



# ABGEEFAHREN

**STØRK** 2021  
NAJU JUGENDMAGAZIN

# STØRK

NAJU JUGENDMAGAZIN

# 2021



## NA JU,

hast du dir auch schon einmal diese Frage gestellt: Wohin geht die Reise? Das haben wir uns bei der Erstellung dieser STØRK jedenfalls oft gefragt – auf ganz unterschiedlichen Ebenen.

Denn einerseits war die Erstellung dieses Magazins eine kleine Reise für sich. Von der Festlegung, dass wir uns mit dem Thema »Mobilität« beschäftigen wollen, über die Konzeption der Artikel bis hin zum Schreiben und Gestalten der Texte: Jedes Mal haben wir uns viele Gedanken gemacht, wo wir am Ende ankommen wollen.

Andererseits geht es beim Thema »Mobilität« ja stark darum, wie wir leben und wie wir leben wollen. Jeden Tag sind wir in der einen oder anderen Form unterwegs und benutzen dafür die unterschiedlichsten Verkehrsmittel. Manche sind umweltfreundlich, andere tragen zur aktuellen Klimakrise bei.

Für eine lebenswerte Zukunft ist es wichtig, dass auch der Mobilitätssektor in Bewegung kommt und nachhaltig wird. Wir hoffen, dass du in diesem Heft Informationen und Anregungen findest, wie das gelingen kann – auch auf deiner ganz persönlichen Reise.

Viel Spaß,  
deine STØRK-Redaktion

### IMPRESSUM

NAJU (Naturschutzjugend im NABU)  
Bundesgeschäftsstelle  
Karlplatz 7, 10117 Berlin  
www.NAJU.de

**V.i.S.d.P.:** Hanna Thon

**Redaktion:** Julia Abbas, Louisa Bongardt, Clara Buerger, Gesine Geupel, Hanna Graefen, Alexander Hoffmann, Vera Kaunath, Antonia Kyeck, Marco Lutz, Janna Ouedraogo, Christoph Röttgers, Rebecca Seibel

**Lektorat:** Jannik Menke, Birgit Zepf

**Gestaltung und Illustrationen:**

Julia Friese

**Erstauflage:** 2021

**Foto Umschlag:** jonathanfilskov-  
photography (istockphoto.com)

**Gedruckt** auf 100% Recyclingpapier

**Gefördert** durch



Bundesministerium  
für Familie, Senioren, Frauen  
und Jugend

EIN WASSCHECHTES  
ABENTEUER  
AUF ZWEI RÄDERN

2

WILDE WIESE STATT  
WEITER WÜSTE!

4

SOWEIT DIE  
SCHIENEN REICHEN

6

DIE SPUR ZU DEINEM  
VERKEHRSMITTEL

12

URLAUB AM SEE

14

FÜR FAHRRAD-  
FREUNDLICHE STÄDTE!

16

WELTWEIT  
MOBIL

18

FAKTEN-  
CHECKS

20

SCHÖNE NEUE  
WELT?!

22



AUF DEM WEG  
SIND ALLE GLEICH

24

9 INSIDERTIPPS  
FÜR DEINE  
NÄCHSTE REISE

25



# EIN WASCHECHTES ABENTEUER AUF ZWEI RÄDERN

*Sonnenstrahlen im Gesicht und das Konzert der Vögel vor dem Fenster wecken mich. Und während ich langsam die Augen öffne und mich im Hotelbett räkele, erfasst mich ein Schauer des Glücks. Jetzt bin ich wirklich im Urlaub.*

In den nicht einmal 24 Stunden seit meiner Abfahrt zuhause ist bereits so einiges passiert. Zwischendurch habe ich ehrlich an mir gezweifelt und es gab Momente, in denen ich nicht damit gerechnet habe, diesen Urlaub zu Ende bringen zu können. Entsprechend dankbar bin ich, nun am Frühstückstisch meines Hotels sitzen und den anstehenden Tag planen zu können. Falls du dich jetzt fragst, was es mit dieser dramatisch anmutenden Geschichte auf sich hat, kommt hier die Auflösung: Ich bin im Urlaub. Aber nicht einfach irgendwie, sondern ganz alleine. Nur mit meinem Fahrrad ausgestattet auf meiner ersten Radreise. Unterwegs auf 250 Kilometern von meiner Heimatstadt Berlin nach Leipzig. Gepackt habe ich zwei Radtaschen und einen Rucksack, geplant habe ich vier Etappen und mich war alleine das bereits ein Abenteuer, denn ich gehöre normalerweise zu den Menschen, die selbst für eintägige Ausflüge eine Packliste schreiben...

Doch genau das wollte ich ja: ein waschechtes Abenteuer erleben. Und wenn ich auf meiner Reise eins gelernt habe, dann dass die besten und die schlimmsten Ereignisse eh ungeplant geschehen. So auch gleich zu Beginn meiner Reise, als mir nach wenigen Kilometern auf dem Rad plötzlich die Radtasche vom Gepäckträger aus ihrer Schiene gerutscht sind. »Zum Glück habe ich Werkzeug dabei«, denke ich, doch keiner meiner Schraubendreher hat die passende Größe. Alle waren dafür gedacht, notfalls kleine Reparaturen an meinem Rad durchführen zu können. Damit, dass ich meine Radtasche würde reparieren müssen, habe ich beim besten Willen nicht gerechnet.

Nachdem ich in kurzer Zeit alle möglichen Gefühle von Wut über Angst bis hin zur Verzweiflung durchlebt habe, erinnere ich mich, dass ich vor wenigen Kilometern an einer Autowerkstatt vorbeigekommen bin. In der Hoffnung, dort

Fotos: Antonia Kyeck

passenden Schraubendreher bekommen zu können, mache ich mich also auf den Weg in die Richtung, aus der ich gekommen bin und erreiche nach einigen Kilometern die besagte Autowerkstatt. Noch während ich auf den leergefegten Hof rolle, rechne ich damit, dort niemanden anzutreffen. Doch das Gegenteil geschieht. Ich treffe nicht nur einen freundlichen Kfz-Mechatroniker, sondern bekomme auch tatsächlich einen passenden Schraubendreher geliehen. Nach wenigen Minuten ist meine Radtasche repariert und der Mechatroniker sehr beeindruckt, dass ich mit seinem Werkzeug umgehen kann. Kann er ja nicht wissen, dass ich bereits im Kindergarten gelernt habe, mein Rad selber zu reparieren und stolz wie Oskar war, als ich endlich einen passenden Werkzeugkasten hatte! Mit reparierter Radtasche und neu gewonnenem Selbstvertrauen setze ich meine Reise fort und nach insgesamt 66 Kilometern erreiche ich Jüterbog, mein Ziel für den ersten Tag. Dort erwartet mich direkt die nächste Überraschung: das Hostel, in dem ich ein Bett gebucht hatte, existiert in Wahrheit gar nicht (mehr). Dass die Zimmerbuchung über die Internetseite überhaupt noch möglich war, ist laut Auskunft des ehemaligen Betreibers ein Fehler ein neues Hotel. Gerade noch rechtzeitig komme ich dort an und kriege ganz spontan sogar noch ein Abendessen serviert. So genieße ich noch etwas die Zeit auf der Terrasse in der Abendsonne, bevor ich schließlich todmüde in mein Bett falle. In den kommenden Tagen lege ich weitere 173 Kilometer auf dem Rad zurück, bevor ich schlussendlich am Leipziger Hauptbahnhof ankomme und damit mein Ziel erreiche, ganz ohne weitere unangenehme Überraschungen. Stattdessen warten unterwegs viele neue Eindrücke, wunderschöne Landschaften und spannende Begegnungen auf mich, an die ich lange zurückdenken werde.

• Antonia ist gedanklich schon bei den Gegenden, die sie als nächstes mit dem Rad erfahren möchte.



Über eine Strecke von 250 Kilometern verbindet der Berlin-Leipzig-Radweg die beiden Landeshauptstädte. Dabei führt er durch vier Bundesländer und unterwegs warten rasante Abfahrten, abenteuerliche Straßenverläufe und die ein oder andere Umleitung. Das schult den Gleichgewichtssinn, das Gespür für das Rad und den Blick für das Wesentliche. Denn die besonders schönen

Aussichten warten oft links und rechts entlang des Weges – egal ob blühende Fahrräder, malerische Ruinen oder idyllische Landschaften: Es lohnt sich, Abstecher einzulegen und mehr zu entdecken. Denn wer weiß schon, welche schöne Überraschung hinter der nächsten Kurve warten mag?! Nur eines ist sicher: Ankommen wirst du sowieso!



# WILDE WIESE STATT WEITER WÜSTE!

Ein Spaziergang entlang der A 26



Ich stehe im Moorgürtel, einem Hamburger Naturschutzgebiet, welches einen Rückzugsort für diverse Tier- und Pflanzenarten darstellt.

Wenn ich meine Augen schließe, höre ich weit entfernt Kraniche rufen. Mit der Zeit kommen sie immer näher und inzwischen kann ich sie auch sehen. Sie fliegen über die Moorlandschaft vor mir. Im Gras unter ihnen sitzen, in der nassen Wiese nach Nahrung stochernd, drei Silberreiher. Irgendwo auf dieser Wiese wächst auch die Kuckucks-Lichtnelke. Diese Pflanze gilt als Zeigerart für die selten gewordenen Moore und Sümpfe mit nährstoffarmem Boden.

Im Sommer kann man hier mit etwas Glück Wachtelkönige hören. Eine scheue und gefährdete Vogelart, die vor allem in Feuchtgebieten und Flussniederungen vorkommt. Der abwechslungsreiche Moorgürtel bietet neben Moorlandschaften auch weiträumige Wiesen-, Gewässer- und Bruchwaldlandschaften (überschwemmter Wald) und ist damit ein perfekter Lebensraum für diesen seltenen Vogel. Unter anderem aus diesem Grund erhielt das in vielerlei Hinsicht bedeutende Gebiet den Schutzstatus EU-Vogelschutzgebiet.

Die Kraniche sind über mich hinweg und anschließend weiter nach Norden geflogen. Mein Blick folgt ihnen über die Landschaft und das Bild wandelt sich. Sie fliegen inzwischen nicht mehr über unberührt scheinende wilde Wiese, sondern über eine weite Wüste. Hier wird seit Mai 2020 die etwa acht

Kilometer lange Autobahn 26 West gebaut. Diese Verbindung von A 7 und A 26 soll vor allem den Hamburger Süden stärker anbinden und die B 73 entlasten. Die Autobahn verläuft direkt neben dem Naturschutzgebiet. Bisher ist hier nur eine weite, sandige Fläche mit ein paar Baggern. In fünf Jahren sollen hier, allerdings auf einem riesigen Bauwerk aus Beton, täglich tausende von Autos und LKWs fahren.

Durch Initiative des NABU wurde nach harten Verhandlungen auch der Umweltschutz in die Planungen miteinbezogen. So sind begrünte Brücken geplant, die den lokalen Tieren eine Überquerung der Fahrbahn ermöglichen. Dadurch sollen Rehe oder Hasen, aber auch Fledermäuse zwischen den vor dem Autobahnbau noch verbundenen Biotopen wechseln können. Außerdem helfen Flüsterasphalt und Lärmschutzwände bei der Geräuschreduktion. Trotzdem bleibt eine solche Umsetzung das kleinere Übel für den NABU, der den Bau gerne verhindert hätte.

Seit letztem Jahr wird nun der Protest gegen das Schwesterprojekt der A 26 West laut: die A 26 Ost. Die vierspurige Autobahn soll ebenfalls den Hamburger Süden weiter anbinden und den Hafverkehr zentralisieren. Dabei gibt es allerdings zahlreiche Bedenken. Die Planungen der Autobahn sind veraltet. Seit Planungsbeginn im Jahr 2005 entwickelt sich der Hafen nicht so stark, wie erwartet, die Umschlagszahlen stagnieren. Für das Jahr 2025 wird nicht einmal die Hälfte des damals prognostizierten Containerumschlags im Hamburger Hafen erwartet. Außerdem wird eine Alternativ-

## »WER STRASSEN SÄT, WIRD VERKEHR ERNTEN«

Daniel Goeudevert

Fotos: Janna Quedraogo (Titel und rechte Seite), NABU Hamburg (rechte Seite Mitte), NABU Hamburg auf Basis von mapz.com/OpenStreetMap (rechte Seite Karte)

route zur geplanten A 26 Ost ohnehin ausgebaut. Allein schon deshalb gibt es für die geplante Autobahn keinen Bedarf.

Insgesamt soll die A 26 Ost 1,8 Milliarden Euro kosten. Das sind bei geplanten neun Kilometern etwa 180 Millionen Euro pro Kilometer- und damit fast 20-Mal so teuer wie bei Durchschnittsautobahnen. Besonders hohe Kosten werden für eine Brücke veranschlagt, die durch ihre besondere Höhe auch die Durchfahrt für Kohleschiffe zum dahinterliegenden Kraftwerk Moorburg gewährleisten soll. Allerdings wurde das Kraftwerk in diesem Jahr abgeschaltet, weshalb eine Brücke in derartigen Dimensionen, genauso wie das ganze Projekt, dem letzten Jahrhundert angehört.



Geplanter Trassenverlauf der A 26-Ost

Ein großer Problempunkt ist die direkte Naturzerstörung für die Autobahn. Für die Kraniche, die jetzt schon kaum geeignete Gebiete finden, gingen beim Autobahnbau weitere wichtige Rastplätze verloren. Ganz zu schweigen von all den anderen Tier- und Pflanzenarten, die durch die Autobahn ihren Lebensraum verlieren würden. In den Planungsunterlagen wird von nicht ausgeschlossener »Beeinträchtigung von Natur und Umwelt« gesprochen. Dieser Zusammenhang ist offensichtlich und mit einem Verlust von 40 Hektar Biotopflächen wäre dieser Eingriff besonders stark. Und nebenbei leicht vermeidbar.

Mit neuen Autobahnen ist auch immer neuer Autoverkehr verbunden. Statt den motorisierten Individualverkehr und damit starken Schadstoffausstoß zu unterstützen, bietet sich eine Investition in den ÖPNV, sowie eine verbesserte Anbindung des Hafens über Schienen in diesem Gebiet an. Es gibt für die Autobahn also Alternativen, die sowohl mit

der notwendigen Verkehrs- wende, als auch mit Natur- und Umweltschutz vereinbar sind.

Die A 26 Ost ist ein Paradebeispiel für die fehlgeleitete Verkehrspolitik. Statt das Auto weiterhin zu unterstützen, sollte eine Verlagerung des Mobilitätsschwerpunktes stattfinden. Im Moment ist der Verkehr für knapp ein Fünftel der Emissionen in Deutschland verantwortlich. Neben dem Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase sorgen Autos für eine starke Lärm- und Abgasbelastung in den Städten. Ein Ausbau des Schienen- und Radwegenetzes würde diesen Problemfaktoren entgegenwirken, die Lebensqualität in den Ballungszentren erhöhen und damit neben

dem Klima vor allem den Menschen vor Ort zugutekommen. Außerdem ist der ÖPNV langfristig gesehen die günstigere und sicherere Alternative zum Auto.

Die A 26 West zeigt, wie wichtig das Engagement von Umweltschutzverbänden in der Verkehrspolitik ist. Trotzdem gibt es noch viel zu tun und am Beispiel der A 26 Ost wird deutlich, wie unflexibel und veraltet die heutige Verkehrspolitik ist. In diesem Sektor muss ein Umdenken stattfinden und dazu kann jede\*r von uns einen Teil beitragen. Also rein in den Zug/ rauf aufs Fahrrad und los!

Die Kraniche sind nun am Horizont verschwunden. Ich hoffe sie finden einen angenehmen Platz, der nicht von einer Autobahn gefährdet ist.



Janna  
würde gerne einmal  
einen Wachtelkönig hören



# SOWEIT DIE SCHIENEN REICHEN

Eine Interrail-Reise quer durch Europa

## VON ZITRONENBLÜTEN UND LAVAFELDERN

Bei wechselhaftem Frühlingswetter sind wir in Deutschland losgefahren. Am Nachmittag queren wir die Alpen, Schneereste sind zu sehen. Der Brenner: Ab hier ist Italien – sprachlich aber noch nicht. Und so wandeln wir im letzten Tageslicht durch Bozen/Bolzano, verspüren südländisches Flair gemischt mit österreichischer Küche – trotzdem gibt es vor lauter Vorfreude Pizza zum Abendessen. Wir steigen in den Nachtzug, haben ein Abteil ganz für uns. So wird aus dem Sitzwagen das persönliche Wohnzimmer! Sanft schaukelnd reisen wir durch die Nacht.

Am nächsten Morgen kommen wir pünktlich in Rom an. Wie wir überhaupt immer wieder positiv überrascht werden von der FS, der italienischen Staatsbahn. Es ist unser erster Besuch in der ewigen Stadt, also stehen viele Touristenziele auf dem Plan. Das Kolosseum, Forum Romanum, der Vatikan. Und wer kann von sich schon behaupten, das Kolosseum – dafür am frühen Morgen – ganz ohne Tourist\*innen fotografieren zu können?

Die nächsten Tage verbringen wir in Neapel. Fahren auf den Vesuv und treffen – sehr zur Verwunderung der Einheimischen – auf Schneeflocken. Gehen am Golf spazieren und schlemmen Gelato und Pizza Napoletana. Das ist für jeden Geldbeutel drin!

Unser bahntechnisches Highlight wartet ganz im Süden des Landes. Wir setzen nach langem Rangieren mit der Eisenbahnfähre auf die Insel Sizilien über. Azurblaues Wasser und feiner Sandstrand säumen die Bahnstrecke. Und dann ist er da – der Ätna, 3.323 m, ragt bis über die Wolken und raucht etwas. Hier spürt man die Kraft des Erdinnern. Und an seinen Hängen zuckelt die Schmalspurbahn Circumetnea entlang, steil und einmal ganz drumherum, durch Lavafelder und Pistazienhaine. Hier bleiben wir und wandern. Schauen uns in den nächsten Tagen römische Ruinen und Amphitheater an, fahren zum Baden ans Meer. Wir erreichen den südlichsten Punkt im europäischen Streckennetz, nahe Siracusa auf Sizilien.

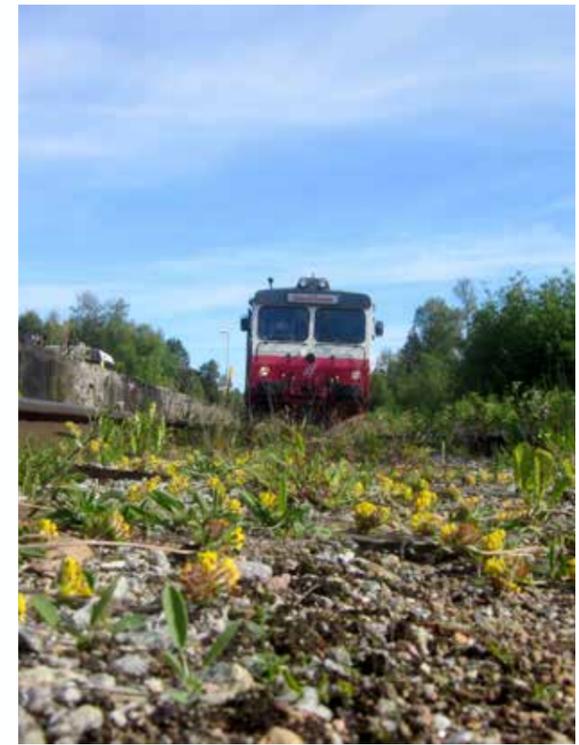
**AN SEINEN HÄNGEN ZUCKELT DIE SCHMALSPURBAHN CIRCUMETNEA ENTLANG, STEIL UND EINMAL GANZ DRUMHERUM, DURCH LAVAFELDER UND PISTAZIENHAINE.**

Nach ein paar Tagen steigen wir wieder in den InterCityNotte und rollen auf die Fähre.

Eine Nacht später sind wir zurück in Norditalien, legen noch einen Abstecher an den Lago Maggiore ein, genießen eine letzte italienische Pizza – ehe wir mit einem Abstecher durch die Schweizer Alpen wieder Deutschland erreichen, mit unzähligen Erinnerungen im Gepäck.

1, 2, 3, 4 – Die Schweizer Alpen / 5 – Im Hafen von Syrakus / 6 – Die Eisenbahnfähre nach Messina. / 7, 8 – Syrakus auf Sizilien / 9 – durch die Lavafelder Siziliens / 10 – Der prunkvolle Bahnhof von Taormina auf Sizilien / 11 – hier wachsen Zitronen! / 12 – der Frecciarossa ist der schnellste Zug Italiens / 13 – am Fenster





linke Seite: Nachtzug in Abisko im hohen Norden Schwedens (links), einer der unzähligen Seen (oben), schneebedeckte Berge im norwegischen Fjell (unten) / rechte Seite: am Polarkreis (oben links), Narvik – von überall weit entfernt (Mitte), Zelten bei Mitternachtssonne (unten), unser Zug durch die schwedische Wildnis (rechts)

## INS LAND DER MITTERNACHTSSONNE

**Doch nur wenig später packt uns das Fernweh aufs Neue. Wir wollen das andere Ende der Eisenbahn in Europa erreichen, hoch oben in Skandinavien. Etwas Internetrecherche führt uns nach Bodø und Narvik in Nordnorwegen. Gesagt, getan. Wieder packen wir unsere Rucksäcke, diesmal mit Zelt und Campingausrüstung.**

Wir verlassen Deutschland über die Insel Fehmarn, mit der Fähre nach Dänemark (die gerade einem Tunnel weichen muss). Inselhüpfen mit dem Zug, das geht auch über Brücken und Tunnel, ohne auszusteigen. So erreichen wir erst Dänemark, dann Schweden und Norwegen. Es duftet so sehr nach Zimtschnecken, dass auch wir dem am Bahnhof gar nicht widerstehen können. Eine Nacht couchsurfen, dann sind wir bald in Oslo. Futuristisch liegt die Oper am Hafen, spiegelt sich die Sonne noch spät abends in der Fassade. Doch wir wollen raus, weiter nach Norden, auf zur Mitternachtssonne. Am nächsten Morgen nieselt es gerade in Trondheim, das seit tausend Jahren Pilger anzieht.

Doch schnell ändert sich das Wetter an der Küste. Wir decken uns mit Proviant ein und fahren das letzte Stück die Schienen entlang. Es geht an malerischen Fjorden entlang, mit traditionell lauten Hupen quert der Zug den Polarkreis und wenige Stunden später sind wir in Bodø. An diesem Prellbock ist die Bahnwelt Europas zu Ende.

Doch unsere Reise zum Glück noch nicht. Die Schiffslinie Hurtigruten verkehrt hier in Nordnorwegen wie ein Bus im öffentlichen Nahverkehr. Relativ günstig setzen wir auf die Lofoten über. Langsam erheben sich die teils schneebedeckten Berge aus dem Meer als wir näherkommen. Eine traumhafte Kulisse, fast wie eine Fata Morgana. In einem kleinen Hafen steigen wir aus. Mit uns Küchengeräte als Lieferung ans Dorf und ein paar Paletten für eine Fabrik. Unser Schiff ist auch heute noch nicht nur touristischer Dampfer, sondern auch Postbote.

Von hier brechen wir auf, erkunden die Insel. Unser Zelt schlagen wir auf Zeltplätzen und in der freien Natur auf, das Jedermannsrecht macht's möglich. Wir verspüren ein Gefühl von Freiheit. Nur das Meer, die Berge und die Mitternachtssonne!

Nach längerer Busfahrt durch traumhafte Landschaft sind wir dann wieder an einem Bahnhof. Narvik, der Erzhafen: Hier rattern die schweren Güterzüge mit tausenden Tonnen Eisenerz dicht hintereinander ein, gezogen von der stärksten Lok der Welt. Für uns geht's steil aufwärts, mit majestätischen Fjorblickten, im Zug ins bergige Fjell. Wir kreuzen die Grenze zu Schweden, nur ein Steinhaufen am Wegesrand markiert sie. Hier oben ist es ruhig; wenige Menschen, unendliche Zeltgelegenheiten.

Es ist ein heißer Sommertag. Die Sonne brennt vom Himmel, es ist feucht-warm. So hatten wir das in diesen subarktischen Breiten gar nicht erwartet. Überall um uns herum summt es. Die Luft ist erfüllt von Insekten. Tausende Mücken säumen unseren Weg. Die Nacht im Zelt war nicht lang, und hier draußen in der Natur kommen wir mit der Mitternachtssonne völlig aus unserem Tag-Nacht-Rhythmus raus. Und doch beeindruckt uns diese landschaftliche Schönheit so allgemein!

Nach ein paar Tagen geht es wieder in die Zivilisation, soll heißen: Ein einsamer, kiesiger Bahnsteig, daneben zwei, drei Häuser im dichten Grün. Pünktlich zur Mittagszeit rollt unser »Nachtzug« heran. Wir fahren nur zwei Stunden mit, aber der Zug hat noch über 1500 km vor sich, bis er am nächsten Morgen Stockholm erreichen soll.

## INSELHÜPFEN MIT DEM ZUG, DAS GEHT AUCH ÜBER BRÜCKEN UND TUNNEL, OHNE AUSZUSTEIGEN.

Inlandsbanan – für Bahnfans aus aller Welt der Inbegriff von einem europäischen »Outback« (fast unbewohnte »Wildnis«) im tiefen Wald. Wir ruckeln langsam in einem betagten Dieseltriebwagen über alte hölzerne Schwellen. An Bord herrscht eine Stimmung wie bei einem Klassenausflug. Alle ganz aufgeregt, was als nächstes kommt. Die Zugbegleiterin hat in den ersten 10 min alle Fahrkarten kontrolliert, die nächsten 11 Stunden wird sie eher Reiseleiterin sein. Erzählt immer, wenn ein Wasserfall in Sicht kommt, über die Geschichte der Bahn, und kündigt an, wenn der Zug mal wieder 10 min Pause einlegt, damit alle noch ein Erinnerungsfoto schießen können, als nächstes am Polarkreis, und ist dennoch etwas neidisch als wir von unserem

ckeln langsam in einem betagten Dieseltriebwagen über alte hölzerne Schwellen. An Bord herrscht eine Stimmung wie bei einem Klassenausflug. Alle ganz aufgeregt, was als nächstes kommt. Die Zugbegleiterin hat in den ersten 10 min alle Fahrkarten kontrolliert, die nächsten 11 Stunden wird sie eher Reiseleiterin sein. Erzählt immer, wenn ein Wasserfall in Sicht kommt, über die Geschichte der Bahn, und kündigt an, wenn der Zug mal wieder 10 min Pause einlegt, damit alle noch ein Erinnerungsfoto schießen können, als nächstes am Polarkreis, und ist dennoch etwas neidisch als wir von unserem





Lofoten-Abstecher erzählen. Sie plauscht mit den Fahrgästen und da – Fotoalarm! – raschelt es im Gebüsch, und es kommen Rentiere an die Schienen. Wir haben allerdings richtig Glück, die Vierbeiner haben sich nämlich das Gleis als Spazierweg ausgesucht. Im Schrittempo rollt der Triebwagen hinter ihnen her. Alle machen ihre Bilder, doch dann soll es weitergehen. Tuut! Tuut! Doch die Waldbewohner machen keine Anstalten uns die Trasse zu überlassen. Der Lokführer steigt aus, scheucht sie zu Fuß, steigt wieder ein. Sie gehen zwei Meter, bleiben wieder stehen. Die Szene wiederholt sich. So geht das einige Male. Der Zug ist bald schon eine halbe Stunde verspätet, aber alle nehmen's locker. Anschlusszüge – gibt's nicht. Der Weg ist das Ziel. Irgendwann klappt es dann doch und wir rollen wieder flott weiter.

mit zwei Triebwagen, von denen schnell einer abgekoppelt wird, die Richtung wechselt und mit uns weiterfährt. Das ist Improvisationstalent!

Auch wenn es jetzt schon deutlich später ist: trotzdem wird keine Sehenswürdigkeit (hölzerne Bahnhofsvillen, ein Café am Gleis, ein kleines Heimatmuseum) ausgelassen. Wie wir sind die meisten ja nur einmal hier. Ganz um unser leibliches Wohl bemüht, wird dann an einer Fischzucht der preisgekrönte beste Lachs Schwedens eingeladen und uns serviert. Und da wir so spät dran sind, lädt die Bahn uns darauf ein. Wow! Traditionelle Küche im traditionsreichen Zug – was will man mehr?

**TRADITIONELLE KÜCHE IM TRADITIONSREICHEN ZUG – WAS WILL MAN MEHR?**

Spätabends erreichen wir dann unseren Campingplatz und lassen die Eindrücke Revue passieren. Nach einem Tag geht's weiter. Noch einmal Landschaft vom Feinsten.

Zwei Stunden und einige Halte später. Der Zug steht auf offener Strecke. Der Motor ist überhitzt, erzählt die Zugbegleiterin. Mal kurz abwarten. Der Lokführer wartet, will wieder anfahren, aber etwas stimmt nicht. Wir kriegen kaum Fahrt. Wieder anhalten. Der Lokführer wird auf offener eingleisiger Strecke zum Mechaniker. Gut, dass hier nur ein Zug pro Richtung am Tag kommt, da geht das. Doch die Reparatur unter offenem Himmel löst das Problem nicht, wir rollen weiter gemächlich wie ein Fahrradfahrer. Die nächste Stadt an der Bahn ist 80 km entfernt, die nächste Werkstatt erst am Ende der Bahn, das sind bei normalem Tempo 8 Stunden Fahrt. Wir schleichen weiter. Die Zugbegleiterin telefoniert eifrig (denn an schwedischen Gleisen gibt es keine Funklöcher – und überall Internet im Zug!), und verkündet uns, dass sie in einer kleinen Ortschaft einen Bus aufgetrieben hat, der uns Fahrgäste weiterbringen wird. Gesagt, getan. Nach einer Stunde Busfahrt können wir dann auf einen anderen Zug wechseln; heute verkehrt nämlich glücklicherweise der Gegenzug

Dann geht es wieder in einen richtigen Zug mit E-Lok und 5 Wagen. Er bringt uns zurück in die Städte, und bald bummeln wir durch die Altstadt Stockholms. Wir essen duftende Waffeln und schauen dem regen Bootsverkehr zu. Der erste Sonnenuntergang und so viele Leute – das haben wir beides zwei Wochen lang nicht gesehen. Dann besuchen wir noch das Vasamuseum, das alte ausgegrabene Schiff war einst der ganze Stolz des Landes und ist es heute wieder. Noch einmal steigen wir in den Nachtzug nach Süden.

Am nächsten Morgen passieren wir die Öresundbrücke. Seit ihrer Eröffnung im Jahr 1999 kann man ohne Fähren quer durch Europa kommen. Fast 5000 km von Nord bis Süd. Aber schöner ist es immer noch mit Fährfahrt. Die Morgensonne glitzert über der Ostsee. Jetzt sind es nur noch wenige Stunden im Zug bis daheim.

1 – am norwegischen Fjord / 2 – in Oslo / 3 – unser Schiff auf die Lofoten / 4 – Bodø: hier enden die Schienen / 5 – Fischerhäuser am Fjord / 6 – Rentiere im Gleis / 7 – Pause beim Wandern in Lapland / 8 – unser Triebwagen durch die Wildnis / 9 – einfache Brücke auf einem Wanderweg in Lapland / 10 – einer der etwa 96.000 Seen in Schweden



**Alex**

hat schon in 22 europäischen Ländern im Zug gegessen

**Marco**

hat ziemliches Fernweh und Sehnsucht nach der nächsten Interrailtour bekommen

# DIE SPUR ZU DEINEM VERKEHRSMITTEL

WELCHER VERKEHRSTYP BIST DU? AUF WELCHEM DU MEINSTE WEGE FÜHREN ZUM ZIEL - AUF WELCHEM DU UNTERWEGS BIST. EHER NEBENSACHE - REISE STEHT IM VORDERGRUND



MACHST DU GERNE SPORT?

ORNNEN FINDE ICH ES MEISTENS GEMÜTLICHER

JA, ICH BRAUCHE VIEL AUSLAUF

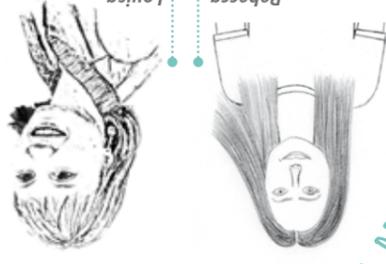


BESTIMMT DAS WETTER DEINE LAUNE?

BIST DU GERNE AN DER FRISCHEN LUFT UNTERWEGS?

LOS GEHT'S

ist am liebsten mit der Bahn unterwegs, um sich dort zurückzulehnen und durch ein gutes Buch zu stöbern  
träumt davon einmal mit der Transsibirischen Eisenbahn zu fahren



Rebecca

Louisa

NEE, TOTALER SPORTLIEBER



LAUTET DEIN MOTTO: "DER WEG IST DAS ZIEL"?

MAL SO MAL SO - KOMMT DRAUF AN

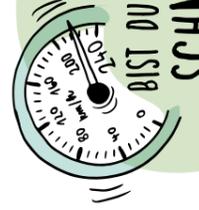
JA, ICH BIN EIN ABSOLUTER ADRENALINJUNKIE



FINDEST DU ES WICHTIG, SICH KLIMANEUTRAL FORTZUBEWEGEN?

JA, WIR HABEN NUR EINE ERDE

EHER NEBENSACHE - REISE STEHT IM VORDERGRUND



BIST DU GERNE SCHNELL UNTERWEGS?

ACH, VON SO ETWAS LASSE ICH MICH NICHT BEEINFLUSSEN.

JA, ZEIT IST GELD



12

WELCHES IST DEIN ELEMENT?



13

LEGST DU VIEL WERT AUF PÜNKTLICHKEIT?



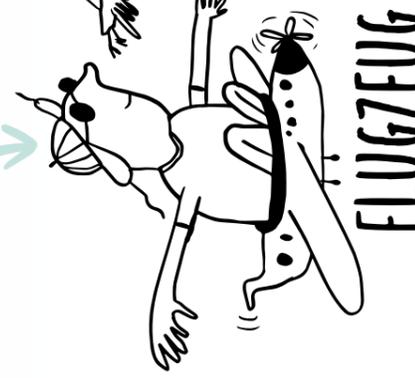
ICH SEH DAS NICHT SO ENG



IST DIR BEQUEMLICHKEIT BEIM REISEN WICHTIG?

ERDE

JA, SCHON SEHR



FLUGZEUG

Du bist gerne schnell unterwegs - abgesehen von einer Rakete holt dich fast gar nichts ein. Allerdings ist dein ökologischer Fußabdruck nicht so schön wie die Aussicht über den Wolken.

DAS KOMMT GANZ AUF MEINE STIMMUNG AN



FÜR EINE GUTE REISE IST MIR MEIN GELD NIE ZU SCHADE

NEIN, ICH LEBE EHER LOW BUDGET

JA, DAS IST ES MIR WERT



REIST DU GERNE ZU WEIT ENTFERNTEN ORTEN?

JA, JE WEITER, DESTO BESSER!



ZUG

Du möchtest nicht auf den Verkehr achten, bist umweltfreundlich unterwegs und triffst gerne andere Menschen. Dafür nimmst du auch mal Verspätungen in Kauf. Wobei - schau mal auf Seite 21 vorbei, um zu erfahren, was es mit den berühmtesten Verspätungen der Bahn so auf sich hat.



FAHRAD

Du bist supersportlich und erkundest neue Orte - allerdings eher in deiner Umgebung als in weiter Ferne. Dafür bist du sehr umweltfreundlich und ziemlich sparsam unterwegs. Du willst doch mal weiter weg? Dann geh zurück zu Seite 2 und lass dich vom Radreise-Artikel inspirieren.



FÜßGÄNGER\*IN

Du legst deinen Weg gerne ohne irgendwelche Hilfsmittel zurück. Dabei macht es dir auch nichts aus, etwas langsamer unterwegs zu sein. Dabei kannst du trotzdem weit kommen - wie dir das Interview auf Seite 23 zeigt.

# Urlaub am See

**Das Auto hat eine spannende Geschichte.  
Vor allem in Deutschland, wo das Auto eine  
lange Tradition hat, ist es aus unserem  
heutigen Leben nicht mehr wegzudenken.  
Doch fangen wir mal ganz am Anfang an.**



Alles begann mit Nicolas Cugnot, der 1770 ein Auto mit Dampfantrieb erfand. 1886 kam dann der Verbrennungsmotor, patentiert von Karl Benz. Diese ersten Autos fuhren sage und schreibe bis zu 16 Kilometer pro Stunde. Das ist unglaublich langsam, doch für die Bevölkerung damals war es sehr schnell. Man muss sich nur mal vorstellen, dass man zum ersten Mal auf einer Maschine stand oder saß, die sich von selbst bewegte. Die Franzosen sagten damals, man könne das Höllengefährtnicht unter Kontrolle bringen. Zum Glück gab es Fähnchenträger. Die liefen vor dem Auto her und kündigten das Auto an, damit Fußgänger\*innen und Kutscher gewarnt waren. So ließen sich viele Unfälle vermeiden.

Doch natürlich blieb das Auto nicht so langsam. Es entwickelte sich weiter und mit der Geschwindigkeit kamen Regeln. Jedes Fahrzeug sollte eine Nummer bekommen und ankündigen wohin es

fahren soll. Das Nummernschild und der Blinker waren geboren. Das Automobil war bis dahin noch sehr teuer und nur die wenigsten Menschen konnten sich eines leisten. Zum Beispiel kauften sich reiche Söhne ein Auto, um vor allem Mädchen damit zu beeindrucken.

Erst mit Henry Ford, der das Ford Model T entwickelte, wurde das Auto zu einem attraktiven Massenprodukt, das sich breite Bevölkerungsschichten leisten konnten. Aus dem elitären Produkt wurde ein erschwingliches. Hatte einer aus der Nachbarschaft ein Auto, so quetschten sich Familie, Freunde, Bekannte und alle aus der Straße auf die hintere Bank. Mit dem Volkswagen Käfer und der BMW Isetta kam nun die Ära der Freiheit, in der man unbeschwert weite Reisen unternehmen konnte. Der Urlaub am immer gleichen See fiel aus, stattdessen fuhr man ans Meer oder in die Berge. Oft stand man mit vielen anderen im nicht enden wollenden Stau.

Heute sind die Autobahnen nicht leerer und wenn sie doch mal nicht so voll sind, wird oftmals ganz schön gerast. Wieso gibt es diese ›Raser‹ und welchen Sinn hat es, so schnell zu fahren?

Im 20. Jahrhundert beginnt Porsche mit dem 356 Sportwagen die Ära Auto neu zu erfinden. Jetzt heißt es nicht mehr nur Freiheit, sondern

auch Spaß. Ein Autrennen nach dem anderen, an dem auch BMW beteiligt, wird zum großen neuen Vergnügen und Geschwindigkeit ist das neue Mantra. Heute weiß man: Selbstständig Autofahren schüttet Glückshormone frei. Man bewegt sich schneller als es die Natur vorgesehen hat. Das kann sogar so stark sein, dass man eine Art Rausch der Geschwindigkeit empfindet. Die Geschwindigkeit hat aber eine Schattenseite. Sie führt zu schweren und tödlichen Unfällen. Das erkannten auch die Automobilhersteller und rüsteten ihre Fahrzeuge auf. Doch obwohl die Autos nach dieser Ära sicherer wurden, verstärkte es den Effekt noch weiter. Denn Geschwindigkeit plus sich in Sicherheit fühlen, verstärkt die Gefahr. Die Verringerung des Risikos erhöht das riskante Verhalten.

Auch die Wirtschaftsleistung, die die Automobile deutschen und französischen Märkten beschert haben, ist nicht zu vernachlässigen.

gleichzeitig fortbewegen. Am Beispiel E-Bike können wir das nur zu gut erkennen. Im Jahr 2020 hat das E-Bike so viele Abnehmer\*innen gefunden, wie noch nie. Und weil das E-Bike eben auch schnell genug und bequem ist, ist es gerade für Ältere zum echten Konkurrenten zum Auto geworden. Und was ist mit der Tradition? Tatsächlich ist einer der größten E-Bike-Hersteller ›Diamant‹ ein deutsches Unternehmen, das schon seit 1885 Fahrräder produziert.

Es mag schwer sein, sich von einer langen und vielseitigen Geschichte zu trennen, gerade weil wir mit dem Auto so viel verbinden. Sei es Freiheit, Geschwindigkeit oder Bequemlichkeit. Doch wie man sieht, gibt es schon echte Alternativen und weitere Fortschritte in der Mobilität.



Bei der Abwägung ein Auto als Transportmittel zu wählen, fällt die lange Tradition schwer ins Gewicht. Denn jeder kennt die Namen der Automobilhersteller: Volkswagen, Ford, Porsche, BMW.

Wir sollten uns auf die Frage konzentrieren, welche Alternativen wir haben und welche technischen und gesellschaftlichen Faktoren überwiegen. Der Trend geht gerade zu einem grünen Fortbewegungsmittel, mit dem wir die Umwelt schützen und uns

Zum Beispiel super ausgebaute Zugstrecken, tolle Wanderrouten durch ganz Deutschland und Fahrradstraßen. Eine Sache, die wir durch Corona vielleicht auch wieder entdeckt haben, ist der Urlaub am nahegelegenen See.

Und da kommt man ganz einfach mit dem Fahrrad hin.



**Hanna**  
möchte für ein E-Bike sparen und stimmt für die Verkehrswende



# FÜR FAHRRAD-FREUNDLICHE STÄDTE!

Es ist laut. Um einen herum: Straßen und jede Menge Autos, aber kaum Fahrradwege. Außerdem riecht es nach Abgasen. So sieht es derzeit in vielen deutschen Städten aus, und das sorgt für Kritik bei zahlreichen Menschen.

Vor allem Fahrradfahrer\*innen haben es schwer in den Städten Deutschlands: Laut dem ADAC sind nur 20 Prozent der Radwege so breit, wie sie sein sollten, und zwar mindestens 1,50 Meter. Das macht es schwierig, sicher unterwegs zu sein, denn wo die Fahrradwege zu schmal sind, weichen viele Radfahrer\*innen auf die Straße aus, wodurch es vermehrt zu Unfällen kommt. Eine Ausnahme bilden hier verkehrsberuhigte Bereiche, in denen Fahrradfahrer\*innen und Autos nebeneinander in Schrittgeschwindigkeit fahren können.

Und das ist noch nicht alles, was schief läuft: Auch fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind ganz klar ein Problem in Deutschland. In München beispielsweise, gibt es gerade mal 39 000 Abstellplätze für Fahrräder. Zum Vergleich: In Kopenhagen, der »Fahrradhauptstadt«, sind es ganze 180 000 öffentliche Fahrradparkplätze – bei deutlich weniger Einwohner\*innen. Trotzdem reicht selbst diese große Zahl an Abstellplätzen nicht für die 560 000 Fahrräder in der dänischen Stadt. Und dann ist Deutschland natürlich auch noch das Autoland schlechthin – was bedeutet, dass Autos in Deutschland Priorität haben.

Es stellt sich also die Frage, was getan werden kann, um die Situation zu verbessern. Dafür gibt es verschiedene Ideen und Ansätze. Einem davon folgt die App SimRa, in der Beinahe-Unfälle von Radfahrer\*innen aufgezeichnet werden, um Gefahrenstellen zu erkennen. Ein anderer Lösungsansatz, der in der Corona-Pandemie deutlich an Popularität gewonnen hat, sind die sogenannten Pop-Up-Radwege. Für diese wird der Fahrbahnrand oder Parkstreifen zum Fahrradweg umfunktioniert und mit gelben Streifen vom Fahrestreifen getrennt. Meistens bestehen diese Radwege nur für eine kurze Zeit und in besonderen Situationen. Es bleibt das Problem der Fahrradabstellplätze. Um diesem Problem beizukommen, könnten Fahrradparkhäuser errichtet werden, in denen viele Fahrräder auf kleiner Fläche Platz finden. Eben wie ein Autoparkhaus, nur für Fahrräder.

Was definitiv angegangen werden muss, ist die Überarbeitung der Fahrradwege. Denn nicht nur die Breite erschwert das Radfahren an vielen Orten, auch der allgemeine Zustand der Radwege ist teilweise regelrecht katastrophal. Radfahrwege, die holprig und rissig sind, machen das Fahren darauf gefährlich und verderben den Spaß. Ganz besonders ärgerlich ist das, wenn die Autostraße daneben ebenmäßig und neu ist.

Doch es gehören nicht nur die bestehenden Radwege überarbeitet, sondern auch neue Radwege gebaut. Denn an all den Stellen, an denen es noch keine Radwege gibt, muss zwangsläufig auf die Straße ausgewichen werden. Doch Radwege können nicht von heute auf morgen gebaut werden und es gibt etwas, was jede\*r einzelne von uns tun kann: Wir können so achtsam wie möglich mit allen anderen Verkehrsteilnehmer\*innen umgehen.

Egal, ob wir im Auto sitzen, auf dem Fahrrad oder ob wir zu Fuß unterwegs sind: Wenn wir alle uns bemühen, konzentrieren und einen freundlichen Umgang miteinander pflegen, können viele Unfälle – und auch Beinahe-Unfälle – vermieden werden. Und so, wie es in Deutschland dann laufen könnte, sieht es tatsächlich in einigen Städten schon aus. Bocholt zum Beispiel: Dieses eher unbekanntes Städtchen mit 74 000 Einwohnern liegt in Nordrhein-Westfalen. Der Ort bemüht sich um den Radverkehr und hat beispielsweise mehrere E-Bike-Ladestationen, Fahrradampeln, eine 13 Meter breite Fahrrad- und Fußgängerbrücke und Fahrradschnellwege. Die Sicherheit der Radfahrer\*innen hat Vorrang in Bocholt und neue Stadtteile werden immer so geplant, dass Radler\*innen einen »Vorteil« haben.

Die Ortschaft ist also auf jeden Fall ein Vorbild für andere Städte in Deutschland: Sechsmal wurde Bocholt nun schon vom ADFC zur fahrradfreundlichsten Mittelstadt des Landes gekürt. Vielleicht weckt das ja den Ehrgeiz einiger anderer deutscher Städte und der Politiker\*innen, sodass es bald auch in anderen Kommunen so aussieht wie in Bocholt.

Louisa hat ihr Fahrrad up-cyceln lassen und zieht es jedem Auto vor

Julia würde gerne mal in Kopenhagen Fahrrad fahren

Antonia kämpft sich bei Wind und Wetter mit dem Fahrrad durch den Großstadtdschungel



# WELTWEIT MOBIL

Überall wo Menschen leben, sind sie – in irgendeiner Form – unterwegs. Das kann mitunter aber ganz anders aussehen als hier in Deutschland. Wir berichten hier von zwei Mobilitätserfahrungen aus anderen Teilen der Welt.

Reisen in Indien läuft ziemlich anders ab als bei uns. Fliegen können sich nur wenige Einheimische leisten, ein eigenes Auto haben viele nicht. Viele Menschen bewegen sich mit Fahrrad oder Motorrad fort. Trotzdem fand ich den Verkehr fast rund um die Uhr sehr dicht und in den besuchten Großstädten war Stau allgegenwärtig. Im Straßenbild sind, neben den heiligen Kühen (die mancherorts auch mitten auf der Fahrbahn laufen und liegen), die Tuk-Tuks überall anzutreffen: Dreirädrige Motorwagen, ein Platz vorne, zwei hinten, ohne Türen und mit knatterndem Moped-Motor. Sie sind oft als günstige Taxis unterwegs. Längere Distanzen sind auf der Straße nur mühsam zurückzulegen. Auf den Landstraßen mischen sich die Ochsenkarren, Mopeds und Rikschas mit haushoch beladenen LKWs.

Für Tourist\*innen wie für Einheimische kommt dem Zug eine wichtige Rolle zu. Das Schienennetz ist aufgrund der langen britischen Kolonialherrschaft gut ausgebaut – allerdings wurde seit der Unabhängigkeit Indiens wenig erneuert. Viele Züge fahren über tausende Kilometer durch den ganzen Subkontinent, haben über 15 Wagen und 8 Klassen. Von Betten über Liegen zu Sitzwagen, mit Abteilen oder Großraum, jeweils mit oder ohne Klimaanlage. Außerdem spezielle Abteile für Frauen, Ältere, usw. Die Fahrkarten mit Reservierung – säuberlich nach Klassen und Zuteilungsquoten (Allgemein, Foreigners, Militär, ...) sortiert – sind durchaus schon Wochen im Vorhinein ausgebucht. Für unsere Verhältnisse ist das Eisen-

bahnsystem eher betagt, aber es funktioniert, auch dank viel Personal. Für unsere Fahrkarten mussten wir über eine Stunde anstehen – das galt als normal – und das, obwohl wir schon einen speziellen Schalter für »foreigners« aufsuchten (die Website ist so kompliziert ...).

Endlich im Besitz einer Fahrkarte mussten wir dann zur Abfahrt den richtigen Zug finden. Anzeigen konnten wir nicht entdecken, also am Auskunftsschalter im Gewühl angestanden und nachgefragt. Dabei wird viel gedrängelt. Am Gleis dann den Wagen ausfindig machen und auf den außen neben den Türen aufgehängten Zetteln mit Tabellen unsere Namen finden, um den richtigen Platz auszumachen. Zum Glück hält der Zug ein paar Minuten.

In puncto Komfort war unser Zug nicht mit Mitteleuropa vergleichbar (da blieben auch mal Türen offen während der Fahrt), aber durchaus ganz ordentlich und um Längen der Straße überlegen. Die Pünktlichkeit war mäßig – aber Indien lehrte uns Geduld und Zufriedenheit mit den kleinen Dingen. Und bei diesen Menschenmassen ist es doch beeindruckend, dass sie es alle an ihr Ziel schaffen.

Wer sich selbst aufmachen möchte, dem sei diese Seite sehr empfohlen, die es auch für viele andere Länder gibt: [www.seat61.com/India.htm](http://www.seat61.com/India.htm)



Autos, Busse, Motorräder teilen sich die Straße mit einem tierischen Fortbewegungsmittel (links) / eine für uns undenkbar Mitfahrgelegenheit: Einfach mal hinten an einem kleinen Laster festhalten (mitte oben) / Einsteigen, bitte! Zug am Bahnsteig (mitte unten) / Dichter Verkehr auf einer mehrspurigen Straße (rechts)

Fotos: Melissa Hirsch, Felix Sauter



Alex

würde gerne mal mit der Mini-Dampflok den Himalaya erklimmen



# Kanada



Highway in Kanada (links) / Die Fahnen zur Straßenüberquerung (Mitte) / Küstenstraße (rechts)

Was mir in Kanada als erstes auffiel, waren die breiten Highways. Teils fünfspurige Straßen, die alles miteinander verbinden und vor allem für das Auto ausgelegt sind.

Auch in der Kleinstadt im Osten Kanadas, in der ich war, war das Auto das dominierende Verkehrsmittel. Fuß- oder Fahrradwege vermisste ich dagegen. Verwöhnt vom hamburgischen ÖPNV-System, musste ich mich erst einmal an den unregelmäßigen und vergleichsweise seltenen Bustakt gewöhnen. Dieser hatte vermutlich auch viel mit der ländlichen Umgebung zu tun, aber insgesamt habe ich in Kanada ein ganz neues Verständnis von Mobilität und weiten Strecken kennengelernt.

Als ich einmal den letzten Bus verpasste und mich plötzlich alleine in einer unbekanntenen Region vorfand, musste ich ebenfalls umdenken. In dieser Situation war ich dann doch ganz froh, mit dem Auto abgeholt zu werden.

In dem Ort gab es auch einen Bahnübergang. Ich blieb jedes Mal davor stehen, guckte nach links und rechts und ging erst dann über die Schienen. Vor Ort wurde ich deshalb immer komisch angeguckt. Auf Nachfrage erfuhr ich dann, dass an dieser Bahnstrecke seit Jahren keine Züge mehr unterwegs waren.

Eine kanadische Zugstrecke, die allerdings rege genutzt wird, ist die Trans-Canada-Route. Diese führt von West nach Ost durch ganz Kanada und verbindet die großen Städte Vancouver und Toronto miteinander. Sie ermöglicht es, auch ohne Auto und Flugzeug durch Kanada zu reisen.

Trotz der nicht vorhandenen Fußwege an vielen Straßen, kam ich mir auf den Straßen dennoch sehr sicher vor. Die Menschen fahren sehr zuvorkommend

und für Schulkinder gab es Reflektorfahnen, um bei der Straßenüberquerung auf sich aufmerksam zu machen. Auch gibt es in Kanada eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h auf den Highways, die für eine gewisse Sicherheit sorgt und aufgrund hoher Bußgelder auch meist eingehalten wird.

Insgesamt ist der kanadische Verkehr ganz anderen Einflüssen ausgesetzt als der deutsche. Besonders das Wetter kann in vielen Teilen Kanadas sehr extrem sein. Ich habe dort Tage erlebt, an denen aufgrund von Schnee und Eis auf der Fahrbahn keine Autos und Busse fahren und insgesamt kein Mensch unterwegs war.

Ein weiterer Punkt sind Bären und Elche. Ich fuhr an mehreren Warnschildern vorbei und ein Freund von mir wäre in Kanada beinahe mit einem Bären kollidiert.

Aufgrund langer Wege und wenig ausgebautem ÖPNV ist das Auto also bisher immer noch das bevorzugte Fortbewegungsmittel vieler Menschen in Kanada. Über 1.000.000 km Straßen verbinden die weit verteilten Orte miteinander. Zum Vergleich: Deutschlands Straßennetz umfasst etwa 230.000 km. Langfristiges Ziel Kanadas ist es, den ÖPNV weiter auszubauen und die Verkehrswende anzukurbeln.

Von diesem Aufenthalt kehrte ich mit vielen neuen (Mobilitäts-)Erfahrungen zurück. Einerseits begeistert von der gegenseitigen Wertschätzung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer\*innen, andererseits froh, die fehlenden Fahrradwege und verspäteten oder nicht vorhandenen Busse hinter mir zu lassen. Seitdem bin ich auf jeden Fall gegenüber dem deutschen ÖPNV positiver eingestellt.



Janna

ist von der Weitläufigkeit Kanadas sehr beeindruckt



# INDIEN



# FAKTENCHECK: E-AUTO



Immer mehr Autos werden mit Strom betrieben. Die Beliebtheit dieser Elektroautos nimmt stetig zu und sie werden häufig als Lösung für diverse Mobilitätsprobleme bezeichnet. Doch welche Auswirkungen hat diese Entwicklung und ist das E-Auto tatsächlich eine (klimafreundliche) Alternative zum herkömmlichen Verbrenner? In diesem Faktencheck wirst du es herausfinden!



2016 waren weniger als 1 % der **AUTO-NEUZULASSUNGEN E-AUTOS**. 2020 lag ihr Anteil mit 398.000 Autos bei knapp 13 %

Der Kauf eines E-Autos wird in Deutschland **STARK SUBVENTIONIERT**. Für ein E-Auto unter 65.000 €, gibt es einen Zuschlag von bis zu 9000 €, für Hybridfahrzeuge liegt die Prämie bei knapp 5.600 €. Aufgrund **HOHER ANSCHAFFUNGSKOSTEN** können sich nur bestimmte Teile der Gesellschaft ein E-Auto leisten. Staatliche Investitionen in Autoinfrastruktur kommen so hauptsächlich Menschen mit höherem Einkommen zugute.



Bei der Herstellung eines durchschnittlichen E-Auto Akkus wird so viel CO<sub>2</sub> ausgestoßen, wie ein Mittelklasse Benziner auf 100.000 km ausstößt. Nach dieser Zeit ist die **CO<sub>2</sub> BILANZ** der Elektroautos allerdings deutlich besser als die des herkömmlichen Verbrenners.

Bis 2030 müssen sich die **EMISSIONEN** von Autos nach einer EU-Richtlinie auf unter 59 g pro Kilometer belaufen. Dies wäre nur mit stärkerer E-Auto Nutzung möglich, denn derzeit liegt der Durchschnittswert eines Autos bei 120 g pro Kilometer. Damit E-Autos aber tatsächlich klimaneutral werden, muss der Strom mit dem sie fahren aus **ERNEUERBAREN ENERGIEN** kommen.



Für den Akku der E-Autos werden viele seltene Rohstoffe benötigt. Einer von ihnen ist **LITHIUM**. Das Alkalimetall wird vor allem in Chile abgebaut. Dort sorgt der hohe **WASSERVERBRAUCH** beim Abbau für massive Probleme.

Das E-Auto bleibt aber dennoch nur das kleinere Übel. Es ist immer noch ein Auto und sollte nicht zu Ungunsten von Fahrrad oder ÖPNV gefördert werden. **UMWELTFREUNDLICHERE ALTERNATIVEN** führen häufig zu einem **REBOUND EFFEKT**. Also zu einer noch stärkeren Nutzung des Objekts. Dies wird auch beim E-Auto erwartet. Auch für kürzere Strecken, die vorher ohne Auto zurückgelegt wurden, wird nun das so umweltfreundliche E-Auto verwendet. Dadurch steigen die Emissionen.

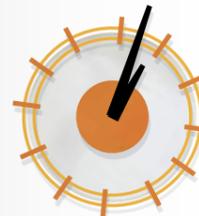


Die meisten E-Autos haben im Moment eine **REICHWEITE** von 350 km. Einige kommen sogar mit einer Ladung 500 km weit. Damit liegt die durchschnittliche, tägliche Autostrecke mit 60 km stark unter der Reichweite.

Um ein E-Auto zu laden, benötigt eine normale, öffentliche Säule zwischen zwei und vier Stunden. An **SCHNELLADESÄULEN** dauert eine Ladung 20 bis 30 Minuten.



Janna  
ist auch weiterhin am liebsten  
mit dem Fahrrad unterwegs



# FAKTENCHECK: WARUM IST DIE BAHN VERSPÄTET?

Du hast dich vielleicht abgehetzt, stehst am Bahnsteig und – dein Zug ist verspätet. Kommt dir das bekannt vor?

Natürlich ist jeder Fall anders. Manchmal geht schlicht einer der über 33.000 Züge kaputt, schließlich laufen sie jeden Tag Höchstleistungen von über 1.000 km. Trotzdem muss die Bahn versuchen, die Ankunftszeit minutengenau vorherzusagen. Denn in dieser einen Minute wird die optimale Trasse für deinen Zug bereit gehalten: eine grüne Welle ohne unnötige Halte. Da stehen dann keine langsameren Regional- und Güterzüge vor dem schnelleren Zug.

Der Platz auf den Schienen ist aber begrenzt, überholen geht nur an ausgewählten Stellen. Die Züge haben auch einen gehörigen Bremsweg: Bei einem ICE in voller Fahrt 4 km. Da darf nichts im Weg rumstehen. Damit keine Unfälle passieren, gibt es seit den Anfängen ausgefeilte Signal- und Sicherungssysteme.

Und dann kommt die Häufigkeit der Züge hinzu: Fahren zwei Züge am Tag, kommen sie sich nicht in die Quere. Aber enge Takte auf überlagerten Linien mit verschiedenen schnellen Zügen, wie in Deutschland, bringen das System an seine Grenzen.

Die Züge sind übrigens dann am unpünktlichsten, wenn sie am vollsten sind, z.B. Freitagnachmittag. Reisende wählen oft die Abfahrten, die überdurchschnittlich verspätet sind. Willst du unbedingt pünktlich unterwegs sein, fahre doch einmal zu Zeiten schwacher Auslastung. Und Regionalzüge sind meist pünktlicher als Fernzüge.

Viele Verspätungen gehen auf Fahrgäste zurück. Daher ist es so wichtig, alle Türen des Zuges zu benutzen. Vorausplanen ist einfach: Schau auf die Wagenreihung auf der Anzeige, um gleich im richtigen Bahnsteigabschnitt zu

stehen und guck auf die App, ob dein Zug verspätet angezeigt wird. Und auf **zugfinder.de** siehst du, wie häufig dein Fernzug in den letzten Tagen verspätet war.

Ist dein Zug zu spät, darfst du meist ab 20 min Verspätung am Zielort auch mit anderen Zügen in deine Richtung fahren (aber vorher fragen). Überhaupt gilt: Locker bleiben! So empfahl es auch DIE ZEIT, denn »Bahnfahren ist immer eine Grundübung in Demokratie«. Woher kommt dein persönliches Verspätungsempfinden überhaupt?



Deutschlandweit kommen 4 von 5 Zügen im Fernverkehr pünktlich – bei den S-Bahnen sogar weit über 90 %. Die Pünktlichkeitsstatistik ist ein leidiges Thema. Ob der Wert nun bei 78 oder 81 % liegt, ist weniger relevant, denn der Wert gilt pro Zug. Fährst du also mit 2 x umsteigen, so ist der Gesamtwert nur noch 80 % von 80 % von 80%, also 51 %. Wenn du viel

Gepäck dabei hast, probier doch mal die Funktion »Umsteigezeit anpassen« – z.B. auf 15 min – in der Suchmaske.

Was kann unsere Gesellschaft tun, um Verspätungen langfristig zu reduzieren? Schienen und moderne Signaltechnik ausbauen! Das braucht Mut und Geld. Bahnfahren in Deutschland gilt vielen ja als teuer, weil sie bei den Alternativen Anfahrten, Fahrzeugabnutzung, Abgassteuern und Maut nicht voll berücksichtigen. Das steckt in einer Fahrkarte aber alles drin. Auch Pünktlichkeit kostet, nämlich Infrastruktur, Bauarbeiten und dadurch viel Geld. Die ausgezeichnete Pünktlichkeit der Schweizer Züge ist auch durch doppelt so hohe Fahrpreise wie bei uns teuer erkauft. Vielleicht müssen wir uns fragen: Wie viel ist uns pünktlich sein wert?



Alex  
wollte als Kind unbedingt  
Lokführer werden



# SCHÖNE NEUE WELT?!

**Wie wird die Mobilität der Zukunft aussehen? Das hängt ganz stark von unseren heutigen Entscheidungen ab. Mobilität kann nachhaltiger werden – wenn Politik und Wirtschaft, Wissenschaft und natürlich auch wir Konsument\*innen richtig handeln. Wir haben uns Gedanken darüber gemacht, was passieren könnte, wenn die Weichen richtig gestellt werden. Und was passieren könnte, wenn das nicht passiert.**

Du erinnerst dich an das Versprechen der grünen Technologien. Deine Mutter erzählte dir noch von der Verheißung der E-Autos, dass es schick war, sich ein solches Gefährt als Zweit- oder gar Drittwagen anzuschaffen, um damit kurze Strecken in der Stadt zurückzulegen. In den Tagen deiner Kindheit war es ganz selbstverständlich, dass in jedes Fortbewegungsmittel Akkus eingebaut waren, genauso wie es selbstverständlich war, in Flugautos zur Schule zu fliegen. Wenige Jahre später hohlte man den Boden unter den Städten aus, um den Verkehr unterirdisch fließen zu lassen, doch egal wofür man sich entschied, man stand stundenlang im Stau.

Trotzdem wurden alternative Infrastrukturen nie nachhaltig ausgebaut, denn die Industrie, die hinter den Technologien stand, entwickelte ständig neue Dinge mit grünem Anschein, die neue Fabriken brauchten und neue Ressourcen fraßen; in zwanzig Jahren rechte sich das, hieß es immer. Doch ihr hattet keine zwanzig Jahre mehr. »There are no jobs on a dead planet« stand auf dem Plakat, mit dem du vor der Giga-Factory protestierst, doch die Stimme des Geldes sprach lauter.

Selbst als der point of no return absehbar und unaufhaltsam näher rückte, fuhren Menschen in Kolonnen auf die Straße und brüllten mit heulenden Motoren gegen etwas an, das sie »Öko-Diktatur« nannten. War man hingegen des Nachts auf den Straßen unterwegs, kam es nicht selten vor, dass man einen Brandsatz auf eines der Blechmonster am Straßenrand fliegen sah.

Heute wagt sich kaum ein Mensch mit seinem Fahrzeug überhaupt noch auf die Straßen außerhalb der Mauern, die die Reichsten um ihre Bezirke errichtet haben. Du hast gehört, dass innerhalb dieser Mauern ein Leben stattfindet, das dem Leben »vorher« ähnelt. Für dich ist es unvorstellbar.

Du bist meist zu Fuß unterwegs. Mithilfe der rationierten Mobilitäts-Marken könntest du dir Fahrkarten für den ÖPNV kaufen, doch du musstest deine Marken weiterverkaufen, damit dein Geld für die Miete reicht. Der ÖPNV ist ohnehin nahezu unbenutzbar. Nachdem der Golfstrom aufhörte zu zirkulieren und es schlagartig kalt in Deutschland wurde, brach die marode Infrastruktur zusammen.

Seit dem rapiden Anstieg des Meeresspiegels tritt regelmäßig der Fluss über die Ufer, da die Deiche von den regelmäßigen Sturmfluten strapaziert sind. An der Straßenlaterne vor deinem Haus ist ein Floß angebunden, das du dir selbst zusammengestimmert hast. Wenn es gerade mal wieder friert, bewegst du dich auch gern mit Schlittschuhen fort. Das kann sogar ganz angenehm sein, und dann denkst du daran, dass du wirklich Glück gehabt hast, vor allem verglichen mit den Schreckensgeschichten, die du aus den Ländern gehört hast, denen dein Land jahrzehntelang die Rohstoffe zu menschenunwürdigen Bedingungen entriess.

Musste es wirklich so enden?

Es ist Freitag, der 04. Juni 2094. Ich trete in die Pedale meines E-Riders und fühle mich, als würde ich fliegen. Der E-Rider, ein elektrisches Hochgeschwindigkeits-Fahrrad, bewegt sich unter meinen Füßen wie von selbst. Neben mir ziehen die vielen Grünflächen der Stadt eilig vorbei, genau wie die Jogger\*innen, Fußgänger\*innen und langsameren Radfahrer\*innen abseits der Fahrradschnellstraße.

Manchmal stelle ich mir vor, wie es gewesen sein muss, als noch Autos durch diese Straßen gefahren sind und mit ihrem dunklen Rauch die Luft verschmutzt haben. Ich nehme einen tiefen Atemzug der frischen Luft. Genau hier, wo ich gerade fahre, sollen die schweren Gefährte durch die Stadt gerast sein. Die ganzen herrlichen Wildwiesen und Waldflächen waren einmal graue Betonplätze, nur für Autostraßen oder Parkplätze. Kopfschüttelnd trete ich stärker in die Pedale und sehe auch schon das Ziel vor mir: eine der vielen Ride&Share-Stationen, an denen jeder seinen E-Rider kostenlos ausleihen und wieder abgeben kann.

Ich finde schnell einen Stellplatz für mein Rad und registriere den Standort in der App. Normalerweise würde ich jetzt zur Arbeit laufen, doch heute hole ich eine Freundin von ihrem mehrwöchigen Forschungsausflug aus der Schweiz ab. Ich biege in das nahegelegene Bahnhofsgelände ein. Dort angekommen, bleibe ich kurz stehen, um das Mobilitäts-Netzwerk zu bestaunen, welches sich über mir erstreckt. Hunderte durchsichtige Hyperloop-Tunnel bilden ein Netz aus Kurzstreckenverbindungen. Alle paar Sekunden schießt eine menschengroße Kapsel mit Reisenden durch die Röhren mit Solardächern. So kommt jede\*r in kürzester Zeit energiesparend ans Ziel.

Das leise Zischen und Murmeln, als zwei Passagier\*innen aus einer Kapsel austreten, reißt mich aus meinen Gedanken und ich laufe die Treppen runter zum Bahnsteig. Die Magnetschwebbahn, mit der meine Freundin von Bern nach Berlin fährt, kommt nach etwa eineinhalb Stunden Fahrt im unterirdischen Bereich des Bahnhofes an.

Die Magnetschwebbahn ist für mich noch immer ein beeindruckendes Gefährt: so schnell, dass man oft gar nicht mitbekommt, dass man fährt, brausen die Züge mit 1.200 km/h durch unterirdische Tunnel. Weltweit wird man dadurch vernetzt, teilweise verlaufen die Strecken durch Tunnel in den Ozeanen. Und dabei ist der Energieverbrauch so gering, dass der Antrieb allein durch nachhaltige Energien erfolgt. Wegen des niedrigen Energieverbrauches und der Mobilitätssteuer, die jeder zahlt, sind die Zugtickets nahezu kostenlos. Und obwohl das Reisen so einfach ist, hat sich das Mobilitätsverständnis der Menschen gewandelt: alle Verkehrsmittel werden achtsam und bewusst genutzt.

Geräuschlos öffnen sich die Türen der Magnetschwebbahn und ich entdecke meine Freundin. Gemeinsam verlassen wir das Bahnhofsgelände und setzen uns auf eine der vielen Wiesen... wir haben uns viel zu erzählen!



**Gesine**

ist wütend, weil alles auf ein dystopisches Szenario hinauslaufen scheint und trotzdem nicht konsequent gehandelt wird



**Clara**

fliegt auch jetzt schon mit ihrem Fahrrad durch die Gegend und würde gerne einmal in der Utopie leben

Fotos: Patrick Hendry / unsplash (links), Paula Prekopova / unsplash

# AUF DEM WEG SIND ALLE GLEICH



*Franja ist im Herbst 2019 den Jakobsweg gepilgert und beantwortet dir hier ein paar der wichtigsten Fragen rund um diese besondere Art, unterwegs zu sein.*

## Wie bist du auf die Idee gekommen, zu pilgern?

In der Schule habe ich mal einen Vortrag über den Jakobsweg gehalten. Ich wusste also, dass es ein ganzes Netz von Jakobswegen in Europa gibt, die alle als Ziel die Stadt Santiago de Compostela im Norden Spaniens haben. Nach dem Abitur wollte ich dann unbedingt alleine eine Reise machen, die mich sowohl körperlich als auch mental herausfordert. Außerdem wollte ich am liebsten ein spanischsprachiges Land bereisen, um mein in der Schule gelerntes Spanisch in der Praxis anzuwenden. Der Jakobsweg verbindet all diese Dinge und war somit das perfekte Ziel!

## Wann hast du mit der Planung angefangen?

Etwa sechs Wochen bevor ich los gepilgert bin, hatte ich in einer Nacht ganz spontan die Idee, den Jakobsweg zu wandern. Einen Tag später hatte ich das Flugticket gebucht. Andere Pilger\*innen planen ihren Jakobsweg zwei Jahre lang! Die folgenden Wochen habe ich jede freie Minute dafür genutzt um Reiseblogs und Reiseführer zu lesen und alles vom Rucksack bis zu den Wandersocken zu kaufen.

## Was darf unterwegs auf keinen Fall fehlen?

Abgesehen von den offensichtlichen Dingen wie Wanderschuhen, Rucksack, Schlafsack und Kleidung, hat mir ein einfaches Stück Schnur in vielen Situationen geholfen. Ich habe sie als Wäscheleine, zum Befestigen von Dingen am Rucksack oder als Handschlaufe an meinem Wanderstock genutzt.

## Wem würdest du das Pilgern empfehlen?

Eigentlich kann jede\*r pilgern und ich würde es auch jede\*m empfehlen. Egal ob drei Tage oder sieben Wochen, egal ob in Deutschland oder in Spanien, das Schöne am Pilgern bleibt gleich: man bewegt sich, man ist in der Natur, man lernt sich und andere Menschen kennen, man reist ganz langsam und lernt das Land, in dem man wandert, auf eine ganz besondere Weise kennen.

## Woran denkst du am liebsten zurück?

An die Begegnungen mit den anderen Pilger\*innen. Ich habe Menschen aus der ganzen Welt und jeden Alters getroffen, wovon jede\*r seine oder ihre ganz eigene Geschichte hat. So unterschiedlich unsere privaten Leben zuhause auch sein mochten, auf dem Jakobsweg waren wir alle gleich. Alle hatten ähnliche Gedanken, Probleme, Hoffnungen und vor allem ein gemeinsames Ziel: Santiago de Compostela.

**Franja**  
Abgesehen vom Planen ihrer nächsten Wanderung interessiert sie sich für Kultur, Vielfalt und Gesellschaft.

**Antonia**  
war in ihrem letzten Wanderurlaub in der Sächsischen Schweiz unterwegs

# 9

# INSIDERTIPPS FÜR DEINE NÄCHSTE REISE

## ÜBER DEN TELLERRAND SCHAUEN

**1** Ein Bahnticket in benachbarte Länder kannst du bei der DB kaufen. Wenn du keinen Sparpreis mehr bekommst, wird das aber schnell ziemlich teuer. Schau in dem Fall auf die Internetseite der dortigen Bahngesellschaft. Dort sind die Tickets häufig günstiger. Dafür musst du nicht einmal die andere Sprache können, denn die Seiten lassen sich oft auf Deutsch oder Englisch anzeigen.

## COUCHSURFING STATT HO(S)TEL

**2** Du planst deine Reise und die Unterkünfte sind alle so teuer? Schau doch mal bei Couchsurfing vorbei ([www.couchsurfing.com](http://www.couchsurfing.com)). Couchsurfing ist kostenlos und du kommst bei netten Einheimischen unter, die dir meist auch gern noch die Stadt zeigen.

## 3

**RUCKSACK ANSTATT KOFFER**  
Hast du schon mal versucht, deinen Reisekoffer durch den Gang im ICE zu zerrren? Wenn du öfter verreist, denk doch mal über einen Trekkingrucksack nach. Die gibt es in ganz unterschiedlichen Größen und machen die Reise nicht nur im Zug flexibler.

**4** Entdecke ungewöhnliche Routen mit der Bahn  
Manchmal ist der Weg das Ziel! Schau mal, ob die Bahn dein Ziel nicht auch auf anderen Routen erreicht. Nebenstrecken sind häufig günstiger und landschaftlich reizvoller als die schnelleren Fernverkehrsstrecken.

## LEBENSRETTER BEI PLATTEN

Schau dich auf deiner Radreise einmal genau um. In vielen Fahrradläden kannst du dein Rad kostenlos aufpumpen. Und manche haben sogar coole Retro-Schlauchautomaten. So wird ein kaputtter Reifen nicht mal an einem Sonntag zum Problem!

## 5

## DIE ROUTENPLANER-APP »KOMOOT«

**7** Ein alternativer Routenplaner für alle Arten der unmotorisierten Mobilität. Du kannst damit super den nächsten Fahrrad- oder Wanderurlaub planen.

**8** Augen auf bei Ticketangeboten  
Du planst einen Städtetrip? Oft haben die dortigen Verkehrsverbünde Angebote für Tourist\*innen. Manchmal bekommst du aber auch günstige Angebote wie Mehrfahrten-tickets oder Streifenkarten, die dann preiswerter sind.

## EUROVELO: EUROPAAWEITE FAHRRADWEGE

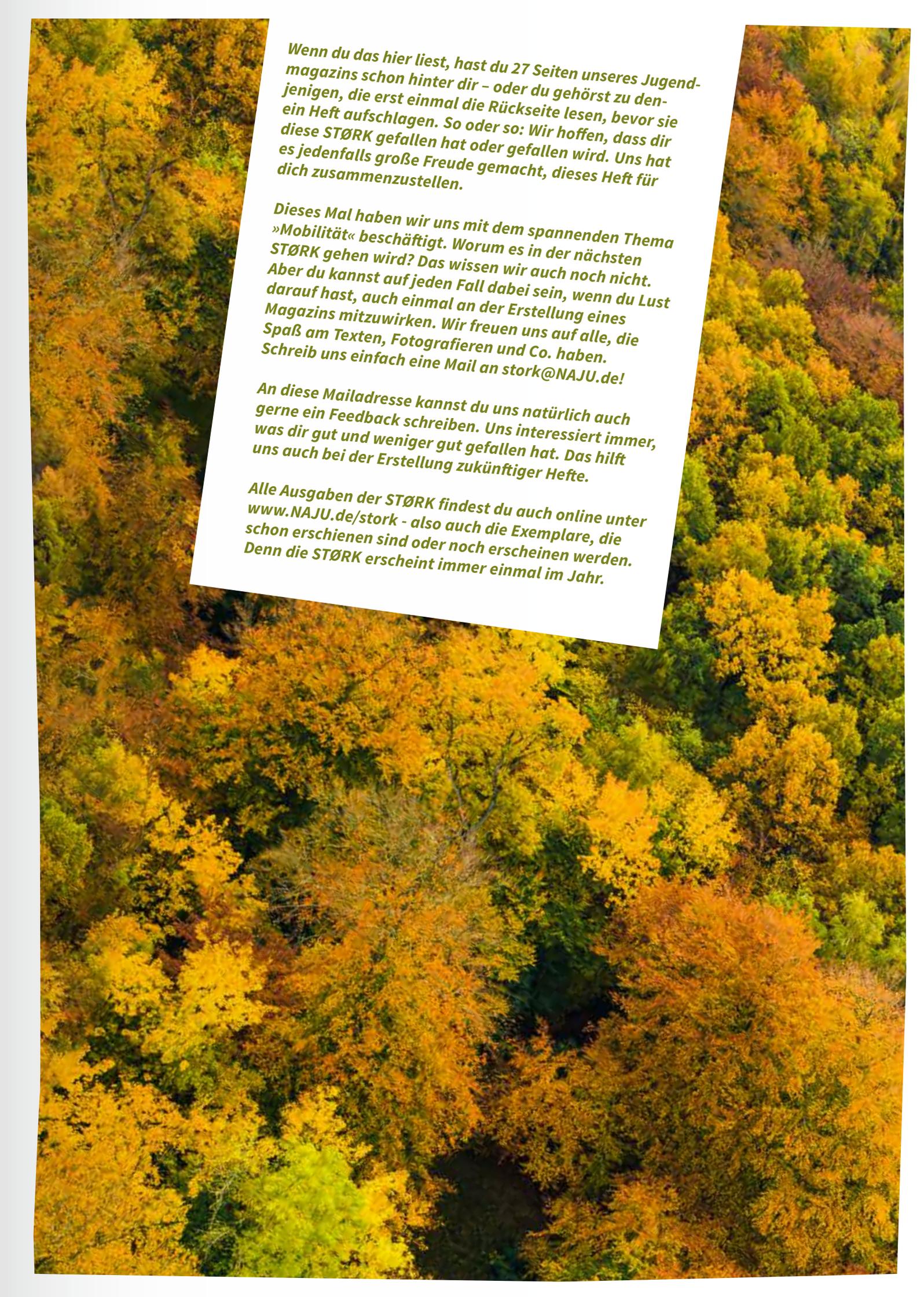
**9** Auf [de.eurovelo.com](http://de.eurovelo.com) kannst du Fahrradreisen durch ganz Europa planen. Hier gibt es viele Infos zu allen europäischen Fernradwegen.

**Marco**  
hat manchmal das Gefühl, privates Reisezentrum für die Familie zu sein

**Louisa**  
freut sich schon auf das Erwachen im Nachtzug bei einer zukünftigen Reise

Rebecca hätte diese Insidertipps gerne schon ihrem früheren Ich gezeigt

Fotos: Franja Eden



*Wenn du das hier liest, hast du 27 Seiten unseres Jugendmagazins schon hinter dir – oder du gehörst zu denjenigen, die erst einmal die Rückseite lesen, bevor sie ein Heft aufschlagen. So oder so: Wir hoffen, dass dir diese STØRK gefallen hat oder gefallen wird. Uns hat es jedenfalls große Freude gemacht, dieses Heft für dich zusammenzustellen.*

*Dieses Mal haben wir uns mit dem spannenden Thema »Mobilität« beschäftigt. Worum es in der nächsten STØRK gehen wird? Das wissen wir auch noch nicht. Aber du kannst auf jeden Fall dabei sein, wenn du Lust darauf hast, auch einmal an der Erstellung eines Magazins mitzuwirken. Wir freuen uns auf alle, die Spaß am Texten, Fotografieren und Co. haben. Schreib uns einfach eine Mail an [stork@NAJU.de](mailto:stork@NAJU.de)!*

*An diese Mailadresse kannst du uns natürlich auch gerne ein Feedback schreiben. Uns interessiert immer, was dir gut und weniger gut gefallen hat. Das hilft uns auch bei der Erstellung zukünftiger Hefte.*

*Alle Ausgaben der STØRK findest du auch online unter [www.NAJU.de/stork](http://www.NAJU.de/stork) - also auch die Exemplare, die schon erschienen sind oder noch erscheinen werden. Denn die STØRK erscheint immer einmal im Jahr.*