

Autor: Frank Jansen
[tmt791psgeyl1fu5ntkp7f]
Seite: 1

Ressort: TITEL
Quellrubrik: TITEL

Morde in Königs Wusterhausen waren antisemitisch motiviert

Berlin - Bei einem dramatischen Verbrechen in Brandenburg gab es offenbar ein antisemitisches Motiv. Das Bundesinnenministerium bezeichnet nach Informationen des Tagesspiegel die Tötung einer Frau und ihrer drei Kinder durch den Familienvater als antisemitisch, da der Täter an eine „jüdische Weltverschwörung“ glaubte. Impfgegner Devid R. hatte am 4. Dezember 2021 in Königs Wusterhausen seine Familie erschossen. Die Tat hatte großes Entsetzen hervorgerufen.

Das Innenministerium teilte jetzt in der Antwort auf eine Anfrage von Bundestagsvizepräsidentin Petra Pau (Linke) und ihrer Fraktion zu antisemitischen

Straftaten 2021 mit, der Täter sei überzeugt gewesen, dass der Staat mit der Impfkampagne die Weltbevölkerung um die Hälfte reduzieren und „eine neue Weltordnung unter jüdischer Führung gründen wolle“.

Die Brandenburger Behörden hatten bislang das antisemitische Motiv nicht mitgeteilt. Die Information für die Öffentlichkeit hätte besser sein können, hieß es jetzt in Sicherheitskreisen. Betont wurde aber, Devid R. habe sich im Abschiedsbrief und in Chats auf einem Handy auch rassistisch und staatsfeindlich gegen das Gesundheitswesen geäußert. Das Innenministerium berichtet zudem von einem bundesweiten Höchststand

antisemitischer Straftaten. Für 2021 meldete die Polizei 3028 Delikte, das sind knapp 30 Prozent mehr als im Vorjahr, als 2351 Delikte von Judenhassern registriert wurden.

Der Zentralrat der Juden in Deutschland ist entsetzt. Die stark gestiegenen Zahlen antisemitischer Straftaten 2021 seien „zutiefst erschreckend, aber leider nicht wirklich überraschend“, sagte der Präsident des Zentralrats, Josef Schuster. Die Enthemmung und Radikalisierung, die vor allem bei Corona-Leugnern und Impfgegnern zu beobachten sei, „trägt sicherlich zu dieser Entwicklung bei“.

Frank Jansen

Autor: Thorsten Metzner
[tmt7962ow9zh94zqnw3838]
Seite: 9

Ressort: POTSDAM
Quellrubrik: POTSDAM

Aus Cottbus künftig mit dem Zug nach Prag? Grüne Liga und Verkehrsclub Deutschland wollen die Bahnstrecke Berlin-Cottbus-Prag reaktivieren

Cottbus - Von Cottbus mal schnell zum Wenzelsplatz: Die Grüne Liga und der Verkehrsclub Deutschland (VCD) drängen auf eine Reaktivierung der alten Bahnstrecke Berlin-Prag über Cottbus, Görlitz und Liberec aus der Vorkriegszeit, um durch eine bessere Fernanbindung den Strukturwandel gleich in drei Kohleregionen Europas zu befördern. Am Donnerstag wurde der Vorstoß, der

direkt an laufende Vorhaben aus dem milliardenschweren Strukturstärkungsgesetz für die Lausitz anknüpft, der Öffentlichkeit präsentiert. Noch ist es eine Idee aus der Zivilgesellschaft, ähnlich wie vor drei Jahrzehnten erste Initiativen für die Wiederbelebung nach dem Mauerbau stillgelegter Bahnstrecken zwischen Berlin und dem Umland, deren Realisierung auch nach

beständigem Druck von Bahn-Enthusiasten in greifbare Nähe rückt.

„Wir müssen dicke Bretter bohren“, sagte René Schuster, der aus Cottbus stammende Bundesvorsitzende der Grünen Liga. Das Bündnis wolle an die Deutsche Bahn, an die Politik auf allen Ebenen herantreten. „Die Lausitz ist derzeit vom internationalen Fernverkehr nahezu abgekoppelt. Das muss sich

ändern“, sagte Dieter Schuster, Brandenburger VCD-Vorstandmitglied aus Cottbus.

Der Vorschlag: Im Strukturwandelprogramm für die Lausitz soll die Strecke zwischen Cottbus und Görlitz zweigleisig ausgebaut und für hohe Geschwindigkeiten ertüchtigt werden. Dann ist bisher Schluss. Das nächste für eine Prag-Verbindung nötige Teilstück bis Zittau, das Sachsen zurückgestellt hat, müsste ausgebaut und ertüchtigt werden. Auf der Strecke von dort aus bis Liberec müssten in Polen drei Kilometer ausgebaut werden.

Aktuell fahren die Züge zwischen Berlin und Prag über Dresden durch das enge Elbtal, auf einer immer intensiver genutzten Trasse. „Über den deutschen

Grenzort Bad Schandau führen im Jahr 2019 zirka 20 000 Güterzüge zwischen Deutschland und Tschechien, mehr als doppelt so viele wie noch 2005“, hieß es. „Die Zahl der Personenzüge verdreifachte sich in diesem Zeitraum nahezu und erreichte knapp 7000 pro Jahr.“ Die Bahn plant bis 2040 daher einen 25 Kilometer langen Tunnel durch das Erzgebirge ins nordböhmische Ústí. Die vorgeschlagene etwas längere Drei-Länder-Trasse über Cottbus könnte als Ergänzung schneller realisiert werden, hieß es. „Nur durch das Jeschkengebirge in Nordböhmen westlich der tschechischen Stadt Liberec müsste ein etwa fünf Kilometer langer Tunnel errichtet werden“, sagte der Lausitzer Bahnexperte Wolfgang Domeyer. Die

Stadt Liberec habe Interesse, mit der Schiene besser an Prag angebunden zu werden.

Es gibt noch eine Vorkriegstrasse, die aus Sicht von Grüne Liga und VCD reaktiviert werden sollte, die von Berlin über Cottbus ins polnische Breslau, wofür sich auch die Berliner SPD einsetzt. In den dreißiger Jahren brauchte die Reichsbahn mit dem „Fliegenden Schlesier“ für diese Strecke nur 2,38 Stunden. Die könnte man, sagte Dieter Schuster, bei einem Ausbau „mit einem Zeitverzug von hundert Jahren“ wieder erreichen“.

Thorsten Metzner

Foto: promo R. Schuster

Potsdamer Neueste Nachrichten vom 18.02.2022

TAGESSPIEGEL
POTSDAMER
NEUESTE NACHRICHTEN

Autor: Christian Latz
[tmt7f73qgktj2dbui69d7n]

Ressort: BRANDENBURG

Seite: 10

Quellrubrik: BRANDENBURG

Viel Geld für die Schiene

Die Deutsche Bahn investiert 2022 rund 1,4 Milliarden Euro in Netz und Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg. Die Arbeiten machen einige Sperrungen nötig

Von Christian Latz

Berlin – Um das Schienennetz und Bahnhöfe in Berlin und Brandenburg zu verbessern, investiert die Deutsche Bahn in diesem Jahr rund 1,4 Milliarden Euro in der Region. Der Konzern modernisiert und erneuert damit rund 125 Kilometer Gleise, 165 Weichen sowie 25 Brücken. Außerdem will die Bahn hundert Haltepunkten und Bahnhöfen modernisieren, wie das Unternehmen in einer Mitteilung erklärte. Ziel der Vorhaben sei es demnach, die vorhandene Bahninfrastruktur leistungsfähiger zu machen und mehr Kapazitäten im Schienennetz und in den Bahnhöfen zu schaffen.

Mehr als jeder zehnte Euro, den der Staatskonzern 2022 in Netz und Bahnhöfe investieren will, fließt damit in Projekte in Berlin und Brandenburg. Insgesamt soll in diesem Jahr bundesweit die Rekordsumme von 13,6 Milliarden Euro von Bahn, Bund und Län-

dern in die Schieneninfrastruktur fließen – ein kräftiger Anstieg von rund 900 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr.

„Eine starke Infrastruktur ist die Grundlage für ein attraktives Angebot für alle Bahnreisenden“, sagte Ronald Pofalla, Infrastrukturvorstand der Deutschen Bahn. „Genau darum geht es uns: Wir wollen mehr Menschen vom umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn überzeugen. Jeder Euro in die Schiene ist deswegen auch ein Euro in den Klimaschutz.“

Für die Vorhaben sind nicht nur enorme Finanzmittel nötig. Die Vielzahl der Arbeiten am Schienennetz bedeuten für den Konzern auch einen enormen Kraftakt. Allein in Berlin und Brandenburg sollen daher in diesem Jahr 680 zusätzliche Ingenieur:innen und Fachkräfte für Ausbau und Instandhaltung neu eingestellt werden, teilte die Bahn

mit. Mit ihren Investitionen will die Bahn mehr Platz auf der Schiene schaffen. Im Fokus steht dabei in diesem Jahr unter anderem der Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen dem Berliner Bahnhof Südkreuz und Blankenfelde. Mit der lange geplanten Reaktivierung der Strecke, die nach dem Zweiten Weltkrieg von der Sowjetunion abgebaut wurde, wird sich ab 2025 die Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden verkürzen. Auch zum BER gelangen Passagiere aus dem Zentrum dann mehrere Minuten schneller. Zugleich modernisiert die Bahn auch die parallel dazu verlaufende S-Bahnstrecke. Beide Vorhaben erlauben so künftig zusätzliche Kapazitäten für weitere Züge.

Auch an einigen Bahnhöfen baut der Konzern, darunter an den Stationen Haupt- und Ostbahnhof sowie den Bahnhöfen Schöneweide und Fangschleuse. Während am Hauptbahnhof

die unterirdischen Arbeiten für die neue S-Bahn-Strecke S21 laufen, geht am Ostbahnhof die Sanierung der Dachkonstruktion weiter. In Schöneweide erneuert die Bahn neben der Leit- und Sicherungstechnik mehrere Gleisabschnitte und Weichen stadteinwärts.

Wo die Bahn die Bagger anrollen lässt, bleiben auch Einschränkungen für die Fahrgäste nicht aus. Damit auf der Strecke nach Dresden künftig Geschwindigkeiten von 200 Stundenkilometern erreicht werden können, muss die Bahn an Brücken entlang der Route arbeiten. Zudem ist der Umbau der Bahnhöfe Wünsdorf und Zossen im Gang. Bereits seit Dezember laufen die Arbeiten, die noch bis Oktober dieses Jahres dauern werden. Um zeitweise Sperrungen auf der Strecke kommen Passagiere dann nicht herum. Die nächste hat die Bahn für das Wochenende

von Freitag, 4. März bis in die Nacht zu Montag, 7. März vorgesehen. In dieser Zeit sind die Regionalexpresslinien RE5 und RE7 zwischen Zossen und Wünsdorf-Waldstadt beziehungsweise Baruth unterbrochen. Als Ersatz fahren Busse auf dem Abschnitt.

Auch auf der Strecke von Berlin nach Frankfurt (Oder) erneuert die Bahn in diesem Jahr Gleise, Brücken und Bahnsteige sowie die Leit- und Sicherungstechnik. Für Bauarbeiten zwischen Pilsgram und Frankfurt (Oder) fallen im Zeitraum vom 26. Februar bis zum 11. März in mehreren Intervallen viele Züge zwischen den Stationen Fürstenwalde und Frankfurt aus. Betroffen sind die Linien RE1 und RB11. Die Bahn setzt einen Ersatzverkehr mit Bussen ein.

Um die Strecke zwischen Angermünde und dem polnischen Szczecin (Stettin) durch ein zweites Gleis und elektrische

Oberleitungen auf eine Geschwindigkeit von Tempo 160 auszubauen, muss die Bahn den Verkehr zeitweilig unterbrechen. Zwischen 18. Februar und 6. März fallen jeweils von freitags 9 Uhr bis sonntags 15 Uhr die Züge der Linie RB66 zwischen Szczecin und Berlin-Gesundbrunnen komplett aus. Als Ersatz setzt die Bahn Busse auf der Strecke ein. Zwischen Berlin und Eberswalde können Fahrgäste die Züge der Regionalexpress-Linie RE3 nutzen.

Kraftakt. Die Vielzahl der Baustellen ist für die Deutsche Bahn nicht nur eine finanzielle Herausforderung. Allein für die Projekte in Berlin und Brandenburg sollen in diesem Jahr 680 zusätzliche Ingenieur:innen und Fachkräfte neu eingestellt werden. Foto: imago/photothek

Berliner Morgenpost vom 18.02.2022

Berliner  Morgenpost

Autor: Jessica Hanack
Seite: 14
Ressort: Lokales

Jahrgang: 2022
Nummer: 48

Keine kostenlose Fahrradmitnahme im Nahverkehr

Vorjahresidee erstmal vom Tisch. Auch Abonnenten zahlen weiter

Jessica Hanack

Im vergangenen Jahr hatte die Chefin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg (VBB), Susanne Henckel, die Idee noch ins Spiel gebracht: [Fahrgäste, die ein Abonnement haben, könnten im öffentlichen Nahverkehr ihre Fahrräder kostenlos mitnehmen, zumindest zeitweise](#). „Das könnte für den Sommer eine gute Lösung sein“, hatte sie im Interview mit der Berliner Morgenpost gesagt. Eine Umsetzung der Idee gab es im vergangenen Sommer jedoch nicht, und auch für dieses Jahr ist sie nicht absehbar. Das Thema werde immer wieder geprüft, „aber derzeit gibt es keine weiteren Bestrebungen einer kostenlosen Fahrradmitnahme“, sagte VBB-Sprecher Joachim Radünz.

Grundsätzlich vom Tisch sei die Überlegung nicht, und die Kombination von öffentlichem Nahverkehr und Fahrrad werde begrüßt – jedoch steht dabei ein anderer Weg im Fokus. Der VBB verfolge eher die Strategie, „Abstellanla-

gen für Fahrräder zu fördern, als tariflich Anreize für eine zusätzliche Fahrradmitnahme zu setzen“, erklärte der Sprecher. Er verweist dabei auch auf die begrenzten Plätze für Räder in den Fahrzeugen.

VBB: Längere Haltezeiten wären eine Folge

Ein weiterer Punkt, der aus seiner Sicht nicht zu unterschätzen ist: die Zeit, die das Ein- und Ausladen der Fahrräder in Anspruch nimmt. Dadurch käme es bei vielen mitgenommenen Rädern zu „erheblich längeren Haltestellenaufenthalten, welche die Einhaltung der Pünktlichkeit des Fahrplanes zusätzlich beeinträchtigen können“, so Radünz. „Dies liegt nicht im Interesse der Fahrgäste und der Unternehmen.“ Auch die Pandemie hat den öffentlichen Nahverkehr hart getroffen, weniger Fahrgäste hatten weniger Einnahmen zufolge. Bei einer kostenlosen Fahrradmitnahme würden

weitere Ticketeinnahmen fehlen.

Für dieses Jahr konzentriere man sich daher auf den „Ausbau des ÖPNV-Angebots mit neuen Linien, Fahrzeugen und dichterem Takt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022“, sagte Radünz. Der rot-grün-rote Senat hat sich in seinem Koalitionsvertrag ebenfalls des Themas angenommen, in den „Richtlinien der Regierungspolitik“ ist ein Prüfungsauftrag dazu enthalten, wie eine Erleichterung der Fahrradmitnahme aussehen könnte. „Dieser Auftrag gilt“, sagte Jan Thomsen, Sprecher der Senatsmobilitätsverwaltung. Weil die Koalitionsvereinbarung aber auch weitere, tarifrelevante Punkte enthält, gelte es nun auf Berliner Seite, „eine Zielsetzung, ein abgestimmtes Vorgehen und eine Schwerpunktsetzung festzulegen, damit dann weitere Abstimmungen mit den Partnern im VBB unternommen werden können“, so Thomsen.