VCD Verkehrsclub Deutschland Landesverband Brandenburg

Mitgliederrundbrief Winter 2015

Neues aus Brandenburg

Mitgliederversammlung am 3. Juni 2016 (Seite 13)

»Kiosk an der Landstraße«

Erste Alleenernteaktion im Barnim

Ein Samstagmorgen, Mitte Oktober um 8.30 Uhr: Durch den kalten Morgennebel, der über die Barnimer Alleen und Felder wabert, radle ich in das kleine Dorf Tempelfelde in der Nähe von Bernau. Die Morgenstimmung bezaubert und entgegen aller Vorhersagen ist und bleibt es trocken.
Vor Ort sind noch ein paar letzte Wegweiser aufzuhängen. Dann geht es los: Direkt am Ortsausgang findet unsere erste Alleenernteaktion statt, denn von Tempelfelde ins benachbarte Schönfeld führt eine etwa zwei Kilometer lange wunderschöne Apfelbaumallee. Obwohl die vorherigen Nächte bereits leicht frostig waren und schon viele Äpfel am Boden liegen, hängen die Bäume immer noch voll.

Fortsetzung auf der nächsten Seite.

Unsere Themen in dieser Ausgabe

Mitfahrzentrale Oder-Spree 3
Radverkehr auf der Stammbahn 4
Regionalisierungsmittel 6
Fernbus- und Bahnverkehr 7
Verkehrsstudie zu Cottbus..... 8
Autofreier Tag in Frankfurt/Oder 9
Wildtiere im Straßenverkehr 10
Blick nach Nordost 11
Postkartenprojekt 11
Bericht von der BDV 12
Satzungsänderung 12
Termine 13
Buchvorstellung 13
Kurz notiert 14
Fahrradparkhaus Potsdam 16
Meditation zum Volkstrauertag 16

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im Sommerrundbrief berichteten wir über die Pläne zum Rückbau der Zeppelinstraße in Potsdam und wünschten dem Beigeordneten Matthias Klipp viel Kraft zur Umsetzung dieser Pläne. Die Umgestaltung soll im kommenden Jahr im Rahmen eines befristeten Modellversuches erprobt werden. Doch der Bau- und Verkehrsbeigeordnete Klipp ist Geschichte. Am 4. November 2015 wurde er von den Stadtverordneten mit großer Mehrheit abgewählt.
Wie konnte es so weit kommen? Haben Matthias Klipp wirklich die neun Quadratmeter, die er sein Haus zu groß gebaut hat, zu Fall gebracht? Das war sicherlich nicht der alleinige Grund. Vielmehr hat Klipp sich mit zu vielen mächtigen Menschen in der Stadt angelegt: Mit der Springer-Presse, der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten, den konservativen Bürgerinitiativen Mitteschön und Pfingstberg und nicht zuletzt mit der Autolobby. Auch ADAC und IHK war es schon lange ein Dorn im Auge, dass Klipp für die Umsetzung der ökologischen Verkehrswende in Potsdam eintrat und dafür Maßnahmen ergriff, die für die Autofahrer schmerzhaft sind.
Besonders erschreckend ist, wie wenig Rückhalt Klipp zuletzt in der Öffentlichkeit und selbst der eigenen Partei (Bündnis 90/DIE GRÜNEN) noch hatte. Das ist aus VCD-Sicht schon fast tragisch.
Im Sommer 2010 führten wir mit ihm für den Rundbrief ein Interview. Auf die Frage nach seiner verkehrspolitischen Vision antwortete er: „Potsdam hat im Jahr 2020 den Fahrradanteil der Stadt Münster (38 Prozent) erreicht. Das Auto spielt nur noch eine untergeordnete Rolle und Potsdam hat kein Problem mehr mit überschrittenen Grenzwerten für Feinstaub und Schadstoffe. Die neue Mitte ist als weitgehend autofreie Zone der urbane Mittelpunkt der Landeshauptstadt."
Dem ist nichts hinzuzufügen.

Ein frohes Weihnachtsfest wünscht

Ihr Marc Nellen

Auf das Potenzial, das an Straßen und Wegen für die Versorgung mit frischem Obst liegt, wollen wir mit der Aktion aufmerksam machen. Dafür haben wir uns mit mundraub.org zusammengetan. Auf deren Internetseite findet sich die sogenannte Mundraub-Map, auf welcher jedeR frei zugängliche und zum öffentlichen Ernten vorgesehene Obstbäume, Büsche und sogar Wildkräuter eintragen kann. Die nächsten Standorte lassen sich leicht unter **www.mundraub.org** herausfinden.

Ich kann einen solchen Ausflug zur nächstgelegenen Obstbaumallee nur empfehlen. Und zwar ganz unabhängig davon, ob man ihn als öffentliche Aktion mit einer großen Gruppe gestaltet oder als Ernteausflug für die Familie. Bei Fragen zur Organisation und zum Konzept der Aktion in Tempelfelde steht unser Landesbüro (Kontakt siehe letzte Seite) gerne zur Verfügung. Wichtig ist bei der Ernte an regelmäßig befahrenen Alleen eine ausreichende Sicherung der Erntenden mit Warnwesten. Und wenn es als größere Aktion angelegt ist, empfiehlt sich die Anmeldung bei der Straßenbehörde. Bei dieser kann man auch im Zweifel nachfragen, ob die Bäume zur Ernte für jeden zu nutzen sind.

Mit zwölf Miterntenden gehen wir an die Arbeit. In nur vier Stunden schütteln wir unter Anleitung durch Konstantin Schroth von mundraub.org riesige Mengen des Rheinischen Bohnapfels mit langen Haken von den Bäumen. Am Ende bringen wir neun volle Säcke in die Mosterei und darüber hinaus kriegen alle noch genügend Äpfel für den Eigenbedarf.

Ein Foto für die Vereinschronik: Alle drei bisherigen sowie der aktuelle Geschäftsführer des VCD Brandenburg (von links: Frieder Monzer, Krister Volkmann, Katharina Hinse und Christoph Rudel) trafen sich in Tempelfelde.

Pünktlich zur Mittagspause bricht stellenweise sogar die Sonne durch das Herbstgrau am Himmel, während die mitgebrachten Stullen verzehrt, die Thermoskannen geleert und über die Äpfel, die vorbeirauschenden Autos und sonstiges Allerlei gefachsimpelt wird. Bemerkenswert ist auch, dass in Tempelfelde alle vier (Ex-)Geschäftsführer unseres Landesverbandes zusammentrafen.

Am Nachmittag werden die Äpfel in der Saftpresse Hohenfinow in beeindruckender Geschwindigkeit zu Saft verarbeitet, während der Großteil der Erntegruppe den Tag bei Apfelkuchen und Kürbissuppe im Kulturbahnhof Biesenthal ausklingen lässt. Dort wird auch zum Schluss die Ausbeute von 205 Litern Apfelsaft verteilt. So haben alle Erntehelfer im Winter noch eine schöne und leckere Erinnerung an die Alleenernte im Herbst.

Jonathan Metz

Mitfahren leicht gemacht

Gabi Moser von der Mitfahrzentrale Oder-Spree im Interview

Seit nunmehr drei Jahren gibt es in Ostbrandenburg die Mitfahrzentrale Oder-Spree, die Mitfahrgelegenheiten innerhalb einer Region vermittelt. Wir befragten Gabi Moser vom Eine-Welt-Projekt der Arbeitsstelle für Evangelische Jugendarbeit, bei der die Mitfahrzentrale angesiedelt ist, zu den bisherigen Erfahrungen.

Krister Volkmann (VCD): **Mitfahrzentralen gibt es im Fernverkehr ja schon seit vielen Jahren. Wie entstand eigentlich die Idee zu einer regionalen Mitfahrzentrale für den lokalen Verkehr?**
Gabi Moser: Die Idee hatten junge und auch ältere Menschen aus der Region Fürstenwalde-Steinhöfel, die bei einem Jugendfachtag Ende 2010 im Rahmen eines World Cafés [*Anmerkung der Redaktion:* World Café ist eine Form der Großgruppendiskussion an Kaffeehaus-Tischen mit etwa fünf Personen pro Tisch, in die sich viele Menschen in wechselnden Konstellationen einbringen können. Die Ergebnisse werden danach zusammengeführt.] miteinander diskutierten. Ihr Tisch-Thema war „Gefangen im Dorf fernab von spannenden Angeboten – Wie können Mobilitätsprobleme überwunden werden". Als Ergebnis dieser Gespräche entstand am Ende des Fachtages die Idee, einer regionalen Mitfahrzentrale für den Landkreis Märkisch Oderland.

Wie läuft es jetzt?
Durchwachsen. Es ist so, dass sich meist Pendler mit ihren Fahrtangeboten eingetragen haben. Leider gibt es noch zu wenig Angebote bei Anbietern von Einzelfahrten, sodass wir einen Überhang von One-Way-Fahrten haben – das heißt die Leute kommen an einen Ort, aber unter Umständen nicht zurück. Da liegt noch Entwicklungspotenzial, welches wir gerne noch aktivieren möchten.

Wie viele Fahrten gibt es pro Woche? Sind sie eher spontan? Oder sind es regelmäßige Fahrten?
Wir können keine Zählungen durchführen, wie viele Fahrten wöchentlich stattfinden. Die meisten der eingestellten Angebote sind regelmäßige Fahrten, auch wenn spontane Fahrten möglich sind: denn das Angebot erscheint unmittelbar nach Eingabe auf der Website.

Im einladenden Grün und leicht nutzbar präsentiert sich die Seite der Mitfahrzentrale Oder-Spree.

Wer nutzt die Plattform?
In der Regel läuft die Suche nach Mitfahrgelegenheiten durch Online-User über das Formular auf der Internetseite. Aber es gibt auch Leute (vor allem ältere), die lieber anrufen. Ab und an kommt auch eine Postkarte an, die wir entwickelt haben, und die an verschiedenen Stellen ausliegt.

Was ist in den vergangenen drei Jahren erreicht worden?
Aufmerksamkeit und Interesse an dieser regionalen „Mitfahrselbsthilfe" von verschiedenen Seiten. Darüber hinaus besteht eine Vernetzung mit der Initiative „MObiL-Mitfahren in MOL". Die jeweiligen Angebote sind gegenseitig auf den Websites verlinkt. Bereichernd für uns war auch ein Treffen und der Austausch mit verschiedenen Mitfahr-Initiativen aus ganz Deutschland, das 2014 bei MObiL stattfand.

Was sind die Pläne für die Zukunft?
Der Bedarf nach verbesserter Mobilität im ländlichen Raum wird insbesondere von Jugendlichen eingefordert; dem wollen wir uns weiterhin stellen. Aktuelle Ideen für die Zukunft sind:

1. Einlegbare Karten oder Aufkleber für Windschutzscheiben entwickeln: dieses bewusste „Ich nehme jemanden mit," wäre ein deutliches Zeichen des Erkennens und des Willens, jemand mitzunehmen zu wollen. Am Bahnhof in Fürstenwalde zum Beispiel könnten dann AutofahrerInnen mit einer solchen Karte von Mitfahrwilligen angesprochen werden.
2. Mobile App zur Unterstützung von spontanen Mitfahrgelegenheiten entwickeln: eine solche App ist bei "HÖRI-MIT", einer Initiative vom Bodensee, in Erprobung. Personen die kurzfristig eine Fahrgelegenheit suchen, melden diese Anfrage mithilfe der App. Fahrer können über diese App die Anfrage bestätigen, sodass eine spontane Fahrgelegenheit zustande kommt. Mit einer solchen App könnten die „spontanen" Jugendlichen erreicht werden.
3. FahrerInnen und Mitfahrwillige mit Namen, Adresse und KFZ-Kennzeichen registrieren. Diese erhalten dann jeweils den Aufkleber oder die einlegbare Karte, die zeigen, dass ihr Auto bei der Mitfahrzentrale registriert ist. Mitfahrende erhalten einen Ausweis, den sie bei Bedarf am Straßenrand hochhalten. Das könnte das Sicherheitsbedürfnis befriedigen, das immer wieder in Zusammenhang mit „bei Fremden mitfahren" thematisiert wird. Solche Konzepte gibt es u.a. bei „MObiL" und bei „HÖRI-MIT". Bisher haben wir uns aus verschiedenen Gründen dagegen ausgesprochen, wollen das aber nochmal mit potenziellen NutzerInnen diskutieren.

Herzlichen Dank für das Interview.

Die Mitfahrzentrale Oder-Spree finden Sie unter

www.mitfahrzentrale-oder-spree.de

Die Stammbahn – eine Verkehrsachse zwischen Brandenburg und Berlin

Ein Gastbeitrag der Bürgerinitiative Stammbahn

Die seit 1961 brach liegende Bahnstrecke von Berlin nach Potsdam ist einmalig in Deutschland. Wie eine Perlenkette führt die Bahn zentral durch die fünf „Großstädte“ Berlin, Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf und Potsdam. In jedem anderen Bundesland gäbe es zwischen diesen Städten einen schnellen Regionalexpress – dessen Notwendigkeit niemand bezweifeln würde. In Berlin und Brandenburg hingegen scheitert die attraktive Bahnverbindung an der politischen Mauer zwischen den Ländern. Berlin investiert nur im Stadtzentrum und fühlt sich für Brandenburger Pendler nicht zuständig. Brandenburg fördert den ländlichen Raum, um den „Speckgürtel“ um Berlin nicht zu bevorzugen. Das Ergebnis: Massen von Autos, die sich mangels echter Alternative tagein, tagaus aus dem Südwesten nach Berlin schieben, dank beständigen Zuzugs werden es immer mehr. Die Bahnstrecke mit einem „Fahrrad-Schnellweg“ zu überbauen, wäre das Gegenteil von moderner Verkehrspolitik. Die vollen Busse und Bahnen zeigen, dass Berlin und Brandenburg mehr davon brauchen!

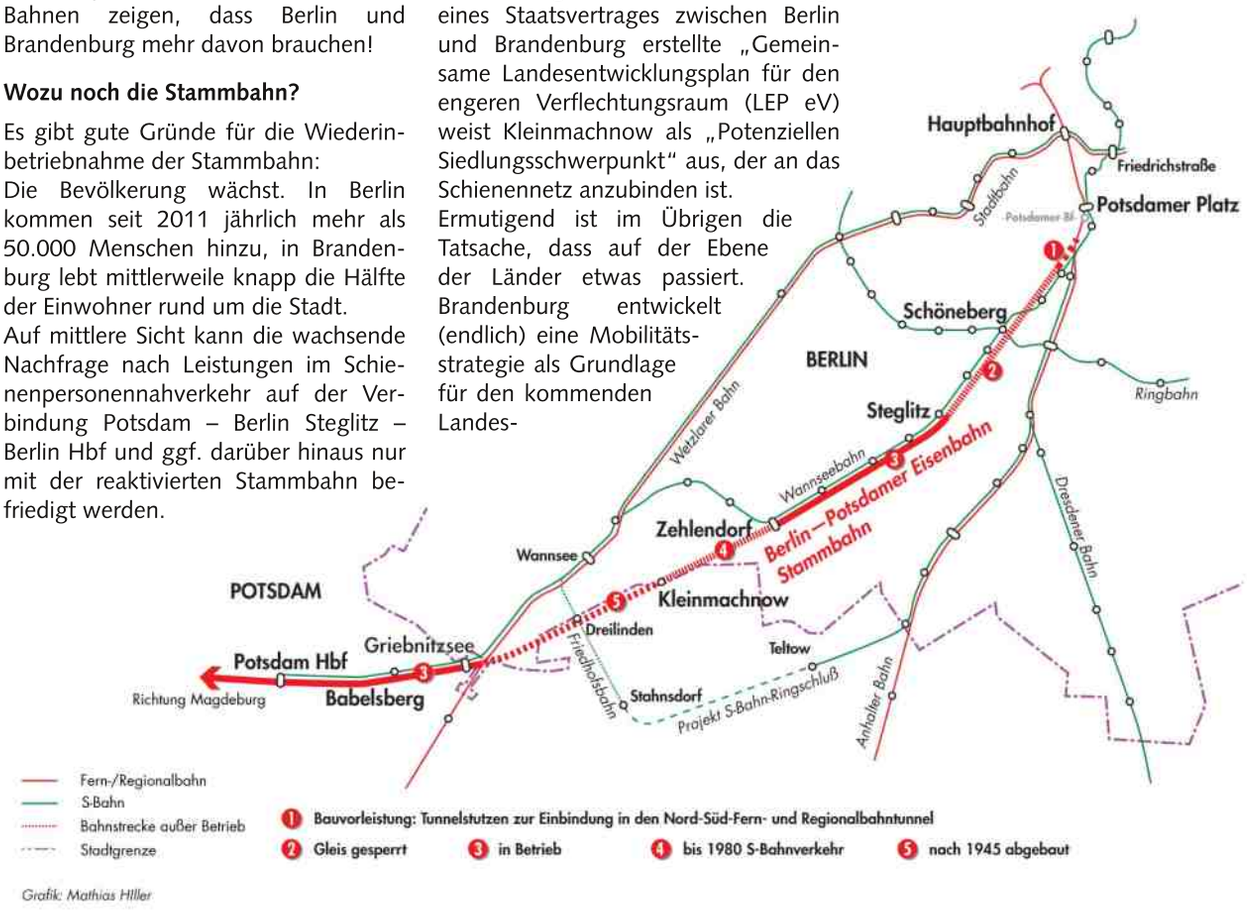
Wozu noch die Stammbahn?

Es gibt gute Gründe für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn:
Die Bevölkerung wächst. In Berlin kommen seit 2011 jährlich mehr als 50.000 Menschen hinzu, in Brandenburg lebt mittlerweile knapp die Hälfte der Einwohner rund um die Stadt.
Auf mittlere Sicht kann die wachsende Nachfrage nach Leistungen im Schienenpersonennahverkehr auf der Verbindung Potsdam – Berlin Steglitz – Berlin Hbf und ggf. darüber hinaus nur mit der reaktivierten Stammbahn befriedigt werden.

Die Strecke stellt die schnellste Verbindung für den Fern- und Regionalverkehr von Potsdam in den zentralen Bereich von Berlin dar und entlastet die an der Leistungsgrenze befahrene Stadtbahn. Diese ist schon heute anfällig, weitere Angebotsverbesserungen wären kaum möglich.
Mit dem Angebot eines attraktiven Schienenverkehrs werden Pendler wie private Nutzer motiviert, auf das Auto zu verzichten – auch ein Beitrag zu Energiebewusstsein und Klimawandel.
Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn sind erfüllt. Die Trasse ist seit den 1990er Jahren Bestandteil des Berliner Stadtentwicklungsplans (StEP) Verkehr. Beim Bau des Nord-Süd-Tunnels wurde deshalb die Einfädelung durch einen Tunnelstutzen bereits baulich vorbereitet. Die Trasse ist weiterhin als Bahnfläche gewidmet und auch in den Flächennutzungsplänen des Landes Berlin, der Landeshauptstadt Potsdam und der Gemeinde Kleinmachnow als Bahnstrecke dargestellt. Der auf Grundlage eines Staatsvertrages zwischen Berlin und Brandenburg erstellte „Gemeinsame Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum (LEP eV) weist Kleinmachnow als „Potenziellen Siedlungsschwerpunkt“ aus, der an das Schienennetz anzubinden ist.
Ermutigend ist im Übrigen die Tatsache, dass auf der Ebene der Länder etwas passiert. Brandenburg entwickelt (endlich) eine Mobilitätsstrategie als Grundlage für den kommenden Landesnahverkehrsplan 2018 – 2022, Berlin überprüft seine aus 2011 stammende Bevölkerungsprognose, und auch die Deutsche Bahn AG hat sich zuletzt mit der Netzkonzeption 2030 zum Ausbau des Schienennetzes bekannt. Es wird Zeit für eine Planung für – und gerade nicht gegen – die Stammbahn.

Wozu eine Fahrrad-Autobahn?

Die derzeit diskutierte Fremdnutzung oder Bebauung der Trasse als „Fahrradschnellweg“ oder „Multifunktionsweg“ würde die Option auf eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn auf Dauer zunichtemachen. Auch eine vorerst temporäre Nutzung würde schnell dauerhaft. Es wäre eine geradezu verantwortungsloser Umgang mit öffentlichen Geldern, wenn ein im zweistelligen Millionenbereich liegender Wegausbau nach zehn Jahren wieder zurückgebaut werden müsste. Allein dies spricht gegen die Fahrrad-Autobahn in der geplanten Trassenführung. Was aber besonders befremdet: Fahrrad und Schiene sind Teil des Umweltverbundes



Grafik: Mathias Hiller

aus Bus & Bahn, Fuß & Rad. In den letzten Jahren gab es viele Erfolge bei den gemeinsamen Bemühungen, das Monopol des Autos auf den Straßen zu brechen. Mit dieser Initiative werden jetzt jedoch Rad und Schiene gegeneinander ausgespielt, und auf der Straße bleibt alles wie gehabt.

Wir wollen, dass die Stammbahn wieder fährt!

Die Bürgerinitiative Stammbahn fordert die Reaktivierung einer leistungsfähigen Bahnverbindung statt temporäre oder dauerhafte Fremdnutzungen der Trasse. Voraussetzung dazu ist die beständige Instandhaltung der Bahndämme und Brückenpfeiler zwischen Berlin und Griebnitzsee, des Bahnsteigs in Zehlendorf sowie des Tunnelstutzens an der Einfahrt zum Nord-Süd-Fernbahntunnel durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG. Und wir wollen, dass die Länder Berlin und Brandenburg kurzfristig eine Nutzen-Kosten-Untersuchung unter Berücksichtigung der neuen Rahmenbedingungen („Wachsende Stadt, wachsende Region") durchführen.

Udo Dittfurth,
Simon Heller, Jens Klocksin
(Bürgerinitiative Stammbahn)

Weitere Infos zur Bürgerinitiative Stammbahn erhalten Sie unter info@stammbahn.de oder

www.stammbahn.de

Radschnellweg auf der Stammbahn?

Gedanken zur Position der Bürgerinitiative Stammbahn

Die Bürgerinitiative Stammbahn hat eine klare Position: Die Errichtung eines Radweges auf der früheren Stammbahn-Trasse von Zehlendorf über Kleinmachnow und Stahnsdorf nach Potsdam wird abgelehnt. Letztlich würden damit Fakten geschaffen und jedwede Hoffnung auf eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn zunichte gemacht. Im übrigen sei man dagegen, dass Fahrrad und Bahn „gegeneinander ausgespielt" werden. Doch ist der Sachverhalt wirklich so einfach zu bewerten?

Die VCD-Landesverbände Nordost (mit Berlin) und Brandenburg haben am 8. Oktober 2015 über diesen Vorschlag der CDU Steglitz-Zehlendorf beraten und konnten sich noch nicht auf eine gemeinsame Position verständigen. Einigkeit bestand jedenfalls darin, dass der Vorschlag zunächst sorgfältig geprüft werden sollte, ehe er rundweg abgelehnt wird. Folgende Punkte wurden in der gemeinsamen Beratung unserer beiden Landesverbände festgehalten:

- Es besteht ein Bedarf an schnellen und komfortablen Verkehrsflächen für Radfahrer, um die Berliner Mitte mit den südwestlichen Stadtteilen, Potsdam und der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf zu verbinden. Ein Radschnellweg würde voraussichtlich viele Bürger dazu bringen, vom Auto und auch der S-Bahn auf das Fahrrad umzusteigen.
- Der Wiederaufbau der Stammbahn ist derzeit unrealistisch. Trotz auch seitens der DB AG geäußerter Unterstützung für einen Wiederaufbau, besteht weder seitens des Landes Berlin noch seitens Brandenburgs die Bereitschaft, hierfür Geld in die Hand zu nehmen. Allein die erforderliche Querung der A 115 in Dreilinden würde einen Millionenbetrag kosten.
- Wenn ein Radschnellweg auf der Stammbahntrasse gebaut wird, darf es sich nur um eine Zwischenlösung handeln. Die Bau- und Nutzungsgenehmigung sollte daher befristet ausgestellt werden. In jedem Fall muss eine Entwidmung der Strecke ausgeschlossen werden.
- Auch ein gleichzeitiger Betrieb von Stammbahn und Radschnellweg nebeneinander sollte geprüft werden. Dazu könnte der Radschnellweg nicht so komfortabel wie vorgeschlagen gebaut werden. Aber auch ein schmalerer Weg würde seine Zwecke erfüllen.
- Als weitere Alternative wurde ein Rückbau der Stadtautobahn A 103 vom Kreuz Schöneberg nach Steglitz diskutiert. Diese, bis Steglitz parallel zur Stammbahn verlaufende mehrspurige Autobahn könnte auf zwei Spuren zurückgebaut und der dadurch freiwerdende Platz für einen Radschnellweg genutzt werden.

Marc Nellen

Die zukünftige Nutzung der Stammbahntrasse ist umstritten. So visualisiert die CDU Steglitz-Zehlendorf ihren Vorschlag für einen Radschnellweg.

Endlich Einigung im Streit um die Regionalisierungsmittel

Die zukünftige Finanzierung des ÖPNV in Brandenburg

Am Donnerstag, den 24. September 2015 trafen sich die 16 Regierungschefs der Bundesländer mit Bundeskanzlerin Angela Merkel im Bundeskanzleramt, um über die Asyl- und Flüchtlingspolitik zu beraten. Herausgekommen ist ein elfseitiger Beschluss, (dieser findet sich zum nachlesen unter **bit.ly/1MkQHmc**) der Deutschland in die Lage versetzen soll, den großen Flüchtlingszustrom zu bewältigen. Im Kleingedruckten dieses Beschlusses, ganz am Ende auf Seite 10, taucht plötzlich eine Passage zu den Regionalisierungsmitteln auf, also den Finanzmitteln, die der Bund den Ländern zur Finanzierung des regionalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Verfügung stellt. Die Textstelle in dem getroffenen Beschluss lautet:

„Die Regionalisierungsmittel werden in 2016 auf acht Mrd. Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 Prozent dynamisiert. Bund und Länder vereinbaren, die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) im Rahmen der Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ungekürzt über 2019 hinaus fortzuführen. Die Regionalisierungsmittel werden entsprechend des Vorschlages der Länder zeitlich verlängert und nach ihrem Vorschlag (Kieler Schlüssel) auf die Länder verteilt. Bund und Länder werden die Dynamik des Anstiegs der Trassenpreise begrenzen."

Damit wurde am 24. September ein jahrelanger Streit zwischen den Bundesländern und dem Bund über die künftige Höhe der Mittel beigelegt. Bis Ende 2014 zahlte der Bund insgesamt 7,3 Mrd. Euro jährlich an die Länder. Die Länder forderten eine Erhöhung auf 8,5 Mrd. Euro. Herausgekommen ist nun eine Höhe von 8,0 Mrd. Euro mit einer jährlichen Steigerungsrate um 1,8 Prozent. Doch welche Folgen hat die jetzt erzielte Einigung für Brandenburg?

Positiv festzustellen ist, dass sich für Brandenburg brutto keine Verschlechterung ergibt. Die Mittel erhöhen sich zunächst von rund 417 Mio. Euro (2014) auf rund 434 Mio. Euro in 2016. In den Folgejahren verringern sich die Mittel jedoch bis auf 419 Mio. Euro in 2021, ehe sie, aufgrund der prozentualen Steigerung, bis 2030 wieder bis auf 441 Mio. Euro steigen.

Ursache für die zwischenzeitliche Verringerung ist der sogenannte „Kieler Verteilschlüssel", anhand dessen die Mittel unter den Ländern verteilt werden. Der Schlüssel setzt sich je zur Hälfte aus der Einwohnerzahl des Landes (mit Stand 2012) und den für 2015 angemeldeten Zugkilometern zusammen. Die Verteilung des Geldes nach Einwohnerzahl und Zugkilometern soll garantieren, dass in dünn besiedelten Gebieten Schienenpersonennahverkehr fahren kann, auch wenn dieser nicht notwendigerweise wirtschaftlich ist. Durch die Einbeziehung der Einwohnerzahlen erhalten die bevölkerungsarmen ostdeutschen Länder – so auch Brandenburg – mittelfristig weniger Mittel.

Bereinigt um die Preissteigerungsrate (unterstellt 1,8 Prozent pro Jahr) stehen 2030 für Brandenburg rund 19 Prozent weniger Mittel zur Verfügung als heute. Mit anderen Worten: Das Land Brandenburg hat jetzt für die nächsten 15 Jahre zwar Planungssicherheit; gleichzeitig wird man noch genauer kalkulieren müssen, wohin die knappen Mittel künftig fließen werden.

Der VCD Brandenburg begrüßt die Einigung vom 24. September 2015 grundsätzlich. Wir teilen nicht die Einschätzung des Deutschen Bahnkundenverbandes, wonach „im Osten Deutschlands der öffentliche Nahverkehr zur Randerscheinung werden und kaum mehr eine Bedeutung spielen" wird (so Gerhard J. Curth, Präsident des DBV in einer Presseerklärung vom 7. Oktober 2015). Der VCD Brandenburg verkennt insbesondere nicht die Notwendigkeit, dass die bevölkerungsreichen westdeutschen Bundesländer eine deutliche Aufstockung der Gelder benötigen. Sie leiden unter einer jahrelangen Unterfinanzierung und können nicht in notwendigem Umfang neue Strecken in Betrieb nehmen und Taktverdichtungen vornehmen.

Natürlich wäre eine deutlichere Erhöhung der Mittel durch den Bund wünschenswert. Nun ist die Landesregierung aufgefordert eine langfristige ÖPNV-Planung vorzulegen, die Investitionsbedarfe, Bestellungen und ggf. auch Abbestellungen in ein ausgewogenes Verhältnis stellt. Notwendig wird auch eine stärkere Mitfinanzierung des ÖPNV durch Landesmittel, Kreise und Kommunen sein.

Als Konsequenz aus dem nun gefundenen Kompromiss fordert der VCD Brandenburg daher das Land Brandenburg auf, alle Gelder, die es vom Bund als Regionalisierungsmittel erhält, tatsächlich ausschließlich für die Bestellung von Zugfahrten zu verwenden. Wurde bisher ein Teil dieser Gelder beispielsweise auch für das Sozialticket, den Bau von Parkplätzen, von Bahnsteigen, die vollständige Finanzierung des kommunalen Bus- und Straßenbahnverkehrs und die Neugestaltung von Bahnhofsumfeldern verwendet, müssen sie in Zukunft wieder ausschließlich für ihren ursprünglichen Zweck ausgegeben werden.

Marc Nellen

Von Fernbussen und Zügen

Übersicht über die Neuerungen und Auswirkungen der Fernbusliberalisierung

Seit 2013 ist der Betrieb von Fernbussen parallel zu Bahnstrecken erlaubt. Ein weit zurückreichendes Gesetz zum Schutz der Eisenbahn wurde damit geändert. Seitdem ist die Zahl der Fernbuslinien rasant gewachsen. Allein MeinFernbus-Flixbus, der Marktführer, bedient ein Busnetz, das alle großen Städte in Deutschland miteinander verbindet. Auch Umsteigebusknotenpunkte wurden inzwischen eingerichtet.

Wie soll man diese Entwicklung bewerten?

Der VCD Bundesverband schreibt dazu: „Der VCD setzt sich für einen leistungsfähigen Öffentlichen Verkehr ein. Das Rückgrat dafür ist ein gut ausgebautes Fernverkehrsangebot auf der Schiene, das durch den Integralen Taktfahrplan mit dem Nahverkehr auf Schiene und Straße optimal verknüpft ist.

Als Ergänzung dazu hat der liniengebundene Fernbusverkehr durchaus seine Berechtigung. Viele Mittelstädte und sogar einige Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern werden nicht vom Eisenbahn-Fernverkehr bedient. Hier bietet der Fernbus ebenso eine attraktive Alternative, wie auf Strecken, die aus topographischen Gründen nicht von der Bahn bedient werden können. Auf nachfragestarken Strecken, wie zum Beispiel Köln–Frankfurt oder auch Berlin–Hamburg mit hohen ICE-Preisen, kann der Fernlinienbus als Korrektiv wirken und Mobilität für Menschen mit wenig Geld bezahlbar machen."

Der VCD betont, dass es keine Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene geben darf. So sollten die Fernbusgesellschaften, analog zur Bahn mit ihren Trassen- und Stationspreisen, mit einer Maut an den Kosten beteiligt werden – wobei Gleiches natürlich auch für den Flugverkehr gelten sollte. Auch bei den Fahrgastrechten drängt der VCD auf eine Gleichbehandlung. Bislang sind die Regeln hierfür bei der Eisenbahn strenger als im Fernbussektor.

Dann kommen Fragen der Infrastruktur hinzu. Die Zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) sind in den meisten Fällen nicht auf so viele Fernbusfahrten ausgelegt. Oft liegen sie auch nicht in der Nähe der Eisenbahn-Hauptbahnhöfe. Für eine gute Kombination von Bahn und Fernbus wäre es wünschenswert, dass die Bahnhöfe (Bus) und Bahnhöfe (Zug) dicht beieinander liegen. In Ländern, die schon lange ein Fernbusnetz haben, wie Polen, ist das in den meisten Städten der Fall: der Dworzec PKP (Zugbahnhof) liegt oft neben dem Dworzec PKS (Busbahnhof).

Eine positive Wirkung der Fernbuseinführung auch auf das Bahnsystem ist inzwischen bemerkbar: Mit einer Kundenoffensive hat die DB angekündigt, dass bis 2030 ein deutschlandweites IC-Netz aufgebaut werden soll. Dieses liegt von Preis und Geschwindigkeit her zwischen den ICEs und den Regionalzügen und soll vor allem die mittelgroßen Städte miteinander verbinden. Es hat insofern eine gewisse Ähnlichkeit mit dem früher sehr beliebten InterRegio-Netz. Für die IC-Verbindungen sollen neu entwickelte Doppelstockzüge eingesetzt werden.

Auch bei den Preisen ändert sich etwas für BahnkundInnen. Die Sparpreise werden in Zukunft bis kurz vor Abfahrt angeboten (sofern freie Kontingente vorhanden sind). Außerdem verbessern sich die Umtauschkonditionen: Eine Stornierung oder eine Umbuchung soll (gegen eine Gebühr) auch noch am Tag der Reise möglich sein. Bisher ging das nur bis einen Tag vor der Reise.

Krister Volkmann

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
26. Oktober 2015

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

Bildnachweise
Krister Volkmann S. 1, 9, 15 unten; Frieder Monzer S. 2; Mitfahrzentrale Oder-Spree S. 3; Bürgerinitiative Stammbahn S. 4; CDU Steglitz-Zehlendorf S. 5; Wikimedia Commons S. 6, 7; Pixabay.com S. 10, 16 unten; VCD Nordost S. 11, 16 oben; Marc Nellen S. 12; ScottyScout S. 13; Christoph Rudel S. 14; Hans-Georg Baaske S. 15 oben.

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

Studie: Mobilität in Städten

Versuch einer Auswertung der Studie der TU Dresden „Mobilität in Städten – SrV 2013“ für Cottbus

Die Studie umfasst eine überwältigende Menge an Daten, und wir entnehmen nur solche, die uns als besonders interessant erscheinen. Insbesondere werden nachfolgend nur die Städte betrachtet, die hinsichtlich Einwohnerzahl und Topografie in etwa Cottbus entsprechen. Dies sind: Dessau-Roßlau, Ludwigshafen, Neumünster und Schwerin.

Zusätzlich wird die Einwohnerdichte betrachtet (Werte aus Wikipedia):
- Cottbus: 603 EW/km²
- Schwerin: 702 EW/km²
- Dessau-Roßlau: 341 EW/km²
- Ludwigshafen: 2079 EW/km²
- Neumünster: 1075 EW//km²

Hinsichtlich der betrachteten Werte sind Cottbus und Schwerin am ähnlichsten – übrigens auch bezüglich des ÖPNV-Systems (gleiche Takte, 4 Tram-Linien) –, deshalb wird nachfolgend auf den Vergleich dieser beiden Städte besonderer Wert gelegt.

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal: Die Entfernung der jeweiligen Städte zum nächst größeren Zentrum ist bei Cottbus mit Berlin bzw. Dresden signifikant größer als in den anderen Städten.

Auszug aus den Tabellen 11 (b) und 12 (b): Verkehrsanteile [%]

	Alle Wege (bis 100 km)				Binnenwege			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV
Cottbus	32,1	17,9	39,5	10,6	35,6	19,8	34,8	9,9
Schwerin	31,0	12,4	41,5	15,1	34,5	14,0	36,4	15,1
Dessau-Roßlau	27,3	17,3	48,5	6,9	29,7	19,4	44,5	6,4
Ludwigshafen	26,4	11,4	47,3	15,0	34,1	14,3	39,5	12,1
Neumünster	26,3	15,6	52,4	5,7	30,4	17,5	48,7	3,5

Bei beiden Wege-Arten („Alle Wege“ und „Binnenwege“) belegt Cottbus die Spitzenposition in der Kategorie „Umweltverbund“ (Zu Fuß + Fahrrad + ÖPNV), Schwerin als die Stadt, deren Einwohnerzahl Cottbus am nächsten kommt, liegt jeweils dicht dahinter. Seltsamerweise ist der Fahrradanteil in Schwerin deutlich niedriger als in Cottbus. Im Gegensatz dazu ist der ÖPNV-Anteil hier entsprechend höher; vermutlich ist das die Folge der etwas größeren Höhendifferenzen in Schwerin (Cottbus: circa 15 Meter, Schwerin: circa 30 Meter). Es erscheint aber auch denkbar, dass das relativ gut ausgebaute Fahrradnetz und die vergleichsweise guten Radabstellmöglichkeiten in Cottbus sowie die größeren Weglängen in Schwerin hier eine Rolle spielen.

Auszug aus der Tabelle 13 (b): Personenkilometer pro Tag (Alle Wege)

	km					%			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Summe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV
Cottbus	1,1	1,7	11,0	2,0	15,7	6,9	10,7	69,4	12,6
Schwerin	1,2	1,4	15,2	4,3	22,1	5,4	6,3	68,9	19,5
Dessau-Roßlau	1,1	1,5	17,1	2,8	22,5	4,9	6,7	76,1	12,5
Ludwigshafen	0,8	1,3	15,8	5,5	23,3	3,4	5,6	67,7	23,6
Neumünster	0,9	1,5	17,6	4,1	24,2	5,4	6,3	68,9	19,5

Auszug aus der Tabelle 14 (b): Personenkilometer pro Tag (Binnenwege)

	km					%			
	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Summe	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV
Cottbus	1,0	1,5	4,7	1,3	8,6	11,7	17,5	54,9	15,2
Schwerin	1,2	1,4	6,9	2,8	12,3	9,8	11,4	56,2	22,8
Dessau-Roßlau	1,1	1,5	6,7	1,2	10,4	10,5	14,4	64,2	11,5
Ludwigshafen	0,7	1,0	4,8	1,6	8,1	8,7	12,4	59,5	19,8
Neumünster	0,9	1,4	6,9	2,8	12,3	9,8	11,4	56,2	22,8

Während die Summe der durchschnittlich zurückgelegten Binnenkilometer in Cottbus knapp unter dem Durchschnitt der betrachteten Städte liegt, ist der Wert in der Kategorie „Alle Wege“ deutlich der kleinste. Dies könnte durchaus eine Folge der größeren Entfernung zu den nächst größeren Zentren sein (Bei Cottbus: Berlin, Dresden). In Übereinstimmung mit den Werten der Kilometer-Summen präsentieren sich die Werte des „Umweltverbunds“: Bei den Binnenwegen liegt Cottbus mit Abstand vorn, in der Kategorie „Alle Wege“ im unteren Mittelfeld.

Schlussfolgerungen

- Die zunehmende Besiedlung des Stadtkerns führte in Cottbus zu deutlich verringerten Weglängen und damit auch zu einer Stärkung des Umweltverbunds. In dieser Kategorie liegt Cottbus bei den betrachteten Städten deutlich vorn.
- Beim ÖPNV-Nutzungsgrad hat Cottbus gegenüber 2008 leicht hinzu gewonnen (Gesamtverkehr 2008: 9 Prozent, 2003: 12 Prozent), nimmt 2013 bei unserem Vergleich jedoch höchstens einen Mittelplatz ein. Das hängt sicherlich mit der Einwohnerdichte im Stadtkern zusammen, doch es gibt hier durchaus noch Reserven: Wenn in der Hauptverkehrszeit lediglich vier Straßenbahnen pro Stunde und Linie das Zentrum durchfahren, werden viele potenzielle Nutzer ihre Wege eher zu Fuß oder per Rad zurücklegen.
- Die Fahrpreispolitik von Cottbusverkehr sollte sich an die Situation anpassen. Wenn die Nutzer nur kurze Wege zurückzulegen haben, werden sie kaum den Fahrpreis für eine ganze Stunde akzeptieren. Ein Kurzstreckentarif könnte vermutlich zu verstärkter Nutzung des ÖPNV beitragen. Zwar bietet Cottbusverkehr das 4-Fahrten-Ticket auch im Sinne eines Kurzstreckentickets für Gelegenheitsfahrer an, doch dürfte der hier gegenüber dem Einzelfahrtticket gewährte Rabatt von 10 Prozent nur wenig zur verstärkten Nutzung des ÖPNV beitragen.

Hierbei ist allerdings zu erwähnen, dass der Preis für eine Einzelfahrt in Cottbus ohnehin günstiger ist als in den Vergleichsstädten, eventuell eine Anpassung an die „kurzen Wege“:

- Cottbus: 1,50 Euro
- Schwerin: 1,80 Euro; Kurzstrecke: 1,50 Euro
- Dessau-Roßlau: 1,60 Euro
- Neumünster : 2,00 Euro
- Ludwigshafen: 2,40 Euro

Aus unserer Sicht wäre ein „Ticket“ wünschenswert, das den Fahrpreis in direkter Abhängigkeit von der Fahrstrecke (oder der berührten Haltestellen, zum Beispiel 0,30 Euro pro Haltestelle) realisiert: Handy beim Einsteigen und beim Aussteigen an einen „Touchpoint“ halten und monatliche Abrechnung der Gesamtfahrtstrecke oder auch der Anzahl der berührten Haltestellen per Lastschrift.

Dieter Schuster (ProTramCottbus)

Verkehrliche Visionen an der Oder

Autofreier Tag in Frankfurt-Słubice

Am 19. September war unser Landesverband beim „Autofreien Tag“ in Frankfurt/Oder vertreten. Das Wetter war sehr schön und die Stimmung ausgelassen und entspannt. An unserem Stand konnte man mit farbigen Klebemarken markieren, wo man hinfährt – die Farbe gab an, mit welchem Verkehrsmittel. Die Stadtverwaltung von Frankfurt hatte freundlicherweise extra für uns eine große Landkarte erstellt, die von Berlin im Westen bis Rzepin in Polen reichte.

Das war eine gute Methode, um mit den Menschen ins Gespräch zu kommen. Da wir bislang keine aktiven Mitglieder in der Oderstadt haben, war es sehr gut, ein bisschen mehr über die Doppelstadt an der Grenze zu erfahren. Was zum Beispiel herauskam: Frankfurt-Słubice ist eine Stadt der kurzen Wege, wo man viele Ziele zu Fuß erreichen kann. Das Straßenbahnnetz scheint ganz zufriedenstellend zu sein. Auffällig war, dass viele Frankfurter nach eigenem Bekunden gerne Radtouren ins Umland unternehmen. Verbesserungen bei den Radwegen und der Beschilderung wurden angeregt.

Ein Standbesucher erzählte, dass von Słubice aus ein Expressbus nach Stettin (Szczecin) fährt, von wo man weitere Expressverbindungen an die polnische Ostseeküste hat. Was leider zu wünschen übrig lässt, sind die Regionalzugverbindungen nach Polen. Der RE von Frankfurt nach Posen (Poznan) wurde nach kurzer Laufzeit wieder eingestellt. Außerdem fehlt eine Tariflösung für den Grenzverkehr. Vorbild könnte das Berlin-Stettin-Ticket des VBB sein, das zu großen Fahrgaststeigerungen geführt hat.

Krister Volkmann

Wild im Straßenverkehr

Von einigen Mitgliedern unseres Landesverbandes wurden wir angefragt, wie die Meinung des VCD zur Problematik „Wild und Straßenverkehr“ sei. Als ehemaliger Mitarbeiter und Treiber bei Jagden auf dem größten Waldfriedhof mit einer einen Kilometer langen Straßenfront in Stahnsdorf möchte ich dazu im Folgenden meine Erfahrungen mitteilen:
Unser Land Brandenburg hat den höchsten Waldbestand in Deutschland, was nicht heißen soll, dass hier die meisten Verkehrsunfälle mit Tieren im Wald passieren. Jetzt beginnt die dunkle Jahreszeit. Da ist für Autofahrer besondere Vorsicht geboten.
Grundsätzlich gilt § 1 der StVO – mit der Ausnahme, dass unser Wild naturbedingt diese Regel nicht kennen kann. Das heißt, der Klügere trägt die Verantwortung und gibt im Zweifelsfall immer nach. Ob alle Autofahrer das tun, sei dahingestellt. Eines müssen wir uns jedoch vergegenwärtigen: Die Tiere im Wald waren zuerst da, bis der Mensch vor 100 Jahren mit seinen Straßen und Autos die Waldlandschaft vielfach durchkreuzte. Wir haben uns also anzupassen – nicht das Wild.
Nicht nur dort, wo das Verkehrszeichen „Wildwechsel“ aufgestellt ist, sondern in jedem Waldgebiet muss auf jeden Fall vorausschauend gefahren werden.
Also:
- Geschwindigkeit verringern.
- Niemals Fernlicht nutzen.
- Sollte plötzlich Wild auf der Straße auftauchen, nicht ausweiche, sondern stark bremsen und das Lenkrad festhalten.
- Bei einer Kollision das verwundete Tier nicht anfassen.
- Polizei oder falls bekannt, den zuständigen Förster oder Jagdpächter anrufen.
- Am „Tatort“ warten, schon wegen der Versicherung.

Die meisten Autofahrer sind in ihrer vertrauten Gegend unterwegs. Daher sollten ihnen Waldstücke mit hohem Wildwechsel bekannt sein. Wenn nicht, muss man sich erkundigen, wenn von Wildunfällen in den Medien berichtet wird. Die Brunstzeit der männlichen Tiere wird meist bekannt gegeben. Wenn sie bei den Hirschen beginnt, kreuzen diese ihrem Instinkt folgend noch häufiger die Straßen.
Eine Tatsache bleibt unabänderlich: Bei Unfällen mit Wild oder Straßenbäumen ist der Autofahrer immer der alleinige Verantwortliche. Bei Unfällen, wo das Schild „Wildwechsel“ steht, zahlt die Versicherung in der Regel nicht.
Fußgänger und Radfahrer haben nichts zu befürchten. Die Tiere sind meist ängstlicher als sie selbst. Deshalb einfach stehen bleiben und warten, bis das letzte Tier der Rotte die Straße überquert hat.
Der VCD wünscht allen ein wildunfallfreies Fahren. Mit Waidmansheil,

Gerhard Petzholtz

Schwäne auf dem Werderschen Damm bei Potsdam

Die Natur beschert uns manchmal schöne Vorkommnisse und hilft uns damit auf Probleme aufmerksam zu machen – wie im vergangenen Sommer auf einer der ältesten Alleen unserer Region, dem unter Friedrich dem Großen angelegten Werderschen Damm zwischen Potsdam und Wildpark-West beziehungsweise Geltow aus dem 18. Jahrhundert.
Am Rande dieser wunderschönen Lindenallee tummelt sich jeden Sommer eine Schwanenfamilie mit fünf bis sechs Jungen. Beiderseits des Dammes liegt der Entenfängersee, auf welchem sie sich Schwimmen lernend ihr Futter suchen. Der Damm ist etwa 4,50 Meter breit, sehr wellig, und Fahrzeuge begegnen sich riskant. Außerdem befindet er sich im Naturschutzgebiet. Trotzdem sind 60 Kilometer pro Stunde erlaubt. Lediglich das Verkehrsschild „Wildwechsel“ weist auf Gefahren hin. Durch die Probleme in der Potsdamer Zeppelinstraße wird der Damm gern als Ausweichstrecke genommen, trotz eines Umwegs von zwei Kilometern.
Um das Leben der Schwäne, der Radfahrer und auch der Kraftfahrer nicht weiter zu gefährden, wandte ich mich im Juli dieses Jahres im Namen unseres Landesverbandes an die zuständige Verkehrsbehörde des Kreises Potsdam-Mittelmark mit Sitz in Werder/Havel.
Der VCD forderte:
1. Herabsetzung der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 Kilometer pro Stunde,
2. Sperrung für den Durchgangsverkehr,
3. Fahrverbot für LKW, Zulieferer bis zu 3,5 Tonnen ausgenommen und
4. den Ausbau des Alleen-Dammes zu einer Fahrrad-Schnellstraße nach Werder, welche schon lange im Gespräch ist.

Die Antwort der Behörde:
1. Ob das Hinweisschild „Wildwechsel“ auch für Schwäne gilt, sei nicht bekannt. Es müsste aber ausreichen, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu schärfen.
2. Als Maßnahme stellte sie die Aufstellung einer Warnbake vor den Schwänen in Aussicht, was drei Wochen dauerte.
3. Zur Erwägung der Herabsetzung der Geschwindigkeit wird im September eine Verkehrszählung durchgeführt.

Um unser Anliegen öffentlich zu machen, wandte ich mich an einen Redakteur der „Märkischen Allgemeinen“ in Potsdam. Als wir uns am 1. Juli zum Lokaltermin bei den Schwänen trafen, stand dort ein Einsatzfahrzeug der Polizeiwache West aus Werder. Der Beamte fegte mit einem Besen die Hinterlassenschaften der Schwäne von der Straße – das wäre eine seiner täglichen Aufgaben, erläuterte er.
Das Ergebnis der Verkehrszählung stand am 22. Oktober noch aus.

Gerhard Petzholtz

Wir können was bewegen!

Neues vom VCD Nordost

„Wir können was bewegen“ – unter diesem Motto steht eine neue Veranstaltungsreihe des VCD Nordost. Ziel der Reihe sollen der Austausch und die Vernetzung der zahlreichen Initiativen und einzelner BürgerInnen sein, die sich im Bereich nachhaltige Mobilität engagieren. Nach der Auftaktveranstaltung im Juni gemeinsam mit dem Bildungswerk Berlin der Heinrich Böll-Stiftung fand am 22. Oktober bereits das zweite Treffen, diesmal in der Geschäftsstelle des VCD Nordost statt. Thema dieses Abends: „Partizipationsmöglichkeiten aus der Sicht der Bezirksverwaltung“. Als Gast diskutierte der Bezirksstadtrat Dr. Thorsten Kühne (CDU) aus Berlin Pankow mit rund 20 Interessierten. Ein wichtiges Thema in diesem Jahr stellte die Diskussion um Nulltarif bzw. Bürgerticket dar, drei Oppositionsparteien haben mit uns darüber diskutiert. Ein weiteres großes Thema ist der Radverkehr, auch hier ist die Expertise des VCD gefragt.

In Mecklenburg-Vorpommern berät der VCD Nordost die Grüne Bürgerschaftsfraktion Greifswald bei der Erstellung des Rahmenplans Innenstadt. Die Umsetzung der Greifswalder Radverkehrsstrategie – unter anderem die Einrichtung von Bevorrechtigung von Radfahrenden in Einbahnstraßen oder Planungen zu Sammelpunkten für das Parken von Autos – steht bei dem VCD-Experten Torsten Wierschin im Mittelpunkt.

Neben dem bewährten Engagement des VCD Nordost zur Mobilitätserziehung in Kitas und zur Seniorenmobilität begannen 2015 neue spannende Projekte. Bereits seit Juni erarbeitet ein engagiertes Team die Verkehrssicherheitskampagne „miteinander unterwegs“ (siehe unten). Unter dem Titel „Sein oder nicht sein – mit Theater und Tamm-Tamm für mehr Sicherheit im Verkehr“ startet in Kürze ein von der Bosch-Stiftung gefördertes Theaterprojekt. Ältere Menschen werden in diesem Projekt im Verkehrsgeschehen schauspielerisch gefährliche Alltagssituationen nachspielen und so Aufmerksamkeit für dieses Thema wecken.

Mehr Toleranz und Verantwortung gegenüber anderen Stadtakteuren sind die Ziele des Projekts „Die Welt ganz anders“. Kinder und Jugendliche werden die Gelegenheit bekommen, als blinde oder als rollstuhlfahrende Verkehrsteilnehmer alltägliche Situationen auf der Straße zu erleben und so neue Sichtweisen zu gewinnen.

Marion Laube

Postkartenprojekt „Miteinander unterwegs“

Die Postkartenserie „Miteinander unterwegs“ des VCD Nordost bestand ursprünglich aus acht Motiven, ist aber inzwischen auf 15 angewachsen. Die Karten sind in sympathischem Grün gehalten, die Motive sprechen eine klare und freundliche Designsprache. Es sind richtige Postkarten, das heißt, sie sind hinten nicht mit Informationen bedruckt, sondern man kann sie beschreiben und verschicken. Lediglich eine Aufklärung zu den Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist hinten aufgedruckt. Sie erläutert, worauf sich das Motiv vorn bezieht. Zwei Motive finden Sie rechts, sowie ein weiteres auf der letzten Seite.

Die Postkarten gefallen mir, weil sie mit ihrer freundlichen Botschaft deeskalierend wirken. Außerdem sind sie offen genug, um sie auch im übertragenen Sinn verwenden zu können. „Beachte mich“, „Ich brauche Abstand“ oder „Miteinander im Ein-klang“ sind Botschaften, die in vielen Lebenssituationen passen können. Die Karte „Es kommt ein ... Mensch“ sprach genau aus, was passierte, als Deutschland im Spätsommer 2015 die Türen für Flüchtlinge öffnete: wie die unterschiedlichen Teilnehmer im Straßenverkehr, so ist auch jeder, der neu ins Land kommt, zuallererst ein Mensch, der als solcher wahrgenommen und behandelt werden sollte.

Krister Volkmann

Zukunft des VCD gefährdet?

Blick zurück auf die Bundesdelegiertenversammlung Ende November 2015

Der Paukenschlag kam zu Tagesordnungspunkt 2: Die Bundesgeschäftsführerin Carolin Ritter schilderte den rund 100 Delegierten die dramatische Finanzlage des Bundesverbandes. Der Jahresabschluss 2014 weist ein Defizit von über 242.000 Euro auf.
Wie konnte es dazu kommen? Kurz zusammengefasst lag es an unterfinanzierten Drittmittelprojekten, zu optimistischen Einnahmeprognosen und fehlender wirtschaftlicher Kontrolle. Die BDV in Bonn beschloss einschneidende Maßnahmen, um das Finanzloch wieder zu stopfen: Großprojekte wurden für 2016 abgesagt, neben massivem Personalabbau wird auch die Stelle der in den Ruhestand gehenden Bahn-Referentin zunächst nicht wiederbesetzt und die Mitgliedsbeiträge werden erneut angehoben, für Einzelmitglieder von 56 auf jetzt 60 Euro jährlich. Jonathan Metz und ich (siehe Foto, v.r.n.l.), die Delegierten aus Brandenburg, tragen diese Maßnahmen ausdrücklich mit, haben aber den Vorstand nachdrücklich aufgefordert die Finanzen zügig wieder in Ordnung zu bringen. Der beschlossene Haushalt 2016 ist nach unserer Einschätzung geeignet, das Defizit abzubauen und die Rücklagen wieder zu erhöhen.
Bei aller Sorge um die Finanzen konnte unser Landesverband einen kleinen Erfolg verbuchen: Wir haben bereits bei der BDV 2013 eine Diskussion über einen neuen, prägnanteren Vereinsnamen und ein aussagekräftigeres Logo gefordert. Beide Punkte sind nun in einem von der BDV verabschiedeten Strategiepapier enthalten.

Marc Nellen

Vorschlag für eine Satzungsänderung

Das Finanzamt Potsdam hat uns darauf hingewiesen, dass das Ziel unseres Verbandes „Förderung des Umweltschutzes und der Bildung“ in der Satzung nicht ausreichend konkret erwähnt sei. Wir werden aufgefordert, unsere Satzung bis zum 30. September 2016 entsprechend zu ändern, weil sonst die Anerkennung der Gemeinnützigkeit gefährdet sein könnte. Auf unserer nächsten Mitgliederversammlung am 3. Juni 2016 werden wir daher eine entsprechende Satzungsänderung zur Abstimmung stellen. Wir schlagen vor, § 2 Absatz 2 unserer Satzung um eine (hier fett gedruckte) Nummer 11 zu ergänzen:

(2) Der Verein tritt ein für ein menschen- und umweltverträgliches Verkehrswesen. Zu seinen Aufgaben gehören die Interessenvertretung von Fußgängern/innen, Radfahrern/innen, Benutzern/innen öffentlicher Verkehrsmittel sowie umweltbewusster Autofahrern/innen und Motorradfahrern/innen. Der Verein setzt sich besonders ein für:

1. *die Reduzierung von motorisiertem Verkehrsaufkommen;*
2. *die Sicherheit und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer/innen unter besonderer Berücksichtigung von Kindern, älteren Menschen und Behinderten;*
3. *die sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen;*
4. *die Verminderung der Umweltbelastungen durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz und Schadstoffe;*
5. *den Vorrang von umweltverträglichen Verkehrsmitteln im Personenverkehr (z. B. Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel) und im Güterverkehr;*
6. *eine fußgängerfreundliche Verkehrspolitik und -planung;*
7. *den Erhalt und die Schaffung verkehrsarmer Räume und Siedlungsstrukturen;*
8. *den Schutz der Natur und der Kulturgüter vor schädlichen Verkehrsauswirkungen;*
9. *den Schutz der Landschaft vor weiterem Straßenbau;*
10. *eine Förderung umweltschonender und sozialverträglicher Geschwindigkeiten;*
11. **eine Förderung des Umweltschutzes und der Bildung.**

Wenn Sie Anmerkungen oder auch Fragen zu der vorgeschlagenen Satzungsergänzung haben, können Sie sich gerne an das unseren Geschäftsführer Krister Volkmann in Potsdam oder natürlich auch gerne an mich persönlich unter der Mailadresse marc.nellen@vcd-brandenburg.de wenden.

Marc Nellen

Zahl des Rundbriefs

50

Nach einer Studie der Agentur BahnStadt ist ein kleiner Bahnhof (100 Meter Bahnsteig, Bedienung weitgehend im Stundentakt) bereits ab 50 Reisenden am Tag betriebswirtschaftlich sinnvoll. Volkswirtschaftlich betrachtet sind sogar nur 39 Reisende nötig, um einen Zughalt profitabel zu betreiben.

Termine und Einladung zur Mitgliederversammlung

Die Jahresplanung war leider bei Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen. Daher steht bisher nur der Termin für die Mitgliederversammlung fest.

Angedacht sind darüber hinaus zum Beispiel ein Treffen im Frühjahr für alle Engagierten und solche, die es vielleicht werden wollen, ein Vortrag zum Thema Alleenschutz, politische Diskussionsveranstaltungen und eine Exkursion nach Eberswalde.

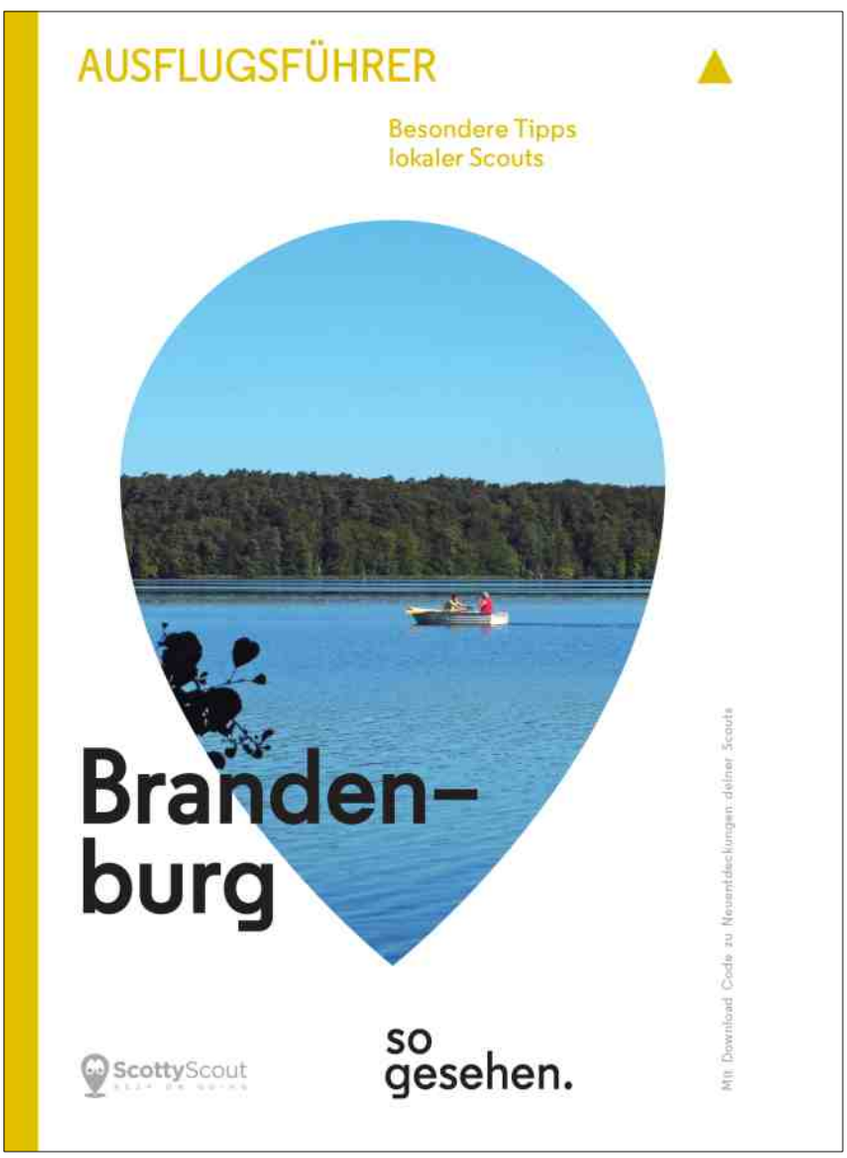
Über die genauen Termine informieren wir zum Beginn des neuen Jahres auf **www.vcd-brandenburg.de** unter dem Menüpunkt „Termine“ und über den E-Mail-Newsletter. Wenn Sie gerne in Zukunft einmal im Monat aktuelle Informationen über Aktivitäten und Termine rund um Verkehr in Brandenburg erhalten möchten, können Sie gerne unseren Newsletter abonnieren. Dafür genügt eine kurze Mitteilung an info@vcd-brandenburg.de.

Am Freitag, den 3. Juni 2016 findet die jährliche Mitgliederversammlung des VCD Brandenburg statt. Dazu sind Sie alle herzlich eingeladen!
Wir beginnen um 17 Uhr im Versammlungsraum im Potsdamer Haus der Natur, Lindenstraße 34. Ihre Anträge an die Mitgliederversammlung sollten bis 10 Tage vor der Versammlung beim Vorstand in der Geschäftsstelle eingehen. Neben dem Austausch über aktuelle Themen aus dem Land Brandenburg steht auch die Beratung über eine Satzungsänderung an (siehe Artikel auf Seite 12 unten).
Für das leibliche Wohl ist gesorgt und es gilt die Mustertagesordnung wie in der „fairkehr“ abgedruckt.
Falls Sie Fragen zur Mitgliederversammlung haben, können Sie sich gerne an unseren Geschäftsführer Krister Volkmann wenden.
Wir freuen uns auf viele TeilnehmerInnen und eine anregende Diskussion.

Perspektivwechsel

Vorstellung eines etwas anderen Reiseführers für das Land Brandenburg

„Brandenburg so gesehen“ heißt der Ausflugsführer von ScottyScout. Warum „so“? Das 152 Seiten umfassende Buch betrachtet mit über 50 Ausflugszielen das nähere und fernere Berliner Umland durch die Augen beziehungsweise die Feder von insgesamt sechs lokalen AutorInnen. Es werden also nicht zum x-ten Mal die klassischen touristischen Highlights des Landes Brandenburg präsentiert.
Die unterschiedlichen persönlichen Biografien der Scouts sorgen für eine thematische und stilistische Vielfalt der Reisetipps. Buchhändler und Autor Jürgen schreibt sonst eher Lyrik statt Prosa. Editha ist promovierte Historikerin und hat ein Faible für Parks und Gärten. Svenja arbeitet im Berliner Prinzessinnengarten und stellt im Ausflugsführer nachhaltige Initiativen vor. Und dann ist da noch der Autor, der schon vor 117 Jahren verstarb und seine Liebe zur Mark beschrieb …
Erfrischend und authentisch wirkt dieser Ausflugsführer. Die Infobox zu jedem Tipp enthält nützliches wie die ÖPNV-Anreise, zu den Tourenvorschlägen können die gpx-Tracks per QR-Code direkt aufs mobile Endgerät geladen werden.



Brandenburg so gesehen. 10,90 €,
ISBN 978-3-944912-02-8

Von ScottyScout gibt es übrigens auch einen Radführer zum Oder-Neiße-Radweg, siehe **www.scottyscout.com**

Neuigkeiten aus Brandenburg

BER-Volksbegehren unterstützen

Lange bevor am Hauptstadtflughafen BER der erste Passagier abgefertigt wird, hat die Flughafengesellschaft bereits den Ausbau beschlossen. So steht zu befürchten, dass auch eine dritte Startbahn bald geplant wird.
Ein Volksbegehren an den Brandenburger Landtag richtet sich nun gegen eine weitere Piste am BER. Zusätzlich wird eine Begrenzung auf 360.000 Flugbewegungen im Jahr gefordert.
Der VCD Brandenburg unterstützt die Initiative „Deine Stimme gegen Fluglärm". Das Volksbegehren können alle BrandenburgerInnen ab 16 Jahre in ihrem Rathaus bzw. der Gemeinde unterzeichnen. Eine (kostenfreie) Zusendung der Unterlagen ist möglich. Weitere Informationen und eine Möglichkeit, die Unterlagen online zu beantragen, findet sich unter **www.stimme-gegen-fluglärm.de**.

Jonathan Metz

Erfolgreicher Radweg in Potsdam

Der VCD Brandenburg hat sich in den zurückliegenden Jahren sehr für die Verbesserung des Radweges in der Potsdamer Lindenallee (vom Neuen Palais nach Golm) eingesetzt.
Mit den jetzt vorliegenden Zahlen des Radverkehrsbeauftragten zeigt sich, dass der ausgebaute und verbesserte Radweg (er wurde asphaltiert, um bei Regenwetter Pfützen zu vermeiden und im Winter ohne Schaden für den Fahrbahnbelag vom Schnee geräumt werden zu können) überaus erfolgreich ist: Die NutzerInnenzahlen haben sich im Januar nach der Fertigstellung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mehr als verdreifacht (von 2.000 bis 3.000 auf knapp 10.000 RadlerInnen pro Monat) und in den Spitzenmonaten im Sommer, vor allem im Juli, verdoppelt (von 18.000 auf 36.000 FahrradfahrerInnen).

Krister Volkmann

VCD Brandenburg bei Facebook

Für eine Entscheidung, die in den heutigen Zeiten geradezu banal wirkt, haben sich die Vorstandsmitglieder des VCD Brandenburg reichlich Zeit gelassen und letztlich entschieden: Der VCD Brandenburg soll in Zukunft bei Facebook vertreten sein. Dass die Nutzerdaten bei dem Unternehmen nicht in sichersten Händen sind, hat zuletzt auch der Europäische Gerichtshof deutlich gemacht.
Dennoch halten wir es für eine wichtige Möglichkeit, um weitere Menschen über unsere Arbeit und aktuelle Verkehrsthemen zu informieren. Ein herzlicher Dank geht an Tino Kotte, der die Facebook-Präsenz für uns betreut und sich auch über aktuelle Themenvorschläge und ein „Gefällt mir" freut.
Sie können die Seite einfach finden unter **on.fb.me/1LkJLBA**.

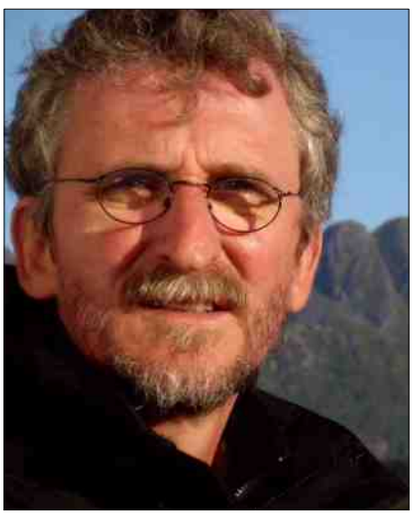
Jonathan Metz

Nachtzug-Protestaktion am 19. Juni 2015

Der Nachtzugverkehr im westlichen Teil Europas wird massiv abgebaut. So wurden zuletzt Nachtzugverbindungen von Berlin nach Kopenhagen und Paris eingestellt (sowie aktuell nach München mit dem Fahrplanwechsel zum 13. Dezember 2015), so dass jetzt nur noch ein CityNightLine nach Zürich und ein EuroNight nach Wien/Budapest fährt. Zum Vergleich: früher gab es von Berlin auch Nachtzugverbindungen nach Brüssel, Amsterdam, Malmö sowie Autoreisezugverbindungen in Urlaubsregionen im Alpen- und Mittelmeerraum.
Mit einem fantasievollen Protest hat das Bündnis „Back on Track" (in Deutschland vertreten durch „Bahn für alle") in verschiedenen europäischen Hauptstädten dagegen protestiert. Der VCD Brandenburg war am Abend des 19. Juni 2015 am Berliner Hauptbahnhof mit dabei. Anlass war, dass an diesem Abend zum ersten Mal der russische Nachtzug Moskau-Paris in der ehemaligen Trasse (zeitliche Schienennutzung) des CityNightLine von Berlin nach Paris fuhr. Das ist an sich zu begrüßen, doch fährt der russische (moderne) Nachtzug nicht täglich, sondern nur am Wochenende. Und es gibt auch keine Sitz- und Liegewagen, sondern nur die relativ teuren Schlafwagen.
Zahlreiche Nachtzugverbindungen in russische und ukrainische Städte (oft mit Kurswagen) wurden bereits in den vergangenen Jahren eingestellt, ebenso der Nachtzug von Berlin nach Krakau. Die Bahnen argumentieren oft, dass es jetzt schnelle Hochgeschwindigkeitszüge gibt, aber für längere Strecken wie Berlin–London, Berlin–Madrid, Berlin–Stockholm oder Berlin–Bukarest sind Nachtzugverbindungen nach wie vor sinnvoll; ebenso für Reisende, die gerne einen zusätzlichen Tag am Zielort „gewinnen" möchten oder die Fahrräder mit dabei haben.
Auf dem Foto unten bereiten sich Krister Volkmann und Christoph Rudel auf „eine Nacht im Nachtzug" vor. Im Hintergrund: Die Abfahrttafel am Berliner Hauptbahnhof.

Krister Volkmann

Hans-Georg Baaske wieder Umweltbeauftragter der EKBO



Im Sommer 2013 veröffentlichten wir in unserem Rundbrief einen offenen Brief an die Evangelische Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz (EKBO). Darin bedauerten wir den Ausstieg von Pfarrer Hans-Georg Baaske als Umweltbeauftragten der EKBO. Wir zeigten Verständnis für seinen Rückzug, da er dieselben Aufgaben nur noch mit einer halben Stelle bewältigen sollte.

Seit Oktober 2015 ist Baaske nunmehr wieder im Amt – und zwar wie von uns gefordert – mit einer vollen Stelle. Das freut uns sehr, denn die Aufgaben, die vor Baaske liegen, sind umfangreich und wichtig:

- Einführung eines Energiemanagements, Heizungseinstellungen und Anlagencheck in kirchlichen Gebäuden und der Beginn eines koordinierten Austauschs von Heizungs- und Umwälzpumpen
- Schulung von Energiebeauftragten in den Kirchenkreisen
- Mitgestaltung eines Dialogprozesses „Strukturwandel in der Lausitz“
- Einrichtung eines Umweltfonds
- Koordination von Initiativen zur Erhöhung des Ökostromanteils auf allen kirchlichen Ebenen.

Mehr Informationen finden Sie unter **http://bit.ly/1OPwybA**.

Der VCD Brandenburg wünscht Hans-Georg Baaske viel Erfolg in seinem neuen (alten) Amt und wird demnächst das Gespräch mit ihm suchen.

Marc Nellen

Bildungsfahrt zur BUGA nach Havelberg

Zum 1. Oktober lud der Vorstand des VCD Brandenburg zu einer Bildungsfahrt zum BUGA-Standort Havelberg ein. Zehn Mitglieder sind der Einladung gefolgt, erfreut waren wir auch, dass die Lektorin unseres Rundbriefes, Sabine vom Bruch, mit von der Partie war. Am Bahnhof Falkensee trafen sich die Potsdamer, Berliner und Eberswalder zum RE 3 nach Wittenberge. Zunächst wurde mit einem Schluck Sekt auf den gerade verstrichenen 70. Geburtstag des Dienstältesten im VCD Brandenburg, Gerhard Petzholtz, angestoßen.

Unser Ziel war neben der Besichtigung der Gartenschau in Havelberg auch die Er-Fahrung mit Bahn und Bus. In Glöwen bestiegen wir den Shuttle-Bus: Der Fahrer informierte uns freundlich über das Ziel: Havelberg. Als der Bus plötzlich heftig rüttelte, erfuhren wir, dass wir gerade die Landesgrenze von Brandenburg nach Sachsen-Anhalt passiert hatten.

Nach einem fünfstündigen sonnigen Aufenthalt in der Stadt, wo die Havel in die Elbe mündet, fuhren wir mit einem BUGA-Bus nach Rathenow, dem dritten BUGA-Standort. Mit Abstecher nach Rhinow-Stölln auf den Spuren des Flugpioniers Otto von Lilienthal durchquerten wir bei einem schönem Sonnenuntergang das zauberhafte Havelland.

Von Rathenow mit dem RB 51 über den zweiten BUGA-Ort Premnitz erreichten wir schließlich Brandenburg/Havel. Somit absolvierten wir das Motto der Gartenschau: „Das blaue Band an der Havel – von Dom zu Dom – von Havelberg bis Brandenburg“.

Die Anschlüsse waren alle gut getaktet, leider gab es keine wirklich verlockenden Sparangebote, wie uns in Vorgesprächen von der BUGA-Leitung versichert wurde. Mit unserem VCD-Ausflug konnten wir zwar die Verluste von 10 Millionen Euro nicht beheben, aber trotzdem bleibt uns die Gartenschau in sehr guter Erinnerung und für diese fünf Havelstädte bzw. -orte eine nachhaltige Aufwertung.

Gerhard Petzholtz

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.

Meditation zum Volkstrauertag

›Was wäre ein einzelnes Menschenleben gene jene über 120, die in Paris‹ mögen viele denken. Und – bei aller Bestürzung, bei aller Unfassbarkeit wegen der Pariser Anschläge – es darf nicht nur des einzelnen Lebens, des einzelnen Todes gedacht werden, es muss. Jedes Leben ist wichtig, jedes Leben ist unverrechenbar und steht nicht im rechnerischen Anschlag gegeneinander.

Bei aller Bestürzung: Reden wir über den Tod einer einzelnen, über den Tod einer jungen Frau, in Potsdam, an der Ecke Friedrich-Ebert-Straße/Kurfürstenstraße nördlich vom Nauener Tor. Das Verhältnis der Masse war eindeutig, die Schuldfrage ist es auch. Sie wird und sie muss an den LKW-Fahrer aus Hessen gehen, der vermutlich zum ersten Mal diese Strecke so befuhr, wobei ihm gegebenenfalls sein Navi diese Verbindung als die kürzeste anbot. Navigation – das ist dort, wo abstrakte Medien die konkrete Anschauung vor Ort nicht ersetzen können: vorausgedacht, vorausgeplant und präzise vorausberechnet. Wird da Unberechenbares nicht zum Störfall?

Vorausschau lernt jeder, der einen Führerschein, eine Fahrerlaubnis hat. Offene Vorausschau ist etwas anderes als präzise Vorausberechnung, dass etwas genau so kommen werde wie geplant und keineswegs anders. Das – und auch das will und »muss« ich sagen, das gilt auf andere Weise auch für die Radfahrerin, wo ich doch zum großen Teil gleichfalls Radfahrer bin: Was weiß ich über denjenigen, der neben mir steht, dessen Fahrgewohnheiten ich keineswegs kennen kann? Was wüsste ich über dessen Irrtum und Unvermögen? Wie behalte ich meinen Spielraum des Ausweichens, anstatt schnell irgendwo durchzuschlüpfen?

Schuld ist das nicht, doch meine Verantwortung ist es, die ich wahrnehmen kann oder auch nicht.

Der VCD Brandenburg feiert jedes Jahr zum Volkstrauertag einen Gottesdienst zum Andenken an die Verkehrstoten. Der Meditationstext von Helmut Krüger wurde am 15. Novemeber in der Kapelle Klein-Glienicke in Potsdam gesprochen.

Potsdamer Radstation eröffnet

Kurz vor Redakionsschluss erreicht uns noch eine gute Nachricht: Am 30. November 2015 eröffnete Brandenburgs Infrastrukturministerin Kathrin Schneider gemeinsam mit Potsdams Oberbürgermeister Jann Jakobs endlich die Radstation am Potsdamer Hauptbahnhof. Dem vorangegangen waren lange Diskussionen über Standort und Betreiber der Station. Der VCD Brandenburg hatte den Bau einer Fahrradstation am Hauptbahnhof schon seit vielen Jahren gefordert.

Die nunmehr eröffnete Radstation in den Bahnhofspassagen bietet mehr als 550 überwachte und wettergeschützte Fahrradstellplätze. Gegen eine Gebühr von einem Euro pro Tag parken Fahrräder sicher im Trockenen. Für Dauernutzer gibt es verbilligte Monats- und Jahreskarten. Insbesondere für Berufspendler stellt dieses Angebot eine neue Qualität dar und steigert die Attraktivität der ganzjährigen Fahrradnutzung in Potsdam. Der Umbau der Tiefgarage kostete rund 620.000 Euro. Die Station wird von der Bahnland GmbH betrieben, die auch Inhaberin der Bahnagentur mit angeschlossenem Fahrrad- und Bootsverleih am Bahnhof Griebnitzsee ist. Wir werden im Sommer-Rundbrief ausführlich über die Erfahrungen mit der Radstation berichten.

Marc Nellen

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 am Montag von 10 bis 12 Uhr und von 14 bis 16 Uhr sowie am Mittwoch von 15 bis 18 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**.