VCD

Mobilität für Menschen
in Brandenburg.

Rundbrief

Winter 2021/22

VCD Brandenburg – 30 Jahre Engagement für eine nachhaltige Verkehrswende

Inhaltsverzeichnis Rundbrief 2021

Editorial ... 3

Rückblick: 30 Jahre VCD Brandenburg – 30 Jahre Engagement für einen nachhaltigen Verkehr ... 4

Engagement heute: Wo steht der VCD Anfang 2022? ... 8

VCD vor Ort ... 11

Verkehrswende – wo kann es hingehen? ... 17

In eigener Sache ... 24

Mitgliederbefragung ... 26

Impressum / Kontakt ... 28

Neustart oder weiter so?

Liebe Leserinnen und Leser,

der Start ins neue Jahr wird spannend. Seit wenigen Wochen haben wir eine neue Bundesregierung, erstmals seit 2005 ohne eine Beteiligung der CDU/CSU. Stattdessen zieht der Sozialdemokrat Olaf Scholz aus seinem Potsdamer Wahlkreis ins Kanzleramt ein – als Chef einer rot-grün-gelben Koalition.

Die Erwartungen an das selbsternannte »Zukunftsbündnis« könnten größer nicht sein. »Nie gab es mehr zu tun«, ließ die FDP vor der Bundestagswahl auf ihre Plakate drucken. Recht hat sie. Die Baustellen sind, in Zahl und Größe, tatsächlich immens. Zweifelsohne besteht die komplizierteste Herausforderung darin, unser Land endlich auf den Weg zu einem ökologisch-sozialen Umbau zu bringen. Doch genau dort liegt auch der größte Knackpunkt zwischen den zukünftigen Regierungsparteien. Uns interessiert dabei, wie könnte es anders sein, zuallererst die Verkehrspolitik. Ausgerechnet dieses Kapitel des Koalitionsvertrags fällt allerdings dürftig aus.

Kein Wunder angesichts bedeutender Widersprüche zwischen der Programmatik von Sozialdemokraten, Grünen und Liberalen in diesem Politikfeld. Das zeigte sich schon beim VCD-Wahlforum im September. Verbiegen muss sich der neue FDP-Verkehrsminister bei der Umsetzung der Koalitionsziele (leider) kaum. Die Forderung nach einem Tempolimit auf Autobahnen und einer Verringerung der Höchstgeschwindigkeiten in Ortschaften und auf Landstraßen hat die Regierungsbildung nicht überlebt. Ähnlich erging es dem zeitnahen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor. Dem Rad- und Fußverkehr widmet der Koalitionsvertrag gerade einmal fünf Zeilen. Immerhin: Bahn und Bus, das Fahrrad und die eigenen Füße sollen nun endlich Vorrang bekommen – in der Straßenverkehrsordnung und bei der Verteilung finanzieller Mittel. Die Bahn soll umfangreicher und schneller ausgebaut werden, etwa durch die Reaktivierung stillgelegter Strecken. Wie, bis wann und mit welchen Summen – vieles bleibt vage. Es ist weder ein echter Neustart, noch eine Vollbremsung in der Verkehrspolitik erkennbar. Wie ernst sie es mit der Verkehrswende tatsächlich meint, wird die neue Bundesregierung noch unter Beweis stellen müssen.

Wie schwer Veränderungen in einer Regierungskonstellation zu erreichen sind, müssen die Brandenburger Grünen dieser Tage wieder schmerzlich erfahren. Im Entwurf für den Landeshaushalt 2022 ist die Verkehrswende nicht erkennbar. Im Etat des zuständigen Ministeriums wird das Geld für neue Fahrradwege an Landesstraßen fast halbiert. Für die Landkreise und Städte gibt es eine Nullrunde bei den Zuschüssen für den öffentlichen Nahverkehr. Versprochen war eine Erhöhung um 1,5 Prozent, pro Jahr. Zum zweiten Mal in Folge werden die Mittel für das Sozialticket gekürzt, anstatt das Angebot endlich bezahlbar zu gestalten. Dreistellige Millionenbeträge gibt es hingegen für Tesla und den Pannenflughafen BER.

Auch an anderer Stelle hakt es: Die Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken lässt auf sich warten. Radwege sind noch immer nicht als eigenständige Wegeklasse ins Straßengesetz aufgenommen. Von ihrem Ziel, bis 2030 mindestens 60 Prozent der Wege in Brandenburg autofrei zurückzulegen, entfernt sich die rot-schwarz-grüne Landesregierung immer weiter.

Entspannt zurücklehnen fällt also aus. Der Neustart stottert – in Bund und Land. Damit der Wandel gelingt, ist Druck von unten nötig. Was unsere Gesellschaft braucht, sind Vorbilder und Engagierte, die den Verunsicherten in Politik und Bevölkerung die Richtung weisen. Sind Sie schon dabei?

Fritz R. Viertel
Landesvorsitzender VCD Brandenburg

3. September 2021 Jubiläumsfeier im Garten am Haus der Natur in Potsdam

Grußwort von Minister Beermann

Rückblick: 30 Jahre VCD Brandenburg

30 Jahre Engagement für einen nachhaltigen Verkehr

Im Sommer 2021 hat der VCD Brandenburg sein 30-jähriges Jubiläum gefeiert. Seit den Anfangsjahren hat sich der Landesverband sehr verändert. Wie alles angefangen hat und welche Veränderungen es gab, habe ich stellvertretend für alle ein paar derjenigen Menschen gefragt, die den VCD Brandenburg mitgeprägt haben: Frieder Monzer, Krister Volkmann, Christoph Rudel, Marc Nellen und Gerhard Petzholtz. Vielen Dank für eure Offenheit.

In der DDR gab es außerstaatlich wenig Möglichkeiten sich für Umwelt- und Naturschutz zu organisieren, daher wurden nach der Wende viele in der BRD schon vertretene Vereine gegründet, wie auch der VCD. Angetrieben davon, dass es nach der Wende keine in seinen Augen zukunftsfähigen Vorstellungen für das Thema Mobilität gab, kümmerte sich Frieder Monzer im Auftrag des Bundesverbandes um die Gründung der Landesverbände in den neuen Bundesländern. Gegründet wurde der VCD Brandenburg spontan an einem Samstag im Wohnzimmer eines der sieben Gründungsmitglieder. Den Vorsitz übernahm Gerhard Petzholtz und der erste Landesgeschäftsführer wurde Frieder Monzer. Auch weitere Treffen fanden anfangs vereinzelt im Garten des Vorsitzenden statt.

Durch den Umweltbeirat des Brandenburger Umweltministeriums in dem die Akteure der Umweltbewegung vertreten waren und durch die vom damaligen Umweltminister, Matthias Platzeck initiierte Verbändeförderung konnte sich der VCD etablieren. Auch Geld für Räumlichkeiten stand durch die Förderung zur Verfügung. Der VCD startete im »Grünenhaus« in der Potsdamer Lindenstraße. Dann zog die Landesgeschäftsstelle erst in eine Baracke am Bahnhof Griebnitzsee, bis sie in Kioskräumlichkeiten des Bahnhofes umzog. Um den Verbänden des »Grünenhauses« Räumlichkeiten zu schaffen, wurde das Haus der Natur im Zentrum Potsdams etabliert, in das auch der VCD im Februar 2002 einzog.

Grade am Anfang lag ein großer Teil der Arbeit darin, den VCD an Ständen zu vertreten und mit den Menschen über das Thema Mobilität ins Gespräch zu kommen, um so neue Mitglieder zu gewinnen. Grade das Gewinnen von Mitgliedern in der Fläche wurde immer mehr zum zentralen Thema. Die langen Wege in Brandenburg machten es schwieriger aktive Mitglieder zu finden, dennoch gelang es mit der Zeit, in ganz Brandenburg Orts- und Kreisgruppen mit Aktiven zu gründen.

Auch im VCD Brandenburg bildetet sich ab, dass Verkehrsthemen vor allem von männlich Gelesenen bearbeitet wurden. Mittlerweile sind im VCD Landesverband immer mehr weiblich Gelesene Aktive zu finden, die sowohl in der Geschäftsführung als auch im Vorstand vertreten sind. Es engagieren sich auch zunehmend mehr junge Menschen und Personen mit Familie, was zu einer Verjüngung des Landesverbands führt.

Eines der ersten Projekte waren Gottesdienste für die Verkehrsopfer. Diese wurden vom Pfarrer und VCD Mitglied Gerke Pachali organisiert, der Teil des Vorstandes war. Grund war, dass das Thema der Verkehrsopfer bis heute zu wenig Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit erfährt. Die Gottesdienste fanden erst an verschiedenen Orten in Brandenburg am Straßenrand statt, später wurden sie in Kirchen abgehalten.

Ein weiteres Projekt, welches den Zusammenhalt der Aktiven sehr geprägt hat, waren die Alleenernte-Aktionen. Der VCD ist dazu gemeinsam zu einer Allee in Brandenburg gefahren und hat, um auf die Notwendigkeit des Schutzes der Alleen aufmerksam zu machen, die Äpfel geerntet und zu Apfelsaft verarbeiten lassen. Dabei ging es auch darum der Öffentlichkeit zu zeigen, dass der VCD auch konkrete Aktionen für den Umweltschutz macht.

Der Mitgliederrundbrief hat sich in den Jahren zusammen mit den Themen und Mitgliedern des VCDs verändert. 1996 wurde der erste veröffentlicht. Inzwischen hat er sich als gute informative Zeitschrift etabliert, welche im breitenpolitischen Raum gelesen wird.

Auch die Außenwahrnehmung hat sich gewandelt. Der VCD Brandenburg hat sich immer weiter zu einem politischen Verein entwickelt, der auch als ein solcher von der Politik und Öffentlichkeit wahrgenommen wird. So wird der VCD als Ansprechpartner für den Verkehrssektor wahrgenommenen und in Ausschüsse und Beiräte eingeladen. Auch von anderen Verbänden, Organisationen und Parteien wird er als Anlaufstelle für das Thema Mobilität gesehen, was ihn immer mehr in den Fokus der Öffentlichkeit rückt.

Welche Erfolge der VCD in den 30 Jahren erzielt hat, das bewertete jeder der Interviewpartner für sich selbst anders, aber zu nennen ist hier, dass nach langen Gesprächen mit dem Verkehrsministerium die Autobahn A24 Berlin bis Hamburg am Dreieck Wittstock eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 130 km/h bekommen hat. Auch, dass der VCD Landesverband nach langen Verhandlungen mit dem Umweltministerium die Verbändeförderung weiter erhält. Außerdem dass Potsdam von einer autozentrierten Stadt Schritt für Schritt zu einer fahrradfreundlicheren Stadt wurde: Der VCD kämpfte beispielsweise um das erste Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof und die erste Fahrradstraße in Potsdam. Zudem wurde in Fürstenberg ein Teilerfolg für Mobilitätseingeschränkte Menschen errungen, denn dort halten nun mehr Züge auf dem barrierefreien Bahnsteig.

Der VCD Brandenburg ist in den 30 Jahren immer weiter gewachsen und hat sich immer weiter in der Politik etabliert. Die Geschichte zeigt aber auch, dass das Thema Verkehr einen langen Atem braucht. Daher ist es wichtig, dass sich im VCD Menschen mit neuen Ideen und Vorstellungen begegnen können, um zukünftig gemeinsam an dem Thema zu arbeiten.

Anna J. Ducksch
seit 2021 Mitglied im Vorstand des VCD Brandenburg

30 Jahre VCD Brandenburg – 1991–2021

Gründung VCD-LV Vorsitzender: Gerhard Petzoltz Geschäftsführer: Frieder Monzer	**1991**	
	1993	1993–1999 Frieder Monzer vertritt den VCD im Umweltbeirat des Landes Brandenburg, nach der dritten Landtagswahl wurde das Gremium vom Ministerium aufgelöst
Beginn der institutionellen Förderung Vorsitzender: Christoph Geibel Geschäftsführer: Christoph Rudel	**1999**	ab 1999 gemeinsamer Tarif im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Christoph Rudel sitzt in mehreren VBB-Gremien
Gerhard Petzoltz wird erneut zum Vorsitzenden gewählt	**2001**	Gründung der bundesweiten Alleenschutzgemeinschaft ASG
Umzug ins Haus der Natur	**2002**	
	2003	Baumkletter-Aktion gegen die Ortsumfahrung Michendorf
	2008	Start des VCD Mitglieder-Rundbriefs im neuen Format
	2009	Erster Gottesdienst für die Verkehrsopfer in der ev. Stadtkirche in Fürstenberg / Havel
Marc Nellen wird Vorsitzender	**2011**	
Katharina Hinse wird Geschäftsführerin	**2012**	Diskussionsrunde »Mobilität in Brandenburg« mit Verkehrsminister Vogelsänger
Krister Volkmann wird Geschäftsführer	**2014**	Potsdamer Mobilitätsbroschüre für Neubürger:innen
	2015	Alleenernte-Camp in Tempelfelde
	2016	Alleenernte-Camp in Senzke, Erster VCD Kinoabend im Thalia: »The Human Scale«
Anja Hänel wird Geschäftsführerin	**2017**	
	2018	Fachexkursion auf dem Kaffenkahn in Fürstenberg / Havel, Projekt Mobi-Kids
Fritz Viertel wird Vorsitzender	**2019**	Start der Volksinitiative »Verkehrswende Brandenburg jetzt«, Lastenradbauworkshop Brandenburg an der Havel
	2021	Start des Dialogprozesses mit dem Ministerium (MIL) für ein Mobilitätsgesetz in Brandenburg, Mitarbeit am Klimaplan des Landes Brandenburg, gemeinsam mit dem Klimabündnis Brandenburg

»Der VCD Brandenburg hat sich von Anfang an und als einziger Verkehrsverband für den Erhalt der Brandenburgischen Alleen eingesetzt. Wir haben uns in der Alleengemeinschaft engagiert und gemeinsam mit dem Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände an mehreren Baumbegutachtungen mitgewirkt. Der Apfelsaft aus den selbstgeernteten Äpfeln der Alleebäume mit den schön gestalteten Etiketten war immer eine gute Gelegenheit, positiv für den Erhalt der Alleen in unserem Land zu werben.«

Gerhard Petzholtz

»Der VCD war von Anfang an ein politischer Verein, einen solch direkten Einfluss wie zwischen 1993 und 1999 in einem engen Beratungsgremium des Landesumweltweltmisters konnten wir später nie wieder ausüben. Schon damals war uns klar, dass nachhaltige Verkehrspolitik mit intelligenter Flächenplanung beginnen muss.«

Frieder Monzer

»Mir lag besonders die Mobilitätswende in Potsdam und die Einmischung in die Landespolitik am Herzen. Deshalb freue ich mich, dass sich der VCD in meiner Amtszeit wieder stärker zu einem wichtigen Akteur in der Verkehrspolitik des Landes und der Kommunen entwickelt hat. Ein toller Erfolg war auch, dass die Mitgliederzahlen in dieser Zeit von 500 auf fast 700 gestiegen sind.«

Marc Nellen

»In meiner Zeit als Geschäftsführer war mir besonders wichtig, die Mitgliederzahl in unserem Landesverband zu steigern und die Präsenz in den Regionen unseres Bundeslandes zu stärken, um eine breite Basis zu haben. Hierfür fand ich Infostände und die Homepage besonders wichtig.«

Krister Volkmann

»Wichtig ist mir die Einflussnahme auf allen politischen Ebenen, Kommune, Kreis und Land. Deshalb ist es ein Erfolg, dass wir jetzt überall in Brandenburg wieder mehr aktive Gruppen haben. Als Fürstenberger freue ich mich besonders über unsere Kreisgruppe in Oberhavel, die sich unter anderem für die Ausweisung von Tempo 30 vor allen Schulen und Kindergärten engagiert hat. Der Ausbau des Bahnhofs Dannenwalde und die Sanierung des Hausbahnsteiges am Bahnhof Fürstenberg, sind zwei Erfolge, über die ich mich persönlich sehr freue.«

Christoph Rudel

Engagement heute: Wo steht der VCD Anfang 2022?

Dialogprozess für ein Mobilitätsgesetz in Brandenburg

Im Januar 2021 konnten wir unsere Volksinitiative nach 17 Monaten intensiver und engagierter Sammeltätigkeit mit 28.584 Unterschriften erfolgreich im Landtag übergeben. Danach rangen unsere offiziellen Vertreter:innen in mehreren kräftezehrenden und zum Teil sehr frustrierenden Sitzungen mit den Regierungsfraktionen um einen Kompromiss, denn für eine vollständige Annahme unserer Forderungen durch den Landtag fehlte die politische Mehrheit. Nachdem eine Einigung schon fast aussichtslos erschien, wurde am Abend des 26. April doch noch ein Kompromiss erzielt, der den Weg für ein Brandenburgisches Mobilitätsgesetz frei machte.

In dem ausgehandelten Entschließungsantrag, der am 27. April der Presse vorgestellt und der am 29. April vom Landtag beschlossen wurde, wurde ein Dialogprozess auf Augenhöhe vereinbart, dessen Ziel es ist, bis Ende 2022 einen Gesetzesentwurf für ein Mobilitätsgesetz vorzulegen, das den Verkehrssektor endlich zügig auf den Zielpfad zur Klimaneutralität führen soll.

Folgende Punkte wurden dabei ausdrücklich als Eckpunkte für den Dialogprozess festgelegt:

- Mögliche gesetzliche Bestimmungen zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs: Dazu gehören die Erstellung und kontinuierliche Fortführung eines landesweiten Radwegeplans. Dieser Plan soll unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Potenzialanalyse die Radwegeverbindungen von überregionaler Bedeutung umfassen, einschließlich Radschnellverbindungen. Er soll den Landkreisen, Städten und Gemeinden Orientierung für eigene Radverkehrspläne geben.

- Weiterentwicklung der PlusBus-Linien zu einem kreisübergreifenden Konzept, um attraktive Querverbindungen zwischen den SPNV-Sternachsen zu schaffen.

- Nutzung aller planerischen und gesetzgeberischen Maßnahmen, um einer Stilllegung und Entwidmung von Schienenstrecken entgegen zu wirken, so dass Spielraum für Reaktivierungen erhalten bleibt. Grundlage für Strecken-Reaktivierungen und -Sicherung ist eine Potenzialanalyse.

- Konkretisierung des im Koalitionsvertrag vereinbarten Prinzips »Erhalt vor Neubau«.

- Prüfung, wie lokale und regionale Modellprojekte eine dritte Finanzierungssäule des ÖPNV auf freiwilliger Basis ermöglichen können.

- Erarbeitung von Lösungswegen für eine bessere Kooperation der Landkreise und kreisfreien Städte untereinander, um die Planung und Realisierung kreisgrenzenüberschreitender ÖPNV-Angebote voranzubringen.

- Verbesserung der Verkehrssicherheit für besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende – insbesondere Kinder und Jugendliche, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Zwei Sondierungsgespräche mit dem Verkehrsministerium haben bereits wichtige organisatorische Fragen geklärt und mit Frau Prof. Dr. Barbara Lenz wurde eine engagierte Verkehrsexpertin als Moderatorin für den Prozesses gewonnen. Jetzt startet die inhaltliche Arbeit. Die Ziele und inhaltlichen Leitplanken werden in einer paritätisch besetzten Steuerungsgruppe entschieden. Unser Bündnis wird dort von Fritz Viertel / Vorsitzender des VCD Brandenburg, Franziska Sperfeld / Vorsitzende des BUND Brandenburg und Christian Wessel / stellvertretender Vorsitzender des ADFC Brandenburg vertreten. Als Stellvertreter:innen wurden benannt: Filibert Heim und Anna Ducksch / Fridays for Future, Sandra Leue / ADFC und Michael Ganschow / Grüne Liga. Von Seiten der Regierung sitzen Egbert Neumann / Abteilungsleiter Verkehr | MIL, Angela Brandenburg / Abteilungsleiterin Grundsatzangelegenheiten des Ministeriums, Koordination | MIL und Axel Steffen / Abteilungsleiter Umwelt, Klimaschutz, Nachhaltigkeit | MLUK mit am Tisch.

Parallel zu den offiziellen Terminen mit dem MIL haben unserer Bündnis-internen Thementeams die Arbeit aufgenommen, um die inhaltlichen Punkte für die Arbeitsgruppen mit dem Ministerium vorzubereiten.

Parallel dazu wird die Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg überarbeitet. Auch hier bringt sich der VCD intensiv in die Beteiligung ein.

Anja Hänel

Wer mehr dazu wissen möchte, welche Ziele und Maßnahmen für die Verkehrspolitik in Brandenburg aktuell diskutiert werden, findet im Gutachten zur Mobilitätsstrategie eine interessante Analyse:

mil.brandenburg.de > Themen > Mobilität & Verkehr > neue Mobilität

Ebenfalls lesenswert: das Gutachten von Bündnis 90 / die Grünen zur Mobilitätsgarantie für das ländliche Brandenburg.

gruene-fraktion-brandenburg.de/publikationen/mobilitaetsgarantie-brandenburg

VCD engagiert sich im Klimabündnis Brandenburg und beim Klimaplan

Neben dem Mobilitätsgesetz entsteht gerade auch ein Klimaplan für das Land Brandenburg. Hier geht es neben Mobilität auch um andere klimarelevante Themen wie Land- und Forstwirtschaft, Wasserhaushalt, Energieversorgung und schließlich um den Beitrag, den Firmen und Privatpersonen zur Treibhausgaseinsparung leisten können und müssen. Der VCD Brandenburg hat sich zusammen mit anderen Verbände im Klimabündnis Brandenburg zusammengeschlossen, um aktiv an diesem wichtigen Thema mitzuarbeiten. Neben den oben genannten Verbänden ist ausdrücklich auch die Jugend beteiligt, organisiert im Jugendforum Nachhaltigkeit (JuFoNa), welches insbesondere Jugendliche zwischen 16 und 26 Jahren einlädt, sich einzubringen. Und wir hören auf die Wissenschaft, auch wenn sie unbequeme Wahrheiten präsentieren: Die Scientists for Future (S4F) steuern im Bündnis Fachwissen und Prognosen bei. Für den VCD sitzt dort Barbara Ral, stellvertretende Vorsitzende und freie Biologin, mit am Tisch – oder in den online-Konferenzen. Im Dialog mit Fachleuten aus Theorie und Praxis erarbeitet das Klimabündnis Brandenburg eine Handlungs-Leitlinie, auf der alle mitgehen können. Unser aller Ziel ist es schließlich, die Erderwärmung auf ein erträgliches Maß zu begrenzen. Gemeinsam. Als Bündnis. Für Klimagerechtigkeit. Jetzt. Also liebe Leute: Ihr seht den VCD zurzeit nicht so viel auf der Straße, sondern wir wirken an ganz entscheidenden Stellen an einer klima- und menschenfreundlichen Verkehrspolitik mit, ehrenamtlich und gemeinwohlorientiert.

Wir freuen uns über Unterstützung in Form von Mitwirken, Spenden oder Mitgliedschaft, denn die Kraft unserer Stimme in den Gremien wächst auch mit der Zahl der Mitglieder, also: weitersagen!

Mobilität in ländlichen Kirchenkreisen

Im Hinblick auf eine klimaverträgliche Verkehrswende steht der ländliche Raum vor besonderen Herausforderungen. Fehlende oder unzureichende ÖPNV-Anbindung und weite Fahrradstrecken oft entlang vielbefahrener Landstraßen führen dazu, dass für die meisten Wege nach wie vor das Auto genutzt wird. Die Evangelische Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz (EKBO) hat gemeinsam mit dem VCD Brandenburg in einem dreimonatigen Projekt die aktuelle kirchliche Mobilität im ländlichen Raum der EKBO untersucht. Darauf aufbauend wurden mögliche Zukunftsszenarien entwickelt und kirchenintern diskutiert. Der Abschlussbericht des Projektes steht als Download bereit unter:

brandenburg.vcd.org/infothek

Netzwerk: Gemeinsam gegen Diskriminierung – Mobilität für alle

Initiiert durch unsere Bundesfreiwillige Lena Gaidies hat der VCD Brandenburg ein neues Netzwerk mit diversen Akteuren gegründet, die sich für Gendergerechtigkeit und gegen Diskriminierung und Rassismus einsetzen. Mit dem Netzwerk konnten wir ganz neue Akteursgruppen für das Thema Mobilität und für die Arbeit des VCD begeistern. Unser Aufruf hatte eine überraschend große Resonanz. Gestartet ist das Projekt mit einer Pressemitteilung zum Frauentag am 8. März mit sechs Partnerorganisationen. Inzwischen ist das Netzwerk auf 13 Organisationen angewachsen und es gibt weitere Interessent:innen. In einer Umfrage wurden Erfahrungsberichte mit Diskriminierung gesammelt. Auf dieser Basis wurde ein umfassender Forderungskatalog für eine diskriminierungsfreie Mobilität erarbeitet, der am 8. August auf einem Aktionstag in Potsdam vorgestellt und mit den verkehrspolitischen Sprecher:innen der Landtagsfraktionen sowie dem VBB in einer Fishbowl-Diskussion besprochen wurden. Im Anschluss erfolgten zwei weitere Treffen mit dem VBB, um ein Fachgespräch mit den in Brandenburg aktiven Verkehrsgesellschaften vorzubereiten, das 2022 stattfinden soll. Außerdem plant das Netzwerk eine Veranstaltung zum Thema »Stadtentwicklung und Verkehr«, um die Kommunen bei einer diskriminierungsfreien Planung und Gestaltung des Verkehrs zu unterstützen. Dazu laufen mit der Landeshauptstadt Potsdam bereits erste Vorgespräche.

Für das Projekt hat der VCD Brandenburg einen Sonderpreis »Diversität« beim VCD Aktivenwettbewerb des Bundesverbandes gewonnen, über den wir uns sehr freuen.

Mehr zum Projekt, den Forderungskatalog und alle Informationen zum Aktionstag gibt er unter:

brandenburg.vcd.org/themen/mobilitaet-fuer-alle

Für die Verkehrswende vor Ort aktiv

Wenn nicht jetzt – wann dann? Haben Sie Interesse die Verkehrspolitik in Ihrem Ort oder Kreis aktiv mitzugestalten? Dann melden Sie sich gern bei unseren Kreis- oder Ortsgruppen oder falls es noch niemanden bei Ihnen vor Ort gibt in unserer Geschäftstelle in Potsdam. Jede und Jeder, die oder der sich für eine sichere, klimaverträgliche und sozial gerechte Mobilität engagieren will, ist herzlich willkommen uns vor Ort in Gremien, bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, bei Aktionen oder Projekten zu unterstützen. Auch eigene Ideen sind immer willkommen.

Für Neuruppin und Umgebung
moja.schmettow@vcd-brandenburg.de

Für die Uckermark
uta.zahn@vcd-brandenburg.de

Für den Landkreis Oberhavel
dirk.flege@vcd-brandenburg.de

Für den Landkreis Barnim
stephan.backert@vcd-brandenburg.de

Für Brandenburg / Havel und Umgebung
gero.walter@vcd-brandenburg.de

Für Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf
franziska.swars@vcd-brandenburg.de

Für Potsdam
jan.kupert@vcd-brandenburg.de

Für Cottbus und Umgebung
dieter.schuster@vcd-brandenburg.de

Landesgeschäftsstelle in Potsdam

Anja Hänel
Geschäftsführerin

Pia von Alm
Bundesfreiwillige

Unsere Landesgeschäftstelle erreichen Sie per E-Mail unter info@vcd-brandenburg.de oder telefonisch unter 0331-20155-60. Persönlich sind wir täglich von 9–15 Uhr für Sie da.

Regionalgruppe Uckermark

Neugründung der Regionalgruppe Uckermark

Seit Mai 2021 gibt es auch in der nordöstlichen Uckermark eine aktive VCD-Gruppe, die sich mit politischer Lobbyarbeit, Ideen und Aktivitäten für eine bessere Mobilität im ländlichen Raum einsetzt. Auf dem Arbeitsplan stehen unter anderem eine Fahrradreparaturstation für Brüssow, der Radweg Schmölln bis Prenzlau und eine bessere ÖPNV-Anbindung zwischen der nördlichen Uckermark und Stettin.

Am 05. Juni 2021 organisierte die neue VCD Gruppe eine Grenzen-überschreitende Fahrrad-Demo von Brüssow (Uckermark) nach Rothenklempenow (Vorpommern) und wieder zurück. Dabei sammelte sie Wünsche für eine besser Mobilität in der Region.

Mehr zu den Aktivitäten der Regionalgruppe Uckermark gibt es unter:

➜ **brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/regionalgruppe-uckermark**

Ortsgruppe Potsdam

Roter Teppich für das Fahrrad und Park statt Parkplatz in Potsdam

Der Platz ist begrenzt in Potsdams Innenstadt. Deshalb ist es umso fragwürdiger, einen Großteil des innerstädtischen Straßenraumes für Autostellplätze zur Verfügung zu stellen. Die VCD Ortsgruppe Potsdam hat deshalb kritisch zum Entwurf für die neue Stellplatzsatzung Stellung genommen und mit einer Gemeinschaftsaktion zusammen mit der BUND-Jugend, der GrünenJugend und FFF Potsdam am Parking-Day einen Parkplatz in der Friedrich-Ebert-Straße umgenutzt.

Außerdem hat die Ortsgruppe eine Woche vor der Bundestagswahl mit einer Kidical Mass auf die Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Generation aufmerksam gemacht. Dazu wurde in der Geschwister-Scholl-Straße ein roter Teppich für Radler:innen ausgerollt, um ihren platzbedarf deutlich zu machen.

Mehr zu den Aktivitäten der VCD Ortsgruppe Potsdam finden Sie unter:

➜ **brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/ortsgruppe-potsdam**

Regionalgruppe Oberhavel

Erste Erfolge am Bahnhof Fürstenberg / Havel und Engagement für eine Nahverkehrsoffensive in Oberhavel

oben: VCD Vorstand Christoph Rudel testet den barrierefreien Ausstieg
unten: Ein Blumenstrauß von der Bahn für das Engagement des VCD.

Aufgrund eines sanierungsbedürftigen Daches war es seit mehr als vier Jahren nicht möglich barrierefrei mit Rollstuhl, Fahrrad, Kinderwagen und Gepäck am Bahnhof in Fürstenberg / Havel ein oder auszusteigen. Der VCD hat in zahlreichen Gesprächen mit der Deutschen Bahn und in Aktionen vor Ort immer wieder unermüdlich für die Barrierefreiheit des Bahnhofes gestritten.

Zum Fahrplanwechsel am 13. Juni war es dann endlich so weit: Alle Züge Richtung Norden halten jetzt wieder planmäßig am Hausbahnsteig. Zusätzlich morgens und abends je ein Zug aus der Gegenrichtung. Da diese Situation für Reisende in Richtung Süden immer noch unbefriedigend ist, hat der VCD mit der Deutschen Bahn verhandelt, dass mobilitätseingeschränkte Menschen auf Voranmeldung auch einen außerplanmäßigen Halt am barrierefreien Hausbahnsteig beantragen können.

Außerdem machte die VCD Kreisgruppe auf das schlechte Bus- und Bahnangebot im Landkreis Oberhavel aufmerksam. Während einer Studie der Allianz pro Schiene zur Folge in Deutschland durchschnittlich 91,4 Prozent der Bevölkerung Zugang zu einem ausreichenden Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs haben, sind es in Oberhavel lediglich 84,7 Prozent der Bürgerinnen und Bürger.

Die Kreisgruppe fordert den Landkreis deshalb auf, eine Nahverkehrsoffensive zu starten und in dem gerade in Überarbeitung befindlichen Nahverkehrsplan Bus und Bahn endlich näher an die Menschen bringen. Vor allem der Busverkehr muss deutlich ausgebaut werden, damit 120-Minutentakte oder noch seltenere Busangebote endlich der Vergangenheit angehören.

Über die Aktivitäten der Kreisgruppe Oberhavel können Sie sich hier informieren:

➜ **brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/kreisgruppe-oberhavel**

Frank Träger vom VCD, Jürgen Peters und Christian Radeke testen die neue Station

Kreisgruppe Brandenburg an der Havel und Umgebung

Ein paar Schritte weiter zur Verkehrswende in Brandenburg an der Havel

Gefördert durch das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) des Landes Brandenburg und die Aktion Nachhaltige Entwicklung – Lokale Agenda 21/agrathaer GmbH konnten im vergangenen Jahr in Brandenburg an der Havel vier neue Fahrradreparaturstationen aufgestellt werden.

Neben der schon bestehenden Station an der TH Brandenburg können jetzt auch

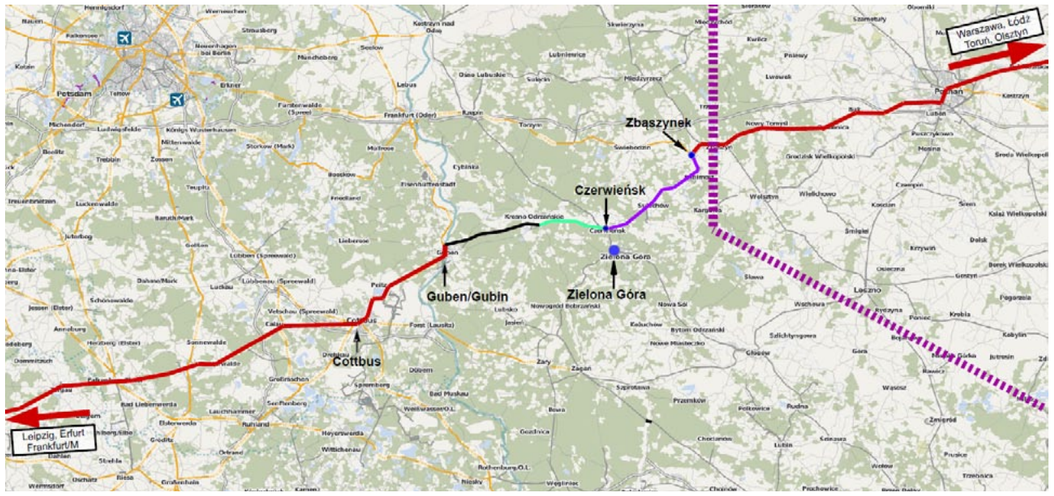
- **am Salzhofufer in der Altstadt,**
- **am Hauptbahnhof Brandenburg/Havel,**
- **auf dem Nicolaiplatz in der Altstadt und**
- **am Standort Plaue Lewaldstraße 19a**

rund um die Uhr Reparaturen selbst durchgeführt werden oder die Reifen von Fahrrädern, Rollstühlen oder Kinderwägen aufgepumpt werden.

Ein weiteres Highlight des vergangen Jahres war das Erlebniswochenende Altstadt für ALLE am 2. und 3. Oktober, mit dem die VCD Kreisgruppe zusammen mit ihren Partner:innen ein Zeichen dafür setzte, wie Verkehrsberuhigung vorhandene Stadträume neu beleben kann. Dazu wurde der Altstädtische Markt in Brandenburg an der Havel zur begrünten Fußgängerzone (ÖPNV frei) umgestaltet, mit Gastronomie, Straßenmusik, Street Performance und Spielmöglichkeiten für Klein und Groß. In der angrenzenden Plauer Straße 11 (ehemalige Räumlichkeiten der Mittelbrandenburgischen Sparkasse - MBS) stellten an beiden Tagen jeweils von 10.00–18.00 Uhr kreative Gewerbetreibende und Kulturschaffende aus Brandenburg in einem Popup- Kulturkaufhaus ihre Arbeiten und Erzeugnisse aus. Parallel zu diesen Aktivitäten fand eine umfassende Beteiligung statt, deren Ergebnisse im Dezember in zahlreichen Schaufenstern der Stadt ausgestellt wurden.

Mehr zu den Aktivitäten der VCD Kreisgruppe Brandenburg an der Havel finden Sie unter:

➜ **brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/kreisgruppe-brandenburg-havel**



Kreisgruppe Cottbus

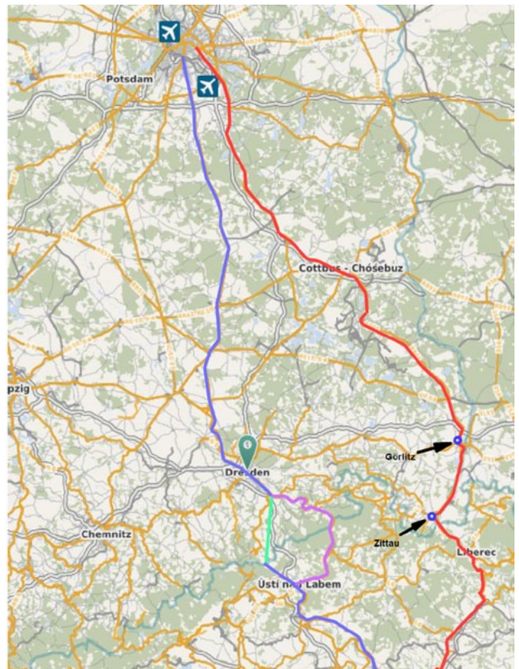
Grenzüberschreitender Bahnverkehr und Wahlforum in Cottbus

Leipzig — Poznań
Die VCD-Kreisgruppe Cottbus setzt sich seit langem für eine Eisenbahnverbindung Leipzig — Poznán ein. Langsam scheint die Bedeutung dieser Fernverbindung auch in den Köpfen der Politiker:innen und sonstigen Akteur:innen anzukommen. Das belegen zumindest Presseartikel und Dokumentationen. Auch Verkehrsminister Beermann hat das in seinem Glückwunsch-Schreiben anlässlich des 150. Jahrestags der Eröffnung des Gubener Bahnhofs an den Bürgermeister von Guben zum Ausdruck gebracht. Der Ausbau der Strecke Gubin — Czerwieńsk ist auf polnischer Seite im Warschauer Projekt KolejPlus festgeschrieben, doch es mangelt an der Kofinanzierung durch die Woiwodschaft Lubuskie.

Berlin — Cottbus — Prag
Neben der Strecke Leipzig — Poznán macht sich die Gruppe auch für eine Eisenbahnverbindung von Berlin über Cottbus nach Prag stark. Die Verlängerung der Hauptverkehrsader der Lausitz bis nach Prag würde

- den Anschluss der Lausitz an das tschechische Netz bringen,
- die Anbindung an den TEN-V-Korridor »Orient/östliches Mittelmeer« ermöglichen und
- die nicht ausbaufähige Bahnstrecke durch das Elbtal entlasten. Das Ziel, eine Verdoppelung des Schienenverkehrs bis 2030 zu erreichen, ist ohne Entlastungsstrecke nicht realisierbar.

Die Finanzierung des Ausbaus der Strecke Berlin — Görlitz aus Mitteln des Strukturstärkungsgesetzes wurde auf deutscher Seite festgelegt. Somit sind für die Realisierung des Vorhabens gute Voraussetzungen geschaffen. Leider wurde auf sächsischer Seite der Ausbau Görlitz — Zittau aus dem Strukturstärkungsgesetz gestrichen. Die polnische Seite, ist zum Ausbau des rund drei km langen Teilstücks durch Polen nach unserer Kenntnis nicht bereit.



Der VCD Cottbus hat deshalb die Arbeitsgruppe »Lausitz-CZ« gegründet. In der AG wirken mit die Euroregion Neiße, Pro Bahn sowie der VCD-Landesverbands Elbe-Saale. Momentan ist die Arbeitsgruppe dabei Partner:innen in Tschechien und Polen zu gewinnen.

Mit dem Ausbau Berlin — Görlitz bestehen drei Möglichkeiten, auch Wrocław anzubinden:

- Ausbau der Nord-Ost-Kurve in Horka, um hier auf die Niederschlesien-Magistrale zu gelangen. Görlitz würde bei dieser Streckenführung jedoch nicht bedient werden.
- Berlin — Cottbus — Görlitz — Wrocław. Diese Variante würde die Fahrzeit Berlin- Wrocław um etwa eine halbe Stunde gegenüber Variante 1 verlängern. Zur Information: Görlitz — Wrocław ist bereits zweigleisig, elektrifiziert und mit 160 km/h befahrbar.
- Im 3. Entwurf zum Deutschlandtakt wird die Fernverbindung »FR1« (Szczecin — Berlin — Cottbus) definiert. Bei Weiterführung der FR1 über Görlitz und Liberec nach Prag könnte der Zug in Weißwasser geflügelt und ein Zugteil von Horka aus über die Niederschlesienmagistrale weiter nach Wrocław geführt werden.

Dieter Schuster

Kontakt und weitere Informationen zu den Aktivitäten der Kreisgruppe Cottbus und Umgebung siehe:

brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/kreisgruppe-cottbusprotramcottbus

Kreisgruppe Cottbus

Wahlforum zur Bundestagswahl

Zur Bundestagswahl 2021 veranstaltete Die Kreisgruppe Cottbus am 30.08 ein digitales Wahlforum. Eingeladen waren die Spitzenkandidierenden im Wahlkreis 64 (Cottbus und Spree-Neiße), die sich den Fragen des VCD und der interessierten Gäste stellten.

Herausfordernd wird die Verkehrspolitik für die kommende Bundesregierung in jedem Fall werden. Beim Schutz des Klimas, beim Ausbau der Schiene, bei der Sicherheit im Verkehr für alle, der Digitalisierung u.a. ist viel zu tun. Alles in allem muss die Verkehrswende beschleunigt werden. Wie das gelingen mag und welche Ideen konkret für die Lausitz bestehen, darüber diskutierten die Direktkandidat:innen aus dem Wahlkreis 64 mit den Teilnehmenden. Dabei spielt für die Region der Strukturwandel eine übergeordnete Rolle. Moderiert wurde die Veranstaltung in gewohnter Eloquenz von unserem Landesvorsitzenden Fritz Viertel. Vielen Dank an die Organisatoren Martin und Karl!

Ortsgruppe Neuruppin

Nahverkehrsplan Ruppin

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin schreibt in Wahrnehmung seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV den Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum ab 2022 fort. Dazu fand im Juli und August eine Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange statt, an der sich auch die Ortsgruppe Neuruppin beteiligt hat. Die Stellungnahme und weitere Informationen zur Ortsgruppe finden Sie unter:

➜ **brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/ortsgruppeneuruppin**

Verkehrswende braucht Engagement

Alle VCD Gruppen freuen sich über Verstärkung. Jede und jeder ist herzlich willkommen, der oder die sich für eine ökologische und sozial gerechte Verkehrswende engagieren will, ob schon VCD Mitglied oder (noch) nicht.

Wenn es in Ihrem Ort oder in ihrer Region (noch) keine Gruppe gibt, dann melden Sie sich gerne in unserer Landesgeschäftsstelle per Mail unter **info@vcd-brandenburg.de** oder telefonisch unter **0331/ 201 5560**. Wir unterstützen Sie gerne beim Aufbau neuer Gruppen.

Ausblick: Verkehrswende – wo kann es hingehen?
Politisches Engagement braucht Ziele und Vorbilder. Aus diesem Grund haben wir uns einmal in der Welt umgeschaut und ein paar motivierende Beispiele für Sie zusammengestellt.

Fahrradstadt Kopenhagen – Was können wir für Deutschland lernen?

»While Mayor, I was often asked 'how have you been able to afford this in Copenhagen?' I'd reply, 'How have you been able to NOT afford it?' 25 years ago we were a few days away from going bankrupt. So the city invested in the cheapest infrastructure...bycycling.«

Morton Kabell, ehemaliger Bürgermeister von Kopenhagen

Das Zitat gibt interessante Innenansichten aus der heute – so die Redaktion des Lonely Planet Kopenhagen – sehenswertesten und lebenswertesten Stadt Europas. Man begann vor 25 Jahren, in Radwege zu investieren, weil es die billigste Art der Infrastrukturinvestition war. Kopenhagen hat seitdem rund 280 Millionen Euro in die Radwegeinfrastruktur investiert. Zum Vergleich: ein Kilometer Autobahnbau der Berliner A 100 kostet rund 220 Millionen Euro. Es waren also keine umwelt- oder klimapolitischen Motive, die Kopenhagen heute zur Fahrradhauptstadt Europas machten. Nein, es waren knallharte Kostenargumente!

Dieses kurze Zitat des früheren Umweltbürgermeisters in Kopenhagen zeigt, woran es uns in Deutschland mangelt, wenn immer wieder fast schon mantrahaft die Forderung nach der ökologischen Verkehrswende vorgetragenen wird. Es fehlt an einem Narrativ, an einer Geschichte, die der ökologischen Notwendigkeit einen Sinn gibt. Kopenhagen war vor 25 Jahren eine heruntergewirtschaftete Stadt mit maroder Infrastruktur, hoher Arbeitslosigkeit und vielen dunklen, unwirtlichen Ecken, die man nachts eher nicht betreten sollte. Heute pulsiert in Kopenhagen das Leben. Die Wirtschaftskraft ist hoch, die Arbeitslosigkeit niedrig. Kopenhagen ist teuer, für aus Deutschland kommende Touristen mit normalem Einkommen fast unerschwinglich. Das Wachstum beruht nicht nur, aber zu einem großen Teil, auf einem radikalen Umdenken in der Verkehrspolitik. 62 Prozent der Wege zur Universität, zur Schule oder zur Arbeit werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Nur neun Prozent nutzen das Auto.

Ich bin in diesem Sommer den 650 Kilometer langen Radweg von Berlin nach Kopenhagen geradelt, um mir selbst einen Eindruck über das »Fahrradwunder« von Kopenhagen zu verschaffen. Allein die Unterschiede der »Ausfahrt« von Berlin und der »Einfahrt« nach Kopenhagen könnten größer kaum sein. Im Berliner Fahrradnetz muss man immer auf der Hut sein, dass ein einmal eingeschlagener Radweg nicht plötzlich im Nirwana endet, Baustellenumleitungen Radfahrer schlichtweg ignorieren und auf vielen Streckenabschnitten der beste Radweg der geteilte Fußgängerweg ist. Derartige Flickschusterei ist in Kopenhagen und in ganz Dänemark undenkbar. Das Fahrrad wird in allen stadtplanerischen Angelegenheiten von Anfang an

mitgedacht. Straßenbaustellen müssen immer gut beschilderte und sicher angelegte Umleitungen für Radfahrende vorsehen. Bei jeder öffentlichen und privaten Baumaßnahme müssen ausreichende Radabstellmöglichkeiten mitgeplant werden. Und Radfahrer werden als eigene Verkehrsteilnehmer mitgedacht - mit eigenen Wegen, eigenen Verkehrs- und Wegeschildern und eigenen Ampeln.

Ich habe mir in Kopenhagen die Frage gestellt, ob die dortige Radwegeinfrastruktur eine Blaupause für deutsche Städte sein kann. Die Frage lässt sich nicht eindeutig mit ja oder nein beantworten. Manches kann durch eine vernünftige und langfristige Stadtentwicklungsplanung sicherlich auch in Deutschland umgesetzt werden. Worauf kommt es bei einer fahrradfreundlichen Verkehrsplanung vor allem an? Die folgenden Punkte sind mir in Kopenhagen offensichtlich geworden:

Sicherheit – Radfahrer wünschen sich vor allem ein Gefühl der Sicherheit im Miteinander mit anderen Verkehrsteilnehmern. Deshalb sind Radwege in Kopenhagen immer physisch von Gehweg und Autostraße getrennt. Die Abtrennung erfolgt durch flache Bordsteine oder Kanten. Und Radwege müssen breit genug sein. Entsprechend der Bau-Richtlinien muss ein Radweg in Dänemark mindestens 1,70 Meter breit sein, in der Praxis sind die meisten Radwege aber 2,20 Meter breit, angestrebt werden 2,50 Meter. Sehr stark genutzte Wege erreichen sogar 3 bis 4 Meter. Darüber hinaus sind die Fahrradwege in Kopenhagen in aller Regel als Einrichtungsradweg angelegt – das heißt, es gibt Fahrradspuren für jede Fahrtrichtung auf der jeweiligen Seite der Fahrbahn.

Schnelligkeit – In Kopenhagen nutzen deshalb so viele Menschen das Fahrrad, weil sie so schnell wie möglich von A nach B kommen wollen. Dazu gibt es grüne Wellen für Radfahrer und eigene Verkehrsführungen, die nicht in Konflikt mit den Autostraßen geraten. Liegen Rad- und Autostraße nebeneinander, halten die Radfahrer etwa einen Meter vor den Autos und die Fahrradampel schaltet einen kurzen Zeitraum früher auf Grün, damit Radfahrende schnell losfahren können und nicht in Konflikt mit rechtsabbiegenden Autos geraten.

Bewusstsein – In der Kopenhagener Stadtgesellschaft herrscht ein großes Bewusstsein für Nachhaltigkeit vor. Als vor 25 Jahren der flächendeckende Ausbau der Radwegeinfrastruktur begann, hatten die Kopenhagener:innen die Nase voll, insbesondere vom stehenden Autoverkehr, der zunehmend das Stadtbild verschandelte. Die Autos sollten verschwinden – ohne Abstriche bei der Mobilität zu machen. Und bereits vor zehn Jahren fassten die Kopenhagener:innen den Entschluss, bis 2025 CO_2-neutral sein zu wollen. Seitdem hat die Verkehrspolitik jede Kommunalwahl in Kopenhagen entschieden. Kein:e Bürgermeisterkandidat:in hat und wird in Zukunft in Kopenhagen eine Wahl gegen dieses Grundverständnis von Nachhaltigkeit gewinnen.

Was können wir aus alledem für die ökologische Verkehrswende bei uns in Deutschland lernen? Zum einen muss dieses Bewusstsein, den (knappen) öffentlichen Raum anders und nachhaltiger nutzen zu wollen, von innen herauskommen. Dieser Bewusstseinswandel kann nicht vorgeschrieben werden. Der Wandel kommt, wenn wir, die Bewohner:innen der Städte, eine andere Stadt wollen. Und die Erfahrung zeigt, dass dies gelingt: Immer dann, wenn ein Fahrradweg breiter, eine Autospur weggenommen und eine Straße für den Autoverkehr gesperrt wird, sind die Menschen begeistert. Nur wenige wollen den alten Zustand zurück. Zum anderen müssen wir die Verkehrswende mit einer positiven Geschichte verbinden. In Kopenhagen ist es die Geschichte vom drohenden Verfall der Stadt, der vor allem durch vergleichsweise kostengünstige Investitionen in die Radwegeinfrastruktur aufgehalten werden konnte.

Was ist unsere Geschichte? Schreiben Sie mir Ihre Geschichte auf, die Sie mit der ökologischen Verkehrswende in Ihrer Stadt und Ihrem Dorf in Brandenburg verbinden. Ich freue mich über Zuschriften an:

marc.nellen@vcd-brandenburg.de

Marc Nellen

Gute Beispiele – ein Kurzüberblick

Der folgende Kurzüberblick wurde von Barbara Ral und unserer Bundesfreiwilligen Pia von Alm zusammengestellt.

Tempo 30 in Paris

Die Pariser Verkehrswende begann 2007 mit dem Fahrradverleih Velib. 2020 kamen 60 Kilometer Corona-Fahrradwege dazu. In naher Zukunft sollen das historische Zentrum autofrei, der Diesel verbannt und die Hälfte der 140.000 Parkplätze anders genutzt werden. Als nächster Schritt in Richtung Verkehrswende gilt seit dem 30.08.2021 Tempo 30 km/h, auf den meisten Straßen in Paris. Dadurch gibt es nicht nur einen besseren Verkehrsfluss, geringere Mengen schädlicher Emissionen und weniger Lärm, sondern vor allem weniger tödliche Unfälle.[1]

Mikro-ÖV als neue Verkehrskonzepte

Im ländlichen Raum stehen Fahrgäste des Umweltverbundes vor allem außerhalb der Hauptverkehrszeiten vor großen Herausforderungen. Als Lösungsvorschlag stellt Postbus sein neues Mikro-ÖV Konzept vor: ohne festen Fahrplan, also »on demand«.

Der Kleinbus für bis zu acht Fahrgäste wird mindestens 30 Minuten vor Abfahrt gebucht. Pilotprojekte, die bereits vergangenes Jahr in verschiedenen Bundesländern umgesetzt wurden, haben gezeigt, dass es in Zukunft keine fixen Abfahrtszeiten geben muss.[2]

Weniger Platz für Autos sorgt für eine gesündere Bevölkerung?

Das Magazin »Mens Fitness« hatte Oklahoma City im Jahr 2007 zur übergewichtigsten Stadt Nordamerikas gewählt. Viele Straßen hatten keine Bürgersteige, ein Radwegenetz fehlte. Schulen, Geschäfte und Wohngebiete waren nur über Autobahnen miteinander verbunden. Die Menschen fuhren nur Auto. Doch Bürgermeister Mick Cornett sorgte für Änderung, reduzierte Fahrbahnen für Autos und schuf breitere Gehwege, Radwege und Straßenbahnlinien. Mitten im Stadtzentrum entstand ein riesiger Park. Nach nur fünf Jahren war Oklahoma City sogar unter den 20 fittesten Städten der USA. Quelle: »Mit Füßen und Pedalen. Hol dir deine Stadt zurück!«, VCD e.V. 05/2019.

Förderung von Elektrofahrrädern

Beim Thema Verkehrswende wird in der EU primär nur an E-Autos gedacht. Dabei werden Milliarden in die Förderung investiert. Der Förderung von anderen Alternativen zum Auto, wie beispielsweise dem Pedelec, wird jedoch kaum Beachtung geschenkt, obwohl eine große Nachfrage besteht.

An dieser Stelle gehen Österreich und Belgien mit gutem Beispiel voran. Zahlreiche Programme mit finanziellen Förderungen steigerten den Absatz. Beispielsweise wurden in Belgien im Jahr 2015 pro 1.000 Einwohner 12,5 Elektro-Fahrräder verkauft, knapp hinter den Niederlanden (16,1). Österreich folgt mit neun verkauften Pedelecs pro Einwohner auf Platz 3.[3]

Übrigens: Barbara Ral verleiht ein oder zwei Pedelecs tageweise zum Testen an VCD-Mitglieder. Interessierte hinterlassen bitte eine Rückrufnummer auf dem Anrufbeantworter unter Tel. 033204-41779.

Die Superilles von Barcelona

Was in Berlin in Form von Kiezsperren getestet wird, ist in Barcelona bereits Realität. Um den Autoverkehr zu reduzieren werden sogenannte Superblocks errichtet. In diesen Bereichen dürfen Autos ganze Wohnviertel nicht mehr durchqueren, mit Ausnahme von Anwohner:innen. Die Behörden ließen in den vergangenen Jahren mehrere Superblocks errichten, der bekannteste befindet sich am Markt von Sant Antoni. Aufgrund des schachbrettartigen Straßensystems lässt sich der Verkehr leicht auf Parallelstraßen umleiten. Zukünftig will Barcelona die Superblocks in weiteren Vierteln einführen.[4]

Mit dem Fahrrad durch das Museum

Die Niederlande bringen ihre Hingabe für das Fahrradfahren auf eine neue Ebene. Um Radwege möglichst effizient zu machen, wurde, nach langer Renovierung des Rijksmuseum in Amsterdam, ein Radweg unter dem Museum hindurchgeführt. Dieser verbindet nun den Museumsplein mit dem Zentrum, und wurde in kurzer Zeit einer der beliebtesten Radwege für Touristen.[5]

Songdo, Südkorea

Zweites prominentes Beispiel: Das Kriegsmuseum Overloon hat die erste Fahrradbrücke weltweit errichtet, die durch ein Museum hindurchführt. Von der 90 Meter langen Brücke aus können Radfahrende kostenlos einen Blick auf die Dauerausstellung werfen.[6]

Songdo will als Stadt der Zukunft glänzen

2003 wurde an der koreanischen Westküste damit begonnen, Land aufzuschütten, um eine komplett neue Stadt zu gründen. Songdo zeichnet sich als »Smart City« dadurch aus, dass die Menschen dort dank moderner Technologie umweltfreundlich, ressourcenschonend und sicher leben sollen. Neben zahlreichen Solarpanelen auf den Dächern der Hochhäuser gibt es Regenwasserspeicher, Abwasseraufbereitung und die Müllbeutel werden an speziellen Stationen eingeworfen, dann eingesaugt und über ein unterirdisches Rohrleitungssystem in eine Recyclinganlage transportiert.

Auch in der Mobilität wurde neu gedacht. Zwar gibt es noch Autos, allerdings hat der Umweltverbung deutlich Vorrang. Für die vorhandenen Autos, vor allem Elektrofahrzeuge wurden ausreichend Ladestationen aufgestellt und der öffentliche Nahverkehr ist sehr gut ausgebaut. Während es in der nahegelegenen Metropole Seoul lebensgefährlich sein kann, mit dem Fahrrad zu fahren, können die Bewohner:innen der Smart City sich über sichere und breite Radwege freuen. Wer kein eigenes Fahrrad besitzt leiht sich eins aus oder ist zu Fuß unterwegs, da alle Gebäude gut erreichbar sind.

Um zusätzlich bewusst zu machen, wie gut man sich auch ohne Auto durch die Stadt bewegen kann, werden immer wieder autofreie Tage ausgerufen.[7]

Auch in Brandenburg gibt es immer mehr gute Beispiele, über die es zu berichten lohnt. So beispielweise das gut ausgebaute Rufbussystem im Landkreis-Teltow Fläming. Unser Schülerpraktikant Jannis Leue hat die guten Praxisbeispiele aus Brandenburg in Steckbriefen zusammengestellt. Im VCD Newsletter werden diese Beispiele ab Januar vorgestellt und danach auf der Webseite unter **brandenburg.vcd.org/themen/praxisbeispiele** veröffentlicht.

Unser Newsletter erscheint in der Regel einmal pro Monat und berichtet über aktuelle Projekte, interessante Termine und wichtige politische Entscheidungen zur Mobilität in Brandenburg. Sie erhalten den Newsletter des VCD Brandenburg noch nicht? Dann melden Sie sich unter **brandenburg.vcd.org/service/newsletter** an und bleiben Sie auf dem Laufenden.

1 tagesschau.de/ausland/europa/paris-tempolimit-103
2 stadtmarketing.eu/verkehrskonzepte
3 nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/ecf-report-bietet-europaweiten-ueberblick
4 barcelona.de/de/barcelona-superblocks
5 rad-spannerei.de/2019/06/21/fahrradweg-mitten-durch-das-museum
6 oorlogsmuseum.nl/de/das-museum/-fahrradbrucke
7 spiegel.de/politik/ausland/suedkorea-smart-city-songdo-gruen-und-allwissend-a-1287678

Rufbus Teltow-Fläming

Mobil in Brandenburg
ökologisch und sicher

Worum gehts?

Beim Rufbus Teltow-Fläming ist das Ziel das Auto öfter stehen zu lassen, um den Kohlenstoffdioxid Ausstoß zu verringern. Aber auch um auf dem Dorf die gleichen Lebensverhältnisse wie in der Stadt zu schaffen. Der Landkreis Teltow-Fläming ist der einzige Landkreis in Brandenburg, der ein umfassendes Rufbussystem aufgebaut hat und es beständig erweitert.

Diese Rufbusverkehre kann man buchen:

Zur Rufbus-App ▸

Den Kranich-Express (778), für den Rufbus Nuthe-Urstromtal (R755), den Rufbus Niedergörsdorf und Nieder Fläming (R777) sowie den Rufbus Barut/Mark (R779)

Wie/Bis wann kann man den Rufbus bestellen?

Die Bestellung muss spätestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn erfolgen. Abend- und Spätfahrten (zwischen 18 und 21:30 Uhr) müssen bis 17:00 Uhr angemeldet werden. Ebenfals bis 17:00 Uhr des Vor Tages müssen folgende Fahrten angemeldet werden: Fahrten von Montag bis Freitag zwischen 5:30 Uhr und 8:00 Uhr sowie am Wochenende und an Feiertagen zwischen 08:30 Uhr und 9:30 Uhr. Um den Rufbus zu bestellen muss man sich erst auf der Webseite registrieren oder die App runterladen.

Organisatoren

Der Landkreis Teltow Flämingist Aufgabenträger:in und finanziert den Rufbus. Die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH ist die Betreiber:in. Der Rufbusverkehr wird über Subauftragnehmer:innen gefahren.

Kontakt

App
VTF Rufbus App

Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH
Dirk Müller, Bereichsleiter Verkehrsplanung
Forststr. 16
14943 Luckenwalde
Tel.: 03371 628127
Fax 03371 628123
d.mueller@vtf-online.de

Webseite
www.vtfonline.de

Weitere Praxisbeispiele

VCD Landesverband Brandenburg

Elektromobilität als Teil der Verkehrswende

Der Verkehr ist der einzige Sektor, in dem die Treibhausgasemissionen seit 1990 deutlich gestiegen sind. Um Deutschland so schnell wie möglich auf den Pfad zur Klimaneutralität zu bringen, ist deshalb eine zügige Verkehrswende nötig. Oft wird in öffentlichen und privaten Diskussionen Verkehrswende mit dem Umstieg auf Elektromobilität gleichgesetzt. Das wäre für viele die optimale Lösung, denn wenn wir nur den Antrieb umstellen müssten, um eine klimaneutrale Mobilität zu realisieren, müsste keiner sein Verhalten ändern und lieb gewonnene Routinen und Bequemlichkeiten aufgeben.

Doch so einfach wird es nicht gehen, denn

1. Wer heute mit dem deutschen Strommix elektrisch fährt, ist nicht klimaneutral unterwegs, denn aktuell liegt der Anteil der erneuerbaren Energien bei 44 Prozent.[1] Das heißt mit jeder Kilowattstunde Strom (kWh) werden im Schnitt 380g CO_2 ausgestoßen.

2. Außerdem stellt sich die Frage, wo der zusätzliche Strombedarf herkommen soll, wenn Deutschland seine gesamte Pkw Flotte von 47 Millionen Autos auf einen elektrischen Antrieb umstellen würde. Das McKinsey Institut[2] hat in einer aktuellen Studie berechnet, dass dafür rund 120 Terawattstunden (TWh) pro Jahr, also etwa 15 Prozent der heutigen Bruttostromerzeugung benötigt würden. Da erneuerbare Energie nicht unendlich zur Verfügung steht, sollte deshalb wo immer möglichst auf die energieeffizientesten Verkehrsmittel gesetzt werden und das sind Busse, Bahnen, Rad und Füße.

3. Noch nicht mitgedacht ist dabei die Produktion der Akkus. Zum einen werden für die Akkuproduktion Rohstoffe benötigt, die unter ökologisch sehr fragwürdigen Bedingungen gewonnen werden und von denen wir heute schon wissen, dass sie nur in begrenztem Maße zur Verfügung stehen. Zum anderen emittiert die Akku-Herstellung je nach Batteriefabrik zwischen 60 bis 100 KilogrammCO_2 je kWh Akkukapazität. Das ergibt bei einem mittelgroßen Akku (55 kWh) einen Rucksack von mehr als 3,3 Tonnen CO_2, die ein Elektroauto erst einmal abfahren muss, damit sein Klimavorteil zum Tragen kommt.[3] Die Problematik der Akkuherstellung ist übrigens sehr gut aufbereitet in der Dokumentation »Kann das Elektroauto die Umwelt retten?«[4] Glücklicherweise macht die Akku-Technologie gerade rasante Fortschritte und auch an effizienten Recycling-Methoden wird geforscht.

4. Weiterhin vernachlässigt wird bei der Diskussion, dass der motorisierte Individualverkehr, egal ob elektrisch, Benzin oder Diesel zahlreiche weitere negative Effekte auf Mensch und Umwelt hat, wie beispielsweise Flächenverbrauch und Versiegelung sowie Verkehrsunfälle.

Der VCD Brandenburg ist deshalb davon überzeugt, dass wir eine intelligentere und energiesparendere Mobilität benötigen. Das heißt ganz klar: Vorrang für den Umweltverbund und das Elektroauto vor allem dort als Ergänzung, wo öffentlicher Verkehr nicht mehr funktioniert. Trotzdem werden das Elektroauto, das Elektrofahrrad, das in der öffentlichen Diskussion leider immer zu kurz kommt, und vor allem der Elektrobus in den nächsten Jahren einen deutlich größeren Stellenwert in unserer Mobilität bekommen müssen, weil der Ausbau der Elektromobilität die Zeit verschafft, um mittel- und langfristige Maßnahmen, wie den Ausbau des Schienenverkehrs voranzubringen. Im folgenden Beitrag wird deshalb kritisch diskutiert, wie sich Strompreise und CO_2-Steuer auf die Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland auswirken.

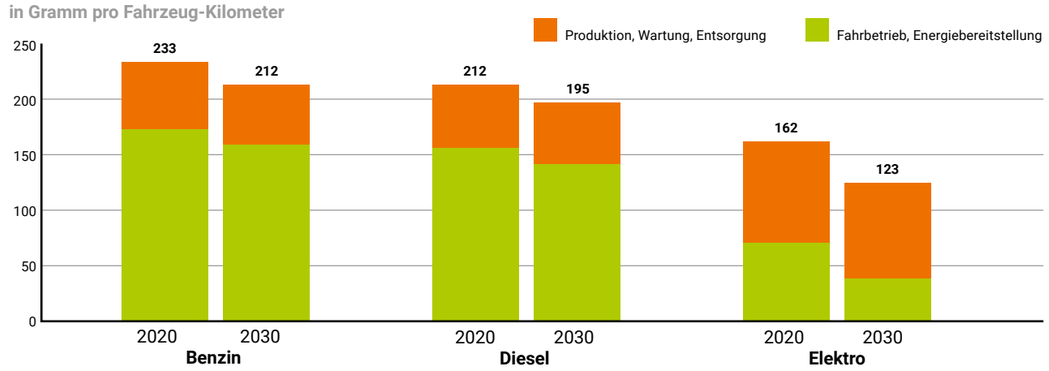
2020 zahlten Haushaltskunden mit einem Stromverbrauch zwischen 2.500 und 5.000 kWh im Durschnitt 32 Cent für eine kWh Strom.[5] Rechnet man den durchschnittlichen Preis für 1L Diesel in Höhen von 1,56 € auf eine Kilowattstunde um, ergibt sich bei einem Brennwert von 10,66 kWh/L[6] ein Preis von 15 Cent. Die kWh für E-Autos kostet aktuell also rund doppelt so viel wie eine kWh für Dieselautos. Da die real anfallenden Kosten für ein Elektroauto, für einen Benziner oder Diesel jedoch von unterschiedlichen Faktoren, wie Fahrzeugtyp, Motorleistung, Anschaffungskosten etc. abhängen, ist diese Aussage jedoch nur teilweise aussagekräftig.[7] Je Kilometer Fahrleistung sind einige Elektroautos auch heute schon günstiger als Diesel und Benziner. Trotzdem sind die Kosten für Diesel im Verhältnis zum Strom immer noch zu günstig, um E-Autos attraktiv zu machen.

Legt man eine Gesamtfahrleistung von 150.000 km zugrunde, so dass der oben beschriebene CO_2-Rucksack aus der Akkuproduktion nach ca. einem Drittel der Fahrleistung abgefahren ist, stellt sich die Klimabilanz eines Elektroautos im Vergleich zu Fahrzeugen mit anderen Antrieben deutlich günstiger dar, da ein E-Auto verglichen mit einem Fahrzeug der gleichen Klasse pro Kilometer deutlich weniger CO_2 emittiert. Siehe hierzu Abbildung 1.[8]

Als Ergänzung zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs und zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist es deshalb sinnvoll, auch bei den Kosten einen Anreiz für einen

Kohlenstoffdioxid-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus am Beispiel eines PKW der Kompaktklasse

in Gramm pro Fahrzeug-Kilometer



Eigene Darstellung nach BMU 2021: Wie umweltfreundlich sind Elektroautos? S. 7 *Abbildung 1*

Umstieg auf die Elektromobilität zu setzen. Der seit dem 1.1.2021 geltende CO_2-Preis von 25 € pro Tonne CO_2 soll diesen Effekt bewirken. Umgerechnet auf den Kraftstoff erhöht sich der Preis pro Liter damit um 10 Cent. Bis 2025 soll sich der CO_2-Preis auf 55 € pro Tonne erhöhen, lediglich also um weitere 9 ct/L.[9] Deutschland liegt damit im europäischen Mittelfeld und deutlich hinter dem Modell des Spitzenreiters Schweden (137 Dollar/Tonne) und hinter der Schweiz, Lichtenstein, Finnland, Norwegen und Frankreich, in denen die CO_2-Preise doppelt bzw. dreifach so hoch sind.[10]

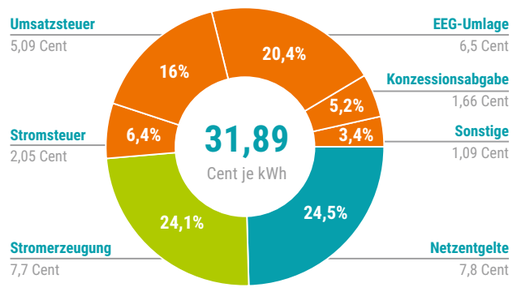
Konterkariert wird der Effekt des CO_2-Preises durch die gleichzeitige Erhöhung der Pendlerpauschale. 2021 wurde sie ab dem 21 Kilometer von 30 auf 35 Cent angehoben. 2024 soll die Pauschale weiter auf 38 Cent steigen. Menschen mit geringen Einkommen, können statt der Entfernungspauschale eine Mobilitätsprämie beantragen.[11] Perspektivisch sollen die Einnahmen aus dem CO_2-Preis zu einer Senkung der EEG-Umlage und damit des Strompreises führen.[12] Derzeit hat die Abgabe aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz einen Anteil von 20,4 % am Strompreis, das entsprich zurzeit im Schnitt 5,5 Cent je Kilowattstunde. Siehe hierzu nebenstehende Abbildung.[13]

Fazit: Momentan ist die Anreizwirkung des CO_2-Preises für die Förderung der Elektromobilität noch sehr bescheiden. Beim Neukauf werden zukünftig jedoch mehr Menschen als bisher ein Elektroauto in Erwägung ziehen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass auch die Ladeinfrastruktur und der Ausbau erneuerbarer Energien deutlich vorangetrieben wird.

Dieter Schuster und Anja Hänel

Strompreiszusammensetzung 2021

Durchschnittlicher Strompreis für Haushaltskunden in Deutschland*



eigene Darstellung nach strom-report.de/strompreise/#strompreise-deutschland-2021

1 Umweltbundesamt 2020: umweltbundesamt.de > Themen > Klima-Energie > Energieversorgung > Strom-Wärmeversorgung-in-Zahlen
2 McKinsey-Report in WiWo: wiwo.de/unternehmen/auto/strombedarf-der-elektromobilitaet-woher-kommt-der-strom-fuer-all-die-e-autos/27404642
3 McKinsey-Report in WiWo: wiwo.de/unternehmen/auto/strombedarf-der-elektromobilitaet-woher-kommt-der-strom-fuer-all-die-e-autos/27404642
4 nachzuschauen auf WDR Doku: www.youtube.com/watch?v=VQyNFJROcQw
5 Bundesministerium für Wirtschaft und Kilmaschutz 2021: www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/strompreise-bestandteile
6 Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, Merkblatt zur Ermittlung des Gesamtenergieverbrauchs: bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/ea_ermittlung_gesamtenergieverbrauch.pdf?__blob=publicationFile&v=6
7 Siehe E-Auto, Benziner und Diesel im Vollkostenvergleich, ADAC: assets.adac.de/image/upload/v1617875633/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/E-AutosVergleich_zh4t1e.pdf
8 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 2021, S. 6ff, www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pools/Broschueren/elektroautos_bf.pdf
9 BMU: bmu.de/service/fragen-und-antworten-faq/fragen-und-antworten-zur-einfuehrung-der-co2-bepreisung-zum-1-januar-2021
10 tagesschau.de/wirtschaft/technologie/cozwei-abgabe-weltweit-101.html
11 bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2019/10/2019-10-16-PM10.html
12 bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Schlaglichter/Klimaschutz/2019-12-17-steuergesetz-klimaschutz-mobilitaet.html
13 strom-report.de/strompreise/#strompreise-deutschland-2021

Die neuen Gesichter im VCD Brandenburg

Durch die Vorstandswahlen auf der Mitgliederversammlung 2021, hat unser Vorstand Verstärkung erhalten. Neben Fritz Viertel als Vorsitzendem und Mirjam Rehr, Christoph Rudel und Dieter Schuster, die in ihrem Amt bestätigt wurden, gibt es gleich vier neue Vorstandsmitglieder. So dass der VCD Brandenburg jetzt gestärkt an all die Aufgaben gehen kann, die vor uns liegen.

*»Den Weg zum VCD und meinem Einsatz für eine ökologische Verkehrspolitik habe ich über das Engagement für die Volksinitiative **Verkehrswende Brandenburg jetzt!** gefunden, die 2019 vom VCD Brandenburg gemeinsam mit vielen anderen Verbänden angestoßen wurde. Als Mitglied im Landesvorstand möchte ich mich unbedingt für eine weitere gute Zusammenarbeit mit unseren Bündnispartnern und einen erfolgreichen Abschluss des Dialogprozesses mit der Landesregierung einsetzten. Als leidenschaftlicher Radsportler liegt mir dabei eine Verbesserung der Radinfrastruktur besonders am Herzen. Ich freue mich darüber, dass das Thema Mobilitätswende endlich in einer breiten Öffentlichkeit angekommen ist. In der Praxis gibt es aber noch viel zu tun. Auch deshalb möchte ich mit dem VCD noch mehr Menschen dafür gewinnen, sich für eine ökologische Mobilitätswende stark zu machen.«*

Carl Fellenberg, Stellvertretender Vorsitzender

»Umweltfreundliche Verkehrspolitik ist für mich der Schlüssel, der Klimaschutz, eigene Gesundheit, erholsamen Wohnraum und enkeltaugliches Vorankommen vereint. Hierfür bin ich mit Pedelec, öffentlichen Verkehrsmitteln, und meinem kleinen CityEl unterwegs. Zuletzt war ich Klimaschutzmanagerin im Landkreis Potsdam-Mittelmark, ab Juni 2021 bin ich wieder selbständig als freie Biologin. Vor vielen Jahren hatte ich im Saarland die Einführung des Semestertickets für Studierende vorangebracht und die erste dortige CarSharing-Organisation auf die Beine gestellt. Heute lebe ich im ländlichen Raum in der Nähe von Beelitz und will den VCD vor allem im Süden des Landes Brandenburg bekannter machen. Hierfür bringe ich eine Menge umweltfreundlicher Kontakte in Potsdam-Mittelmark mit.«

Barbara Ral, Stellvertretende Vorsitzende

»Ich bin auf dem Land aufgewachsen und habe von Kindesbeinen auf gelernt, meine Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Das habe ich auch in Berlin in den 80er Jahren gemacht, trotz allem. Über das Berliner Carsharing kam ich 1999 zum VCD und fand es einfach klasse, wie dort versucht wird, ein friedliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu realisieren. Also engagierte ich mich in diesem Rahmen sowohl für den Verein (Vorstand) als auch für den Radverkehr. Nach meinem Umzug nach Potsdam möchte ich dieses Engagement hier fortsetzen.«

Friedhelm Blume, Erweiterter Vorstand

*»Ich bin durch die Bewegung **Fridays for Future** dazu gekommen, dort habe ich angefangen, mich mit Klimaschutzmaßnahmen zu beschäftigen. Dabei rückte das Thema der Mobilität immer mehr in den Mittelpunkt meiner Arbeit. Über die Volksinitiative **Verkehrswende Brandenburg jetzt!** bin ich zum VCD gekommen. Nachhaltige Mobilität ist für mich mehr als nur klimaverträglicher Verkehr, sondern auch sozial und umweltverträgliche Mobilität, welche dazu beiträgt, unsere Städte zu lebenswerteren Orten zu machen.«*

Anna J. Ducksch, Erweiterter Vorstand

Schweren Herzens mussten wir uns Ende August nach einem dichtgepackten Jahr von unserer Bundefreiwilligen Lena Gaidies verabschieden. Ganz herzlichen Dank auch noch einmal an dieser Stelle, Lena, für dein überwältigendes Engagement, deine guten Ideen, deine kompetente Unterstützung auf allen Ebenen und dein immer freundliches Lachen. Seit September unterstützt uns nun Pia von Alm. Was uns sehr freut.

»Hallo, ich bin Pia, im Sommer 2021 habe ich die Schule beendet und bin mit Beginn meines Bundesfreiwilligendienstes im September nach Potsdam gezogen, um die VCD Geschäftsstelle in Vollzeit für ein Jahr zu unterstützen.

Ursprünglich komme ich aus einem kleinen Dorf, welches in der Nähe des Flughafen BER liegt. Dort ist es gang und gäbe, dass die Flugzeuge zwar regelmäßig über die Dächer hinüberfliegen, die nahegelegenste Bushaltestelle wird hingegen nur selten angefahren. Dass es im Verkehrssektor so schleppend vorangeht ärgert mich sehr, deshalb freut es mich, dass ich mich beim VCD für eine klimaverträgliche, nachhaltige und menschenfreundliche Mobilität einsetzen – und somit Teil der Verkehrswende-Bewegung sein kann.«

Pia von Alm, Bundesfreiwillige

Kurz & knapp

Klima-Chancen

Einen Infospaziergang für Kleingruppen einschließlich Pedelec-Test gibt's ab Bahnhof Beelitz-Heilstätten. Wer mitmacht, geht mit persönlichen Tipps, Kontakten und Handlungsempfehlungen für den klimafreundlichen Alltag nach Hause. Telefonische Terminvereinbarung ab drei Personen unter 033204-41779, Beitrag freiwillig 5 EUR pro Person, www.Zebrahof.de

Barbara Ral, Stellvertretende Vorsitzende

Die vierte ICE-Generation

Die Deutsche Bahn plant laut einem Bericht von tagesschau.de vom 9.6.2021 ihre ICE-Flotte von derzeit 330 ICE-Zügen innerhalb von fünf Jahren auf 420 Züge auszubauen und langfristig auf 600 Züge. Damit soll ein dichterer Takt zwischen den deutschen Großstädten verwirklicht werden. Der Schwerpunkt der vierten ICE-Generation liegt auf Komfort und Zuverlässigkeit. Konkret steht die Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer:innen, die Fahrradmitnahme und eine neue Raumaufteilung in den Wagen im Mittelpunkt. Die Klimaanlagen sollen auch bei sehr hohen Außentemperaturen funktionieren.

Bei der Höchstgeschwindigkeit bleibt die vierte ICE-Generation hinter den Spitzenwerten einiger früherer Versionen zurück. Angestrebt sind 265 km/h. Damit wird der ICE auch in Zukunft langsamer sein als der französische TGV. Das liegt jedoch nicht an einem Mangel an Kompetenz, sondern daran, dass die Städtestruktur in Deutschland andere Erfordernisse nach sich zieht als die Städtestruktur in Frankreich. In Deutschland gibt es viele Großstädte, die nicht so weit auseinander liegen. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, sind daher dichtere Halte für die ICEs sinnvoll. Für sehr hohe Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h soll die dritte ICE-Generation weiterentwickelt werden.

Krister Volkmann,
VCD-Ortsgruppe Potsdam, ehem. Kundenberater DB

VCD-Mitgliederumfrage 2021

Liebe VCD-Mitglieder, gerade der Aufbau der Teams für den Dialogprozess mit dem MIL hat gezeigt, dass wir sehr viel Expertise und Engagement in unserem Verband haben. Und nur damit können wir all die Aufgaben erledigen, die vor uns liegen, denn leider zeigt auch der Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung, dass die Verkehrswende kein Selbstläufer wird. Leider wissen wir viel zu wenig, welches Know How in unserem Verband vorhanden ist. Deshalb haben wir eine Mitgliederumfrage vorbereitet, um unsere Brandenburgischen Mitglieder noch besser kennen zu lernen, eure Bedürfnisse und Wünsche an den VCD zu erfahren und euch dort noch besser einbinden und abholen zu können, wo ihr euch engagieren möchtet. Es würde uns deshalb sehr freuen, wenn ihr an der kurzen Mitgliederbefragung teilnehmen würdet. Unter allen Teilnehmenden verlosen wir ein kleines VCD-Dankeschön-Päckchen.

Der Fragebogen kann per Post an unsere Geschäftsstelle geschickt werden oder bis 15.2. auch online beantwortet werden unter:

www.surveymonkey.de/r/RJSMNWZ

1. Motivation

Ich bin Mitglied im VCD, …

- ☐ um den Anliegen des VCD ein größeres Gewicht zu verleihen.
- ☐ um mich aktiv an der Gestaltung der Verkehrspolitik zu beteiligen.
- ☐ wegen der Angebote der VCD Service GmbH (z. B. Schutzbriefe, Versicherungen)
- ☐ Sonstiges (bitte angeben)

.....

2. Interesse an Mitarbeit

Ich würde mich in Zukunft gerne (noch mehr) einbringen und biete in folgenden Bereichen Unterstützung an:

- ☐ ÖPNV
- ☐ Bahn / Streckenreaktivierung / Rad
- ☐ Fußverkehr
- ☐ Aktionen planen
- ☐ Mithilfe Website
- ☐ soziale Medien
- ☐ rechtliche Fragen
- ☐ IT
- ☐ technische Unterstützung
- ☐ Sonstiges (bitte angeben)

.....

3. Expertentum

Der Landesvorstand kann mich gerne als sachkundige:n Asprechpartner:in in der

Region: .....

für folgende Themen: .....

unter der E-Mail-Adresse: ..... kontaktieren.

4. Kommunikation im Flächenland? Internet und Co.

Im Flächenland Brandenburg sind direkte Treffen oft mit weiten Wegen verbunden. Wir sind deshalb dabei unterschiedliche Formen des Austausches und der Kommunikation zu entwickeln. Außerdem gibt es einen Newsletter des VCD Brandenburg, in dem über Projekte und anstehende Termine informiert wird.

- ☐ Ich habe den Newsletter des VCD Brandenburg abonniert.
- ☐ Ich habe den Newsletter des VCD Brandenburg noch nicht abonniert, würde dies aber gerne tun. Anmeldung unter: **brandenburg.vcd.org/service/newsletter**
- ☐ Ich habe folgende Verbesserungsvorschläge für den Newsletter:

  .....

  .....

- ☐ Ich informiere mich über die VCD Website: **www.vcd-brandenburg.de**
- ☐ Zur Website habe ich noch folgende Verbesserungsvorschläge:

  .....

  .....

- ☐ Ich hätte Interesse am Austausch über eine themengebundene Mailingliste zu folgendem Thema:

  .....

- ☐ Ich hätte Interesse an einem thematischen Jour Fixe (online-Termin) mit wechselnden Themen. Folgende Wochentage gehen bei mir gar nicht:

  .....

- ☐ Ich habe Interesse an themenbezogenen Workshops in Präsenz zu folgenden Themen:

  .....

- ☐ Ich habe Interesse an einer Online-Weiterbildung zu folgenden Themen:

  .....

- ☐ Ich habe Interesse in einer Orts-/ Kreisgruppe mitzuarbeiten. Ich wohne in:

  .....

5. Freiraum

Hier ist noch etwas Platz für Ihre Vorstellungen / Hinweise / Ideen / Kritiken / Gedanken / Themenvorschläge usw.

.....

.....

.....

.....

VCD Newsletter

Mit dem Newsletter des VCD Brandenburg immer bestens informiert!

Sie sind noch nicht in unserem Verteiler, dann melden Sie sich gleich an unter:

info@vcd-brandenburg.de/service/newsletter

Einladung Mitgliederversammlung

Liebe Mitglieder des VCD Brandenburg,
wir laden euch ganz herzlich zu unserer Mitgliederversammlung am 30. April 2022 ein. Da wir uns Corona-bedingt lange nicht sehen konnten, möchten wir uns diesmal neben den notwendigen Fomalia auch Zeit für den persönlichen Austausch nehmen. Wir starten deshalb um 13:30 Uhr und gehen dann ab ca. 18 Uhr in ein informelles Abendprogramm über. Falls erwünscht, organisieren wir gerne eine Kinderbetreuung. Wir freuen uns darauf möglichst viele von euch im Haus der Natur in Potsdam zu sehen.

Mitliederversammlung:

30. April 2022, ab 13:30 Uhr im Haus der Natur Potsdam.

Buchtipp!

Katja Diehl | ***Autokorrektur – Mobilität für eine lebenswerte Welt***

»Autokorrektur« will Kick Off einer Gesellschaft sein, die gemeinsam eine attraktive Mobiltätszukunft baut – und zwar schon heute. In Katja Diehls Vorstellung der Zukunft gibt es attraktive Alternativen zum Auto. Für eine gerechte und faire Mobilität, die den Menschen ins Zentrum stellt und unsere Welt lebenswert macht. Ab 9.2.2022 im Handel.

Kontakt zum VCD Brandenburg e.V.

Haus der Natur, Lindenstraße 34, 14467 Potsdam
Telefon: 0331-20155-60 / Fax: 0331-20155-66
Mail: info@vcd-brandenburg.de

Sie erreichen uns in der Regel täglich von 9–15 Uhr.
Außerdem finden Sie uns unter **vcd-brandenburg.de**
und unter **facebook.com/vcdbrandenburg**

Impressum

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

Redaktion: Fritz Viertel (V.i.S.d.P.), Anna Ducksch, Barbara Ral, Carl Fellenberg, Christoph Rudel, Dieter Schuster, Friedhelm Blume, Mirjam Rehr, Anja Hänel

Lektorat: Corinna Pohl

Layout & Satz: greengraphics Potsdam
Michael Anders | www.greengraphics.de

Auflage: 800 Exemplare

Redaktionsschluss: 30. November 2021

Druck: Druck+Satz, Gewerbestraße 17, 01983 Grossräschen, gedruckt auf 100% Recyclingpapier zertifiziert mit dem Blauen Engel.

Bildnachweise:
Titel: eigene Darstellung auf Basis von Canva pro
S.8: Pressestelle des MIL
S.12 unten: Potsdam autofrei
Kopenhagen: Marc Nellen
Songdo: pixabay_hsinwoo CCO
Auotkorrektur: Katja Diehl

Alle übrigen Fotos VCD Brandenburg

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

01/2022

www.vcd-brandenburg.de