VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Brandenburg

Mitgliederrundbrief Sommer 2016

Neues aus Brandenburg

Mobilitätsbildung in Brandenburg

VCD startet Ausbildung von ModeratorInnen für einen sicheren Weg zur Kita

Du möchtest etwas für sichere Mobilität im Land Brandenburg und in deinem unmittelbaren Umfeld tun? Aber für den VCD Nahverkehrsbeiräte und Infrastrukturausschüsse zu besuchen, Pressemitteilungen und fachsimpelige Stellungnahmen zu verfassen findest du nicht so spannend? Du möchtest lieber direkt mit Menschen vor Ort arbeiten?

Dann haben wir etwas für dich: Seit kurzem können sich InteressentInnen über den VCD als ModeratorInnen für das Mobilitätsbildungsprogramm „Kind und Verkehr“ ausbilden lassen. In Informationsveranstaltungen in Kitas und Kindergärten führen die ModeratorInnen die Eltern an das Thema Verkehrssicherheit heran.

Fortsetzung auf der nächsten Seite.

Unsere Themen in dieser Ausgabe

Kreisgruppe Oberhavel 2
Kaufprämie für E-Autos 3
Gigaliner in Brandenburg 3
Bundesverkehrswegeplan 2030 4
Alleen-Aspekte 5
Preisvergleich Bahn und Fernbus 6
Deutsch-Polnische Bahnstrecken 8
Bauarbeiten auf der Linie S 7 9
Neues vom Bahnhof Fürstenberg .. 10
Jubiläum in Dannenwalde 10
Fehlende Tramschleife in Cottbus .. 11
Bahnhof des Rundbriefs 11
Radstation Potsdam Hbf. 12
Gartenstadt Drewitz 13
Radschnellwege für Potsdam 14
Regio-Tram 15
Unsere nächsten Termine 15
Position zur Stammbahn 16

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

Bürgerbegehren sind in! Das ist für sich genommen eine gute Nachricht, weil es unsere Demokratie stärkt, wenn BürgerInnen für ihre Überzeugungen eintreten. Gutes Beispiel ist das Bürgerbegehren gegen Massentierhaltung. Nach Zustimmung des Landtages soll Brandenburg nun einen Tierschutzplan und Tierschutzbeauftragten sowie Großmastanlagen weniger Landesfördermittel erhalten. Ein schöner Erfolg!

Das Bürgerbegehren „Potsdamer Mitte neu denken“ wirft die berechtigte Frage auf, ob sich die Vollendung der Potsdamer Mitte dem Leitbild eines Wiederaufbaus in den Kulissen des 19. Jahrhunderts unterwerfen muss. Das Bürgerbegehren hat einen Diskurs darüber angestoßen, ob der Abriss eines gut ausgelasteten Hotels, einer Fachhochschule und eines Wohnensembles mit günstigen Mieten wirklich alternativlos ist.

Aber es gibt auch Beispiele, die nachdenklich machen, wie die derzeit laufende Volksinitiative „Rettet Brandenburg!“, deren Ziel es ist weitere Windkrafträder zu verhindern. „Verlust von Heimatgefühlen“ und „verminderte Immobilienpreise“ werden als Argumente angeführt. Wie die Energiewende trotzdem gelingen soll, darauf gibt die Initiative keine Antwort.

Ich meine, wir sind die letzten 60 bzw. 25 Jahre in Deutschland gut mit unserer parlamentarischen Demokratie gefahren. Politische Entscheidungen werden in der Regel nach langen Beratungen unter Einbeziehung eines möglichst breiten Sachverstandes getroffen. Bürgerbegehren verengen die Komplexität der Sachverhalte oftmals auf banale Ja-nein-Entscheidungen und lassen die Folgen außer Acht.

Daher: Bürgerbegehren sind eine gute Ergänzung unserer parlamentarischen Demokratie. Ersetzen können sie diese jedoch nicht.

Einen schönen Sommer wünscht

Ihr Marc Nellen

Hauptbestandteil der Ausbildung ist ein Wochenendseminar, in welchem Moderationsmethoden trainiert werden. Auch wirst du dabei für Gesprächsführung und Veranstaltungsleitung fit gemacht wird. Außerdem bekommen alle angehenden ModeratorInnen umfangreiches Schulungsmaterial, um sich auch inhaltlich gut vorbereiten zu können.
Nach erfolgreicher Ausbildung kannst du selbst in deinem Umfeld Kitas ansprechen und zu Elternabenden einladen. Anfragen, die wir als VCD von Kindergärten erhalten, leiten wir natürlich an dich weiter. Dabei besteht kein Zwang, bestimmte Termine abdecken zu müssen. Um die Ausbildung zu rechtfertigen, gibt aber es eine lose Zielmarke, von 15 Veranstaltungen in drei Jahren. Für jeden Termin, den du wahrnimmst, erhältst du 75 Euro Aufwandsentschädigung.

Möchtest du dabei helfen, dass Kinder sicher und selbstständig mobil sein können? Hast du Lust auf spannende Gespräche mit Eltern, eine fundierte Moderationsausbildung und einen kleinen Zuverdienst? Dann musst du dich nicht mehr lange gedulden: die nächste Ausbildungsrunde findet im Herbst statt. Daher melde dich möglichst frühzeitig – auch mit unverbindlichen Fragen – in unserem Landesbüro (Kontaktdaten auf der letzten Seite) oder direkt bei Anja Hänel vom Bundesverband (anja.haenel@vcd.org).

Jonathan Metz

Weitere Infos zum Programm „Kind und Verkehr“ beim Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) unter

www.bit.ly/1WsfB8X

Die Mobi-Kids Mo und Jonas sind die VCD-Botschafter für die Mobilitätsbildung.

Regional engagiert im Norden Brandenburgs

Die VCD Kreisgruppe Oberhavel vergrößert und gestärkt

Am 20. Mai 2016 fand in Oranienburg ein offenes „Kennenlern-Treffen“ statt; eingeladen waren alle VCD-Mitglieder aus dem Landkreis Oberhavel. Acht Personen tauschten ihre grundsätzlich ökologisch orientierten Ansichten und Meinungen, zum Beispiel zum Fahrradverkehr in der Region, aus und planten zukünftige Aktionen.
In den kommenden Wochen soll der in der allgemeinen Diskussion befindliche Verkehrsentwicklungsplan des Kreises durchgearbeitet und kritisch diskutiert werden. Dazu soll ein Fachmann aus der Verwaltung eingeladen werden.
Der harmonische Verlauf und die sich ähnelnden Interessen der Teilnehmer lassen hoffen, dass die Vergrößerung und Stärkung der bisher recht kleinen Gruppe von Dauer sein wird. Bisher ist die Kreisgruppe vor allem im Nahverkehrsbeirat Oberhavel aktiv.

Wer Interesse hat, die Aktivitäten der VCD-Gruppe im Landkreis Oberhavel mitzugestalten, ist herzlich eingeladen. Unser Landesbüro (die Kontaktdaten finden sich auf der letzten Seite dieses Rundbriefs) vermittelt gern den Kontakt zu den Aktiven.
Und für alle im übrigen Brandenburg: Macht das nicht Mut, die Gründung weiterer lokaler Gruppen zu wagen?

Christoph Rudel

Aktive aus dem Kreis Oberhavel: Die Teilnehmer am Kennenlern-Treffen in Oranienburg.

Finanzieller Anreiz zum Kauf von E-Autos

Die Bundesregierung hat am 27. April 2016 beschlossen den Kauf eines E-Autos mit einer Prämie von 3000 bis 4000 Euro anzuheizen, vorausgesetzt das Parlament stimmt zu, wovon auszugehen ist. Die Kosten werden 1,2 Milliarden Euro betragen und zur einen Hälfte von der Autoindustrie, zur anderen Hälfte aus dem öffentlichen Haushalt – also aus Steuergeldern – kommen. In einer freien Marktwirtschaft müssten das allein die Autohersteller bezahlen! Aber würde nicht jeder Hersteller die Produktion sofort einstellen, wenn nur 0,1 Prozent des Absatzes aus E-Autos erwirtschaftet werden? Aber Deutschland braucht ein Prestige-Projekt – koste es was es wolle. Auf Grund der fragwürdigen Abwrackprämie, die 2009 den Neuwagenkauf in Deutschland anheizte, scheint die Klientel für E-Autos überschaubar – auch mit finanziellen Anreizen bleiben E-Autos für die Mehrheit der Deutschen zu teuer und zu unattraktiv.

Will man mit dem neuen Gesetzesvorschlag die Autoindustrie mit ihren bisherigen Strukturen für die Zukunft retten? Weiterhin massenhafte (Über)-Produktion und individuelle Autonutzung wie in den letzten 50 Jahren? Auch E-Autos brauchen Platz auf den überfüllten Straßen und die Null-Abgase sind zweifelhaft, wenn der Strom nicht aus regenerativer Gewinnung kommt. Einziger positiver Nebeneffekt der Förderung ist, dass Hybridfahrzeuge auch gefördert werden.

Die E-Mobilität ist keine schlechte Sache, wenn sie richtig umgesetzt wird. Das bedeutet, dass die physikalischen Gegebenheiten beachtet werden, also die mögliche Ladekapazität der Batterien. Diese ist nun mal begrenzt auf Grund der teuren wertvollen und begrenzten Rohstoffe! Die bisherige Reichweite von E-Autos er-fährt sich auf wenige 100 Kilometer, Ladestationen gibt es im Lande bisher wenige. Jede Nachladung benötigt aber einige Stunden.

Diese Antriebstechnik ist aber die einzige Alternative zur Lösung des Verkehrs in unseren übervollen Städten mit Bussen, Lieferfahrzeugen, Taxis, in Parks und auf Friedhöfen u.v.a.m. Neuerdings sieht man in den großen Pendlerströmen einen Markt, was nur sinnvoll sein könnte, wenn ÖPNV absolut nicht erreichbar ist. Bei einem Preis von 20.000 Euro für ein E-Auto kann man sich aber 15 bis 20 Jahre eine Monatskarte leisten, ohne Zusatzkosten fürs Auto!

In einem Bereich ist die E-Mobilität bisher sehr erfolgreich: bei den E-Fahrrädern. In Deutschland bewegen sich innerhalb weniger Jahre bereits 12 Millionen E-Drahtesel. Empfohlen wird, sich Räder ab 1000 Euro anzuschaffen. Das ist für die größte Klientel, nämlich Senioren, nicht immer zu stemmen – Stichwort Altersarmut. Für sehr viele wäre so ein elektrisches Fortbewegungsmittel aber ein Segen und hätte einen gesundheitlich positiven Effekt! Belohnt werden aber diejenigen, die sich mit E-Autos körperlich nicht bewegen wollen.

Der VCD Landesverband Brandenburg schlägt daher vor: einen finanziellen Anreiz zum Kauf eines E-Bikes zu etablieren! Von dieser Prämie würden weit mehr Bevölkerungsteile (und Steuerzahler) profitieren, als nur eine elitäre Klientel von Autobesitzern. Insgesamt wäre das auch kostengünstiger als 1,2 Milliarden Euro für eine ökonomisch und ökologisch nicht gerechtfertigte staatliche Maßnahme.

Gerhard Petzholtz

Überlange Lastkraftwagen

Wem nützen sie?

Nach anfänglicher Ablehnung der Feldversuche mit überlangen LKW, den sogenannten Gigalinern, hat das Land Brandenburg den Versuchen und ihrer Ausweitung nun doch zugestimmt. Ein Erfolg der Lobbyisten?

Diese auch Monstertrucks genannten Riesen-LKW sollen für die Betreiber die Transportkosten senken und dabei allgemein zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen, da die Güter so rationeller als mit kleineren LKW bewegt werden können.

Allerdings sind Umbauten bei der Infrastruktur wie an Brücken, Bahnübergängen, Tunneln notwendig, deren Kosten der Steuerzahler tragen dürfte. Zudem belastet ein Gigaliner die Straße und Brücken so viel wie 60.000 Personenkraftwagen. Der schon heute erhebliche Sanierungsaufwand für die marode Infrastruktur steigt an.

Bei dem größtenteils dichten Schienennetz im Land ist die Verlagerung der Transporte auf die umweltfreundlichere Bahn sinnvoll. Der VCD fordert, auch auf der Bundesebene, die Versuche mit den Gigalinern einzustellen und stattdessen den zur Zeit schwächelnden Bahngüterverkehr zu nutzen. Dies kann auch ein Signal für das akut von Verkauf und Personalabbau betroffene Güterwagenausbesserungswerk in Eberswalde sein.

Wenn allerdings die Deutsche Bahn-Tochter DB Schenker selbst Gigaliner betreiben will, nimmt das Geschehen skurile Eigenschaften an.

Christoph Rudel

1 Milliarde Euro für die Straße – Null für die Bahn

Ungleichbehandlung der Verkehrsträger in Brandenburg im Bundesverkehrswegeplan 2030

Ortsumgehungen für 5000 Autos am Tag durch besonders geschützte FFH-Gebiete für über sechs Millionen Euro pro Kilometer, eine überdimensionierte und auf absehbare Zeit nicht planfeststellbare A 14 und als größte Innovationen die digitale Straßenzustandserfassung und eine neue Generation von privat finanziertem Wegebau durch öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP). Schon anhand dieser drei Beispiele lassen sich wesentliche Probleme in dem Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verdeutlichen.

Entstehung des BVWP

Zunächst kurz zum Hintergrund: Seit 1973 beschließt die Bundesregierung etwa alle 15 Jahre einen Verkehrswegeplan, um den Ausbau von Bundesfernstraßen, Schienen und Wasserstraßen in Deutschland zu steuern. Angesichts einer Vielzahl an nötigen, oder zumindest für notwendig gehaltenen, Projekten zum Infrastrukturausbau ist so ein koordinierender Plan unentbehrlich. Verbindlich wie ein Gesetz ist der Plan dabei nicht.
Zur Planerstellung melden die Länder, die Deutsche Bahn AG, Kommunen, Verbände und Einzelpersonen Projekte beim Bundesverkehrsministerium an. Das Ministerium priorisiert die einzelnen Maßnahmen und teilt die für den Geltungszeitraum des Plans voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel auf. Im März 2016 hat das Bundesverkehrsministerium einen Entwurf für den BVWP 2030 vorgelegt und aufgrund europäischer Vorgaben die Öffentlichkeit zur Beteiligung aufgerufen.

Keine Vision für den Verkehr der Zukunft

Der Referentenentwurf umfasst 200 Seiten und bietet wenig Anlass zu vergnüglicher Lektüre. Dabei beginnt das Werk mit vielversprechenden Zielsetzungen: Investitionen in den Erhalt sollen Neubauten vorgezogen werden und der Beseitigung von Engpässen im Netz wird Priorität eingeräumt. Auch die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, die Schadstoff- und Treibhausgasreduktion sowie eine geringere Inanspruchnahme von Natur und Landschaft finden sich in den Zielen. Sodann wird aber umgehend eingeschränkt, dass der Plan nicht primär eine Maßnahme des Natur- und Klimaschutzes sei; mittels Infrastruktur ließen sich diese Probleme nicht lösen. Vielmehr wird auf alternative Antriebstechnologien verwiesen, wobei die sagenumwobenen E-Autos bei Betrieb mit deutschem Strommix mehr Klimagase erzeugen als die durchschnittlichen Verbrenner.
Obwohl der BVWP durch den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur herausgegeben wird – einem Ressort, in dem man doch mit einer gewissen Zukunftsaffinität rechnen sollte –, findet sich wenig Visionäres in dem Entwurf. Die Verkehrsprognose für 2030 wird als gesetzt akzeptiert und die Maßgabe ausgegeben, die Infrastruktur müsse sich den erwarteten Verkehren anpassen. Dabei ist es doch politische Aufgabe, die Zukunft zu gestalten, ein wünschenswertes Verkehrsszenario zu entwerfen und dieses anhand der Verkehrsprognosen realisierbar auszugestalten. Stattdessen werden ÖPP, die sich noch in keinem bekannten Fall für Staat und SteuerzahlerIn ausgezahlt haben und digitale Straßenzustandserfassung und Bauinformation als große Zukunftsstrategien verkauft.

Verteilung der Investitionsmittel

Insgesamt fließen von den eingeplanten 264,5 Milliarden Euro für den Erhalt sowie Aus- und Neubau 49,4 Prozent in die Bundesfernstraßen, 41,3 Prozent in die Schiene und 9,3 Prozent in die Wasserstraßen. Dabei ist ein Teil, insbesondere im Schienenbereich, der sogenannten Schleppe zugeordnet. Dabei handelt es sich um Vorhaben, die wohl erst nach 2030 finanziert werden können.

Projekte in Brandenburg

Auch der Blick auf die einzelnen Projekte fällt wenig begeisternd aus. In Brandenburg sind Investitionen in Höhe von knapp 955 Millionen Euro allein für prioritäre Straßenaus- und -neubauvorhaben eingeplant. Zu der Summe führen unzählige Ortsumgehungen mit teils nicht mehr nachvollziehbaren Nutzen-Kosten-Verhältnissen, ein umfassender Ausbau des Berliner Autobahnrings und die nach derzeitigem Stand kaum realistische Fertigstellung der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin.
Demgegenüber steht in Brandenburg im Bereich Schiene die Fertigstellung der Strecke Dresden – Berlin als bereits laufendes Vorhaben. Ansonsten findet sich in der ersten Prioritätsstufe kein weiteres Bahn-Vorhaben. Im sogenannten „Weiteren Bedarf", der schon recht niedrige Chancen auf Umsetzung hat, sind zumindest der schon seit Jahrzehnten angedachte Ausbau der Stettiner Bahn (Berlin – Szczecin (Stettin)) und die Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Görlitz/Zgorzelec aufgeführt. Damit erschöpfen sich die Ausgaben für das Brandenburger Schie-nennetz. Und selbst diese werden aufgrund der niedrigen Priorität wohl kaum bis 2030 umgesetzt.

Schönes Design, aber inhaltlich nicht überzeugend.

Fazit

Im Ergebnis blieb für den VCD Brandenburg nur die Möglichkeit eine sehr kritische Stellungnahme zu dem Plan abzugeben. Allerdings lassen die Ansätze wenig Gutes für das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung und den fertigen BVWP 2030 vermuten. Aber noch besteht Hoffnung, dass in der Überarbeitung die Projekte doch noch an den selbstgesetzten Zielen gemessen und im Sinne einer Verkehrswende abgewogen werden.

Jonathan Metz

Die Stellungnahme des VCD Brandenburg findet sich unter

www.bit.ly/1WElQsv

Kulturgut Alleen: gestern, heute und morgen

Katharina Brückmann vom BUND Mecklenburg-Vorpommern berichtete am 20. April 2016 über das Thema Alleenschutz am Beispiel unseres nördlichen Nachbarbundeslandes Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg.

Was ist eine Allee? So trivial diese Frage klingen mag, in manchen Situationen ist das gar nicht so unwichtig. Als Allee gilt gemeinhin eine Straße, an deren beiden Seiten Bäume stehen. Laut Definition in Mecklenburg-Vorpommern muss sie mindestens 100 Meter lang sein und es sollen mindestens drei Bäume auf einer Seite stehen. Wird einer davon zum Beispiel aus Altersgründen gefällt, ist es keine Allee mehr: Der besondere Schutz geht damit verloren.

Die Geschichte der Alleen in Mecklenburg-Vorpommern ist ähnlich der der Alleen in Brandenburg. In Mecklenburg-Vorpommern wurden Alleen Anfang des 19. Jahrhunderts, etwas später als in Brandenburg, an nahezu allen Wegen gepflanzt. Zur Illustration: In Brandenburg gab es im Jahr 1816 nur 209 Kilometer Alleen, im Jahr 1900 dagegen stolze 7581 Kilometer. Ähnlich war die Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, auch die Baumarten unterschieden sich nicht wesentlich von dem südlicher gelegenen Kurfürstentum.

Alleen prägen die Landschaft, sie sind jedoch auch ein wichtiges Naturgut: Viele Tiere und auch Pflanzen sind auf sie angewiesen. Falter zum Beispiel mögen die Bäume, weil sie mehr von der Sonne beschienen werden als Waldbäume. Für Flechten und Pilze bilden Alleebäume ebenfalls ein wichtiges Habitat. Fledermäusen bieten sie mit ihren Insekten Nahrung, außerdem weisen sie ihnen den Weg vom Wald zu offeneren Stellen in der Natur. Alleen sind daher wichtige Verbindungslinien zwischen den Biotopen – gerade in einer Landschaft, die durch großflächige Landwirtschaft mit wenig Heckenunterteilung geprägt ist.

Die Neupflanzung einer Allee kostet Geld. In Mecklenburg-Vorpommern rechnet man mit 300 Euro je Alleebaum, nimmt man den Pflegeaufwand hinzu, sind es rund 450 Euro. Doch umgekehrt haben Alleen auch einen wirtschaftlichen Wert. Gerade für den Tourismus haben sie eine große Bedeutung. Fehlen sie, wird auch die Region unattraktiver. Selbst für die Verkehrssicherheit haben Alleen – entgegen landläufiger Meinung – einen wichtigen Wert. Schon seit alters her dienen sie als Wegweiser für die Reisenden, zeigen, wo die Straße hinführt. Diese Bedeutung haben Alleen auch heute. Zudem helfen sie dabei, die Geschwindigkeit der Autofahrer zu reduzieren und auf diese Weise auch Unfälle zu vermeiden.

Katharina Brückmann vom BUND Mecklenburg-Vorpommern

Probleme mit den Neupflanzungen bereitet die seit 2009 geltende „Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme“ (RPS 2009). Obwohl das Wort Allee in ihr nicht auftaucht, sind die Bestimmungen für die Errichtung von Leitplanken so gehalten, dass die Anpflanzung von Alleen sehr erschwert wird. Gemeinsam mit vielen anderen Organisationen hat der BUND Mecklenburg-Vorpommern einen „Gemeinsamen Forderungskatalog“ entwickelt, der sinnvolle Lösungen vorschlägt, dieses Regelwerk im Interesse des Alleenschutzes anzupassen. So soll nicht die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit einer Straße, sondern die tatsächliche Verkehrsbelastung und die tatsächliche Gefahrenlage Kriterium dafür werden, ob die RPS auf Alleen Anwendung findet.

Krister Volkmann

Der VCD Brandenburg unterstützt den im Artikel erwähnten „Gemeinsamen Forderungskatalog“. Mehr dazu unter

www.bit.ly/252ZMZz

Fernbus und Fernbahn im Vergleich

Fazit: Preise sind erstaunlich ähnlich

Oft heißt es, Fernbusse sind deutlich günstiger als Fernzüge. Das ist sicherlich bei manchen Strecken der Fall. Wer „nur“ von Berlin nach Hamburg reist, kann dies mit dem Fernbus unter Umständen deutlich günstiger tun. Bei anderen Strecken, die auch Regionalzüge und S-Bahnen einschließen, sieht es aber auf einmal gar nicht so klar aus. Die große Überraschung bei einer fiktiven Osterreise war: Egal ob man sich für einen Fernbus oder den klassischen IC entscheidet – der Preis ist fast gleich.

Für den Test wurden zwei Verbindungen ausgesucht, die ähnlich lang sind: einmal eine Verbindung Potsdam – Paderborn, einmal eine Verbindung Potsdam – Plauen im Vogtland. Die Preise wurden im Internet gut einen Monat vor den Osterfeiertagen recherchiert. Hinreise sollte zu einer „zivilen“ Zeit am Karfreitag sein, die Rückreise bereits am Ostersonntag, um die ganz teuren Preise am Ende des langen Wochenendes zu vermeiden. Die Ergebnisse sind in den folgenden vier Tabellen zusammengefasst, für die Rückfahrt allerdings jeweils in etwas verkürzter Form:

Potsdam – Paderborn: Hinfahrt Karfreitag (25.03.2016) mit Bahncard 25 und Postbus-Karte

Hauptanbieter	*ab*	*an*	*Teilstrecken*	*Preis: Gesamt * Fernbusanteil * Bahnanteil*
Deutsche Bahn	06:39	11:46	Potsdam Hbf – Magdeburg Hbf : RE Magdeburg Hbf – Hannover Hbf: IC Hannover Hbf – Paderborn: S-Bahn	29,00 € * 0,00 € * 29,00 €
Deutsche Bahn	09:55	14:46	Potsdam Hbf – Magdeburg Hbf : RE Magdeburg Hbf – Hannover Hbf: IC Hannover Hbf – Paderborn: S-Bahn	29,00 € * 0,00 € * 29,00 €
Deutsche Bahn	15:55	20:46	Potsdam Hbf – Magdeburg Hbf : RE Magdeburg Hbf – Hannover Hbf: IC Hannover Hbf – Paderborn: S-Bahn	29,00 € * 0,00 € * 29,00 €
MeinFernbus	09:00	14:00	Potsdam Hbf – Berlin ZOB: S-Bahn Berlin ZOB – Paderborn ZOB: Bus	38,80 € * 35,50 € * 3,30 €
MeinFernbus	14:00	19:20	Potsdam Hbf – Berlin ZOB: S-Bahn Berlin ZOB – Paderborn ZOB: Bus	30,80 € * 27,50 € * 3,30 €
MeinFernbus	16:30	22:05	Potsdam Hbf – Berlin ZOB: S-Bahn Berlin ZOB – Paderborn ZOB: Bus	30,80 € * 27,50 € * 3,30 €
Postbus	08:00 11:55	11:45 13:46	Potsdam Hbf – Berlin ZOB: S-Bahn Berlin ZOB – Hannover ZOB: Bus Hannover Hbf – Paderborn: S-Bahn	37,85 € * 14,25 € * 23,60 €
Postbus	09:40 12:55	12:50 14:46	Potsdam Hbf – Berlin ZOB: S-Bahn Berlin ZOB – Hannover ZOB: Bus Hannover Hbf – Paderborn: S-Bahn	37,85 € * 14,25 € * 23,60 €
Postbus	13:30 17:55	17:10 18:46	Potsdam Hbf – Berlin ZOB: S-Bahn Berlin ZOB – Hannover ZOB: Bus Hannover Hbf – Paderborn: S-Bahn	37,85 € * 14,25 € * 23,60 €

Paderborn – Potsdam: Rückfahrt Ostersonntag (27.03.2016) mit Bahncard 25 und Postbus-Karte

Hauptanbieter	*ab*	*an*	*Gesamtpreis*
Postbus	13:21	19:00 (Berlin ZOB)	29,15 €
MeinFernbus	11:25 16:25	17:00 (Berlin ZOB) 22:00 (Berlin ZOB)	25,30 € 25,30 €
Deutsche Bahn	13:13	17:58	29,25 €

Potsdam – Plauen (V): Hinfahrt Karfreitag (25.03.2016) mit Bahncard 25 und Postbus-Karte

Hauptanbieter	*ab*	*an*	*Teilstrecken*	*Preis: Gesamt * Fernbusanteil * Bahnanteil*
Deutsche Bahn	06:55	11:18	Potsdam Hbf – Berlin Hbf: RE Berlin Hbf – Leipzig Hbf: IC Leipzig Hbf – Mehlteuer: Privatbahn Mehlteuer – Plauen (V): Privatbahn (mit Erfurter Bahn und Vogtlandbahn)	21,75 € * 0,00 € * 21,75 €
Deutsche Bahn	12:25	17:59	Potsdam Hbf – Berlin Hbf: RE Berlin Hbf – Dresden Hbf: EC Dresden Hbf – Plauen (V): RE	35,25 € * 0,00 € * 35,25 €
MeinFernbus	14:45 17:56	17:20 20:05	Potsdam Hbf – Leipzig Hbf: Bus Leipzig Hbf – Gera Hbf: Privatbahn Gera Hbf – Plauen (V): Privatbahn (mit Erfurter Bahn und Vogtlandbahn)	31,00 € * 16,00 € * 15,00 €
Postbus	07:30 10:53	10:00 12:59	Potsdam Hbf – Berlin ZOB: S-Bahn Berlin ZOB – Dresden Hbf: Fernbus Dresden Hbf – Plauen (V): RE	32,80 € * 11,50 € * 21,30 €

Plauen (V) – Potsdam: Rückfahrt Ostersonntag (27.03.2016) mit Bahncard 25 und Postbus-Karte

Hauptanbieter	*ab*	*an*	*Gesamtpreis*
Postbus	11:59	17:30 (Berlin ZOB)	32,80 €
MeinFernbus	11:59	16:45	29,00 €
Deutsche Bahn	11:59	17:36 (über Dresden)	21,75 €

Insgesamt kann man sagen, dass die meisten Preise für die einfache Fahrt zwischen 29 und 39 Euro lagen, dass die Fahrtzeit relativ ähnlich ist, außer dass bei den Bussen meist noch die Anreise zum Busbahnhof in Berlin hinzukommt. Die Bahn – das umfasst nicht nur den Marktführer Deutsche Bahn, sondern auch kleinere Bahnunternehmen – ist meist etwas schneller, manchmal sogar klar günstiger, wie bei der frühen Verbindung mit mehreren Umstiegen nach Plauen.

Am Ende bleibt die Wahl von Fernbus oder Fernzug ein Stück weit Geschmackssache, wobei auch die Fernbusgesellschaften unterschiedlich sind, was Zielgruppe, Kundenansprache, Bezahlmöglichkeiten und auch die Datenabfrage (z.B. Angabe des Geburtsdatums) betrifft. Ebenfalls spielt für die Wahl des Verkehrsmittels eine Rolle, ob Kinder, Gepäck oder ein Fahrrad mitgenommen werden. Lässt man bei der Deutschen Bahn die Bahncard 25 weg, so erhöhen sich die Bahnpreise um rund ein Drittel, das heißt meist knapp 10 Euro. Für die Bahncard 25 spricht, dass sie eine 25 Prozent-Reduktion des Fahrpreises bei einem sehr großen und dichten Bahnnetz bietet. Wer viel mit dem Postbus fährt, kann dort eine ähnliche Reduktionskarte erwerben. Sie hilft jedoch nicht bei der Weiterfahrt mit der Bahn, die in fast allen Fällen erforderlich ist, außer bei der Direktbusverbindung Potsdam – Paderborn.

Krister Volkmann

Zur Situation des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs zwischen Süd-Brandenburg und Polen

Gerade in der letzten Zeit erfreuten uns Meldungen über neue Zugverbindungen zwischen Polen und Deutschland:

- Berlin – Gorzów Wlkp. (Landsberg a.d.W.) – Krzyz (Kreuz (Ostbahn))
- Berlin – Zielona Góra (Grünberg)
- Berlin – Szczecin (Stettin)
- Berlin – Warszawa (Warschau)

Die beiden letztgenannten Verbindungen existieren schon länger und wurden hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt.

Leider beziehen sich die genannten grenzüberschreitenden Verbindungen ausschließlich auf den nördlichen Teil Brandenburgs, der Süden geht völlig leer aus; ja, hier wurde sogar die letzte vorhandene Verbindung gekappt: Der EC „Wawel“ fuhr im Dezember 2014 zum letzten Mal.

Die Einstellung dieser Verbindung ist im Grunde verständlich. Denn wegen des schlechten Zustands der Infrastruktur konnten nur inakzeptable Fahrzeiten realisiert werden, sodass die Fahrgäste ausblieben.

Einziger Lichtblick ist der sogenannte „Kulturzug“. Dieses Zugpaar fährt seit dem 29. April bis Ende September jeweils sonnabends und sonntags von Berlin über Cottbus und Forst nach Wrocław (Breslau). Dass es diesen speziellen Zug, mit Bibliothek und Konzerten während der Fahrt, gibt, liegt daran, dass Wrocław 2016 europäische Kulturhauptstadt ist.

Die Verbindung der Partnerstädte Zielona Góra und Cottbus lässt sich auf dem Schienenweg jedoch nur schwer realisieren. Will man von Cottbus nach Zielona Góra fahren, muss man Umwege über Frankfurt oder Görlitz in Kauf nehmen. Aus 100 Kilometern werden dann geschätzte 250 Kilometer mit Fahrzeiten über vier Stunden!

Dabei erfreute sich der Osten Deutschlands vor 1945 excellenter Bahnverbindungen zu den weiter westlich gelegenen Zentren, z.B. Berlin, Cottbus, Leipzig. Prunkstück war der „Fliegende Schlesier“: 1936 fuhr er von Berlin bis Breslau in nur 2 Stunden und 34 Minuten! Und auch „gewöhnliche“ Züge erreichten Breslau in gut fünf Stunden. Allerdings fuhren sie damals in der Regel über Frankfurt und Guben. Will man die Verbindung wiederbeleben und derartige (oder bessere!) Zeiten erreichen, ist an der Infrastruktur einiges zu tun:

Variante 1: Auf der kürzesten Strecke (über Cottbus – Forst) sind auf deutscher Seite circa 20 Kilometer zu elektrifizieren und auf polnischer Seite rund 120 Kilometer grundlegend zu erneuern und zu elektrifizieren. Die Polen werden ihren Streckenabschnitt nicht vorrangig in Angriff nehmen, denn sie argumentieren damit, dass die Strecke Wrocław – Wegliniec – Grenze bereits entsprechend ausgebaut wurde und der Berliner Raum nach Fertigstellung der sog. Niederschlesien-Magistrale (2018) auch über Horka und Spremberg gut erreichbar ist.

Variante 2: Auf der nur wenig längeren Strecke über Spremberg – Horka müssten etwa 70 Kilometer elektrifiziert werden, wobei Vattenfall angekündigt hat, dass im Abschnitt Weißwasser – Rietschen eine Streckenverlegung infolge Tagebauverlagerung erforderlich wird. Wird das berücksichtigt, bleiben rund 60 Kilometer notwendiger Elektrifizierung.

Will man die Bahnverbindung Berlin – Wrocław in absehbarer Zeit wiederbeleben, kommt wohl nur Variante 2 in Frage, auch, um nicht auf die polnische Seite warten zu müssen.

Eine weitere Strecke könnte aus der Sicht Süd-Brandenburgs wiederbelebt werden: Cottbus – Poznan (Posen). Die Strecke wurde bereits 1870 von der „Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft“ eröffnet und über sie fuhren später sogar Schnellzüge von Frankfurt/Main bis nach Ostpreußen. In den 1940er Jahren gab es einen Schnellzug von Leipzig nach Königsberg (heute: Kaliningrad) und von Halle/Saale nach Allenstein (heute: Olsztyn). Insgesamt verlor diese Streckenführung nach 1918 in Folge neuer Grenzverläufe etwas an Bedeutung.

Doch in der heutigen Zeit wäre eine Wiederbelebung dieser Bahnverbindung denkbar und vermutlich sogar mit weniger Aufwand erreichbar als die nach Wrocław. Nur der etwa 50 Kilometer lange Streckenabschnitt Guben – Czerwiensk (ehemals Rothenburg) wäre zu elektrifizieren und gegebenenfalls zu erneuern. Die Strecke Czerwiensk – Zbaszynek ist bereits elektrifiziert. Nicht nur Süd-Brandenburg würde von der Wiederbelebung profitieren, sondern auch fast ganz Sachsen!

In einem ersten Schritt sollte aus unserer Sicht die Relation Cottbus-Zbanszynek (oder Poznan) mit Diesel-Traktion wiederbelebt werden, um von dort aus auch die weiter östlich gelegenen Ziele mit der polnischen Bahn erreichen zu können: Warszawa, Torun, Bydgoszcz, Gdansk. Wenn die Strecke Guben – Czerwiensk einmal elektrifiziert ist und sich die Wirtschaftlichkeit dieser Verbindung herausgestellt haben sollte, könnte man den RE 10 aus Leipzig bis nach Poznan verlängern.

Die Wiederbelebung der Strecke Cottbus – Zbaszynek würde auch der Städtepartnerschaft Cottbus und Zielona Góra dienen: Zielona Góra ist von Czerwiensk nur etwa 10 Kilometer entfernt.

Dieter Schuster

Bauen ohne Ende

S 7 zwischen Potsdam und Wannsee noch über Jahre eingeschränkt

Es ist kompliziert: Der aktuelle Bauflyer der S-Bahn Berlin zu den Gleis- und Weichenarbeiten zwischen Potsdam Hauptbahnhof und Berlin-Wannsee umfasst 16 Seiten. Es gibt zwischen März und Juni 2016 vier Betriebszustände, in denen die einzelnen Bahnen und Ersatzbusse jeweils in unterschiedlichen Abschnitten und zu anderen Zeiten fahren.

Wer in diesen Tagen auf dem Abschnitt Potsdam Hbf. – Berlin Wannsee auf die S-Bahn angewiesen ist, hat es schwer herauszufinden, ob die S-Bahn nun gerade mal wieder fährt oder doch auf den Ersatzbus ausgewichen werden muss. Allerdings hat die S-Bahn Berlin die Baumaßnahmen auf diesem Streckenabschnitt gut vorbereitet: Die Abfahrstellen der Busse sind übersichtlich ausgeschildert, die Anschlüsse klappen und die Ersatzfahrpläne werden weitgehend eingehalten. So wie es derzeit aussieht, werden die Baumaßnahmen in der vorgesehenen Zeit ab-geschlossen. Ab dem 27. Juni 2016 könnten die Bahnen dann also wieder regulär auf neuen Gleisen und Weichen durch den frisch sanierten Bahnhof Babelsberg rollen.

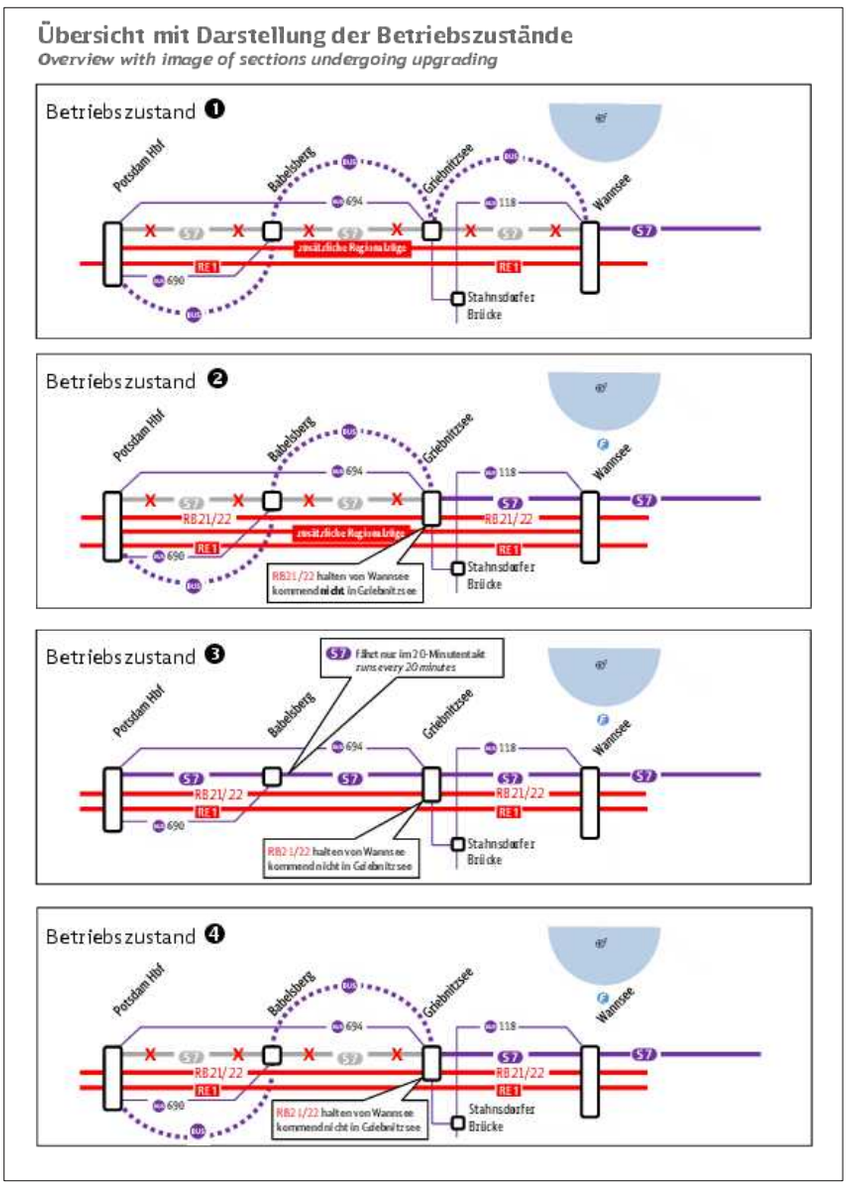
Unzureichend war jedoch der Verstärkerverkehr auf der Fernbahn zwischen Potsdam und Wannsee. Eingesetzt wurden Pendelzüge zwischen diesen beiden Bahnhöfen, die weitgehend leer hin und her fuhren. Was auch nachvollziehbar ist: Wer von Potsdam Hbf. Richtung Osten unterwegs ist, hat in der Regel das Berliner Stadtzentrum zum Ziel und nimmt gleich den RE 1 bzw. in den Spitzenzeiten die RB 21, statt mit dem Pendelzug in Wannsee erneut umzusteigen. In der Folge waren beide Zuglinien während der gesamten Bauphase nahezu ausnahmslos überfüllt. Hier wäre es sicher sinnvoller gewesen, statt der Pendelzüge die RB 21 ganztätig bis Berlin-Friedrichstraße zu verlängern. Damit hätte man problemlos einen ganztägigen 15-Minuten-Takt zwischen Potsdam Hbf. und der Berliner Mitte anbieten und den RE 1 deutlich entlasten können.

Und den S 7-Pendlern droht neues Ungemach: In den Jahren 2021 und 2022 sollen in Babelsberg fünf Bahnbrücken vollständig saniert werden. Die Arbeiten werden sich über zwei Jahre hinziehen. Betroffen sind die Brücken der S- und Fernbahnstrecke über die Karl-Liebknecht-Straße, die Wattstraße, die Anhaltstraße, die Plantagenstraße und die August-Bebel-Straße. Zuerst sollen die Brückenteile erneuert werden, über die die beiden Gleise der Regional- und Fernbahnstrecke verlaufen. Das soll im Jahr 2021 geschehen. Während der Bauarbeiten müssen die Fernbahngleise vollständig gesperrt werden.

Ist diese Baustelle überstanden, erneuert die Bahn die Brückenteile, über die das Gleis der S-Bahn verläuft. Das soll voraussichtlich im Jahr 2022 geschehen. Folglich wird die S-Bahn dann fast ein Jahr lang nicht zum Potsdamer Hauptbahnhof fahren.

Der VCD Brandenburg meint hierzu: Dass die Eisenbahnbrücken in Babelsberg marode sind und erneuert werden müssen, ist schon lange bekannt. Unverständlich bleibt daher, warum die Sanierung nicht bereits 2012 durchgeführt wurde, als im Rahmen der Gleis- und Brückenerneuerungsarbeiten zwischen Grunewald und Wannsee Fernbahn und S-Bahn jeweils fast ein Jahr gesperrt waren. Hätte man die Arbeiten in einem Zug durchgeführt, blieben den Pendlern jetzt weitere Unannehmlichkeiten für die Dauer von fast zwei Jahren erspart!

Marc Nellen



Schön bunt, aber schwer zu durchschauen: die Übersicht der Betriebszustände während der jüngsten Bauarbeiten zwischen Wannsee und Potsdam Hbf. auf der Linie S 7.

Wir schaffen das

Fortschritte am Bahnhof Fürstenberg (Havel)

Im Mitgliederrundbrief Sommer 2015 erschien ein Artikel zu dem Bahnhof und zum Verkauf des Empfangsgebäudes an einen ökologisch orientierten Investor. Für uns ein Grund, nochmals dorthin zu schauen, wobei unser Blick auch dem Bahnhofsumfeld galt.
Mittlerweile wird das Empfangsgebäude um- und ausgebaut. Eine neue Bank, eine Liege, garniert mit Blumenanpflanzungen, laden zum Verweilen ein. In kleinen Schritten gibt es weitere Verbesserungen: Im Sommer sollen Fahrräder vermietet werden, die Bahnhofshalle wird für Kunstprojekte geöffnet. Die Stadt plant die Erweiterung der Parkplätze für Autos.
Christoph Rudel von der Kreisgruppe Oberhavel: „Die Bahnhofshalle sollte auch als Unterstellmöglichkeit und Wetterschutz für die Touristen dienen. Praktisch wäre, wenn der direkte Zugang von dort zur Gaststätte wieder geöffnet würde. Bei den Parkmöglichkeiten sollte vorrangig an weitere Anlagen zum Abstellen und Sichern der Fahrräder gedacht werden."
Auch ist die Stadtverwaltung gefordert, die Wegweisung zum Bahnhof weiter zu verbesssern.
Bedauerlicherweise ist eine vollständige Barrierefreiheit für die nächsten Jahre nicht zu erwarten. In Richtung Rostock und Stralsund halten die Züge am stufenlos erreichbaren Hausbahnsteig, sodass dort gute Nutzungsmöglichkeiten für mobiltätseingeschränkte Fahrgäste bestehen. In der Gegenrichtung ist der Halt der Züge am selben Bahnsteig – Bemühungen des VCD zielten dorthin –, leider nicht möglich.
Für die nahe Zukunft sind nun die Außensanierung des Bahnhofsgebäudes sowie eine Tafel zur Begrüßung in Fürstenwalde und mit weiteren Information geplant.

Christoph Rudel

Reiselust oder Frust? Der Verkauf der Fahrkarten muss deutlich verbessert werden.

Jubiläen in Dannenwalde

1995 schlossen das Land Brandenburg und die Deutsche Bahn etwa 90 Bahnhöfe und Haltepunkte – ein Schlag für die betroffene Bevölkerung. Der Verein Fuss e.V. schrieb die Bürgermeister der betroffenen Orte an; der Ortsvorsteher von Dannenwalde antwortete. So entwickelte sich ein Widerstand; der Verein konzentrierte sich zunächst auf die Sanierung der Kirche, des Schlosses, den Bahnhof und teilte sich später in mehrere Vereine auf, um die Kräfte rationeller einzusetzen.
Nach zähen Verhandlungen, auch zur kulturellen Wiederbelebung des Bahnhofs, hielt am 2. Juni 1996 unter dem Jubel der Anwesenden wieder ein Zug am dortigen Bahnsteig.
Die Stadt Gransee kaufte die Gebäude. Der Verein Umweltbahnhof Dannenwalde baut mit wesentlicher Unterstützung der Stadt Gransee den Bahnhof um und aus.
Der Ort liegt am Kreuzungspunkt wichtiger Wander- und Radwege, an einer viel befahrenen Bundesstraße und am Wasser. Daher passen die Schaffung einer kleinen Wanderer- und Radlerpension, Öffnung der Bahnhofsstube mit – kleinen – Ausstellungen zur Geschichte des Ortes, besonders des Bahnhofes, die Organisation von Kulturveranstaltungen, Tage der offenen Tür, und natürlich die weitere Einbeziehung der Bevölkerung gut.
Vor zehn Jahren eröffnete auf einem ehemaligen Holzlagerplatz gleich am Bahnhof ein gut gestalteter Barfußpfad, der von jedermann ständig genutzt werden kann.
Der Landesverband Brandenburg und die Kreisgruppe Oberhavel des VCD gratulieren dem Verein, dem Ort Dannenwalde und der Stadt Gransee zu den Jubiläen, die am 18. Juni 2016 gefeiert werden, und wünschen ein weiteres Wachstum! Den Gästen stets ein gutes Ankommen am – barrierefreien – Bahnhof.

Christoph Rudel

Der Verein sucht dringend weitere Aktive.
Weitere Informationen unter

www.umweltbahnhof-dannenwalde.de

Millionenkredit für ein Krankenhaus-Parkhaus in Cottbus

Ausbau der Straßenbahn hat wieder einmal das Nachsehen

Am 12. März 2016 veröffentlichte die *Lausitzer Rundschau* einen Beitrag, aus dem hervorgeht, dass das Carl-Thiem-Klinikum Cottbus (CTK) einen Kredit in Höhe von 28 Millionen Euro aufnehmen will, der von der Stadt abgesichert werden soll. In einem weiteren Beitrag der *Lausitzer Rundschau* vom 25. Februar 2016 wird die Kreditsumme näher untersetzt: Rund 4 Millionen Euro soll allein der Bau des Parkhauses kosten. Begründet wird der Bau des Parkhauses wie folgt: „Durch die räumliche Nähe des geplanten Parkhauses zum zukünftigen Haupteingang und zur zentralen Notaufnahme ergeben sich kurze und barrierefreie Wege."

Genau dieses Ziel verfolgte ProTram-Cottbus mit dem Vorschlag zur Änderung der angedachten Linienführung der Straßenbahnlinie 1, und zwar im Gegensatz zum geplanten Parkhaus auf umweltverträgliche Art und Weise (Siehe *Lausitzer Rundschau* vom 6. Januar 2016). Selbstverständlich können wir dem CTK nichts vorschreiben. Doch dass die Stadt mit der Absicherung des Kredits auch den Bau des Parkhauses sanktioniert, ist für uns total unverständlich! Schließlich setzt sie damit im schlimmsten Fall 4 Millionen Euro in den Sand, die für den Bau der geplanten CTK-Tram-Schleife (rund 6 Millionen Euro) hätten verwendet werden können. Das trägt nicht nur zur Verschlechterung der Umweltsituation bei, sondern verzichtet auch auf den in der Machbarkeitsstudie Netzerweiterung Straßenbahn Cottbus von 2010 nachgewiesenen Nutzen von jährlich rund 0,5 Millionen Euro.

Wieder einmal wird der Individualverkehr unverhältnismäßig stark unterstützt, während der ÖPNV weiterhin auf höhere Zuschüsse warten muss. Offensichtlich sitzen nicht nur beim Land Brandenburg die Fördermittel für neue Parkflächen sehr viel lockerer als für den ÖPNV, sondern auch bei der Stadt Cottbus. Zur Erinnerung: Den Bau des neuen Bahnhofsparkplatzes am Wasserturm in Cottbus unterstützte das Land Brandenburg mit einer Zwei-Drittel-Förderung binnen kürzester Zeit. Fördermittel für den Umbau des Bahnhofsvorplatzes für den ÖPNV gab es hingegen erst drei Jahre später, trotz zahlreicher Lippenbekenntnisse der Landesregierung.

Und es ist auch einigermaßen unverständlich, dass die Anwohner der Leipziger Straße sich nicht wehren, wenn ihnen dieser stinkende Klotz vor die Nase gesetzt werden soll. Oder ist der Anwohnerprotest unserer Aufmerksamkeit nur entgangen?

Dieter Schuster

Bahnhof des Rundbriefs

Götz/Havel

Bahnhöfe sollten Visitenkarten sein – für den Ort und für die Bahn. Fährt man mit dem RE 1 nach Götz/Havel, ist der erste Eindruck vom Bahnhof dieses sehr schönen Dorfes, das als Ausgangspunkt für Wanderungen entlang des Götzer Berges genutzt werden kann, erschütternd: Das Bahnhofsgebäude ist verlassen und verfallen, es gibt keinen Fahrkartenautomaten, die Fahrpläne sind bis zur Unleserlichkeit mit Graffiti beschmiert und der einzige kleine Regenunterstand hat noch nicht einmal eine Sitzgelegenheit. Götz ist leider kein Einzelfall. Viele kleine Haltepunkte in Brandenburg erleben ein ähnliches Schicksal. Bis zur endgültigen Schließung ist es dann nur noch ein kurzer Schritt. Bahnhöfe sollten Visitenkarten sein – der VCD Brandenburg wünscht sich, dass diese Einsicht auch bei der Deutschen Bahn und den zuständigen Kommunen greift.

Impressum

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

Redaktion
Christoph Rudel, Gerhard Petzholtz, Jonathan Metz, Krister Volkmann, 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
1. Mai 2016

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

Bildnachweise
Christina Bretschneider S. 1, 2 oben; Christoph Rudel S. 2 unten, 10; Wikimedia Commons/Wusel007 S. 3; Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur S. 4; Pixabay.com S. 5 oben, 8; Katharina Brückmann S. 5 unten; Deutsche Bahn AG/Kai Michael Neuhold S. 7 links; Flixbus S. 7 rechts; Deutsche Bahn AG S. 9; Marc Nellen S. 11, 12; Ulf Böttcher S. 13 oben; Adam Sevens S. 13 unten; Wikimedia Commons/Dirk Schmidt S. 14; Wikimedia Commons/Reinhard Dietrich S. 15.

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

Fahrradstation Potsdam gut angelaufen

Einige Kinderkrankheiten gilt es aber noch zu beheben

In unseren letzten Winterrundbrief 2015/16 schaffte es noch kurz vor Drucklegung die Nachricht über die Eröffnung der Fahrradstation am Potsdamer Hauptbahnhof. Ende November 2015 und damit quasi zur fahrradunfreundlichsten Zeit des Jahres, öffnete Potsdams neues und erstes Fahrradparkhaus seine Pforten. Ein halbes Jahr nach Eröffnung hier ein kurzes Zwischenfazit.

Was ist gut gelaufen?

Der Standort ist perfekt gewählt. Man rollt bequem von der Babelsberger Straße, aus den östlichen oder westlichen Stadtteilen und dem Zentrum kommend, direkt in die Station herein. Der Zugang ist ebenerdig und es sind weder Stufen noch große Steigungen zu überwinden.
Man betritt die Station entweder mit der chipgesteuerten Jahreskarte oder einer einzuscannenden Tages- bzw. Monatskarte. Nach dem Auslösen des Türkontaktes öffnet sich das Eingangstor und es steht die große Auswahl von insgesamt 550 Stellplätzen zur Verfügung. Die einzelnen Stellplätze sind aus Metall. Die Kontaktstellen zwischen Fahrrad und Metallbügel sind mit dämpfenden Gumminoppen ausgestattet. So werden Kratzspuren am Fahrrad vermieden.
Hat man das Fahrrad an einem der Stellplätze angeschlossen, geht es durch eine elektrische Drehtür direkt zum Aufzug nach oben in die Bahnhofshalle. In wenigen Schritten sind dann sowohl die S-Bahn als auch die Fernbahngleise erreicht.

Am Nordausgang des Hauptbahnhofs findet kaum noch ein Rad Platz.

In der neuen Radstation gibt es noch genügend freie Stellplätze.

Hervorzuheben ist die angeschlossene Service-Station. Aufgrund der äußerst nutzerfreundlichen Öffnungszeiten von 7 bis 20 Uhr eignet sich die Station gut für Berufspendler, die ihr Rad zur Reparatur oder Inspektion bringen wollen. Morgens abgegeben ist das Rad abends nach Feierabend repariert und steht zur Abholung bereit. Die Reparaturpreise sind moderat, eine Frühjahrsinspektion kostet 19,90 Euro. Insgesamt ist die Preisgestaltung fair: Das Tagesticket kostet 1 Euro, das Monatsticket 10 Euro und das Jahresticket 100 Euro. Besonders zu begrüßen: Mit einem VBB-Jahresabo reduziert sich der Jahrespreis auf 80 Euro.

Also alles in bester Ordnung?

Leider nicht alles: Der Auslastungsgrad könnte besser sein. Nach Angaben des Stationsbetreibers sind gerade mal 25 Prozent der vorhandenen Stellplätze ausgelastet. Und das eigentliche Ziel, nämlich die völlig überfüllten Radabstellflächen vor dem Hauptbahnhof zu entlasten, wurde dabei noch nicht erreicht. Nach wie vor kann man vor dem Bahnhof vor lauter Fahrrädern kaum treten – was den Verdacht nahelegt, dass die mangelnde Auslastung vor allem eine Frage des Preises ist. Während für einen Autoabstellplatz in einem Parkhaus gerne 3 Euro und mehr die Stunde gezahlt werden, scheint eine Tagesgebühr von 1 Euro für das Fahrrad über der Zahlschwelle des normalen Fahrradfahrers zu liegen. Gleichwohl sollte an der Kostenpflichtigkeit festgehalten werden: Der Service ist gut und die Leistung eines diebstahlsicheren Abstellraums gibt es nun mal nicht zum Nulltarif. Es könnte aber dennoch darüber nachgedacht werden, weitere Rabatte einzuführen: So wären kostenlose Schnupperangebote für zum Beispiel eine Woche oder reduzierte Preise für Schüler und Studierende denkbar.
Auch an der Technik hapert es noch ein bisschen: In den vergangenen Wochen sind immer wieder die Lesescanner zum Öffnen der Eingangstore ausgefallen, so dass die Türen entweder offen standen oder das Fahrrad mühsam durch die Reparaturwerkstatt in die Station getragen werden musste. Besonders unangenehm sind verschlossene Türen jedoch nach 20 Uhr: Dann gibt es keine Möglichkeit mehr das Rad abzuholen und es bleibt – wie ich selbst erfahren musste – nur noch der Heimweg zu Fuß.

Marc Nellen

Zurück zur Natur ?

Von der Plattensiedlung zur Gartenstadt Drewitz

Mit Potsdam denken alle an Schlösser und Gärten, Villenviertel, Bürgerhäuser, Stadtschloss und nicht zu vergessen an über 20 Kirchen. Und an den umstrittenen Wiederaufbau der Garnisonkirche bzw. umgekehrt an den Abriss des Hotels „Mercure“.
Die über 160.000 Bürger zählende Landeshauptstadt, Tendenz steigend, wohnen nicht nur in renovierten und neugebauten Nobelquartieren – etwa ein Drittel der Bürger leben in Relikten aus DDR-Zeit: den Plattenbauten.
Die Verantwortlichen der Stadt waren sich bewusst, dass auch hier etwas getan werden muss, ohne die Wohnquartiere unbezahlbar zu machen, denn hier lebt ein Großteil der weniger Betuchten, darunter auch viele ausländische Mitbürger. Für dieses große Vorhaben wurde die 1990 beendete „Platte“, der Stadtteil Drewitz mit circa 6000 Einwohnern ausgewählt. Er liegt im Südosten Potsdams dicht am AVUS-Zubringer und der Nuthe-Schnellstraße. Der historische „Bahnhof Drewitz“ an der Wetzlarer Bahn heißt heute „Medienstadt Babelsberg“ (wegen des UFA-Filmparks u.a.). Aber Natur ist nicht weit: die Nuthewiesen und die Parforceheide mit dem Jagdschloss Stern.
Im damals herrschenden autogerechten Stil durchschneidet die breite Konrad-Wolf-Allee mit vierspuriger Betontrasse und Straßenbahn sowie parkenden Autos das Wohngebiet – als Durchgangsstraße nach Rehbrücke oder zum neuen Wohngebiet Kirchsteigfeld.
Das ist nach den städtebaulichen Veränderungen nun anders geworden: Rückbau auf zwei schmale Einbahnstraßen, die Trasse der Straßenbahn, mit der die Bewohner in 25 Minuten den Potsdamer Hauptbahnhof erreichen, liegt nun im grünen Gleisbett.
Alles andere ist Grünfläche: mit wassergebundenen Wegen, Spiel- und Sitzplätzen, Sportgeräten, Springbrunnen und vor allem viel Rasen mit Blumen, Ziersträuchern und Bäumen! Ein Café soll noch folgen.

Die Konrad-Wolf-Allee in der autogerechten Variante ...

... und wie sie sich nach den Umbauarbeiten präsentiert.

Als letzte Maßnahme wird ein „Grünes Kreuz“ angelegt: Zwei Nebenstraßen bilden ebenfalls eine grüne Achse. Aus diesem Grunde musste ein Plattenblock abgerissen werden, obwohl jede Wohnung in Potsdam gebraucht wird. Aber die Wirkung ist enorm: viel Luft, Licht und Grün als Sichtachse zwischen Wohnblocks.
Auch energetisch wurde und wird weiterhin einiges getan: Die renovierten Wohnblocks sind wärmegedämmt, auf den Dächern befinden sich Solaranlagen – denn: Drewitz soll zukünftig energieautark werden!
Zudem werden soziale Belange umgesetzt: mit der Stadtteilschule und dem Begegnungszentrum „Oskar“, in welchem auch für Anwohner Angebote bestehen.
Die Bewohner der Gartenstadt Drewitz wurden von Anfang an in die Planungen und Umsetzungen durch den Investitionsträger, die „ProPotsdam“ einbezogen. Wie immer gab es anfängliche Skepsis: ob es nicht zu Staus käme und wo ich „mein Auto“ parken kann? Das Parkproblem wurde gelöst, indem Markierungen auf der Parkfläche geschaffen wurden, sodass jetzt platzsparend geparkt wird und der Bedarf für alle Anwohner ausreicht.
Berechtigte Kritik gibt es allerdings, weil unerklärlicherweise vorhandene Wandbegrünung, Sträucher und Bäume im Vorfeld entfernt wurden.
Dieses Projekt kostet natürlich viel Geld. Da es deutschlandweit Vorbildwirkung hat, wird es mit Mitteln der Europäischen Union, dem Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ und von der Stadt Potsdam gefördert.
Insgesamt kann resümiert werden: Die Verwandlung dieser Potsdamer Plattenbau-Siedlung zur „Gartenstadt Drewitz“ ist bisher nachahmenswert verwirklicht worden.
Zu guter Letzt: In Drewitz befindet sich neuerdings ein massives Zelt für 100 Flüchtlinge auf deren Bewohner man noch wartet. Aus städtebaulicher Sicht finden sie hier in einer guten Struktur Zuflucht.

Gerhard Petzholtz

Radschnellverbindungen für Potsdam und das Umland

Neue Planungen der Landeshauptstadt für beschleunigten Radverkehr

Die Stadt Potsdam beauftragte die Planersocietät Dortmund, in einer Studie festzustellen, welche Gestaltungsmaßnahmen geeignet seien, den Pendlerverkehr mit dem Kraftfahrzeug auf das Fahrrad zu verlagern und attraktiv zu machen. Die Studie wurde im September 2015 vorgelegt.

Radschnellverbindungen sind für Strecken ab fünf Kilometern sinnvoll und müssen möglichst bestimmte Qualitätsstandards erfüllen. Die Standards wurden von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erarbeitet und als „Empfehlungen" veröffentlicht. So sind zum Beispiel bei Einrichtungsverkehr die Breite von mindestens drei Metern, bei Zweirichtungsverkehr von mindestens fünf Metern, weitestgehende Kreuzungsfreiheit und Steigungen nur bis zu maximal sechs Prozent vorzusehen.

Die Verkehrsplaner konzentrierten sich in ihren Untersuchungen auf drei sogenannte Vorzugstrassen und beschrieben ausführlich die schon bestehenden Vorteile der möglichen Strecken, aber auch Hindernisse und Schwierigkeiten; in einem Fazit stellten sie Prioritäten für bestimmte Abschnitte der drei Strecken zusammen.

Die untersuchten Trassen:

- Westliche: Werder – Potsdam Hbf
- Östliche: Region Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf (TKS) – Potsdam Hbf
- Nördliche: Potsdam Nord – Potsdam Hbf

Die Vorzugstrasse von und nach Werder führt über die Gebiete von Potsdam, Schwielowsee und Werder und ist circa sechs Kilometer lang. Eine Gestaltung der Route bedeute ein deutliches Mehr an Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Sicherheit. Die Kostenschätzung geht von mindestens zehn Millionen Euro aus, davon allein 3,3 Millionen Euro für die Umgestaltung der 120 Meter langen Eisenbahnbrücke am Zernsee. Empfohlen wird ein zeitnaher Ausbau einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke als erste Rangfolge innerhalb dieser Strecke. Weitere Streckenteile bekamen die zweite und dritte Rangfolge.

Die Vorzugstrasse von Potsdam Hbf nach Teltow, Kleinmachnow bzw. Stahnsdorf weise ein sehr hohes Potenzial auf, sofern bestimmte Straßenzüge in Potsdam-Babelsberg genutzt werden. Die Länge beträgt etwa zehn Kilometer bis Stahnsdorf. Die Streckenführung ist relativ einfach und daher mit 3,9 Millionen Euro recht kostengünstig. Auch hier wird im Rahmen der Studie ein zeitnaher Ausbau mit erste Rangfolge einer bestimmten Streckenführung empfohlen.

Die Verbindung innerhalb Potsdams tritt in den Hintergrund.

Die Maßnahmen finanziell aus eigener Kraft zu stemmen, ist nicht vorstellbar; Fördermittel müssen her. Aus diesem Grund haben die betroffenen Kommunen sich zusammengetan und mit diesen und vielen anderen Projekten am „Stadt-Umland-Wettbewerb" teilgenommen, der von der Europäischen Union finanziert wird. Am 23. März 2016 hat Infrastrukturministerin Kathrin Schneider die Vergabeentscheidung verkündet: Die Region Potsdam erhält statt der beantragten 53 Millionen Euro EU-Mittel für alle Projekte nur 21,8 Millionen! Das Ringen um die Gelder hat begonnen.

Detlev Strunk

Die Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen in Potsdam findet sich unter

www.bit.ly/24L4COt

So kann ein Radschnellweg aussehen: die Rad-Vorrang-Route FR1 in Freiburg im Breisgau.

Vorreiter: Kassel, Karlsruhe, Chemnitz

Perspektiven einer Zweisystembahn von Potsdam in Richtung Baumgartenbrück/Geltow

Der Leitgedanke ist: Bahnverkehr anstelle Busverkehr, wo ein hohes Fahrgastaufkommen bewältigt werden soll.
Das ist – der Stau im Wald an der Potsdamer Pirschheide beweist es – aus Richtung Geltow wie auch dorthin zweifellos der Fall. Der Bus als bloß größeres (und eingeengteres) Auto wird Fahrern des kleinen, aber eigenen Autos nicht in dem Maße überzeugen können wie ein von der Grundkonzeption her völlig anderes Verkehrsmittel: die Straßenbahn mit ihren sichtbaren Schienen, ihrer sichtbaren Oberleitung und ihrem ruhigeren Fahrverhalten. Überall dort, wo dieser Grundsatz beherzigt worden ist, kam es zu nennenswerten Fahrgastzuwächsen; dort, wo bloß ein größeres und beengteres Auto das kleine ersetzen sollte, kam es allenfalls zu Fahrgastzuwächsen in recht bescheidenem Maße.
Die aktuelle Situation in Potsdam und dem dazugehörigen Umland kann beschrieben werden als: Eingefunden in die Not der Verhältnisse.
Nun also Bäume für ein oder zwei Gleise parallel zur B 1 zwischen Potsdam und Geltow abholzen? Oder den Fuß- und Fahrradweg verengen? Oder nicht doch lieber ein bereits vorhandenes Gleis bis zur Station Caputh-Geltow nutzen, dort, an dieser Station, eine Ausfädelung bauen, südlich durch Geltow, beispielsweise bis Baumgartenbrück? Am bisher vernachlässigten Bahnhof Caputh-Geltow könnte bei einer solchen Variante noch mit dem Vorzug eines möglichen Bike-and-Ride-Fahrradstellplatzes aufgewartet werden, sodass auch die Caputher per Fähre an eine häufiger frequentierte Straßenbahn kämen, als an eine stündlich verkehrende Regionalbahn.
Bliebe bei dieser Variante allein das Fahren bei zwei verschiedenen Antriebsarten: Straßenbahnspannung und Eisenbahnspannung bzw. Straßenbahnspannung und auf der Zwischenstrecke Diesel. Auch hierfür gibt es erfolgreiche Lösungen – Karlsruhe und Kassel, Chemnitz und Nordhausen sei Dank. In Kaufungen östlich von Kassel lässt sich eine Regio-Tram-Strecke ähnlich einer möglichen Führung durch Geltow innerorts besichtigen.
Ich finde, dass eine derartige Variante ergebnisoffen geprüft werden sollte, statt den Bus-Parallelverkehr dauerhaft zu zementieren, was dessen Führung durch die Zeppelinstraße angeht. Bus-Parallelverkehre sollten überdies dem höherwertigeren Straßenbahnverkehr keine Konkurrenz machen, bedeuten sie doch nach dem Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetz und deren Nachfolger-Gesetz eine faktische Entwertung der öffentlichen Förderung in Schienen und Oberleitung. Damit will ich mich nicht gegen den Bau einer Busspur an sich aussprechen, denn der Planungshorizont von der allerersten Planung bis zur Fertigstellung einer Straßenbahn dauert gut 15 Jahre. Die Busspur könnte provisorisch hergestellt werden und damit ggf. mit weniger Auflagen verbunden sein, was deren Breite angeht. Gleiches gälte selbstverständlich für einen P+R-Platz an der Pirschheide. Unmöglich? Utopisch? Vielleicht. Wichtiger aber: Reicht die Phantasie in Potsdam, in Geltow und in Werder/Havel dafür aus?

Helmut Krüger

Abgedruckt mit freundlicher Genehmigung der Stadtteilzeitung Potsdam-West, wo der Artikel in ähnlicher Form veröffentlicht wurde.

So sieht die Beschilderung an der Übergangsstelle von Betriebsordnung Straßenbahn zur Eisenbahnbetriebsordnung aus.

Termine

Filmabend „The Human Scale“
Am 29. Juni laden wir Sie ins Kino ein. Von 18.30 bis 20 Uhr zeigen wir im Thalia Kino in Potsdam Babelsberg „The Human Scale“ - ein Film über menschengerechte Städte, die sich nicht primär an den Bedürfnissen des Autoverkehrs orientieren. Außerdem ist die Posterausstellung des VCD-Projektes „Mehr Platz fürs Rad!“ zu besichtigen.

Brandenburg-Tag
Auf dem alle zwei Jahre stattfindenden Brandenburg-Tag sind wir wieder mit einem Info-Stand vertreten. Wer Lust hat uns am 3. September in Hoppegarten (gerne auch stundenweise) zu helfen, ist gerne willkommen.

Umweltfest und Mobilitätstag
Auch am 18. September sind wir mit einem Info-Stand unterwegs. Diesmal im Volkspark im Norden Potsdams. Auch hier freuen wir uns über Hilfe bei der Standbetreuung.

Alleen-Ernteaktion
Nach der gelungenen Premiere im letzten Jahr wird es am 24. September die nächste Alleenernte geben; reichlich Ernte und Saft für alle Helfer inklusive.

Herbstausflug nach Eberswalde
Am 6. Oktober fahren wir nach Eberswalde. O-Busse, der Finowkanal als älteste noch schiffbare Wasserstraße Deutschlands sowie Bahninstandhaltungswerke von Deutscher Bahn und ODEG laden zum Erkunden ein. Wer sich mit uns auf eine Reise in den Barnim begeben will (oder aber schon vor Ort ist), ist herzlich eingeladen.

Weihnachtsfeier
Unsere diesjährige Weihnachtsfeier findet am 9. Dezember im Potsamer Restaurantschiff „John Barnett“ statt.

Über diese und weitere Termine informieren wir Sie fortlaufend auf **www.vcd-brandenburg.de** unter dem Menüpunkt „Termine“ und über den E-Mail-Newsletter. Wenn Sie **einmal im Monat** aktuelle Informationen über unsere Aktivitäten und Termine rund um das Thema Verkehr in Brandenburg erhalten möchten, können Sie unseren **Newsletter** abonnieren. Dafür genügt eine kurze E-Mail an info@vcd-brandenburg.de.

Berlin = Potsdamer Eisenbahn.

Fahrten.

Adressfeld

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

Position zum Wiederaufbau der Stammbahn

Beschlossen vom Landesvorstand am 13. April 2016

Der VCD Brandenburg e.V. bekennt sich zum Wiederaufbau der Stammbahn – der ersten, 1838 in Betrieb genommenen preußischen Eisenbahnstrecke zwischen Potsdam und Berlin – und fordert die Landesregierung in Brandenburg und Senatsverwaltung in Berlin auf, jetzt die erforderlichen Schritte für die Wiederinbetriebnahme einzuleiten. Im Einzelnen vertritt der VCD Brandenburg folgende Positionen:

1. Die Stammbahn verläuft zu rund zwei Dritteln auf Berliner und zu einem Drittel auf Brandenburger Gebiet. Die Planungen zum Wiederaufbau der Stammbahn müssen daher von beiden Landesregierungen gemeinsam und abgestimmt betrieben werden.

2. Die letzte Nutzen-Kosten-Analyse (NKU) zur Stammbahn ist von 2008. Sie ergab einen Wert von nur 0,7. Wirtschaftlich und damit förderwürdig ist ein Projekt aber erst mit einem Wert von über 1. Die seinerzeitige NKU wurde unter sehr restriktiven Annahmendurchgeführt. Insbesondere das heutige und für die Zukunft prognostizierte Bevölkerungswachstum in Potsdam, Potsdam-Mittelmark und den südwestlichen Bezirken Berlins sind in diese NKU nicht eingegangen. Erforderlich ist daher eine neue NKU unter Einbeziehung aller relevanten Faktoren.

3. Erforderlich ist ein realistischer und konkreter Zeitplan. Die Bauzeit für den Wiederaufbau der Stammbahn beträgt etwa fünf Jahre. Die Planungsphase dürfte mindestens 10 Jahre dauern. Erste Züge zwischen Potsdam und Berlin könnten damit frühestens in 15 Jahren rollen. Damit das Projekt nicht weiter verzögert wird, sollten sich Brandenburg und Berlin jetzt auf einen verbindlichen gemeinsamen Zeitplan verständigen.

4. Eine etwaige Zwischennutzung der Stammbahntrasse, etwa für einen Radschnellweg, darf nicht zu unumkehrbaren baulichen Veränderungen und Verzögerungen bei den Planungen zur Wiederinbetriebnahme der Stammbahn führen. Insbesondere neue Überbauungen sind auszuschließen. Für den Fall des Wiederaufbaus sind sozial verträgliche Lösungen für bestehende Überbauungen zu finden. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes Fahrrad und Schiene dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Für den VCD Brandenburg hat der Wiederaufbau der Stammbahn Priorität gegenüber anderen Nutzungsalternativen.

5. Bei allen Bemühungen für den Wiederaufbau der Stammbahn ist auch die „Friedhofsbahn“, die historische Verbindung zwischen Berlin-Wannsee und Stahnsdorf, im Blick zu behalten. Der VCD Brandenburg fordert langfristig den Lückenschluss der heutigen S 25 von Teltow-Stadt über Stahnsdorf nach Berlin-Wannsee. Auch hierfür ist perspektivisch die erforderliche NKU durchzuführen.

Kontakt zum VCD Brandenburg e.V.

Bitte wenden Sie sich an unseren Geschäftsführer Krister Volkmann:
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 in der Regel montags bis freitags von 9 bis 13 Uhr oder Sie vereinbaren direkt einen Termin mit uns.

Im Internet finden Sie uns unter **www.vcd-brandenburg.de** und auf Facebook unter **on.fb.me/1LkJLBA**.