VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Brandenburg

Mitgliederrundbrief

Winter 2013/2014

Neues aus Brandenburg

Mobil bleiben – Klima schonen.

„Klimaverträglich mobil 60+“ stellt sich vor.

Mobil sein bedeutet nicht nur für ältere Menschen Flexibilität, Selbstständigkeit, Freiheit und ein hohes Maß an Lebensqualität. Wer mobil ist, nimmt am öffentlichen Leben teil. Gleichzeitig hat die Entscheidung, wie und womit wir uns fortbewegen, große Auswirkungen auf unsere Umwelt, unser Klima und unsere Gesundheit. Allein der Straßenverkehr ist in Deutschland für fast ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Zunehmender Autoverkehr führt zu mehr Schadstoffen, Verkehrslärm, chronisch überfüllten Innenstädten und Flächenversiegelung. Aber auch das Fliegen und das immer populärere Reisen mit dem Kreuzfahrtschiff verursachen hohe Emissionen an Kohlendioxid (CO_2), das Hauptverursacher für den fortschreitenden Klimawandel ist.

Fortsetzung auf der nächsten Seite

Unsere Themen in dieser Ausgabe

Brücke der Friedhofsbahn 3
Bahnhof Cottbus 4
Brandenburg Hauptbahnhof 6
Blitzerwarnungen im Radio 6
Fahrradparkhaus Bernau 7
Baumbegutachtung in Potsdam 8
Fahrraddiebstahl in Potsdam 8
Änderung Haushaltsplan 2014 9
Änderungen im Vorstand 9
Neuigkeiten 10
Gedanken zum Jahresende 12
Kunst am Bau 12
Termine 12

Liebe Leserinnen, liebe Leser!

Weihnachten steht vor der Tür. Die Berliner Großkoalitionäre haben uns eine Bescherung bereitet, deren Folgen auch für Brandenburg langfristig spürbar sein werden. Die große Koalition hat den negativen Trend der Weltklimakonferenz von Warschau bestätigt. Das Klimaschutzgesetz ist gekippt und die Koalition verweigert die notwendige Reform des Emissionshandels. Durch neue Subventionen erhält die Kohle Bestandsschutz – mit unmittelbaren Auswirkungen für die Lausitzregion. Dagegen werden die Erneuerbaren Energien durch Ausbaukorridore gebremst. Während energieintensive Betriebe weiterhin subventioniert werden sollen, hat man sich nicht einmal darauf verständigen können, den Schienenverkehr von der Zahlung der EEG-Umlage auszunehmen.

Schlechte Zeiten für die Umsetzung der Verkehrswende. Umso mehr wird es darauf ankommen, dass wir unsere zentralen Forderungen bei den im kommenden Jahr anstehenden Wahlen (Europa-, Landtags- und Kommunalwahlen) offensiv vertreten und uns bei den Parteien für die Verkehrswende einsetzen. Wir werden zur Landtagswahl und zu den Kommunalwahlen wieder Wahlhearings mit den Spitzenkandidaten der Parteien durchführen und ihnen verkehrspolitisch auf den Zahn fühlen. Wir werden Sie darüber rechtzeitig auf unserer Homepage und über die Mailing-Liste informieren.

Zum Jahresende gibt es noch eine gute Nachricht zu vermelden: Ende November hat uns das Umweltministerium mitgeteilt, dass wir unsere Förderung, sogar leicht erhöht, auch in Zukunft behalten werden. Darüber freuen wir uns sehr, sind wir so weiterhin in der Lage über unsere Geschäftsführerin Katharina Hinse erfolgreiche politische Arbeit zu machen und Aktivitäten für unsere Mitglieder zu entfalten. Näheres zur Förderung und nötigen Änderungen am Haushaltsplan steht auf Seite 9.

Ich wünsche Ihnen im Namen des Vorstands ein besinnliches Weihnachtsfest und ein gutes Jahr 2014.

Marc Nellen

Fortsetzung von Seite 1

Bis 2020 will die Bundesregierung den Ausstoß von Treibhausgasen um 40 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 verringern. Während der CO_2-Ausstoß seit 1990 bundesweit insgesamt um fast 20 Prozent gesunken ist, beträgt der Rückgang im Verkehrssektor aufgrund steigender Verkehrsleistungen lediglich 6,4 Prozent. Zum Anstieg der Verkehrsleistung trägt auch der demografische Wandel erheblich bei.

Laut dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Mikrozensus 2011) wird bis 2020 bereits jeder Vierte und ab 2030 schon jeder Dritte im Land Brandenburg über 65 Jahre alt sein und damit zu den Seniorinnen und Senioren zählen. Das macht es so wichtig, auch bei älteren Menschen für eine klimafreundliche Mobilität zu werben. Brandenburg steht mit seinen dünn besiedelten Gebieten dabei vor besonderen Herausforderungen. Denn wenn der nächste Supermarkt, Frisör oder Bäcker mehrere Kilometer entfernt ist und noch dazu Busse und Bahnen selten oder gar nicht fahren, ist eine klimaschonende Fortbewegung gerade für Ältere nicht immer einfach.

Mit dem Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ unterstützt der VCD zusammen mit seinen Projektpartnern, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) und dem Deutschen Mieterbund (DMB), ältere Menschen dabei, im Alltag und auf Reisen klimabewusst unterwegs zu sein. Dabei sollen Umbrüche wie der Übergang vom Erwerbsleben in den Ruhestand als Chance wahrgenommen werden, die eigene Mobilität kritisch zu hinterfragen und zu verändern. Nicht nur Ältere tun sich selbst etwas Gutes, wenn sie häufiger zu Fuß, mit dem (Elektro-)Fahrrad oder mit Bus und Bahn unterwegs sind. Denn regelmäßige Bewegung erhöht die eigene Fitness, fördert die Gesundheit und das Wohlbefinden – und erhält die Selbstständigkeit.

Insgesamt sind acht Regionalkoordinatoren in verschiedenen Bundesländern für das Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ tätig. Sie übernehmen Beratungen zu allen Fragen rund um klimaverträgliche Mobilität von Älteren und bieten in Zusammenarbeit mit Partnern, wie Wohnungs- und Einzelhandelsunternehmen, Tourismusverbänden, Dienstleistern für Senioren und Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen, Informationsveranstaltungen und Aktionen an.

Es geht zudem auch um die Mobilität der Anbieter von Dienstleistungen im Bereich der häuslichen Versorgung. Für diese Dienstleister werden unter anderem Kurse zu umweltorientiertem Flottenmanagement angeboten.

Regionalkoordinatorin für das Projekt im Geschäftsbereich des VCD Nordost ist Sabine Stanelle. Darüber hinaus steht sie auch als Ansprechpartnerin für Brandenburg zur Verfügung.

Alle VCD-Mitglieder sind herzlich eingeladen, sich im Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ vor Ort einzubringen. Jede Art von Know-how und Engagement zum Thema Mobilität älterer Menschen ist hilfreich. Auch Hinweise über mögliche Kooperationspartner und Beteiligungsmöglichkeiten an Veranstaltungen sind willkommen. Rückmeldung direkt an die Regionalkoordinatorin Sabine Stanelle oder an die Geschäftsstelle des VCD Brandenburg.

Nähere Informationen zum dem Projekt sind auch auf der Internetseite www.60plus.vcd.org zu finden, unter anderem eine Übersicht der Termine und Aktivitäten zu diesem Projekt. Die vom VCD Brandenburg mitorganisierten Veranstaltungen werden selbstverständlich auch auf der Internetseite www.vcd-brandenburg.de bekannt gegeben.

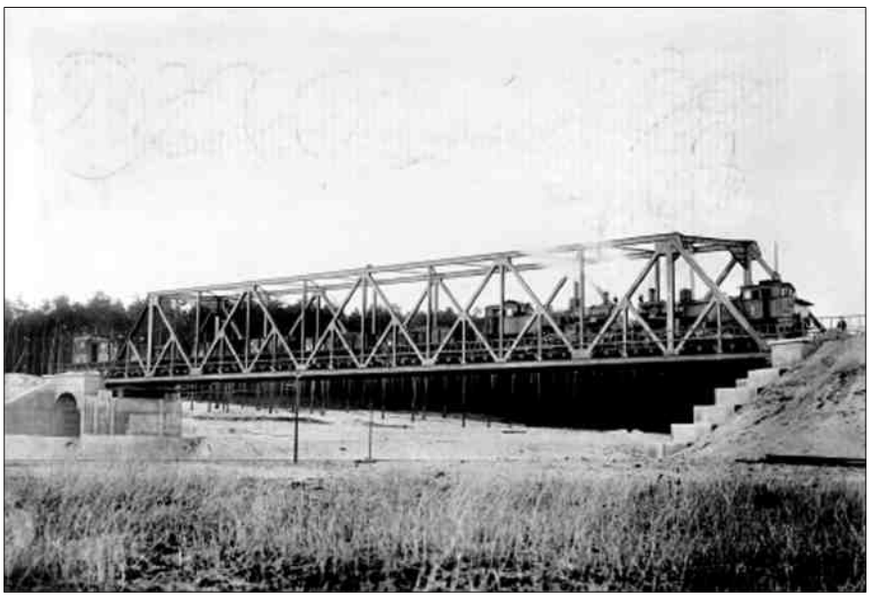
Sabine Stanelle, Katharina Hinse

Regionalkoordinatorin Sabine Stanelle

Regelmäßige Sprechstunden finden dienstags von 15 bis 17 Uhr in der VCD Landesgeschäftsstelle Nordost, Yorckstraße 48, 10965 Berlin, Tel. 030 4463664, Fax 030 4463703, mobil60plus.be@vcd.org oder nach Vereinbarung statt.

Die Broschüre zum Projekt „Mobil bleiben“ erhalten Interessierte kostenfrei in der VCD Landesgeschäftsstelle Brandenburg. Alternativ kann sie gegen eine Versandkostenpauschale von 2,55 Euro per E-Mail an mobil60plus@vcd.org (Betreff „Broschüre 60+“) oder telefonisch unter 030 280351-282 bestellt werden.

Sieben Gründe, die Brücke der Friedhofsbahn zu erhalten



Bereits am 2. Juni 2013 wurde das 100-jährige Bestehen der legendären Stahnsdorfer Friedhofsbahn gefeiert, obwohl diese 52 Jahre nach Mauerbau immer noch nicht fährt. Zur gleichen Zeit war erkennbar, dass es Absichten der Deutschen Bahn AG gibt, die einzige Erinnerung an diese Bahn, die Brücke über den Teltowkanal, abzureißen. Es bestehen keinerlei Gründe dieses noch intakte technische Bauwerk zu vernichten. Im Gegenteil, es gibt mindestens sieben Gründe, die Brücke zu erhalten:

1. Einmaligkeit

Die Friedhofsbahn Wannsee-Stahnsdorf ist die einzige Eisenbahnstrecke in Europa, die von einer Großstadt zu einem Friedhof errichtet wurde. Die evangelische Kirche Berlin-Brandenburg, bzw. der Berliner Stadtsynodalverband, hatte diese Strecke mit einer Million Goldmark finanziert. Die Preußische Eisenbahnverwaltung verpflichtete sich, den Personen-, Gepäck-, Express-, Güter- und Leichentransport durchzuführen – eine Einmaligkeit in der Eisenbahngeschichte.

2. Historie

Die 4,2 Kilometer lange Strecke von Wannsee nach Stahnsdorf wird von zwölf Brücken getragen – die größte ist die 1912 errichtete Stahlbrücke über den kurz zuvor errichteten Teltowkanal. Die Bahn beförderte von 1913 bis 1961 viele Millionen Besucher sowie Hinterbliebene und damit Grabstellennutzer aus Berlin über diese Brücke nach Stahnsdorf. Sie fuhren nicht nur zum Friedhof, sondern auch ins Grüne und erwarben mitunter Grundstücke, wodurch aus dem märkischen bäuerlichen Stahnsdorf eine Großgemeinde am Rande Berlins wurde.

3. Politik

Nach 1945 wurde die Bahn eine Schienenverbindung zwischen den Besatzungszonen. Die in den letzten Kriegstagen von den Nazis gesprengte Brücke wurde 1947 kurz vor der Währungsreform mit 600.000 RM vom damaligen Land Brandenburg wieder aufgebaut. Ab 1949 war sie die Verbindung zwischen der DDR, dem Kreis Potsdam-Land und West-Berlin.
Mit dem Mauerbau am 13. August 1961 war das Schicksal der Stahnsdorfer Friedhofsbahn besiegelt: „Zugverkehr vorübergehend eingestellt " stand auf einem Schild an der Pforte am Bahnhof Stahnsdorf. Die Brücke, die sich 28 Jahre im Grenzgebiet befand, hat die Zeit des Kalten Krieges unbeschadet überstanden – im Gegensatz zum Bahnhofsgebäude in Stahnsdorf, welches 1977 von den DDR-Machthabern gesprengt wurde.

4. Denkmal

Auch wenn die Brücke für den Bahnverkehr nicht mehr benötigt wird, sie ist ein kulturhistorisches Denkmal. Sie hat einen hohen historischen Stellenwert, denn sie symbolisiert ein technisches Bauwerk, das die Mauerzeit überlebt hat – im Gegensatz zu vielen anderen Bauwerken im ehemaligen Mauerstreifen.

5. Technik

Die imposante Brücke macht nach über 100 Jahren einen unversehrten und stabilen Eindruck. Die fünf Lokomotiven im Belastungstest 1913 sprechen für sich (siehe Bild oben).
Verschleißerscheinungen zeigen die Widerlager zu beiden Seiten des Teltowkanals. Die Betonwände müssten verstärkt werden und die Brücke selbst müsste einen Korrosionsschutz erhalten. Vorsichtig geschätzte Kosten eines Brücken-Sachverständigen: Widerlager: ca. 200 bis 400 Tsd. Euro, Stahlbrücke: ca. 400 bis 700 Tsd. Euro, totaler Abriss: ca. 400 bis 600 Tsd. Euro.
Das berechtigte Argument der Deutschen Bahn AG, nämlich die Frage nach der Sicherheit der Brücke, muss entkräftet werden: Der prognostizierte starke Schiffsverkehr ist auf dem Teltow-Kanal nicht eingetreten, vorrangig verkehren Sportboote. Es gibt intelligentere Möglichkeiten, die Sicherheit der Brücke zu gewährleisten, als sie einfach abzureißen.

6. Bedarf

Die Brücke der Friedhofsbahn könnte die Funktion einer Fußgänger- und Radfahrerquerung über den Teltowkanal zwischen Stahnsdorf und Wannsee übernehmen. Zwischen Machnower Schleuse und Albrechts Teerofen (Kohlhasenbrück – alte Autobahnbrücke) sind es fast fünf Kilometer und die Brücke der Friedhofsbahn liegt genau dazwischen. Es würde viele Stahnsdorfer und Berliner ermuntern, mit dem Fahrrad zu fahren und den Verkehr in der Region entlasten. Zudem wäre es ein weiterer Teil des Berliner Mauerradweges. Die Erhaltung und Bewahrung der historischen Friedhofsbahn-Strecke wäre damit gesichert.

7. Handeln

Wir müssen nicht über sieben Brücken gehen. Von unseren Vorfahren existiert ein historisches technisches Bauwerk, welches die Wirren der Kriegs- und Mauerzeit unbeschadet überlebt hat – es sollte uns heute eine Pflicht sein, diese Brücke zu erhalten und zu nutzen. Der erste naheliegende Schritt könnte sein: Die Anliegergemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf übernehmen die Kosten für die Herrichtung und Sicherung der Brücke für Fußgänger und Radfahrer. Das wäre sicherlich auch im Interesse der Deutschen Bahn AG und vor allem des Südwestkirchhofs Stahnsdorf.

Gerhard Petzholtz

Neues zum Bahnhof Cottbus: Fehlplanungen ohne Ende

Die Deutsche Bahn (DB) will bis 2017 den Cottbuser Bahnhof umbauen. Folgende Maßnahmen sind hierbei vorgesehen:

- normgerechtes Anheben vorhandener Bahnsteige,
- Einbau von Fahrstühlen (zurzeit gibt es genau zwei bei zehn Bahnsteigen!),
- Verlängerung des Haupttunnels zur Erreichung aller Bahnsteige.

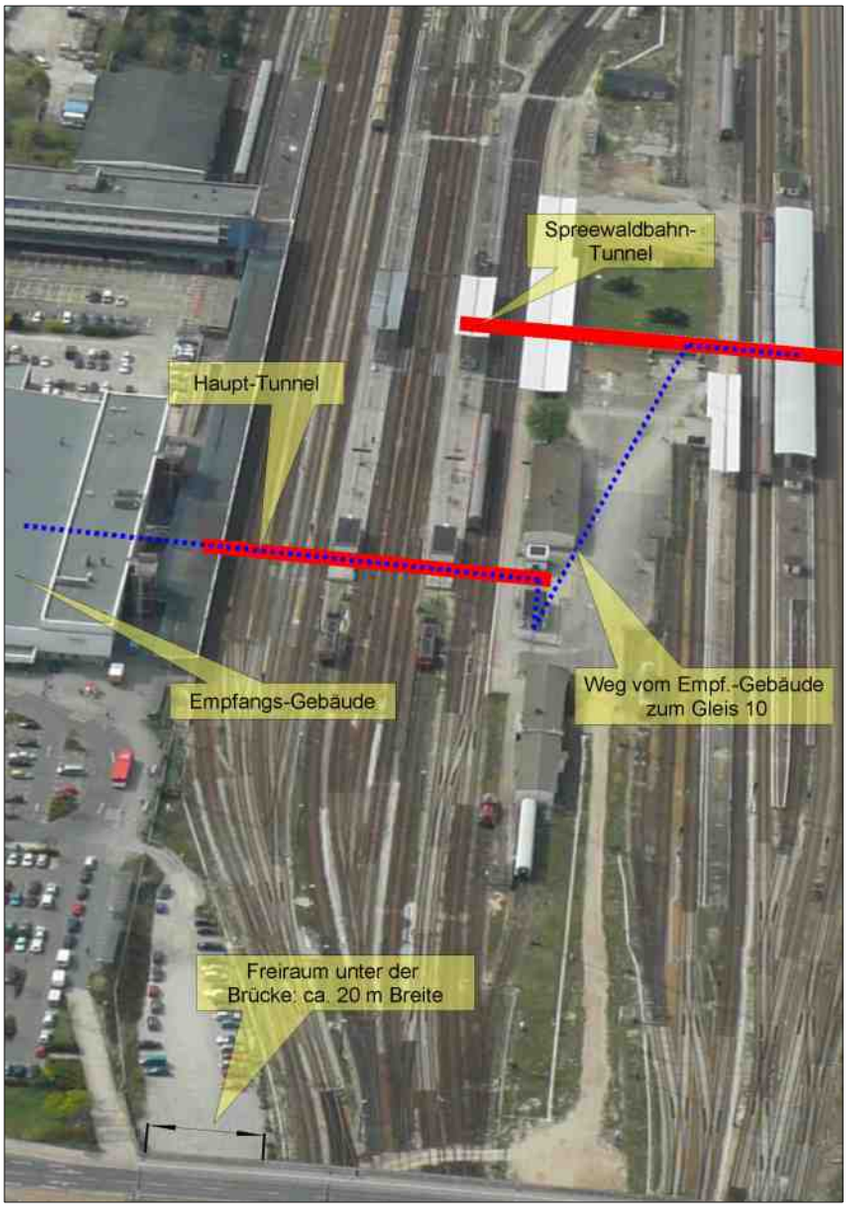
„Toll", könnte man sagen, nun hat es die DB endlich begriffen – gäbe es da nicht weitere Probleme, die sie im Rahmen einer derartigen Maßnahme ebenfalls lösen müssten:

1. Die Zweiteilung des Bahnhofs

Bereits beim Neubau des Empfangsgebäudes 1978 blieb die Trennung des Bahnhofs in einen Nordteil und einen Südteil erhalten, die aus der ehemaligen Insellage des Empfangsgebäudes resultiert. Das kann man vielleicht noch verstehen, denn zu DDR-Zeiten waren die Mittel unverhältnismäßig stärker beschränkt als heute. Und nach der Wende?

- 1995: Erste Rekonstruktion des Bahnhofs zur BUGA – ohne Schließung der Lücke.
- 2011/12: Installation des elektronischen Stellwerks – aber bei unverändertem Gleisbild!

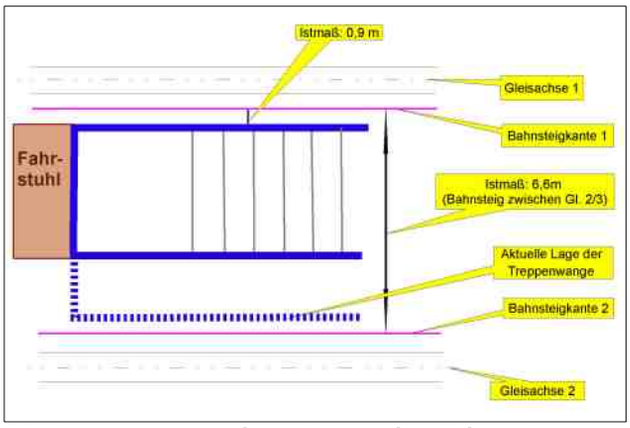
Und so blieb der Cottbuser Bahnhof über 35 lange Jahre hinweg nichts als ein benutzerunfreundliches Monstrum, auf dem man, um vom Empfangsgebäude zum Gleis 10 zu gelangen, rund 300 Meter zurücklegen und dabei die Treppen zweimal herunter- und wieder hochlaufen musste!



Der Ist-Zustand am Bahnhof Cottbus aus der Luft.

2. Verringerung der Zugangskapazität zu den Bahnsteigen

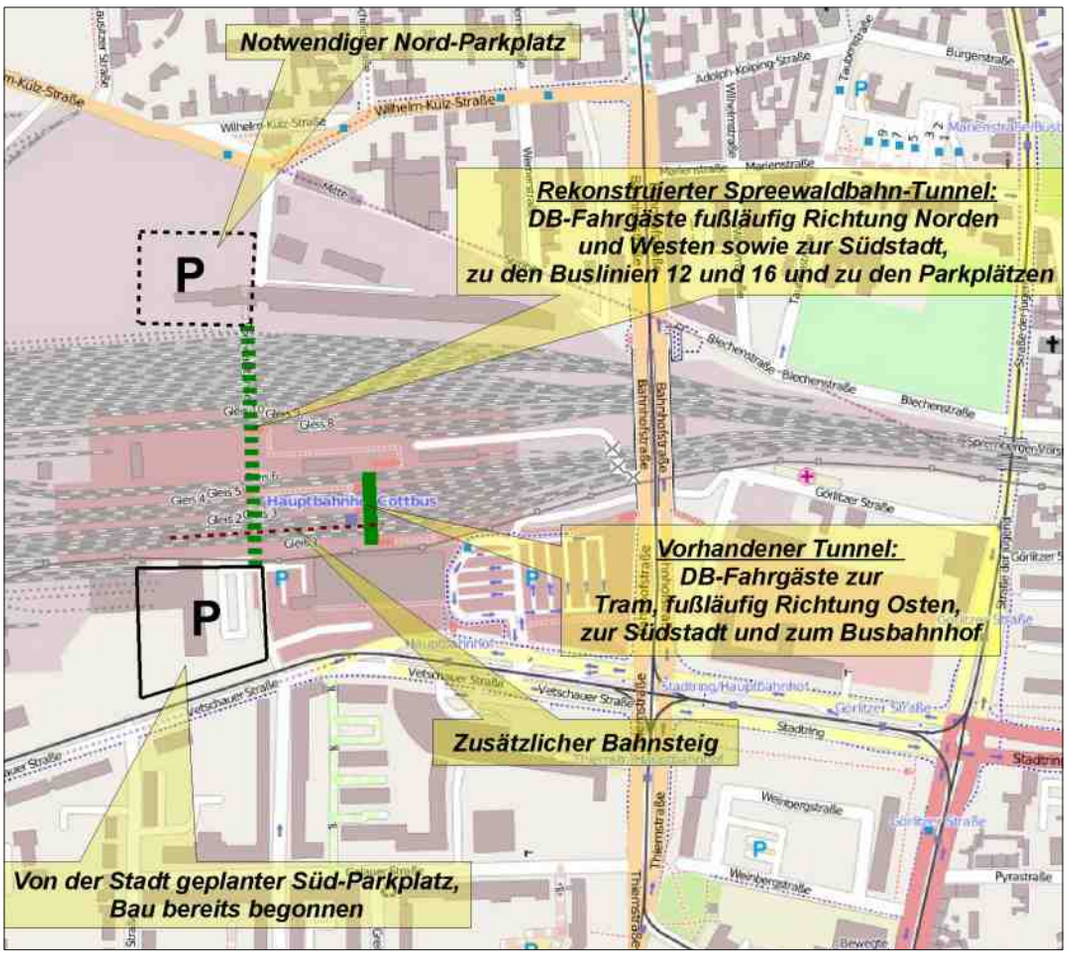
Die Verringerung der Zugangskapazität durch den Einbau von Fahrstühlen verdeutlicht folgende Skizze.



Verringerte Zugangskapazität zu den Bahnsteigen.

Den Vorschriften der DB entsprechend muss mindestens auf einer Seite des Zugangs zwischen Bahnsteigkante und Treppenwange ein Mindestabstand von 2,10 Meter vorhanden sein, damit Fahrgäste vom Fahrstuhl aus den eigentlichen Bahnsteig erreichen können. Der Abstand zwischen der Bahnsteigkante und Treppenwange ist also von 0,90 Meter auf 2,10 Meter zu erhöhen, was zu einer Verringerung der Zugangskapazität um etwa 25 Prozent führt. Verschärfend kommt hinzu, dass der aktuell noch vorhandene zweite Bahnsteigzugang durch den Spreewalbahntunnel Ende 2014 wegen Baufälligkeit geschlossen werden soll.

Gegenwärtig ist bereits ein Fahrgaststau auf den Bahnsteigen bei der Ankunft bestimmter Züge zu bestimmten Zeiten zu beobachten. Die DB erklärte jedoch wiederholt, dass die Zugangskapazitäten auch nach dem erfolgten Umbau des Bahnhofs sowie der Schließung des Spreewaldbahntunnels durchaus ausreichend seien. Rechnet man – wie in jüngerer Vergangenheit deutlich sichtbar – mit weiter steigenden Fahrgastzahlen, ist diese Aussage der DB mit einem dicken Fragezeichen zu versehen.



Alternativvorschlag: Aufsplittung der Fahrgastströme durch einen zweiten Tunnel.

3. Der Vorschlag von ProTram Cottbus

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2013 unterbreitete ProTram Cottbus (PTC) der DB folgenden Vorschlag zur Lösung der anstehenden Probleme:

- Umwidmung des mittleren der fünf Gleise zwischen den Bahnsteigkanten 1 und 2 zu einem zusätzlichen Bahnsteig auf der Südseite. Dadurch könnten alle dann vorhandenen Gleise durch den bestehenden Haupttunnel ohne dessen Verlängerung erreicht werden. Dazu müssten jedoch die beiden südlichen Gleise in Richtung Süden zu Lasten des Bahnsteigs 1 verschoben werden.
- Neubau/Rekonstruktion des Spreewaldbahntunnels in einen den heutigen Bedingungen entsprechenden Zustand mit dem Ziel der Erhöhung der Zugangskapazität zu den Bahnsteigen. Die durch den Wegfall der Verlängerung des Haupttunnels frei werdenden finanziellen Mittel würden die Kosten der Rekonstruktion zum großen Teil kompensieren.

4. Die Stellungnahme der DB

Die DB lehnte den PTC-Vorschlag mit Schreiben vom 19. November 2013 ab. Das darin aufgeführte Hauptargument der DB:

„Ihr Vorschlag hätte umfangreiche Gleisänderungen zur Folge, die Auswirkungen auf die Topologie des Bahnhofs haben […]. Diese Kosten sind wirtschaftlich nicht herleitbar."

In diesem Zusammenhang ist auf ein weiteres Problem aufmerksam zu machen: Als die neue Bahnhofsbrücke projektiert und 1989 in Betrieb genommen wurde, hatte man sich darauf verständigt, die Brücke etwa 20 Meter breiter als zu diesem Zeitpunkt erforderlich zu bauen, um den späteren Aufbau der zweiten Gleise nach Forst und nach Görlitz realisieren zu können. Der Freiraum wurde aber bisher lediglich als Parkplatz für DB-Mitarbeiter genutzt. 2011 bemühte sich PTC um eine Umwidmung des ungenutzten Freiraums zu Gunsten des ÖPNV bzw. eines besseren Zugangs zum Bahnhofsvorplatz. Die DB lehnte dieses Vorhaben ebenfalls ab. Zitat aus der E-Mail der DB vom 9. Mai 2011:

„Im Bereich des Ostkopfes sind neben dem Aufbau der zweiten Gleise für die Relationen Cottbus – Forst und Cottbus – Görlitz auch Verbesserungen der Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten sowie die Ergänzung der Streckenelektrifizierung zu berücksichtigen. Hieraus resultieren zusätzliche Gleislagen im südlichen Bereich des Ostkopfes, insbesondere im Bereich der Straßenüberführung Bahnhofsstraße sowie den daran angrenzenden Teil der westlichen Görlitzer Straße. Der erforderliche Platzbedarf wurde beim Bau der Bahnhofsbrücke (1988 – 1991) mit einer südlicheren Lage des südlichen Widerlagers der Bahnhofsbrücke berücksichtigt."

Die DB will also doch die Topologie des Bahnhofs verändern. Wieso erledigt die DB nun alle Probleme nicht in einem Zuge? Selbst bei einem gegenwärtigen Verzicht auf den kostenintensiven Ausbau der Strecken nach Görlitz und Forst wäre es doch sinnvoll, zumindest die Anschlussbedingungen dafür zu realisieren, wenn ohnehin Änderungen in diesem Bereich angezeigt sind.

Logisch ist die – Verzeihung! – Flickschusterei der DB nicht erklärbar, und in Summe teurer werden die bereits realisierten und angedachten Einzelmaßnahmen in jedem Fall im Vergleich zu einer einmaligen und dafür durchdachten Rekonstruktion. Dabei spielt der Cottbuser Bahnhof als bedeutender Knotenpunkt des Eisenbahnnetzes durchaus auch im Verständnis der DB eine wesentliche Rolle, was u.a. durch seine Einstufung als „Nullknoten" zum Ausdruck kommt. Und auch hinsichtlich der sich entwickelnden Beziehungen in Richtung Polen ist der Bahnhof bedeutungsvoll.

Umso weniger kann man die Handlungsweise der DB verstehen und akzeptieren.

Es gibt hier tatsächlich nur eine Einschätzung: Fehlplanungen ohne Ende!

Dieter Schuster
ProTram Cottbus und
VCD Brandenburg

Brandenburg Hauptbahnhof – ein Zwischenbericht

Das sollte ein Abschlussbericht zu den Bauarbeiten werden. Es wird aber kaum überraschen, dass sich die für November 2013 geplante Fertigstellung der Erneuerung des Bahnhofsvorplatzes in der Stadt Brandenburg verzögert. Einzelnes ist aber schon fertig und in Betrieb. Sehr zu loben sind die Planer für die Fahrradaufstellung. Über 500 Plätze, überdacht und im Dunkeln beleuchtet, unmittelbar am Zugang zu den Bahnsteigen, sind entstanden. Jetzt gibt es nur noch wenige RadlerInnen, die die letzten Meter zu Fuß scheuen und ihre Räder an den Geländern der Unterführung anschließen. Weil der Bedarf größer sein wird, besonders im Sommer, hat man noch 250 Stellplätze im Osten zwischen dem Busbahnhof und den Bahngleisen gebaut, aber ohne Dach und Beleuchtung und bis zu 250 Meter vom Zugang zu den Zügen entfernt. Zu begrüßen ist hingegen die Erhaltung von zwei großen Platanen.

Die Kritik am Busbahnhof der Überlandlinien bleibt bestehen (vgl. meinen Bericht im letzten Sommerrundbrief): sehr weite Wege vom Zug zu den sechs Bussteigen. Drei Abfahrtssteige hätten durchaus gereicht. Dazugekommen ist eine miserable Überdachung. Sie ist so hoch angebracht ist und so wenig übersteht, dass sie die Wartenden nur bei leichtem Regen und Windstille schützt. Ich wünsche mir, dass der Architekt sein Werk einem Selbsttest unterzieht, indem er eine Viertelstunde bei Sturm, Regen oder Schneetreiben auf seinen Bus wartet.

Der PKW-Parkplatz ist bequem zum Bahnhof angelegt, zurzeit noch kostenlos, allerdings viel zu klein. Chancen auf einen freien Platz für mein Auto habe ich nur abends und am Wochenende. Die Kritik deckt sich im Wesentlichen mit den Beanstandungen des Deutschen Bahnkundenverbands.

Gerke Pachali

Warnungen vor „Blitzern“ im Radio

Dem Thema „Blitzermeldungen“ im Radio, also die Warnung vor Geschwindigkeitskontrollen, hat sich der VCD Brandenburg bereits seit längerem angenommen. Vor allem Vorstandsmitglied Gerhard Petzholtz ist in diesem Bereich aktiv.

Im Juli 2013 berichtete die lokale Presse über die Forderung der Verkehrswacht Brandenburg, Blitzer-Warner zu verbieten. Der VCD Brandenburg schloss sich dieser Forderung an. Darüber hinaus wendeten wir uns im selben Monat in einem Brief an den Radiosender Antenne Brandenburg, der laut der kurz zuvor veröffentlichten Media-Analyse der meistgehörte Sender in Berlin und Brandenburg ist.

Hier ein Auszug aus dem Brief des VCD:

„Überhöhte Geschwindigkeit ist eine der Hauptursachen für Unfälle mit Todesfolge. Aus unserer Sicht bagatellisiert die Warnung vor Blitzern das Rasen. Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit ist eine Straftat und bleibt es auch dann, wenn der Fahrer dabei nicht erwischt wird. Wir wissen, dass die Polizei die Blitzer-Warnungen zum Teil selbst unterstützt. Der VCD Brandenburg würde sich dennoch freuen, wenn Sie Ihre Haltung zu Blitzer-Warnungen noch einmal überdenken. Als Marktführer könnten Sie dabei eine Vorreiterrolle übernehmen.“

Bereits wenige Tage später erreichte uns ein Antwortschreiben der rbb-Programmchefin Petra Hansel. Darin begründete sie die Blitzermeldungen mit der Absicht (auch der Brandenburger Polizei), den Eindruck zu erwecken, an vielen Stellen würde geblitzt. Dadurch würde generell vorsichtiger gefahren. Außerdem solle durch die Transparenz dem Vorwurf der „Abzocke“ entgegengetreten werden. Die Berliner Polizei gibt übrigens keine Blitzermeldungen an die Radiosender mehr weiter.

Mit der Antwort waren wir nicht zufrieden und so wandte sich Gerhard Petzholtz Ende August erneut an den rbb: „Sie als Sender haben keine Schuld an der Raserei auf unseren Straßen, tragen allerdings wesentlich zur Verharmlosung bei. (…) Neben den „Flitzerblitzer-Meldungen“ ermutigen Sie die Hörer zu weiteren Hinweisen aus der Region, wovon auch rege Gebrauch gemacht wird. Damit verführen Sie die Autofahrer zur Benutzung des Handys während der Fahrt und manchmal wird unbewusst Schleichwerbung betrieben („in der Straße … am Baumarkt … steht einer“). Letztendlich animieren Sie die Hörer zu Gesetzesverletzungen, indem polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrssicherheit verraten werden sollen. Als VCD-Landesverband Brandenburg können wir belegen: Die Raserei auf unseren Straßen ist Ursache Nr. 1 für Verkehrsunfälle mit Toten, Verletzten und hohen Sachschäden. Mit jedem Unfall sind tragische Schicksale verbunden, die mit Flitzerblitzer-Meldungen konterkariert werden!“

Gerhard Petzholtz steht weiter im Kontakt mit dem rbb. Die Programmchefin persönlich möchte das Thema mit ihm besprechen. Wir sind gespannt auf den weiteren Verlauf dieser Debatte!

Katharina Hinse

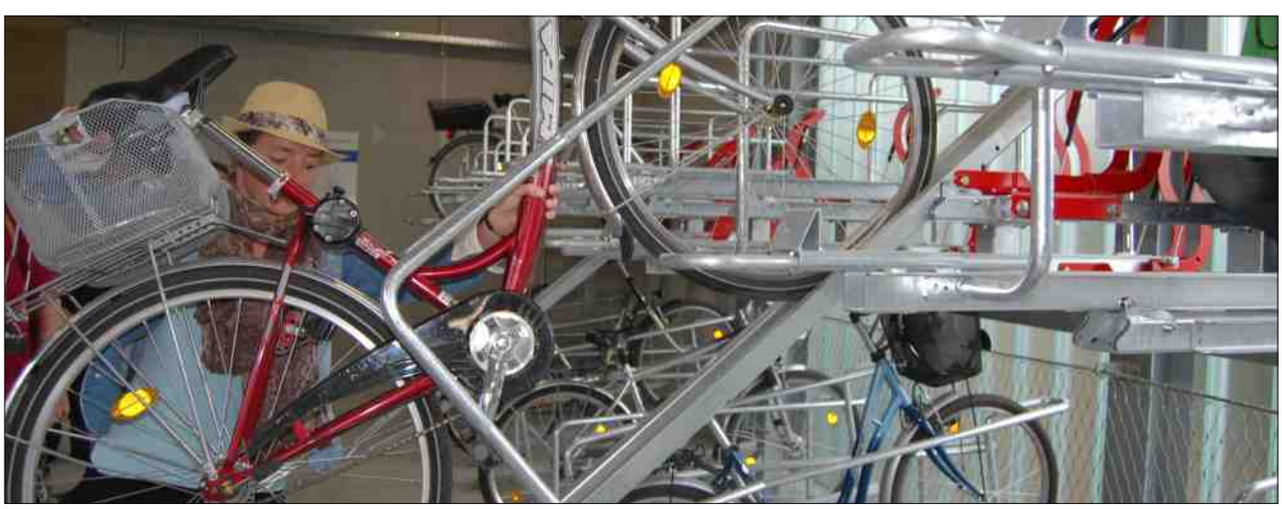
Erstes Fahrradparkhaus Brandenburgs in Bernau (bei Berlin) eröffnet

Der Bahnhof Bernau zählt jeden Tag ca. 10.000 Fahrgäste. Viele Pendler fahren sowohl im Sommer als auch im Winter mit dem Rad zum Bahnhof. Es gab nicht genug Fahrradplätze und es herrschte ein großes Durcheinander mit den Fahrrädern am Bahnhof. Im Zuge der Umgestaltung des gesamten Bahnhofes (Bahnhofsvorplatz inbegriffen) wurde dann auch das neue Fahrradparkhaus bis zum Sommer 2013 erbaut.

Das Fahrradparkhaus hat insgesamt drei Etagen und bietet Platz für 566 Fahrräder. Der Großteil der Plätze wird durch die doppelstöckigen Fahrradständer bereitgestellt. Es gibt aber auch Fahrradboxen, in die man sein Fahrrad einschließen kann, sowie einige Schließfächer für Wertsachen. Die Fahrradboxen müssen allerdings im Voraus gemietet werden und sind nicht spontan verfügbar. Viele Fahrradboxen waren nach der Eröffnung sofort vergeben. Wer keine Fahrradbox mehr ergattern kann, der kann ja dann einen der zahlreichen „normalen" Fahrradständer benutzen. Sie sind zu jeder Tageszeit verfügbar. Das Fahrradparkhaus bietet also dem Fahrrad Schutz vor Wind und Wetter und ist so großzügig bemessen, dass man bisher mit hoher Wahrscheinlichkeit dort einen Fahrradparkplatz findet.

Für Fahrraddiebe ist dieses Parkhaus allerdings ein gefundenes Fressen, denn das Parkhaus hat weder eine Videoüberwachung noch Wachpersonal! Besonders nachts toben sich dort Fahrraddiebe aus. Trotz der hohen Diebstahlrate schreckt es keinen Bernauer ab dort sein Fahrrad abzustellen, im Gegenteil: Die Auslastung steigt! Seit November dieses Jahres ist die Polizei rund um die Uhr am Bahnhof präsent – und das zeigt Wirkung. Viele Fahrraddiebstähle konnten aufgeklärt und weitere größtenteils verhindert werden. Ich kann euch allen das Fahrradparkhaus in Bernau nur empfehlen!

Andy David Siefert



Begutachtung von Alleebäumen

Unser VCD-Landesverband setzt sich gemeinsam mit anderen Umweltverbänden für die Rettung der Alleen in Brandenburg ein. Wir kümmern uns weiterhin um die Erhaltung der Straßenbäume in der Landeshauptstadt Potsdam. Das funktioniert so:

Die Untere Naturschutzbehörde teilt dem „Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände“ mit, welche Bäume gefällt werden sollen. Der VCD ist zwar kein anerkannter Naturschutzverband, wird aber beratend tätig.

Oft wurden die Bäume vorher von bestellten und bezahlten Baumsachverständigen begutachtet. Diese, wie auch die Untere Naturschutzbehörde, sind für die Standsicherheit der Bäume verantwortlich, d.h. bei geringsten Anzeichen möglicher Gefährdungen muss der Baum gefällt werden.

Hier scheiden sich dann aber bisweilen die Geister: Während die offiziellen Sachverständigen oft auf Nummer sicher gehen und für eine schnelle Fällung plädieren, versuchen wir Baumfreunde viele Bäume davor zu bewahren.

Da ich durch meine jahrelange Tätigkeit auf dem Stahnsdorfer Waldfriedhof in Fragen der Lebensdauer und Standsicherheit von Bäumen erfahren bin, sehe ich das großzügig. Nicht immer muss ein Baum erhalten werden, wo offensichtlich ist, dass er sein Alter erreicht hat (Laubbäume mit über 100, Nadelbäume unter 100 Jahren).

Für jeden gefällten Baum muss eine Nachpflanzung 1:1 erfolgen, was in der Regel gemacht wird und kontrollierbar ist. Schwieriger wird es bei Fällungen aus baulichen Gründen (über 50 Prozent der Anträge). Dann muss eine Ersatzpflanzung an anderer Stelle erfolgen, nämlich im Verhältnis 1:2. Die Ausweichflächen weist die Untere Naturschutzbehörde zu, was im Nachhinein durch uns jedoch schwer kontrollierbar ist.

Die Begutachtung der Bäume ist interessant und abwechslungsreich. Und wir lernen Potsdam kennen, das sich von Waldstadt im Süden bis Groß Glienicke kurz vor Berlin-Kladow erstreckt. Ob unsere Urteile berücksichtigt werden, ist nicht immer sicher. Daher ist es enttäuschend, wenn entgegen unserer Einschätzung trotzdem gefällt wurde!

Viele Bürger und Anwohner werden erst hellhörig, wenn es zu spät ist. Daher ist es wichtig, sich schon vorher bei der zuständigen Naturschutzbehörde zu erkundigen. Unsere Straßenbäume haben viele positive Eigenschaften für die Umwelt, aber nur wenig Anwälte.

Gerhard Petzholtz

Brief an den Leiter der Polizeiinspektion Potsdam

Auf Vorschlag von Marc Nellen in der AG Rad der Stadt Potsdam haben VCD Brandenburg und ADFC Potsdam Anfang November gemeinsam einen Brief an den Leiter der Polizeiinspektion Potsdam verfasst.

Anlass ist die hohe Zahl an Fahrraddiebstählen in der Stadt und die im Vergleich zu anderen Städten niedrige Aufklärungsquote. Wir hoffen auf eine baldige Antwort der Polizei!

adfc Potsdam

VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Brandenburg

An
den Leiter der Polizeiinspektion Potsdam
Herrn Polizeioberrat Maik Toppel
Henning-von-Tresckow-Straße 9-13
14467 Potsdam

Potsdam, 29.10.2013

Sehr geehrter Herr Polizeioberrat Toppel,

mit großer Besorgnis nehmen wir zur Kenntnis, dass sich die Zahl der Fahrraddiebstähle in Potsdam auf einem konstant hohen Niveau bewegt. Im Jahr 2011 wurden hier fast 600 Fahrräder als gestohlen gemeldet. Die Aufklärungsquote konnte gegenüber dem Vorjahr zwar von einem historisch niedrigen Wert von 3,2 auf 15,9 Prozent gesteigert werden. Die Polizei räumt jedoch selbst ein, dass sich dieser Rückgang eher durch „zufällige Ermittlungserfolge“ erklären lässt. Im bundesweiten Vergleich ist die Aufklärungsquote weiterhin unterdurchschnittlich.

ADFC und VCD setzen sich in Potsdam dafür ein, dass die Bedingungen für den Fahrradverkehr stetig verbessert werden. Für die Stadt Potsdam zahlt sich das aus mit einem besseren Image im bundesweiten Vergleich und einer günstigen Zunahme des Radverkehrs. Diese Erfolge werden jedoch getrübt durch die hohe Zahl an Fahrraddiebstählen.

Wir wollen erreichen, dass die Zahl der Fahrraddiebstähle zurückgeht und die Aufklärungsquote bei der Polizei künftig wieder steigt.

An erster Stelle stehen sicherlich Präventionsmaßnahmen wie die Diebstahlsicherung der Räder, geeignete Abstellmöglichkeiten oder die Kodierung der Fahrräder. Auch mehr Beratungsangebote, gern kooperativ, machen Sinn, denn gerade die Polizei weiß, was Diebstähle verhindern hilft. Aber wenn solche Maßnahmen nicht geholfen haben, sind die Betroffenen oft enttäuscht, wie gering die Chancen zu sein scheinen, das gestohlene Fahrrad jemals wiederzufinden. Ein Beispiel dafür finden Sie hier: http://www.brandenburg.adfc.de/kreisverbaende/potsdam/aktuell/radklau-glosse

Wir möchten Sie daher bitten, sich verstärkt dafür einzusetzen, nicht nur so viele Fahrraddiebstähle wie möglich zu verhindern, sondern auch die Aufklärungsquote zu verbessern. Vor Jahren hatte Potsdams Polizei eine „Soko Speiche“ gegründet. Im Jahr 2004 lag unter anderem durch diese Maßnahme die Aufklärungsquote von Fahrraddiebstählen bei 40 Prozent. Wir bitten Sie um Prüfung, ob eine Wiedereinsetzung dieser Soko zu weiteren Ermittlungserfolgen bei der Aufklärung von Fahrraddiebstählen - insbesondere solche, die bandenmäßig durchgeführt werden - führen kann. Wir würden die Wiedereinrichtung einer solchen Soko sehr begrüßen.

Wir sind offen für Ihre guten Vorschläge und Hinweise um gemeinsam die Situation zu verbessern. Gerne unterstützen wir Sie bei Ihren Bemühungen und stehen als Ansprechpartner zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Marc Nellen, Vorsitzender VCD Brandenburg e.V.

Erich Benesch, ADFC Brandenburg e.V.

Änderung des Haushaltsplanes für 2014

Bei der Mitgliederversammlung des VCD Brandenburg am 30. August 2013 wurde der Haushaltsplan für 2014 beschlossen. Bereits damals war abzusehen, dass der Plan in dieser Form wahrscheinlich nicht bestehen bleibt, da unsicher war, ob der VCD Brandenburg auch im Jahr 2014 eine Förderung durch das Land erhalten wird.

Zur Erläuterung: Der VCD Brandenburg finanziert sich zum einen aus Mitgliedsbeiträgen, die vom VCD Bundesverband an die Landesverbände überwiesen werden. Den größten Teil seiner Mittel erhält der VCD Brandenburg aber durch eine Förderung des brandenburgischen Umweltministeriums. Die Förderrichtlinien wurden 2013 überarbeitet und zwischenzeitlich drohte die Förderung für den VCD Brandenburg wegzufallen.

Inzwischen ist abzusehen, dass die Förderung zumindest im nächsten Jahr erhalten bleiben wird. Daher musste unser Haushaltsplan geändert werden. Die zu erwartenden Einnahmen durch die Förderung sowie durch Mitgliedsbeiträge und Spenden wurden jeweils leicht erhöht und die Ausgabenposten entsprechend angepasst.

Dank einer Rücklage aus Eigenmitteln können wir zudem die Umweltbibliothek im Haus der Natur Potsdam, die vom Verein ARGUS betreut wird, im nächsten Jahr mit insgesamt 1.200 Euro unterstützen. ARGUS ist auf Unterstützung angewiesen, da der Verein 2014 keine Förderung durch das Land Brandenburg mehr erhalten wird.

Den geänderten Haushaltsplan können Sie auf Nachfrage gerne von unserer Geschäftsführerin Katharina Hinse erhalten. Die Kontaktdaten finden Sie unten auf der Rückseite des Rundbriefes.

Katharina Hinse

Dank an Karl-Heinz Seiffert

Karl-Heinz ist im August auf eigenen Wunsch aus dem Vorstand ausgeschieden. Das Ehepaar Seiffert wohnt in Gohlitz (Havelland) in einem sehr alten Haus. Von außen sieht man es dem Gebäude nicht an, wie viel Arbeit innen noch wartet und jetzt viel Kraft erfordert.

Karl-Heinz war vor seinem Rentnerleben als studierter Bauingenieur in der Landesbauverwaltung in Potsdam tätig. So kennt er viele bürokratische Abläufe und hat uns im VCD darin sehr gut beraten. Auch seine Stellungnahmen zu ÖPNV-Fahrplänen waren gut und brauchbar. Er hat uns versprochen, bei Bedarf weiter mitzuhelfen, auch wenn er jetzt nicht mehr im Vorstand ist.

Danke, Karl-Heinz!

Gerke Pachali

Ein neues Vorstandsmitglied: Andy David Siefert

Liebe Mitglieder des VCD-Brandenburg,

mein Name ist Andy und ich bin 17 Jahre alt. Ich komme aus Bernau und lebe dort seit ungefähr 16 Jahren. Ich besuche zurzeit die 12. Klasse und werde im Juni 2014 mein Abitur machen. Seit Juni 2013 bin ich im VCD und wurde am 30. August 2013 in den erweiterten Vorstand des VCD Brandenburg gewählt. Ich beschäftige mich hauptsächlich mit dem öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Barnim und dem Regionalverkehr in Brandenburg. Ehrenamtlich engagiere ich mich auch noch bei der Berliner Parkeisenbahn, wo ich seit September 2007 tätig bin.

Habt Ihr Fragen zu meiner Person oder Tipps und Hinweise? Dann schreibt mir einfach eine E-Mail an andy-david.siefert@vcd-brandenburg.de!

Neuigkeiten aus Brandenburg

„Unser Auto hat heut' frei“

Der autofreie Tag ist ein international bekannter Aktionstag, der dazu aufruft, an diesem Tag bewusst auf das Auto zu verzichten. Das soll zum Nachdenken führen, auch im Alltag das Auto öfter stehen zu lassen und auf andere, umweltfreundlichere Verkehrsmittel umzusteigen. Unter dem Motto „Frankfurt bewegt sich: Ohne Auto mobil“ beteiligte sich die Stadt Frankfurt (Oder) am 21. September an dieser Aktion.

An diesem Tag war die Karl-Marx-Straße (Magistrale) von 10 bis 16 Uhr für den Autoverkehr gesperrt. Nur Busse und Bahnen durften die Absperrungen passieren. Verschiedene Info-Stände, eine Bühne sowie Imbissstände waren auf der Straße aufgebaut. Kleine und große Besucher konnten sich über autofreie Mobilität informieren, Elektrofahrräder ausprobieren, mit Dreirädern um die Wette fahren, Tanzaufführungen und den Fanfarenzug bestaunen oder selbst bei Sportprogrammen mitmachen.

Auch der VCD Brandenburg informierte mit einem eigenen Stand über nachhaltige Mobilität sowie die Angebote des VCD. Der Schwerpunkt lag dabei auf dem Projekt „klimaverträglich mobil 60+“ (siehe Titelgeschichte). Zwar hielt sich der Andrang auf der Magistralen in Grenzen, insgesamt war die Aktion aber ein Erfolg. Die Besucher genossen es, auf der sonst stark befahrenen Straßen gefahrlos auf und ab spazieren zu können.

Der Stand des VCD lockte auch durch das „Wunschticket“ einige Interessierte an. Hier konnten die Besucher ihre Wünsche für das Bus- und Bahnangebot in und um Frankfurt eintragen. Die „Tickets“ wurden von uns gesammelt und am Nachmittag an Ronald Benke von der Stadtverwaltung Frankfurt übergeben.

Nicht alle Einzelhändler an den Straßenseiten waren jedoch von der Aktion überzeugt. Einige ließen ihre Läden an diesem Tag sogar aus Protest geschlossen. Dass an einem solchen Tag vielleicht mehr Fußgänger und damit mehr potenzielle Kunden unterwegs sind, daran hatten sie wohl nicht gedacht.

Impressum:

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

Redaktion
Christoph Rudel, Gerhard Petzholtz, Gerke Pachali, Jonathan Metz, Katharina Hinse, Marc Nellen (V.i.S.d.P.)

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

Layout und Satz
Jonathan Metz

Auflage
700 Stück

Redaktionsschluss
28. November 2013

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

Bildnachweise
Sabine Stanelle S. 1; VCD e.V. S. 2; Archiv Südwestkirchhof S. 3; Dieter Schuster S. 4, 5; Gerke Pachali S. 6, 9 Mitte, 12; Stadt Bernau S. 7; Wikimedia S. 9 links; Andy David Siefert S. 9 unten; Katharina Hinse S. 10; Maximilian Reuss S. 11 links; Landeshauptstadt Potsdam/Barbara Plate S. 11 rechts.

„Wo kommt ihr her? Und wie seid Ihr hierher gekommen?“

Mit diesen Fragen wurden Studierende auf dem „Markt der Möglichkeiten“ im Rahmen der Potsdamer Hochschultage am 13. November 2013 begrüßt.
Das Thema der Hochschultage lautete „Ökosoziale Marktwirtschaft & Nachhaltigkeit“, und so war das Potsdamer Haus der Natur mit einem großen Infostand vertreten. Gemeinsam präsentierten sich die Verbände des Hauses unter dem Motto Stadtnatur und informierten über die Themen Bürgerbeteiligung, Umweltbildung und Verkehr. Das letzte Thema, den umweltfreundlichen Verkehr in der Stadt, vertraten der VCD Brandenburg und der Potsdamer Verein ARGUS zusammen.
Die oben erwähnten Fragen konnten die Besucher dadurch beantworten, dass sie einen farbigen Klebepunkt auf die große Landkarten von Berlin und Brandenburg klebten. Die Farben standen für unterschiedliche Verkehrsmittel; die Farbpunkte sollten jeweils auf den Ausgangspunkt der Anreise platziert werden. So kamen wir nicht nur mit den Studierenden ins Gespräch, sondern hatten am Ende mit der bunt beklebten Karte auch ein schönes und aufschlussreiches Bild über das Verkehrsverhalten. Der Großteil der Studierenden war mit Bus und Bahn und/oder Fahrrad angereist. Die wenigen Autofahrer, die rote Punkte aufkleben sollten, schämten sich fast ein wenig. Darüber hinaus wurden Umfragekärtchen verteilt, auf denen Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsverbindungen zwischen den Hochschulstandorten vermerkt werden konnten. Die Karten werden zurzeit noch ausgewertet. Die Ergebnisse sollen an die Verkehrskommission der Uni Potsdam übergeben werden.

Wir wollten es wissen!

Wir wollten Anfang September von den SpitzenkandidatInnen des Wahlkreises 61 (Potsdam und Umland) wissen, wie sie sich die Verkehrswende vorstellen und was sie konkret im Falle ihrer Wahl in den Deutschen Bundestag am 22. September zur Lösung der Verkehrsprobleme in Potsdam unternehmen wollen. Bei einer Podiumsdiskussion, die Marc Nellen als Landesvorsitzender des VCD Brandenburg moderierte, kam es zu einem lebhaften und auch strittigen Schlagabtausch zwischen – auf dem Foto von links nach rechts – Norbert Müller (DIE LINKE), Jacqueline Krüger (FDP), Katherina Reiche (CDU), Annalena Baerbock (B90/Die Grünen) und Pete Heuer (SPD), der die Direktkandidatin Andrea Wicklein vertrat. Einig waren sich alle Podiumsgäste, dass in Potsdam und Umgebung zu viele Autos auf zu wenigen Straßen unterwegs sind. Uneinig war man über mögliche Lösungen: Während Norbert Müller und Annalena Baerbock argumentierten, vorrangig müssten Wege zur Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesucht werden, sahen die Kandidatinnen von CDU und FDP die Ursache für die Probleme eher in einer nicht autogerechten Verkehrspolitik in Brandenburg und Potsdam. Katherina Reiche erneuerte auch ihre Forderung nach einem dritten Havelübergang in Potsdam für Autos. Frau Reiche erntete für diesen Vorschlag Widerspruch sowohl von den anderen Kandidaten als auch aus dem Publikum.
Mittlerweile wissen wir, dass Katherina Reiche den Wahlkreis 61 direkt gewonnen hat und Annalena Baerbock über die Landesliste in den Bundestag eingezogen ist. Die anderen KandidatInnen haben es nicht geschafft.

Geisterradler in Potsdam ausgebremst

Als „Geisterradler“ werden Fahrradfahrer bezeichnet, die den Radweg oder den Bürgersteig in der falschen Richtung, also auf der linken Straßenseite befahren. Das ist nur in Ausnahmefällen erlaubt, nämlich dann, wenn der Radweg als „beidseitig befahrbar“ durch Pfeile auf der Fahrbahn oder Schilder gekennzeichnet ist. Das „Geisterradeln“ ist eine Ordnungswidrigkeit. Viel wichtiger aber noch: Es stellt eine Gefahr für die anderen Verkehrsteilnehmer sowie den Radler selbst da.

Aus diesem Grund fand am 28. August 2013 die „Aktion Geisterradler“ statt. Dabei wurden an der Ecke Zeppelinstraße/Lennéstraße in Potsdam Fahrradfahrer angesprochen, die auf der falschen Seite unterwegs waren und über die Gefahren dieses Verhaltens aufgeklärt. Initiiert hat diese Aktion die Stadtverwaltung Potsdam. Auch der VCD Brandenburg beteiligte sich. Gerhard Petzholtz und Jonathan Metz konnten einige Radler stoppen und auf die Gefahren aufmerksam machen. Nicht alle zeigten sich dabei einsichtig; manche nahmen schon Reißaus, bevor sie überhaupt angesprochen wurden. Doch bei dem einen oder anderen hat die Aktion vielleicht bewirkt, künftig nur noch auf der „richtigen“ Straßenseite unterwegs zu sein.

Gedanken zum Jahresende

Das wird kein Rückblick auf die großen Ereignisse oder Katastrophen des Jahres 2013, sondern er liegt irgendwo dazwischen.
Im Frühjahr und Sommer haben zwei Persönlichkeiten unerwartet vor der (Welt-)Öffentlichkeit Ihren freiwilligen Rücktritt mitgeteilt: Papst Benedikt II. und der Ministerpräsident Matthias Platzeck.
Beiden nannten gesundheitliche Gründe, machten aber keinen Hehl daraus, dass sie einfach nicht mehr können. Das waren völlig neue Töne, denn in gleicher Situation werden von großen Männern die Ursachen meist bei anderen Personen oder den diffusen Sachzwängen gesucht. Nur keine eigenen Schwächen zeigen in unserer Leistungs- und Konsumgesellschaft.
Bezeugen die Rücktritte von Papst Benedikt II. und Ministerpräsident Platzeck nicht Größe und gleichzeitig Demut und zeigen, dass es auch anders, nämlich menschlicher, in unserer Gesellschaft zugehen kann?!
Beide Männer haben natürlich Nachfolger (bei Platzeck in der gleichen Stunde), die hoffentlich die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen werden.
Platzecks Nachfolger, Dietmar Woidke, der als Innenminister bereits Profil gezeigt hatte, machte sich schnell von seinem Vorgänger frei. Auf umweltpolitischem Gebiet setzt Woidke weiterhin auf die Braunkohle in der Lausitz, seiner Heimat! Positive Änderungen sind in der Verkehrs- und Umweltpolitik bisher nicht zu erkennen.
Verkehrspolitisch hält er mit seinem Minister Vogelsänger an weiteren Eisenbahnstrecken-Stilllegungen in der Prignitz fest. Dafür wird dort der erste Spatenstich für die unnötige Autobahn 14 bei Perleberg öffentlichkeitswirksam gefeiert.
Beim Flughafenbau BER hält der Ministerpräsident sich, ähnlich wie sein Berliner Kollege, sehr bedeckt – und das ist gut so.
Wir wünschen unserem brandenburgischen Ministerpräsidenten Dietmar Woidke in seinem Amt viel Erfolg. In ökologischen Belangen kann er sich der Unterstützung und Beratung wird der VCD Landesverbands verlassen.

Gerhard Petzholtz

Adressfeld

Als Mitglied im VCD Brandenburg klebt an dieser Stelle der Adressaufkleber, damit Sie zweimal im Jahr Ihren Mitgliederrundbrief erhalten. Außerdem schicken wir Ihnen alle zwei Monate das bundesweite VCD-Magazin fairkehr zu.

Kunst am Bau

An mehreren Autobahnbrücken im Land Brandenburg findet sich folgendes Symbol, das Sie im Bild unten rechts sehen können.
Will uns der Künstler/die Künstlerin damit etwas sagen? Und wenn ja, was könnte das sein?
Wir sind auf Ihre Interpretationen gespannt.
Diese können Sie uns per E-Mail an info@vcd-brandenburg.de oder per Post an VCD Brandenburg, Lindenstraße 34 in 14467 Potsdam zukommen lassen.

Wir laden Sie ein!

Aktiventreffen
Am Freitag, den 28. März 2014, findet das nächste Aktiventreffen statt. Es sind alle herzlich eingeladen, die sich vorstellen können, sich beim VCD Brandenburg einzubringen, natürlich auch diejenigen, die bereits jetzt aktiv sind. Beginn ist ab 16 Uhr im Haus der Natur in Potsdam.

Über weitere Termine informieren wir Sie auf www.vcd-brandenburg.de unter dem Menüpunkt „Termine“ und über unseren E-Mail-Newsletter.

Kontakt zum VCD Brandenburg e.V.

Bitte wenden Sie sich an unsere Geschäftsführerin Katharina Hinse:
Haus der Natur, Lindenstraße 34, 14467 Potsdam
Telefon: (0331) 201 55-60, Fax: (0331) 201 55-66
Mail: info@vcd-brandenburg.de
Sie erreichen uns am Dienstag von 11 bis 13 Uhr und 15 bis 18 Uhr sowie am Mittwoch von 11 bis 13 und 14 bis 16 Uhr (Abweichungen werden auf unserer Internetseite bekannt gegeben).
Im Internet finden Sie uns unter **www.vcd-brandenburg.de**.