VCD
Mobilität für Menschen in Brandenburg.

Rundbrief

Sommer 2020

→ So verändert Corona unsere Mobilität

Weitere Themen:

→ **Die Tesla-„Gigafactory“ in Brandenburg – Ein Baustein der Verkehrswende?**

→ **Verkehrswende Brandenburg**

Editorial

Liebe VCD-Mitglieder, liebe interessierte Leserinnen und Leser,

am Beginn dieses Jahres glaubten wir noch, die große Aufmerksamkeit für die Klimapolitik im Zuge der »Fridays for Future« sichere uns zuverlässigen Wind in den Segeln für unser gemeinsames Anliegen der ökosozialen Verkehrswende. Im Frühjahr jedoch verdrängte die Corona-Krise machtvoll alle anderen Themen von der medialen Bühne und damit gleichsam von der politischen Agenda. Mit den Lockerungen der Infektionsschutzmaßnahmen wächst die Erkenntnis, dass die Herausforderungen für den nachhaltigen Umbau des Verkehrssektors nicht geschrumpft sind. Vielmehr beschert uns die zweimonatige Zwangspause eine ambivalente verkehrspolitische Bilanz. Natürlich kommen wir darum in diesem Heft nicht herum. Doch das Engagement des VCD Brandenburg wird trotz alledem nicht ausschließlich durch die Corona-Krise bestimmt. Schon zuvor beschäftigten wir uns mit der Ansiedlung einer »Gigafactory« des US-Elektroautoherstellers Tesla im märkischen Grünheide. Unsere Kreisgruppen haben sich in den vergangenen Monaten auf manch neuem Wege, doch mit gewohnter Leidenschaft für die ihnen am Herzen liegenden Fragen eingesetzt. Und durch die parteiübergreifende Unterstützung im Landtag wird es uns und unseren Bündnispartnern im Sommer hoffentlich möglich sein, unsere Volksinitiative »Verkehrswende in Brandenburg jetzt« fortzusetzen.

Ich wünsche euch und Ihnen eine spannende Lektüre.

Fritz R. Viertel
Landesvorsitzender VCD Brandenburg

Inhaltsverzeichnis

Editorial 2
Titelthema: Leere Bahnen und Busse in COVID 19-Zeiten 3
Der Nahverkehr vor dem Kollaps? 4
Die Tesla-»Gigafactory« in Brandenburg 5
Energie-Effizienz bei Fahrzeugantrieben 6
Erlebte Verkehrswende 8
VCD vor Ort 10
Wie steht's mit der Verkehrswende in Brandenburg 16
Interview mit Marc Nellen 17
VCD in Aktion 18
Kurz notiert / Termine 20
Kontakt / Impressum 20

Leere Bahnen und Busse in COVID 19-Zeiten

Rückkehr zur Normalität? Wie Corona unser Mobilitätsverhalten verändert hat.

Wir stehen vor einer Zäsur. COVID 19 bestimmt unser Leben. Das betrifft insbesondere die Mobilität. Während der Flugverkehr fast vollständig zum Erliegen gekommen ist (dass ich diese Worte als langjähriges VCD-Mitglied mal so aussprechen darf), bemühten sich die Verkehrsunternehmen, den Bus- und Bahnverkehr weitestgehend aufrechtzuerhalten.

Leere Züge – leere Kassen

Für mich als regelmäßiger Nah- und Fernpendler (täglich von Potsdam nach Berlin, wöchentlich von Berlin nach München) stellte sich die Situation auf den ersten Blick paradiesisch dar: Leere Regionalzüge und ICE – teilweise war ich der einzige Reisende in den Wagen – und eine Pünktlichkeitsquote von gefühlt 100 % waren in diesen Wochen Realität. Ansonsten ist das Ergebnis nach zehn Wochen Shutdown im ÖPNV hingegen desaströs: Kleinere Verkehrsunternehmen stehen vor der Insolvenz, die Deutsche Bahn benötigt Finanzspritzen in Milliardenhöhe und über alle ÖPNV-Sparten ist ein drastischer Einbruch an Fahrgastzahlen zu beobachten. Bundesweit wird von einem Fahrgastrückgang um 70–90 % ausgegangen. Nach Aussage von Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann sind bundesweit Hilfen von insgesamt mindestens 15 Milliarden Euro zur Sicherung eines leistungsfähigen ÖPNV notwendig. Verstärkt wurde die jetzige Finanznot der Verkehrsunternehmen noch durch den Fakt, dass Fahrkartenkontrollen im Regionalverkehr gar nicht mehr durchgeführt wurden. Viele Reisende verleitete dies zu der falschen Annahme, dass Fahrten mit dem regionalen ÖPNV jetzt kostenlos seien.

Was wird bleiben: Homeoffice, selbstöffnende Türen und Fahrradboom?

Seit Ende Mai 2020, füllen sich die Busse und Bahnen langsam wieder. Auch setzten die Fahrkartenkontrollen wieder ein. In der S-Bahn und den neueren Typen der Berliner U-Bahn wird das automatische Öffnen aller Türen an den Haltestellen hoffentlich langfristig beibehalten. Gleichwohl sind wir weit vom Fahrgastaufkommen vor der COVID 19-Krise entfernt. Es ist fraglich, ob dieses Niveau je wieder erreicht wird. Zu sehr verändert sich derzeit das Arbeits- und Mobilitätsverhalten der Menschen. Tätigkeiten, die früher in Bürogebäuden wahrgenommen werden, bleiben im Homeoffice. Viele Menschen meiden aufgrund der zweifelsfrei vorhandenen Ansteckungsgefahr öffentliche Verkehrsmittel. Erfreulich ist, dass das Fahrrad derzeit ungeahnte Steigerungsraten erfährt. Die Berliner Senatsverwaltung hat den sogenannten Pop-Up-Radweg entdeckt und ist nun dabei, den Volksentscheid Fahrrad konsequent umzusetzen. In Brandenburg ist von solcherlei Aktivitäten leider wenig zu spüren. Gerade die kreisfreien Städte Potsdam, Brandenburg an der Havel, Cottbus und Frankfurt/Oder sollten jetzt ebenfalls weitere Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs entfalten.

Wie es mit dem ÖPNV jetzt weitergeht, ist offen. Solange die COVID 19-Krise unser Leben bestimmt, wird es auch hier keine Rückkehr zur Normalität geben. Umso wichtiger ist es, ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot auch dauerhaft vorzuhalten. Auch mit staatlichen Investitionen. Denn ein Programm zur Stärkung der umweltgerechten Mobilität ist allemal nachhaltiger, als es jede Abwrack- oder Kaufprämie von Autos je sein kann.

Marc Nellen

Der Nahverkehr vor dem Kollaps?

Was die Corona-Krise für die Verkehrswende in Brandenburg bedeutet

Als wären die Herausforderungen nicht schon groß genug gewesen! Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss der Verkehrsanteil des Umweltverbunds aus Bahn und Bus, Fahrrad und Fußverkehr in Brandenburg bis 2035 auf gut 80 Prozent verdoppelt werden. Bis 2050 soll der Verkehr in der Mark klimaneutral sein. So hat es der VCD in seinen Forderungen zur Landtagswahl im vorigen September formuliert und das ist auch eine der Kernforderungen unserer Volksinitiative »Verkehrswende Brandenburg jetzt!«. Die Voraussetzungen dafür sind bescheiden: Zwischen 2008 und 2017 schrumpfte der Verkehrsanteil (Modal Split) des Umweltverbunds hierzulande von 48 auf 41 Prozent – zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs bei leichten Zugewinnen der öffentlichen Verkehrsmittel (vgl. Mobilität in Deutschland 2008 und 2017).

Der mehrwöchige Corona-bedingte Lockdown führte zu fehlenden Fahrscheineinnahmen und zeigte gleichzeitig deren Bedeutung für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg decken sie aktuell immerhin 47 Prozent der laufenden Kosten. Nach vorsichtigen Schätzungen des Verbands der Verkehrsunternehmen beläuft sich das krisenbedingte Defizit auf mindestens 95 Millionen Euro allein im laufenden Jahr. Wie viele (Stamm-)Fahrgäste durch die andauernde Infektionsbedrohung dauerhaft auf das Auto umsteigen, ist noch nicht absehbar.

Krisenhilfen für den ÖV müssen vom Land co-finanziert werden

Bereits Anfang April forderte der VCD deshalb die Landesregierung auf, den öffentlichen Nahverkehr mit zusätzlichen Geldern vor dem Zusammenbruch zu bewahren. Außerdem forderten wir eine Kulanzregelung für bereits bezahlte Fahrkartenabonnements, um Stammfahrgäste in Bahnen und Bussen zu halten. Leider konnte sich die Koalition aus SPD, CDU und GRÜNEN bislang nur dazu durchringen, die Zuschüsse für die zweite Jahreshälfte bereits zu Ostern an die kommunalen Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs auszuzahlen. Dieses Geld fehlt dann allerdings im Herbst. Die Entscheidung über eine Co-Finanzierung der von der Bundesregierung zugesagten Krisenhilfen für die Verkehrsunternehmen aus Landesmitteln war bis zum Redaktionsschluss dieses Rundbriefes noch offen.

Viel wird davon abhängen, ob die Ende 2019 gebildete Landesregierung und der neue Verkehrsminister Guido Beermann (CDU) ihre im Koalitionsvertrag abgesteckten Ziele für den Verkehrsbereich nun engagiert angehen. Aus der Krise heraus einen Ausbau des Nahverkehrsangebotes zu organisieren, wird größere Anstrengungen erfordern als zwischen den Regierungsparteien bisher vereinbart.

Neue Diskussion über krisensichere Finanzierung des öffentlichen Verkehrs angestoßen

Denn ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr ist nicht allein dringende Notwendigkeit einer erfolgreichen Klimapolitik. Gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Regionen sind im Land Brandenburg ein Verfassungsauftrag. Dazu gehört, dass Mobilität für alle unabhängig vom Besitz eines privaten Pkw garantiert wird. Zumal schon heute mehr als jede*r fünfte Brandenburger*in kein eigenes Auto besitzt und daher auf Bus und Bahn angewiesen ist.

Die Systemrelevanz des öffentlichen Nahverkehrs dürfte inzwischen außer Frage stehen. Überfällig ist eine Debatte darüber, wie Bus- und Bahnangebote künftig krisensicher finanziert werden können. Das Nachbarland Berlin geht mit einem jüngst veröffentlichen Gutachten zur dritten Finanzierungssäule mutig voran. Gemeinsame Lösungen im gemeinsamen Verkehrsverbund mit Brandenburg sind bisher jedoch nicht in Sicht.

Der VCD jedenfalls wird auch in der Post-Corona-Zeit nicht nachlassen, gegenüber der Landespolitik Druck zu machen, bei der ökologisch-sozialen Verkehrswende Tempo zuzulegen.

Fritz R. Viertel

Unsere Stellungnahmen zu Tesla finden Sie unter:
vcd-brandenburg.de > Infothek > Stellungnahmen

Die Tesla-»Gigafactory« in Brandenburg

Ein Baustein der Verkehrswende? Ein Kommentar von Fritz R. Viertel

Seit der US-Elektroautohersteller Tesla im vergangenen Herbst bekannt gab, die Standortentscheidung für seine »Gigafactory« sei auf das märkische Grünheide gefallen, überschlug sich die Landespolitik vor Begeisterung. Dass der Tech-Konzern für den europäischen Markt ausgerechnet im Osten Brandenburgs produzieren will, lässt manches Ministerherz höherschlagen, manchen Abgeordneten von blühenden Landschaften träumen. Und tatsächlich: Industriearbeitsplätze sind in der Region wahrlich rar gesät.

In Zeiten, in denen die Politik nicht mehr darum herumkommt, sich mit der Frage zu beschäftigen, welchen Beitrag der Verkehrssektor zur Klimapolitik leisten muss, wirkt Teslas Philosophie wie ein Heilsversprechen. Der Marktführer der batterieelektrischen Individualmobilität will nach eigenem Bekunden genau das fossile Pkw-Segment revolutionieren, welches auf Grund seiner Größe und seines Gewichts besonders spritschluckend und daher klimaschädlich ist – den SUV und andere Luxusmodelle. Mit den dabei erwirtschafteten Gewinnen stünde im nächsten Schritt der Angriff auf den automobilen Massenmarkt an. Die Formel scheint einfach und passt hervorragend zur klimapolitischen Strategie von Bundes- und Landesregierung: Wenn wir nur dafür sorgen, dass alle 48 Millionen Pkw auf deutschen Straßen elektrisiert werden, sei die Verkehrswende perfekt.

Blenden wir hier den Schönheitsfehler aus, dass eine Antriebswende bei gleichzeitig unvermindertem Wachstum der motorisierten Individualmobilität keine Antwort auf die Herausforderungen der Ressourcengewinnung, der Energiequellen oder des Kampfes um den öffentlichen Raum in immer mehr Städten ist. Welchen Effekt hat die Tesla-Ansiedlung aus verkehrlicher Sicht auf das südöstliche Berliner Umland?

Massive Verkehrsprobleme für die Region

Zu dieser Frage hat sich der VCD Brandenburg bereits im Februar in einer ausführlichen Stellungnahme zu Wort gemeldet und im Juni mit Hinweisen zur Änderung des Bebauungsplanes für das Werksgelände nachgelegt. Dabei mussten wir feststellen, dass die Landesregierung hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung des Fabrikstandortes bisher überwiegend konzeptlos und Tesla selbst im Bereich der schönen Ideen ohne planerische Untersetzung agieren. Drei Beispiele:

1. Ein Großteil des Güterverkehrs soll auf Schienen rollen. Das wäre prima! Wie sich jedoch herausstellte, ist der bestehende Gleisanschluss ausbaubedürftig und ein Anschluss in Richtung Osten nach Frankfurt/Oder und Polen derzeit nicht möglich. Pläne für eine Lösung sind derzeit nicht bekannt. Startet die »Gigafactory« wie angedacht 2021 ohne funktionierenden Bahnanschluss, generiert sie zusätzlichen Lkw-Verkehr in bislang unbekannter Größenordnung. Und das in einer ohnehin stark verkehrsbelasteten und vom Verkehrslärm gebeutelten Region.

2. Ähnlich beim Personenverkehr. Zwar kursiert die Idee, den Bahnhof Fangschleuse an das Werkgelände zu verlegen und tatsächlich soll der RE1 schon ab diesem Jahr häufiger dort halten. Tesla und der Landkreis Oder-Spree wollen sogar eine Verlängerung der S3 von Erkner aus prüfen. Schöne Ansätze, doch abgesehen von den zusätzlichen RE-Stopps gibt es dafür bislang weder konkrete Planungen, noch eine Umsetzungsperspektive bis zum Produktionsstart im kommenden Jahr. Der geänderte Bebauungsplan sieht vorerst nur vor, den bestehenden Bahnhof umzubauen – angesichts der Tatsache, dass alle Experten und die Planer selbst die Bahnhofsverlegung als bessere Variante bewerten, eine Ressourcenverschwendung. Auch für Übergangslösungen durch Anpassung zweier bestehender Buslinien oder einen Shuttle vom Bahnhof Erkner liegen bisher keine umsetzungsreifen Konzepte vor.

3. Tesla geht offenbar davon aus, dass ein Großteil seiner Beschäftigten mit dem Pkw zur Arbeit an- und abreist. Das würde enormen zusätzlichen Autoverkehr in der Umgebung verursachen und damit etwa das Stadtzentrum von Erkner zusätzlich verstopfen. Ein betriebliches Mobilitätsmanagement, das verstärkt auf Fahrrad und Pedelec setzt, gibt es offenbar (noch) nicht. Ebenso wenig wie konkrete Planungen für eine Radschnellverbindung von Erkner zum Fabrikstandort.

Obwohl Tesla bei jeder Gelegenheit die Handlungsvorschläge des VCD lobt und so manche visionäre Idee präsentiert, warten wir auf konkrete und innerhalb kurzer Zeit umsetzbare Maßnahmen oder Planungen bisher vergeblich. Das gilt gleichsam für den Ausbau der Fahrrad- und Nahverkehrsinfrastruktur im Umfeld der »Gigafactory«, für welche die Landesregierung in Zusammenarbeit mit dem Landkreis und den Gemeinden verantwortlich zeichnet. Bleibt das so, wird Tesla in Brandenburg eher zu einer Belastung als zur ökologischen Verkehrswende beizutragen.

Fritz R. Viertel, Landesvorsitzender VCD Brandenburg und Gemeindevertreter in Schöneiche bei Berlin (in der Nachbarschaft des geplanten Tesla-Werks).

Energie-Effizienz bei Fahrzeugantrieben

In der Regel wird zur Beurteilung des Wirkungsgrades von Fahrzeugantrieben nur der Wirkungsgrad des Antriebsmotors herangezogen. Das ist jedoch nur die halbe Wahrheit Weit aussagefähiger ist nachstehende Grafik, die auch die vorgelagerten Prozesse einbezieht, also z.B. den Energieverbrauch für die Förderung von Erdöl oder Kohle.

Rohstoff →		Treibstoff →		Bewegung
Kohle 40,8 kWh	**Verluste in kWh:** Bergwerk: -3,3; Kraftwerk: -21,2; Stromnetz: -2	**Strom** 14,3 kWh	**Verluste in kWh:** Batterie: -2,2; Elektromotor: -0,5	**100 km** 11,6 kWh
Erneuerbare Energien 16,3 kWh	**Verluste in kWh:** Stromnetz: -2	**Strom** 14,3 kWh	**Verluste in kWh:** Batterie: -2,2; Elektromotor: -0,5	**100 km** 11,6 kWh
Erneuerbare Energien 39,1 kWh	**Verluste in kWh:** Elektrolyse: -12; Verteilung: -6,4	**Wasserstoff** 20,7 kWh	**Verluste in kWh:** Brennstoffzelle: -8,6	**100 km** 11,6 kWh
Erdöl 54,1 kWh	**Verluste in kWh:** Förderung: -3,1; Raffinerie: -5; Verteilung: -0,8	**Diesel** 45,2 kWh	**Verluste in kWh:** Verbrennungsmotor: -33,6	**100 km** 11,6 kWh

Wieviel Energie muss für 100 km in den Tank? (alle Angaben: Energie in kWh) Eigene Darstellung auf Basis des Well-To-Wheels Report Version 4.1 Europäische Kommission, 2014.

Der Well-To-Wheels Report der Grafik gehen von einem Bedarf an Antriebsenergie eines PKW von 11,6 kWh pro 100 km aus. Dieser Wert liegt im unteren Bereich des Energieverbrauchs für einen batteriegetriebenen PKW. Die Größe des Werts spielt jedoch für unsere Betrachtung im Prinzip keine Rolle, denn ein höherer Wert an dieser Stelle würde nur prozentual höhere Werte der Ausgangsenergie erfordern.

Prinzipiell sind die Aussagen der Grafik auch für Busse und Bahnen gültig.

Aus der Grafik ergeben sich für die einzelnen Zweige folgende Werte für die Energie-Effizienz, wenn man die Endenergie von 11,6 Kwh ins Verhältnis zur benötigten Ausgangsenergie des jeweiligen Energieträgers setzt:

Diesel:	**21 %**
Wasserstoff:	**30 %**
E-Auto mit Grünstrom:	**71 %**
E-Auto mit Kohlestrom:	**28 %**
E-Auto mit Kohlestrom u. 50% Wärme-Auskoppelung*:	**38 %**
O-Bus mit Grünstrom:**	**82 %**

Energie-Effizienz bei Antrieben.

Wenn man diese Werte betrachtet, hat man allen Grund über den Missbrauch zu erschrecken, der seit mehr als 100 Jahren mit den Ressourcen unserer Erde getrieben wird:

Für den Antrieb eines Diesel-Autos (Zweig Erdöl) werden lediglich 21 Prozent der Ausgangsenergie zum Antrieb verwendet, 79 Prozent sind Verlustenergie, also Wärme, die an die Umgebung abgegeben wird! Nur ein geringer Teil der Abwärme kann schließlich zum Heizen der Fahrgastzelle genutzt werden. Verbunden mit der Verlustenergie ist natürlich auch die entsprechende Menge an Kohlendioxid, das in die Luft geblasen wurde und wird.

Etwas günstiger sieht es mit der 28-prozentigen Ausbeute beim batteriegetriebenen E-Auto (Zweig Kohle) aus. Hier ist zudem zu berücksichtigen, dass Kraftwerke in der Regel die Abwärme zur Fernwärmeerzeugung nutzen, so dass man getrost von 38 Prozent Energie-Ausnutzung ausgehen kann.

Berücksichtigt man hier ferner, dass E-Autos in der Regel einen »Strom-Mix« tanken, der 2019 in Deutschland einen Anteil von 40 Prozent erneuerbarer Energie hatte (Tendenz: steigend!), kann man den Wert durchaus auf etwa 50 Prozent Energie-Ausnutzung erhöhen.

→ Fazit Nr.1

Auch unter aktuellen Bedingungen ist ein E-Auto aus energetischer und aus umweltechnischer Sicht günstiger als ein Diesel-PKW. Die oft vorgebrachte Behauptung, wonach beim Batterie-Auto die Schadstoff-Erzeugung »ja nur ins Kraftwerk verlagert« werden würde, trifft nur zum Teil zu!

Die Energiebilanz eines mit Wasserstoff-getriebenen E-Autos ist mit 30 Prozent Ausnutzung wohl auch keine zukunftsträchtige Variante. Zwar entfällt hier die Umweltbelastung durch CO_2, aber schließlich muss dafür fast die dreifache Anzahl von Energie-Erzeugungs-Anlagen (Photovoltaik- und Windkraft- Anlagen) gebaut, gewartet und betrieben werden!

Anders gesagt: Für die Nutzung einer kWh müssen drei kWh erzeugt werden!

Um hier zu einer besseren Bilanz zu gelangen, müssen Brennstoffzellen und Elektrolyse optimiert werden. Das ist gegenwärtig nicht in Sicht. Eindeutig im Vorteil sind mit 71 Prozent Energieeffizienz E-Autos, die mit grünem Strom betrieben werden. Doch leider gibt es auch hier Schattenseiten:

1. Die Vorräte der Batterie-Materialien, wie z.B. Kobalt, Lithium, etc. sind beschränkt.
2. Die Förderung erfolgt oft unter problematischen Bedingungen und in politisch instabilen Staaten
3. Hohe Fahrzeuggewichte, hohe Ladezeiten an Normal-Säulen
4. Hohe Preise
5. Das Recycling steckt noch in Kinderschuhen.

Berücksichtigt man, dass in der Vergangenheit an Batterien bei Weitem nicht so intensiv geforscht wurde wie an Verbrennungsmotoren, sind Verbesserungen durchaus noch möglich.

So sind beispielsweise die Batteriepreise im Zeitraum 2010–2016 um 80 Prozent gesunken!***

Auch die Tank-Technologie scheint noch nicht an die E-Mobilität angepasst worden zu sein, wahrscheinlich mangels Masse:

Man muss bei E-Autos nicht ausschließlich auf eine »Punkt-Betankung« wie bei Verbrennern setzen. Auf Autobahnen und Landstraßen sind durchaus »Ladegassen« denkbar, in denen man im fahrenden Fahrzeug die Batterien über Schleifkontakte auflädt, so wie die Bahn das bereits mit Hybrid-Antrieben (Oberleitung/Batterie) praktiziert. Mit Ladegassen im Abstand von etwa 100 km würden kleinere Batterien ausreichen und über Ladezeiten würde niemand mehr reden.

Der Korrektheit halber: E-Autos werden hauptsächlich mit gemixtem Strom »betankt«, d.h. auch mit Kohlestrom, wodurch die Energieeffizienz – wie in der Grafik ausgeführt – auf einen Wert um 50 % abgesenkt wird.

→ Fazit Nr. 2

Die Energie-Effizienz von wasserstoffgetriebenen Fahrzeugen ist so gering, dass hier mit einer breiten Nutzung kaum zu rechnen ist. Somit bleibt als Alternative: Das batteriegetriebene E-Auto bzw. noch besser: der mit Grünstrom betriebene ÖPNV.

Wenn man grünen Strom direkt in das Fahrzeug einspeist, etwa bei O-Bussen oder Bahnen, entfallen auch die Energieverluste für das Laden und Entladen der Batterien. Damit kommt man zu einer Energie-Effizienz von 82% und so erklärt sich auch folgende Feststellung des VDV: »Ein Güterzug, der von einer E-Lok gezogen wird, spart bei den Energiekosten etwa 50 Prozent gegenüber einer Diesellok.« (Quelle: VDV-Magazin Dezember 2017)

Dieter Schuster

* der Verlust im Kraftwerk reduziert sich dadurch von 21,2 kWh auf 10,6 kWh.

** Bei einem O-Bus entfallen die Verluste für das Laden und Entladen der Batterien (2,2 kWh, s.o.)

***Quelle »Automobilwoche« vom 8. Januar 2017

Jan Kuppert, Sprecher der Ortsgruppe Potsdam und Profifotograf fing mit seiner Kamera Impressionen aus Potsdam während des Corona-Shutdowns für uns ein.

Erlebte Verkehrswende

Fotoimpressionen aus Potsdam während des Corona-Shutdowns

Wer sich in den vergangenen Monaten durch Potsdam und das Umland bewegt hat, für den ergab sich ein interessantes neues Bild. Menschen zu Fuß, auf Rollerblades und ganz besonders auf Fahrrädern prägten plötzlich die Stadt. Das Auto war an vielen Stellen in den Hintergrund gerückt. Der Verkehr hatte sich verändert, im Guten wie im Schlechten. Viele Städte machten sich auf den Weg, um die Krise auch als Chance für eine Förderung des Rad- und Fußverkehrs zu nutzen. In Berlin, München, Paris und Bogota entstanden temporäre Fahrradstraßen. Brüssel machte die gesamte Innenstadt zur Begegnungszone mit einem Vorrang für den Fußverkehr. Die Potsdamer Verwaltung hingegen hält solche Maßnahmen für nicht »notwendig«. Man lobt sich für die eigene Infrastruktur und verpasst die Chance jetzt endlich etwas zu bewegen. Vor dem Ferienbeginn hat die VCD Ortsgruppe die Einrichtung von fünf temporären Spielstraßen in Potsdam gefordert, um auch den Potsdamer Kindern mehr Spielfläche zum Toben im Freien zu geben, vor allem, da viele Familien in diesem Jahr nicht wie gewohnt in den Urlaub fahren können. Die Idee wurde von den Potsdamer Neusten Nachrichten als innovativer Vorschlag gelobt, von der Stadt fehlt bisher jede Antwort.

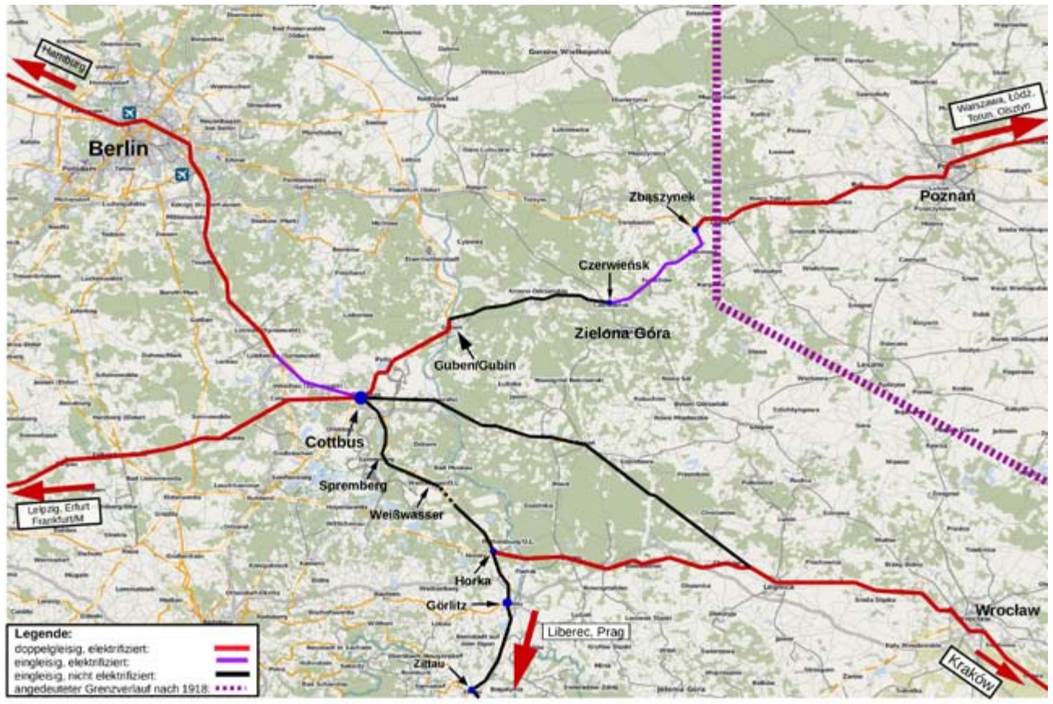
Unter **verkehrswende-brandenburg.de** >Themen Corona+Mobilität berichten wir über gute Mobilitätsbeispiele aus anderen Städten.

Alle Neuigkeiten zu den Aktivitäten der Ortsgruppe Potsdam sind unter **https://brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/ortsgruppe-potsdam** zu finden. Die Ortsgruppe trifft sich ab sofort wieder jeden zweiten Donnerstag im Monat um 18 Uhr. Bei schönem Wetter draußen und sonst im Haus der Natur. Neue Mitstreiter*innen sind herzlich willkommen.

Kreisgruppe Cottbus

Eisenbahnknoten Cottbus – Fortsetzung

Im Winterrundbrief 2019 erläuterten wir bereits unsere Vorstellungen zum Eisenbahnknoten Cottbus. Hier noch einmal die damalige Grafik zur Erinnerung:



Die Vorstellungen des VCD zum zukünftigen Streckenausbau

Dort brachten wir auch unsere Hoffnung zum Ausdruck, dass sich mit dem »Entwurf eines Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen« einige von unseren Vorstellungen verwirklichen könnten. Inzwischen wurde der Entwurf von den Kohleländern Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Nordrhein-Westfalen beraten und liegt nun dem Bundestag zur Beschlussfassung vor. Damit und mit den polnischen und tschechischen Planungen ergibt sich nun folgendes Bild:

Leipzig—Posen

k.A.= hierzu wurden keine Angaben gemacht

Teilstrecke	aktuell elektr.	Ausbau enthalten in	Ist-Zustand	Planung VCD BRB 2019	Stand offzll. Planung
Leipzig—Cottbus	ja	Strukturstärkungs-Gesetz	2 Gleise	2 Gleise	2 Gleise
			120 km/h	160 km/h	160 km/h
Cottbus—Guben	ja	–	2 Gleise	k.A.	k.A.
			140 km/h	k.A.	k.A.
Guben—Grenze	nein	Strukturstärkungs-Gesetz	1 Gleis	2 Gleise	k.A.
			60 km/h	120 km/h	k.A
Grenze—Czerwieńsk	nein	KolejPlus Warszawa	1 Gleis	k.A.	k.A.
			60–90 km/h	k.A	k.A
Czerwieńsk—Zbąszynek	ja	Plan PKP PLK und Marschallamt	1 Gleis	k.A.	k.A.
			100 km/h	100 km/h	120 km/h
Zbąszynek—Poznań	ja	–	2 Gleise	2 Gleise	2 Gleise
			160 km/h	160 km/h	160 km/h

Besonders ärgerlich und unverständlich ist, dass die Elektrifizierung des knapp zwei Kilometer langen Teilstücks Guben—Grenze D/PL nicht in den nun dem Bundestag vorliegenden Gesetzentwurf übernommen wurde, denn das ist das einzige Teilstück der Strecke Leipzig—Poznań, zu dem aktuell keine Elektrifizierung vorhanden oder geplant ist!

Berlin—Breslau

Teilstrecke	aktuell elektr.	Ausbau enthalten in	Ist-Zustand	Planung VCD BRB 2019	Stand offzll. Planung
Berlin—Lübbenau	ja	Strukturstärkungs-Gesetz	2 Gleise	2 Gleise	2 Gleise
			120 km/h	160 km/h	200 km/h als ICE-Trasse
Lübbenau—Cottbus	ja	Strukturstärkungs-Gesetz	1 Gleis	2 Gleise	2 Gleise
			160 km/h	160 km/h	200 km/h als ICE-Trasse
Cottbus—Horka	nein	Strukturstärkungs-Gesetz	1 Gleis	2 Gleise	2 Gleise
			120 km/h	160 km/h	200 km/h als ICE-Trasse
Horka—Wrocław	ja	–	2 Gleise	2 Gleise	2 Gleise
			160 km/h	160 km/h	160 km/h

Berlin—Cottbus—Prag

Teilstrecke	aktuell elektr.	Ausbau enthalten in	Ist-Zustand	Planung VCD BRB 2019	Stand offzll. Planung
Berlin—Horka	siehe Cottbus—Horka				
Horka—Görlitz	nein	Strukturstärkungs-Gesetz	1 Gleis	2 Gleise	k.A.
			120 km/h	160 km/h	
Görlitz—Zittau	nein	Strukturstärkungs-Gesetz	1 Gleis	2 Gleise	k.A.
			120 km/h	160 km/h	
Zittau—Grenze	nein	–	1 Gleis	2 Gleise	k.A.
			160 km/h	160 km/h	
Grenze—Praha	nein	***	1 Gleis	k.A.	k.A.
			60-100 km/h	160 km/h	

***Der Oberbürgermeister von Liberec fordert die »Eisenbahnschnellverbindung Görlitz—Liberec—Praha«. Im tschechischen Plan der Eisenbahnschnellverbindungen (SŽDC, 2019) ist die Strecke Prag—Liberec als »Mögliche Zukunftsverbindung« dargestellt.

Kreisgruppe Brandenburg an der Havel und Umgebung

Fahrradfreundlich sieht anders aus

Die Stadt Brandenburg an der Havel ist Mitglied in der »Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen im Land Brandenburg« (https://www.agfk-brandenburg.de/). Die AGFK hat sich zum Ziel gesetzt, das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zu etablieren und den Radverkehrsanteil am gesamten Verkehrsaufkommen zu erhöhen. Weiterhin möchte die AGFK die Sicherheit im Radverkehr steigern.

Wir haben aber immer mehr den Eindruck, dass sich die Fahrradfreundlichkeit der Stadt Brandenburg an der Havel hauptsächlich auf wohlfeile Worte und die Mitgliedschaft in der AGFK beschränkt, denn in der tatsächlichen Gestaltung des Verkehrsraumes scheint sie es darauf anzulegen, möglichst fahrradfeindlich zu sein.

Neuer Schutzstreifen an Bauhofstraße – beängstigend für Rad- wie Autofahrende

Exemplarisch ist dafür die kürzlich erfolgte Umgestaltung der Bauhofstraße, einer Hauptverkehrsstraße in der Stadt. In einem 300 m langen Bereich, in dem die Richtungsfahrbahnen durch einen erhöhten Mittelstreifen getrennt sind, wurde ein sogenannter »Schutzstreifen« für Radfahrer markiert. Der »Schutzstreifen« befindet sich dabei zwischen einer Parkspur und dem KFZ-Fahrstreifen.

Zum Parkstreifen hin fehlt eine Sperrfläche, die verhindert, dass man als Radfahrer*in im Türbereich der parkenden KFZ unterwegs ist. Wenn man also als Radfahrer*in ausreichend Abstand zu den parkenden KFZ hält, muss man praktisch auf dem linken Rand des »Schutzstreifens« fahren. Damit bleibt aber zu wenig Abstand zu den KFZ auf dem Fahrstreifen. Die Rest-Fahrbahn ist nicht breit genug, um KFZ das Überholen von Radfahrern mit dem vorgeschriebenen Abstand von 1,5m zu ermöglichen. Dieser Abstand wurde in der kürzlich in Kraft getretenen StVO-Novelle nun explizit festgeschrieben, galt aber auch schon zuvor. Also gibt es hier faktisch ein Überholverbot, an das sich aber wohl nur wenige KFZ-Fahrer*innen halten werden.

Als Radfahrer*in hat man auf diesem »Schutzstreifen« also die Wahl zwischen Pest und Cholera: soll man einen zu geringen Abstand zu den mit 50 km/h überholenden KFZ halten, oder doch lieber in einem Bereich fahren, in dem eine sich öffnende Autotür die Fahrt und die Gesundheit jäh beenden kann? Auch die Lokalzeitung bezeichnet in einem Artikel die neu gestaltete Straße als »beängstigend – für Rad- wie für Autofahrer«.

Hinzu kommt, dass in nördlicher Fahrtrichtung eine sichere Überleitung auf den »Schutzstreifen« fehlt. Ein zuvor benutzungspflichtiger Radweg endet an einer Parkplatzausfahrt im Nichts, dann beginnt der »Schutzstreifen« auf der Fahrbahn. Das Einfädeln in den fließenden KFZ-Verkehr, der ja den »Schutzstreifen« überfahren darf, ist sehr gefährlich. In südlicher Richtung gibt es hingegen eine Rampe auf den Bordsteinradweg, nur wird kurz vor der Rampe der »Schutzstreifen« mehrfach verschwenkt und in der Breite soweit reduziert, dass er am Beginn der Rampe nur noch einen Meter schmal ist.

So könnte es besser gehen – Vorschläge der VCD Kreisgruppe Brandenburg / H.

Wir haben die Stadtverwaltung aufgefordert, diese Radverkehrsführung grundsätzlich zu überdenken. Wir sehen folgende zwei Möglichkeiten:

1. Anlage einer Sperrfläche zwischen Parkstreifen und Schutzstreifen. Damit wird der Schutzstreifen weiter nach links verlegt, so dass das Überholverbot für KFZ ganz offensichtlich wird.

2. Entfall der Parkstreifen und Anlage eines »richtigen« Radstreifens, d.h. mit durchgezogener Linie, die von KFZ nicht überfahren werden darf. Zusätzlich sind physische Trennelemente vorzusehen, um das Überfahren durch KFZ wirkungsvoll zu unterbinden.

In jedem Fall ist eine sichere Überleitung auf die Radverkehrsanlage in nördlicher Fahrtrichtung zu erstellen. Die Überleitung auf den baulichen Radweg in südlicher Fahrtrichtung ist ohne unnötige Verschwenkungen und Verschmälerungen auszuführen.

Wir fürchten wirklich, dass ein schwerer Unfall in dieser Straße nur eine Frage der Zeit ist. Nicht ohne Grund sind solche ungenügenden »Fahrradstreifen« in Belgien auch als »Moordstrookje« bekannt – d.h. Todesstreifen.

Diese gefährliche und dilettantische Radverkehrsführung ist leider kein Einzelfall in der Stadt Brandenburg. Auch an anderen Stellen scheint es, als ob an die Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs kein Gedanke verschwendet würde. Das legen zumindest die Verkehrsführung an neu gestalteten ÖPNV-Haltestellen, Ampelmasten mitten auf dem Radweg oder nicht abgesenkte Bordsteine nahe. Wir möchten zusammen mit dem örtlichen ADFC weiter den Finger in die Wunde legen und ein Umdenken bei den Verantwortlichen erwirken.

Gero Walter
Sprecher der Kreisgruppe Brandenburg an der Havel

Die Kreisgruppe trifft sich monatlich zu einem Verkehrswende-Stammtisch. Termine und weitere Infos unter: **https://brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/kreisgruppe-brandenburg-havel**

Kreisgruppe Oberhavel

Test aller 30 Bahnstationen im Kreis fällt überwiegend positiv aus

Zwischen dem 25. April und dem 10. Mai hat die VCD Kreisgruppe Oberhavel sämtliche Bahnhaltepunkte in Oberhavel aus der Reisendenperspektive bewertet und je Bahnhof eines von drei Qualitäts-Prädikaten vergeben. Das Ergebnis war überwiegend positiv. Von den 30 Bahnstationen sind lediglich sieben in einem unbefriedigenden oder schlechten Zustand. 93 Prozent der Bahnsteige sind mittlerweile stufenfrei erreichbar und 73 Prozent der Stationen mit überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet.

Wegweisung und Busanbindung häufig unzureichend

Die größten Schwachpunkte sind laut VCD-Kreisgruppe die fehlende Wegweisung zum Bahnhof innerhalb der Ortschaften und eine häufig unzureichende Busanbindung. Nur jede zweite Bahnstation hat im Umkreis von 100 Metern eine Bushaltestelle. Das ist erschreckend wenig und für Menschen, die ohne Auto mobil sein wollen oder müssen, eine Zumutung. Die Kreisgruppe forderte den für den Busverkehr verantwortlichen Landkreis und die Kommunen deshalb auf »Bus und Bahn zusammenzuführen und gemeinsam ein attraktives Mobilitätsangebot aus einem Guss zu schaffen.«

Über ein für Reisende zugängliches Bahnhofsgebäude verfügen lediglich acht der 30 Bahnstationen in Oberhavel. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass die Deutsche Bahn die Mehrzahl der Bahnhofsgebäude in Brandenburg veräußert hat.

Dirk Flege

Mehr zu den Testergebnissen der Kreisgruppe Oberhavel finden Sie unter: **https://brandenburg.vcd.org/der-vcd-in-brandenburg/kreisgruppe-oberhavel/news/test-aller-30-bahnstationen-im-kreis-faellt-ueberwiegend-positiv-aus**

Erläuterungen:

Definition Empfangsgebäude: Gebäude mit Bahnhofs-Beschriftung und für die Allgemeinheit betretbar.

Testzeitraum der Vor-Ort-Tests: 25.04.2020–10.05.2020

Ansprechpartner: Dirk Flege, Sprecher der VCD-Kreisgruppe Oberhavel, Tel. 0172-3125974, dirk.flege@vcd-brandenburg.de

Legende zur Tabelle Seite 15

Bewertung	in Schulnoten	Erläuterung
gut oder sehr gut	1,0–2,4	»gut oder sehr gut«: mind. Stufenfrei erreichbarer Bahnsteig, Fahrrad- und Kfz-Stellplätze sowie Busanbindung.
akzeptabel	2,5–3,4	»akzeptabel«: mindestens überdachte Sitzgelegenheiten auf dem Bahnsteig.
unbefriedigend oder stark mangelhaft	3,5–6,0	

Bahnhöfe im Landkreis Oberhavel (Testergebnisse VCD-Kreisgruppe OHV)

Oberhavel, 29. Juli 2020

	Bahnhof/Bahnhaltepunkt	Gemeinde/Stadt	Datum Vor-Ort-Test	Empfangs-gebäude	Bahnsteig(e) stu-fenfrei erreichbar	Busanbindung (<100 m Entfernung)	Kfz-Parkmög-lich-keiten	Fahrrad-stellplätze	überdacht
Top 7	Gransee	Stadt Gransee	05/09/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Grüneberg	Gemeinde Löwenberger Land	05/08/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Hennigsdorf (b Berlin)	Stadt Hennigsdorf	04/25/2020	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Mühlenbeck-Mönchmühle	Gemeinde Mühlenbecker-Land	04/26/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Velten (Mark)	Stadt Velten	04/25/2020	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Zehdenick (Mark)	Stadt Zehdenick	05/09/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Zühlsdorf	Gemeinde Mühlenbecker-Land	04/26/2020	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Standard	Bärenklau	Gemeinde Oberkrämer	04/25/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Bergfelde (b Berlin)	Stadt Hohen Neuendorf	04/29/2020	nein	ja	nein	ja	ja	nein
	Bergsdorf	Stadt Zehdenick	05/09/2020	nein	ja	nein	ja	ja	nein
	Birkenwerder (b Berlin)	Gemeinde Birkenwerder	04/26/2020	ja	ja	nein	nein	ja	ja
	Borgsdorf	Stadt Hohen Neuendorf	04/26/2020	nein	ja	nein	nein	ja	ja
	Dannenwalde (Gransee)	Stadt Gransee	05/09/2020	ja	ja	nein	ja	nein	nein
	Hohen Neuendorf (b Berlin)	Stadt Hohen Neuendorf	04/26/2020	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Kremmen	Stadt Kremmen	04/25/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Löwenberg (Mark)	Gemeinde Löwenberger Land	05/08/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Nassenheide	Gemeinde Löwenberger Land	05/08/2020	nein	ja	nein	nein	ja	nein
	Oranienburg	Stadt Oranienburg	04/26/2020	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Sachsenhausen (Nordb)	Stadt Oranienburg	04/29/2020	nein	ja	nein	ja	ja	ja
	Schwante	Gemeinde Oberkrämer	04/25/2020	nein	ja	nein	nein	ja	ja
	Vehlefanz	Gemeinde Oberkrämer	04/25/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Wensickendorf	Stadt Oranienburg	04/26/2020	nein	ja	ja	ja	ja	ja
	Zehdenick-Neuhof	Stadt Zehdenick	05/09/2020	nein	ja	nein	ja	ja	nein
Flop 7	Beetz-Sommerfeld	Stadt Kremmen	05/08/2020	nein	ja	nein	ja	ja	nein
	Fürstenberg (Havel)	Stadt Fürstenberg/Havel	05/09/2020	ja	nein	ja	ja	ja	ja
	Hohen Neuendorf West	Stadt Hohen Neuendorf	04/29/2020	nein	ja	nein	nein	nein	nein
	Lehnitz	Stadt Oranienburg	04/26/2020	nein	nein	nein	nein	ja	ja
	Schmachtenhagen	Stadt Oranienburg	04/26/2020	nein	ja	nein	ja	nein	nein
	Schönfließ	Gemeinde Mühlenbecker-Land	04/28/2020	nein	nein	nein	ja	ja	ja
	Vogelsang (Gransee)	Stadt Zehdenick	05/10/2020	nein	ja	nein	ja	nein	nein

Wie steht's mit der Verkehrswende in Brandenburg?

Neues von unserer Volksinitiative

Mit dem Hochfahren des gesellschaftlichen Lebens kommen auch die Verkehrsprobleme massiv zurück. Deshalb ist es so wichtig, dass wir auch unsere Volksinitiative *Verkehrswende Brandenburg jetzt!* trotz aller Beschränkungen wieder hochfahren. Wenn wir die erforderlichen 20.000 gültigen Unterschriften zusammen bekommen, ist das ein deutliches Signal für eine nachhaltige und sozialverträgliche Mobilität in Brandenburg, das die Politik nicht ignorieren kann.

Seit Mitte März mussten wir alle Sammelaktionen im öffentlichen Raum einstellen, viele unserer Sammelstellen waren geschlossen und die öffentliche Diskussion drehte sich fast ausschließlich um Corona. Wir haben versucht die Volksinitiative sichtbar zu halten, haben den Postversand und unsere Online-Präsenz verstärkt. Die letzten drei Monate waren für unsere Volksinitiative trotzdem eine harte Zeit. Erst seit Juni konnten wir vorsichtig wieder die Fühler ausstrecken und erste Aktionen durchführen. Trotz all dieser Erschwernisse haben wir gut die Hälfte der erforderlichen Unterschriften zusammen. Und der Landtag hat uns eine Verlängerung des Sammelzeitraumes bis zum 16. November gewährt. Jetzt geht es auf zum Endspurt. Helfen Sie uns, auch die restlichen Unterschriften noch zu schaffen. Unser Ziel: 4.000 neue Unterschriften pro Monat.

So können Sie die Volksinitiative unterstützen:

Falls noch nicht getan: Unterschreiben Sie die beiliegende Liste und geben Sie sie an einem unserer Briefkästen portofrei ab oder schicken Sie sie uns per Post.

Richten Sie eine Sammelstelle ein: Fragen Sie, ob Sie Listen in einem Café, dem Bio- oder Fahrradladen um die Ecke, in der Apotheke oder einem anderen öffentlichen Ort auslegen können. Und schicken Sie uns unterschriebene Listen regelmäßig zurück.

Werden Sie VI-Briefkasten: Um Corona-bedingt kontaktlose Sammelmöglichkeiten zu bieten, sind wir gerade dabei ein Netz an Briefkästen aufzubauen. Ein Briefkasten ist eine Adresse, wo Menschen, die unsere Liste herunterladen und unterschreiben, diese portofrei wieder abgeben können. Dazu einfach auf unserer Karte eintragen lassen und unseren Aufkleber auf den Briefkasten kleben.

Unterstützen Sie uns bei Infostände und beim Sammeln vor Ort: Seit Mitte Juni ist es wieder möglich, Infostände zu beantragen und an Pendler*innen-Bahnhöfen, auf Marktplätzen, vor Einkaufszentren etc. Unterschriften zu sammeln. Das müssen und wollen wir nun wieder vermehrt tun, denn viele Menschen sind bereit unsere Forderungen zu unterschreiben, aber dazu müssen sie uns finden.

Wir brauchen dringend Menschen, die sich mit uns überall im Land auf die Straße stellen und Unterschriften sammeln.

Alle Informationen zur Volksinitiative finden Sie unter **www.verkehrswende-brandenburg.de**.

Wer uns unterstützen möchte, meldet sich einfach unter **info@verkehrswende-brandenburg.de** oder telefonisch unter **0331/201 55 60**. Wir freuen uns über jede Hilfe.

Interview mit Marc Nellen

Marc Nellen, 50 Jahre alt, ist seit 2008 im Landesverband Brandenburg aktiv, davon acht Jahre als Landesvorsitzender. Nach seiner langjährigen Arbeit für den VCD Brandenburg verlässt er Brandenburg in Richtung Berlin. Das Interview hat Timm Buchholz (VCD) am 30. April 2020 per Telefon geführt.

VCD: Hallo Marc, die wichtigste Frage zuerst: Wie geht es dir und deinen Liebsten?

MN: *Mir geht es bestens, sowohl beruflich als auch privat. Meine Arbeit im Bundesministerium für Arbeit und Soziales füllt mich sehr aus. Ich bin dort zuständig für den Corona-Rettungsschirm für soziale Unternehmen und hoffe so einen Beitrag zum Erhalt der sehr wichtigen sozialen Infrastruktur zu leisten. Unter diesen Rettungsschirm fallen im Übrigen auch Umweltdienstleister. Und privat führt mich die Liebe nach Berlin. Was kann es Schöneres geben.*

VCD: Die derzeitige Situation (Corona) hat auch Auswirkungen auf die Arbeit in Vereinen wie den VCD, auf die Politik und den öffentlichen Verkehr. Welche Erfahrungen hast du in der letzten Zeit gemacht?

MN: *Wie gesagt, habe ich beruflich sehr viel mit der aktuellen COVID 19-Krise zu tun. Ich bin davon überzeugt, dass uns diese Situation noch lange begleiten wird. So sehr alle auf die rasche Entwicklung eines Impfstoffes hoffen - ich denke, wir werden darauf noch sehr lange warten müssen. Daher sollten wir unsere Energie darauf konzentrieren, wie wir bestmöglich mit COVID 19 leben können. Die Krise bietet durchaus Chancen, insbesondere im Hinblick auf die verkehrspolitischen Ziele des VCD. Leben mit COVID 19 bedeutet erst einmal weniger Mobilität. 10-Euro-Flüge nach Mallorca wird es auf absehbare Zeit nicht geben. Und das ist gut so. Dann werden sich die Mobilitätsströme verändern. Ich befürchte, auch der ÖPNV wird weiter abnehmen. Schon jetzt beklagen kleinere Verkehrsunternehmen existenzbedrohende Umsatzeinbußen. Ich glaube nicht, dass wir all die Leute, die jetzt aus Angst vor einer Ansteckung auf Fahrten mit Bus und Bahn verzichten, so schnell zurückgewinnen werden. Aber wir müssen aufpassen, dass diese Leute nicht auf das Auto umsteigen. Aktuelle Zahlen zum Fahrradverkehr stimmen hoffnungsvoll: Zurückgelegte Fahrradkilometer und verkaufte Fahrräder sind in den zurückliegenden Monaten deutlich gestiegen. Und der Berliner Senat gibt mit seinen sehr kurzfristig aufgelegten »Pop-up-Radstreifen« genau die richtige Antwort auf das geänderte Mobilitätsverhalten. Ich hoffe, dass sich auch Brandenburgs Kommunen ein Beispiel an der neuen Radverkehrsstrategie Berlins nehmen.*

VCD: Die Sammlung der Unterschriften für die Volksinitiative *Verkehrswende Brandenburg jetzt!* (verkehrswende-brandenburg.de) hat super begonnen, eine derzeitige Sammlung ist quasi nicht möglich. Ein Antrag der Fraktion DIE LINKE mit Verlängerung der Frist, wurde in den Hauptausschuss des Landtags überwiesen. Glaubst du, dass 20.000 Unterschriften trotzdem zu schaffen sind?

MN: *Das ist zu schaffen, wird aber schwierig. Zunächst muss die Frist um mindestens drei Monate verlängert werden. Der VCD hat für die VI einen entsprechenden Antrag eingereicht. Wie man hört, soll es eine Verlängerungsoption auf sechs Monate geben. Das wird unabdingbar sein, um die Volksinitiative zum Erfolg zu führen. Selbstkritisch bleibt aber anzumerken, dass die Volksinitiative in Brandenburg bislang noch nicht so richtig gezündet hat. Anders als beispielsweise die Volksinitiativen zur Artenvielfalt und zur artgerechten Tierhaltung scheint die Begrifflichkeit »Verkehrswende« in der Brandenburger Bevölkerung noch nicht wirklich zu verfangen. Hier müssen wir besser werden. Wir müssen den Menschen erklären, was sich hinter der Verkehrswende verbirgt. Nämlich möglichst bequem, schnell und klimaneutral von A nach B zu kommen. Wir brauchen einfache Botschaften, sind oft zu akademisch. Und unter Verkehrswende werden viele, vielleicht zu viele Verkehrsmittel zusammengefasst: Das Auto, das Fahrrad, der ÖPNV, das Flugzeug und nicht zuletzt der Fußweg. Die Fahrradfraktion vom ADFC hat es einfacher: Sie kann sich auf ein Verkehrsmittel, das Fahrrad, konzentrieren. Und das kann gelingen, wie der erfolgreiche Berliner Volksentscheid Fahrrad gezeigt hat.*

Wir können das auch schaffen. Aber vor uns liegt noch ein anstrengender Weg, auf dem uns möglichst alle VCD-Aktiven in Brandenburg begleiten sollten. Ich hoffe, dass uns die COVID 19-Krise insgesamt nochmal deutlichen Rückenwind geben wird.

VCD: Lass uns ein wenig zurückblicken. Du wurdest im Jahr 2011 Vorsitzender vom VCD Brandenburg: wie war die damalige Situation im Verband und wie hat sich der VCD entwickelt?

MN: *Es hat sich wahnsinnig viel getan in den letzten Jahren. In den ersten Vorstandssitzungen unter meinem Vorsitz wurden die Protokolle noch handschriftlich gefertigt. Wir hatten nur wenig mehr als 500 Mitglieder, die Mitgliederzahlen sind beständig gesunken. Der Mitgliederrundbrief hatte eher den Charakter einer Vereinszeitschrift, als einem thematisch anspruchsvollen Magazin zu Fragen der Verkehrswende. Hier hat sich vieles geändert: Wir konn-*

ten uns im Vorstand und bei den ordentlichen Mitgliedern deutlich verjüngen und – was mich besonders freut – auch weiblicher werden. Die Mitgliederzahlen sind unter meiner Vorsitzzeit beständig gestiegen – im Übrigen als einzigem Landesverband im VCD. Heute haben wir 680 Mitglieder, ein Plus von fast sechs Prozent gegenüber dem Vorjahr. Wir sind in den letzten zehn Jahren deutlich politischer geworden, werden mit unseren verkehrlichen Stellungnahmen – zuletzt zur neuen Tesla-Ansiedlung in Grünheide – im politischen Umfeld ernst genommen und zu allen wichtigen verkehrspolitischen Anhörungen im Landtag eingeladen. Das ist auch ein Verdienst meines Nachfolgers Fritz Viertel, der aufgrund seiner politischen Vernetzung hier sehr erfolgreich agiert.

VCD: Was war der größte Erfolg für den VCD in den letzten Jahren? Gab es auch Rückschläge?

MN: *Es ist schwierig, Erfolge an Einzelereignissen zu messen. Im Großen freue ich mich bis heute sehr über den stetigen Mitgliederzuwachs. Für mich ist es ein Erfolg, dass wir in Brandenburg mittlerweile als DER Verband für die Verkehrswende wahrgenommen werden. Und ich freue mich darüber, dass wir jetzt eine Landesregierung haben, die viele langjährige Forderungen des VCD in ihren Koalitionsvertrag aufgenommen hat, wenngleich vieles da noch sehr unverbindlich steht. Sichtbare Erfolge geschehen jedoch im Kleinen. Und da fallen mir zwei Sachen ein: Die Umwidmung der Straße am Babelsberger Park in Potsdam in eine Fahrradstraße und die Eröffnung der Fahrradstation im Potsdamer Hauptbahnhof. Dies sind beides Projekte, an denen ich auch persönlich beteiligt war.*

Und die Frage nach den Rückschlägen? Da fällt mir wenig ein. In Erinnerung bleiben ja eher die positiven Dinge. Mich ärgert nach wie vor, dass der VCD Brandenburg als einziger Landesverband des VCD im sogenannten Bündnis »Bahn für Alle« vertreten ist. Dieses Bündnis möchte die Deutsche Bahn in ihrer jetzigen Struktur zerschlagen und verstaatlichen. Das halte ich für den falschen Weg und setzt den VCD in eine Position außerhalb des real-politischen Diskurses.

VCD: Du hast den Mitgliederrundbrief als Aushängeschild für den VCD Brandenburg bezeichnet. Wie hat dieser sich in den Jahren verändert?

MN: *Ich habe weiter oben ja schon etwas polemisch bemerkt, dass der Rundbrief noch vor zehn Jahren eher den Charakter einer sehr auf sich selbst bezogenen Vereinszeitschrift hatte. Über die letzten Jahre wurden die Beiträge deutlich anspruchsvoller, das Layout moderner und die Ausgaben umfassender. Ich freue mich sehr darüber, dass es uns immer gelungen ist, den Rundbrief zweimal im Jahr als Print-Ausgabe zu veröffentlichen. Das halte ich auch für enorm wichtig. Obwohl wir uns verjüngt haben, gehört ein Großteil unserer Mitglieder der Generation 60+ an. Und die haben es einfach lieber, ein gedrucktes Heft in der Hand zu halten als eine PDF-Datei auf dem Computer zu lesen.*

Die letzte Layout-Umstellung liegt jetzt ein Jahr zurück und hat das Heft nochmals deutlich anschaulicher gemacht. Und wir haben jetzt eine Agentur, die uns bei der grafischen Gestaltung des Rundbriefes unterstützt.

VCD: Du hast oft Stellung zu politischen Themen bezogen und Denkanstöße im Editorial gegeben. Wie wichtig ist es als Vorsitzender von einem Verein mit rund 700 Mitgliedern Stellung zu beziehen?

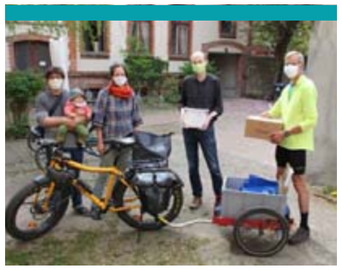
MN: *Im Verband ist es wie in der großen Politik: Der oder die Vorsitzende gibt die Richtung vor und muss inhaltliche Impulse setzen. Das war auch immer mein Anspruch, sei es in unseren monatlichen Vorstandssitzungen oder im Editorial unseres Rundbriefes. Ich hoffe, dass mir da der ein oder andere Anstoß gelungen ist, z.B. zu meiner Forderung die Landeshauptstadt Potsdam auch zur Fahrradhauptstadt auszubauen oder zu meiner Skepsis zu einem kostenlosen ÖPNV bzw. zum sogenannten 1-Euro-Ticket.*

VCD: Der VCD hat sich auf Bundesebene in den letzten Jahren auch neu ausgerichtet: Weg vom reinen Verkehrsclub, hin zum Mobilitätsclub. Wie bewertest du diese Entwicklung?

MN: *Diese Entwicklung finde ich richtig. Wobei die Frage ja eher die ist, ob sich der VCD eher als Service-Club oder als politischer Interessenverband versteht. Ich glaube, dass wir gegen das Service-Angebot unseres großen Konkurrenten mit den vier Buchstaben niemals ankommen werden. Daher sollten wir das auch nicht mit zu großen Ressourcen versuchen. Niemand tritt in den VCD ein, weil er unsere Pannenhilfe in Anspruch nehmen oder die FAIRKEHR lesen will. Die Menschen werden Mitglied im VCD, weil sie nach einem politischen Angebot suchen. Sie wollen einen schlagkräftigen Verband, der die Interessen der Verkehrswende in der Politik vertritt. Und da wir alle Mobilitätsfacetten vertreten – nicht nur den Verkehr – ist die Neuausrichtung hin zu einem Mobilitätsclub sicher richtig. …*

Weiterlesen: **brandenburg.vcd.org/infothek/interviews**

Der Vorstand und die Geschäftsführung des VCD Brandenburg bedanken sich bei Marc Nellen ganz herzlich für 12 Jahre voller Engagement, Ideen, Impulse, fachliche Expertise und Vielem mehr! Viel Glück in Berlin, Marc.



Die Kreisgruppe Brandenburg an der Havel hat die Schokofahrt in die Stadt gebracht. Mit Unterstützung der Schokofahrer*innen aus Berlin kam am 29. April die erste Lieferung emissionsfreier Schokolade in Brandenburg an. Coronabedingt konnte die Lieferung dieses Mal nur auf der letzten Meile mit dem Rad stattfinden, die entstandenen Emissionen wurden kompensiert.

Seit dem 17. März ist die VCD-Geschäftsstelle auch Ausleihstation für ein kostenloses Lastenrad der Flotte Potsdam. Momentan ist unser Pkw (Pedalkraftwagen) noch auf Corona-Einsatz-Fahrten. Unter **https://flotte-potsdam.de** kann das Rad ab Mitte Juli wieder gebucht werden.

Sowohl beim ersten Autogipfel als auch am 2. Juni beim abgesagten Autogipfel war der VCD Brandenburg bei den Demonstrationen vor dem Kanzler*innenamt dabei. Mit Erfolg: Die Staatliche Förderung von Autos mit Verbrennungsmotoren ist vom Tisch.

Trotz der Corona-Krise war der VCD Brandenburg weiter für die Verkehrswende in Brandenburg aktiv.

Unsere Ortsgruppe Potsdam radelte am 17.06.20 zusammen mit Extinction Rebellion von Potsdam über die Avus und hat so eindrücklich für gute Radschnellverbindungen in der Region demonstriert.

Radverkehr in Brandenburg an der Havel – ein Dauerärgernis. Die VCD-Kreisgruppe kümmert sich mit Stellungnahmen und organisierte eine Demonstration am 13.05. vor dem Tagungsort der SVV, dem Brandenburger Theater.
Die Kreisgruppe trifft sich jetzt wieder monatlich zum Mobilitätsstammtisch. Verstärkung ist willkommen. Kontakt: **gero.walter@vcd-brandenburg.de**

www.vcd-brandenburg.de

Unter dem Motto „Sichere Rad- und Fußwege – schon für die Kleinsten" umrundete der VCD Brandenburg zum Kindertag am 1. Juni zusammen mit seinen Partner*innen von der Volksinitiative den Brandenburgischen Landtag mit einer Fahrrad- und Menschenkette und symbolisierte so einen geschützten Radweg.

Die Ortsgruppe Potsdam und die Kreisgruppe Brandenburg an der Havel beteiligten sich mit vielen kreativen Beiträgen am 24. April am #NetzstreikFürsKlima

Am 1. Mai organisierte die Ortsgruppe Potsdam zusammen mit Potsdam autofrei die erste Mini-Demo zur Verkehrswende in Potsdam.

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

+++ Mitgliederversammlung am 21.08. +++

Aufgrund der aktuellen Situation fand die Mitgliederversammlung am 21. August in kleiner Runde statt. Aufgrund seines Umzuges nach Berlin hat Marc Nellen sein Amt als stellvertretender Vorsitzendender des VCD Brandenburg niedergelegt. Mirjam Rehr aus Brandenburg an der Havel wurde einstimmig als seine Nachfolgerin zur neuen stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Die anwesenden Mitglieder verabschiedeten Marc Nellen mit einem großen **DANKE** und gratulierten Mirjam Rehr recht herzlich zu ihrer Wahl.

+++ Ortsgruppe Neuruppin im Aufbau +++

Corona-bedingt musste das erste Treffen abgesagt werden, jetzt soll es einen neuen Versuch geben auch für Neuruppin eine VCD-Ortsgruppe aufzubauen. Wer Interesse hat, melde sich gerne unter **info@vcd-brandenburg.de**

Jetzt noch mitmachen und für einen klimaverträglichen und bezahlbaren Verkehr unterschreiben!

Schneller informiert werden – mit dem VCD-Newsletter

Mit dem VCD-Newsletter informieren wir regelmäßig über aktuelle Verkehrsthemen in Brandenburg. Wer ihn bisher noch nicht abonniert hat, kann dies gerne unter **https://brandenburg.vcd.org/service/newsletter** nachholen. Unsere Mitglieder informieren wir zusätzlich mit regionalen Mailings über wichtige Termine vor Ort. Wer diese Infos noch nicht bekommt, kann uns gerne seine E-Mail-Adresse an **info@vcd-brandenburg.de** schicken, um in den Verteiler aufgenommen zu werden.

Kontakt zum VCD Brandenburg e.V.

Bitte wenden Sie sich an unsere Geschäftsführerin Anja Hänel.

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 dienstags und donnerstags 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.), Marc Nellen, Timm Buchholz, Christoph Rudel, Dieter Schuster, Mirjam Rehr, Anja Hänel

Layout & Satz
greengraphics Potsdam – Michael Anders
www.greengraphics.de

Auflage
800 Exemplare

Redaktionsschluss
31.07.2020

Druck
Druck+Satz, Gewerbestraße 17,
01983 Grossräschen,

gedruckt auf 100% Recyclingpapier
(RAL-ZU 14)

Bildnachweise

Titel	VCD / Jan Kuppert
S. 3	VCD / Jan Kuppert
S. 4	VCD / Jan Kuppert
S. 8/9	VCD / Jan Kuppert
S. 12/13	VCD / Gero Walter
S. 14	wikimedia | Global Fish, Lizenz CC
S. 16	VCD / Anja Hänel
S. 19 li.	VCD / Gero Walter | VCD/Anja Hänel VCD Bundesverband
S. 19 mi.	VCD / Sibylle Ganz | VCD / Gero Walter | VCD Brandenburg
S. 19 re.	Changing Cities e. V. | VCD / Carl Fellenberg | VCD / Jan Kuppert

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

© VCD Brandenburg 09/2020