

Nestflüchter

Zeitschrift der Naturschutzjugend 2021



VORWORT



DER WEG IST DAS ZIEL?!

Wie komme ich von zuhause zur Schule, zur Universität oder zur Arbeit? Eine Frage, über die man sich Gedanken machen muss. Oftmals geht es dabei auch darum, wie viel Zeit man benötigt, um von A nach B zu kommen. Manchmal ist aber gerade „der Weg das Ziel“, wie einmal der chinesische Philosoph Konfuzius sagte. In diesem Nestflüchter soll es aber auch darum gehen, wie ich mich nachhaltig bewegen kann. Dafür gibt es zwar keine ultimative Lösung, aber wir können dennoch mehr darauf achten. Muss ich etwa unbedingt von München nach Berlin fliegen? Oder könnte ich auch mit der Bahn fahren und dadurch meinen ökologischen Fußabdruck verbessern? Wir haben uns deswegen die Thematik der Verkehrswende näher angeschaut. Denn es gibt so viele Möglichkeiten, sich von A nach B zu bewegen, wie etwa zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Also schnallt euch an und klappt die Tische hoch, denn es geht los!

In diesem Sinne wünschen wir euch ein vergnügliches Lesen und das auch unterwegs!

**EUER
REDAKTIONSTEAM**

INHALT PRESSUM

Artikel und Redaktion:

Isabel Rohde, Luca Ernemann,
Paul Messingschlager, Lucia Wolf,
Lara Reese Serrano, Paula Lerchbaumer,
Richard Fischer, Tobias Guggenmos,
Marieke Marold, Christoph Tausch,
Jakob Braun, Marie Braun,
Margarete Drexler, Annabelle Thoma,
Clara Corpus, Frederick Manck, Rene Michl,
Jonas Vollhardt, Max Walgenbach,
Hochschulgruppe München, Simone Reuter,
Sandro Spiegl, Alicia Bilang, Clemens Buchhorn

Titelbild: Lara Reese Serrano, Florian Huber

Illustration der Kinderseiten: Harriet Roth

Fotos und Grafiken:

P. Messingschlager (S. 12), S. Reuter (S. 26 m.),
C. Hubrach (S. 26 o. & u.) R. Straub (S. 27),
C. Tausch (S. 29)

Grafik/Layout: www.grafik-studio-huber.de

Auflage: 8.500

Druckerei: Osterchrist Druck und Medien GmbH,
Nürnberg

Herausgeber:

Naturschutzjugend im LBV,
Eisvogelweg 1, 91161 Hilpoltstein

Telefon: 09174/4775-7651

Fax: 09174/4775-7075

Internet: <https://naju-bayern.de/>

E-Mail: naju-bayern@lbv.de

V. i. S. d. P.:

Alexandra Prinz (alexandra.prinz@lbv.de)

Die Naturschutzjugend im LBV ist die
Jugendorganisation des Landesbundes
für Vogelschutz in Bayern e.V.

Als gemeinnütziger, nach §29 NatSchG
anerkannter Naturschutzverband finanziert
sich der LBV zu einem Großteil aus
Mitgliedsbeiträgen und Spenden.

Unterstützt auch ihr uns!

Sparkasse Mittelfranken-Süd
IBAN: DE64 7645 0000 0240 0143 40
BIC: BYLADEM1SR

Mit Namen gekennzeichnete Beiträge
geben die Meinung des Verfassers und
nicht unbedingt des Herausgebers wieder!

© Naturschutzjugend im LBV 2021

INHALT NESTFLÜCHTER 2021



TITELTHEMA

Wie viel trägt der Verkehr zum Klimawandel bei	4
Wie viel trägt deine Mobilität zum Klimawandel bei	5
Nachbarschaftshilfe und Verkehrswende	6
Was die Deutsche Bahn gut macht	8
Auswirkungen von Corona auf den Verkehr	10
Tipps für einen Urlaub ohne Auto	11
Navigieren auf dem Fahrrad	12
Stätten des Verkehrs	14
Vollgas oder Vorsicht	15
RADikalpolitik, JA BITTE!	16
Autosatire	18
Pollution? Solution! Mit Pop-Up-Bike-Lanes gegen die Autovorherrschaft	20
Auf die Straße für besseren Verkehr	22
Mit der CIPRA im Einsatz für mehr Bus und Bahn – Gedanken eines Alpenreisenden	23

WAS WAR LOS 2020?

NAJU Nürnberg – Fürth – Erlangen: ein Jahr mit Hindernissen	26
Lasst die Kiebitze in Ruhe!	27
Kräuter-Erlebnistag trotz(t) Coronazeit	28
Das Camp 2020 als Klima-Aktionswoche	29
Wir sind jung und brauchen die Welt!	30
Exkursion ins Hintersteiner Tal	31



MACH MIT!

Kontakt zur NAJU, Materialbestellung und Bundesfreiwilligendienst	32
Ansprechpartner in der NAJU	33
Freizeiten und Fortbildungen 2021	34

KINDERSEITEN

Eine fantastische Überraschung!	2
Von A nach B quer durch die Geschichte	4
Mensch, ärgere dich doch nicht im Verkehr-Spiel	6
So komme ich zur Schule oder zum Kindergarten	8
Was haben Uhu und Feldlerche, Weißstorch und Zaunkönig gemeinsam?	9



WIE VIEL TRÄGT DER VERKEHR ZUM KLIMAWANDEL BEI?

| Lucia Wolf

Die derzeitige Lage

Immer wenn Menschen motorisiert unterwegs sind, verursachen sie Treibhausgasemissionen, in erster Linie CO₂, aber auch Methan, Lachgas oder andere Luftschadstoffe. Etwa ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Deutschland werden durch den Verkehrssektor verursacht. Für die Emissionsberechnungen zählen hierzu der Straßen-, Schienen-, Schiffs- und Flugverkehr. Dieser Anteil entspricht 163,6 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten, etwa 95 % des verkehrsbedingten CO₂ entsteht durch den Straßenverkehr. Überhaupt ist Deutschland der weitaus größte Verursacher von CO₂-Emissionen in Europa. Mit rund 900 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten pro Jahr sind wir für „ein Fünftel der gesamten in der EU freigesetzten Treibhausgase“ verantwortlich, so der Bayerische Rundfunk.

Entwicklung seit 1990

Der Sektor Verkehr macht hinsichtlich der Klimaschutzziele am meisten Sorgen, denn obwohl die spezifischen Emissionen von Pkw oder Lkw im Durchschnitt seit 1995 gesunken sind, sind die gesamten CO₂-Emissionen durch die Zunahme des Straßenverkehrs heute sogar höher,

und das, obwohl die Bundesregierung in ihrem „Klimaschutzplan 2050“ als Ziel festgelegt hat, den Treibhausgas-Ausstoß des Verkehrs bis 2030 um 40–42 % zu verringern im Vergleich zu 1990. Das Umweltbundesamt meint dazu: „Deutschland und die EU müssen ihre Anstrengungen für den Klimaschutz deutlich intensivieren. Dabei hat auch der Verkehr seinen Beitrag zu leisten.“

Mobilitätswende – die große Aufgabe

Offensichtlich besteht großer Handlungsbedarf, die Emissionen des Verkehrs zu reduzieren. Der BUND schreibt hier zum Thema Klimaschutz im Verkehr: „Wir benötigen eine Mobilitätswende, die neben dem Klimaschutz auch Verbesserungen in den Bereichen Lärm, Luftqualität und Flächenverbrauch bringt.“ Weitere Auswirkungen auf die Umwelt entstehen durch Kunststoff-Mikropartikel aus Reifenabrieb – allein in Deutschland 111.420 Tonnen pro Jahr. Es sind also dringend ein Umdenken und starke Verhaltensänderungen im Bereich Verkehr und Mobilität nötig, um den Klimawandel zu begrenzen.

Quellen:

- UBA 1): www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#energie-verkehr
UBA 2): www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehr-verbraucht-energie
UBA 3): www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher
UBA 4): www.umweltbundesamt.de/publikationen/klimaschutz-im-verkehr-neuer-handlungsbedarf-nach
BR 1): www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/klimaschutz-wie-gross-ist-der-co2-anteil-des-verkehrs,Rc7yF09
BR 2): www.br.de/nachrichten/wissen/wie-klimaschaedlich-ist-bayern,RM1CJew
BUND 1): www.bund.net/themen/mobilitaet/autos/co2-emissionen/
BUND 2): www.bund.net/themen/mobilitaet/klimaschutz-im-verkehr/

WIE VIEL TRÄGT DEINE MOBILITÄT ZUM KLIMAWANDEL BEI?

| Paul Messingschlager

Der deutsche Bürger trägt durchschnittlich 8,9 Tonnen Kohlenstoffdioxidemissionen (CO₂) pro Jahr in die Umwelt. Diese Emissionen werden auch Treibhausgas-Emissionen genannt, denn viel CO₂ in der Luft verstärkt den Treibhauseffekt.

Treibhausgase in g pro Person pro km

Auslandsflüge	368
Inlandsflüge	230
Auto	147
Fernlinienbus	29
Eisenbahn, Nahverkehr	57
Eisenbahn, Fernverkehr	32
Linienbus	80
Straßen-, Stadt-, U-Bahn	58

Die Höhe der Treibhausgas-Emissionen unterscheidet sich bei den verschiedensten Verkehrsmitteln gewaltig (siehe Tabelle). Die Treibhausgase werden dazu in Gramm pro Person pro Kilometer angegeben. Das bedeutet, dass z. B. beim Auto 147 g Treibhausgase nach einem Kilometer pro Person abgegeben werden. Auffällig ist der Unterschied zwischen den Inlands- und Auslandsflügen. Dies liegt daran, dass die Flughöhe des Flugzeuges hierbei eine entscheidende Rolle spielt. Je höher ein Flugzeug fliegt, desto höhere Schichten der Atmosphäre bekommen die Emissionen des Flugzeuges zu spüren und desto stärker ist der Treibhauseffekt des Ausstoßes. Schaut euch die Tabelle doch mal genauer an und überlegt, wie viele Emissionen in einer Woche bei euch produziert werden.

Kurz-Definition über den natürlichen Treibhauseffekt: Die Strahlung der Sonne gelangt zur Erdoberfläche und erwärmt diese. Dabei wird wiederum ein Teil der Strahlung in Form von Wärme an die Atmosphäre abgegeben. Diese Wärmestrahlung wird durch die Treibhausgase größtenteils abgehalten und gelangen zurück zur Erde.

Zu den Treibhausgasen gehören Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Distickstoffmonoxid (N₂O). Die letzteren beiden nennt man auch CO₂-Äquivalenten. Die Treibhausgase unterscheiden sich darin, wie stark sie die Wärmestrahlungen auf der Erde halten können. Damit wir diese Fähigkeit vergleichen können, rechnen wir seine Fähigkeit dazu in CO₂-Äquivalente um. Das Treibhauspotenzial eines Gases wird ins Verhältnis zu CO₂ gesetzt.

Es ist sehr zu empfehlen, bevor man die nächste Reise antritt, sich zu informieren, wie viel CO₂ man in die Luft pustet. Wie man das macht? Ganz einfach: Man geht auf bahn.de und gibt seine Route ein. Nun werden die Abfahrtszeiten angezeigt. Am Ende der Seite gibt es nun die Option, „UmweltMobilCheck“ auszuwählen. Anschließend werden die CO₂-Emissionen von Zug, Auto und Flieger angezeigt. Einfach dann das entsprechende auswählen und ausrechnen lassen, wie viel Emissionen man abgeben würde.

- Quellen: 1) statista.de | 2) infranken.de | 3) dwd.de
4) bundesamt.de | 5) utopia.de | 6) bahn.de

NACHBARSCHAFTSHILFE UND VERKEHRSWENDE?

AUSWIRKUNGEN DER AKTUELLEN LAGE AUF DAS THEMA VERKEHRSWENDE.

| Luca Ernemann

■ Ich habe mich mit dem Thema der Nachbarschaftshilfe während Corona beschäftigt und mir dabei auch die Frage gestellt: Sind durch Zusammenarbeit in der Nachbarschaft weniger Autos auf der Straße unterwegs? Ist es meinen Nachbarn überhaupt wichtig, durch das gegenseitige Helfen eine Veränderung im Verkehrsverhalten zu provozieren? Oder stehen andere Aspekte im Vordergrund?

Unsere Wohnsituation: Wir leben in einem kleinen Dorf (200 Einwohner). Der nächste Supermarkt ist quasi nur mit dem Auto zu erreichen und mindestens 9 km entfernt.

Für mich ist es ganz klar: Um einen Großeinkauf zu bestreiten, lohnt es sich, das Auto in Gang zu setzen. Doch um Kleinigkeiten wie Mehl oder einen Liter Milch zu besorgen, sehe ich keinen Sinn darin, die Umwelt mit einer Autofahrt zu belasten.

In unserer Sackgasse kam im Zuge der Corona-Krise eine Nachbarschaftshilfe zustande: In der WhatsApp-Gruppe wurde verkündet, wenn jemand eine Fahrt zum Supermarkt plante. Der Rest konnte dann Bestellungen abgeben, die meist die oben genannten Kleinigkeiten beinhalteten. Einige Wochen lief dies einwandfrei:

(Vornamen abgekürzt in anonymer Form)

G (Rentner): Es war zunächst einmal ein gutes Gefühl, dass so etwas funktioniert. Der Austausch auf WhatsApp war sehr rege. Für mich war Einkaufen durch die Corona-Maßnahmen eine stressige Angelegenheit. Die Aktion in der Nachbarschaft hat mir nur Positives eingebracht.

Doch dann kamen wieder Lockerungen ins Land und die Nachbarschaftshilfe ließ nach.

Wieso?

Ich befragte dazu meine Nachbarn und erhielt folgende Antworten:

G: Die entstandene Solidarität basierte auf einer Verhaltensänderung, die durch die Corona-Auflagen nötig wurde. Da die Bedrohung durch die Lockerungen abgeschwächt wurde, fiel man wieder in alte Muster zurück. Ich hoffe jedoch, dass es in Zukunft mehr Solidarität geben wird, dass Corona eine Veränderung dahingehend erzeugt.

G: Wobei ich sagen würde, mir ist das ein bisschen zu wenig, ich würde ganz gern mit jemand anderem mitfahren zum Einkaufen, also zusammen zum Supermarkt fahren und dann kann jeder für sich einkaufen, da kann man ein bisschen raten. Bisher ist das so anonym (wie Lieferando).

Das Gute ist, wenn man zusammen im Supermarkt ist, muss man auch aufeinander Rücksicht nehmen. Es gibt eine Interaktion, die ist grundsätzlich gut.

Zu meinem Argument, weniger Autos auf der Straße zu haben, kommt nun auch der Vorteil der Solidarität auf. Für G war dies ein ausschlaggebender Punkt für die Nachbarschaftshilfe, man baut eine gute Beziehung zum Nachbarn auf. Man achtet aufeinander. Meine Nachbarn T und A reagieren auch gut auf diese Idee, miteinander zu fahren:

A: In unserem Dorf fahren alle in bestimmte Richtungen, es gibt nicht so viele Varianten, von uns aus wohin zu fahren. Das wäre auch losgelöst vom Einkaufen eine Möglichkeit für uns, gut organisiert hier wegzukommen.

T: Für mich kommt das besser, als nur etwas mitzunehmen für andere. Dazu hat man dann noch eine Unterhaltung. Hätte durchaus seinen Charme...

Ich fragte weiter: Was müsste man tun, damit Nachbarschaftshilfe weiter funktioniert und genutzt wird?

G: Du sagst MAN, dieses MAN müsste durch eine konkrete Person ersetzt werden, einer muss sich berufen fühlen, der die anderen versucht, davon zu überzeugen. Nicht unter Zwang, kein Bloßstellen. Einfach mal werben für diese Idee.

A: Eine Plattform, wo man seine regelmäßigen Fahrten einträgt. Das haben wir in der Firma ausprobiert, hat überhaupt nicht geklappt.

L: Und wenn man die Umwelt im Blick hat und hierfür etwas Gutes tun möchte?

A: Ehrlich gesagt, sehe ich das weniger. Aber da muss ich wirklich sagen, weil ich echt immer noch denke, dass es zum Einkaufen kurze Strecken sind. Aber beim Weg in die Arbeit, da denke ich in der Umweltdimension. Weißt du, jeden Tag fährt da ein Auto mit einer Person nach München (30 km einfach) rein. Das würde ich eher effizienter finden, da etwas zu finden.

L: Weg in die Arbeit, das ist ein super Stichwort: Ein tolles Beispiel der Nachbarschaftshilfe ereignete sich vor ein paar Jahren bei uns: Unser Nachbar G durfte aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr Autofahren und schaffte es dennoch eineinhalb Jahre lang jeden Tag in die Arbeit nach München. Alles Dank Nachbarn, die ihn mitnahmen.

Aus dem Gespräch mit meinen Nachbarn nahm ich einige Erkenntnisse mit:

- Wir brauchen EINE Person, die die Anleitung der Nachbarschaftshilfe in die Hand nimmt.
- Wir brauchen andere Benzin- und Autopreise, damit das Autofahren eine größere Überwindung darstellt.
- Und die Solidarität und die Interaktion in der Nachbarschaft sollte als gewinnbringend betrachtet werden.

WAS DIE DEUTSCHE BAHN GUT MACHT

| Luca Ernemann & Tobias Guggenmos

Entspanntes Genießen der Aussicht mit Beinfreiheit, Tisch, die Möglichkeit aufzustehen, On-board-Toilette, Restaurant – und all das, ohne selbst fahren zu müssen. Es hört sich zu schön an, um wahr zu sein. Reisen wie in der Bahnwerbung. Doch wie bei fast allen Werbungen ist auch die der Deutschen Bahn mehr als realitätsfern.

Angefangen bei der Pünktlichkeit. 2019 waren nur 75,9 Prozent der Züge pünktlich – wobei ein Zug mit weniger als 6 Minuten Verspätung als pünktlich gilt. Das heißt, dass letztes Jahr 24,1 Prozent, also fast jeder 4. Zug, über 6 Minuten zu spät kamen. Komplett entfallene Züge werden in der Statistik nicht erfasst. Das Ziel der Bahn war eine Pünktlichkeit von 82 Prozent. Da kann man die Menschen schon verstehen, wenn sie lieber zum Auto greifen, das fährt meistens dann los, wenn man es will.

Zudem ist der Komfort in den Zügen der Deutschen Bahn meist ziemlich schlecht. Völlig überfüllte Züge, Internet, welches selbst im hintersten Tal von Österreich besser ist, verdreckte Toiletten – all das gehört leider häufig zu einer Zugfahrt mit der Deutschen Bahn. Man fühlt sich auch erst richtig angekommen, wenn im Zug bei 40 Grad Raumtemperatur mal wieder die Klimaanlage streikt, die Wagenreihung genau das Gegenteil vom Plan ist, die Vorräte im Bordbistro leer sind oder der Zug aufgrund einer technischen Störung nicht weiterfahren kann.

Und doch ließe sich vieles davon verkraften, wenn die Fahrt wenigstens preiswert wäre. Doch leider ist es oft, auch mit Bahncard, wenn über-



haupt, nur unwesentlich billiger, als wenn man hin und zurück fliegen würde – mit wesentlich besserem Komfort, kürzerer Reisezeit und besserer Pünktlichkeit. Da kann man leider verstehen, warum selbst im Inland oft lieber zum Flugzeug gegriffen wird.

Übrigens macht die Bahn seit Jahren ihr Geld nicht mehr auf den Gleisen, sondern als weltweiter Logistikkonzern mit dem Transport von Fracht auf dem LKW. Wenn man dann noch hört, dass es sich für die Bahn lohnt, ihre Schienennetze solange verkommen zu lassen, bis sie grundsaniierungsbedürftig sind, da dann der Bund einspringt, merkt man das eigentliche Problem der Bahn. Sie wurde durch jahrelanges Fehlmanagement kaputtgespart und vernachlässigt und muss dringend von Grund auf saniert werden.

Aber wenigstens hat es für einen Song von den WiseGuys gereicht.

Wir ❤️ Bahn

Wie man sieht, kann man viel an der Deutschen Bahn bemängeln, was auch häufig und gerne getan wird. Egal ob man eine Ausrede braucht, warum man zu spät ist, oder einem Comedian einfach keine neuen Witze mehr einfallen: Die Bahn muss herhalten. Deshalb ist es jetzt an der Zeit für eine Gegendarstellung – eine Liebeserklärung ans Bahnfahren.

Ganz abgesehen davon, dass die Bahn eine Klimaschützerin ist, fahren wir einfach gerne Bahn! Bahn fahren ist einfach unglaublich praktisch und entspannt. Man betritt den Zug, sucht sich einen Platz und dann kann man die komplette Zugfahrt tun, was man will: arbeiten (gut, das will man vielleicht nicht unbedingt...), lesen oder Filme schauen.

Diese Möglichkeiten stehen uns normalerweise zumindest beim Autofahren nicht unbedingt zur Verfügung. Und im Vergleich zum Autofahren schneidet die Bahn auch beim viel kritisierten und verspotteten Thema „Pünktlichkeit“ ganz gut ab. Wenn man mit dem Auto fährt, nimmt man schließlich auch in Kauf, dass man in einen Stau gerät und eventuell eine halbe Stunde später ankommt. Und wenn man sich endlich durch den Stop-and-Go-Verkehr und die Baustellen gequält hat, ist man auch noch völlig entnervt, während man sich in der Bahn zwar auch ein bisschen ärgert, aber man dann eben noch Zeit hat, andere Dinge zu tun.

Ein weiterer Kritikpunkt an der Bahn sind die hohen Kosten. Und es stimmt schon, wenn man ohne Bahncard übermorgen von München nach Berlin fahren will, muss man erst mal schlucken. Aber wenn man die Fahrt etwas im Voraus plant und sich vielleicht eine Bahncard zulegt (die für Jugendliche unter 27 recht günstig ist), ist diese Strecke für ca. 25 € zu haben.

Außerdem hat man, wenn der Zug im Fernverkehr mehr als eine Stunde Verspätung hat, einen Anspruch auf die Rücküberweisung eines Teils des Ticketpreises.

Zugfahren ist außerdem eine der sichersten Fortbewegungsmöglichkeiten überhaupt. Und falls die gefährliche Anfahrt zum Zug mal nicht ganz so gut geklappt hat, hält die Bahn auch immer ein Pflaster bereit. Wie soll man sie dafür nicht lieben?

Quellen:

- www.merkur.de/reise/puenktlichkeit-deutsche-bahn-verfehlt-eigene-ziele-diese-bahnhoeefe-haben-die-meisten-verspaetungen-zr-90008615.html
- www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/deutsche-bahn-warum-es-der-deutschen-bahn-so-schlecht-geht-a-1247468.html
- www.haz.de/Nachrichten/Wirtschaft/Deutschland-Welt/Das-sind-die-sechs-groessten-Probleme-der-deutschen-Bahn
- www.zeit.de/mobilitaet/2019-12/guenstige-bahntickets-deutsche-bahn-preis-fliegen
- www.focus.de/finanzen/recht/bahn-verspaetet-geld-zurueck-wann-die-db-tickets-erstattet_id_6651942.html
- www.bahn.de/p/view/service/auskunft/fahrgastrechte/entschaedigung.shtml
- <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/13482/umfrage/umsatz-der-db-bahn-nach-geschaeftsfeldern/>
- taz.de/!280504/?goMobile2=1594080000000

AUSWIRKUNGEN VON CORONA AUF DEN VERKEHR

| Marieke Marold



Auf vielen Straßen in Deutschland sah es im letzten Frühsommer auf den ersten Blick ziemlich leer aus: oft freie Straßen und wenig Staus.

Hier ein paar Fakten im Überblick:

Der **Verkehr** in Baden-Württemberg beispielsweise **ging im Mai und Juni um 20 % zurück**. Auch der Wochenendverkehr wurde viel weniger.

Durch das weniger an Verkehr **sank auch die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten deutlich**. Im ersten Halbjahr 2020 wurden in Deutschland 195 Menschen weniger bei Verkehrsunfällen getötet als im ersten Halbjahr 2019.

Schon vor den ersten Ausgangssperren haben die **Stauzahlen beträchtlich abgenommen**. Anfang März ist die Anzahl der Staus in der Bundesrepublik pro Tag innerhalb einer Woche von 995 am Dienstag, den 17.03.2020, auf 396 am Freitag drei Tage später gesunken. Und das, wo Freitag typischerweise einer der staureichsten Tage einer Woche ist.

Wenn man noch genauer hinschaut, erkennt man, dass es ein Verkehrsmittel gibt, das deutlich zugelegt hat: die Fahrräder. Oft gehen die Menschen jetzt auch kürzere Strecken eher zu Fuß. Die öffentlichen Verkehrsmittel mussten hingegen ordentlich einstecken. Sie haben massive Verluste gemacht.

Warum diese Veränderungen?

Die Corona-Pandemie hat bei vielen Menschen, die eigentlich jeden Tag zwischen Arbeit und Zuhause hin und her pendeln, dazu geführt, dass sie im Homeoffice arbeiteten. Auch auf viele Freizeitfahrten wurde verzichtet. Das führte vorübergehend zu weniger Autoverkehr. Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln ist vielen Menschen das Risiko, sich dort zu infizieren, einfach zu hoch – trotz Maskenpflicht und Abstandsregeln.

Und in Zukunft?

Das Problem ist, dass das beobachtete veränderte Mobilitätsverhalten aus heutiger Sicht vermutlich nicht dauerhaft so bleiben wird. Wenn es wieder kälter wird, werden viele Menschen Auto statt Fahrrad fahren. Und die vorübergehend leeren Straßen werden durch mehr Individualverkehr in Form von PKWs noch voller – womöglich sogar noch voller als zu Zeiten vor Corona. Und das, obwohl nach wie vor nicht wenige Menschen immer noch (teilweise) im Homeoffice arbeiten.

Also bleibt mir als Fazit, dass auch Corona unser Mobilitätsverhalten vermutlich nicht auf Dauer ändern kann. Das kann nur eine gesunde Klimapolitik und der Wille von uns allen.



TIPPS! FÜR EINEN URLAUB OHNE AUTO

| Christoph Tausch

Einmal nicht mit dem Auto oder Flugzeug verreisen? Die Alternative wäre ein Urlaub mit dem Zug. Es ist ein sonniger Tag, wenn du aus dem Fenster schaust, siehst du kleine Höfe, die Kühe, die auf saftigen grünen Wiesen grasen, in weiter Ferne kannst du den Alpenrand erahnen. Du bist völlig entspannt und spielst mit deinen Freunden dein Lieblingsspiel.

Wie das möglich ist? Ganz einfach. Fahre mit dem Zug in den Urlaub! Um das möglichst gut zu gestalten, kommen hier ein paar praktische Tipps.

Planung, Planung, Planung...

Am Anfang eines jeden Urlaubs ohne Auto steht eine sorgfältige Planung. Das fängt mit der Auswahl des Verkehrsmittels an. Besonders beim Zug ist es sinnvoll, sich bereits drei Monate vorher über Sparangebote zu informieren, da man mit diesen schnell günstiger kommt als mit dem

Auto. Gleichzeitig spart man sich mit dem Zug neben der lästigen Parkplatzsuche in einer Großstadt auch die Parkgebühren. Man kann aber auch eine Wanderung, Fahrrad- oder Kanutour in Erwägung ziehen.

Die zweite Entscheidung ist die Wahl des Ortes, der mit dem Zug erreichbar sein muss. Gleiches gilt für die Ausflugsziele, die du besuchen möchtest.

Leichtes Gepäck

Des Weiteren ist Planungskompetenz beim Gepäck gefordert. Im Zug sollte man eben nur das mitnehmen, was man selbst tragen kann. Das bietet den Vorteil, sich einmal auf das Wesentliche konzentrieren zu können und den Ballast des Alltags zuhause zu lassen. Aber Achtung! Im Gepäck sollte eine Beschäftigung für die Zugfahrt nicht fehlen. Das können Bücher, Spiele oder Filme sein, die die Zugfahrt zu einer Zeit der Entspannung machen.

Abenteuerlustiges Reisen durch Europa

Falls du etwas abenteuerlustiger bist, mal in einem fahrenden Hotel schlafen willst und direkt am Urlaubsort aufwachen möchtest: Probiere doch mal einen der vielen Nachtzüge aus, die durch ganz Europa fahren. Zum Beispiel gibt es die Verbindungen München – Rom und Berlin – Malmö (Schweden).

Wenn du mit dem Zug durch ganz Europa reisen willst, unter anderem weil du auf das Flugzeug verzichten möchtest, gibt es noch ein ganz besonderes Angebot: den Interrail-Pass. Mit diesem Bahnticket kannst du für eine bestimmte Anzahl an Tagen durch 33 europäische Länder reisen und an einem Tag so viele Züge nehmen, wie du möchtest.

Es gibt also sehr viele Möglichkeiten, einen Urlaub mit dem Zug zu gestalten, und noch mehr Orte, die man besuchen kann.

- Quellen
- www.sueddeutsche.de/auto/verkehr-stau-corona-1.4857721
 - www.hz.de/suedwest/corona-auswirkungen-auf-den-verkehr-verkehr-noch-nicht-zurueck-im-alltag-50696155.html
 - www.umweltbundesamt.de/themen/der-einfluss-der-corona-krise-auf-die-umwelt
 - www.tagesschau.de/inland/verkehrstote-rueckgang-103.html

NAVIGIEREN AUF DEM FAHRRAD

| Jakob Braun

Vor kurzem brauchte ich ein paar Kleinigkeiten aus dem Baumarkt. Es war ein schöner Sommertag, also entschied ich mich, mit dem Fahrrad zu fahren. Nachdem ich noch recht neu in Nürnberg bin, finde ich den Weg beim besten Willen nicht allein. Kein Problem, ich klemme mein Smartphone in die Halterung am Lenker, gebe bei Google Maps das Ziel ein und los geht's.

Meine Route verlief größtenteils auf dem idyllischen Fahrradweg einer vier- bis sechsspurigen Straße mit einem gefühlt maximal 50 cm breiten Fahrradweg. An jeder Kreuzung wird die Rechtsabbieger-Spur über den Fahrradweg geführt. Jedes Mal, wenn wieder ein fetter Laster mit 70 (wer hält sich schon auf so einer breiten Straße an die Geschwindigkeitsbeschränkung) an mir vorbeizog, dröhnte es und ich drückte mich instinktiv ein wenig nach rechts. Also schön war das jetzt eher nicht. Nach einer Weile begann ich, mir selbst meinen Weg durch kleinere Nebenstraßen zu suchen. Das war schon viel besser, aber dauerte auch deutlich länger, weil meine Route alles andere als optimal war.

Also begann ich mir Gedanken zu machen, ob das denn so schwer sein kann, eine schöne Route fürs Fahrrad zu finden. Und – wieder zu Hause – fand ich heraus, nein, so schwer ist es nicht, nur Google Maps hat hier eben nicht so seine Stärken.



Das macht aber nichts, schließlich gibt es Alternativen. Bevor ihr euch für eine App entscheidet, solltet ihr wissen, was ihr wollt. Schließlich ist es etwas völlig anderes, ob man eine Tagestour im Urlaub machen will oder einfach nur schnell zum Baumarkt muss. Schließlich soll die Route zum Baumarkt nicht nebenbei an allen Sehenswürdigkeiten Nürnbergs vorbeiführen. Im Urlaub ist das Ziel eher egal, da will man einfach nur eine schöne Tour fahren.

Apps zum Navigieren

Zum Navigieren kann ich zwei Apps empfehlen: OsmAnd und Naviki. Beide gibt es für Android und iOS (Apple). Beide Apps werden nach dem Freemium-Modell verkauft. Das heißt, sie sind kostenlos, es gibt aber Zusatzfunktionen, die etwas kosten. Mit der Basisversion kommt man aber erst mal recht gut zurecht. Bei OsmAnd lädt man sich immer zuerst die Karte herunter. Dabei sind 8 Karten kostenlos, wobei jede Karte ein Bundesland ist. Danach kommt die App ohne Internet aus. Das ist besonders praktisch, wenn man ohne Empfang mitten im Wald steht oder das Datenvolumen aufgebraucht ist. Naviki braucht immer eine Internetverbindung, um die Route zu planen. Man kann aber immerhin die Karten herunterladen (als Bezahl-Funktion).

OsmAnd ist ein Allrounder. Das heißt, man kann es genauso gut dafür verwenden, die Route beim Wandern aufzuzeichnen oder um beim Segeln zu navigieren. Das macht die Bedienung aber auch ein bisschen komplizierter. Naviki ist auf Fahrrad-

navigation spezialisiert. Im Vergleich funktioniert bei mir die Zielsuche besser, wenn ich die genaue Adresse kenne. Außerdem bietet es verschiedene Routing-Modi. Man kann also auswählen, ob man schnell ans Ziel will, lieber den schönsten Weg fährt oder es gerne etwas bergig mag.

Welche App besser zu dir passt, musst du selbst entscheiden. Mein Tipp: Lass dir mal eine Route für eine Strecke berechnen, die du schon häufig gefahren bist, also z. B. deinen Schulweg. Dann kannst du die Qualität der Route gut beurteilen.

Apps zum Freizeitradeln

Wenn du eine Freizeit-Fahrradtour machen möchtest, ist meistens eine Navigation nicht das Richtige. Schließlich musst du dafür erst mal wissen, wo du hinwillst. Hier ist es viel praktischer, sich eine fertig geplante Tour auszusuchen. Dafür gibt es im Internet Portale wie outdooractive.com oder KooMot. Dort kannst du dir dann eine geplante Route als gpx-Datei herunterladen und sie mit einer App wie OsmAnd nachfahren. Manche dieser Anbieter haben auch eigene Apps. Das mag ich persönlich jedoch nicht so gerne, da ich dann immer verschiedene Apps nutzen müsste, je nachdem, wo ich gerade eine passende Route gefunden habe.

Dank der deutlich besseren Fahrradnavigation der beschriebenen Apps komme ich in letzter Zeit deutlich entspannter ans Ziel. Zwar nicht immer auf Fahrradwegen – dafür aber auf verkehrsarmen Nebenstraßen.

Autos fahren auf Straßen, Fußgänger gehen auf Steigen daneben und Radfahrer bewegen sich meist irgendwo dazwischen. So kennt man es nun mal, um eine gottgegebene Ordnung handelt es sich jedoch nicht. Doch woher kommt das Stadtbild, wie es uns so vertraut ist?



| Marie Braun

STÄTTEN DES VERKEHRS

Die Stadt von heute hat sich an den Verkehr angepasst, welcher sich wiederum zunächst nach dem technischen Fortschritt richtete.

Mit der Industrialisierung kamen Fortbewegungsmittel, mit denen große Distanzen überwunden werden konnten. Die Dampflock etwa oder ab 1886 das Auto mit Benzinmotor. Zwar dauerte es noch einige Jahre, bis dieses Gefährt auch für normale Bürger erschwinglich war, doch mit der Vermarktung des T-Models etwa 20 Jahre später gelang ihm der Durchbruch. Von da an galt es als das Fortbewegungsmittel schlechthin, sodass sich bis in die 1980er Jahre auch die Stadtplanung danach richtete. Breite Straßen, umfangreiche Parkplätze und weite Distanzen waren die Folge.

Auch für weitgreifende Umstrukturierungen war die neue Mobilität Auslöser. 1933 wurde ein städtebauliches Programm auf den Weg gebracht, das die Trennung von Arbeit und Wohnen vorsah. Im Vordergrund standen dabei die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen, der fern von Industrieanlagen bessere Luft atmen sollte. Mit Zug oder Auto konnte der Arbeitsplatz schließlich schnell erreicht werden. Eine Idee, die zu dem typischen Pendlerverhalten führt, wie wir es kennen. Das Haus im Grünen, die Arbeit in der Stadt und dazwischen ... viele Kilometer.

Was als Chance begann, ist eine Notwendigkeit geworden. Man kann heute nicht nur große Distanzen überwinden, man muss es auch. Denn durch die Glorifizierung des Autos im 20. Jahrhundert als Zukunftsträger wurden Städte verstärkt auf Autos ausgelegt, nicht auf Menschen. Die Folge ist eine Veränderung der Maßstäblichkeit. Die nächste Einkaufsmöglichkeit ist nicht in einem halben Kilometer erreichbar, sondern in fünf. Zu Fuß gehen ist demnach nicht möglich, Rad fahren zeitaufwendig. Das macht vielen Klimaschützer:innen das Leben schwer, denn der beste Wille zu umweltverträglichem Handeln hilft leider nichts, wenn die Umstände nicht passen.

► Quellen

- <https://polis-magazin.com/2019/10/quartier-der-kurzen-wege-die-stadt-von-vorgestern-als-quartier-von-uebermorgen/>
- https://praxistipps.focus.de/seit-wann-gibt-es-autos-alles-zur-geschichte_101369
- www.fomcc.de/t.htm



| Paula Lerchbaumer

VOLLGAS ODER VORSICHT?

Was eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf deutschen Autobahnen bringen würde

„Wider jede menschliche Vernunft“ – so lautete das Urteil von Verkehrsminister Andreas Scheuer über die im vergangenen Jahr angedachte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h auf deutschen Autobahnen. Durchgesetzt hat sich die Idee nicht. Hat am Ende doch die Vernunft gesiegt?

Weniger Abgase, weniger Schadstoffe, weniger Lärm

Aus Umweltsicht wäre ein Tempolimit vor allem aufgrund der zu erwartenden Kraftstoff- und CO₂-Einsparungen sinnvoll. Wie viel CO₂ genau weniger verbraucht würde, ist umstritten. Während Gegner des Tempolimits kein nennenswertes Einsparungspotential sehen, prognostiziert das Umweltbundesamt, dass ein Tempolimit von 130 km/h die CO₂-Emissionen des deutschen Autoverkehrs um mindestens 1,9 Millionen Tonnen CO₂ senken würde. Bei einer Begrenzung auf 120 km/h wäre laut der Analyse des Öko-Institut e.V. in Freiburg sogar eine deutlich höhere Einsparung von ca. 3,5 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr zu erwarten. Das liegt daran, dass der Kraftstoffverbrauch mit höherer Geschwindigkeit überproportional ansteigt. Je größer die Geschwindigkeit, desto höher der Luftwiderstand, desto mehr Kraftstoff wird benötigt, um die Geschwindigkeit zu halten. Daher ist der Ausstoß von Treibhausgasen bei höherem Tempo schnell sehr viel höher als bei einer niedrigeren Geschwindigkeit. Auch der Schadstoffausstoß generell sowie die Lärm-

belästigung für Anwohner und Umwelt würde durch ein Tempolimit auf Autobahnen voraussichtlich abgeschwächt.

Weniger Unfälle, weniger schwere Schäden

Abgesehen vom Umweltschutzaspekt darf außerdem ein weiterer Aspekt nicht außer Acht gelassen werden: die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden. Obwohl die Anzahl der tödlichen Unfälle in den letzten Jahren leicht rückläufig war, starben laut dem Statistischen Bundesamt im vergangenen Jahr insgesamt 963 Menschen bei Unfällen im Zusammenhang mit überhöhter Geschwindigkeit. Das sind ein Drittel der Verkehrstoten insgesamt – und hochgerechnet einer alle neun Stunden. Dazu kommen mehr als 50.000 Verletzte. Unfallforscher wie Siegfried Brockmann vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft betonen, dass striktere Geschwindigkeitsbegrenzungen, auch auf Autobahnen, die Unfallzahlen deutlich senken würden und Unfälle häufig weniger schlimme Folgen hätten. Und spannender wäre das Fahren auf Autobahnen allemal, wenn Raser:innen ausgebremst würden.

Und trotzdem...

Betrachtet man all die Vorteile, die ein Tempolimit hätte, muss man sich doch fragen, warum Deutschland nach wie vor das einzige europäische Land ist, in dem die Geschwindigkeit auf Autobahnen frei wählbar ist. Da bleibt nur eins: In Zukunft so vernünftig sein, sich freiwillig an die Richtgeschwindigkeit zu halten...

► Quellen

- Dallmus, Alexander: Bringt ein Tempolimit von 130 km/h was für die Umwelt?, online unter: www.br.de/radio/bayern1/tempolimit-110.html
- Lange, Martin u.a.: Klimaschutz durch Tempolimit. Wirkung eines generellen Tempolimits auf Bundesautobahnen auf die Treibhausgasemissionen. (Umweltbundesamt Texte 38/2020). Dessau-Roßlau, 2020. Online unter: www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_38-2020_wirkung-tempolimit_bf.pdf
- Artikel „Risiko Tempo“ im Straubinger Tagblatt vom 22.07.2020 (dpa).

RADIKALPOLITIK, JA BITTE!

| Margarete Drexler

Wenn man etwas über die CSU auf Bayernebene und insbesondere unseren werten Ministerpräsidenten in der Zeitung liest, denkt man manchmal: Ich glaube, die CSU hat's jetzt begriffen: Umweltschutz ist Wähler:innenwille und deshalb bemüht sie sich jetzt, eine etwas ambitioniertere Umweltpolitik zu verfolgen.

Deshalb traf es mich auch wie ein Schlag, als ich vergangenen Februar (wir erinnern uns: kurz vor dem Corona-Lockdown und kurz vor den bayerischen Kommunalwahlen) nach München fuhr und auf den CSU-Wahlplakaten Headlines prangten wie: „Ihre Stimme verhindert eine einseitige Verkehrspolitik oder „Rot-Grüne RADikalpolitik bremst aus. Wäre ich jetzt ein:e politische:r Journalist:in der Boulevardpresse, würde ich mich genüsslich darüber auslassen, dass Söder seine Partei nicht unter Kontrolle hat.

Aber so ziehe ich nur die traurige Schlussfolgerung:

**Die CSU
hat überhaupt
nichts kapiert.**

Analyse eines Wahlplakates

Betrachten wir doch einmal eines der Wahlplakate genauer. Es ist eine Straße zu sehen, auf der rechten Seite ist ein Fußweg, nur leider parkt auf diesem ein großer roter Kastenwagen. Dass daran eine Mutter mit Kinderwagen oder ein Rollstuhlfahrer problemlos vorbeikommt, ist meiner Meinung nach eher unwahrscheinlich. Auf der Straße sieht die Situation keinen Deut besser aus: Löblicherweise sind zwar auf beiden Seiten rot markierte Fahrradwege angebracht. Nur leider hilft das den zwei abgebildeten Fahrradfahrenden herzlich wenig, denn der linke Fahrradweg ist komplett von Fahrzeugen zugeparkt und auf dem rechten sind ebenfalls zwei Fahrzeuge abgestellt, sodass der vordere Radfahrende wieder auf die Autospur ausweichen muss. Und direkt über seinem Kopf prangt ein Button in blau: Wieder fair sein. Zu Auto UND Fahrrad.

Aus zwei Gründen ist dieser Schriftzug fast schon makaber. Zum einen hieße das ja, dass die Politik schon einmal fair zu Auto UND Fahrrad war. Wann war das bloß? Mir fallen nur gegenteilige Beispiele ein. Und zum anderen ist es in Verbindung mit der abgebildeten Verkehrssituation schon fast astreine Satire, wie sie sich kein:e Karikaturist:in besser ausdenken könnte. Ernsthaft, CSU? Das ist eurer Ansicht nach ein faires Verkehrskonzept? Wenn ungestraft Autos auf Rad- und Fußwegen parken und andere Verkehrsteilnehmer behindern dürfen? Das ist nicht fair, das ist ein Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung! Und ihr wollt, dass es in München künftig überall so „fair“ zugeht? Nein danke. Da bevorzuge ich RADikalpolitik.

Warum das Ganze?

Nun fragt ihr euch vielleicht: Warum schreiben wir über so ein Thema? Die Kommunalwahlen sind beinahe ein Jahr vorbei, wenn ihr dieses Heft in den Händen haltet. Tagesaktuell ist etwas anderes.



Aber trauriger Fakt ist, dass diese schreckliche CSU-Kampagne offenbar gewirkt hat. Zwar hat die CSU München massiv Stimmen einbüßen müssen, aber knapp ein Viertel der Münchner Wähler hat ihr Kreuz bei dieser Partei gemacht, bei der Partei, bei der Fairness offenbar bedeutet, dass man die Rechte anderer beschneiden darf. Die Verkehrspolitik ist eine enorm wichtige Stellenschraube für Umwelt- und Klimaschutz. Deshalb müssen wir den ÖPNV ausbauen und Fahrradfahren attraktiver machen. Wir brauchen freie Bahn für fortschrittliche Verkehrs- und Städtebaukonzepte. Die ewige Rücksichtnahme auf die Auto-lobby muss ein Ende haben.

Zwar ist die Kommunalwahl vorbei, aber im September bei der Bundestagswahl haben wir wieder eine Chance. Ich weiß schon, wem ich meine Stimme nicht geben werde.

AUTOSATIRE

| Annabelle Thoma

■ Spontaner Ausflug an den See, aber er ist nicht mit dem Bus erreichbar? Kein Problem mit dem Auto! Hach, man ist ja so flexibel und unabhängig mit einem Auto! Zugegeben, das Auto scheint heute unverzichtbar, vieles ist darauf ausgelegt. Die Alternativen wie Öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad oder Carsharing sind bekannt, erscheinen aber oft unattraktiv. Doch wie toll ist Auto fahren denn wirklich?

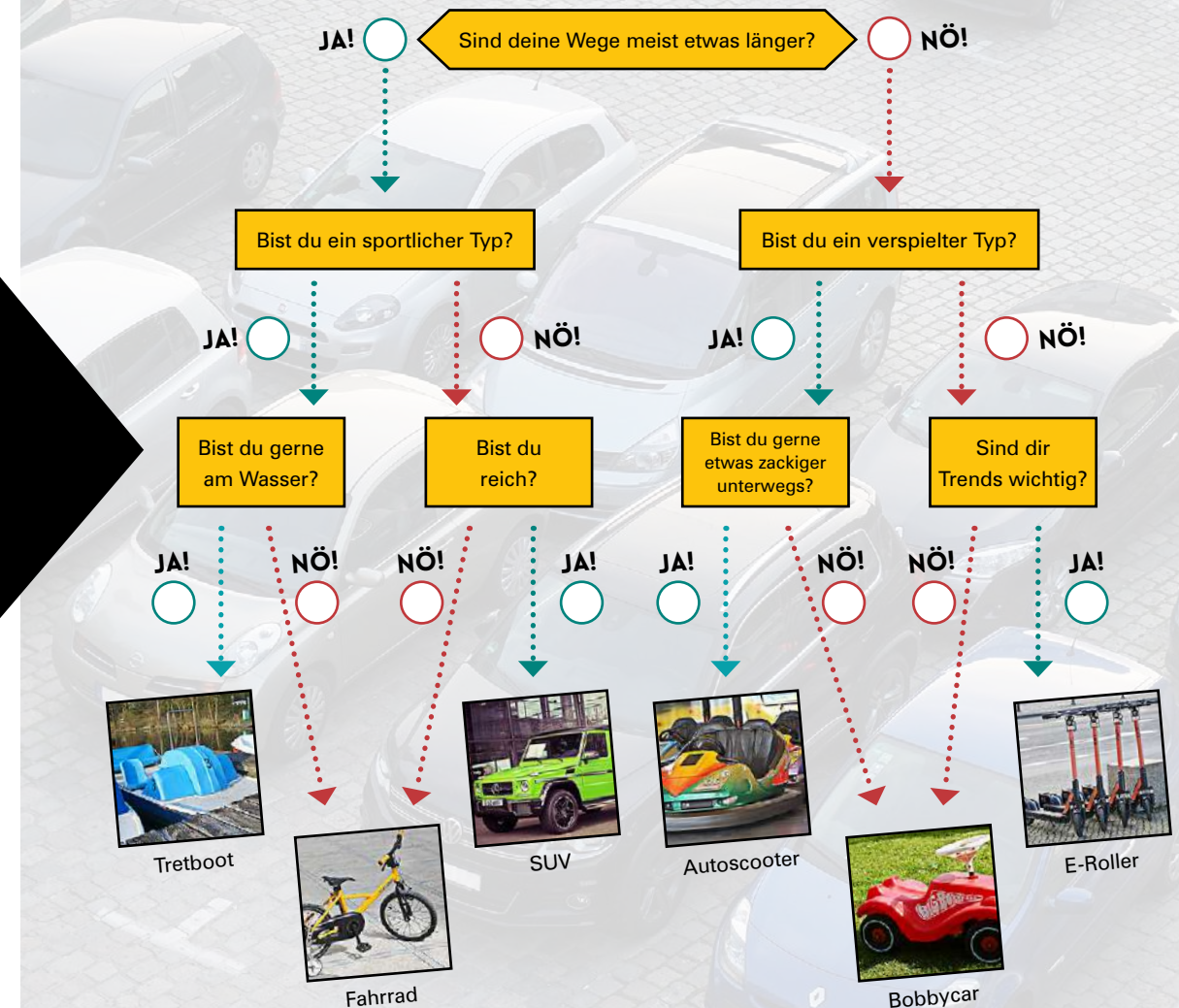
Da wäre zunächst der Faktor Zeit. Wer glaubt, nur die Bahn habe Verspätung und man könne nur damit nicht ordentlich planen, der irrt: 708.500 Staus gab es im Jahr 2019! Und auch die Parkplatzsuche trägt doch jedes Mal zur guten Laune bei, wenn man einen entspannten Ausflug machen möchte, den See vielleicht schon gesehen hat und erst einmal eine halbe Stunde einen Parkplatz suchen muss, für den man dann auch noch zahlen muss. Womit wir auch schon beim nächsten Punkt wären.

Ein Auto zu haben ist Luxus, denn die Unterhaltskosten, die jährlich durch Steuern, Versicherungen, Reparaturen, Benzin, Reifenwechsel, TÜV usw. zusammenkommen, sind stattlich. Überschlagen kommt man da locker auf einige Tausend Euro jedes Jahr. Wie viele Urlaube könnte man von diesem Geld machen! Dann natürlich mit dem Zug, denn der ist ja eh viel umweltfreundlicher!

Ganz im Gegensatz zum Auto, vor allem wenn es, wie so oft, nur von einer Person gefahren wird. Bedenkt man dann noch, wie viele Unfälle es jedes Jahr gibt, 2019 waren es 2,69 Millionen Unfälle, bei denen insgesamt 3.046 Menschen gestorben sind, den unglaublichen Ressourcenverbrauch für die Herstellung, den CO₂-Ausstoß und die Luft- und Lärmverschmutzung, so kann man sich vielleicht doch fragen, ob nicht ein Bobbycar die bessere Verkehrswahl wäre? Wenn du dich das auch schon mal gefragt hast, dann ist das Quiz auf der nächsten Seite perfekt für dich!

WELCHES FAHRZEUG IST DAS BESTE FÜR DICH?

MACH DEN TEST!



► Quellen

• ADAC 2019: Staubilanz 2019 – So lange standen die Deutschen im Stau
(www.adac.de/verkehr/verkehrsinformationen/staubilanz/)



POLLUTION? SOLUTION!

MIT POP-UP-BIKE-LANES GEGEN DIE AUTOVORHERRSCHAFT

| Clara Corpus

Wer hätte gedacht, dass Corona auch positive Auswirkungen auf unser Leben haben könnte? Zu Beginn der Corona-Krise nahm der Autoverkehr drastisch ab und sofort hat man die positiven Auswirkungen gespürt: Die Luft wurde sauberer und der Verkehrslärm ließ nach. Diese Gelegenheit haben sich Fahrradinitiativen und Umweltorganisationen nicht nehmen lassen, um Pop-Up-Bike-Lanes ins Leben zu rufen.

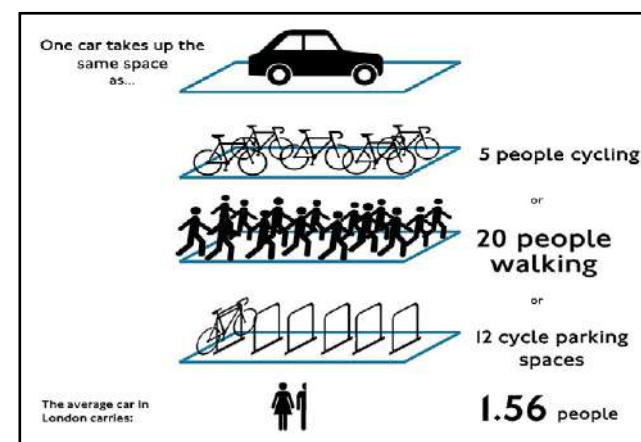


„Pop-Up-Bike-Lanes“ – Was soll das sein?

Pop-Up-Bike-Lanes sind temporäre Fahrradwege auf früheren Autospuren. Ziel des Ganzen ist, das Fahrradfahren im Vergleich zum Autofahren in der Innenstadt attraktiver zu gestalten. Weniger Lärm und Schadstoffbelastung und dafür mehr Sicherheit und Platz für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden – die Vorteile sind unübersehbar.

Wie? Autofahren nimmt Platz weg? Ich hab doch Platz hier drin...

Schon mal von Flächengerechtigkeit gehört? Wenn man sich überlegt, wie viel Platz ein Auto verbraucht (etwa die Fläche von 5 Fahrrädern), wie viele Personen durchschnittlich in diesem Auto sitzen (1,5 Personen) und wie lang es durchschnittlich an einem Tag im Weg rumsteht (23 h), kommt man schnell zu dem Schluss, dass Flächengerechtigkeit in Deutschland bisher ein Fremdwort war. In Berlin beispielsweise sind über 50 % der Verkehrsflächen ausschließlich Autos vorbehalten – knapp 20 % davon sind Parkplätze – und insgesamt nur 3 % sind für Fahrradfahrende vorgesehen.



Quelle: London Travel Demand Survey

Die Sache steht fest: Jahrzehntlang wurden die schmutzigen, lauten Autos in den Städten bevorzugt. Das soll sich nun ändern!

Wo ein Wille, da ein Radweg!

Als erstes las ich in der Zeitung von Brüssels „Vélorution“. In allen Stadtteilen innerhalb des inneren Rings hatten auf einmal Fahrradfahrende Vorrang und Autos durften nur noch 20 km/h fahren. Dann rief Greenpeace dazu auf, an verschiedenen Orten in ganz Deutschland zeitgleich Pop-Up-Bike-Lanes „aufpoppen“ zu lassen. Begeistert nahm ich die Sache in die Hand und rief zusammen mit

meiner Greenpeace-Gruppe in Erlangen so eine Pop-Up-Bike-Lane ins Leben.

Doch leichter gesagt als getan, denn es war Corona und unsere Aktion (eine „Versammlung“) musste hohen Auflagen standhalten. Ich als Veranstalterin wurde zu einem Gespräch geladen, an dem nicht nur das Ordnungsamt anwesend war, sondern auch die Verkehrswacht und Vertreter der Polizeiinspektion Erlangen. Zwei Stunden später hatten wir uns endlich geeinigt. Wir dürfen einen kompletten Straßenabschnitt für Autos sperren (sowohl für fahrende als auch parkende) und ihn für maximal eine Stunde zur Fahrradstraße erklären. An der Dauer ließ sich nichts ändern – Corona-Auflagen.

Unsere „Pop-Up-Bike-Street“ war genehmigt und nach einigen Vorbereitungen konnte es losgehen. Fahrradfahrer:innen fuhren fröhlich klingelnd an uns vorbei und nutzten glücklich die gesamte Straßenbreite aus. Zuschauer versammelten sich am Straßenrand und bejubelten sie. Sogar Politiker:innen aus dem Erlanger Stadtrat tauchten auf und tauschten sich mit uns aus. Auch die Presse erschien. Die ganze Zeit über hielten uns zwei kompetente Polizisten aufgebrachte Autofahrer:innen vom Hals. Ein Erfolgserlebnis!

Eine Stunde ist keine Stunde. Oder doch nicht?

Quatsch! Mit jeder Aktion für unsere Umwelt setzen wir ein Zeichen für Klimaschutz und eine lebenswerte Zukunft. Außerdem ist man nie allein. In ganz Deutschland „poppten“ auf einmal neue Radwege auf und es gab ein großes mediales Echo. Drei Monate nach unserer Aktion wurde Erlangens erste 1,4 km lange Pop-Up-Bike-Lane von der Stadt eröffnet und derzeit prüft die Stadt außerdem noch andere Straßenabschnitte für weitere Pop-Up-Bike-Lanes.

Man weiß nie, was eine Aktion alles lostreten kann...

Quellen

- www.heise.de/tp/news/London-Radwege-als-Wirtschaftsfoerderung-4877622.html
- www.vcd.org/strasse-zurueckerobern/flaechengerechtigkeit/
- www.fairkehr-magazin.de/archiv/2018/fk-05-2018/titel/flaechengerechtigkeit-in-der-stadt/
- www.adac.de/news/bruessel-autofrei/

AUF DIE STRASSE FÜR BESSEREN VERKEHR

| Tobias Guggenmos

Critical Mass

Die Critical Mass ist ein mehr oder weniger „zufälliges“ Treffen von Radfahrenden in vielen Städten, jeweils am letzten Freitag des Monats. Dank gewisser Regelungen der STVO gelten solche großen Gruppen als ein Fahrzeug, das nicht auf Radwegen fahren muss und insbesondere auch nicht anhalten muss, wenn die Ampel während des Passierens einiger hundert Räder mal die Farbe wechselt.



Es handelt sich um eine interessante Mischung aus Spaßfahrt und Demo, die man sich nicht entgehen lassen sollte. In einigen Städten finden inzwischen im Vorfeld noch Versammlungen von Fridays for Future oder Extinction Rebellion statt, so dass sich das Hinkommen dann wirklich lohnt. <http://criticalmass.de/>

Gehzeuge

Dass Autos mehr Platz brauchen als andere Beförderungsmittel ist weit hin bekannt. Um das zu veranschaulichen, wurden von einem Wiener Stadtplaner



sogenannte „Gehzeuge“ entworfen, also Gestelle oder Absperrungen um Fußgänger:innen, die so viel Platz wie ein Auto brauchen.

WePark

(Büro-)Mieten sind teuer, während Parkplätze in Städten meist recht günstig sind. Diese Diskrepanz widerspricht offensichtlich Bestrebungen zu autofreien Innenstädten und bezahlbaren Immobilien.

Unter dem Begriff „WePark“, in Anlehnung an die skandalreiche Bürovermietung „WeWork“, wurden deshalb in Kalifornien kurzerhand Schreibtische platziert, die Parkraum zu preiswerten Outdoorbüros umfunktionierten.

Sitzblockaden

Nicht unerwähnt bleiben darf die Sitzblockade. Die Idee hierbei ist: Indem sich Teilnehmende einer Demonstration hinsetzen, wird das Durchkommen des Protestobjektes, seien es nun Atommülltransporte, umweltschädlicher Autoverkehr oder Nazidemos, erst mal verhindert.



Ein wesentlicher Nachteil dieser vielfältig eingesetzten Demonstrationsform ist, dass sie nicht immer legal ist und häufig mit Polizeigewalt beantwortet wird.



| Frederick Manck

MIT DER CIPRA IM EINSATZ FÜR MEHR BUS UND BAHN – GEDANKEN EINES ALPENREISENDEN



... ein Zusammenschluss der Jugendorganisationen:



Als internationaler Dachverband setzt sich die CIPRA seit 1952 für den Schutz und die nachhaltige Entwicklung in den Alpen ein. Als Jugendorganisation des LBV ist die NAJU Teil dieses über 100 Verbände umfassenden alpenweiten Netzwerks. Gemeinsam mit der Jugend des Deutschen Alpenvereins, der Jugendorganisation Bund Naturschutz und der Naturfreundejugend ist die NAJU im Jungen Forum der CIPRA Deutschland organisiert.

„Nächster Halt: Zürich Hauptbahnhof“, erschallt es aus dem Lautsprecher. Am Fenster zieht eine Bilderbuchlandschaft vorüber. Ich sitze im Zug. Ein Kurzurlaub hat mich in die Schweiz geführt. Die Alpenrepublik ist ein echtes Vorzeigebispiel, was den Öffentlichen Verkehr angeht. Nicht grundlos legen die Schweizer:innen im europaweiten Vergleich die meisten Kilometer mit der Bahn zurück. Regelmäßige Verbindungen in fast jeden Winkel des Landes, perfekt abgestimmte Fahrpläne, Pünktlichkeit – es fasziniert mich immer wieder aufs Neue, wie gut die Öffis hier funktionieren.

Textquellen

- <http://criticalmass.de/> • <https://www.wepark.us/> • <https://de.wikipedia.org/wiki/Sitzblockade>
- <https://futurism.com/coworking-space-wepark-parking-lot>

Bildquellen

- Critical Mass: www.flickr.com/photos/hadsie/2758619047/in/photolist-5cLDkn-onNiHT-22AynR-f2oNK-6zKqKS-4HpGim-o6zRcf-onScc1-dJ8aA-o6z7HM-df7pRm-o6yTTE-4tYdtA-o63eNb-22Azs8-62Xtz8-onRyPm-oo3MLu-5cLEqF-oo3snj-5cQZBY-o6Agoi-o6zpfz-onRwUE-oo5jNv-onMWxM-oo4Rik-o6zBbP-opQrx6-632Gxy-5cLHhZ-59kybU-o6zLnA-6CgP9-o6B1Nz-o6AWfg-o6zQMB-onSeMw-onSnuL-onS4vQ-5cLK78-8dmz5Y-om3nJN-6CgNu-6CgNW-5cLHhZ-onSpEh-5cLMO8-o6zEXq-o6zSzp (CC-BY-SA-NC 2.0)
- Gehzeug: <https://green.wikia.org/de/wiki/Gehzeug?file=Gehzeug.jpg> (CC-BY-SA 2.0)
- Sitzblockade: Von Stefano Bolognini - Eigenes Werk, CC BY 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7284689>



Bei uns in Bayern leider ein gänzlich anderes Bild. Der Freistaat, der so gerne Vorreiter ist, schneidet beim Thema Öffentlicher Verkehr leider nicht besonders gut ab. „Pünktlich wie die Eisenbahn“, hat man das wirklich mal gesagt? Klingt irgendwie ironisch.

Ich scrolle durch die Nachrichten: Österreich führt ab 2021 das Klimaticket ein. Für 1.095 Euro (das entspricht 3 Euro pro Tag) kann man dann ein Jahr lang im ganzen Land unbegrenzt mit Bus und Bahn fahren. Als Inhaber des Jahrestickets für Tirol profitiere ich schon seit rund drei Jahren von einem entsprechenden Angebot auf Bundesland-Ebene. Unlängst ist es mir passiert, dass ich in München ohne Ticket in die S-Bahn gestiegen bin, so sehr bin ich es gewohnt, das Ticket schon in der Tasche zu haben.

Warum gibt es bei uns in Bayern eigentlich kein vergleichbares Ticket? Die Frage lässt mich an eine Aktion des CIPRA Jungen Forums letzten Herbst denken. Gemeinsam mit Vertreter:innen der anderen Jugendverbände des Jungen Forums sind wir unter dem #GönnDirÖffi mit Bus und Bahn entlang des Alpenrandes vom Bodensee nach Berchtesgaden gefahren. Ein zweitägiges Nahverkehrsabenteuer, das einmal mehr die Schwächen der Öffis in Bayern aufgezeigt hat. Darauf aufbauend haben wir Forderungen zur

Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs in Bayern ausgearbeitet, die wir dem bayerischen Verkehrsminister Hans Reichhart übergeben haben. Die Forderung nach einem attraktiven landesweiten Jahresticket für die Öffis stand dabei ganz oben auf der Liste.

Ticketkontrolle. Während ich mein Ticket wieder in der Geldbörse verstaue, fällt mein Blick auf die Angabe zur CO₂-Ersparnis. Laut ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) habe ich durch meine Zugreise in die Schweiz gegenüber einer Autofahrt über 200 kg CO₂ gespart. Ein beachtlicher Wert, wie ich finde. In Bayern wäre das schon schwieriger. Hier sind gerade einmal 50 % der Schienenkilometer elektrifiziert. Auf den restlichen Strecken sind nach wie vor Dieselloks im Einsatz. Klimaschutz sieht definitiv anders aus.

Draußen vor dem Bahnhof hält gerade ein Postauto (so werden hier in der Schweiz die Busse genannt). Coronabedingt steigen alle Fahrgäste hinten ein. Ein Ticketkauf ist nicht erforderlich, jeder hat sein Ticket bereits am Handy. Ich muss an die ewigen Warteschlangen vor den Bussen auf unserer #GönnDirÖffi-Fahrt denken. Fahrkartenkauf ist beim Oberbayernbus nach wie vor nur beim Fahrer möglich – mit Münzgeld versteht sich. Wer es wagt, einen 20-Euro-Schein zu zücken, wird schon einmal „angegrantelt“.

Ich muss zugeben, dass es mich manchmal wirklich ziemlich aufregt, wie mangelhaft der Öffentliche Verkehr bei uns ist. Aber wem schreibe ich das eigentlich? Gut, dass es Institutionen wie die CIPRA gibt, die sich für bessere Öffis stark machen. Der internationale CIPRA Jugendbeirat verfolgt beispielsweise gerade die Vision eines Alpentickets – eine Art regionalem Interrail-Pass für die Alpen. Dieses soll 7 Tage innerhalb eines Monats in allen Bussen und Bahnen in den Alpen gültig sein. Mit YOALIN (Youth Alpine Interrail) konnten wir in den vergangenen beiden Jahren zumindest jeweils 100 Jugendlichen ermöglichen, die Alpen zu einem vergleichbar günstigen Preis zu bereisen. Mit ihren Berichten und Fotos wurden sie zu den besten Botschaftern für nachhaltiges Reisen in den Alpen. Eigentlich bräuchte es viel mehr davon. Hoffen wir, dass das Ticket auch 2021 wieder zustande kommt!

In diesem Moment passiert der Zug die Grenze. Mir wird einmal mehr bewusst, wie sehr Europa mittlerweile zusammengewachsen ist. Keine Grenzkontrollen mehr, Roaming-Gebühren

abgeschafft, eine gemeinsame Währung. Wie selbstverständlich arbeite ich als Grenzgänger in unserem Nachbarland Österreich und pendle wöchentlich mit dem Zug nach Deutschland. Beim Thema Öffentlicher Verkehr hinkt die europäische Einigung leider noch hinterher. Gerade in den Alpen mit ihren zahlreichen eng verzahnten Grenzen von acht Alpenstaaten und ihren unzähligen Regionen werden diese Mängel besonders deutlich. Doch wie soll sich das ändern, solange einzelne Regionen wie Bayern noch ein tariflicher Flickenteppich mit unzureichender Digitalisierung sind?

Ich fange an zusammenzupacken. Inzwischen habe ich meinen Zielbahnhof fast erreicht – der Zug ist pünktlich. Es ist definitiv nicht alles schlecht beim Thema Bus und Bahn. Es gibt halt nur sehr viel Potential für Verbesserungen. Die Öffis können einen wirklich sehr entspannt ans Ziel bringen und man kann die Reisezeit mitunter sinnvoll nutzen. *Dieser Artikel ist ein lebender Beweis dafür. Ich für meinen Teil fahre jedenfalls sehr gerne Bus und Bahn!*

► Weitere Informationen:

- www.cipra.org/de/cipra/deutschland/junges-forum
- www.cipra.org/de/cipra/deutschland/junges-forum/goennndiroeffi
- <http://yoalin.org/>
- www.cipra.org/de/cipra/international/projekte/laufend/alptick?set_language=de
- www.cipra.org

NAJU Nürnberg - Fürth - Erlangen: ein Jahr mit Hindernissen

| Simone Reuter

Auch wenn das Jahr 2020 völlig anders verlief als ursprünglich gedacht, so haben wir uns trotzdem nicht unterkriegen lassen und konnten unter angepassten Bedingungen doch das ein oder andere Projekt anstoßen und tolle Naturkindergruppenstunden stattfinden lassen.

Schaffung eines Treffpunkts für unsere Nürnberger Naturkindergruppen

Wenn die LBV-Geschäftsstelle Corona-bedingt für Besucher schließen muss, was macht man dann? Richtig: Man nutzt die Gelegenheit, um endlich den bereits lange gehegten Plan umzusetzen, in der Geschäftsstelle Nürnberg einen Raum für die Nürnberger Naturkindergruppen, für Veranstaltungen und Gruppenleiterseminare zu schaffen. Wochenlang wurden im ehemaligen Laden und BFD-Büro Tapeten abgekratzt, Wände neu verputzt, Türen abgeschliffen und neu gestrichen, Möbel organisiert und neu eingerichtet. Und nun können wir verkünden: Wir sind fertig! Und wir sind immer noch erstaunt über unsere handwerklichen Fähigkeiten!



Zwei neue Grundstücke und ein Fledermausprojekt

Schon lange auf der Suche nach einem schönen Naturgrundstück, auf dem man sich treffen und auch einiges für die Natur vor Ort tun kann, hat die Naturkindergruppe Heroldsberg mittlerweile sogar zwei Grundstücke gefunden: einen schönen Garten am „Roten Schloss“ in Heroldsberg, in dem die Kinder ab Herbst 2020 ein Fledermausprojekt (z.B. den Bau und das Aufhängen von Fledermauskästen) umsetzen können, und einen Streuobstwiesenstreifen in Kalchreuth,

auf dem die nächste Zeit auch ein Bauwagen als Treffpunkt sein Zuhause finden soll.



Was unsere Naturkindergruppen sonst noch so gemacht haben

Von den Kindergruppen in unserer Region sind Corona-bedingt zwar noch nicht alle wieder aktiv, aber ein paar spannende Aktionen gab es schon wieder. Neben einem Besuch beim Imker und einem nächtlichen Fledermausausflug der Nürnberger Kindergruppen fanden sich die Heroldsberger „NAJU-Seelachse“ bei einem gemütlichen Picknick zusammen, um ihr Grundstück kennenzulernen, und konnten bei einer regionalen Müllsammelaktion der Kreisgruppe Erlangen, bei der es auch um Geschichten zu „kuriosen Müllfundstücken“ ging, sogar einen Preis einheimsen.



Selbstverständlich fanden diese Veranstaltungen alle mit deutlich verkleinerten Gruppen und unter strengen Hygieneauflagen statt, um eine Verbreitung des COVID-19-Virus zu vermeiden.

Lasst die Kiebitze in Ruhe!

| Sandro Spiegel



Die im Jahr 2018 gegründete Kindergruppe Markt Schwaben hat vieles vor! Die Kids wollen die Flora und Fauna in all ihren Facetten kennenlernen und kräftig beim Naturschutz anpacken. In einer arten- und strukturreichen Landschaft fühlen sich die 10 Kinder im Alter von 5 bis 8 Jahren nun mal am wohlsten und da gibt es für sie auch am meisten zu erleben und zu entdecken.

So machten sich die Kids mit ihren Gruppenleiterinnen Kristin Geisser und Julia Sipple daran, Kiebitz-Schilder zu gestalten, um sie im Frühjahr nach der Rückkehr der Zugvögel in den Brutgebieten rund um Markt Schwaben aufzustellen. Mit den Hinweisschildern wollen die jungen Kiebitz-Freunde vor allem bei Hundehaltern um Rücksichtnahme bitten, denn deren Hunde verursachen regelmäßig Störungen bei den Bodenbrütern. Sie jagen die Vögel nicht. Aber allein durch ihre Anwesenheit entsteht Panik und die jungen flugunfähigen Kiebitze werden von den Altvögeln in ein Deckungsgebüsch geführt, um sich dort für längere Zeit zu verstecken. Der stressbedingte Energieverlust, kombiniert mit der verminderten Nahrungsaufnahme, kann am Ende traurige Konsequenzen haben. Auch die intensive Landwirtschaft und der Vogelfang setzen dem imposanten Zugvogel zu. So ist der Bestand in den letzten zwei Jahrzehnten im Markt Schwabener Moos (Lkr. Ebersberg) auf nur noch 12 Prozent geschrumpft.



Das sind alarmierende Bestandszahlen. Deshalb wurde die Kindergruppe Markt Schwaben vom LBV-Kreisgruppenvorstand Ebersberg angefragt, ob sie nicht Lust hätten, beim Schutz der Kiebitze zu helfen. Das ließen sich die Kinder nicht zweimal sagen. Nachdem zu Beginn des Jahres in einer Gruppenstunde über den Kiebitz und seine Bedrohungen gesprochen wurde, gestaltete jedes Kind ein buntes Kiebitz-Bild. Auf Holzgestelle angebracht, können die kleinen Kunstwerke bald an den Feldrändern aufgestellt und für den Kiebitz-Schutz verwendet werden.

Dann erhielten die jungen Naturschützer endlich die Nachricht, dass die Kiebitze zurückgekehrt sind und die Schilder bald zum Einsatz kommen. Eine Gruppenstunde Anfang März (noch kurz vor Beginn der Corona-bedingten Einschränkungen) wurde zum Aufstellen der Schilder genutzt. Die Gruppe traf sich mit Richard Straub, dem Kiebitz-Betreuer der LBV-KG Ebersberg, im Markt Schwabener Moos. Dank des mitgebrachten Spektivs und der guten Kiebitz-Kenntnisse des Fachmanns gelang es, einige Kiebitze zu sehen – wunderschön dieser Vogel!

Kräuter-Erlebnistag trotz(t) Coronazeit

| Alicia Bilang



Wie hätte man die Mädels enttäuschen können, die sich schon lange auf das Kräuterwochenende samt Übernachtung in Reichling gefreut hatten. Eine ganze Weile sah es so aus, als müsste die Veranstaltung Corona-bedingt ausfallen.

Glücklicherweise fielen die Infektionszahlen im Laufe des Sommers. Eine Alternative als Tagesveranstaltung wurde im StadtAcker schnell und unkompliziert gefunden: In diesem schönen Gemeinschaftsgarten im Münchner Norden durften wir die faszinierende Welt der Kräuter in entspannter Atmosphäre entdecken und den stressigen Corona-bedingten Alltag hinter uns lassen. Durch die Aufteilung in kleine Gruppen von jeweils 3 Mädchen hatten wir die Möglichkeit, uns intensiv mit der Vielfalt an Farben, Düften und Geschmäckern auseinanderzusetzen.

Zuerst erfuhren wir bei einer Erkundungsrunde durch die verschiedenen Gartenbereiche, was einen ökologischen und insektenfreundlichen Garten ausmacht – Würz- und Heilkräuter, Gemüse, Beeren, blühende Stauden und Bienenstöcke. Weiterhin half ein Kräuterquiz, das Wissen der Mädchen aufzufrischen und Spannendes über die Eigenschaften von einheimischen Pflanzen zu erfahren. Um vor Ort einen bunten und individuellen Kräuteressig anzusetzen – selbstverständlich mit ausreichendem Abstand voneinander, haben alle nach Lust und Laune ihre Lieblingskräuter geerntet.

Die Krönung der Begeisterung und der kreativen Gestaltung stellten selbst angefertigte Blumenpostkarten dar: Was für eine Palette an Farben und Formen! Dabei haben wir nicht nur neue Pflanzen kennengelernt, sondern auch die unendliche Schönheit und Vielfalt der Natur mit allen Sinnen wahrgenommen. Dadurch gelang es den Mädchen, ein Gespür für komplexe Zusammenhänge zwischen Pflanzen, Insekten und Bodentieren zu gewinnen. Zum Schluss gab es noch eine Überraschung: Spitzwegerich-Salbe, Lippenbalsam und Kräutersalz zum Mitnehmen sowie die Rezepte, um diese Kräuterschätze selbst zu Hause nachzubereiten.

Fazit: Kräutelerlebnis und Spaß kamen trotz Corona-Hygienevorkehrungen nicht zu kurz! Alle Mädchen waren glücklich und wollten noch länger bleiben, um diese wunderbare Stimmung und Ruhe im Garten zu genießen. Allerdings gingen sie nach Hause mit dem Wunsch, sich künftig weiter mit Kräutern zu beschäftigen und vermehrt für die Natur einzusetzen.

An dieser Stelle möchten wir uns auch beim Verein Ackermannbogen e.V. für das Angebot bedanken, den StadtAcker – eine Naturoase mitten in der Stadt – zu benutzen und leckere Kräuter für unsere Aktion zu ernten.

Das Camp 2020 als Klima-Aktionswoche

| Clemens Buchhorn

Um trotz der nahezu alles dominierenden Corona-Pandemie den Klimaschutz wieder auf die Agenda zu holen, veranstaltete der Jugendarbeitskreis Camp dieses Jahr eine ganz besondere Klima-Aktionswoche, die Online-Veranstaltungen und Workshops im Freien kombinierte. Das Nestflüchter-Redaktionsteam fragt nach:

„Klima-Aktionswoche – was soll denn das heißen?“

„Vom 16. bis 22. August 2020 haben wir uns als Arbeitskreis in Stockheim getroffen und von dort aus eine Klima-Aktionswoche organisiert. Das war die Kombination aus einigen Präsenz-Veranstaltungen und einer Vielzahl von Online-Angeboten.“

„Klingt spannend, wie sah die Woche dann aus?“

„Den Auftakt machte das Online-Planspiel Keep Cool, bei dem die Schwierigkeit war, als Staat zum einen die benötigte Energie bereitzustellen, zum anderen aber auch die Klimaziele zu erreichen. Die Präsenz-Veranstaltungen begannen schließlich am Dienstag mit einer Klimawandel-Geocache-Tour, verbunden mit einer Führung durch den Ökologisch-Botanischen Garten in Bayreuth.“



„Das hört sich aber nicht nach dem typischen Camp an?“

„Natürlich kann man die Woche nicht mit dem Jugendzeltlager vergleichen. Deshalb hieß die Woche auch nicht Camp, sondern Klima-Aktionswoche. Aber die traditionelle Kochaktion durfte dennoch nicht fehlen:

Es gab am Dienstagnachmittag eine Online-Kochaktion, bei der unter anderem eine leckere Lauch-Pilz-Quiche zubereitet wurde.“



„Was war das Highlight der Woche?“

„Der Wochen-Höhepunkt war mit Sicherheit am Mittwoch das Klettern in der Fränkischen Schweiz, wo verschiedene Routen des Langensteinfelsens erklommen wurden und nebenbei noch viel Spannendes über die Artenvielfalt zu erfahren war. Auch an diesem Abend gab es wieder einen Vortrag. Diesmal zeigten uns Extinction Rebellion, Fridays for Future und Ende Gelände in einem gemeinsamen Vortrag, wie sie arbeiten und welche Werte sie vertreten.“

„Und was lief neben den Aktionen?“

„Da haben wir Zelte repariert und noch wichtiger das Camp 2021 geplant, das sich ganz der Verkehrswende widmen wird.“

„Das klingt super – nächstes Jahr bin ich auf jeden Fall mit dabei!“

WIR SIND JUNG UND BRAUCHEN DIE WELT!

| Tobias Guggenmos

In der öffentlichen Debatte in und um Corona waren bisher die Stimmen von Jugendlichen und die der Umwelt- und Klimabewegung viel zu leise. Die Klima- und Biodiversitätskrise rückt in den Hintergrund, obwohl sie noch weit unvorhersehbarer und katastrophaler als die COVID-19-Pandemie sein wird. Aktuell werden in Reaktion auf die Coronakrise sehr viele und gravierende politische Entscheidungen getroffen. Alle in der Politik getroffenen Beschlüsse dieser Tage müssen die Weichen für eine ökologische und sozial-gerechte Zukunft stellen! Wir haben heute noch die Chance, unseren Kindern eine Welt zu hinterlassen, in der wir gut und gerne leben wollen.

Unsere aktuell politisch dringlichsten Forderungen für unsere Zukunft haben wir – eine Kooperation aus JBN, NAJU Bayern, Fridays for Future München, der DITIB Jugend und der Naturfreundjugend Bayern – gesammelt und wollen damit jetzt laut werden.

Die Forderungen beziehen sich auf die Bereiche „Gesunde Natur“, „Fossil free Bayern“, „Verkehrswende jetzt“, „System change not climate change“ und „Soziale Transformation“ und leiten einen sozial-ökologischen Wandel ein, der unbedingt für unsere Zukunft notwendig ist.



Wir wollen, dass ihr uns hört, dass ihr uns ernst nehmt und dass Entscheidungen endlich für unsere Zukunft getroffen werden. Denn – wir sind jung und brauchen die Welt!

In einer gemeinsamen Aktion am 30.07.2020 haben wir vor dem Landtag in München unser Positionspapier vorgestellt.

„Wir sind jung und brauchen die Welt!“, so unsere einheitliche Forderung. Mit Plakaten und Megaphonen stellten wir lautstark unsere Posi-

tionen vor. In der Coronakrise wurde klar, wie schnell Entscheidungen getroffen werden können, wenn der politische Wille da ist. Dasselbe entschlossene Vorgehen fordern wir für die Klimakrise. Denn wenn etwas systemrelevant ist, dann der Planet, auf dem wir leben!

Einige Forderungen aus dem Positionspapier



- Die im Volksbegehren Artenvielfalt beschlossenen Maßnahmen müssen sofort restlos umgesetzt werden.
- Der Umstieg auf Biolandwirtschaft muss gefördert werden.
- Die bayerische Regierung muss festschreiben, dass ab dem Jahr 2025 keine umweltzerstörenden Pflanzenschutzmittel und chemischen Düngemittel mehr eingesetzt werden dürfen. Ebenso wenig präventive Antibiotika in der Landwirtschaft.



- Ab dem Jahr 2023 darf es in Bayern keine weitere Flächenversiegelung ohne Renaturierung überbauter Fläche an anderer Stelle mehr geben.



- Einen gesetzlich verankerten Plan, wie Bayern bis zum Jahr 2030 aus allen fossilen Brennstoffen aussteigen kann.
- Eine sofortige Abschaffung der 10H-Abstandsregelung für Windräder.



- Während der öffentliche Personennahverkehr mit dem langfristigen Ziel der Kostenfreiheit ausgebaut werden muss, müssen gleichzeitig die Innenstädte autofrei werden. Alternative Mobilitätskonzepte und Sharingangebote müssen ausgebaut werden.
- Bei der Stadtplanung müssen die Anliegen von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen über die der Autofahrer:innen gestellt werden.
- Der Ausbau oder gar Neubau von Flughäfen muss sofort gestoppt werden.



- Die bayerische Wirtschaft muss sich abkehren von der Maxime des grenzenlosen Wachstums und stattdessen Maßnahmen finden, die ein „Gesundshrumpfen“ der Wirtschaft ermöglichen.
- Klima- und umweltschädliche Subventionen sind ersatzlos zu streichen.
- Ein Lieferkettengesetz, das Transparenz und bessere ökologische und soziale Standards fördert, ist dringend nötig.



- Wahlrecht für Jugendliche ab 14 Jahren
- Bildung für nachhaltige Entwicklung muss als Leitbild hinter den gesamten pädagogischen Konzepten in bayerischen Schulen stehen und verstärkt im Lehrplan verankert sein.

Den Link zum kompletten Positionspapier findet ihr hier:

<https://naju-bayern.de/blog/2020/07/30/klima-und-umweltschutz-sind-systemrelevant/>

Exkursion ins Hintersteiner Tal

| Isabel Rohde



Arnika



Alpenrose



Wie man neun Stunden durch das Hintersteiner Tal wandern kann?

Das wussten wir vorher auch nicht. Doch das geht, wenn eine Gruppe von angehenden Biolog:innen der Münchner Hochschulgruppe mal an die frische Luft darf. Schon nach ein paar Metern blieben wir stehen, weil einer von uns eine Fuchsfingerwurz entdeckt hatte. Diese Orchideenart war die erste alpine Pflanzenart auf unserer Exkursion. Es folgten viele weitere spannende Pflanzenarten wie z.B. die Alpenrose, Enziane oder der Frauenmantel. Als Biologiestudierende konnten wir es uns nicht entgehen lassen, jede Pflanze genau anzuschauen. Dabei entdeckten wir auch eine sehr seltene Lungenflechte, und zwar *Ricasolia amplissima*. Diese Flechtenart steht auch schon auf der Roten Liste. Durch diese vielen Stopps und die 700 Höhenmeter dauerte es entsprechend lange, bis wir oben ankamen. Tatsächlich wurden wir auf dem Rückweg auch nicht schneller, da uns noch eine Eidechse und eine Gebirgsziege über den Weg liefen.

Nach der erlebnisreichen Wanderung kamen wir kurz vor Schluss der warmen Küche in einem Wirtshaus an, wo wir uns noch mit Kässpätzlen für die Heimfahrt stärken konnten. Nach diesem langen Wandertag schmeckte es besonders gut.

Eure Ansprechpartner

Im Jugendbüro der NAJU laufen alle Fäden zusammen: Wir sind drei hauptamtlich tätige Bildungsreferenten, eine Teamassistentin sowie zwei Bundesfreiwillige und beantworten euch eure Fragen gerne. Wir sechs organisieren für euch alles rund um das Thema Natur und Umweltschutz für Kinder und Jugendliche. **Erreichen könnt ihr uns per:**

 Naturschutzjugend im LBV Eisvogelweg 1 • 91161 Hilpoltstein	 09174/4775-7651	 naju-bayern@lbv.de
 naju.bayern	 09174/4775-7651	 09174/4775-7651
 @najubayern	 09174/4775-7651 / M6YXVJYX	 0170-1441004 / @NajuBayern

Nicht vergessen: Folgt uns auch auf  najubayern

Material bestellen

Hast du Lust, an einer Veranstaltung von uns teilzunehmen? Brauchst du Hilfe beim Thema Gruppengründung/-leitung? Oder hat dich der Eifer gepackt und du willst noch mehr von der NAJU erfahren? Dann schau sehr gerne auf unserer Website vorbei unter

naju-bayern.de/kontakt/material-bestellen

Dort kannst du folgende Dinge bestellen:

- Kinder- und Jugendprogramm 2021
- Fortbildungen 2021
- Infopaket Gruppengründung
- Nestflüchter 2021
- Nestflüchter 2020
- NAJU-Aufkleber rund
- NAJU-Aufkleber eckig

All unsere Materialien sind für dich selbstverständlich kostenlos!

Zudem findest du auf unserer Website nicht nur unsere Produkte, sondern auch interessante gratis LBV-Broschüren.



SEI DABEI: BUNDESFREIWILLIGENDIENST BEI DER NAJU

»Nach meinem Abitur wollte ich noch nicht direkt studieren und habe mich erkundigt, was ich stattdessen machen könnte. Dabei bin ich auf das BFD-Stellenangebot der NAJU gestoßen. Besonders überzeugt hat mich, dass ich die Möglichkeit habe, mich ein Jahr lang im Umweltschutz zu engagieren, in den Büroalltag reinzuzuschnuppern, selbst aktiv zu werden und dabei viele neue Dinge zu lernen, die mir dann sowohl im Alltag als auch im Studium nützlich sein werden. Zudem sind die abwechslungsreichen BFD-Seminare eine schöne Möglichkeit, sich mit anderen BFDlern auszutauschen und Kontakte zu knüpfen. Und so kann ich aus voller Überzeugung sagen, dass ein BFD bei der NAJU die richtige Entscheidung für mich war – und vielleicht ja auch für dich, melde dich bei Interesse gerne bei uns im Büro.«

Max Walgenbach, BFDler

Du hast auch Lust darauf?
Dann melde dich jetzt bei der NAJU!

WANN?

1. September 2021 bis 31. August 2022

WO?

in Hilpoltstein; WG-Platz auf Wunsch

WIE VIEL?

395 € pro Monat

VORAUSSETZUNGEN?

Begeisterung, Teamfähigkeit, Führerschein (Klasse B)

LANDESJUGENDLEITUNG: ljulei@lbv.de

Oberbayern

Regionalbetreuerin in den Landkreisen Altötting, Berchtesgaden, Mühldorf, Rosenheim, Traunstein
Bettina Sedlmair • Tel.: 0157 80961456
E-Mail: bettina.sedlmair@lbv.de

Regionalbetreuerin in den Landkreisen Augsburg, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg, Weilheim
Thea Wolf • Tel.: 08243 3053
E-Mail: thea.wolf@lbv.de

Ehrenamtsbeauftragte Oberbayern
Sophia Müller • Tel.: 089 2196430-58
E-Mail: sophia.mueller@lbv.de

LBV-Bezirksgeschäftsstelle Oberbayern in München
Dorothee Bornemann • Tel.: 089 2196430-50
E-Mail: oberbayern@lbv.de • www.oberbayern.lbv.de

LBV-Kreisgeschäftsstelle München
Alexandra Baumgarten • Tel.: 089 200270-82
E-Mail: alexandra.baumgarten@lbv.de
www.lbv-muenchen.de

Niederbayern

LBV-Bezirksgeschäftsstelle Niederbayern in Straubing
Christiane Baumann • Tel.: 09421 989281-4
E-Mail: christiane.baumann@lbv.de
www.niederbayern.lbv.de

Ehrenamtsbeauftragte Niederbayern
Laura Kast • E-Mail: laura.kast@lbv.de

Oberpfalz

LBV-Bezirksgeschäftsstelle Oberpfalz in Regensburg
Sigrid Peuser • 09402 789957-14
E-Mail: sigrid.peuser@lbv.de • www.oberpfalz.lbv.de

Ehrenamtsbeauftragte Oberpfalz
Jenny Neeser • 09402 789957-11
E-Mail: jenny.neeser@lbv.de

Oberfranken

Regionalbetreuerin in den Landkreisen Bayreuth, Hof, Kulmbach
Saskia Ostner • Tel.: 0157 38844725
E-Mail: saskia.ostner@lbv.de

LBV-Bezirksgeschäftsstelle Oberfranken in Bayreuth
Thomas Kappauf • 0921 75942-0
E-Mail: thomas.kappauf@lbv.de
www.oberfranken.lbv.de

Ehrenamtsbeauftragte Oberfranken
Sevtap Okyay • E-Mail: sevtap.okyay@lbv.de

Mittelfranken

NAJU-Landesgeschäftsstelle
Sandro Spiegl • Tel.: 09174 4775-7650
E-Mail: naju-bayern@lbv.de • www.naju-bayern.de

Regionalbetreuerin in den Landkreisen Nürnberg, Fürth, Erlangen
Simone Reuter • Tel.: 0911 454737
E-Mail: simone.reuter@lbv.de • www.nuernberg.lbv.de

Ehrenamtsbeauftragte Mittelfranken
Anke Brüchert • Tel.: 09174 4775-7013
E-Mail: anke.bruechert@lbv.de

Unterfranken

Regionalbetreuerin in den Landkreisen Aschaffenburg, Main-Spessart, Miltenberg
Meike Kempermann • Tel.: 0171 9060798
E-Mail: meike.kempermann@lbv.de

LBV-Bezirksgeschäftsstelle Unterfranken in Veitshöchheim
Tina Hoffmeister • Tel.: 0931 452650-47
E-Mail: tina.hoffmeister@lbv.de
www.unterfranken.lbv.de

Ehrenamtsbeauftragter Unterfranken
Lukas Kleinhenz • E-Mail: lukas.kleinhenz@lbv.de

Schwaben

Regionalbetreuerin in den Landkreisen Oberallgäu/Kempton, Unterallgäu/Memmingen
Roswitha Luer • Tel.: 0831 5707952 oder 0176 55043675
E-Mail: roswitha.lueer@lbv.de

LBV-Bezirksgeschäftsstelle Schwaben in Memmingen
Monika Schirutschke • Tel.: 08331 96677-13
E-Mail: monika.schirutschke@lbv.de
www.schwaben.lbv.de

LBV-Geschäftsstelle Augsburg
Dagmar Blacha • Tel.: 0173 3621145
E-Mail: dagmar.blacha@lbv.de • www.augsburg.lbv.de

Ehrenamtsbeauftragte Schwaben
Lena Heuß • Tel.: 08331 96677-14
E-Mail: lena.heuss@lbv.de

In ganz Bayern engagieren sich rund 140 Kinder- und Jugendgruppen der NAJU für die Natur. Wenn auch du Lust hast, in einer Kinder- oder Jugendgruppe aktiv zu werden, dann kannst du dich an eine der angegebenen Adressen wenden. Dort bekommst du dann nähere Informationen zu den Gruppen in deiner Nähe.

Neue Mitarbeiterin bei der NAJU in München – mehr Raum für Jugendliche!

Seit dem 15. Juni 2020 hat die NAJU München Unterstützung für ihre Arbeit mit jungen Menschen durch eine eigene Referentin. Sophia Müller hat Ethnologie und Geographie studiert und bereits Erfahrungen in der interkulturellen Jugendarbeit in einem Münchner Verein sammeln können. Ziel ihrer Arbeit ist es, unsere Hochschulgruppe zu unterstützen sowie interessierte Jugendliche in ihrem Engagement zu fördern. Wer zwischen 12 und 17 Jahren alt ist, aus dem Raum München kommt und gerne mit Gleichgesinnten aktiv werden möchte, kann sich gerne melden per WhatsApp unter 0173 / 541 84 99 oder per E-Mail: naju.muenchen@lbv.de. **Wir freuen uns auf euch!**





Wann	Was	Wo	Für wen	Wann	Was	Wo	Für wen
Januar				Juni			
				11.06. – 13.06.	Dinos – Vorfahren unserer Vögel	Eichstätt (Obb.)	K
				19.06.	Meister (r)Ade(l)bar	Muhr am See (Mfr.)	M
				19.06.	Der Traum vom Fliegen	Nicklheim (Obb.)	M
				19.06. – 20.06.	Weltwald – Naturspuren und Entspannung	Freising (Obb.)	M
				25.06. – 27.06.	Wasser-Detektive unterwegs	Augsburg (Schw.)	K
				27.06.	Der Wald – von der Ameisenstraße bis zum Wildschweintempel	Scheuring (Obb.)	M
Februar				Juli			
09.02.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Regenstau (Opf.)	M	02.07. – 04.07.	Kräuterküche & Landart für Mädels	Reichling (Obb.)	J
13.02. – 14.02.	Regenwaldnacht	Nürnberg (Mfr.)	K	03.07.	Farben der Natur	Diedorf b. Augsburg (Schw.)	M
16.02.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Bad Neustadt a. d. Saale (Ufr.)	M	09.07. – 11.07.	Jugend für Biodiversität	Rothenfels a. Main (Ufr.)	J
23.02.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	München (Obb.)	M	17.07. – 18.07.	Klettern & Naturschutz	Fränkische Schweiz (Ofr.)	J
27.02.	Der Biber – Baumeister der Wildnis	München (Obb.)	M	31.07.	Reiseapotheke & Beauty-Case	München (Obb.)	M
März				August			
12.03.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Nürnberg (Mfr.)	M	01.08. – 11.08.	Segeltörn	Ijssel- und Wattenmeer	J
12.03.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Hof (Ofr.)	M	06.08. – 07.08.	Singvogelmonitoring	Arnschwang (Opf.)	K/J
19.03.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Bayreuth (Ofr.)	M	15.08. – 20.08.	Kinderzeltlager – Der Schatz im Abtsee	Laufen (Obb.)	K
26.03. – 28.03.	Eulen – Wächter der Nacht	Wernfels bei Spalt (Mfr.)	K	15.08. – 21.08.	NAJU-Camp – Wir drehen am Rad	Laufen (Obb.)	J
21.03.	Weiden-Flechten	Freising (Obb.)	M				
25.03.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Diedorf b. Augsburg (Schw.)	M				
26.03.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Altötting (Obb.)	M				
26.03.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Traunstein (Obb.)	M				
26.03.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Kulmbach (Ofr.)	M				
April				September			
16.04.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Murnau (Obb.)	M	03.09. – 05.09.	Wildlife Waldinsel	Scheyern (Obb.)	J
16.04. – 18.04.	Öko-Trainer – Basiskurs	München (Obb.)	M	18.09.	Klima-Zukunftswerkstatt	Kleinostheim (Ufr.)	M
18.04.	Jugendgruppen gründen, fördern & begleiten	München (Obb.)	M	19.09.	Kreatives Gestalten mit Ton	Bayreuth (Ofr.)	M
22.04.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Königsbrunn (Schw.)	M	24.09.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Nürnberg (Mfr.)	M
23.04.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Landsberg (Obb.)	M	26.09.	Landart – vergängliche Kunstwerke	Freising (Obb.)	M
23.04.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Aschaffenburg (Ufr.)	M				
24.04.	Die Isar – (Er)Lebensraum Fluss	Pullach im Isartal (Obb.)	M				
27.04.	Infoabend: Mit Kindern in die Natur	Online	M				
Mai				Oktober			
08.05.	Wiese – ist essbar und hat Zauberkräfte	Trostberg (Obb.)	M	01.10. – 05.10.	Öko-Trainer – Basis- & Aufbaukurs	Stockheim (Mfr.)	M
07.05. – 09.05.	Wilde Vögel hautnah erleben	Regenstau (Opf.)	K/J	15.10. – 17.10.	Brombachindianer	Stockheim (Mfr.)	K
07.05. – 09.05.	Birders Camp der NAJU Hamburg	Hamburg (HH)	J				
14.05. – 16.05.	Wildlife Waldläufer	Rainer Wald (Nbay.)	J				
22.05.	LBV-Klassiker: Wald-Wasser-Wiese-Hecke	Nürnberg (Mfr.)	M				
23.05.	Smartphone-Fotografie mit Kindern	Nürnberg (Mfr.)	M				
29.05. – 03.06.	Umweltbaustelle Alpen	Hinterstein (Schw.)	J				
				November			
				19.11. – 21.11.	Jugendvertreterversammlung	Bayreuth (Ofr.)	J/M
				27.11.	Erste-Hilfe-Kurs	München (Obb.)	M

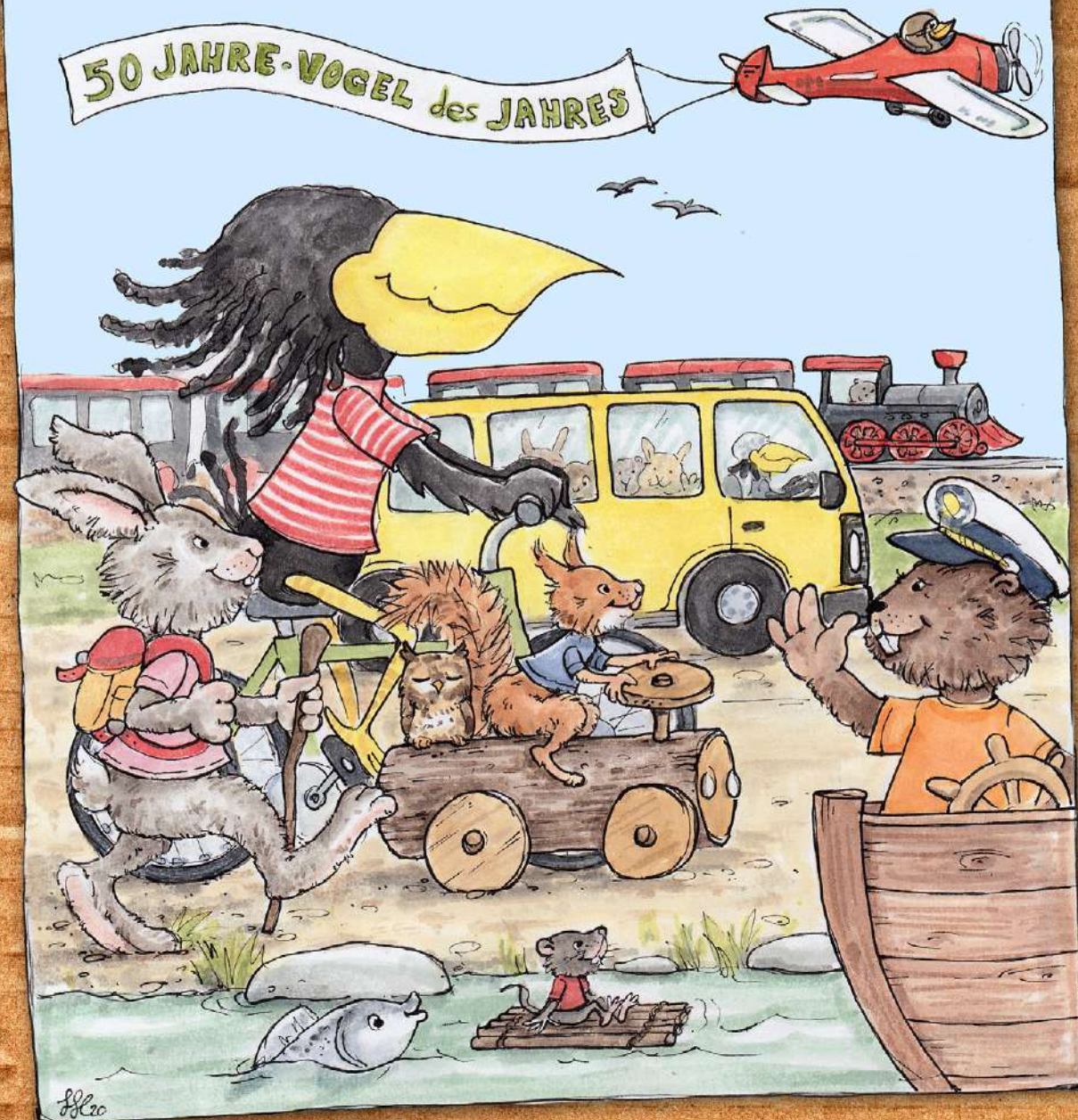
Legende der Abkürzungen: K = Angebote für Kinder | J = Seminare für Jugendliche
M = Weiterbildung für Multiplikatoren

Nestflüchter

Zeitschrift der Naturschutzjugend 2021



50 JAHRE VOGEL des JAHRES





Eine fantastische Überraschung!

Schon lange hat Willi seine Cousine Darla die Dohle nicht mehr besucht. Höchste Zeit für einen Ausflug in die Stadt! Basti Buntspecht ist ganz außer sich: „Willi, jedes Mal, wenn du von der Stadt erzählst und was du dort erlebt hast, wundere ich mich, was das für ein seltsamer Ort ist. Wie können Darla und andere Tiere dort überhaupt leben?“ Das zu erklären, fällt Willi schwer. Wie Basti liebt er den Wald im Nationalpark. Wie soll er ihm nur die Stadt beschreiben? „Weißt du was? Komm doch einfach mit“, schlägt er deshalb vor. Vor lauter Freude trommelt Basti im ganzen Wald herum, dass er Willi in die Stadt begleiten darf.

Als Willi am nächsten Morgen von den ersten Sonnenstrahlen gekitzelt wird und aufwacht, bekommt er einen riesen Schreck! Der große rote Schnabel von Stefan Schwarzstorch zeigt auf ihn und alle Vögel des Waldes sitzen dicht gedrängt auf seinem Baum mit gepackten Rucksäcken und zwitschern ungeduldig. Immerhin erlauben sie ihm noch, einen Happen zu frühstücken, dann geht es los.

Willi und all die anderen Vögel machen sich auf den Weg in die Stadt. Sogar die Waldohreule Waltraud fliegt mit, obwohl sie nicht viel von Ausflügen bei Tag hält. Dieses Abenteuer will keiner verpassen. Schon vor Tagesanbruch haben sich auch andere Waldtiere auf den Weg gemacht. Die etwas langsameren Tiere paddeln auf dem großen Floß, das Benno Biber mit seiner Familie vor einiger Zeit gebaut hat, den Fluss hinab in Richtung Stadt. Familie Feldhase und andere sportliche Vierbeiner rennen über Waldwege und Wiesen dorthin. Wenn man nicht fliegen kann, dann sucht man sich eben andere Möglichkeiten zu reisen.

Schon von weitem wird die große Vogelschar erkannt. Die Dohle Darla und Theo Turmfalke kommen ihnen aufgeregt entgegen. „Willi, Willi! Das musst du sehen!“, rufen sie. „Die Menschen planen für heute ein Fest! Für uns Vögel! Schon seit Wochen schmücken sie die Stadt und hängen überall Vogelbilder auf!“

Und tatsächlich, noch bevor sie die Stadt erreichen, sehen sie die ersten Bilder. Da ist eines von Basti und noch eines von Franz. Ein Bild von Gustav Grünspecht und eines von Theo Turmfalke. Als sie in die Stadt kommen, sehen sie viele Menschen auf dem Festplatz versammelt. Dort steht auch die Kirche, auf der Rudi Rotbein sein großes Nest hat, und die ist mit allerlei bunten Girlanden geschmückt. Als die Menschen die Vögel entdecken, fangen sie an zu jubeln und zu klatschen. Dann wird es still. Mit einem Mal beginnen die Menschen zu singen: „Alle Vögel sind schon da, alle Vögel, alle ...!“

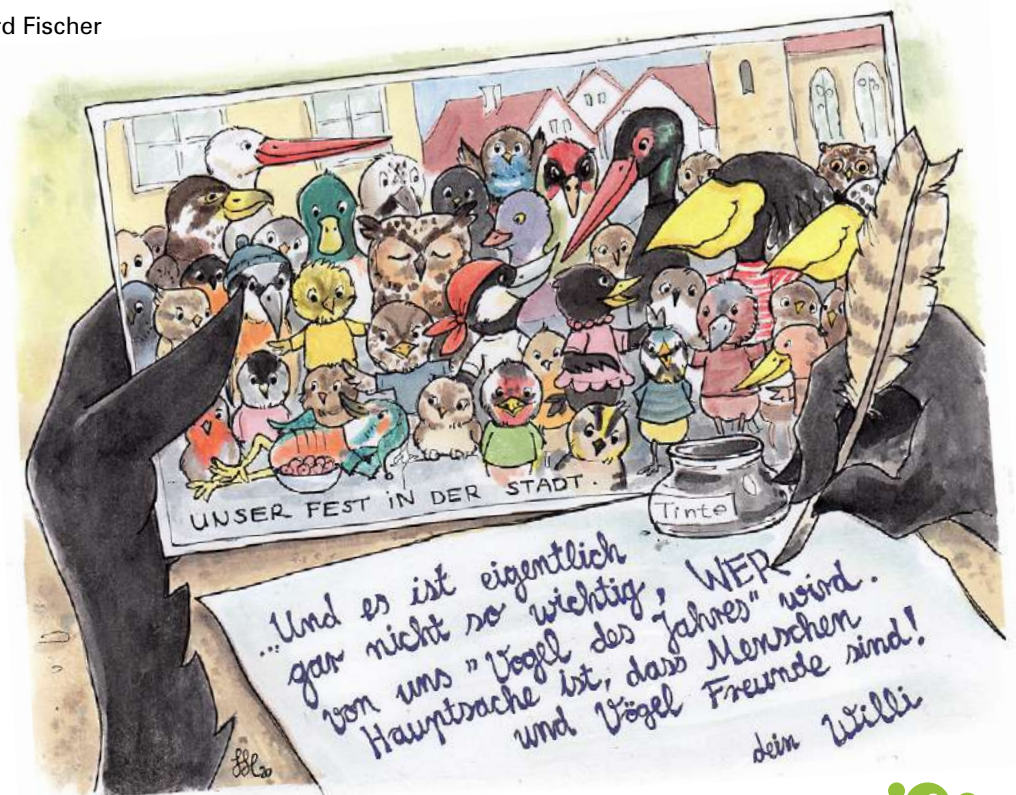
Willi und seine Freunde landen auf den Bäumen am großen Festplatz und hören den Menschen beim Singen zu. Noch bevor sie sich richtig bedanken können, verschwinden auf einmal alle Menschen wieder in ihren Häusern. Kurz darauf kommen sie wieder heraus und stellen alle möglichen Sitzgelegenheiten für Willi und seine Freunde auf.

„Sag mal, was ist denn hier los?“, staunt Frieda Feldhase, als sie und die anderen Tiere am Festplatz angekommen sind. „Wie, du weißt das noch nicht? Seit 50 Jahren wird jedes Jahr ein Vogel als „Vogel des Jahres“ von den Menschen besonders geehrt. Dieses Jahr soll es einmal anders sein, und jeder der möchte, darf seinen Lieblingsvogel wählen. Der Vogel, der die meisten Stimmen erhält, wird dann Vogel des Jahres!“, erklärt Rudi Rotbein ganz begeistert. „Klasse!“, ruft Benno Biber „Also, ich wähle...“ Doch keiner versteht es, denn gerade da beginnen die Vögel aus vollen Kehlen mit ihrem großen Konzert. Und Benno eilt schnell zu seiner Trommel, denn alle Tiere machen mit.

Damit beginnt die große Feier. Und sie geht weiter mit einem reichlichen Festmahl für die ganze Vogelschar. Und wenn sie nicht aufgehört haben, dann feiern sie auch heute noch.

PS: Grüße von Willi! Er hat mir heute einen Brief geschickt und sich für das Fest bedankt. Als Dankeschön laden er und seine gefiederten Freunde uns ein, sie demnächst im Wald zu besuchen. „Und“, so schreibt er noch „es ist eigentlich gar nicht so wichtig, WER von uns Vogel des Jahres wird. Hauptsache ist, dass Menschen und Vögel Freunde sind!“

| Richard Fischer

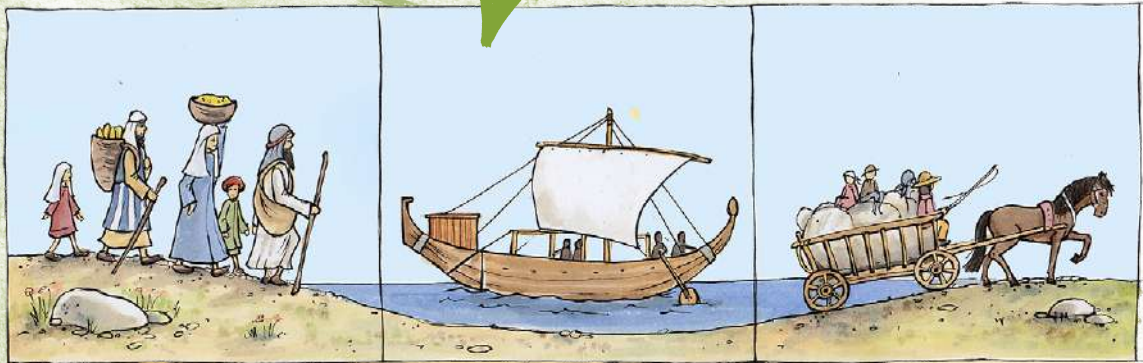


Von A nach B quer durch die Geschichte

| Paula Lerchbaumer

Wie kommt man in eine
dreißig Kilometer entfernte Stadt?

Blöde Frage, denkst du dir vielleicht. Natürlich fährt man mit dem Zug oder Bus, mit dem Auto oder vielleicht auch mit dem Fahrrad. Aber wie haben das die Menschen eigentlich früher gemacht, bevor es all diese Verkehrsmittel gab?



Zu Fuß

In der Steinzeit und auch in den frühen Hochkulturen haben sich die Menschen – natürlich – vor allem zu Fuß fortbewegt. Obwohl das Rad in Mesopotamien bereits vor 4000 Jahren erfunden wurde, waren Wagen bis ins Mittelalter hinein teuer und selten. Die dreißig Kilometer aus unserem Beispiel kann ein gut trainierter Mensch an einem Tag zurücklegen – wenn das Gelände nicht zu schwierig ist.

Mit Schiffen

Eine Alternative ist schon seit etwa 3500 Jahren der Transport mit Schiffen. Damals wurden nämlich im Alten Ägypten die ersten Boote gebaut. Das funktioniert natürlich nur dort, wo es Flüsse oder Meeresküsten gibt. Der Schifffsweg ist vor allem praktisch, wenn schwere Objekte bewegt werden müssen. Natürlich gab es früher noch keine Schiffsmotoren. Flussabwärts konnte man sich einfach treiben lassen, flussaufwärts musste allerdings getreidelt werden. Das bedeutet, dass Menschen oder Zugtiere die Schiffe gegen die Strömung zogen – und das dauerte und war sehr anstrengend.

Pferd und Wagen

Im Mittelalter war das Pferd das wichtigste „Verkehrsmittel“ zur Personenbeförderung – natürlich nur für diejenigen, die sich eins leisten konnten. Die meisten Menschen mussten nach wie vor mit den eigenen Füßen Vorlieb nehmen. Wollte man Güter transportieren, nahm man den Ochsenwagen – und auf den holprigen Straßen waren unsere 30 Kilometer mit dem schon fast eine kleine Weltreise. Kutschen für die Personenbeförderung kamen erst vor etwa 700 Jahren in großem Stil auf.



Züge

Vor etwa 200 Jahren kam dann eine neue Möglichkeit des Reisens dazu: die Bahn. Damals wurden Züge mit Dampfmaschinen betrieben und kamen bei weitem nicht so schnell voran wie heutige Bahnen. Auf kurzen Strecken war das Pferd sicherlich noch die schnellere Option. Heute werden Züge in der Regel mit elektrischem Strom betrieben – und gehören zu den schnellsten Landfahrzeugen.

Fahrräder

Eins der Verkehrsmittel, die heute immer noch wichtig sind – aber seit wann gibt es die eigentlich? Die ersten Fahrräder wurden vor etwa 150 Jahren als Ersatz für Pferde erfunden. Die erinnerten eher an Laufräder. Wenig später kamen auch Hochräder auf, die riesige Vorderräder und winzige Hinterräder hatten. Vor 130 Jahren wurden dann die „Sicherheitsräder“ entwickelt, die weniger kippeln und sicherer sein sollten und die schon sehr an unsere heutigen Fahrräder erinnerten.

Flugzeuge

Und was ist mit dem Traum vom Fliegen? Zugegeben, unsere 30 Kilometer sind eine so kurze Strecke, dass die Reise per Flugzeug vermutlich keine Option ist. Theoretisch möglich wäre der Flug aber seit etwas mehr als 100 Jahren. 1903 gelang den Brüdern Wright der erste Motorflug – zugegeben nur über eine Strecke von 250 Metern. Heißluftballons gibt es sogar noch länger: Schon 1783 flog der erste davon über Paris.

Quellen: Zürn, Sabine (Hrsg.): Das Ravensburger Schülerlexikon, 3. Aufl. Ravensburg 2003, S. 248 - 259

Mensch, ärgere dich doch nicht im Verkehr-Spiel

Wer ist am schnellsten in der Stadt unterwegs?

Spielanleitung

Ziel des Spiels ist es, als erster alle vier Spielfiguren des jeweiligen Fortbewegungsmittels um das Spielfeld zu bringen.

Was du zum Spielen brauchst:

- 2 Würfel
- 4x4 kleine Spielfiguren
- Den Spielplan
- Die ausgedruckten „Punktekarten“, welche ihr auf der NAJU Website findet.

Wie wird gespielt:

- Fußgänger würfeln mit einem Würfel
- Radfahrer, Autos und Busse würfeln mit zwei Würfeln

Auf Aktionsfelder achten:



Zebrastrreifen: Radfahrer, Autos und Busse setzen eine Station aus, bis die Entenfamilie über die Straße gelaufen ist. Der Fußgänger kann weitergehen.



Bushaltestelle: Der Bus setzt eine Runde aus und wartet, bis alle Gäste ein- oder ausgestiegen sind. Alle anderen dürfen weiterfahren. Ausnahme!: Ein Bus steht schon auf dem selben Feld und du bist kein Fußgänger? Dann musst auch du eine Runde aussetzen, bis der Bus weitergefahren ist.



Blitzer: Du bist mit dem Auto mehr als 50 kmh zu schnell gefahren und wurdest geblitzt. Du bekommst 2 Punkte auf deinem Punktekonto in Flensburg und musst eine Runde aussetzen. Busfahrer fahren nie zu schnell. Deswegen dürfen Busse weiterfahren.



Bist du mit dem Auto unterwegs? Dann hast du Pech gehabt. Du bist frontal in einen Baum gefahren. Das Auto hat einen Totalschaden, aber dir geht es gut. Setze deine Spielfigur zurück auf Start und starte erneut.



Ampel: Du bist über eine rote Ampel gefahren. 2 Punkte gehen auf dein Konto in Flensburg.



Wildtiere auf der Fahrbahn: Du legst eine Vollbremsung ein und kommst gerade noch rechtzeitig zum Stehen. Setze eine Runde aus, bis die Rehe die Straße wieder verlassen haben.



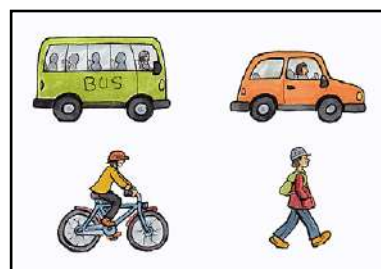
Stau: Der Verkehr ist komplett zum Erliegen gekommen. Setze zwei Runden aus.



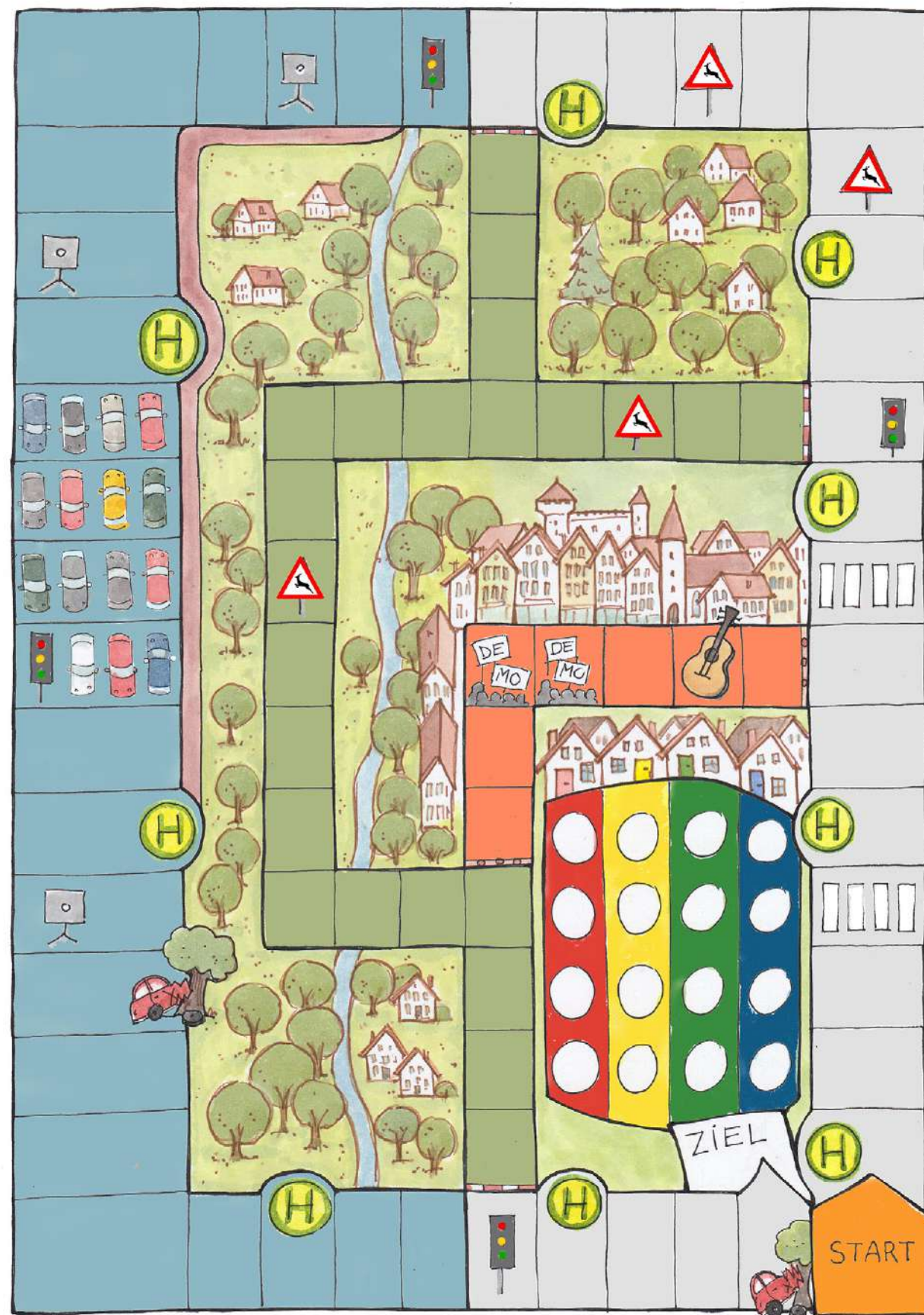
Straßenmusikanten: Du bist fasziniert von der Musik, die dich in ihren Bann reißt. Du hörst eine Runde lang der Musik zu und setzt aus.



Demo: Du bist in eine unangekündigte Demo geraten. Setze zwei Runden aus.



	alle Verkehrsteilnehmer
	Fußgängerzone
	Waldweg - nur Radfahrer und Fußgänger
	Bundesstraße - nur Autos und Busse





So komme ich zur Schule oder zum Kindergarten

| Lara Reese Serrano und Isabel Rohde

Bei deinem Schulweg oder dem Weg zum Kindergarten denkst du wahrscheinlich zuerst an das frühe Aufstehen. Dabei kann der morgendliche Spaziergang zur Schule oder dem Kindergarten aber auch eine kleine Entdeckungsreise sein. Auf diese kleine Reise möchten wir dich schicken.

1. Hol dir bitte ein möglichst großes weißes Blatt Papier und einen Bleistift (gerne auch Buntstifte zum Anmalen).
2. Überlege dir, wie kommst du zur Schule oder dem Kindergarten, zum Beispiel zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder dem Auto.
3. Male als nächstes deinen Weg, also die Straßen und die Kreuzungen von dir Zuhause bis zur Schule oder dem Kindergarten. Es ist nicht so schlimm, wenn du dich nicht an alle Kreuzungen erinnerst, merke sie dir einfach beim nächsten Mal.
4. Vielleicht hat dein Weg zur Schule oder dem Kindergarten auch mehrere Möglichkeiten, du kannst gerne alle Wege einmalen.
5. Als nächstes male in deine Karte rein, an welchen grünen Flächen du vorbeikommst, wie zum Beispiel einem Garten, Wiese oder einem Feld.
6. Male auch Blumenwiesen oder Wälder in deine Karte. Achte darauf, ob es ein Nadelwald oder ein Laubwald ist.
7. Mal auch Tiere rein, die dir begegnen, wie singende Vögel oder auch Rehe. Rehe können vor allem morgens noch auf Feldern sein, da sie um diese Zeit noch ungestört sind. Aber auch Vögel singen gerne in den morgendlichen Stunden.

Wenn du deinen Schulweg oder Kindergartenweg mit deinen Eltern oder Freunden entlangläufst, fallen dir bestimmt noch mehr Dinge auf. Zum Beispiel, dass manche Bäume Vogelnester in den Kronen haben oder du an einem Fluss vorbeiläufst.

Diese Karte mit deinem Weg kannst du immer weiter ergänzen, bis du entscheidest, dass sie fertig ist. Falls es dir möglich ist, kannst du den Schulweg auf verschiedene Weise zurücklegen, mal zu Fuß, mal mit dem Fahrrad, mal mit dem Auto oder Bus. Dabei kannst du darauf achten, welche unterschiedlichen Dinge du wahrnimmst. Wann spürst du das Wetter am meisten? Wann siehst du Tiere oder hörst die Vögel?

Was haben Uhu und Feldlerche, Weißstorch und Zaunkönig gemeinsam?

Sie alle wurden schon einmal zum Vogel des Jahres gewählt. Jedes Jahr wählen Naturschützer einen bestimmten Vogel zum Vogel des Jahres, um in ganz Deutschland auf ihn und seinen Lebensraum aufmerksam zu machen.

Oft ist das ein Vogel, dem es bei uns schlecht geht oder dessen Lebensraum durch die Nutzung des Menschen verschwindet oder kleiner wird. Manchmal sind das aber auch Vögel, die du auch zu Hause im Garten oder im Park beobachten kannst. Denn auch denen geht es nicht immer gut bei uns. Der erste Vogel des Jahres wurde vor 50 Jahren von den Naturschützern des Landesbundes für Vogelschutz und des Naturschutzbund Deutschland gewählt. Das war damals der Wanderfalke. Für ihn und zum Beispiel für den Weißstorch war das ein guter Start, denn die Aufmerksamkeit, die sie dadurch bekommen haben, hat ihnen geholfen, dass es ihnen heute wieder besser geht.

Bei manchen anderen Vögeln hat die Wahl zum Vogel des Jahres leider nicht so viel geholfen. Sie wurden trotzdem immer weniger in Deutschland, weshalb sie nach einigen Jahren noch einmal zum Vogel des Jahres gewählt wurden, damit wir nicht vergessen, dass wir an sie denken müssen und darauf achten, dass wir ihren Lebensraum nicht ganz kaputt machen. Am allerbesten wäre es natürlich, wenn wir nicht nur damit aufhören würden,

Lebensräume kaputt zu machen, sondern es schaffen könnten, wieder Lebensräume neu zu schaffen.

Aber unter den Jahresvögeln waren auch schon viele ganz besondere Vogelarten:

Da gab es zum Beispiel den drittkleinsten Vogel Deutschlands, den Zaunkönig, oder die größte Eule Europas, den Uhu. Die schöne Turteltaube kennst du noch vom letzten Jahr, aber auch der elegante Kranich, die heimliche Bekassine und der lustige Stieglitz, der faszinierende Mauersegler, der fast sein gesamtes Leben in der Luft verbringt und dort sogar schlafen kann, der farbenprächtige Eisvogel und das seltene Braunkehlchen, das inzwischen leider vom Aussterben bedroht ist, waren schon einmal ein Vogel des Jahres.

Zum 50. Geburtstag haben sich die Naturschützer jetzt etwas ganz Besonderes ausgedacht. Alle Menschen können dieses Mal darüber abstimmen, wen sie gerne als Vogel des Jahres hätten. Welcher ist denn dein Lieblingsvogel? Wenn du möchtest, dass dein Lieblingsvogel zum Vogel des Jahres gewählt wird, dann kannst du zusammen mit deinen Eltern an der Abstimmung teilnehmen!



STECKBRIEF VOGEL DES JAHRES 2021	
Foto oder Zeichnung aufkleben	Name
	Vogelart
	Lebensraum
	Besonderheit
	Vom Aussterben bedroht?
☐ JA ☐ BALD ☐ NEIN	

Wir sind schon sehr gespannt, wer der Lieblingsvogel der Menschen ist!

Über unsere Webseite kommst du zur Abstimmung:

www.lbv.de/mitmachen/fuer-einsteiger/vogel-des-jahres-2021/

| Richard Fischer

