



Umweltskandal am EUREF Campus



Am 12. September berichteten wir anlässlich des Besuchs von Verkehrssenatorin **Manja Schreiner** (CDU) auf dem EUREF-Campus:

Reinhard Müller stellte der Senatorin ein besonderes Granulat vor, das die Dalhoff Straßen- und Tiefbau GmbH verwendet.

Es handelt sich um nicht recyclebare Reste der Wiederverwertung von Plastikabfällen. Wenn auch nicht wiederverwendbar für die Herstellung neuer Produkte, so doch aber einsetzbar für den Straßenbau. Aus dem Granulat stellt die Dalhoff GmbH einen besonders strapazierfähigen Straßenbelag her, der dazu noch gut aussieht. Wenn der Belag aufgetragen wird, muss er vier Stunden lang festigen. In dieser Zeit ist die Torgauer Straße vom Sachsendamm bis zum Eingang des Campus gesperrt. Die Senatorin will sich für die entsprechende Genehmigung einsetzen.

An diesem Freitag, dem 8. Dezember, sollte die Asphaltierung der Torgauer Straße stattfinden. Das wird sie auch. Aber anders als gedacht, nämlich nicht mit dem vorgesehenen Granulat.

Lange musste die EUREF AG um die Genehmigung ringen, **auf eigene Kosten** aus der mit Kopfsteinpflaster versehenen Holperstrecke eine richtige Straße zu machen. Während sich auf 5,5 Hektar am Fuße des Gasometers seit 2008 das **Europäische-Energie-Forum** als einer von zwölf Zukunftsorten Berlins mit weltweiter Ausstrahlung entwickelte, blieb die Zufahrtsstraße in dem Zustand wie zur Inbetriebnahme des Gasometers 1913. Über die Straße reisten in den letzten Jahren Staatsoberhäupter und Regierungschefs sowie tausende Besucher aus der ganzen Welt an, abgesehen von den auf dem Campus beschäftigten Menschen, gegenwärtig rund 5.000.

Seit 2014 erfüllt der EUREF-Campus die CO₂-Klimaziele der Bundesregierung für das Jahr 2045. Da war es geradezu zwingend, die Zufahrtsstraße so umweltfreundlich wie möglich zu ertüchtigen. „Um dieses im Sinne der EUREF-Idee zu tun, wollten wir dafür in einem Pilotprojekt CO₂-reduzierten Straßen-

belag verwenden. Damit könnten wir die im Straßenbau entstehenden CO₂-Emissionen auf einen Schlag um 30% reduzieren.“, sagt EUREF-Vorstandssprecherin **Karin Teichmann**. Und weiter: „Entdeckt haben wir das Unternehmen, das uns den klimaschonenden Baustoff zuliefert, dank des Innovationspreises Berlin-Brandenburg, denn da wurde **ecopals 2022** ausgezeichnet. In Potsdam wurde eine solche Straße bereits gebaut und auch in anderen Bundesländern. Unsere wäre **die erste in Berlin**, bei der konventioneller Kunststoff durch nicht mehr recyclingfähigen ersetzt wird.“

In der vergangenen Woche jedoch die Überraschung aus der Grün verwalteten Straßenbehörde des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg: „Wir gehen davon aus, dass die von Ihnen eingesetzten Baustoffe dem Regelwerk des Landes Berlin entsprechen. Der von Ihnen ins Gespräch gebrachte ‚alternative Asphalt‘ entspricht diesen Anforderungen nach unserem Kenntnisstand nicht. **Das Material ist im Land Berlin nicht bekannt** (Anm.d.Red.: Allerdings der Verkehrssenatorin, die sich – leider erfolglos – für das Vorhaben eingesetzt hat.) und weicht erheblich von den allgemein anerkannten Regeln der Technik im Straßenbau ab. Neben der Frage der bautechnischen Verwendbarkeit sind zudem Fragen der Dauerhaftigkeit, der Nachhaltigkeit (Wiederverwendbarkeit) und der Unterhaltung zu klären. Eine Genehmigung zur Abweichung vom im Land Berlin eingeführten Straßenbauregelwerk wurde nach unserer Kenntnis nicht erteilt, so dass wir Stand heute den Einbau dieses Baustoffes nicht genehmigen können.“

Es ist müßig, auf ausführliche Experten-Gutachten hinzuweisen, die offenbar dem Bezirksamt nicht bekannt, obwohl frei verfügbar sind, zum Beispiel bei der **Ingenieurgesellschaft PTM Dortmund**, oder der **Technologiestiftung Berlin**

<https://www.berlin-innovation.de/innovationen/detail.php?s=ecoflakes-recycler-kunststoff-fur-leistungsfahige-strassen>

Mit ein wenig Recherche hätte die Grüne Behörde auch herausfinden können, dass – Stand Mai 2023 – 17 Straßen in Deutschland, Österreich und im fernen Nepal mit dem Belag versehen wurden: Zehnmal allein in Kiel, zweimal in Chemnitz, dreimal in Aschaffenburg, und je einmal in Potsdam, Sunden, Heidelberg, Sindelfingen, Wien, Vorarlberg, Wallis und Nepal. Als Referenz reicht das offenbar nicht aus.

2022 wurde der Innovationspreis Berlin Brandenburg durch den brandenburgischen Wirtschaftsminister **Prof. Dr. Jörg Steinbach** und den Berliner Wirt-



schaftssenator **Stephan Schwarz** unter anderem auch an **ecopals** vergeben. Die Jury unter Leiter von **Prof. Oliver Günther**, Präsident der Universität Potsdam, hat sich die Entscheidung nicht leicht gemacht, aber sich im Falle von **ecopals** von den Argumenten überzeugen lassen.



Foto: MWAE

„Die EcoFlakes verringern die CO₂-Emissionen im Straßenbau um 30 Prozent, verlängern die Lebensdauer des Asphalts, ersetzen Teile des Bitumens und reduzieren die Materialkosten um 20 Prozent. **ecopals kooperiert mit europäischen Recyclingunternehmen, um nicht-recyclebare Stoffströme zu identifizieren, sortieren und modifizieren, die sich, positiv auf die Performance von Asphalt auswirken und Teile des Erdölprodukts Bitumen ersetzen.** Außerdem werden neuproduzierte Polymere ersetzt, die zwar ebenfalls die Leistung steigern, allerdings ein Vielfaches der Produktions- und Prozessenergie benötigen. Resultierend werden so maßgeblich Emissionen wie auch Energiekosten in der Asphaltproduktion eingespart. Zuletzt werden die **Lieferketten deutlich verkürzt**, da die Produktion in der regionalen Recyclinginfrastruktur stattfinden kann und so regionales Plastik in regionalen Straßen genutzt werden kann.

Mehrwert der Innovation: Die Straßeninfrastruktur in Deutschland wird zu einem großen Teil aus dem Bundeshaushalt finanziert. Jährliche Wartung und Erweiterung kosten die Steuerzahlerinnen und -zahler jährlich immense Summen. **EcoFlakes garantieren eine längere Lebensdauer und höhere Belastungskapazität des Asphalts bei geringeren Produktionskosten.** So können für die Auftraggeberinnen und Auftraggeber Kosten eingespart und für die Straßenbauindustrie Margen verbessert werden. Auf Seiten der Recyclingunternehmen stellt die von **ecopals** angebotene Technologie eine Möglichkeit dar, Kosten für die Verbrennung von Kunststoffen zu sparen und gesetzlich vorgeschriebene Recyclingquoten zu erreichen. **Mit der von ecopals entwickelten Technologie können so weltweit bis zu 11,4 Millionen Tonnen Altplastik pro Jahr wieder einem Sinn zurückgeführt**

werden und 27,4 Millionen Tonnen CO₂ jährlich eingespart werden. Aufgrund der guten Rezyklierbarkeit von Asphalt, werden die Kunststoffe außerdem in einen zirkulären Lebenszyklus überführt.



Ein kleines Stück Asphalt, aber ein Meilenstein auf dem Weg in eine nachhaltige Zukunft: Maximilian Redwitz (l.) und Jonas Varga (r.) von **ecopals** freuen sich über den Bau einer Teststrecke kurz vor Weihnachten 2020 in Österreich. Inzwischen (siehe rechte Spalte, Seite 1) gibt es 17 Straßen mit dem Belag. (Foto: ECOPALS)

Dies alles und noch viel mehr, ist der Tempelhof-Schöneberger Verkehrsstadträtin **Saskia Ellenbeck** (Grüne) offenbar nicht bekannt, oder, sie will es nicht zur Kenntnis nehmen. Ellenbeck setzt damit die Verkehrspolitik ihrer Vorgängerin **Christiane Heiß** fort. Nur sehr böswillige Menschen sehen darin eine von Ideologie geprägte Grüne Politik, die sich seit dem Amtsantritt von **Sibyll-Anka Klotz** im Jahre 2011, über **Christiane Heiß** bis **Saskia Ellenbeck** fortsetzt und, zum Glück erfolglos, dem EUREF-Campus bei seiner Entwicklung immer wieder Steine in den Weg legt. Davon, dass Baugenehmigungen erklagt werden mussten, wollen wir gar nicht erst angehen.

„Nun verwenden wir konventionellen, Klima belastenderen Baustoff. Heißt aber auch: zusätzliche 30% CO₂-Emissionen.“, erklärt verärgert **Karin Teichmann**, die sich nicht darüber freuen kann, dass dieser Belag preiswerter als der angedachte ist.

Am 12. April 2019 berichteten wir über einen anderen Vorgang Grüner Verhinderungspolitik auf dem EUREF-Campus. Wir möchten Ihnen diesen Beitrag nicht vorenthalten und veröffentlichen ihn an dieser Stelle noch einmal.



Ein Stück aus dem Tollhaus



Foto: HFR



Foto: Ed Koch

Wie sich die Bilder gleichen, beziehungsweise die Fahrzeuge. Der autonome Kleinbus auf dem oberen Bild fährt durch Hamburg, auf einer Teststrecke neun Kilometer im Stadtgebiet und muss dort mit 37 Ampeln zurechtkommen. Der Radius des gelben Busses ist hingegen stark eingeschränkt. Unabhängig davon, dass er im Augenblick gar nicht unterwegs ist, fuhr er zumindest im Testbetrieb auf dem EUREF-Campus in Schöneberg, also auf einem Privatgelände. Eine Ausweitung der Teststrecke bis zum nahegelegenen Bahnhof Südkreuz hat bislang die Verkehrsstadträtin in Tempelhof-Schöneberg, **Christiane Heiß** (Grüne) verhindert. Am Mittwoch, dem 10. April wurde über das Thema mal wieder in der Bezirksverordnetenversammlung diskutiert. Den Bericht „Aus dem Tollhaus“ lesen Sie bitte am Schluss dieses Beitrages. Zuvor wollen wir uns noch ein wenig in Hamburg aufhalten, wo so vieles ähnlich ist wie in Berlin, allerdings mit dem kleinen Unterschied, dass es dort besser läuft bzw. fährt.

Zuerst aber ein paar Auszüge aus der „Hamburger Morgenpost“ vom November 2018: „Autonomes

Fahren ist in aller Munde. Jetzt prescht Hamburg mit dem Projekt HEAT voran: der ersten Buslinie ohne Fahrer in Deutschland im Straßenraum! Im Februar beginnt die Testphase in der Hafencity, schon 2021 soll die Buslinie komplett autonom Menschen durch den Stadtteil kutschieren.“



Auf dem „Future Mobility Summit“ stellte Hamburgs Erster Bürgermeister, **Dr. Peter Tschentscher**, am 8. April auf dem EUREF-Campus die Teststrecke vor.

Die am Hamburger Senat beteiligten Grünen luden im letzten Jahr zu einem Infoabend ein, wo sie das Projekt vorstellten. Gezeigt wurde ein Video von google in den USA. Die Grünen in Hamburg wollen das Vorhaben aber lieber selbst umsetzen. „Besser wir machen das als irgendein Global Player“, sagt **Martin Bill**, Verkehrsexperte der Grünen. Deshalb das Projekt HEAT („Hamburg Electric Autonomous Transportation“) der Hochbahn in Kooperation mit der Stadt.“

„Zunächst steht jetzt die erste Testphase an. Kooperationspartner wie Siemens oder das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt wollen dafür sorgen, dass die Geschichte ein Erfolg wird. 9,6 Millionen Euro Gesamtkosten sind eingeplant, 40 Prozent kommen vom Bund, der Rest von den Partnern. Grünen-Verkehrssprecher Bill ist jedenfalls zuversichtlich: ‚Ich sehe da Chancen für Randgebiete mit wenig Anbindung.‘ So könnten diese Gebiete erschlossen, das Auto öfter zu Hause gelassen werden. Ein Plus auch für die Umwelt. Die Vision: dass in Zukunft eine ganze Armada autonomer Kleinbusse durch die Stadt wuselt und damit das private Auto obsolet macht.“

So viel aus Hamburg. Kommen wir jetzt nach Berlin. Genauer gesagt, nach Schöneberg.

Als „ein Stück aus dem Tollhaus“, bezeichnet der SPD-Bezirksverordnete **Lars Rauchfuß** das, was die Grünen in Schöneberg am letzten Mittwoch in der Bezirksverordnetenversammlung abliefern.

„Seit Jahren“, so Rauchfuß, „setzt sich die SPD in Tempelhof-Schöneberg dafür ein, zwischen Euref-Campus und Bahnhof Südkreuz ein Modellprojekt autonomes Fahrens zu unterstützen. Der Euref-



Campus ist als Ort der Zukunft dafür ideal profiliert, mit Forschung und Entwicklung im Bereich vernetzter und intelligenter Mobilität. Die dort ansässigen innovativen Projektpartner drängen auf eine Genehmigung für ein solches Vorhaben. Denn wieso soll in Schöneberg nicht möglich sein, was in Bad Birnbach oder Monheim (Anm.d.Red.: Und Hamburg) schon Realität ist? Modellprojekte mit autonom fahrenden Shuttle-Bussen."

*„Christiane Heiß, zuständige Bezirksstadträtin von Bündnis 90/Die Grünen, verhindert dieses Modellprojekt unter immer neuen - leicht zu enttarnenden - Vorwänden.“, sagt **Lars Rauchfuß** im Gespräch mit paperpress.*

„Als ich Frau Heiß Anfang letzten Jahres in der Bezirksverordnetenversammlung fragte, wieso ein solches Modellprojekt denn nicht möglich sein soll, antwortete sie mir: „Die Erprobung eines fahrerlosen Fahrzeugs in öffentlichen Straßenrand verstößt so eindeutig, wie man es überhaupt nur sagen kann gegen Artikel 8 des Wiener Übereinkommens zum Straßenverkehr und zu Straßen-Verkehrszeichen von 1968 zur, der immer einen Fahrer vorsieht.““

„Fakt ist,“ so Rauchfuß, „dass dies so nicht stimmt. Zwingend erforderlich ist die Begleitung des Fahrzeugs durch eine Person, die eingreifen und die Technik überstimmen kann. Was hier natürlich auch der Fall ist.“

Weiter baut die grüne Stadträtin Hürden auf, lenkt von ihrer Zuständigkeit ab und findet Ausflüchte. Ein Beispiel: Die Route entlang der Torgauer Straße, vorbei am Cheruskerpark und der ehemaligen Kohlenhandlung Annedore und Julius Leber zur Wilhelm-Kabus-Straße am Bahnhof Südkreuz ist naheliegend. Ein natürlich langsam fahrender Shuttle-Bus wäre dort eine Attraktion und kein Ärgernis, wie Frau Heiß offenbar denkt. Weshalb sie die Hürde aufbaut, begründet sie damit, dass ein Teilabschnitt dieser Strecke als Grünfläche gewidmet sei. Ja, richtig. Aber kein Problem. Frau Heiß könnte in eigener Zuständigkeit gemäß Paragraph 6 Abs. 5 und 6 Grünanlagengesetz eine besondere Genehmigung erteilen. Allein sie will es nicht.“

Rauchfuß weiter: „Besonders raffiniert ist der Einwand von Frau Heiß, sie wolle warten, bis die Technik ausgereifter sei. Als ob es nicht gerade das Wesen von Modellprojekten ist, innovative Konzepte durch sichere und regulierte Erprobung weiterzuentwickeln. Gerade diese Innovationen müssen in Berlin stattfinden. Darauf zu warten, dass andere ent-

wickeln, was in der Hauptstadt der Wissenschaft und Forschung dann zur Anwendung kommt, ist piefig und kleinkariert. Denn klar ist: Autonome Mobilität wird in naher Zukunft eine Rolle spielen, ob eine grüne Bezirksstadträtin das will oder nicht.“ Ein Ausflug nach Hamburg wäre für Frau Heiß ein großer Erkenntnisgewinn.



Ob sich Frau Heiß jemals mit dem Thema ernsthaft beschäftigt hat, wissen wir nicht. Andere schon, wie Bundesforschungsministerin **Anja Karliczek**

(CDU) und Berlins Regierenden Bürgermeister **Michael Müller** (SPD), die am 6. Dezember 2018 eine Rundfahrt mit dem Kleinbus auf dem EUREF-Campus unternahmen.

Aktuelle Ergänzungen

Der **NDR** meldete am 23. Oktober 2023: **„Hamburg erhält 26 Millionen Euro für autonom fahrende Shuttle-Busse. Mit finanzieller Unterstützung vom Bund sollen 2030 bis zu 10.000 fahrerlose Kleinbusse durch Hamburg rollen.“** **„Autonomes Fahren kann ein Schlüssel sein, die Straßen in Großstädten zu entlasten und gleichzeitig Mobilität bis vor die Haustür zu sichern“**, sagte Bundesverkehrsminister **Volker Wissing** (FDP).

*Der Senat braucht die Bestellbusse für den Hamburg-Takt, bei dem innerhalb von fünf Minuten überall in der Stadt ein öffentliches Verkehrsmittel erreichbar sein soll. Verkehrssenator **Anjes Tjarks** (Grüne) erklärte: „Am Ende des Tages brauchen wir eine Durchdringung des Stadtgebietes von Bergedorf bis Harburg und Duvenstedt. **Wir haben das Personal gar nicht, um das mit menschlichen Fahrern zu schaffen.** Vor dem Hintergrund ist autonomes Fahren im öffentlichen Nahverkehr dafür der Schlüssel.“*

Den ganzen Beitrag finden Sie unter: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hamburg-erhaelt-26-Millionen-Euro-fuer-autonom-fahrende-Shuttle-Busse,hochbahn708.html>

Zwischen Hamburg und Berlin liegen nicht nur 300 Kilometer, sondern ganze Welten. Eines hat sich im Laufe der letzten Jahre aber immer wieder gezeigt, **Grün** ist nicht gleich **Grün**. In Tempelhof-Schöneberg ist **Grün** besonders dunkel.

Ed Koch