen informieren, die die Ziele der LA 21 unterstützen und ihren Beitrag leisten, dass die Zielmarken der LA 21 auch erreicht werden können.

Aktuelle Informationen rund um die LA 21 und zu ausgewählten Projekten und Veranstaltungen erwarten Sie auf den Seiten vierzehn und fünfzehn.

Für die vorliegende Ausgabe des Berlin 21 – Infomagazins haben wieder viele Autor/innen sehr interessante Beiträge geliefert. Ihnen sei an dieser Stelle wie immer herzlich gedankt!

Ohne die zahlreichen Beiträge, die Dank Ihres Engagements entstehen und die Redaktion erreichen, würde es das Berlin 21 – Infomagazin nicht in dieser informativen und abwechslungsreichen Form geben. Auch diesmal konnten aus Platzgründen nicht alle Artikel aufgenommen werden.

Den Autor/innen und Leser/innen dieser vorweihnachtlichen Winterausgabe 2009 wünsche ich viel Freude bei der Lektüre und Ihnen allen eine gesegnete Weihnachtszeit und einen gelungenen Start in ein neues Jahr.

## Inhalt

Postfossile Mobilität .....	4
„Rote Ampel“ für Berlins	
Verkehrsentwicklung .....	6
Gibt es nachhaltige Automobile?.....	7
FAHRBar – Mobil in Moabit.....	9
Aktionstag „Mobil ohne Auto“ .....	11
Leitprojekte/Tipps .....	14/15

## Impressum

**Berlin 21 Infomagazin**  
erscheint vierteljährlich  
Nr. 1/10 im März 2010  
Themenschwerpunkt: Partizipation und Bürgerschaftliches Engagement

**Herausgeber**  
Berlin 21 e.V.

**Redaktion**  
Sebastian Stragies (V.i.S.d.P.)  
c/o Berlin 21 e.V.  
Haus der Demokratie  
Greifswalder Straße 4  
10405 Berlin  
E-Mail: b21magazin@googlemail.com

Für den Inhalt der Beiträge im Berlin 21 Infomagazin sind die jeweiligen Autoren verantwortlich.  
Die Inhalte der Beiträge müssen nicht unbedingt mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

**Redaktionsbeirat**  
Bernhard Glaeser – DGH  
Katrin Nolting – IZT  
Dagney Vedder – INE

**Herstellung**  
Gestaltung und Layout: Schneider & Hahn  
Druck: Prototyp Print  
Auflage: 2000 Stück  
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier  
Titelfoto: ...

**Vertrieb**  
Berlin 21 e.V.  
Geschäftsstelle  
Haus der Demokratie  
Greifswalder Straße 4  
10405 Berlin  
Tel.: 030 - 420 82 363  
Fax: 030 - 420 82 380  
E-Mail: info@berlin21.net  
Internet: www.berlin21.net

Mitglieder von Berlin 21 e.V. sind automatisch Abonnenten dieses Infomagazins. Das Berlin 21 Infomagazin ist prinzipiell kostenlos. Sie können aber auch ein Solidaritäts-Abonnement (20€ pro Jahr) beziehen. In diesem Falle überweisen Sie bitte den entsprechenden Betrag mit dem Kennwort „Infomagazin“ auf folgende Kontoverbindung: Kontonummer 3331200, BLZ 100 20 500, Bank für Sozialwirtschaft

# Unsere Zukunft braucht gute Vorsätze

KATRIN FLEISCHER

Das Infomagazin präsentiert sich im neuen Gewand. Herzlichen Dank an Kathrin Busch für ihre engagierte Arbeit zur grafischen Gestaltung des Infomagazins seit Gründung. Sie ist inzwischen umgezogen nach Köln und verfolgt dort eine neue berufliche Perspektive. Wir wünschen ihr viel Glück und Erfolg.

An ihre Stelle tritt ein junges Designerteam aus Berlin, das wir über unseren Jugendkongress ZUKUNFT LOCKT kennen und schätzen gelernt haben: Till N. P. Schneider und Christoph Hahn begleiten uns auch bei den „Botschaften für die Zukunft: Du und Deine Idee“ auf [www.zukunft-lockt.de](http://www.zukunft-lockt.de). Frischer Wind und neue Ideen tun uns immer gut. Für die Nachhaltigkeit brauchen wir jedenfalls dringend überzeugende Hingucker.

Beim Thema Mobilität erinnere ich mich an mein Auto, was ich früher mal hatte. Vor einigen Jahren habe ich es einfach aufgegeben. Heute noch habe ich mit meinem inneren Schweinehund zu kämpfen, wenn ich spät nachts bei nassem, kaltem und dunklem Wetter mit dem Fahrrad von Erkner nach Woltersdorf nach Hause fahre. Aber ich bleibe in Bewegung, genieße die frische Luft und sammle neue Gedanken, z.B. für nachhaltige Weihnachtsideen und gute Vorsätze fürs Neue Jahr.

Wer also immer noch keine Geschenkidee für Weihnachten hat, der sollte einfach im Nachhaltigen Warenkorb herumstöbern. Tag für Tag tun wir jede Menge Dinge, die mit darüber entscheiden, ob das Klima geschützt, knappe Ressourcen geschont oder Menschenrechte geachtet werden. Das fängt beim morgendlichen Frühstücksei an, geht weiter mit der Wahl des Verkehrsmittels für den Weg zur Arbeit und endet noch lange nicht, wenn wir abends im Katalog blättern, um herauszufinden, welcher neue Kühlschrank in Frage kommt. Konsumentinnen und Konsumenten haben Macht, denn mit ihren Konsum- und Lebensgewohnheiten können sie zumindest das Angebot beeinflussen, oder ganze Branchen umkrempeln.

Und warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute doch praktisch vor der Haustür zu finden ist: die



BERLIN21, 2009

Regionalmarke VON HIER. Mein Geheimtipp sind die Sandorn-Gummibärchen.

Wer mit seinen Gästen zur Weihnachtszeit lecker und gesund speisen möchte, sollte im „Berlin isst Bio“ nachschlagen, dem Reiseführer durch die Berliner Bio-Gastronomieszene. Dort gibt es 100 Tipps, wo man auswärts gut und Bio essen und trinken kann.

### Unterstützen Sie die Schülerinitiative „Plant-for-the-Planet“!

Motiviert von der Friedensnobelpreisträgerin Wangari Maathai starten die drei Geschwister Felix (9), Franziska (10) und Flurina (7) die Schülerinitiative Plant-for-the-Planet in Deutschland. Zusammen mit Kindern aus der ganzen Welt wollen sie eine Milliarde Bäume pflanzen. Die Kinder wollen nicht Förster werden, sie wollen gehört werden. Jeder Baum ist ein Symbol für Klimagerechtigkeit. Kinder erfahren, dass sie sich weltweit vernetzen können, dass sie globale Probleme gemeinsam anpacken und dass sie ihre Zukunft selbst in die Hand nehmen müssen. Bundesweit sind bereits über eine halbe Million Bäume versprochen worden, also über die Hälfte ist bereits geschafft. Mit der Aktion 100.000 Bäume reiht sich nun

auch Berlin mit in die Liste der Unterstützer ein.

Lasst uns Bäume pflanzen oder spenden – und zwar so viele wie möglich!

Kontakt können Sie aufnehmen zu Frau Rasfeld, Evangelische Schule Berlin Zentrum, übrigens auch Mitglied bei Berlin 21.

### Weihnachten wieder Sonne verschenken!

Ob Uhren, Taschenrechner, Milchaufschäumer oder Hausnummerbeleuchtungen: Produkte mit dem Blauen Engel, die ohne Einwegbatterie und Steckdose laufen, zeigen beispielhaft, wie die zukunftsweisende Solartechnik auch im Haushalt sinnvolle Verwendung findet. Die Nutzung der Sonnenenergie schont die natürlichen Ressourcen und letztlich auch den Geldbeutel. Der Solartechnikanbieter Systac AG, die Jury Umweltzeichen und das Umweltbundesamt zeigen eine Ausstellung solarer Alltagsprodukte im Energiedesign-Center in der Friedrichstraße 136, die bis zum 23. Dezember 2009 täglich von 10 bis 20 Uhr und am 24. Dezember 2009 von 10 bis 15 Uhr besucht werden kann.

Zum Jahresende ist die beste Zeit für eine Party der besonderen Art, nämlich eine Stromwechsellparty. Alle nötigen Infos finden Sie natürlich im Internet. Apropos: Das Internet gilt als Klimakiller Nummer 1. Doch auch hier gibt es Möglichkeiten, dabei weniger CO2 freizusetzen. Ganz einfach kann jeder grüner surfen im Internet mit Ökostrom. Greenpeace bietet auf der Seite [www.klimafreundliches-internet.de](http://www.klimafreundliches-internet.de) atomstromfreie E-Mail-Adressen an. Und wenn Sie dann zur Weihnachtszeit und zum Jahreswechsel die elektronischen Grußkarten bekommen, dann prüfen Sie bitte, ob diese Mails wirklich ausgedruckt werden müssen!

In diesem Sinne, Fröhliche Weihnachten und einen nachhaltigen Rutsch!

**Katrin Fleischer, Geschäftsführerin Berlin 21 e.V.**  
Greifswalder Straße 4, 10405 Berlin  
Tel.: 030 - 420 82 363  
Fax: 030 - 420 82 380  
info@berlin21.net  
www.berlin21.net

# Mobilität und Verkehr nach dem Erdölzeitalter

Um zu wissen, wohin wir wollen, müssen wir uns über das Ziel einig werden

NORBERT RHEINLAENDER

Der Verkehr in allen Erdteilen steigt stetig an. China und Indien haben ihre Massen-Automotorisierung gerade erst begonnen. Aus der Diskussion über den Klimawandel wissen wir, dass der heutige Verkehr durch die Erdölverbrennung das Klima wesentlich mitverändert. Die Politik hat bisher nichts unternommen, um fossile Antriebsenergie einzusparen. Der Flugverkehr schädigt das Klima überproportional. Der Schiffsverkehr ist auch stark beteiligt. Der Güterverkehr ist nicht von der Straße auf die Schiene umgelagert worden. Die Automobilwirtschaft macht „business as usual“. Wir wissen lediglich, dass der Verkehr von morgen nicht der von heute sein darf und sein wird.

## Welcher Verkehr erwartet uns morgen?

Die bisherigen Motoren im Verkehr benutzen weitgehend Erdölprodukte: Diesel und Benzin. Das Erdöl geht aber in naher Zukunft zur Neige, wird deshalb teurer und es gibt noch keinen Ersatz. Weder Biodiesel noch neue Technologien wie z.B. Wasserstoffmotoren stehen einsatzreif zur Verfügung. Bisher gibt es nur wenige und noch nicht ausgereifte Elektromobile, die nur in geringer Zahl produziert werden können. Außerdem gibt es nur begrenzte Rohstoffmengen, um die sich immer mehr Staaten rangeln. Alternative Energieerzeuger sind auch abhängig von Rohstoffen.

Dass wir seit dem zweiten Weltkrieg verschwenderisch mit dem Erdöl umgegangen sind, wird jetzt angesichts des Bekanntwerdens der Begrenztheit der Ölreserven endlich allen bewusst. Jetzt muss eine Strategie gefunden werden, um die Zeit vor dem letzten Öltropfen so effektiv zu nutzen, dass wir möglichst viele alternative Antriebsenergien erforschen, damit auch danach die Mobilität gewährleistet ist.

## Wie soll dieser Verkehr definiert sein?

Da die Forschungen bisher keine herstellungsfähigen Lösungen erbracht haben, müssen wir weiterhin in unserer Gesamtbetrachtung fragen:

- Welche Rohstoffe für die Technik und den Betrieb benötigt der zukünftige Verkehr?
- Welche Technik benötigt er?
- Welche Infrastruktur benötigt er?

Diese Fragen werden sicherlich nicht in den nächsten Jahren eindeutig zu entscheiden sein, da jede Lösung eine eigene Technologie und eine eigene Treibstoffproblematik haben wird. Auf den Straßen wird es einen Mix an unterschiedlichen Antriebsarten geben. Zwangsläufig müssen wir auf bewährte Techniken für Sammeltransporte zurückgreifen (z.B. Straßenbahn, Busse und Bahnen), weil wir uns den individuellen Transport immer weniger leisten werden können und schon gar nicht den individuellen Besitz von solch ressourcenverbrauchenden Fahrzeugen,

- die nur 17% der Primärenergie in Bewegungsenergie umsetzen,
- nur 1 Stunde am Tag bewegt werden,
- statistisch von nur 1,3 Personen genutzt werden,
- aber 24 Stunden am Tag 10 qm Fläche in Anspruch nehmen
- und deren Halter nur einen geringen Teil der Kosten an den staatlichen Infrastruktureinrichtungen aufbringen (z.B. Straßenbau, -unterhaltung, Parkplätze, Ampelanlagen, Verkehrspolizei, Gerichte und Krankenhausbetten).

## Welche alternativen Ansätze gibt es?

Auch alternative Antriebsarten benötigen weiterhin Treibstoffe (z.B. Rapsöl, Elektroenergie, Wasserstoff, u.ä.). Dabei werden wir von neuen Rohstoffen abhängig, deren knapper Markt uns wiederum eigene Bedingungen diktiert. So sollten wir überlegen, ob wir die wertvollen Ackerflächen für

die Erzeugung von Verbrennungsstoffen (z.B. Rapsöl, Mais) nicht doch besser für den Anbau von Lebensmitteln, Dämmstoffen (z.B. Flachs, Hanf) u.ä. verwenden sollten.

Die Elektroenergie als Antrieb macht uns abhängig von der derzeit wirkungsvollsten Batterie, für die das seltene Element Lithium benötigt wird. An eine Massenproduktion von Elektromobilen können wir also erst denken, wenn wir neue Elektrizitätsspeicher gefunden haben, die eine ausreichende Batterieherstellung zulassen. Beim Wasserstoffmotor wird derzeit noch zu viel Energie verwendet, um den Prozess in Gang zu setzen. Ähnlich wie die Magnetschwebbahntechnik forscht die Industrie seit Jahrzehnten nach größerer Effizienz, ohne dass eine Lösung als Durchbruch zu einer Serienreife erreicht worden ist.

## Welcher Verkehr ist vorbildlich, weil er zukunftsfähig ist?

Fotos vom Verkehr von vor 100 Jahren erscheinen uns jetzt nicht mehr so fremd, weil es damals einen Massenverkehr mit Fahrrädern, zahllosen Straßenbahnen und Bussen gab. Der Potsdamer Platz galt in den 20er Jahren bereits als der verkehrsreichste Platz Europas. Bis vor wenigen Jahren bestand der Stadtverkehr z.B. in Peking noch zu einem großen Anteil aus Fahrrädern mit wenig Luftverschmutzung. Und beim Gütertransport sollten wir uns allen Ernstes fragen, ob wir all die Güter benötigen, die heute angeboten werden, die aber einen langen Weg hinter sich haben.

Sicherlich wird die Verkehrsveränderung im Stadt- und Landverkehr sehr unterschiedlich verlaufen, da der zukünftige Verkehr der Landbevölkerung sicherlich mehr Sammeltaxis und Rufbusse hervorbringen wird, während sich in den Städten die öffentlichen Verkehrsmittel Straßenbahnen, Busse, S- und U-Bahnen einer verstärkten Nachfrage ausgesetzt sehen werden.



TWICEPIX

## Wie erreichen wir einen zukunftsfähigen Verkehr?

Unser Denken und Handeln wird sich zwangsläufig mehr mit dem zukünftigen Verkehr beschäftigen müssen. z.B.:

- Lohnt sich noch die Anschaffung eines Pkws, weil die Kosten des Benzin- und Dieselantriebs zwangsläufig enorm steigen werden und immer größere Anteile unserer Einkommen in Anspruch nehmen werden?
- Sollen wir noch schnell unsere Ersparnisse verbraten, bevor uns die Erdölindustrie durch ihre Energiepreise die Bewegungsmöglichkeiten deutlich einschränkt?
- Wie bereiten wir uns auf die Zeit nach dem Erdöl vor?
- Wie realisiere ich Teilschritte in diese Richtung in meinem Alltag?

## Was können wir heute schon tun?

Angesichts unserer Autoverkehrsprobleme und bei steigender Motorisierung in Asien sollten wir den Autoverkehr schnellstmöglich reduzieren. Das geht individuell und durch Politikveränderung, aber auch strategisch. Jeder Weg muss auf den Prüfstand und selbstverständlich sollte die Verkehrsmittelwahl bewusst ständig neu entschieden werden. Schließlich wollen wir weniger Verkehr und dieser muss umweltverträglich sein. In diese Überprüfung müssen wir alle Menschen einbeziehen.

Dazu gehört das „Downsizing“, also den Maßstab durch die Wahl näher gelegener Ziele und damit die Wege zu

verringern. Dazu zählt die Urlaubsreise wie auch die Verkehrsmittelwahl und der Einkauf in der Nähe. Man kann die Eisenbahn statt des Flugzeugs, das Fahrrad und die eigenen Füße statt des Pkws nutzen. Außerdem gibt es ja auch noch die Angebote des öffentlichen Verkehrs.

## Was müssen wir heute schon tun?

Da wir derzeit auf dem höchsten Punkt der Erdölförderung (Peak-Öl) angekommen sind, fördern wir ab jetzt nur noch die Reste der letzten Ölfelder und fahren symbolisch bereits aus der Reserve – bis zum letzten Tropfen, um den sich immer mehr Menschen und Völker streiten werden.

- Wir müssen heute Entscheidungen fällen, damit wir morgen bzw. in naher Zukunft erdölfrei fahren können und unsere Mobilität somit nicht mehr vom Erdöl abhängt.
- Wir müssen heute bereits eine Entwicklung einleiten, damit uns zum Zeitpunkt des letzten Öltropfens bereits neue, zukunftsfähige Technologien zur Verfügung stehen.
- Wir müssen bereits heute die Infrastruktur bauen, damit wir das Ende des Erdöls möglichst lange hinauszögern und die Hauptverkehre möglichst schnell energieeffizient erfolgen; z.B. muss das Schienennetz von Straßen-, S- und Fern-Bahnen heute erweitert werden, weil dieses sich durch den langen Planungsvorlauf nur sehr langsam an den erhöhten Bedarf anpassen lässt.

## Sind wir auf dem richtigen Weg?

Eine Autobahnverlängerung ist sicherlich der falsche Weg, da für eine relativ kleine Nutzergruppe von privaten Fahrzeugbesitzern (ausgerechnet einer, die den Rest-Erdölverbrauch auch noch beschleunigt!) mit enormen Geldbeträgen eine minimale Verbesserung erreicht wird (hier handelt es sich in Wahrheit um einen Komfortausbau) und weil dieses Geld für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel dann fehlt (Für die derzeit immer noch geplante 3,2 km lange Autobahnverlängerung vom Dreieck Neukölln bis zum Treptower Park könnte z.B. das Straßenbahn-Schienennetz leicht um 30 km nach Westberlin erweitert werden).

Um zu wissen, wohin wir wollen, müssen wir uns über das Ziel einig werden. Das Ziel ist derzeit nur sehr vage und gesellschaftlich umstritten. Wir wissen ausschließlich, wo wir nicht landen dürfen. Statt der Vermeidung sollten wir aber besser definieren können, was wir wollen!

Vorschläge und die Mitarbeit beim LA 21-Fachforum Mobilität sind immer willkommen!

Norbert Rheinlaender  
Crellestr. 43, 10827 Berlin  
Tel.: 030 – 7 88 33 96  
Fax: 030 – 78 71 21 03  
N.Rheinlaender@gmx.de

# „Rote Ampel“ für Berlins Verkehrsentwicklung!

In spätestens vier Jahrzehnten dürfen praktisch keine verkehrsbedingten Treibhausgase mehr verursacht werden

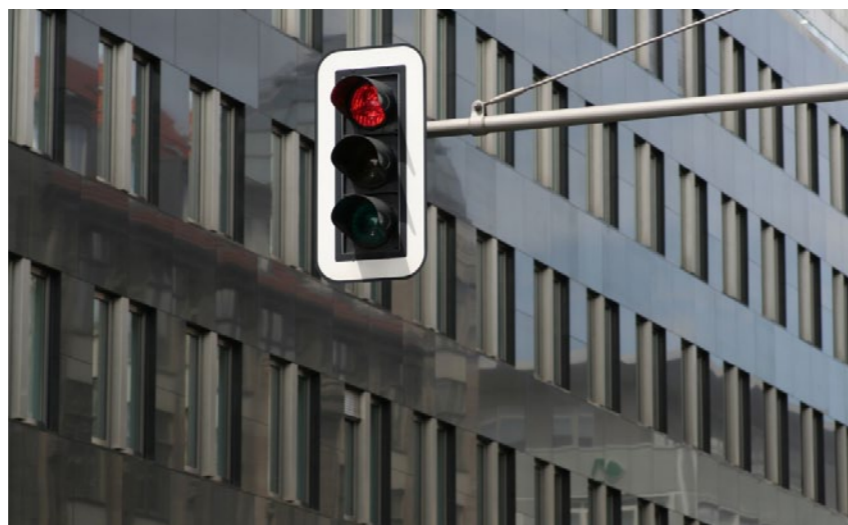
HARTWIG BERGER

Stand und zu erwartende Entwicklung des motorisierten Verkehrs tragen signifikant zur galoppierenden Erderwärmung bei. Wir müssen uns darüber auch in Berlin Gedanken machen, wenn wir die Stadt zukunftsfähig umgestalten wollen. Dazu ist es wichtig zu wissen, wie stark die Klimabelastung durch städtischen Verkehr ausfällt und vor allem, wie sie sich in den letzten Jahren entwickelt hat. Das Fachforum „Klimawandel und Energie“ von Berlin 21 ist dem nachgegangen und kommt zu folgenden Ergebnissen:

Im Straßenverkehr ist die Berliner Bilanz durchwachsen. Von 1990 bis 1998 erhöhten sich die durch ihn bedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um ein Sechstel (16,4%); von 1999 bis 2005 hingegen kann ein Rückgang um 15% konstatiert werden, der sich allerdings 2006, dem letzten statistisch erfassten Jahr, nicht fortgesetzt hat. Da von 1999-2006 der KfZ-Bestand Berlins konstant geblieben ist, können wir den Rückgang überwiegend auf effizientere Motorleistung zurückführen.

Im Städtevergleich steht Berlin besser da als zum Beispiel Hamburg und Bremen (im Jahr 2004 1,7 t verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen in B, gegenüber 2,3 t in HB und 2,69 t in HH). Zu vermehrter Klimabelastung führt hingegen die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs mit Fahrzeugen über 3,5 t Gewicht. Sie sind in der innerstädtischen CO<sub>2</sub>-Bilanz nicht erfasst, da sie ganz überwiegend außerhalb der Stadtgebiets ihren Kraftstoff tanken.

Erfreulich ist die Entwicklung des Fahrradverkehrs. Berlin hat nicht nur jedes Jahr die weltweit größte Fahrrad-demonstration zu bieten – die Sternfahrt am Tag der Umwelt –, die Stadt wird auch zunehmend attraktiver für die Velo-Fortbewegung. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr hat sich seit 1990 von damals 7% bis 2007 etwa verdoppelt, bei weiterhin deutlich



ABOUTPIXEL.DE

steigender Tendenz. Wenn Berlin weiter sein Netz von Velorouten und benutzerfreundlichen Radwegen ausbaut, die Mitnahmemöglichkeiten im ÖPNV verbessert und nach dem Vorbild von Münster oder Freiburg Leih- und Abstellstationen für Fahrräder an zentralen Plätzen einrichtet, sind die Perspektiven durchaus hoffnungsvoll.

Eindeutig beunruhigend ist die zunehmende Klimabelastung durch den Luftverkehr. Genaue Berechnungen zu den Emissionen, die Berlinerinnen und Berliner durch Fliegen verursachen, liegen nicht vor. Doch allein der Anstieg der Flugpassagiere spricht für sich: Von 8,6 Mio. 1990 auf 14,9 Mio. 2004 und 18,5 Mio. 2006. Mit der Billigfliegerei der letzten Jahre und vor allem der für 2011 erwarteten Eröffnung des Großflughafens Schönefeld ist ein weiterer Schub nach oben zu erwarten.

Die Lokale Agenda 21 Berlin, im Juni 2006 beschlossen, verpflichtet die Stadt, die verkehrsbedingten Treibhausgase bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 1990 um mindestens 15% zu verringern. Von diesem Ziel sind wir noch deutlich entfernt. In der Addition aller verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen hatte die Stadt im Jahr 2006 eine Minderung

von 1% erreicht. Wenn wir die Berliner Verkehrsentwicklung unter klimapolitischem Blick bewerten, müssen wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Ampel auf „Rot“ schalten: Sofern es in der nächsten Zeit keinen deutlichen Kurswechsel gibt, wird Berlin hinsichtlich „Klimawirkung“ das verkehrspolitische Ziel der Lokalen Agenda 21 verfehlen.

Dabei ist die Etappenleistung „minus 15% bis 2020“ eher bescheiden angesetzt. Vergewärtigen wir uns, dass spätestens im Jahr 2050 die CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Landes wie Deutschland um mehr als 90% verringert sein müssen. Um nicht daran mitzuwirken, dass die Welt im Strudel einer massiven Klima-Veränderung mit selbstverstärkenden Effekten versinkt, muss Berlin hier und heute eine Verkehrswende einleiten, die Art und Ausmaß der motorisierten Fortbewegung – zu Land und in der Luft – so gestaltet, dass in spätestens vier Jahrzehnten durch sie praktisch keine Treibhausgase mehr verursacht werden.

**Dr. Hartwig Berger, Ökowerk Berlin e.V.**  
Teufelseechaussee 22-24, 14193 Berlin  
Tel.: 030 - 318 00 406  
hartwig.berger@t-online.de  
www.oekowerk.de

# Stadtvertrag Klimaschutz

Neu in Berlin ist der „Stadtvertrag Klimaschutz“. Ziel des ungewöhnlichen Bündnisses zwischen Handwerk, Industrie, Gewerkschaften und Umweltschützern ist es, den Klimaschutz in Berlin voranzubringen. Berliner Bürger und Unternehmen sollen motiviert werden, das Klima zu schützen und auf erneuerbare Energien umzusteigen. Dabei steht ein freiwilliges Miteinander – auch in ganz neuen Konstellationen – im Vordergrund. Bis März 2010 widmet sich das Bündnis zunächst ganz dem Thema Mobilität. Neben zahlreichen Informationsangeboten zu Projekten und Aktionen in Berlin,

finden im Rahmen des Projektes verschiedene Veranstaltungen und Aktionen statt. Anfang Dezember können sich die Berliner dann auch mit ihrem eigenen Engagement am Stadtvertrag beteiligen. Für Klimaschützer im Rahmen des Stadtvertrags gibt es ein ganz besonderes Bonbon: Berliner, welche sich mit ihrem Beitrag für den Klimaschutz auf der Internetseite angemeldet haben, können an Verlosungen teilnehmen. Die Preise dieser Verlosung unterstützen den Gewinner bei seinem Engagement für den Klimaschutz.

Gründer des Stadtvertrags sind die Handwerkskammer Berlin, die IHK

Berlin, der DGB Berlin-Brandenburg und der BUND Berlin. Sponsoren sind die Berliner GASAG und STRÖER

Die Gründung des Stadtvertrags geht auf eine Idee von Bündnis90/die Grünen zurück.

**Adriane Nebel**  
Handwerkskammer Berlin  
Stadtvertrag Klimaschutz  
nebel@hwk-berlin.de  
www.stadtvertrag-klimaschutz.de



# Gibt es nachhaltige Automobile?

Das langfristige Ziel muss der Ausbau des Umweltverbundes und nicht der weitere Ausbau des motorisierten Individualverkehrs sein

HOLGER ROGALL

Auch wenn die ökologische Gesamtbilanz für einen Ausbau des Umweltverbundes und gegen eine Strategie der Ökologisierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) spricht, gehen viele Vertreter der Nachhaltigen Ökonomie davon aus, dass individuell genutzte Fahrzeuge in den nächsten 20-30 Jahren eine zentrale Rolle in der Mobilität behalten werden und daher die Ausschöpfung der Effizienzpotenziale im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik als kosteneffiziente Voraussetzung (WI u.a. 2006/03: 115) und notwendiger Schritt anzusehen ist.

## Umwelteffizienz als notwendige Bedingung

Die seit den 1980er Jahren erreichten Effizienzverbesserungen – insbesondere bei den Motoren und dem Luftwiderstand – wurden nur zu einem geringen Teil für eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs verwendet. Zum



Solarauto „SOLARWorld No1“

HANS WEINGARTZ

großen Teil wurden die Erfolge durch eine Erhöhung des Gewichts und leistungsstärkere Motoren kompensiert. Bei vielen Serien bekannter Automobilkonzerne verbrauchen die neueren Modelle hierdurch sogar mehr Kraftstoff als die alten. Vielen Herstellern gelingt es nur durch den Verkauf von neuen Kleinfahrzeugen, die als Zweit- oder Drittfahrzeuge genutzt werden, den Flottenverbrauch ihrer Fahrzeuge zu senken. Da der MIV nach den vorliegenden Studien bis 2020 im besten Fall nur geringfügig sinken wird (nach Energie-Enquete von 740 Mrd. Personenkilometer (Pkm) 2000 auf 494 bis 591 Mrd. Pkm), kann auf eine Senkung

der spezifischen Verbrauchswerte pro Fahrzeug nicht verzichtet werden. Das Wuppertal Institut u.a. schätzen, dass der durchschnittliche Verbrauch der Neuwagenflotte konventioneller Fahrzeuge bis 2050 im Referenzfall auf 3l/100 km sinken könnte (70g CO<sub>2</sub>/km). Durch weitere Maßnahmen sieht die Forschungsgruppe eine Reduzierung auf durchschnittlich 2 l/100 km (50 g CO<sub>2</sub>) als möglich an (WI u.a. 2006/03: 115). Daraus folgt, dass der Verbrauch einzelner Fahrzeugtypen auch auf 1 bis 1,5 l/100 km abgesenkt werden kann. Derartige Fahrzeuge werden sich aber ohne zusätzliche Instrumente nicht auf dem Markt durchsetzen, da für die Erreichung der Handlungsziele eine Trendumkehr in der Fahrzeugentwicklung notwendig sein wird: „Sparsamer statt stärker und schneller“. Um den Kraftstoffverbrauch derart senken zu können, müssen folgende Entwicklungen realisiert werden:

- Gewichtsreduktion der Fahrzeuge (Einsatz neuer Materialien, Verringerung der Größe und Ausstattung);
- Erhöhung der Wirkungsgrade der Motoren;

- Verminderung des Roll-, Luft- und Beschleunigungswiderstandes;
- Geschwindigkeits- und Leistungsbeschränkungen;
- sonstige Maßnahmen wie Bremsenergieerückgewinnung, Start-Stoppautomatik, Direkteinspritzung, doppelte Aufladung (Förstner 2008: 153; BMU 2007/09: 16).

Eindrucksvolle Beispiele für die „Machbarkeit“ dieser Effizienzstrategie stellen das „Ein-Liter-Auto“ von VW, 2002, das „Smile-Mobile“ von Greenpeace und das Hyperauto von Lovins dar (Weizsäcker 1995, Deutscher Bundestag 2002/07: 218). Gleichwohl sind die Ziele einer nachhaltigen Mobilität mit der Effizienzstrategie alleine nicht zu erreichen (Rogall 2009, Kap. 11).

### Konsistenz als hinreichende Bedingung

Daher führt aus unserer Sicht kein Weg an neuen Antriebstechniken vorbei. Viele der diskutierten alternativen Kraftstoffe und Antriebstechniken stellen aber nur Übergangstechniken dar, die eine deutliche Verbesserung mit sich bringen aber nicht als nachhaltige Techniken gelten können: z.B. Erd- und Biogas, Biokraftstoffe (Rogall 2009, Kap. 11). Anders wird der Einsatz von Fahrzeugen bewertet, die mit „Solarem-Wasserstoff“ oder „Solarstrom“ betrieben werden. Welche Technik sich langfristig durchsetzen kann heute nicht mit Sicherheit

gesagt werden, einiges spricht allerdings für die Zukunft von „Solarmobilen“. Als sinnvolle Übergangstechnik könnten sich Plug-In Hybrid-Fahrzeuge (auch Voll-Hybrid genannt) herausstellen. Bei diesem Typ wird der Strom zum Antrieb des Fahrzeuges nicht von einem Motor erzeugt, sondern aus dem normalen Stromnetz in eine leistungsfähige Batterie geladen. Diese erlaubt mittlere Strecken auch im rein elektrischen Betrieb zurückzulegen (65-200 km, Opel und Daimler in Jensen 2008/08: 59). Aufgrund des hohen Wirkungsgrades von Elektromotoren ist ihre THG-Emissionsbilanz selbst bei dem heutigen Strommix nicht negativer als bei Fahrzeugen mit fossilen Energien (WI, ifeu 2007/11: 6). Diese Bilanz ist aber vor dem Hintergrund der Handlungsziele nicht ausreichend. Daher müssen hier im Zuge eines möglichen Ausbaus Instrumente eingeführt werden, die dafür sorgen, dass die Fahrzeughalter zertifizierten „Öko-Strom“ laden. Eine Möglichkeit wäre ein Förderprogramm mit Nachweispflicht über mehrere Jahre. Durch den Einsatz in Elektro-Pkw können erneuerbare Energien ähnliche THG-Emissionsminderungen erzielen wie bei einer direkten Einspeisung ins Netz (WI, ifeu 2007/11: 6). Bei einer gezielten Aufladung in lastniedrigen Zeiten (nachts) können reine und Plug-In-Elektromobile somit zu einer erheblichen Senkung der THG-Emissionen, Verminderung der Abhängigkeit vom Erdöl und Laststabilisierung beitragen (Leitszenario 2008). Diese positive Bilanz kann noch gesteigert

werden, wenn es gelingt Verfahren zu entwickeln, bei denen ein Teil (z.B. 20%) des gespeicherten Stroms ins Netz zurückgespeist werden kann (s. Projekt in den USA: Vehicle to Grid, V2G, WI, ifeu 2007/11: 12). Der Wissenschaftliche Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen sieht eine Verknüpfung von elektrischen Fahrzeugen mit EE-Strom sogar als sinnvollste Lösung an (WBGU 2009: 2 und 8). Nach dem heutigen Stand der Batterietechnik können diese Fahrzeuge i.d.R. 75 bis 150 km pro Ladevorgang im reinen Elektrobetrieb zurücklegen und damit fast alle innerstädtischen Verkehre bewältigen (ein durchschnittlicher Pkw-Fahrer legt an 80% aller Tage weniger als 40 km zurück, UBA, ifeu 2007/11: 4). Wir können also festhalten, dass dieser Fahrzeugtyp für eine längere Übergangszeit einen ernstzunehmenden Beitrag für eine nachhaltige Mobilität leisten kann. Dennoch, z. Z. existiert kaum ein Elektromobil, das es im Preis-Leistungs-Verhältnis auch nur annähernd mit einem Klein- oder Mittelklassewagen aufnehmen könnte, in fünf Jahren könnte das anders aussehen (Rogall 2009, Kap. 11).

Dieser Artikel beruht auf der Veröffentlichung Rogall, H. (2009): Nachhaltige Ökonomie, Marburg, Kap. 11.  
**Prof. Dr. Holger Rogall**  
 HWR Berlin, Campus Schöneberg  
 Badensche Straße 50-51, 10825 Berlin  
 Tel.: 030 - 85789-184  
 rogallh@hwr-berlin.de  
 www.Holger-Rogall.de

## Lebensmitteltransporte minimieren und regionale Kreisläufe schließen!

SUSANNE MOOSMANN

Der durchschnittliche deutsche Einkaufskorb wird maßgeblich mit Waren gefüllt, die einen weiten Weg hinter sich haben. Der Anteil von Lebensmitteln aus der Region wird dabei auf deutlich unter 5% und in vielen Gegenden sogar auf unter 1% geschätzt. Verbraucher wollen jederzeit Waren konsumieren, die gar nicht oder nicht über das ganze Jahr hinweg regional erzeugt werden können. Regionale Lebensmittel können also allein nicht alle Bedürfnisse und Anforderungen der Verbraucher abdecken. So sollten „globale Produkte“ die regionalen aber

immer nur dann ergänzen, wenn diese generell oder saisonalbedingt nicht oder nicht ausreichend verfügbar sind. Wenn regionale Produkte verfügbar sind, sollten diese bevorzugt konsumiert werden. Regionale Produkte werden von Verbrauchern positiv bewertet und es ist zu beobachten, dass ihre Nachfrage ansteigt.

Schon allein unter dem Blickwinkel der Transportwege leistet der Vertrieb regionaler Produkte einen wichtigen Beitrag für eine nachhaltige Entwicklung. Denn mit der Vermeidung unnötiger Transporte ist beispielsweise die Reduzierung anfallender Treibstoffkosten und -emissionen verbunden. Doch dabei ist wichtig, dass auch regionale

Transporte beispielsweise auf ausgelasteten Transportfahrzeugen, vermiedenen Leerfahrten und umweltfreundlichen Treibstoffen basieren.

Zudem trägt der Vorrang regionaler Produkte zu einer Stärkung und Förderung regionaler Strukturen, also zu einer regionalen Wertschöpfung bei. Regionale Lebensmittel schaffen Arbeitsplätze und ebenso wichtig, ihre Herkunft und Herstellung sind für Verbraucher transparenter und sie bieten die gewünschte Sicherheit und Transparenz bezüglich ihrer Herkunft und Verarbeitung.

Damit Kunden regionale Produkte als solche erkennen und sich bewusst für regionale Produkte entscheiden können, muss auf das regionale Sortiment



## FAHRbar – mobil in Moabit

MATTHIAS SCHNAUSS

Im Stadtteil Moabit betreibt der Moabiter Ratschlag e.V. seit zwei Jahren die Fahrrad-Selbsthilfwerkstatt FAHRbar im Jugendklub Schlupfwinkel. Hier, in Moabit West, leben sehr viele Menschen von Transferleistungen. Das Quartiersmanagement und viele soziale Einrichtungen bemühen sich, die soziale, wirtschaftliche und die Bildungssituation im Stadtteil zu verbessern. Auch die Mobilität spielt hier eine Rolle. Viele Jugendliche und Erwachsene haben nicht die Finanzmittel, um ihr Fahrrad im Fahrradladen reparieren zu lassen und fahren mit verkehrsunsicheren Fahrrädern oder sind aus Geldmangel überhaupt nicht mehr mobil.

### Hilfe zur Selbsthilfe

Bei FAHRbar können Jugendliche und Erwachsene unter fachkundiger Anleitung ihre Fahrräder reparieren und kostenlos gebrauchte Teile nutzen. Sie lernen ihre handwerklichen Fähigkeiten kennen und einschätzen. Einen besonderen Stellenwert haben die Verkehrssicherheit der Fahrräder und Informationen darüber. FAHRbar bemüht sich, Schüler und Jugendliche an die Fahrradtechnik heranzuführen und auch eine erste Berufsorientierung zu geben. Sie lernen in der Werkstatt auch, sich auf eine Aufgabe zu konzentrieren und sich gegenseitig zu helfen. Kontinuität spielt hier eine große Rolle und so zeigt sich, dass die Werkstatt immer mehr angenommen wird, je länger sie besteht und dabei auch aufwändigere Reparaturen möglich sind.

Darüber hinaus zielt das Angebot darauf ab, die Akzeptanz für das Fahrrad unter den Jugendlichen zu verbessern und es als ein kostengünstiges Mittel für eine unabhängige Mobilität und

aufmerksam gemacht werden. Allerdings existiert derzeit keine Kennzeichnungspflicht bezüglich der regionalen Herkunft. Im Zuge einer nachhaltigen Regionalentwicklung und der Vermarktung regionaler Produkte fällt dabei den Regionalmarken besondere Aufmerksamkeit zu. So garantiert die Regionalmarke VON HIER eine hohe

Produktqualität, die strengen Kriterien unterliegen.

VON HIER Produkte werden derzeit in allen Kaiser's Tengemann und MEMA Filialen angeboten.

Susanne Moosmann, HWR Berlin  
 susannemoosmann@yahoo.de  
 www.vonhier.com

nicht nur als ein klappriges Transportmittel der „Armen“ und Benachteiligten im Gegensatz zum Prestigeobjekt Auto zu erfahren.

Mit den Schülern kamen auch gelegentlich Mütter in den Jugendklub und die Werkstatt und so ergab sich bei ihnen ein Bedarf, auch Fahrrad fahren zu können und es zu lernen. Die Kurse zum Radfahren lernen stellen besonders für Frauen aus dem muslimischen Kulturkreis einen bemerkenswerten Schritt zu mehr selbstbestimmter Mo-

Hier zeigt sich das Dilemma, dass ein dichtes Netz an Discountern und Baumärkten minderwertige und schlecht montierte Fahrräder mit einem entsprechend höheren Reparaturbedarf verkauft, ohne dass hierfür ein angepasstes Angebot besteht. Diese Entwicklung läuft den Ansätzen einer nachhaltigen Mobilität zuwider und erfordert Konzepte und Projekte die Alternativen aufzeigen sowie einen Erfahrungsaustausch für Perspektiven entwickeln.



Schüler der Heinrich-v.-Stephan-Oberschule Moabit am Projekttag in der FAHRbar Werkstatt

MATTHIAS SCHNAUSS, 2009

bilität und Integration dar.

Auch viele Erwachsene haben kein Geld für teure Reparaturen und können in der Werkstatt ihre Fahrräder reparieren. Auch hier ist der Selbsthilfgedanke wichtig und die Bereitschaft, selbst aktiv zu werden und mitzumachen, um allzu hohe Erwartungshaltungen abzubauen. Auf diese Weise stellt die Werkstatt auch keine Konkurrenz zu den örtlichen Fahrradläden dar. Es besteht sogar eine sehr gute Kooperation mit dem Fahrradladen vor Ort, dessen Reparatur-Kapazitäten und notwendigen Preise sich nur zu einem kleinen Teil mit der Nachfrage vor Ort decken.

Ein Ansatz stellt hierfür das Netzwerk ReUseVelo dar, das (analog zu dem Netzwerk ReUseComputer) die Aufgabe hat, einen Qualitätsstandard für Gebrauchträder zu etablieren und den Gebrauchtmärkte zu fördern. Einen weiteren Ansatz in diese Richtung verfolgt der größere Projektzusammenhang von FAHRbar, nämlich „NUTZbar“, das über eine Gebrauchtbörse, einen Second Hand-Führer, einen Reparaturführer und Sperrmüllmärkte die Gebrauchtkultur stärkt und hilft, Abfall zu vermeiden und auch Qualitätsbewusstsein sowie die Wertschätzung von Produkten und Rohstoffen fördern möchte.

## Anhörung

Die mehrtägige Anhörung im Planfeststellungsverfahren zum umstrittenen Weiterbau der BAB 100 (Stadtautobahn von Neukölln bis zum Treptower Park) hat im November stattgefunden. Näheres zu Verlauf und Ergebnissen der Erörterungen von Einwendungen auf der Website der Bürgerinitiative Stadtring Süd (BISS Berlin).

Bürgerinitiative Stadtring Süd  
BISS Berlin  
Plesser Str. 3, 12435 Berlin  
info@stop-a100.de  
www.stop-a100.de

## Berlin Bamboo Bikes

NachWachsende Rohstoffe auf zwei Rädern, oder: die Neuerfindung des Fahrrades

THOMAS FINGER

Bei diesem Projekt geht es um die Entwicklung und den Bau von Fahrrädern und anderen Dingen aus Bambus bzw. NachWachsenden Rohstoffen (NaWaRo). Entstanden ist die Idee bei der unabhängigen Hochschulgruppe „grüneUni“, die sich für Nachhaltigkeit in Forschung, Lehre und dem alltäglichen Betrieb an Berliner Hochschulen einsetzt. Berlin Bamboo Bikes: ein Paradebeispiel für interdisziplinäre Wissenschaft und für die Einbeziehung von „Laien“ in die Neuentwicklung des Fahrrades als Individualverkehrsklassiker.

Ein Bereich, nämlich die Entwicklung von ganz neuartigen Fahrradteilen und Komponenten, wird hauptsächlich in einer sogenannten Projektwerkstatt in Eigenregie von Studierenden an der Technischen Universität Berlin durchgeführt. Das Ziel ist hierbei, so viele Fahrradteile wie möglich aus NachWachsenden Rohstoffen neu zu erfinden. Schätzungsweise kann man bis zu 90% aller Fahrradteile aus NaWaRo herstellen. Naturfaserverstärkte Kunststoffe (NFK), Epoxidharz-Kleber auf Pflanzenölbasis und andere neuartigen Bio-Materialien spielen dabei eine herausragende Rolle. An der TU-Projektwerkstatt können alle Berliner Studierenden, aller Studiengänge



Berlin Bamboo Bikes

Noch sind wir weit entfernt von der Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität mit sparsamem Energieverbrauch, geringen Emissionen, besserer Gesundheit und weniger Verkehrs-„Opfern“. Doch es wird klar, dass dies nur ein Schritt ist auf dem Weg zur Mobilität einer Gesellschaft die einen bewussteren Umgang mit Ressourcen pflegt und über die Entschleunigung ihrer inneren Prozesse zu mehr Lebens-Qualität gelangt.

Das Projekt FAHRbar wird gefördert durch die Europäische Union, die Bundesrepublik Deutschland und das Land Berlin im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“. Es hat (mit BRAUCHbar) den Umweltpreis Berlin Mitte 2008 bekommen und wurde

ausgewählt als Beispiel guter Praxis vom Netzwerk Kindergesundheit und Umwelt.



FAHRbar, Moabiter Ratschlag e.V.  
Matthias Schnauss  
Tel.: 030 - 373 05 692  
matthias.schnauss@moabiter-ratschlag.de  
www.moabiter-ratschlag.de/nutzbar

und Hochschulen teilnehmen.

Parallel zur Projektwerkstatt sind NaWaRo-Workshops an verschiedenen Orten im Berliner Stadtgebiet geplant. Geeignete Orte, wie z.B. Fahrradselbsthilfewerkstätten werden angefragt und auch weitere Ideen für Räume sind gerne willkommen. Bei den Workshops soll es die Möglichkeit geben, dass sich jede BerlinerIn und jeder Berliner sein eigenes Bambusfahrrad bzw. andere Produkte aus NachWachsenden Rohstoffen selbst herstellen kann. Das Bauen und die Nutzung der „Eigenentwicklungen“ geschieht allerdings auf eigene Verantwortung.

Die beiden Teilprojekte organisieren sich basisdemokratisch über regelmäßige Treffen und das Forum der Webseite. So ist ein reger Austausch zwischen allen TeilnehmerInnen möglich.

Wieso aber Fahrräder und andere Dinge aus „Materialien vom Acker“ herstellen?

Seit einigen Jahren gibt es analog zur „Energiewende“ den Begriff der

„Rohstoffwende“, der den Übergang von einer Wirtschaftsweise die auf nicht erneuerbaren Materialressourcen basiert, zu einer nachhaltigen Wirtschaftsweise mit NachWachsenden Rohstoffen beschreibt. Von der Wissenschaft kaum wahr bzw. von der Öffentlichkeit kaum ernst genommen, hat sich das Hauptproblem neben der Klimakatastrophe, die Erdölverknappung, in den letzten Jahren extrem zugespitzt. Unabhängige Experten der ASPO Deutschland (Association for the Study of Peak Oil and Gas) gehen davon aus, dass wir bereits in 20 Jahren kein Erdöl mehr importieren werden.<sup>1</sup> Unser Güterverkehr hängt fast vollständig vom Erdöl ab, ebenso werden gut 90% unserer chemischen Produkte aus Erdöl hergestellt – es ist also höchste Zeit sich auf eine lokale Kreislaufwirtschaft umzustellen.

Das Fahrrad wird in naher Zukunft auf Kurzstrecken und im Stadtverkehr eine zentrale Rolle spielen, da das Benzin und somit der Autoverkehr unbezahlbar sein wird. Lokal produzierte Bambusräder benötigen nur einen Bruchteil des Energieaufwands zur Herstellung, im Vergleich zu Fahrrädern aus Metall. Zusätzlich fallen auch keine teuren Transportkosten für die Rohstoffe an. Wenn man ein Bambusrad fährt, spart man nicht nur CO2 ein, man speichert sogar atmosphärischen Kohlenstoff im Fahrradrahmen, Produkte aus

NachWachsenden Rohstoffen sind also CO2-Senken. Geeignete Bambusrarten wachsen auch in unseren Breiten, z.B. in Süddeutschland. Die Bundesregierung hat bereits Anfang der 1990er Jahre die „Fachagentur für NachWachsende Rohstoffe“ gegründet um die Erforschung stofflicher und energetischer Nutzung „Solarer Rohstoffe“ zu fördern. Im Jahr 2009 legte sie zusätzlich den

„Aktionsplan zur stofflichen Nutzung NachWachsender Rohstoffe“ auf.

Fahrräder aus Bambus sind übrigens nichts ganz Neues, sie fuhren bereits vor den ersten Automobilen über unsere Straßen. Davon zeugt auch das Fahrrad im Logo der Berlin Bamboo Bikes, es stammt aus einem Katalog der Firma „Bamboo Cycle Co. Ltd“ von 1896.

Weitere Informationen zur Rohstoffwende und zur lokalen Kreislaufwirtschaft: [www.gruene-uni.org](http://www.gruene-uni.org)

Thomas Finger  
Projektbetreuer „Berlin Bamboo Bikes“  
GrüneUni, Tel.: 0179 - 240 80 41  
Thomas.Finger@gruene-Uni.org  
[www.Berlin-Bamboo-Bikes.org](http://www.Berlin-Bamboo-Bikes.org)

<sup>1</sup> [www.aspo-germany.org/news/gazette/2008/2008-05-21\\_EWG\\_PK\\_Statement\\_Zittel.pdf](http://www.aspo-germany.org/news/gazette/2008/2008-05-21_EWG_PK_Statement_Zittel.pdf)

## Aktionstag „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten – Mobil ohne Auto“

THORSTEN HAAS, DORIT SLABY UND  
FRANZISKA KUPSCH

Anlässlich des Aktionstages „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten – Mobil ohne Auto-2009“ wurden auch in diesem Jahr an Berliner Schulen und Kindergärten zahlreiche Aktionen durchgeführt. Der Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin rief im Rahmen der europäischen Woche der Mobilität dazu auf, das Thema der nachhaltigen Mobilität stärker in den Fokus zu nehmen. Zum ersten Mal richtete sich der Aufruf nicht ausschließlich an Schulen sondern auch an Kindergärten. Die Begleitung der Kindergärten soll nach Möglichkeit auch in Zukunft durch Beratungen, Fortbildungen und speziell entwickelten Materialien durch den Arbeitskreis umgesetzt werden.

Wie bereits im letzten Jahr konnten wir den teilnehmenden Schulen und Kita's mit Unterstützung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Stiftung Naturschutz wieder ein Aktionspaket zukommen lassen, das viele Anregungen und Arbeitsmaterialien zu dem Thema enthielt. Enthalten waren unter anderem vielseitige Informationsmaterialien und -broschüren, wie z. B. das „Praxisbuch Mobilitätserziehung“ aber auch kreative Anregungen für die Gestaltung eines Aktionstages oder Projektes, wie Ausstechförmchen für Fußkekse, Stoffmalkreide und natürlich auch unsere beliebten Fuß-Buttons.

Insgesamt meldeten sich in diesem Jahr über 9600 Kinder aus 36 Schulen und 5 Kita's für die Durchführung eines Aktionstages an. Das besondere Augenmerk lag bei der Fichtenberg-Oberschule und der



Aktionstag „Zu Fuß zur Schule“ an der Fichtenberg-Oberschule in Berlin Steglitz-Zehlendorf

ADRIAN STEINIGK, 2009

Rothenburg-Grundschule. Die gemeinsame Ausgestaltung des Aktionstages durch die beiden Schulen ist ein gutes Beispiel gelungener Kooperation. So organisierte eine 9. Klasse der Oberschule einen Fahrradparcours für die Grundschüler und eine 11. Klasse führte Präsentationen zum Thema nachhaltige Mobilität für Grundschüler durch. Im Rahmen einer gemeinsamen Presseaktion wurde eine Klasse für ihr umweltfreundliches Verhalten ausgezeichnet. Das Programm wurde durch eine Straßentheatervorführung und die Verteilung vieler frisch gebackener Fußkekse abgerundet.

Auch an den anderen Schulen wurden viele tolle Projekte und Aktionen durchgeführt. Zum Beispiel wurden eine ganze Woche lang Statistiken über das Zu-Fuß-Aufkommen zur Schule erfasst und später im Unterricht ausgewertet. Es gab ganz speziell Aufklärungen über die „Rechtsvor-Links-Regel“ an der Kreuzung durch die ortsansässige Polizei und es wurden Hörspaziergänge durchgeführt. An einer Schule wurden 500 Meter vor der Schule Sammelpunkte

eingerrichtet, an der die Kinder von Schülerlotsen abgeholt und zur Schule gebracht wurden. Dort begrüßte sie dann ganz offiziell die Schulleiterin auf dem Schulhof. Aber auch Hinderis-Parcours für Tretroller, Tretmobile oder Fahrräder waren an anderen Schulen zu finden.

### Partner und Multiplikatoren für den Aktionstag 2010 gesucht

Im Jahr 2010 wird der Aktionstag wieder stattfinden. Wir suchen noch Partner und Multiplikatoren, die uns bei der Öffentlichkeitsarbeit und der Durchführung des Projektes unterstützen.

Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin  
Tel.: 030 - 446 36 64  
selbstsichermobil@vcd-nordost.de  
www.mobilitaetserziehung-berlin.de

Arbeitskreis Mobilitätserziehung Berlin



# Berlin barrierefrei erleben

ANNE SCHRÖDER

Die Entwicklung zu barrierefreier Infrastruktur stellt einen Gewinn für die gesamte Bevölkerung dar. Sie betrifft nicht nur Rollstuhlfahrer, Hörgeschädigte, sehbehinderte und lerneingeschränkte Menschen. Immer mehr Menschen sind in unserer Gesellschaft dauerhaft oder zeitweise in ihrer Mobilität eingeschränkt und somit auf Barrierefreiheit angewiesen: so zum Beispiel Haushalte mit Kleinkindern, Senioren oder Reisende mit schwerem Gepäck. Für alle anderen Bevölkerungsgruppen ist Barrierefreiheit komfortabel. Für Berlin ist Barrierefreiheit auch ein Ausdruck von Modernität, Weltoffenheit und Gastfreundschaft und stellt im Vergleich mit anderen Metropolen einen wertvollen Imagegewinn dar. Das Informations- und Auskunftssystem Mobidat von Albatros e.V. engagiert sich für ein barrierefreies Berlin. Zusätzlich zu der Datenbank, in der sich derzeit Auskünfte zur Zugänglichkeit von ca. 27.000 Berliner

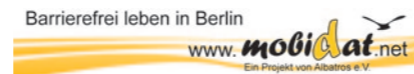


Mobidat-Gäste aus Petershagen mit Mobidat-Mitarbeiter und Leiter der AG Tourismus, Volker Schwarz (rechts im Bild) NEVIN ÜLGEN, 2009

Einrichtungen befinden, bietet Mobidat die Organisation barrierefreier Veranstaltungen, Gutachten und Beratungen zum barrierefreien Bauen und Wohnen und Beratung zum barrierefreien Tourismus. Von Albatros e.V., Projekt Mobidat, wird der Grad der Barrierefreiheit aller öffentlich

zugänglichen Einrichtungen überprüft. Die erhobenen Daten können dann von allen Interessierten aus der Datenbank Mobidat unter [www.mobidat.net](http://www.mobidat.net) abgerufen werden. Überdies soll die Datenbank perspektivisch ein Informationssystem schaffen, das den verschiedenen Nutzergruppen die Möglichkeit einer Vernetzung bietet. Einerseits mit Dienstleistungsanbietern wie dem öffentlichen Nahverkehr, Tourismus-Unternehmen oder Medien und andererseits mit Informationssystemen wie PDA, Laptop oder Handy. Letztendlich soll auch Betroffenen, Bürgern, Verbänden und Institutionen der Daten-Input ermöglicht werden.

**Anne Schröder**  
**Albatros e.V. Projekt Mobidat**  
**Leitung Öffentlichkeitsarbeit/Redaktion**  
**Tel: 030 - 322 940 301**  
**[a.schroeder@mobidat.net](mailto:a.schroeder@mobidat.net)**  
**[www.mobidat.net](http://www.mobidat.net)**



# 2009 geht zu Ende, 2010 steht vor der Tür...

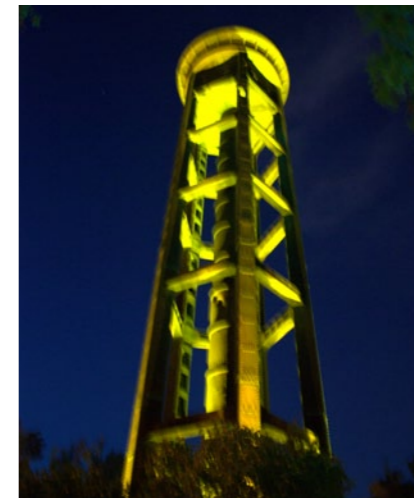
SUSANNA HÖLSCHER

Was liegt da näher als der obliquatorische Blick zurück, um dann mit großen, neugierigen Augen, Ohren und tatwilligem Gemüt nach vorne zu schauen?! Das Jahr startete mit dem Konzept des Berliner Jugendkongresses „Zukunft lo(c)kt!“. Es folgten zahlreiche Treffen, bei denen weiterentwickelt, manches umgeworfen und einiges neu aufgelegt wurde. Der Höhepunkt war vom 28.-30. August auf dem Schöneberger Südgelände. Eine Frage, die uns seitdem ein steter Begleiter ist, ist die nach dem „Nachwuchs für die Szene“. Schon kurze Zeit nach dem Kongress legten wir wieder los und erzählten Menschen, Initiativen und

Institutionen von unserer Veranstaltung. Und meist kam die Diskussion auf, wie man denn nun junge Menschen dazu bewegen könne, sich der Agenda 21, ihren Ideen und Aktivitäten anzuschließen. Ein Steinchen in diesem Mosaik ist das Dort-Sein-Wo-Die-Jugend-Ist. Das taten wir: die Kommunikationsausstellung wurde auf der großen Jugendmesse YOU unterm Funkturm präsentiert. Dort fingen wir Stimmen junger Menschen ein. Auf [www.zukunft-lockt.de](http://www.zukunft-lockt.de) kann man sich einen Eindruck verschaffen. Eine etwas ältere, aber sehr frische Zielgruppe hat der Jour Fixe der Berliner Nachhaltigkeitsinitiativen. Diese Veranstaltung findet alle 2 Monate in der Siebdruckwerkstatt Neukölln statt und bietet dort Raum fürs Kennenlernen und den Austausch zwischen

jungen Berliner Nachhaltigkeitsbewegten. Auch dort berichteten wir vom Kongress und es sprudelte so gleich – mit dem Ergebnis, dass es Anfang 2010 einen Workshop mit dem Arbeitstitel „100.000 Ideen für die Nachhaltigkeit in Berlin“ geben wird. Ziel wird es sein, Ideen und Strategien zu entwickeln, um mehr Menschen für die Thematik zu begeistern und zum Mithandeln zu bewegen bzw. die Berliner Ressourcen zu bündeln und nachhaltig zu nutzen. Ein weiteres Mosaiksteinchen ist der Austausch und das Andocken an andere. Es macht Spaß zu hören, dass es woanders viele gute Ideen gibt, dass die Augen zu strahlen beginnen, wenn man merkt, dass das Gegenüber sich mit den gleichen Frage auseinandersetzt und dass das Andocken relativ schnell geht.

Solche Gespräche gab es viele beim Netzwerk 21 Kongress 09 in Köln. Auch dort stellten wir unseren Kongress vor und kamen mit vielen Visitenkarten und konkreten Kooperationsideen für 2011 zurück nach Berlin. Dann wird in Hannover ein Jugendkongress stattfinden. Und was läge da näher, unseren Wunsch nach einem nationalen Jugendkongress dort anzudocken und die Erfahrungen und Ressourcen von Hannover und Berlin zusammenzupacken? Bis es soweit ist, gilt es den Austausch mit Kölner Akteuren, den Organisatoren des nächsten Netzwerk 21-Kongresses in Nürnberg und anderen spannenden Initiativen, Organisationen und Aktionen lebendig zu halten. Doch vorher noch zu einem weiteren Steinchen fürs Nachwuchsmosaik: die Kommunikation mit denen, die man aktivieren möchte, sollte „zielgruppenorientiert“ gestaltet sein. Für eine mittvierziger Cordhosenträgerin wird es zwar nicht unmöglich, aber schwierig sein, punkrockhörende



Illumination des Wasserturms im Natur-Park Schöneberger Südgelände während des Jugendkongresses „Zukunft Lo(c)kt!“

BERLIN21, 2009

Anfangszwanzigjährige mit schnellen Bewegungen in der Welt der Social Networks für ein scheinbar langweiliges Thema wie die Agenda 21 zu

begeistern. Die Werbewelt nutzt nicht umsonst das Gesicht bekannter Teenie-Stars und geht zu Facebook, SchülerVZ und Myspace, um dort dem Markt ihre Produkte zu präsentieren! Es macht viel Sinn zu schauen, was die Jugend heutzutage mitbringt, statt zu beklagen, dass man es nicht mehr schafft, Jugendliche für langfristige Projekte und ausdauerndes Engagement zu gewinnen. Das Interesse ist da, auch das Wissen. Aber die bestehende Agenda-Szene muss die richtige Tür dazu noch aufstoßen! Hinhören, erzählen, Spaß und Freude am Thema transportieren, die Wichtigkeit „cool machen“ und auf das reagieren, was die Jungs und Mädels mitbringen, das könnte funktionieren!

**Susanna Hölscher**  
**Koordination 1. Berliner Jugendkongress „Zukunft lo(c)kt!“ 2009**  
**Initiative für Nachhaltige Entwicklung e.V., Berlin 21 e.V.**  
**[zukunft@berlin21.net](mailto:zukunft@berlin21.net)**  
**[www.zukunft-lockt.de](http://www.zukunft-lockt.de)**

# BVV Ausschuss: Doch keine Agenda in Mitte?

RUDOLF BLAIS & HANS-HERMANN HIRSCHMANN

Nachdem Steglitz-Zehlendorf 2008 seine Lokale Agenda 21 verabschiedet hatte, fühlten sich Aktive des Fördervereins LA21 Berlin Mitte e.V. und Future-on-Wings e.V. ermutigt, ein Konzept für eine Mitte-Agenda zur gemeinsamen Entwicklung von erstens „Soziale Stärke im Weltkiez Mitte“ und zweitens „Erholungsqualität im Wohnumfeld“ vorzulegen. Für letzteres brachten Bündnis90/die Grünen einen Antrag in die BVV ein. Politik, Bezirksamt und Bürgerschaft sollen eine Redaktionsgruppe bestimmen, die – exemplarisch in einzelnen Wohngebieten – 2 Jahre Fakten und Vorschläge sammelt und zu einem beschlussfähigen Dokument des Bezirkes verarbeitet. Für die Realisierung des Vorhabens sollen Drittmittel erworben und die Zusammenarbeit mit Hochschulen gesucht werden. Auf einer Podiumsveranstaltung im Rahmen der „Woche der Zukunftsfähigkeit“ hatten Vertreter der BVV-Frakturen die Gelegenheit mit Bürgerexperten über das Vorhaben zu diskutieren. Etwa 30 Personen waren

der Einladung in das „Stadtschloss Moabit“ gefolgt. Vertreter der SPD, Bündnis 90/Die Grünen und der Linken diskutierten mit D. Hinz (Berlin 21), A. Jarfe (BUND LV Berlin), E. Epple (Bürgerprojekt 20 Grüne Hauptwege) und H. Krüger-Danielson (Schul-Umwelt-Zentrum). R. Schubert (SenStadt) moderierte die Veranstaltung. Die erwarteten Vertreter/innen der CDU, FDP und des Bezirksamts waren nicht erschienen. Die Diskutanten unterstützten einhellig die Absicht, eine bezirkliche Nachhaltigkeitsstrategie zu erarbeiten. Viele Beiträge, auch aus dem Publikum betonten, dass Mitte in Sachen Erholungswert Schätze zu bieten hat. Verschlechterungen wurden für Parkanlagen wie den Großen Tiergarten beklagt. Der Vorschlag von Andreas Jarfe mit autofreien Wochenenden gegenzusteuern fand Anklang. Das gäbe es bereits in zahlreichen Städten. Die Luftqualität wäre an den Tagen verbessert, es wäre leiser und die Menschen bräuchten nicht ins Umland fahren, um sich zu erholen. Gegen zunehmenden Hitzestress seien zudem mehr Schattenspender und Frischluftkorridore von Nöten. Mehr Grün im Kiez erfreut auch die Herzen. Bei großen

Vorhaben wie der Umgestaltung der Turm- oder Müllerstraße sollte das berücksichtigt werden. Hervorgehoben wurde der unschätzbare Wert grüner Lernorte, wie das Schul-Umwelt-Zentrum (SUZ), interkulturelle Gärten, Kleingartenkolonien, das Spazierwegennetz, eine behutsame Parkentwicklung. Wie notwendig grünes Lernen ist, zeigte ausgerechnet der BVV Ausschuss „Agenda 21, Umwelt...“. Neben der CDU stimmte auch die SPD gegen den Agenda Antrag (Abstimmungsergebnis 6:5). Nun richtet sich alle Hoffnung darauf, die Bezirksverordneten von SPD, CDU und FDP bis zur nächsten BVV Sitzung am 17.12.09 noch umstimmen zu können.

**Rudolf Blais**  
**Förderverein Lokale Agenda 21 Berlin Mitte e.V.**  
**Tel.: 030 - 39 157 48**  
**[Rudolf.Blais@Berlin.de](mailto:Rudolf.Blais@Berlin.de)**  
**[www.la21mitte.de](http://www.la21mitte.de)**

**Hans-Hermann Hirschmann**  
**Future-on-Wings e.V.**  
**Tel.: 030 - 89 20 14 58**  
**[mail@future-on-wings.net](mailto:mail@future-on-wings.net)**  
**[www.future-on-wings.net](http://www.future-on-wings.net)**

# Lokale Agenda 21 Leitprojekt: Bike Taxi

## CO2-neutrale Fortbewegung

ANDREAS SCHULZ

Seit 2002 sind die Fahrradtaxis von Bike Taxi nun schon in Berlin unterwegs und haben inzwischen über 250.000 Berliner/innen und Besucher/innen befördert. Was als ein kleines LA 21 Leitprojekt startete, ist nun zu einem respektablem Unternehmen gewachsen – und zwar nachhaltig. Die Berliner Bike Taxis sind zu einem prägenden Element im Berliner Stadtverkehr geworden. Die Räder fahren in der Regel von März bis Oktober

zwischen 10:00 und 19:00 Uhr. Wer eine leere Rikscha sieht, kann sie jederzeit anhalten, mit dem Fahrer die Route und den Preis besprechen und losfahren – und das mit einem guten Gewissen: weil CO2-neutral, geräuscharm und platzsparend.

Die Fahrradrickschas sind für 2 Erwachsene Fahrgäste und ein Kind bis zum Alter von 6 Jahren zugelassen und werden täglich gewartet. Sie besitzen einen hohen Fahrkomfort. Ein Verdeck schützt den Fahrgast vor Regen. An kalten Tagen haben die Fahrer oft Decken zur Hand.



ANDREAS SCHULZ, 2005

Neben den mehr als 250.000 Fahrgästen hat Bike Taxi natürlich auch unzählige professionelle Auftraggeber, die auf den Fahrradrickschas Werbung schalten und die Bike Taxis für Promotion und Events buchen. Ohne die Werbung auf den Fahrradrickschas wäre das Konzept finanziell nicht tragbar.

Mit den Fahrradrickschas von Bike Taxi können auch Shuttlefahrten und Touren sowohl für Einzelpersonen als auch für Gruppen von bis zu 200 Gästen organisiert werden.

Rikscha fahren macht Spaß und eignet sich fantastisch, um Berlin zu entdecken. Wer will, erfährt von den Fahrer/innen spannende Großstadtdogmen. Nicht selten wird so der Weg vom Kongress zum Schiffsanleger, vom Hotel zum Museum oder vom Standesamt ins Restaurant zu einem Erlebnis, von dem gern erzählt wird.

**Bike Taxi GbR**  
 Andreas Schulz, Kai Lübeck  
 Saarbrücker Straße 22-24  
 10405 Berlin  
 Tel.: 030 - 939 583 46  
 Fax: 030 - 939 583 47  
 info@biketaxi.de  
 www.biketaxi.de

# Anmerkungen zu einem Leitprojekt der Berliner Lokalen Agenda 21

A.-E. BONGARD

Bei der Konzipierung des Projekts „Einführung von Mobilitätskursen an Schulen im Sekundarbereich, verknüpft mit Fahrausbildung durch Fahrlehrer“ gehörte zu den gemeinsam mit der zuständigen Senatsverwaltung formulierten Realisierungsbedingungen:

„SenBJS ist im Begriff, das in Niedersachsen entwickelte Curriculum ‚Mobilität‘ für das Land Berlin zu adaptieren. Das als Spiralcurriculum angelegte Modell schließt in SEK II auch eine Zusammenarbeit von Schule und Fahrschule für eine Fahrausbildung

zum Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse B ein. Berlin sollte von dem wissenschaftlich begleiteten Versuch in Niedersachsen profitieren.

Die nötige Fortbildung der zu beteiligten Lehrer kann sowohl gemäß Ländervertrag in Niedersachsen erfolgen als auch – kostengünstiger und effektiver – durch das Institut für Verkehrspädagogik in Berlin.“

Da von der Senatsverwaltung keine einschlägige Fortbildung für die Lehrer angeboten und den Schülern außer den vom Institut für Verkehrspädagogik erstellten Informationen und gebotenen Anregungen (siehe: [www.besser-fahren-lernen.de](http://www.besser-fahren-lernen.de)) keine Hilfe bei der Bildung von Kursgruppen

erteilt wurde, kam bisher an keiner Schule ein Mobilitätskurs zustande. Die als Anreiz für potenzielle Kursteilnehmer gedachten und offiziell geplanten 100 Mobilitätspässe blieben bisher aus. Da dem Institut für Verkehrspädagogik auch keine Gelegenheit geboten wurde, seine kostenaufwändige Arbeit durch honorierte Fortbildungskurse zu finanzieren, haben seine Mitarbeiter die Bemühungen um Realisierung dieses einen von ohnedies nur wenigen Leitprojekten im Handlungsfeld Bildung vorerst eingestellt.

**Prof. A.-E. Bongard**  
 info@ivp-berlin.de  
 www.ivp-berlin.de

# TIPPS

## THEMENREIHE

### „Einstieg in Nachhaltige Entwicklung“

Die Themenreihe findet seit 2004 jedes Semester dienstags im Sozialwissenschaftlichen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin, Universitätsstraße 3b in 10117 Berlin statt. Info: [www.nachhaltigkeitsinitiative.de](http://www.nachhaltigkeitsinitiative.de)

15.12.09

„The Age of Stupid“ von Franny Armstrong. Filmvorführung in Kooperation mit dem British Council Berlin.

12.01.09

**Energieeffizienz – Ein schlafender Riese für den Klimaschutz. Über Potentiale, Hemmnisse und Lösungen**  
 Annegret-Cl. Agricola, Bereichsleiterin für Energiesysteme und Energiedienstleistungen, Deutsche Energie-Agentur (dena).

19.01.10

**Intelligenter produzieren – Das Cradle to Cradle-Prinzip**  
 Prof. Michael Braungart, Universitäten Lüneburg und Rotterdam, Geschäftsführer EPEA Internationale Umweltforschung GmbH (angefragt)

26.01.10

**Der Klimaprozess nach Kopenhagen: Kyoto II oder regionale Rückbesinnung?**  
 Dr. Hermann Ott, ehemaliger Leiter, Büro Berlin, Wuppertal Institut (angefragt)

02.02.10

**Energiewende selbst gemacht - Informationsabend zum UniSolar-Berlin-Projekt 2010**  
 Das Team von UniSolar 2 der Initiative für Nachhaltige Entwicklung e.V.

09.02.10

**Energiemix der Zukunft**  
 Frank Behrendt, Professor für das Fachgebiet Energieverfahrenstechnik und Umwandlungstechniken regenerativer Energien an der TU Berlin, Sprecher des Innovationszentrums Energie der TU Berlin.

## LITERATUR

**Schindler, Jörg; Held, Martin; unter Mitarbeit von Würdemann, Gerd: Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil.** VAS-Verlag, 2009, 301 Seiten, 19,80 €, ISBN-13: 978-3-88864-422-1



Wir stehen am Beginn einer epochalen Transformation vom fossilen Verkehr zu einer postfossilen Mobilität. Dieser Übergang ist unvermeidlich und steht jetzt an. Das Buch erzählt die Geschichte dieser Transition und beschreibt 7 Leitplanken, die für die postfossile Mobilität bestimmend sind. Während der Arbeiten an diesem Buch entstand die Idee, das nun schon in verschiedenen Städten etablierte „Netzwerk Slowmotion“ zu gründen, um Impulse hin zu postfossilen Mobilitäts- und Lebensweisen in die Mitte der Gesellschaft zu tragen.

**Informationen zur Raumentwicklung (IzR), Themenheft 12/09 BBSR 2009 (Hrsg.): Steigende Verkehrskosten – bezahlbare Mobilität.** Lieferbar ab Mitte Dezember 2009. [www.bbsr.bund.de](http://www.bbsr.bund.de)

**Brake, Matthias: Mobilität im regenerativen Zeitalter (TELEPOLIS): Was bewegt uns nach dem Öl?**  
 Heise, 2009, 154 Seiten, 16 €, ISBN-13: 978-3936931617

## VERSCHIEDENES

### Studie „Mobilität in Deutschland“

Deutschland verabschiedet sich vom Klischee, das Vorzeigeland der Autofahrer zu sein. Die großangelegte Studie „Mobilität in Deutschland“ belegt für die Jahre 2002 bis 2008 eine bemerkenswerte Trendwende im Verkehrsverhalten der Deutschen hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern. Mehr dazu unter: [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

### Die Metropolregion wächst zusammen: Erste Gemeinsame Verkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025

Die erste gemeinsame Verkehrsprognose für Berlin und Brandenburg wurde im Juni von Ingeborg Junge-Reyer, der Senatorin für Stadtentwicklung, und Reinhold Dellmann, dem Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, vorgestellt. Daraus geht hervor, dass die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs entgegen dem Bundestrend in Berlin zunehmen wird. Mehr dazu unter: [www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)

# MITMACHEN BEI Berlin 21

## BILDUNG

Hilla Metzner  
030 - 393 16 48

## EINE WELT

Hans-Hermann Hirschelmann  
030 - 89 20 14 58

## GESCHLECHTERGERECHTIGKEIT

Ute Waschowitz  
030 - 902 952633

## INFORMATIONSGESELLSCHAFT

Lars Vogelsang  
030 - 612 808 71

## KLIMAWANDEL UND ENERGIE

Hartwig Berger  
030 - 318 00 406

## MOBILITÄT

Christian Kölling  
030 - 681 65 68

## PARTIZIPATION

Berlin 21 e. V.  
030 - 420 82 363

## ZUKUNFT DER ARBEIT

Frauke Hehl  
0151 - 15352490

## SOZIALE STADTENTWICKLUNG

Norbert Rheinlaender  
030 - 7 88 33 96

## STADTÖKOLOGIE / BERLIN IN DER MÄRKISCHEN LANDSCHAFT

Herbert Lohner  
030 - 787 900 24

Aktuelle Termininformationen zu den einzelnen Fachforen und den Sitzungen des Sprecherrates erhalten Sie unter

[www.berlin21.net](http://www.berlin21.net)

## Berlin 21

Für die Berliner Agenda 21 haben sich engagierte Bürgerinnen und Bürger, Organisationen, Institutionen, Wirtschaftsunternehmen und Netzwerke unter dem Dach von Berlin 21 zusammengeschlossen. Berlin 21 bringt Akteure aus den unterschiedlichsten Bereichen der Gesellschaft zusammen und schmiedet Kooperationen quer zu den jeweiligen Zuständigkeitsbereichen und über Ressortgrenzen hinaus.

## Unsere Ziele

Berlin zukunftsfähig gestalten, wirtschaftliche und soziale, kulturelle und ökologische Entwicklungsziele in Einklang bringen – das ist unser zentrales Anliegen. Hierfür entwickeln wir Ideen und Konzepte, deren Haltbarkeitsdatum nicht nur bis zur nächsten Legislaturperiode reicht: Lösungen, die für die Zukunft taugen – für unsere Kinder und Enkelkinder. Neue Arbeitskulturen jenseits der klassischen Idee von Erwerbsarbeit und Vollbeschäftigung werden ausgetestet, neue Modelle und Entwürfe für Klimaschutz, Mobilität und regionale Wirtschaftskreisläufe erprobt, neue Formen und Gestaltungsvorschläge für das Leben in der Stadt entwickelt.

## Werden Sie Mitglied bei Berlin 21!

Berlin braucht Stadterneuerer – Junge und Alte, Männer und Frauen, Mit- und Querdenker. Neue Denkanstöße und Anregungen für neue Projekte und tatkräftige Unterstützung sind gefragt. Setzen Sie Ihre Lust und Phantasie, Ihre Kenntnisse und Ihre Erfahrungen ein, um unsere Stadt zum Staunen zu bringen. Werden Sie Mitglied bei Berlin 21. Bitte schneiden Sie den Coupon aus, füllen Sie ihn aus und senden Sie ihn an:

Berlin 21 e.V., Geschäftsstelle, Haus der Demokratie, Greifswalder Straße 4, 10405 Berlin.

## Berlin zukunftsfähig gestalten.

Ich habe Interesse an Informationen

Ich möchte Mitglied von **Berlin 21** werden.\*

\*Die Höhe des Monatsbeitrages für ein aktives Einzelmitglied beträgt 3€ bzw. 1€ (ermäßig). Der Mitgliedsbeitrag für Organisationen und Institutionen beträgt 5€, für Firmen ab 10€ im Monat.

Name

---

Telefon

---

Vorname

---

Telefax

---

Firma / Institution

---

E-Mail

---

Anschrift

---

PLZ / Ort

---

Unterschrift

---