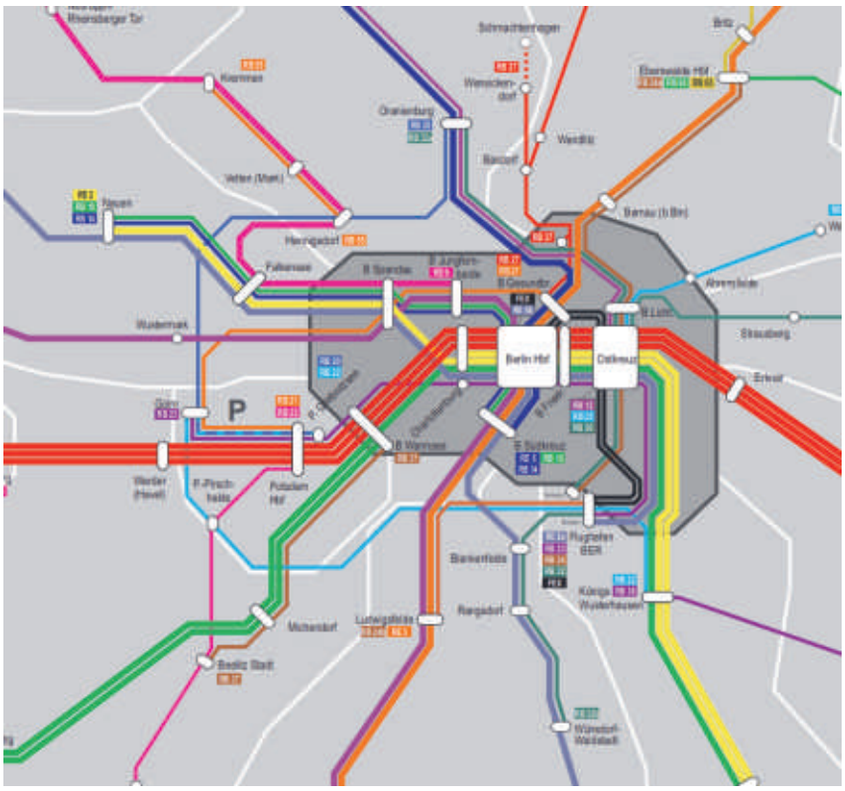
VCD Mobilität für Menschen.

Mitgliederrundbrief Winter 2017

Neues aus Brandenburg

Für mehr Nahverkehr in Brandenburg

Neuer Landesnahverkehrsplan stellt Weichen für Verbesserungen im Bahnland Brandenburg



Entwurf zum Landesnahverkehrsplan 2018: endlich mehr ÖPNV

Der VCD Brandenburg begrüßt, dass mit dem Entwurf zum Landesnahverkehrsplan 2018 endlich ein lange fälliges Signal für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg gesetzt wird. Trotzdem gibt es weiter Verbesserungsbedarf.

Unter der Beteiligung vieler VCD-Mitglieder hat der Landesvorstand am 7. November seine offizielle Stellungnahme beim Infrastrukturministerium abgegeben und in der Sitzung des zuständigen Ausschusses im Brandenburger Landtag zwei Tage später verteidigt.

Der VCD begrüßt vor allem, dass

- der LNVP nicht mehr von Streichungen und Stilllegungen von ÖPNV-Verbindungen geprägt ist, sondern eine beträchtliche Ausweitung des Angebots vorsieht,
- die ländlichen Räume und das Berliner Umland jeweils eine gute Berücksichtigung finden,
- der ökologische Aspekt – im Zusammenspiel mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes – betrachtet wird und
- zukünftig erstmals Landesmittel in erkennbaren Größenordnungen in die Hand genommen werden sollen.

Fortsetzung auf der nächsten Seite.

Unsere Themen in dieser Ausgabe

Wandern in Brandenburg 3
Weniger Halte für den RE 4
Termine 5
VCD in Zahlen 6
Nahverkehrsvortrag in Oberhavel 7
PARK(ing) DAY in Eberswalde 7
Verkehrsbeigeordneter für Potsdam 8
Bike and Tram 9
Stadtentwicklungsplan Potsdam 9
Kurz notiert 10
Reiseempfehlung des Rundbriefs ... 12

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

am 24. September hat bei den Bundestagswahlen eine Partei die drittmeisten Stimmen bekommen, die für nationalistische, ausgrenzende und antieuropäische Ziele eintritt. Eine Partei, die den Klimawandel leugnet und die eine „ideologisch geleitete Verkehrspolitik“ zu Lasten des Autos ablehnt.

Seit dem denke ich darüber nach, wie dem begegnet werden kann. Meiner Meinung nach geht es vor allem darum, deutlich zu machen, dass all diejenigen, die diese Partei und ihre Ideologie nicht wollen, in der Mehrzahl sind. Veränderungen können in einer parlamentarischen Demokratie in erster Linie über Parteien erreicht werden. Die Parteien sind maßgebend für die politische Willensbildung in Deutschland.

Durch eine Stärkung der demokratischen Parteien in Deutschland können wir ein deutliches Gegengewicht zu den Rechtspopulisten und -extremen schaffen. Ich möchte daher jeden von uns bitten für sich zu prüfen, ob nicht die Mitgliedschaft in einer demokratischen, weltoffenen und pro-europäischen Partei eine Alternative sein kann.

Das ist ein Schritt zu mehr Verbindlichkeit. Ich weiß, das fällt heute eher schwer. Nicht in allen Positionen, nicht mit allen führenden Politikerinnen und Politikern einer Partei wird man sich einig sehen. Daher die Neigung, sich zwar hier und da politisch zu engagieren – wie etwa in unserem VCD –, sich aber nicht festzulegen oder gar über eine Mitgliedschaft zu binden. Aber diese Verbindlichkeit ist jetzt notwendig!

Durch eine Mitgliedschaft in einer Partei können Sie an den Inhalten der Parteien mitwirken und mitbestimmen, welche Kandidaten aufgestellt werden. Sie können Einfluss nehmen auf die Themenschwerpunkte – auch im Hinblick auf die dringend erforderliche ökologische Verkehrswende. Nutzen Sie daher die hoffentlich etwas ruhigeren Feiertage zum Nachdenken, werden Sie Mitglied in einer demokratischen Partei und engagieren Sie sich dort!

Ihr Marc Nellen

Insbesondere ist jedoch positiv hervorzuheben, dass das Land im Rahmen der Kooperation "i2030" mit dem Land Berlin einen Infrastrukturausbau auf acht Korridoren zwischen Berlin und dem Umland vorsieht.

zu unkonkret und zu langsam

An vielen Stellen bleibt der LNVP jedoch im Ungefähren. Verbesserungen werden zwar beschrieben und als sinnvoll eingeschätzt – konkrete Zahlen und Planungen fehlen dann aber doch. Viele der beschriebenen Maßnahmen sind längst überfällig, und aufgrund des üblichen Planungsvorlaufs im ÖPNV bietet der neue LNVP keine Möglichkeit, die schon heute benötigten Verkehre auch zeitnahe bereitzustellen. Viele Maßnahmen, wie die für 2022 angedachten Taktverdichtungen und der in Aussicht genommene Infrastrukturausbau müssen viel schneller umgesetzt werden, so etwa die Taktverdichtung auf dem RE 1 und der zweigleisige Ausbau der S7, um der heutigen Nachfrage gerecht zu werden. So bleibt nur der dringende Appell, die jetzt angedachten Maßnahmen mit größtmöglicher Geschwindigkeit, im Einklang mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie der Natur, in Angriff zu nehmen.

Forderungen des VCD für einen sozialen und ökologischen ÖPNV

1. Die Verknüpfung und zuverlässige Vertaktung zu Rufbussen, Sammeltaxis und Bussen als Zubringerverkehr kommt zu kurz; diese sind gerade für ländliche Gemeinden wichtig, da hier die sogenannte „letzte Meile“ mit dem ÖPNV gefahren werden sollte, anstatt auf das Auto zurückzugreifen
2. Die Unterstützung von PlusBussen in finanziell schwachen Kreisen und die Prüfung von weiteren „landesbedeutsamen Buslinien“, damit Buslinien nicht an den Kreisgrenzen enden
3. Aussagen zur (Mit-)Finanzierung des Landes in die Fuhrparks der kommunalen Verkehrsbetriebe, z.B. durch feste Förderquoten für die Investitionen in barrierefreie und ökologische Fahrzeugneubeschaffungen, die über den derzeitigen Investitionszuschuss von 5 Mio. Euro jährlich für alle kommunalen Verkehrsbetriebe hinausgeht. Das derzeitige Fördervolumen ist viel zu niedrig
4. Der engere Kontakt mit Polen bei grenzüberschreitenden Planungen und Investitionszusagen bei den Verbindungen, insbesondere für den zweigleisigen Ausbau nach Stettin.
5. Das in der Mobilitätsstrategie gesetzte Ziel den Fuß- und Radverkehr sowie des ÖPNV bis 2030 von 47 Prozent auf 50 Prozent zu steigern, hätte im LNVP konkretisiert und das Ziel, gerade aus Klimaschutzgründen, verbessert werden müssen.
6. Die Verbesserung von Fahrgastinformationen und dem SEV, insbesondere bei Großstörungen
7. Die Einrichtung von weiteren Radstationen am oder im Bahnhof
8. Überlegungen zu alternativen Tarifformen, wie einem Bürgerticket und der Kostensenkung des relativ teuren Mobilitätstickets müssen vorangetrieben werden.

Die VCD-Perspektive auf die Verkehrspolitik in Brandenburg: Aufnahme aus der Anhörung zum Landesnahverkehrsplan im Infrastrukturausschuss des Brandenburger Landtages, wo uns Timm Buchholz vertreten hat.

Des Weiteren müssen die Maßnahmen, die in der Korridoruntersuchung 2030 „zur prioritären Weiterverfolgung“ deklariert wurden, jetzt sukzessive aber schnell angegangen werden, um einen Mehrwert für die Bürgerinnen und Bürger zu schaffen.
Die durch die Absage der Verwaltungsstrukturreform bereitgehaltenen Mittel in Höhe von 400 Mio. Euro, die Herr Ministerpräsident Dr. Woidke nun für „Infrastrukturmaßnahmen im ländlichen Raum“ ausgeben will, sollten jetzt noch eine konkrete Erwähnung finden.

Unser Dank gilt allen, die an diesem Entwurf mitgearbeitet haben und geholfen haben diesen zu verbessern. Die Frist für die Stellungnahme und die Vorbereitung der Anhörung vor dem Landtag war für uns als ehrenamtlicher Verein relativ kurz, weshalb wir wahrscheinlich in unserer Stellungnahme nicht alle Punkte aufnehmen konnten, die für uns als ökologischer Verkehrsclub wichtig sind.
Alles in allem ist der VCD aber optimistisch, dass die beschriebenen Maßnahmen zu einer erfolgreichen Umsetzung führen und dass das Land Brandenburg seine selbstzugeschriebene Rolle als „Bahnland" ernst nimmt und erreichen kann.

Timm Buchholz

Die vollständige Stellungnahme finden Sie unter

brandenburg.vcd.org/infothek/stellungnahmen

ÖPNV stärken

Für eine ökologische Zukunft

VCD

Nicht die Alpen, aber trotzdem reizvoll

Wandern im Hohen Fläming - ein Selbstversuch

Die Wetterprognose lautete Regen mit Temperaturen im einstelligen Bereich und wir hatten einen Kurzurlaub in Bad Belzig mit Besuch der Therme geplant. Doch der Herbst meinte es gut mit uns. Der Regen blieb aus und die Temperaturen kletterten auf 13 Grad. Definitiv zu schön, um den ganzen Tag drinnen zu verbringen. So wurden wir Ende Oktober spontan zu Wanderern in Brandenburg.

Für mich war Wandern bisher eher mit den Alpen oder dem Elb-Sandsteingebirge verknüpft. Brandenburg mit seiner Weitläufigkeit habe ich meist mit dem Fahrrad erkundet. Umso überraschter war ich, dass der Naturpark „Hoher Fläming“ explizit für Wanderurlaub wirbt: mit einem gut ausgeschilderten Wanderwegenetz, einem internationalen Kunstwanderweg und Pauschalangeboten von 2 bis 10 Tagen inklusive Übernachtung, Frühstück, Gepäcktransfer und kleinem Wellness-Paket.

Getestet haben wir die Wege rund um Bad Belzig. Sie führen für Brandenburger Verhältnisse durch angenehm bewegtes Terrain und bieten neben den Kunstobjekten auch eine abwechslungsreiche Landschaft mit Wald, Wiesen, kleinen Bächen und Fischteichen. Spektakuläre Aussichten, wie im Gebirge, sind es natürlich nicht, aber die überwiegend sich selbst überlassenen Wälder lassen das Potenzial der nächsten Jahr(zehnt)e schon erahnen.

Für Kinder geeignet

Auch für Familien sind die Wanderrouten unterschiedlicher Länge gut geeignet. Kinder finden an den Bächen und in den Wäldern immer etwas zu entdecken und die Burgen Eisenhardt und Rabenstein, sowie das Freizeitbad in Bad Belzig motivieren als interessante Ziele. Für die langweiligeren Streckenabschnitte sollten Eltern trotzdem ein paar Spielideen „im Gepäck“ haben, um die Kleinen mit „Such die nächste Wandermarkierung“, „Wortschlange“ oder „Was bin ich?“ auf Trab zu halten. Auch Geocaching-Fans kommen auf ihre Kosten. Für Jugendliche und Sportfreaks bieten die Wanderrouten jedoch wenige Herausforderungen. Der Hohe Fläming ist eher etwas für das entspannte Wandern. Und wer keine Fastenwanderung machen möchte, sollte auf jeden Fall ausreichend Verpflegung in den Rucksack packen, weil die gastronomische Infrastruktur nicht überall gut ausgebaut ist. Die Verkehrsanbindung ist mit dem Plusbus für Potsdam und Brandenburg zumindest in der Woche deutlich verbessert worden und in der Region sorgt die Burgenlinie fünfmal am Tag für Anschluss.

Mehr als ein Bahnhof

Überzeugend ist auch das Konzept für den Bahnhof in Bad Belzig. Ein nettes Café mit Tagessuppe, Kuchen und kleinen Snacks ermöglicht nicht nur Wanderern eine angenehme Einkehr. Neben dem Fahrkartenverkauf bieten der Regio-Laden und ein Fahrradverleih sinnvolle Zusatzangebote und zeigen, dass Bahnhöfe auch in kleinen Orten lebendige Kommunikationspunkte werden können.

Wandern im „Hohen Fläming“? Für mich ein Konzept, das Lust auf mehr macht. Das nächste Mal packe ich die Wanderschuhe ein und erkunde den 147 km langen Burgenwanderweg.

Anja Hänel

Weitere Informationen zur Wanderregion "Hoher Fläming" s. www.wandern-im-flaeming.de/

Schöne Landschaft mit Kunst: Wandergebiet Steile Kieten und Skulptur "Axis Mundi 2" von Jens Kranitz.

Kein Halt an jeder Milchkanne

Ein Plädoyer für weniger Halte auf RE-Linien am Beispiel des RE 2

Bei unserer jüngsten Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan kam die Debatte auf, ob es aus VCD-Sicht wünschenswert ist, dass Regionalexpress-Züge an jedem noch so kleinen Haltepunkt halten. Aus diesem Anlass wollen wir die Diskussion breit im gesamten Verband führen. Den Auftakt bildet der folgende Artikel unseres Autoren Dieter Schuster, der sich für eine Beschleunigung der RE ausspricht und dafür gerne auf einige Halte verzichten würde. Wie sehen Sie das? Wir freuen uns über Leserbriefe und auf Ihre Meinung.

Seit die ODEG die Haltepunkte Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch auf der Strecke RE2 (Wismar - Cottbus) wegen der ständigen Verspätungen dieses Zuges nur noch mit wenigen Zügen am Tage bedient, gibt es in der Region heftige Proteste.
Zu Recht? Wir haben versucht, uns dazu ein Bild zu machen.

Der Vorteil des Einen ist der Nachteil des Anderen

Ein echtes Verlustgeschäft für die Cottbuser, Vetschauer, Lübbenauer und Lübbener: Wenn der RE2 in Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch halten sollte, könnten die Nutzer der anderen sieben Haltepunkte auf dieser Strecke, die sogar mehr als 50 Ein- und Aussteiger pro Tag zu verzeichnen haben, zu Recht fordern, dass der RE2 auch dort hält. Rechnet man pro Halt mit einer Verzögerung von nur drei Minuten (Zeitverlust durch Bremsen und Beschleunigen sowie die Haltezeit selbst), dann ist der RE2 30 Minuten länger unterwegs.
Wir meinen, dass diese Verlängerung der Fahrzeit den Fahrgästen, die nicht an den genannten Haltepunkten ein- oder aussteigen, kaum zuzumuten ist, insbesondere den Cottbuser Pendlern, die dadurch täglich eine ganze Stunde verlieren würden; bei nur drei zusätzlichen Halten wären es immerhin auch noch 18 Minuten!
Stellen wir nun noch die Anzahl der Ein- und Aussteiger der großen Stationen denen der kleinen Haltepunkte gegenüber, schlägt das Pendel aus unserer Sicht ganz eindeutig zuungunsten der Haltepunkt-Befürworter aus!

Außer Kolkwitz, Kunersdorf und Lubholz haben alle Haltepunkte mehr als 50 Ein- und Ausstiege pro Tag.

Festlegungen im Land Brandenburg

Im Landesnahverkehrsplan (Brandenburg) 2013-2017 (LNVP) wird auf Seite 79 ausgeführt: „Das Land Brandenburg prüft die Situation sehr schwach nachgefragter Stationen. Auf der Basis der Fahrgasterhebungen des VBB über mehrere Jahre wurden 60 Stationen mit unter 50 Ein- und Aussteigern pro Tag herausgefiltert. Diese Grenze wurde aus Gründen der Handhabbarkeit gewählt. Daraus ist nicht abzuleiten, dass jede Station eine Mindestreisendenzahl haben muss."

Lösungsansatz 1

Im LNVP wird also die Anzahl der Ein- und Aussteiger als Kriterium für einen Halt angegeben, aber nicht als ausschließliches. Es müssen also weitere Kriterien her.
Klar ist, dass der RE2 nicht an allen Haltepunkten halten kann, denn dann verlöre er zu viel Zeit. Es ist also erstens die mögliche Anzahl der Halte festzulegen und zweitens sind die entsprechenden Haltepunkte auszuwählen. Die Anzahl der möglichen Halte kann nur das Land festlegen, denn hier sind Anschlusszwänge, Streckenauslastung und anderes zu berücksichtigen.
Doch die Auswahl der Halte sollte von den Anliegerkommunen durchgeführt werden, denn sie kennen die lokalen Bedingungen am besten. Da auch hier Veränderungen im Laufe der Zeit möglich sind, sollte eine derartige Festlegung nur für einen bestimmten Zeitraum (5 Jahre?) gelten.
Im konkreten Fall: Möglicherweise könnte man das Land davon überzeugen, wenigstens einen der drei diskutierten Haltepunkte ständig anzufahren. Dann müssten die anderen zwei Kommunen diese Entscheidung mittragen, und die anderen sieben müssten außerdem zustimmen, um nachträgliche Forderungen zu vermeiden.
Besser wäre allerdings eine andere Lösung, die vielleicht ein wenig zukunftslastig wirkt:

Lösungsansatz 2

Der RE2 sollte nur an den großen Stationen halten. Für die zwischen diesen Stationen liegenden Ortschaften – und nicht nur die Ortschaften der bisherigen Haltepunkte – ist ein Zubringersystem (Bus, Sammeltaxi) einzurichten, das die potenziellen Fahrgäste direkt in ihren Ortschaften abholt und zu den größeren Bahnhöfen bringt, wo ein Umstieg ohne großen Zeitverlust realisiert werden muss.
Diese Variante hätte zudem den Vorteil, dass die Fahrgäste, die nicht direkt am Ort eines Haltepunktes wohnen, in ihrem Wohnort abgeholt werden, ihr eigenes Fahrzeug also zu Hause stehen lassen könnten. Auch ein Beitrag zur Verringerung des MIV-Anteils! Die Zubringer-Organisation sollte das örtliche Verkehrsunternehmen realisieren.

Konkretisierungsvorschlag zu Lösungsansatz 2

Oft wird ja gefordert, dass die Bahn auch noch die kleinsten Ortschaften anfahren soll.
Doch: Ist das wirklich sinnvoll?
Wir meinen, dass dies eine Forderung ist aus einer Zeit, als die Bahn als einziges Massenverkehrsmittel agierte, also etwa bis in die 1960er Jahre. Danach bekam die Bahn massive Konkurrenz durch den stark zunehmenden Kraftverkehr.

Sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Bus und Bahn

Damit beide Seiten so weit wie möglich rentabel arbeiten können, sollten ihre Arbeitsbereiche sinnvoll voneinander abgegrenzt werden:

© A.Savin, Wikimedia Commons

Stein des Anstoßes: Der RE 2, hier am Bahnhof Lübben.

- Die Bahn muss schnell sein, damit sie der Auto- und Bus-Konkurrenz wirksam begegnen kann. Das Bedienen aller Haltepunkte ist hier kontraproduktiv. Für den RE2 zwischen Cottbus und Königs Wusterhausen bedeutet das: Halt nur in Vetschau, Lübbenau, Lübben und Brand.
- Es sind Buslinien zu konzipieren, die als Zubringer für die Regionalbahn agieren, das heißt sie müssen im gleichen Takt wie der Regionalexpress fahren und Übergangszeiten bis zu maximal 10 Minuten realisieren. Das in einigen Brandenburger Regionen bereits praktizierte Plus-Bus-System entspricht genau diesen Anforderungen.
- Übrig bleibt die „letzte Meile", also die Wegstrecke von der Wohnung bis zum Bus oder zur Bahn. Das können in einigen ländlichen Gebieten schon mal Entfernungen bis zu fünf Kilometern sein. Je nach konkreter Entfernung und Wetterlage lässt sich diese Strecke zu Fuß oder mit dem Rad bewältigen. Doch bleibt derzeit oft nur das eigene Auto mit all seinen Problemen. Hier ist ein sinnvolles System zu entwickeln, das die Benutzung des eigenen PKW möglichst weitgehend entbehrlich macht.

Die VBB-App der Zukunft

Das nachfolgend beschriebene System mag etwas futuristisch aussehen; doch sei hier an die sich rasant entwickelnde Digitalisierung erinnert. Und für Nutzer, die sich der Digitalisierung verschließen, müssen die herkömmlichen Verfahren vorerst weiter erhalten bleiben. Funktionsweise:

- Der Verkehrsbetrieb legt in seinem Territorium Orte fest, die als Anlaufpunkt für die Sammeltaxis dienen
- Der Reisewunsch wird vom Nutzer bis zu einem noch zu definierenden Zeitpunkt (2 Stunden vor Reiseantritt?) mittels VBB-App in eine Datenbank beim örtlichen Verkehrsbetrieb eingetragen: Adresse des Startorts / Ziel mit gewünschter Ankunftszeit / Verkehrsmittel für die letzte Meile am Start- und am Zielort (Rad, PKW oder zu Fuß)
- Im Abstand des RE-Taktes ermittelt ein Programm beim Verkehrsbetrieb für alle Nutzer mit gleicher RE-Startzeit und Sammeltaxiwunsch die optimale Fahrtroute des Sammeltaxis, ggf. auch Kleinbusses unter Berücksichtigung der beim Verkehrsbetrieb vorhandenen Ressourcen (Fahrer, Fahrzeuge). Für Radler wird ein gesicherter Stellplatz vorgemerkt und für PKW-Nutzer ein Parkplatz reserviert.
- Nach der Berechnung bekommt jeder Nutzer einen konkreten Reisevorschlag einschließlich Preis über das Internet – bei Sammeltaxiwunsch zusätzlich: Anlaufpunkt und -Zeit. Bestätigt der Nutzer den Vorschlag, wird ein entsprechendes Ticket zum Druck oder für das Smartphone bereitgestellt. Sollte der Verkehrsbetrieb einem Sammeltaxiwunsch bei Reiseantritt nicht entsprechen können, wird dem Nutzer ein Parkplatz für seinen privaten PKW am Bahnhof reserviert. Auch muss am Zielort bei Anforderung durch den Nutzer ein Leihfahrrad oder ein Mietauto bereit stehen.

Um die Parkplatzbereitstellung garantieren zu können, sollten die Bahnhofs-Parkplätze – zumindest zum Teil – ausschließlich für Reisende mit gültigem Ticket zur Verfügung stehen. Darüber hinaus ist an Bahnhöfen eine gesicherte Abstellmöglichkeit für Fahrräder erforderlich. Die Verkehrsbetriebe und Kommunen werden die mit der Installation und dem Betrieb des Systems entstehenden Kosten mit Sicherheit nicht aus eigener Kraft stemmen können. Hier ist also die aktive Förderung vom Land und vom Bund erforderlich.

Dieter Schuster

Impressum

Herausgeber
Verkehrsclub Deutschland,
Landesverband Brandenburg e.V.
Lindenstraße 34, 14467 Potsdam

Redaktion
Anja Hänel, Christoph Rudel, Dieter Schuster, Jonathan Metz, Marc Nellen (V.i.S.d.P.), Timm Buchholz

Lektorat
Sabine vom Bruch
(www.freies-lektorat-sabine-vom-bruch.de)

Layout und Satz
Jonathan Metz, Anja Hänel

Auflage
800 Exemplare

Redaktionsschluss
2. November 2017

Druck
DRUCK+SATZ, Gewerbestraße 17, 01983 Großräschen
Gedruckt auf 100 Prozent Recyclingpapier (RAL-UZ 14).

Bildnachweise
Titel: MIL Brandenburg, LNVP 2018; Timm Buchholz S. 2; Anja Hänel S. 3, S. 10 oben, S. 11 oben; MIL Brandenburg LNVP 2013 - 2017 S. 4; Christoph Rudel S. 7 oben; Jonathan Metz S. 7 unten, 9; Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate S. 8; Krister Volkmann S. 9, S. 10 unten; VCD S. 11 unten; Marc Nellen S. 12.

Infografiken
Anja Hänel erstellt mit Piktochart, Zeichnungen und Icons: Pixabay CC0

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht zwangsläufig die Auffassung des VCD Brandenburg e.V. oder der Redaktion dar.

Was denken Sie?
Schreiben Sie uns an
info@vcd-brandenburg.de

Das Jahr in Zahlen

Ein kurzer statistischer Überblick über die wichtigsten VCD-Aktivitäten 2017

2017 ein Jahr in dem die Stimmen für eine klimverträgliche Mobilität immer lauter werden. Auch CDU und IHK reden inzwischen über einen zukunftsfähigen ÖPNV. **2017** auch ein Jahr voller Erwartungen auf wichtige Weichenstellungen durch die Bundestagswahl und den neuen Landesnahverkehrsplan in Brandenburg.
Der VCD Brandenburg hat sich auch 2017 für eine klimaverträgliche Verkehrswende engagiert, mit 19,5 Stunden pro Woche Geschäftsführung und ganz viel ehrenamtlichem Engagement.

Die Verkehrswende braucht Engagement!

Damit wir uns auch 2018 wieder aktiv für eine nachhaltige Verkehrswende stark machen können, brauchen wir Ihre /deine Unterstützung zum Beispiel
- beim Verteilen der fairkehr,
- bei der Organisation und Durchführung von Ständen und Aktionen,
- als VCD-Vertreter/-in in Gremien und Expertenrunden bei Kommunen und Verkehrsverbünden,
- bei Stellungnahmen und Fachtexten,
- bei der Bewerbung unserer Aktionen und Veranstaltungen,
- als Verstärkung für unser Moderator/-innen Team für Elternabende in Kindergärten,
- mit eigenen Vorschlägen für Aktionen vor Ort.

Keine Kapazitäten? Dann hilft uns auch ein bisschen Werbung für unsere Webseite und unseren facebook-Auftritt oder eine Spende für unsere Arbeit. Kontakt: Anja Hänel, Geschäftsführerin, info@vcd-brandenburg.de, 0331/201 55 60. Spendenkonto: IBAN: DE53 4306 0967 1136 2955 00 bei der GLS-Bank.

Mehr Nahverkehr für Oberhavel

Diskussion mit Hans Leister zur Nahverkehrsstudie

Hans Leister und Dirk Flege im Gespräch mit Bürger/-innen aus Oberhavel.

Der Wiederaufbau der S-Bahn von Hennigsdorf (OHV) nach Velten (OHV) sowie die Reaktivierung der Heidekrautbahn von Basdorf/Schönwalde (Barnim) über Schildow (OHV) nach Berlin-Wilhelmsruh werden derzeit durch den VBB untersucht. Doch sind das die für den Landkreis Oberhavel sinnvollsten Maßnahmen? Und reichen diese Maßnahmen aus? Wie kann der für Kremmen wichtige Prignitz-Express attraktiver werden und wie kann Zehdenick besser angebunden werden? Antworten auf diese und weitere Fragen gab Hans Leister, Autor der im Frühjahr dieses Jahres veröffentlichten Studie „Entwicklungsstrategie für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Berlin und Brandenburg". Leister hat diese Studie im Auftrag der CDU-Landtagsfraktion Brandenburg erstellt und mit den Ergebnissen einen wichtigen Beitrag zur aktuellen Debatte geleistet. Der in Bahnkreisen bundesweit anerkannte Experte stellte sich mit den wichtigsten Ergebnissen am 6. Oktober ab 19 Uhr in der Stadthalle in Hohen Neuendorf der Diskussion. Etwa 30 Bürgerinnen und Bürger folgten dieser Einladung und erlebten eine interessante Debatte über die Verbesserungsmöglichkeiten des SPNV in unserer Region. Wichtigstes Ergebnis war die Aussage, dass die von Leister in seiner Studie vorgeschlagenen Maßnahmen mit den jetzt zwischen Berlin und Brandenburg vereinbarten Schritten konform gehen. Kritisiert wurde von den Anwesenden allerdings der weite Zeithorizont. Frühestens ab 2022 sollen erste Verbesserungen realisiert werden. Das ginge auch deutlich schnelller, sagt Leister. Die Taktverdichtung des RE 5 und die Verlängerung der S 8 bis Oranienburg ließe sich relativ schnell umsetzen.

Thomas von Gizycki

Parkplatznutzung einmal anders

Kreisgruppe Barnim beim internationalen PARK(ing) Day dabei

Am 19. Juli 2017 wurde die VCD-Kreisgruppe Barnim gegründet. Damit soll auch im Landkreis Barnim die ökologische Verkehrswende vorangebracht werden. Die aktiven Mitglieder der Kreisgruppe wollen sich in der Region für eine umweltgerechte und sozialverträgliche Mobilität einsetzen.
Unzureichende Informationen bei Betriebsstörungen der Bahn, zu hohe Geschwindigkeiten vor Schulen und Kitas und kaputte Rad- und Gehwege – dies und andere Themen wurden bei der Gründungsveranstaltung diskutiert. Der frisch gewählte Sprecher Tino Kotte aus Eberswalde sagt dazu: „Wir wollen konstruktive Vorschläge für eine umweltfreundliche Mobilität in die politische Debatte einbringen. Dabei setzen wir uns besonders für die Verbesserung des Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehrs ein." Denn mit attraktiven Rad- und Gehwegen und einem zuverlässigeren ÖPNV sollen auch im Barnim mehr Menschen zum Umstieg vom Auto zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln motiviert werden.
Mitte September trat die Kreisgruppe dann beim weltweiten PARK(ing) Day in Aktion. Unter dem Motto „Straßen für Menschen" zogen Aktive der VCD Kreisgruppe in der Eberswalder Michaelisstraße ein Parkticket aus dem Automaten und gestalteten einen kompletten Parkplatz für eine gute Stunde als „Lebensraum" um. Ein Rassenteppich wurde ausgerollt, Klappstühle aufgestellt, die Kaffeekanne ausgepackt und miteinander diskutiert. Außerdem wurde Infomaterial an Passanten verteilt.
Mit dieser Aktion soll die gewohnte Nutzung des öffentlichen Raumes in Innenstädten in Frage gestellt werden. Dieser Raum ist knapp und wird oft als Parkplatz für private Autos genutzt, oft auch illegal. Doch der Flächenverbrauch von privaten Autos ist enorm. „Im Prinzip ist das eine Privatisierung des öffentlichen Raums durch die Hintertür. Denn die Fläche, die durch parkende Privatautos besetzt ist, wird anderen, insbesondere den Fußgängern, entzogen", meint Tino Kotte.
Wer an Aktionen und Austausch rund um das Thema nachhaltiger Verkehrsgestaltung im Barnim interessiert ist, ist herzlich eingeladen, sich in der Kreisgruppe zu engagieren.

Jonathan Metz

Ohne Autos entsteht viel Spaß für Aufenthalt und Spielen.

Ansprechpartner: Tino Kotte
Tel. 0163 0813 296
tino.kotte@vcd-brandenburg.de
www.brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/kreisgruppe-barmin

Frischer Wind für Potsdams Verkehrspolitik

Der VCD-Vorstand trifft den neuen Verkehrsbeigeordneten Bernd Rubelt

Das Wichtigste zuerst: Bernd Rubelt ist VCD-Mitglied. Damit war das Eis schnell gebrochen, als uns Potsdams neuer Bau- und Verkehrsbeigeordneter im September seinen Antrittsbesuch abstattet.
Uns begegnet ein nachdenklicher, bedächtiger und dabei sehr strukturiert denkender Gesprächspartner. Rubelt, der zuvor im schleswig-holsteinischen Eutin als Bauamtsleiter tätig war, ist seit Mai 2017 in Potsdam im Amt und verfügt bereits über eine große Sach- und Ortskenntnis. Die drängenden Potsdamer Verkehrsprobleme kann er präzise benennen und analysieren. Allerdings – und hier unterscheidet er sich deutlich von seinem Vorgänger Matthias Klipp – präsentiert er keine übereilten und nicht zu Ende gedachten Lösungen.

Modellversuch Zeppelinstraße

Dazu antwortet er grundsätzlich. Es müsse doch im Ergebnis darum gehen, den begrenzten Verkehrsraum für Autos, Fahrräder und Fußgänger gerecht zwischen den Verkehrsteilnehmern aufzuteilen. Es sei wenig zielführend jetzt mit Basta-Beschluss die Zeppelinstraße dauerhaft zu verengen. Vielmehr müsse die Angebotsseite in den Blick genommen werden. Priorität habe hier die Busspur von und nach Geltow, eine dichtere Vertaktung der Busse und Bahnen sowie eine Fokussierung auch auf Verkehrssicherheitsaspekte. Die Geschwister-Scholl-Straße dürfe nicht zum Dauer-Schleichweg werden. Es ginge darum Vertrauen zu schaffen: Vertrauen zu den Anwohnern der Zeppelinstraße, aber auch Vertrauen zu den Nachbargemeinden wie Geltow. Rubelt möchte einen echten Dialog und über diesen Dialog dann eine tragfähige Entscheidung, die von einer großen Mehrheit getragen wird. Ob das in dieser schwierigen Frage funktionieren wird? Zweifel sind angebracht, aber zumindest geht er diesen Prozess sehr reflektiert und strategisch an.

Nord-Süd-Querung Park Sanssouci für Radfahrer

Überhaupt tritt Rubelt als strategisch denkender Mensch auf. Wir unterhalten uns über den Radverkehr und was hier in Potsdam noch zu tun sei. Wir waren uns einig, dass die Nord-Süd-Querung des Parks Sanssouci eine wichtige Erschließungsfunktion für den Radverkehr hätte. Rubelt wies in diesem Zusammenhang allerdings auf das schwierige Verhältnis zur Schlösserstiftung hin. Man könne einen solchen Radweg nicht gegen den Willen der Stiftung planen, geschweige denn bauen. Er müsse jetzt erstmal analysieren, was in der Vergangenheit bei der Kommunikation mit der Stiftung schief gelaufen sei mit dem Ziel, hier zu einer guten Gesprächsatmosphäre zurückzufinden. Erst wenn man vertrauensvoll zusammenarbeite, könne man auch schwierige Dinge ansprechen und auf Kompromisssuche gehen. In der Sache waren wir uns in der Frage des Radwegs einig – hinsichtlich einer raschen Umsetzung war Rubelts Analyse ernüchternd. In absehbarer Zeit wird es keine Nord-Süd-Querung des Parks für Radfahrer geben. Rubelt ist ein aufmerksamer Zuhörer, macht sich während unseres Gesprächs oft Notizen.

Mit dem Fahrrad zum Meeting.

Baustellenmanagement für Fahrradfahrer

Als Beispiel nannten wir den – auf unbestimmte Zeit – gesperrten Radweg zwischen Hauptbahnhof und Speicherstatt. Rubelt macht wenig Hoffnung, dass die Sperrung rasch aufgehoben werden könne – aber er sagt zu, die Beschilderung zu verbessern und die Radfahrer frühzeitig darauf hinzuweisen, dass der Radweg derzeit ins Nirgendwo führt. Ein gutes Umleitungsmanagement für Radfahrer kündigt er auch im Zusammenhang mit dem Umbau des Leipziger Dreiecks an.

Warum Dritter Havelübergang?

Rubelt denkt lange nach, bevor er antwortet. Im Sommerrundbrief 2017 habe ich ihn dafür kritisiert, dass er einer dritten Havelquerung für Autos keine klare Absage erteilt hat. Auch in unserem jetzigen Gespräch lässt er diese Frage bewusst offen. Allerdings mit einer erstaunlichen Begründung: Ihm sei bis heute nicht klar, was sich die Befürworter von einer Havelquerung für Autofahrer entlang des Bahndamms über den Templiner See überhaupt erhofften. Er könne verkehrlich nicht nachvollziehen, worin der Nutzen einer solchen Brücke für den Potsdamer Verkehr liege. Erst wenn dies klar sei, könne man zu einer fundierten Bewertung kommen und dem potenziellen Nutzen die Kosten und Nachteile gegenüberstellen.
Rubelts Herangehensweise an konfliktäre Themen wiederholt sich: Ruhig diskutieren, versuchen möglichst viele in der Diskussion mitzunehmen und niemanden durch vorschnelle Urteile verprellen.

Stammbahn

Zu einem auch für den VCD wichtigen Thema ist Bernd Rubelt jedoch sehr klar: Den Wiederaufbau der Stammbahn unterstützt er vorbehaltlos und verspricht, dass sich die Landeshauptstadt Potsdam weiter in den Gremien dafür einsetzen wird.

Bürgerticket und die Innenstadt-Touristenbusse.

Zu beidem äußert er sich eher skeptisch. Zum Bürgerticket seien noch so viele rechtliche und finanzielle Dinge zu klären, dass dies derzeit nicht entscheidungsreif sei. Im Übrigen habe er Zweifel, ob ein kostenloser Nahverkehr wirklich der richtige Weg sei, mehr Menschen in Busse und Bahnen zu bringen. Rubelt verweist erneut auf die Angebotsseite. Nach seiner Einschätzung sei die Nutzung des ÖPNV keine Frage des Preises sondern vielmehr eine des Angebotes. Dieses müsse verbessert werden.

Verlängerung derTram im Potsdamer Norden

Hier überrascht er mit einer neuen Variante, nämlich der Verlängerung über Krampnitz, Neu-Fahrland bis Fahrland, vielleicht sogar bis zum DB-Halt Marquardt, die nach seiner Einschätzung eine große Erschließungsfunktion sowohl für die neu entstehenden Quartiere rund um das Kasernengelände Krampnitz als auch die alten Ortsteile hätte. Er kündigt an, dass die Stadt bereits im nächsten Jahr mit den Planungen beginnen wird, den Bahnhof Marquardt als Mobilitätsdrehscheibe für den Norden auszubauen, inklusive Park & Ride, Bike & Ride, Elektroladestationen und verbesserter ÖPNV-Anbindung.
Unser Hinweis zu den lauten und stinkenden Touristenbussen verfängt nicht. Er hätte keine ordnungsrechtlichen Hebel, um hier z.B. die alten Dieselfahrzeuge von der Straße zu verbannen und durch elektro- oder gasbetriebene Fahrzeuge zu ersetzen. An dieser Stelle hätten wir uns ein größeres Problembewusstsein gewünscht.
Was bleibt von unserem zweistündigen Gespräch hängen? Zunächst freuen wir uns sehr darüber, dass auch der neue Verkehrsbeigeordnete Potsdams gesprächsbereit mit den Verbänden ist. Er sichert frühzeitige Information zu wichtigen verkehrspolitischen Entscheidungen zu. In vielen inhaltlichen Punkten sind wir uns einig – an anderen hat er seinen Meinungsbildungsprozess noch nicht abgeschlossen. Mein Eindruck ist, dass er mit seiner behutsamen, nachdenklichen und abwägenden Herangehensweise der richtige Mann für die notorisch zerstrittene Stadtgesellschaft in Potsdam ist. Ich bin gespannt, welche verkehrspolitischen Wege Bernd Rubelt in den nächsten Jahren beschreiten wird.

Marc Nellen

Bike and Tram

Fahrradparkplatz in Kopenhagen

Bike and Ride-Plätze mit Übergang vom Fahrrad zum Regionalexpress oder zur Regionalbahn wurden in letzter Zeit in Potsdam ausgebaut. Diese Kombination ist vor allem mit Blick auf den Pendel- und Freizeitverkehr nach Berlin wichtig. Innerhalb Potsdams spielt der Bahnverkehr eine kleinere Rolle, stattdessen gibt es ein leistungsfähiges Tramnetz. Um auch hier den Umweltverbund aus Rad und Schiene zu stärken, erscheint es sinnvoll, an den Tramhaltestellen ebenfalls Stellplätze für Fahrräder zu schaffen. Teilweise ist dieses schon leise und lautlos geschehen, wie zum Beispiele an der Haltestelle Waldstraße/ Horstweg.
Dennoch wäre es gerade für die entfernteren Stadtteile hilfreich, wenn an den Endhaltestellen der Tramlinien mehr Fahrradstellplätze eingerichtet würden. So könnte man zum Beispiel von den nördlichen Stadtteilen zu der neuen Endhaltestelle am Campus Jungfernsee mit dem Rad fahren, die letzten Kilometer in die Stadt jedoch bequem und erholsam mit der Tram.

Krister Volkmann

Gedanken zur Stadtentwicklungsplanung Potsdam

„Wohnen leitet Mobilität“ heißt ein neues VCD-Projekt (vgl. Ausgabe Sommer 2017). Doch nicht nur Wohnen, auch Arbeit, Einkaufen und Freizeit sind wichtige Aspekte, die Mobilität und Verkehrsflüsse beeinflussen. Potsdam steht vor großen Herausforderungen im Verkehrssektor. Die Prognosen für das Bevölkerungswachstum wurden in den vergangenen Jahren mehrmals überholt. Das lässt auch immer wieder Forderungen nach neuen Straßen, wie einer dritten Havelüberquerung laut werden, gerade auch im Zusammenhang mit der Einengung der Zeppelinstraße.
Angesichts des Wachstums ist Verkehrsvermeidung für eine ökologische Verkehrspolitik unerlässlich. Die Frage ist: Wie können Verkehrsströme vermieden werden und trotzdem Zugang zu den Bedürfnissen des Lebens garantiert werden? Mobilität müsste daher dem Leitbild von „Nahmobilität“ folgen, die Stadt Potsdam mitunter dezentraler werden, mit neuen räumlichen Zentren. Zum Beispiel das Gebiet rund um den Johannes-Kepler-Platz im Wohngebiet "Am Stern" und das Einkaufszentrum in Bornstedt. Beides sind Zentren, die für das betreffende Wohngebiet, aber auch benachbarte Wohngebiete interessant sind. Wenn es gelingt, diese in ihren Funktionen zu stärken, könnte das helfen, motorisierte Verkehrsströme über die beiden Brücken Lange Brücke und Humboldtbrücke zu vermeiden. Wenn neue Brücken gebaut werden, dann sollten sie für den „leichten Verkehr“, für Fußgänger und Radfahrer gebaut werden oder vorrangig dem ÖPNV dienen. Denkbar wäre vielleicht ein Eisenbahnabzweig von der Strecke Golm-Bahnhof Pirschheide auf die Bahnstrecke Bahnhof Rehbrücke und Bahnhof Medienstadt Babelsberg, um auf diese Weise den Nordwesten Potsdams mit dem Süden und Südosten zu verbinden.

Krister Volkmann

VCD-Wahlforum zur Bundestagswahl

Die Direktkandidat/-innen im Gespräch. Von links nach rechts: Martin Neumann (FDP, in Vertretung von Linda Teuteberg), Annalena Baerbock (B 90/DIE GRÜNEN), Manja Schüle (SPD), Marc Nellen (VCD-Landesvorsitzender), Saskia Ludwig (CDU) und Norbert Müller (Die LINKE)

Es sollte um die große Bundespolitik gehen. Doch die fünf Spitzenkandidaten des Potsdamer Wahlkreises 61 verloren sich immer wieder im „Klein-Klein" der Potsdamer Stadtpolitik. Es ging um den Modellversuch Zeppelinstraße, drohende Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge und den Ausbau des ÖPNV in Potsdam und dem Umland. Der VCD Brandenburg hatte Mitte September zu seinem mittlerweile dritten Wahlforum vor einer Landtags- bzw. Bundestagswahl eingeladen. Eingeladen waren die Kandidaten aller Parteien, die in ihren Wahlprogrammen Substanzielles zur Verkehrspolitik aufgeschrieben haben. Da dies im Wahlprogramm der AfD (ebenso wenig wie in dem der PARTEI) nicht zu finden war, haben wir uns bewusst gegen die Einladung der AfD entschieden.

Unter der Moderation des VCD-Landesvorsitzenden Marc Nellen wurde auch unter Einbeziehung des Publikums munter diskutiert. Es zeigten sich große Unterschiede in der Haltung der Parteien, etwa bei der Frage, ob Potsdam einen dritten Havelübergang benötige. Wenig überraschend traten Frau Ludwig und Herr Neumann vehement dafür ein, während Frau Baerbock und Herr Müller diesen ablehnten. Einig waren sich alle mit der Forderung, dass das Land Brandenburg, mehr Geld für die Förderung des ÖPNV bereitstellen müsse und dass die Regionalisierungsmittel endlich zweckgebunden und in voller Höhe zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs verwendet werden müssten.

Das diesjährige Wahlforum war im übrigen eine Premierenveranstaltung: Erstmals haben wir die Diskussion live ins Internet gestreamt. Damit konnten wir fast 1.000 Menschen zu Hause an den Computern oder unterwegs mit Tablets und Smartphones erreichen. Die Veranstaltung kann unter **www.facebook.com/vcdbrandenburg** noch einmal nachgeschaut werden.

Marc Nellen

Autofreier Tag in Frankfurt (Oder)

Am dritten Samstag im September fand in diesem Jahr in Frankfurt (Oder) wieder der „Autofreie Tag" statt. Veranstaltet wird der Tag von der Stadtverwaltung; die ursprüngliche Anregung dazu kam vom ADFC. Nun findet der „Autofreie Tag" alle zwei Jahre statt, im Wechsel mit einem Tag zum öffentlichen Verkehr in den dazwischen liegenden Jahren.

Für den „Autofreien Tag" wird die Magistrale, die Hauptverkehrsstraße in der Frankfurter Innenstadt, für den Autoverkehr gesperrt. Sie ist für diesen Tag für Fußgänger, Radfahrer, Skater und den öffentlichen Verkehr (Straßenbahnen und Busse) reserviert. Entlang der Magistrale sind Stände verschiedener Organisationen, Vereine und Verbände. Dazu gibt es eine Bühne, wo in diesem Jahr Kindergruppen, Tänzerinnen und Musiker auftraten.

Krister Volkmann

Und plötzlich wirkt die Stadt ganz anders: leere Straßen beim autofreien Tag in Frankfurt (Oder).

Straßen sind mehr als Autorennstrecken

Alle Bilder der Kinder finden Sie unter: www.brandenburg.vcd.org/Themen/Mobilitätsbildung

Auf dem Potsdamer Umweltfest am 17. September 2017 durften Kinder und Erwachsene am VCD-Stand eine Straße einmal so gestalten, wie sie es sich wünschen, unabhängig von DIN-Normen und StVO. Das Ergebnis: viel mehr Grün, viel mehr Fahrrad, Autos auf Nebenwegen und ab und zu ein „Auto-Crash"-Parcours. Auch die Gespräche mit den Eltern zeigten, dass sich viele Menschen mehr Platz für Grün und Aufenthalt in ihrer Wohnstraße wünschen und weniger Verkehrslärm. Trotzdem fällt es vielen schwer auf das eigene Auto zu verzichten. Mit der neuen Service-Seite des VCD „Mobil ohne eigenes Auto" veröffentlicht der ökologische Verkehrsclub ab sofort Tipps und Angebote, die helfen, das Auto öfter stehen zu lassen: **www.vcd-brandenburg.de/Infothek/mobil in Brandenburg**

Anja Hänel

Verkehrsforum Potsdam

Am 14. Oktober fand in Potsdam das erste Verkehrsforum statt. Die Landeshauptstadt hat damit ein neues Beteiligungsangebot ausprobiert, in dem Bürger/-innen, Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Verkehrsverbünde über Verkehrsprobleme diskutieren und gemeinsam Zukunftslösungen entwerfen können. Im Mittelpunkt des ersten Verkehrsforums stand diesmal der öffentliche Verkehr (ÖV). Unter der Fragestellung, wie muss ÖV aussehen, um eine echte Alternative zum eigenen Auto zu bieten, wurden in drei Arbeitsgruppen kurz- mittel- und langfristige Maßnahmen besprochen.

Dabei wurde in allen drei Gruppen schnell deutlich, dass es viele gute Ideen gibt, um das Angebot attraktiver zu machen. Umgesetzt wird von diesen Vorschlägen in nächster Zeit jedoch keiner, denn bei der Finanzierung haben Landeshauptstadt und Verkehrsverbund kaum Spielraum.

Trotz dieses frustrierenden Zwischenfazits, ist das Verkehrsforum ein Schritt in die richtige Richtung. Denn um einen attraktiven öffentlichen Verkehr zu finanzieren, braucht es nicht nur mehr Geld von Land und Bund, sondern auch den Mut, über die Verteilung der vorhandenen Gelder auf Straße und Schiene neu nachzudenken und die Bereitschaft alternative Finanzierungsmöglichkeiten wie das Bürgerticket ernsthaft zu prüfen. Dabei braucht die Verwaltung die Unterstützung und den klaren Auftrag von Verbänden und Bürgern. Deshalb wird der VCD, als Mitglied des Begleitkreises, auch das nächste Verkehrsforum aktiv unterstützen.

Anja Hänel

Buchtipp: „50 Spiele für mobile Kinder"

In dem neuen VCD-Handbuch wurden 50 Spiel- und Lernideen speziell für den Kindergarten entwickelt und zusammengestellt, um schon die Kleinsten in ihrer Bewegungsfreude zu fördern und sie bei einer aktiven Mobilität zu unterstützen. Das Handbuch gibt Erzieherinnen und Erziehern, aber auch interessierten Eltern, praxisnahe Anregungen und macht ihnen Mut, Mobilitätsbildung in die tägliche pädagogische Arbeit zu integrieren. Die Strukturierung des Buches in unterschiedliche Lernbereiche orientiert sich an den Bildungsplänen der Bundesländer. Kurzinformationen zur Art des Spiels, Spieldauer und benötigtem Material erleichtern es, die Ideen sofort in die Praxis umzusetzen. Und das Gute daran: Indem Sie die aktive Mobilität von Kindern unterstützen, leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Nachhaltigkeit.

Das Buch wurde von der Deutschen Akademie für Kinder- und Jugendliteratur e.V. zum Klima-Buchtipp des Monats November gewählt.

Anja Hänel

Das Buch mit 124 kreativen farbigen A4 Seiten kann für 19,80 € über den Buchhandel oder direkt beim VCD-Shop unter https://shop.vcd.org bestellt werden.

Adressfeld

Als Mitglied im VCD erhalten Sie zweimal im Jahr diesen Mitgliederrundbrief mit Informationen über die Aktivitäten und Vorhaben des Verkehrsclubs Brandenburg. An dieser Stelle befindet sich dann der Aufkleber mit Ihrer Adresse.
Mitglieder erhalten außerdem das VCD-Magazin fairkehr, das alle zwei Monate erscheint.

Kontakt zum VCD Brandenburg e.V.

Haus der Natur, Lindenstraße 34, 14467 Potsdam
Telefon: 0331 201 55-60 / Fax: 0331 201 55-66
Mail: info@vcd-brandenburg.de

In der Regel erreichen Sie uns Dienstag und Donnerstag von 9 bis 15 Uhr.
Oder schauen Sie auf **vcd-brandenburg.de oder facebook.com/vcdbrandenburg**.

Termine

Wir laden Sie herzlich ein zu unserer nächsten **Mitgliederversammlung** am 1. Juni 2018 um 17 Uhr, im Haus der Natur.
Interessierte können gerne auch an unseren **Vorstandsitzungen** teilnehmen, die in der Regel an jedem 2. Dienstag im Monat im Landesbüro stattfinden. Alle Termine erfahren Sie fortlaufend auf **vcd-brandenburg.de**.
Wenn Sie **einmal im Monat** aktuelle Informationen über unsere Aktivitäten und Termine zum Thema "Verkehr in Brandenburg" erhalten möchten, abonnieren Sie einfach unseren **Newsletter** und schicken Sie uns eine Mail an **info@vcd-brandenburg.de**.

Reiseempfehlung des Rundbriefs

Breslau (Wrocław)

Breslau war im Jahr 2016 die „Europäische Kulturhauptstadt“ – aus diesem Anlass besteht seit dem 30. April 2016 an den Wochenenden eine direkte Zugverbindung mit dem sog. „Kulturzug“ zwischen Berlin und der südwestpolnischen Metropole (rund 637.000 Einwohner). Es handelt sich im Übrigen um die einzige noch bestehende Direktverbindung auf dieser einst so bedeutsamen Strecke. Interessant dabei: Fuhr vor dem 2. Weltkrieg der „Fliegende Schlesier“ noch mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 126 km/h und hat die Strecke Berlin - Breslau innerhalb von 2,43 Stunden zurückgelegt, braucht der Kulturzug heute fast 5 Stunden für diese Verbindung.
Zusammen mit einigen Freunden und Bekannten haben wir dieses Angebot wahrgenommen und sind im Juni nach Breslau gefahren – für viele die erste Fahrt mit der Bahn nach Polen.
Alle fit und munter ging es morgens vom Berliner Ostkreuz, über Cottbus und Forst nach Breslau, um uns dort mit politischen Vertretern über deutsch-polnische Verkehre und die deutsch-polnische Zusammenarbeit (u.a. Demokratie, Flüchtlinge, Arbeitnehmerfreizügigkeit und Digitalisierung) auszutauschen, die Stadt zu besichtigen und gut zu schlemmen.
Aber der Name „Kultur“zug machte ihm schon von Beginn an alle Ehre. Auf der Hinfahrt gab es Lesungen und Musik von diversen polnischen Schriftstellern und Künstlern, ein Quiz und Informationen über das Reise- und Kulturland Polen.
Auf der Rückfahrt gab es, neben der „klassischen“ Literatur auch eine „silent-disco“ – also die Möglichkeit, Musik über Kopfhörer zu hören und im Zug zu tanzen – und die Möglichkeit direkt hinter dem Führerstand mitzufahren und sich mit dem Bahnpersonal auszutauschen.
15 Stunden und 38 Euro später (Tickets für die Hin- und Rückfahrt) waren wir um einiges schlauer und haben einen besseren Einblick in unser Nachbarland gewonnen.

Timm Buchholz