VCD Mitgliederrundbrief
Verkehrsclub Deutschland Landesverband Brandenburg
Winter 2016
Neues aus Brandenburg

Mitgliederversammlung am 19. Mai 2017 (Seite 15)

VCD – Quo vadis?

Neuausrichtung dringend erforderlich

Ministerpräsident Dietmar Woidke begrüßt VCD-Landeschef Marc Nellen auf dem Brandenburg-Tag. Der freundliche Händedruck soll allerdings nicht darüber hinweg täuschen, dass der VCD weite Teile der Verkehrs- und Umweltpolitik der Landesregierung kritisch begleitet.

Wie schon in den letzten Jahren war der VCD-Brandenburg auch beim diesjährigen Brandenburg-Tag in Hoppegarten mit einem Stand präsent. Unser Geschäftsführer Krister Volkmann und ich haben viele Eindrücke gesammelt, Gespräche geführt und dabei vielleicht auch den einen oder anderen Interessierten zu einer Mitgliedschaft bewegen können. Besonders freute uns, dass Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke uns auch dieses Mal besuchte und eine Urkunde zur Ehrung des ehrenamtlichen Engagements des VCD überreichte. Also ein rundum gelungener Tag. Fast jedenfalls.

Stutzig machte mich der direkt neben uns aufgebaute Stand des ADFC. Denn bei unseren brandenburgischen Fahrradfreunden war deutlich mehr los als beim VCD-Stand. Dort waren drei Leute fortwährend in Gespräche verwickelt, verteilten Broschüren, tauschten Visitenkarten aus und – was mich besonders erstaunte – nahmen vor Ort sogar einige Mitgliedsanträge entgegen. Bei uns dagegen nur vereinzelte Gespräche, viele allgemeine Fragen danach, wer oder was der VCD überhaupt ist, wenig Konkretes, hier und da mal anerkennende Worte für unsere Arbeit.

Fortsetzung auf der nächsten Seite.

Unsere Themen in dieser Ausgabe

Herbstausflug nach Eberswalde 2
2. Alleenernteaktion 3
25 Jahre VCD Brandenburg 4
Bundesverkehrswegeplan 2030 6
Deutsch-Polnischer Bahnverkehr 6
Zugverspätungen 7
Elternabend „Kind und Verkehr“ 8
Schutzstreifen des Rundbriefs 8
Fortschritt am Bahnhof Fürstenberg 9
Eisenbahnfähre als Modell 9
Radverkehrskonzept für Potsdam .. 10
Rad-AG der Landeshauptstadt 11
Neuer Begleitkreis Verkehrsforum .. 11
Potsdam klimaneutral 2050 12
Umweltfest im Volkspark 12
Verkehrssicherheitstage am OZS 2 13
Tempo 30 in der Zeppelinstraße 13
Bundesdelegiertenversammlung 14
Bahnhofskonferenz Dannenwalde . 14
Unsere nächsten Termine 14
Leserbrief 15
Die besten Eisenbahnfilme 16

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

der VCD hat einen neuen Bundesvorsitzenden. Mit großer Mehrheit wurde Wasilis von Rauch bei der Bundesdelegiertenversammlung zum Nachfolger von Michael Ziesak gewählt. Michael Ziesak hat in seiner Amtszeit viel geleistet, wie den erfolgreichen Kampf für den Erhalt der BahnCard 50, die Einführung von Lkw-Maut und Luftverkehrssteuer, sein Eintritt für Fahrgastrechte oder die Verhinderung des Transrapids. Manches blieb aber auch im Argen: So hat der VCD mit Mitgliederschwund zu kämpfen und in der Öffentlichkeit kommt der VCD neben dem ADAC – trotz dessen Manipulationsskandal – kaum vor.

Ich meine, der VCD muss sich entscheiden: Versteht er sich als Interessenverband, der sich in die Politik einmischt? Oder unterstützt er Menschen in ihren Mobilitätsbelangen als eine Art Service-Organisation? Beides geht aus meiner Sicht nicht. Es bleibt zu hoffen, dass mit Wasilis von Rauch eine klare Positionierung erfolgt. Ich wünsche ihm viel Erfolg!

Auch unser Landesverband steht vor richtungweisenden Entscheidungen. Bei den Wahlen im Sommer 2017 treten einige Vorstandsmitglieder möglicherweise nicht mehr an. Wir ringen immer wieder mit dem Land Brandenburg um unsere Förderung. Es ist nicht auszuschließen, dass uns die Fördermittel in Zukunft wegbrechen. All das hat im Vorstand zu Diskussionen geführt, ob perspektivisch nicht eine engere Zusammenarbeit mit dem Nachbarlandesverband Nordost sinnvoll sein kann. Mich interessiert, wie Sie, liebe Leserinnen und Leser darüber denken. Bitte schreiben Sie uns, ob Sie dies für einen geeigneten Weg halten, die regionale Zukunft des VCD zu sichern. Oder, noch besser: Entscheiden Sie sich für eine aktive Mitarbeit bei uns und kandidieren Sie für den Landesvorstand!

Ein friedliches und besinnliches Weihnachtsfest wünscht

Ihr Marc Nellen

Aber auch wüste Beschimpfungen von überzeugten Autofahrern gab es. Ich frage meine ADFC-Kollegin Lea Hartung nach den Gründen für die Attraktivität des ADFC. Die Antwort kam schnell und eindeutig: Beim ADFC wissen die Menschen, wofür er steht und was sie bekommen: Harte und klare Lobbyarbeit für das Fahrrad, dazu ein ordentliches Serviceangebot wie offene Fahrradwerkstätten, geführte Touren und detailliertes Kartenmaterial. Wer das ADFC-Logo sieht, weiß etwas damit anzufangen. Ähnlich dem gelb-schwarzen ADAC-Logo. Das bringt mich zu der Frage:

Wofür steht der VCD?

Es ist sozusagen die Mutter aller Fragen, wenn es um die Analyse geht, warum der VCD einen fortwährenden Mitgliederschwund zu verzeichnen hat. Eine Antwort ist, dass mit unserem Vereinsnamen nur die wenigsten etwas anfangen können. Wir haben uns vor einigen Jahren mit einem Antrag bei der Bundesdelegiertenversammlung dafür eingesetzt, dass sich der VCD einen neuen Namen gibt, aus dem unmittelbar die Ziele unseres Verbandes ersichtlich werden. Wir schlugen vor, dass das Adjektiv „ökologisch" darin vorkommt. Leider wurde unser Vorschlag nicht aufgegriffen. Man versprach uns, dieses Anliegen zu prüfen. Leider versandete auch diese Prüfung. Es bleibt zu hoffen, dass unser neuer Bundesvorsitzender Wasilis von Rauch neuen Schwung in die Leitbilddebatte des VCD bringt und am Ende eine klare Positionierung steht.

VCD für ökologische Verkehrswende

Der VCD Brandenburg hat sich im vergangenen Jahr ein eigenes Leitbild gegeben. Es stellt klar den politischen, einflussnehmenden Charakter unseres Verbandes in den Vordergrund. Wir sollten der Verein sein, der für die ökologische Verkehrswende steht. Es bleibt zu hoffen, dass auch der Bundesverband eine solch klare Positionierung vornimmt. Wenn dabei ein neuer, einprägsamerer Vereinsname herauskommt, ist es umso besser. Entscheidend ist jedoch, dass sich der Bekanntheitsgrad des VCD erhöht und die Menschen sofort und eindeutig wissen, wofür wir stehen.
Damit in Zukunft auch an unseren Ständen reger Andrang herrscht und zahlreiche Mitgliedsanträge unterschrieben werden.

Marc Nellen

Herbstliche Erkundungen im Barnim

Eindrücke vom VCD-Ausflug nach Eberswalde

Passend zur Jahreszeit war auch das Wetter und empfing mit unnachlässigem Nieselregen in der Barnimer Kreisstadt. Für die Mitreisenden ging es daher mit dem legendären O-Bus zügig in die gut geheizte und trockene Werkshalle der ODIG.
Die Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft (ODIG) wartet im Werk Eberswalde die Triebwagen der ODEG. Bei dem Besuch wurde deutlich, dass die ansonsten häufig gelobte Ausschreibung des Nahverkehrs auf der Schiene auch Probleme mit sich bringt. Als der Standort Eberswalde für die Instandhaltung der ODEG-Flotte ausgesucht und aufgebaut wurde, kreuzten sich direkt vor Ort diverse von der ODEG befahrene Linien des VBB-Netzes Ostbrandenburg. Diese werden aber seit einem Jahr von der NEB betrieben. Die zu wartenden Fahrzeuge der ODEG, die jetzt auf anderen Linien im Land verkehren, müssen nun etwa von Berlin aus nach Eberswalde überführt werden. Daraus ergeben sich unnötig hohe Aufwendungen nur dafür, dass die Fahrzeuge überhaupt zur Werkstatt gelangen können.
Am Nachmittag lud das Amt für Stadtentwicklung zu einem Stadtrundgang zum Thema „Lebenswerte Stadt Eberswalde". Gleich zu Beginn wurde eine vorbildliche Neuerung präsentiert: In der Heegermühler Straße werden in Umsetzung des städtischen Radnutzungskonzepts sogenannte überbreite Fahrstreifen angelegt. Durch die Reduzierung von zwei auf eine Fahrspur je Richtung können Radschutzstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden. Bemerkenswert ist, dass der Landesbetrieb Straßenwesen darin keine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Straße für den Kraftfahrzeugverkehr sieht. Dies ist eine gute Grundlage, um auch in anderen Städten im Land Brandenburg breite Autostraßen für Radfahrer zurückzuerobern (siehe auch Seite 8).
Auch dem Problem der Einkaufscenter, die fernab der Wohnbebauung im Umland errichtet werden, setzt die Stadt ein Konzept entgegen: Durch die konsequente Umsetzung eines Einzelhandelskonzepts wurden in Eberswalde bis auf den bedauerlichen Fall eines Kauflandes zahlreiche Supermärkte im Stadtgebiet und nicht auf der „grünen Wiese" errichtet, wie die Leiterin des Stadtentwicklungsamtes Frau Leuschner stolz berichtete. Dies trägt ganz entscheidend zur Verkehrsreduktion und einer kleinteiligen und wohnortnahen Versorgung der EberswalderInnen bei.
Kulinarisch wurde der Ausflug mit dem bereits seit 180 Jahren begehrten Eberswalder Spritzkuchen beschlossen. Damals wurde das Gebäck direkt an den Zügen vom Bahnsteig aus durch den Bäcker Gustav Louis Zietemann verkauft. Bis heute ist er für den Ruf: „Eeeeberswalder Spriiiitzkuuuuuchen!" berühmt, mit welchem er die Reisenden in den haltenden Zügen auf seine Waren aufmerksam machte.

Jonathan Metz

Stadtentwicklung am Modell der historischen Altstadt von Eberswalde

Alleenernte im Havelland ein großer Erfolg

Aus 300 Kilogramm Äpfeln werden 133 Liter Apfelsaft

Am Morgen eines sonnigen Samstags, dem 24. September, machten sich neun Leute unseres Landesverbandes – zwei ehemalige und der jetzige Geschäftsführer, zwei Mütter und eine Tochter unserer Aktiven sowie ein ADFC-Mitglied – mit drei PKW auf den Weg zur Obsternte 5 Kilometer hinter dem legendären Ribbeck.

Wir schüttelten allerdings nicht die „Birnen des Herrn von Ribbeck auf Ribbeck im Havelland“, sondern Äpfel zwischen den Orten Senske und Hage.

Bis 1961, verkehrte hier die Kleinbahn Nauen-Rathenow. Im Volksmund hieß sie „Pauline“, da der Umsteigebahnhof an der Eisenahnstrecke Berlin – Hamburg „Paulinenaue“ hieß, heute eine Station des Regionalexpress. Dieser Ort war 1711 Ausgangspunkt für die Entsumpfung des Havelländischen Luchs unter dem Soldaten-König, Friedrich I.

Nach den Erfahrungen mit „mundraub“ hatte unser Vorstand beschlossen, die Obsternte-Aktion kostengünstiger in Eigenregie durchzuführen. VCD-Geschäftsführer Krister Volkmann hatte vorher nach dieser Apfelallee recherchiert und Kontakte mit dem Bürgermeister, Herrn Reder, hergestellt. Dieser war von unserer Aktion sofort begeistert, denn am selben Tag sollte dort das erste gemeinsame Dorffest der Gemeinde Mühlberge mit Senske, Hage und Wagenitz auf einem abgernteten Getreidefeld stattfinden.

Vorher mussten wir allerdings erst einmal ernten, genauer gesagt: schütteln. Was man bei Lageräpfeln tunlichst nicht machen sollte, spielt bei Mostobst keine Rolle, vor allem bekommt man schnell die Behältnisse voll.

Der Schreiber dieser Zeilen war einst Obstbauer in Werder und besorgte eine Teleskopstange mit Haken zum Schütteln sowie Jutesäcke (die bleiben im Besitz des VCD). Einige Teilnehmer brachten Planen zum Unterlegen mit. Natürlich trugen wir gelbe VCD-Warnwesten und sperrten die Straße mit einem Flatterband ab. In ca. drei Stunden hatten wir etwa 300 Kilogramm zusammen, der Märker würde sagen: sechs Zentner. Davon spendeten wir etwa 80 Kilogramm für das Dorffest zum Saftpressen.

Dazwischen waren Pausen für Fototermine, Gedankenaustausch und Filmaufnahmen! Das war der dritte Glücksumstand unserer Aktion: Aus Schwerin kam Karsten Kriedemann vom „Ingenieur-Büro für Umweltplanung“ mit seiner Kamera. Er hatte von unserem Vorhaben erfahren und fand unsere Aktion ideal für seinen Dokumentarfilm: „Grüne Giganten – vom Urwald zur Allee.“ Im Winter soll der einstündige Film in Potsdam uraufgeführt werden – dank VCD Brandenburg.

Nach vollbrachter Ernte fuhren wir die Äpfel zur Mosterei nach Ketzür in der Gemeinde Beetzsee nördlich von Brandenburg. Wir waren nicht die einzigen Kunden und durften etwas warten. So wurde vor uns ein großer Hänger mit Äpfeln von einer Streuobstwiese des BUND aus Mielow an der Havel entladen. Wir konnten unseren gepressten Saft nicht gleich mitnehmen, sondern nahmen anderen Saft mit auf das Dorffest und holten die 133 Einliterflaschen eine Woche später ab.

Alte Mostungserfahrung

1,5 Kilogramm Äpfel ergeben etwa einen Liter Saft.

Kosten: 70 Cent pro Liter plus 21 Cent für die Flasche. Es sind keine Pfandflaschen – sie müssen gut gespült werden, um sie im folgenden Jahr wieder verwenden zu können – oder man wird sie auf Ökomärkten los.

Nach vollbrachter Arbeit fuhren wir zurück zum Dorffest nach Senske-Hage. Der Bürgermeister stellte unseren VCD Landesverband allen Gästen vor – schließlich hatten wir die Äpfel für das Saftpressen spendiert.

Wen es interessiert, welche Apfelsorte wir am Straßenrand geschüttelt haben: das kann man nur mutmaßlich aus einem Sorten-Ratgeber ermitteln, denn es gibt über 1000 verschiedene Apfelsorten. Die meisten Konsumenten kennen nur die zehn Sorten aus dem Supermarkt. Unserer ist wahrscheinlich der „Hammerstein“, der 1890 aus der Sorte „Landsberger Renette“ gezüchtet wurde. Die Pflückreife ist Ende Oktober – entsprechend hart waren diese noch bei unserem frühen Erntetermin. Aber das tat der Apfelaktion keinen Abbruch – im Gegenteil: Es war eine großartige gelungene Gemeinschaftsaktion unseres Landesverbandes im schönen Brandenburg.

Gerhard Petzholtz

25 Jahre VCD Brandenburg
Ein Rückblick

In diesem Jahr wird unser Landesverband 25 Jahre alt. Schauen wir auf die Anfänge zurück in die Zeit seiner Gründung. Der Landesverband Brandenburg des VCD ist ein Kind der Nachwendejahre 1989/90. Der Verkehrsclub Deutschland hatte damals seinen Sitz in Bonn und war seit 1987 in der Umweltszene aktiv. Alle Umweltverbände der alten Bundesrepublik, wie zum Beispiel BUND, NABU, Tierschutzbünde, Eisenbahnvereine, versuchten sich in den neuen Bundesländern zu etablieren. Dafür schuf der Bundesverband des VCD eine Vollzeitstelle, damit das vor Ort intensiv und effektiv mit den Menschen gemacht werden könne. Diese Stelle übernahm Frieder Monzer, ein Diplom-Physiker, der arbeitslos geworden war.

Die Anfänge des VCD im Osten Deutschlands

Frieder Monzer reiste durch alle DDR-Bezirke, vom Fichtelberg bis Kap Arkona und organisierte den Aufbau von Landesverbänden. Das war ein schweres Unterfangen, denn der Osten Deutschlands befand sich in einer Verkehrswende. Bisher hatte es viel weniger PKW und lange Wartezeiten beim Autokauf, wenig LKW-Verkehr und einen engmaschig funktionierenden ÖPNV mit kundennahen Preisen gegeben, dazu Tempolimits – 80 km/h auf Landstraßen, 100 km/h auf Autobahnen – und ein striktes Alkoholverbot von 0,0 Promille! Das alles wurde mit dem Beitrittsabkommen abgeschafft. Die neuen Bundesbürger wollten nun die erkämpfte Freiheit umsetzen, indem sie gebrauchte Westwagen kauften (meist über Wert) und rasen konnten und außerdem ein Bierchen trinken durften. „Wo viel Freiheit – ist viel Irrtum“, sagte schon Schiller. Der Autoboom stand im Gegensatz zu den umweltfreundlichen Zielen des VCD. Nichtsdestotrotz lud Frieder Monzer zu einer Veranstaltung in Potsdam ein, die sowohl Umweltthemen als auch Autos und Verkehrsthemen zur Sprache brachte.
Der Schreiber dieser Zeilen fühlte sich angesprochen und so gründeten mit ihm sechs Unterzeichner am 23. November 1991 in Potsdam im damaligen „Grünen Haus“ in der Lindenstraße 54 den „VCD Landesverband Brandenburg“. Hier hatten die neugegründeten Parteien und Umweltverbände ihren Sitz – der VCD befand sich also in bester Gesellschaft.
Ironie der Geschichte: Bis 1989 war an dieser Adresse das Untersuchungsgefängnis der Stasi-Bezirksstelle. Frieder Monzer wurde zum Geschäftsführer bestellt. Gerhard Petzholtz wurde, da er woanders noch kein Amt übernommen hatte, zum Landesvorsitzenden gewählt und bekleidete dieses Amt bis 2011.
Als Erstes schauten wir uns um, was es zu tun gibt. Darunter war viel Neues: Dabei unterstützte uns der Bundesverband, so gut es ging. Wir fuhren regelmäßig zu den Bundes-Delegierten-Versammlungen (BDV) und lernten dabei Westdeutschland kennen, was uns 40 Jahre verwehrt war. So erfuhren wir, wie demokratische Versammlungen ablaufen: Das war lehrreich, aber auch ermüdend, weil alle das Wort ergreifen wollten… Vor allem mussten wir uns im Lande orientieren, denn Brandenburg war gerade aus den Bezirken Potsdam, Cottbus und Frankfurt/Oder nach 50 Jahren wieder gegründet worden. Unser Problem war: Wir konnten uns nicht mit einem Satz vorstellen, weil der VCD nicht spezialisiert ist, sondern unter seinem Dach Radfahrer, Autofahrer, Ornitologen, Naturschützer, Bio-Bauern, Eisenbahner ... vereint. Hinzu kam die Verwechslung des Namens VCD mit dem ADAC. Sehr viele Ostdeutsche meinten damals, die Mitgliedschaft im ADAC wäre verpflichtend!

Finanzielle Unterstützung durch das brandenburgische Umweltministerium

Trotzdem konnte sich unser Landesverband mit anfangs 200 Mitgliedern gut etablieren. Für die Organisation war es sehr erleichternd, dass die Computer aufkamen, und es war wunderbar, dass der Physiker Monzer sich schnell damit zurecht fand. Die meisten Mitstreiter kamen aus Potsdam und dem Berliner Speckgürtel. Im weiten märkischen dünnbesiedelten Lande konzentrierten sich unsere Aktivitäten damals wie heute auf Brandenburg/Havel, Cottbus und den Kreis Oberhavel.
Ein Glücksfall für die neuen Umweltverbände war es, dass das Brandenburgische Umweltministerium projektgebundene Fördergelder vergab. Das verdankt der VCD dem damaligen Umweltminister und späteren Ministerpräsidenten Matthias Platzeck. Daher unterhält der VCD einen hauptamtlichen Geschäftsführer, und ist mit genügend Mitteln für Öffentlichkeitsarbeit, Veranstaltungen und ein Büro ausgestattet. Allerdings hat die Geschäftsstelle des Landesverbandes öfter die Adresse gewechselt. Die Odyssee durch Potsdam verlief vom „Grünen Haus“ nach Babelsberg-Griebnitzsee in eine Baracke am heutigen „Hiroschima-Platz“, von da in einen kleinen Raum im Bahnhof Griebnitzsee. Hier waren wir als Verkehrsclub am richtigen Ort: am Bahnhof. Dort frequentierten viele Studenten der Uni Potsdam, von denen einige bei uns aktiv wurden, bis sie ihr Studium beendet hatten.
Nach einigen Jahren benötigte der Vermieter „bahnland“, der bisher nur Fahrkarten verkaufte, unseren Raum, um Fahrräder an Touristen zu vermieten. Und so war es ein weiterer Glücksumstand, dass durch die Stiftung „Potsdamer Militärwaisenhaus“ die ehemalige Waschküche auf dem Hof

5 hre denburg e.V. ckblick

zum „Haus der Natur“ etabliert werden sollte – mitten in der Stadt. Damit landeten wir wieder in der Lindenstraße: nun in der die Nr. 34. Dorthin zogen wir am 10. Februar 2002. Umzüge des VCD wurden ausschließlich von aktiven Mitgliedern gestemmt.
Kurz vor dem letzten Umzug gab Frieder Monzer sein Amt auf und übergab die Geschäftsführung an Christoph Rudel, ebenfalls Diplom-Physiker, aus Fürstenberg/Havel. Neben seiner Tätigkeit als Geschäftsführer rief Rudel den VCD-Kreisverband Oberhavel ins Leben und ist bis heute bei „Bahn für Alle“ aktiv. Mit den großzügigen Fördergeldern des Landes wurde dem Landesverband auch eine Verantwortung anvertraut. Da wir alle auf wenig Erfahrung mit Finanzdingen hatten, suchten wir uns professionelle Unterstützung. Der damalige Landesvorsitzende kannte eine Mitarbeiterin der Deutschen Bank, die uns mit ihrer Beratung Unannehmlichkeiten ersparte – unser großer Dank geht an Ute Meinig aus Stahnsdorf!

Zusammenarbeit mit dem Berliner VCD-Landesverband?

Von Anfang an strebte der Landesverband Brandenburg eine Zusammenarbeit mit dem VCD-Landesverband in Berlin an. Wir waren oft dort und luden den Berliner Vorstand nach Potsdam ein. Das erste gemeinsame Treffen fand auf „neutralem Boden“ im kirchlichen Forschungsheim in Wittenberg statt. Gemeinsam produzierten wir „VCD Rundbriefe für Berlin und Brandenburg“.
Leider funktionierte die Zusammenarbeit mit „Nordost“ nicht so glücklich, aus welchen Gründen auch immer… der Geist Luthers wehte nicht überall. In diese Situation platzte der Bundesverband mit dem Vorschlag unsere beiden Verbände zu vereinen – so viele Besuche vom Bundesverband und LV Berlin hatten wir noch nie in Potsdam…
Letztendlich scheiterte die Fusion an den Finanzen: Das brandenburgische Ministerium gab unmissverständlich zu verstehen, dass Projektgelder zum VCD Brandenburg nicht mehr fließen würden, wenn Berlin im Spiel ist (die Mauer lässt grüßen…).
Wir machten unsere Rundbriefe „Neues aus Brandenburg“ künftig selber: Sommer wie Winter.
Anfangs machte der „Zenkert-Verlag“ aus Mahlow für uns Layout und Druck. (Der Verleger Guido Zenkert verstarb im Januar d. Jahres mit 65 Jahren). Zunächst mit vier, heute mit 16 Seiten, ist der VCD-Rundbrief zum Markenzeichen des VCD geworden.

Die besonderen Initiativen eines umweltbewussten Pfarrers

Unser Landesverband sah einige aktive Mitglieder kommen und leider auch gehen. Zu letzteren gehörte ein Student aus Berlin, der vieles machen wollte und weniges erreicht hat. Das führte zu Unruhe im Vorstand, Minusbeträgen in der Kasse und so weit, dass wir das Türschloss im Büro austauschen mussten. In die Geschichte des Bundesverbandes ging dieser Vorfall als „Geibel-Effekt“ ein…
Es war ein Gewinn, als Pfarrer Gerke Pachali aus Krahne bei Brandenburg/Havel zum Landesverband kam. Mit seiner Erfahrung als Landpfarrer gab er unserem Verband einige Impulse und Ideen. Im seinem alten Pfarrhaus fanden einige Zusammenkünfte unseres VCD statt, zusätzlich bereichert mit ornithologischen Radtouren zu den Reckahnern Teichen.
Seit dem Jahr 2001 veranstalten wir „Gottesdienste für die Verstorbenen im Straßenverkehr“, organisiert vom VCD, verantwortlich durchgeführt von Pfarrer Pachali. Diese sind zu einem ganz speziellen Markenzeichen des Landesverbandes geworden. Und: Anneli Pachali gestaltet nun schon seit vielen Jahren das Büfett zu unseren Jahreshauptversammlungen.

Überregionales Engagement für den Bundesverband

Ein besonderes Ereignis für unseren Landesverband war die Bundesdelegiertenversammlung in Potsdam am 11. und 12. November 2005. In den „neuen“ Bundesländern erstmalig in Weimar, hatte sich der Bundesverband nun Potsdam als Tagungsort auserkoren. Als Vorstand waren wir damit gefordert und gaben unser Bestes. Uns standen ausreichend Geldmittel zur Verfügung, sodass wir das Hotel „Mercure“ im Stadtzentrum als Tagungsort wählen konnten, ein Hochhaus aus DDR-Zeiten, das heute abgerissen werden soll.
Der Vorsitzende Gerhard Petzholtz begrüßte offiziell alle VCD-Delegierten und wies auf die historischen Bauten hin, die sich vor ihnen ausbreiteten: direkt an der Havel, daneben die erste Preußische Eisenbahn von 1838 Berlin-Potsdam-Magdeburg, dahinter die Nikolaikirche.
Damals machten wir uns zur Aufgabe, gemeinsame Mitgliederausflüge in das Brandenburger Land anzubieten. So fuhren wir mit aktiven Mitgliedern nach: Cottbus, Frankfurt/Oder, Rathenow, Havelberg sowie ins polnische Nachbarland nach Küstrin und Stettin.
In den Jahren 2011 bis heute wechselte die Führung unseres Landesverbandes: Marc Nellen wurde zum neuen Landesvorsitzenden, Christoph Rudel ging in den Ruhestand und unterstützt den VCD seither als Mitglied im Landesvorstand.
Neue Geschäftsführerin wurde für zwei Jahre Katharina Hinse, erstmalig eine Frau in der Geschäftsstelle unseres Landesverbandes! Seit 2014 ist nun Dr. Krister Volkmann aus Potsdam unser Geschäftsführer.

Gerhard Petzholtz

Bundesverkehrswegeplan nach Stellungnahme überarbeitet

Erfolg für den VCD Brandenburg

Akteure in der Verkehrspolitik klagen häufig über die dicken Bretter, die es für minimale Veränderungen zu bohren gilt. Infrastruktur entsteht langsam und nicht selten vergehen Jahrzehnte von der Idee bis zur Umsetzung. Manchmal ergibt sich aber die Gelegenheit, kurzfristig an den Pflöcken mitzuarbeiten, die die Verkehrsentwicklung für die nächsten Jahre abstecken.

So hatte der VCD Brandenburg innerhalb der sechswöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung eine umfangreiche Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 abgegeben und die Gelegenheit ergriffen, Einfluss auf die Verkehrsplanung für die kommende Dekade zu nehmen. Die Arbeit an dem 200 Seiten starken Entwurf hat sich gelohnt. Anfang August hat die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beschlossen.

Auch auf unsere Stellungnahme hin sind nunmehr zwei für Brandenburg bedeutsame Eisenbahnvorhaben vom sogenannten „Weiteren Bedarf" in den „Vordringlichen Bedarf" hochgestuft worden. Zum einen wird dem Ausbau der Lehrter Stammbahn (Berlin – Hannover) höhere Priorität eingeräumt. Dabei soll etwa abschnittsweise die Streckengeschwindigkeit auf 250 km/h erhöht werden.

Weiterhin wurde der Ausbau der Stettiner Bahn mit einer höheren Dringlichkeit versehen. Ein großer Erfolg ist es, dass zwischen Angermünde und der Grenze Deutschland/Polen ein zweites Gleis aufgebaut und die Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h angehoben werden soll. Auch eine Elektrifizierung ist angedacht. Somit rückt eine komfortablere Verbindung zwischen Berlin und Szczecin/Stettin näher. Sogar eine Fernverkehrsverbindung ist geplant. Unverständlich ist, warum der naheliegende und eigentlich auch vorgesehene Ausbau des Abschnitts Berlin – Angermünde kommentarlos weggefallen ist. Mit verhältnismäßig wenig Aufwand hätte hier eine noch bessere Anbindung geschaffen werden können.

Im Bereich Straße konnten sich unsere Vorstellungen nicht durchsetzen. Der BVWP ist leider weiterhin vorrangig ein Ortsumgehungsplan. Diese Fehlentwicklung hat Verkehrsminister Dobrindt nicht abgestellt, so dass ein Großteil der knappen Finanzmittel für die Umrundung von Dörfern und Städten aufgebraucht werden.

Erfreulich ist, dass der Bund sich an der Finanzierung von Radschnellwegen beteiligen möchte und Maßnahmen für einen funktionierenden Deutschland-Takt vorgesehen sind. Damit ist der BVWP 2030 zwar noch lange keine Bundesmobilitätsstrategie, wie sie vom VCD gefordert wird. Aber dass der Radverkehr als Teil der Mobilität begriffen und gewürdigt wird, ist zumindest ein Schritt in die richtige Richtung.

Dieses Fazit gilt auch für den BVWP 2030 insgesamt. Eine Verkehrswende lässt sich damit nicht gestalten, aber aus VCD-Sicht konnten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung einige Verbesserungen erzielt werden.

Jonathan Metz

Probleme im Eisenbahntransport zwischen Deutschland und Polen

Eindrücke von Konferenz in Berlin

Die Konferenz fand am 19.09.2016 in der Staatsbibliothek zu Berlin statt.

Der Simon-Bolivar-Saal war etwa zur Hälfte wohl mit überwiegend polnischen Teilnehmern gefüllt. Es traten sowohl polnische als auch deutsche Referenten auf. Was ich mitbekommen habe, versuche ich kurz zu umreißen: Es ist doch ein sehr komplexes Vorhaben, grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen herzustellen.

Wie unterschiedlich die Entwicklung im Eisenbahnverkehr weltweit verlief und sich das auf die Verkehrssituation heute auswirkt, machte eine von Dr. Josef Doppelbauer, Vertreter der „European Union Agency for Railways" vorgestellte Tabelle besonders deutlich. Sie vergleicht das Netz der Hochgeschwindigkeitszüge in China mit dem Netz der Hochgeschwindigkeitszüge in Europa.

Bei etwa gleich großer Fläche und einer mehr als doppelt so großen Einwohnerzahl hat China im Vergleich zu Europa unvergleichlich mehr High-Speed-Züge im Einsatz! Das konnte der Volksrepublik sicherlich nur gelingen, weil in diesem Land das Eisenbahnsystem wie „aus einer Hand" entworfen und gebaut wurde.

In Europa dagegen hat jedes Land im Prinzip sein eigenes System, und hier geht es beim grenzüberschreitenden Verkehr nicht nur um Elektrifizierungslücken, unterschiedliche Spannungen und Frequenzen, sondern auch um unterschiedliche Nothalte- und Sicherungssysteme, Signalanlagen, Tarife, Fahrplangestaltung und anderes. Das gilt es zu vereinheitlichen, nach Möglichkeit europaweit.

Land	Länge des High-Speed-Netzes (km)	Anzahl der High-Speed-Züge
Deutschland	1 300	250
Italien	1 350	100
Frankreich	2 000	400
Spanien	3 100	150
China 2016	19 000	4 000
China (Plan 2020)	30 000	7 500 (geschätzt)

In speziellen Fällen kann die Fahrzeugtechnik auch mit den Systemen mehrerer Länder ausgerüstet werden, wenn die Zulassungsbehörden zustimmen. Dies ist offensichtlich bei den seit Kurzem auf der Strecke Berlin-Kostrzyn (Gorzów) verkehrenden „LINK"-Zügen aus Bydgoszcz der Fall.

Die EU plant mit dem sog. „Vierten Eisenbahnpaket" (4th EU Railway Package), den gesamten Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 zu „liberalisieren". Eine riesige Aufgabe – aber dringend notwendig!

Dieter Schuster

Wegen Verzögerungen im Betriebsablauf …

Gewiss subjektive Notizen eines Menschen, der pünktlich sein muss

Ich sehe ob solcher genannter Ansagen teils verdrossene, teils aber auch gleichgültig gewordene Gesichter. Erstere mehr bei der älteren Generation, die Jungen greifen zu ihren Mobiltelefonen, und der Wortlaut des Gesagten, dessen unfreiwilliger Zuhörer ich geworden bin, verrät Routine. Termine geraten über den Haufen, „cool“ praktizierter Usus bei Studierenden und Freiberuflern, meine Pünktlichkeit von Dienst wegen schwindet indes. Ohne dass ich das Gespräch darauf brächte, bringen meine betrieblichen Kollegen das Gespräch wieder und wieder auf die Unpünktlichkeit der Bahn.

Drei wesentliche Ursachen sehe ich bei der Zunahme derartiger Störungen: Zum einen ist da eine per hellrotem Aufkleber sichtbar gewordene Störung an den Türen. Anders als ihre schwergängigen Vorläufer sind sie im Zuge gewöhnlicher Handhabe empfindlich geworden und sie werden – wenngleich auch unbeabsichtigt – zunehmend durch Fahrgäste beschädigt. Der Ruf „Zurückbleiben bitte“, verbunden mit dem optischen Warnblinklicht wird vergleichsweise selten als Warnhinweis gewertet, mehr und mehr dagegen als Animationssignal, da noch in letzter Sekunde hineinzuspringen. Gar nicht mal unbedingt Korpulente drücken die Tür einfach wieder auf. Die zweite „Wahrheit“ ist indes, dass Türen wie auch weitere Dinge eben nicht mehr vorsorglich durchgeprüft, sondern nachträglich bei Auftreten eines Defektes erst gewartet werden. Bis dahin heißt es, mit eiligen Schritten zur nächsten oder übernächsten Tür am Wagen entlang zu eilen, bei 25 oder 30 Stationen, wo dies jeweils passiert, kommen da schon mal acht oder zehn Minuten Verspätung zusammen.

Die nachträgliche Reparatur anstelle einer vorsorglichen Instandhaltung ist wiederum das Ergebnis einer veränderten Instandhaltung insgesamt. Der Begriff der „ereignisorientierten Instandhaltung“ deckt mehr zu, als dass er aufhellt, wenn das angedeutete „Ereignis“ nahezu mit Schadensereignis gleichgesetzt werden kann.

Den zweiten Grund betrieblicher Verzögerungen sehe ich in gestörten Signalen. Eine vorherige Robustheit ist einer Ausgefeiltheit und darum einer höheren Anfälligkeit gewichen. Die so bezeichnete „ereignisorientierte Instandhaltung“ führt auch hier zum Defekt, nicht aber zu dessen Vermeidung. Das Dritte schließlich erscheint heikel – die Handhabe eines Notfalls. Wo aber beginnt ein Notfall? Wenn ein Mensch in das Gleisbett geraten ist? Gewiss. Wo ein Luftballon zu nahe an den hochempfindlichen, Alarm auslösenden Sensor geraten ist und der vor Ort Diensthabende offenbar keine Möglichkeit mehr hat, das Alarmprogramm inkl. Polizeieinsatz und Bahnhofsräumung zu stoppen? Das wäre zugunsten der Fahrplantreue in Frage zu stellen.

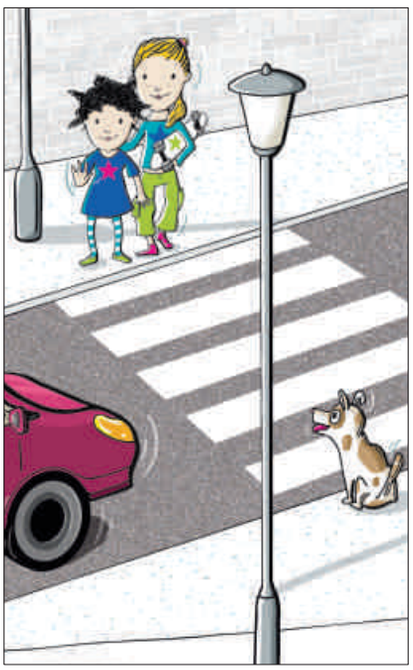
Würden PKW-Nutzer nicht vorausschauend Komponenten ihres Fahrzeuges gemäß Laufleistung austauschen lassen, wir hätten wohl die zehnfache Zahl von liegengebliebenen Fahrzeugen an Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen. Die abgegebene Fahrplangarantie der Bahn fußt auf Verlässlichkeit und diese fußt wiederum auf vorausschauendem Handeln. Ein erst nachträgliches Handeln wirft aber alle Zeitkalkulationen und Zeitzusagen durcheinander, sowohl der Bahn selbst, als auch der Fahrgäste. Dies angemerkt nicht des Kritisierens wegen, sondern der Besserung der Pünktlichkeit wegen.

Helmut Krüger

Gestartet!

Erste Elternabende „Kind und Verkehr“

Im September fand der erste VCD-Elternabend zum Programm „Kind und Verkehr“ in der Kita „Kinderspiel“ in Potsdam-West statt. Ein toller Abend mit einer sehr engagierten Kitaleiterin und neugierigen Eltern, die viele Fragen dazu hatten, wie sie ihr Kind beim Radfahrenlernen und auf den Alltagswegen besser unterstützen können. Die Sorge der Eltern, dass Kinder auf dem Gehweg nicht sicher wären, weil es zu Kollisionen mit Radfahrenden kommen könnte, macht deutlich, dass es einen Verein wie den VCD wirklich braucht. Denn auf Rückfrage wurde klar: es gab keine einzige kritische Situation! Der Tipp: Machen Sie sich als Fußgänger auf dem Gehweg breit und sichtbar, wurde zunächst mit Verblüffung und dann mit Freude aufgenommen. Dabei liegt genau darin eine der Voraussetzungen für ein gleichberechtigtes Miteinander und mehr Rücksicht



auf der Straße: die eigenen Bedürfnisse und den eigenen Bedarf zu zeigen, zu Fuß und mit dem Fahrrad.
Ende November findet der zweite Elternabend in der Kita „Benjamin Blümchen“ im Schlaatz statt. Es wird spannend, was die Eltern dort bewegt. Wer Eltern im Vorschulalter gerne selbst dabei unterstützen möchte, ihr Kinder auf dem Weg zu einer selbstständigen und sicheren Mobilität zu fördern, kann sich gerne für eine Ausbildung zur Moderatorin oder zum Moderator „Kind und Verkehr“ bewerben. Die Ausbildung erfolgt über den Deutschen Verkehrssicherheitsrat und ist kostenlos.

Anja Hänel

Weitere Informationen im Landesbüro oder direkt bei Anja Hänel unter anja.haenel@vcd.org

Schutzstreifen des Rundbriefs

Die in vielen Städten Brandenburgs noch gut nachvollziehbare sozialistische Stadtplanung hatte ganz im Sinne des vermeintlich Modernen einen beachtlichen Autofokus. So führen bis heute durch manche Stadt breite mehrspurige Kraftfahrstraßen als im Straßenquerschnitt zementierte Autodominanz.
Eberswalde hat nun in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßenwesen den Radlern vier Meter Breite entlang der bisher vierspurigen Magistrale durch die Stadt spendiert. Die beiden bisherigen Fahrstreifen je Richtung wurden zu einem sog. überbreiten Fahrstreifen zusammengefasst auf dem zwei Pkw problemlos nebeneinander her fahren können.
Der gewonnene Platz wurde zu zwei jeweils zwei Meter breiten Schutzstreifen umgewandelt. Da fährt es sich nicht nur mit dem Standardrad, sondern auch mit Anhänger und Lastenrad sicher und genussvoll durch die Waldstadt. Ein nachahmenswertes Beispiel aus der Barnimer Kreisstadt. *Jonathan Metz*

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
800 Exemplare

Redaktionsschluss
1. November 2016

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

Bildnachweise
Krister Volkmann S. 1, 3 oben, 12; Jonathan Metz S. 2, 7, 11, 13 oben; Karsten Kriedemann S. 3 unten; Christina Bretschneider S. 8 oben; Marie Metz S. 8 unten, Michel Bürgel S. 9 oben; Christoph Rudel S. 9 unten; Landeshauptstadt Potsdam S. 13 unten; Marc Nellen S. 14; Pixabay.com S. 16.

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

Mehr Service am Bahnhof

Neuer Besitzer sorgt für Fortschritte in Fürstenberg (Havel)

Engagierte Bürger der Stadt Fürstenberg, die Landesagentur für Struktur und Arbeit, ein Sozialverein und nicht zuletzt der VCD hatten ein Konzept entwickelt, um den Bahnhof und das Bahnhofsgebäude zu beleben. Schon vor 15 Jahren entstand die Idee dort Fahrkarten und regionale Produkte zu verkaufen. Was mit den Partnern DB Konzernbetrieb Station und Service und der Stadtverwaltung nicht recht ins Laufen kam, gelang dem Verkehrsplaner Dr. Tim Lehmann.

Er kaufte vor etwa 1½ Jahren das Bahnhofsgebäude, renovierte es von außen und begann viele der leerstehenden Räume zu vermieten. In der zeitweise geöffneten Bahnhofshalle wurden Kunstprojekte installiert und bis heute gezeigt. Außerdem gibt es einen Fahrradverleih und es wird Informationsmaterial angeboten.

Am 12. Oktober 2016 wurde der neue Bahnhof offiziell in Betrieb genommen. Bei der feierlichen „Eröffnung" des Bahnhofes würdigte der VCD Brandenburg die Aktivitäten, indem er Tim Lehmann eine VCD-Geschenkmitgliedschaft überreichte. Natürlich ist das Engagement eines Privatmannes anders zu werten als Bahnhofskonzepte der öffentlichen Hand. Aber auch in Fürstenberg wünscht sich die VCD-Kreisgruppe Oberhavel einige Verbesserungen für Reisende und Ausflügler:

- Die volle Barrierefreiheit. Zur Zeit ist sie nur teilweise gegeben, da die Züge nach Rostock bzw. Stralsund am barrierefreien Hausbahnsteig, die anderen jedoch am Mittelbahnsteig halten. Der Mittelbahnsteig ist nur über Treppen zu erreichen.
- Einen Warteraum für die Reisenden, besonders im Winter, evtl. in der Verbindung mit der Bahnhofsgaststätte.
- Die Schaffung von zeitgemäßen Abstellplätzen für Fahrräder bei evtl. Reduzierung der Autoparkplätze.
- Im Bahnhofsbereich befindet sich ein kleines festes Gebäude, das als Unterstellmöglichkeit für hochwertige Fahrräder und Ladestation für Elektroräder genutzt werden könnte. Man müsste allerdings die Stadtverwaltung davon überzeugen, da sie plant das Gebäude abzureißen.
- Die Verbesserung der Beschilderung an Straßen zum Bahnhof.

Christoph Rudel

Der „Scheck" des VCD mit der Ehrenmitgliedschaft für den Bahnhofseigentümer Tim Lehmann, überreicht von Christoph Rudel von der VCD Kreisgruppe Oberhavel.

Alte Eisenbahnfähre fährt wieder – aber nur als Modell

Seit 1926 fuhr eine Eisenbahnfähre über die Havel bei Fürstenberg, als Zu- und Abbringer für Industriebetriebe. Seit einigen Jahren liegt sie an Land. Olaf Mensch aus Schleswig Holstein hat ein Modell im Maßstab 1:43 gebaut, das im September 2016 vorgestellt wurde. Anlässlich der Präsentation (Foto) kamen an der Havel (v.l.n.r.) Heinz Dembowski und Christoph Rudel von der Arbeitsgruppe Eisenbahnfähre Fürstenberg, Olaf Mensch, der Erbauer des Modells sowie Robert Philipp, Bürgermeister von Fürstenberg zusammen.

Christoph Rudel

Neues Radverkehrskonzept für die Stadt Potsdam

Potsdams Visionen für die nächsten Jahre

In ganz Deutschland entwickelten Städte von Aschaffenburg bis Lüneburg, von Trier bis Chemnitz Radverkehrskonzepte. In Brandenburg zum Beispiel verabschiedete die Stadtverordnetenversammlung in Eberswalde am 25. Juni 2015 das aktuelle Radnutzungskonzept.
In Potsdam gab es die erste Planung im Jahr 2008; seit 2014 wird eine Fortschreibung vorbereitet. Die Dortmunder Verkehrsplanungsfirma Planersocietät wurde für das Erarbeiten der Grundlagen beauftragt.

Welche Bedeutung hat das Radverkehrskonzept Potsdam?

Das Radverkehrskonzept bildet Entscheidungsgrundlagen für Politik und Verwaltung, für Baumaßnahmen oder die Verbesserung von Radverkehrsanlagen und stellt eine Dringlichkeitsliste auf. Der Entwurf des Konzepts wurde im September 2016 der Öffentlichkeit vorgestellt.
Vorbildlich war, dass die Bürgerinnen und Bürger, Parteien und Vereine sich bis Mitte Oktober mit Kritik und konkreten Vorschlägen am Entwurf im Rahmen eines „Beteiligungsverfahrens“ einbringen konnten. Beim Radverkehrsbeauftragten Potsdams gingen 60 Einsendungen ein; das ist eine ordentliche Anzahl.

Aufbau des Radverkehrskonzepts

Das Konzept gliedert sich in zwei Teile: Den Einleitungsteil mit den Zielen und Bestandsanalysen etwa zur Art der Streckenführung, zur Oberflächenbeschaffenheit, zum Radverkehrsaufkommen und zu Unfällen (sehr wichtig!) sowie zur nötigen Öffentlichkeitsarbeit; der anschließende Teil stellt den daraus entwickelten Katalog dar, der für eine Vielzahl von Straßenabschnitten notwendige Maßnahmen beschreibt oder verwirft. Aufgrund einer Punkteverteilung schälten sich fast 280 Maßnahmen heraus. Klar ist, dass nicht alle denkbaren Maßnahmen als gleich dringlich gelten können; daher werden Prioritäten von Stufe III bis zur Höchststufe I gebildet.
Ohne Erhöhung der Finanzansätze für Förderung des Radverkehrs bliebe das Programm unvollständig. Wir erfuhren, dass bis 2014 pro Jahr und Einwohner 7,74 Euro pro Jahr und Einwohner an städtischen Geldern und Fördergeldern ausgegeben wurden und in der sog. Mittelfristigen Finanzplanung 2015 bis 2019 dafür 10,94 Euro vorgesehen sind. Im Vorfeld des Konzeptentwurfs lautete der Ansatz 12,00 Euro. Der VCD und der ADFC konnten aber gemeinsam darauf hinwirken, dass der „Nationale Radverkehrsplan“ zum Finanzbedarf der Kommunen berücksichtigt wird und jetzt sogar 18 Euro pro Jahr und Einwohner eingestellt sind und hoffentlich festgeschrieben werden. Vernünftigerweise müsste diese Aufstockung bereits kurzfristig wirksam werden und nicht erst ab 2020!

Radschnellverbindungen

Gesondert zu betrachten sind die Radschnellverbindungen zwischen Potsdam und Stahnsdorf einerseits und zwischen Potsdam und Werder andererseits. Optimisten rechnen damit, dass dafür nicht nur Gelder aus dem Stadt-Umland-Programm der EU eingesetzt werden, sondern dass das Bundesverkehrsministerium ein Förderprogramm für Radschnellwege auflegen wird. Mit der Fertigstellung der Verbindungen ist frühestens für 2021 zu rechnen. Wir wissen ja: Planung ist das eine, Durchführung das andere!
Nach Sichtung, Prüfung und möglichem Einarbeiten von Anregungen wird der Entwurf der Stadtverordnetenversammlung zur Zustimmung vorgelegt, hoffentlich noch in diesem Jahr. Ich fürchte, dass die Zustimmung dann doch auf sich warten lassen wird, da etliche Ausschüsse zuvor den Entwurf beraten werden. Eine schnelle Verabschiedung wünsche ich mir, sollte mich aber überraschen.

Detlev Strunk

Auszug aus Stellungnahme des VCD zum Radverkehrskonzept

Das noch vom früheren Bau- und Verkehrsbeigeordneten Matthias Klipp auf den Weg gebrachte Radverkehrskonzept 2013 wurde in weiten Teilen umgesetzt. Der VCD Brandenburg hat diesen Prozess immer konstruktiv begleitet und unterstützt.
Nunmehr hat die Stadt Potsdam die Fortschreibung dieses Radverkehrskonzeptes vorgelegt und um Stellungnahme gebeten. Der VCD Brandenburg hat sich hierzu umfassend eingelassen, auf Nachfrage stellen wir gerne unsere Stellungnahme zur Verfügung.
Hier die Kernsätze unserer Stellungnahme:
„Die Philosophie und Herangehensweise des Fortschreibungskonzeptes wird von uns weitestgehend geteilt. Im Fortschreibungskonzept fehlen aus Sicht des VCD jedoch grundsätzliche Ausführungen zum Thema nachhaltige Mobilität in der wachsenden Stadt. Hier wäre es sinnvoll einige Ausführungen zur Flächengerechtigkeit in der Stadt aufzunehmen: So werden dem PKW anteilmäßig deutlich mehr Verkehrsflächen zugesprochen, als – gemessen am Modal Split – diese Flächen auch für Wege genutzt werden. Das Fahrrad muss sich hingegen mit einem Bruchteil dieser Verkehrsfläche begnügen, obwohl mit ihm deutlich mehr Wege zurückgelegt werden. Politisch stellt sich die Frage, wie viel Platz dem Parken und Fahren des Fahrrads im Vergleich zum Privat-Pkw eingeräumt werden soll.
Aus Sicht des VCD muss hier konsequent umgedacht werden, auch um ökologisch notwendige Grenzen, etwa für die Kohlendioxid- und Feinstaub-Emissionen, einzuhalten. Im Verkehrssektor wird etwa ein Viertel der in Deutschland eingesetzten Primärenergie verbraucht und insbesondere vom motorisierten Individualverkehr eine entsprechende Menge Kohlendioxid in die Luft emittiert. Genau hier sind aus Sicht des VCD-Brandenburg Veränderungen notwendig.
Zum Kapitel Finanzbedarf hätte sich der VCD eine mutigere Herangehensweise gewünscht. Der angenommene Finanzbedarf von 13 Euro je Einwohner erscheint zu niedrig. Der ADFC hingegen geht in einer Studie für Städte von einem Finanzbedarf bis zu 19 Euro je Einwohner und Jahr aus.“

Marc Nellen

Das Radverkehrskonzept findet sich unter: www.bit.ly/2g5Ootf

Rad-AG der Landeshauptstadt Potsdam

Der VCD beteiligt sich an verschiedenen Beratungsgremien und Beiräten, beispielsweise dem SPNV-Beirat des VBB (SPNV = Schienenpersonennahverkehr), an dem Nahverkehrsbeirat Oberhavel oder der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Brandenburg (AGFK-BB).

Ein weiteres Beratungsgremium, in dem der VCD aktiv ist, ist die Rad-AG der Landeshauptstadt Potsdam. Hier treffen sich alle zwei Monate Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Fachabteilungen der Stadtverwaltung, der Polizei und der Verbände für den Radverkehr, ADFC und VCD. In diesem Gremium wird über die Pläne der Stadtverwaltung berichtet und diskutiert, so zum Beispiel die Verbesserung der Rad- und Fußgängerbrücke nach Werder (Havel) oder der Neubau des Radwegs Schlaatz-Drewitz. Regelmäßig werden Vorschläge gesammelt, wo etwas verbessert werden kann, sei es die Reparatur von Wurzelaufbrüchen auf einem Radweg, die Beschilderung, die Schneeräumung oder die Absenkung eines Bordsteins. Auch über Probleme wie ausreichende Stellplätze an Bahnhöfen und in der Innenstadt oder über die hohe Zahl der Fahrraddiebstähle wird beraten.

Top-Ärgernisse dem VCD melden

Problemstellen oder „Top-Ärgernisse“ des Radverkehrs können gerne an unser VCD-Landesbüro gemeldet werden. Wir können diese dann im Rahmen der Rad-AG-Sitzungen einbringen, wo sie meist schnell und unkompliziert an die zuständigen Stellen in der Stadtverwaltung weitergegeben werden. Wolfgang Deuster hat uns eine Reihe solcher „Top-Ärgernisse“ geschrieben, hier eine Auswahl:

- die unlogische Kennzeichnungen an mehren Stellen: Rad- und Gehweg auf dem Boden getrennt markiert, aber auf dem Verkehrsschild als Mischnutzung ausgewiesen (z.B. beim Hotel Mercure).
- fehlende Radboxen für E-Bikes und Radanhänger an den Bahnhöfen. Benutzung des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof mit Radanhänger außerhalb der Öffnungszeiten der Servicestation
- der fehlende Ausbauabschnitt / die „Holperpiste“ des Uferweges am Wasserwerk
- parkende und haltende Lieferfahrzeuge auf dem Radstreifen (z.B. in der Großbeerenstraße)
- Fahrverbote in den Parks der Schlösserstiftung
- keine Freigabe des Gehwegs für Fahrradfahrer in der Kastanienallee, obwohl die Straße wegen des Kopfsteinpflasters nur sehr schwer zu befahren ist
- Radwegbenutzungspflicht in der Zeppelinstraße, obwohl der Rad- und Gehweg sehr eng ist (u.a. rund um die Haltestelle Schillerplatz)
- ungesunde Luft entlang der Hauptverkehrsadern (Großbeerenstraße, Zeppelinstraße, Breite Straße, Behlertstraße, Hans-Thoma-Straße)

Krister Volkmann

Neuer Begleitkreis Verkehrsforum

Eine kritische Betrachtung

Wenn man nicht mehr weiter weiß – gründet man 'nen Arbeitskreis. Dieser alte und etwas abgedroschene Aphorismus kam mir in den Sinn, als uns die Einladung der Stadt Potsdam zur Teilnahme am „Begleitkreis Verkehrsforum“ im Juli 2016 erreichte. Zum Hintergrund sei gesagt, dass dieser Begleitkreis Verkehrsforum den bislang eher dahinvegetierenden „Verkehrstisch Potsdam“ ablösen soll. Beim Verkehrstisch handelte es sich um ein sehr auto-lastiges, in unregelmäßigen Abständen tagendes Gremium, in dem es weniger um die dringend erforderliche Mobilitätswende, sondern mehr um die Sicherstellung eines fließenden Autoverkehrs in der Stadt ging. Der VCD hat sich daher nach anfänglicher Teilnahme aus diesem Gremium zurückgezogen. Mit Interesse und durchaus gespannten Erwartungen haben wir dann an der konstituierenden Sitzung des Begleitkreises Verkehrsforum teilgenommen. Die Bilanz ist jedoch ernüchternd: Auch in diesem Gremium dominiert die „Auto-Lobby“, lautstark vertreten durch ADAC, Industrie- und Handelskammer sowie Wissenschaftler, die vorrangig zu erklären versuchten, dass Car-Sharing keine gute Idee sei, da die Autos ja in erster Linie herumstehen und Platz in Anspruch nehmen würden. Stattdessen sei dem das eigene Auto vorzuziehen. Wenngleich im Einladungsschreiben der Stadt Potsdam vom „Gelingen der Mobilitätswende“ und der erforderlichen Unterstützung durch Interessengruppen in der Stadt die Rede ist, bleibt der fade Beigeschmack, dass der VCD hier nur als „Feigenblatt“ für eine Verkehrspolitik herhalten soll, die weit entfernt von der dringend erforderlichen Mobilitätswende ist. Der VCD Brandenburg wird sich daher genau überlegen, ob er weiter am Begleitkreis Verkehrsforum teilnehmen wird. Aber vielleicht haben die Verantwortlichen in der Stadt eingesehen, dass dieses Gremium nicht der Weisheit letzter Schluss ist. Bis zum heutigen Tag lag jedenfalls noch keine Einladung zu einer Folgesitzung vor.

Marc Nellen

Potsdam klimaneutral 2050

Masterplanprozess gestartet

Die Landeshauptstadt Potsdam verfolgt seit 1995 Ziele im kommunalen Klimaschutz. Die Stadt ist Mitglied im weltweiten Klimabündnis. Damit verbunden ist der Anspruch, die Kohlendioxid-Emissionen der Stadt alle fünf Jahre um zehn Prozent zu senken. In den vergangenen zehn Jahren wurde dies nahezu erreicht. Das langfristige Ziel bis 2050 ist jedoch die Klimaneutralität. Das Klimabündnis definiert dies mit einem jährlichen Pro-Kopf-Ausstoß von 2,5 Tonnen Kohlendioxid, das Bundesumweltministerium gar mit circa einer Tonnen. Mit derzeit circa 5,5 Tonnen ist Potsdam vergleichsweise klimafreundlich, jedoch sind die Ziele der Klimaneutralität noch in weiter Ferne. (Quelle: LHP, Klimabericht 2012)

Wie also sieht das klimaneutrale Potsdam 2050 aus? Der Verkehrsbereich trägt circa ein Drittel der Treibhausgasemissionen bei. Wie werden wir in Potsdam und Umland mobil sein? Genügt die Umstellung auf Elektromobilität? Wo liegen die Grenzen des ÖPNV, wie kann er (noch) besser finanziert, wie mit anderen Verkehrsträgern vernetzt werden? Ist eine umfassende Mobilität wie heute überhaupt noch möglich?

Diesen Fragen und weiteren Handlungsfeldern wird der Masterplanprozess in den kommenden Jahren nachgehen. Dabei bittet die Landeshauptstadt Bürgerinnen und Bürger, sowie Vereine und Institutionen um Mithilfe.

Kontakt: Koordinierung-Klimaschutz @rathaus.potsdam.de

Umweltfest im Volkspark

Der Volkspark Potsdam verwandelte sich beim Potsdamer Umweltfest Ende September in eine quirlige Festwiese rund um die Themen Natur, Umwelt und Nachhaltigkeit. Das Umweltfest ist ein lebendiger Aktions- und Informationstag für alle – insbesondere aber für Familien. 60 Aussteller zeigten, was Potsdam in Sachen Umwelt zu bieten hat. Mittendrin präsentierte sich der VCD mit einem eigenen Stand und informierte über seine Aktivitäten. Auch Sabine Stanelle vom Bundesverband war zur Vorstellung des Projekts „Mehr Platz fürs Rad!“ vor Ort. Neben den üblichen Gesprächen und Materialien haben sich die Potsdamer Aktiven dieses Mal etwas Besonderes einfallen lassen: Unter Anleitung von Krister Volkmann und Marianne Heinrich konnten aus alten Fahrradketten Schlüsselanhänger gebastelt werden. Eine schöne Aktion, die einerseits auf die Vorzüge des Fahrradfahrens aufmerksam machte und andererseits den Recycling-Gedanken aufgriff. Die Aktion war ein voller Erfolg; schon nach kurzer Zeit waren die Schlüsselanhänger vergriffen.

Begrüßenswerte Aktion am Rande: Anlässlich des Umwelttages hat der Verkehrsbetrieb in Potsdam (ViP) ein „Erlebnisticket“ angeboten: Einzelfahrausweise im Bereich Potsdam AB galten am 18. September bis 3 Uhr des Folgetages als Tageskarte für Potsdam. Kinder bis 15 Jahre konnten auf dem Ticket kostenfrei mitfahren.

Marc Nellen

Jugend nachhaltig mobil

VCD bei den Verkehrssicherheitstagen im OSZ 2, Potsdam

Zum zweiten Mal hat der VCD bei den Verkehrssicherheitstagen im Oberstufenzentrum 2 in Potsdam-Waldstadt mit einem Aktionsstand teilgenommen. Gemeinsam mit dem „Projekt 2050“ des Bundesverbandes haben wir in diesem Jahr einen „Rauschbrillen“-Parcours angeboten. Dort kann man austesten, wie es um die eigene Bewegungskoordination und Verkehrstüchtigkeit bestellt ist, wenn man/frau mit zu viel Alkohol im Verkehr unterwegs ist.
Parallel dazu haben wir Testfahrten mit E-Fahrrädern angeboten, die wir bei einem Potsdamer Fahrradverleih ausgeliehen hatten. In der Kombination scheinen beide Angebote den Schülerinnen und Schülern des OSZ 2 viel Spaß gemacht zu haben, wozu sicherlich auch das schöne Wetter beitrug. Insgesamt haben wir so neun Schulklassen erreicht.
Bislang waren bei den Verkehrssicherheitstagen vor allem der ADAC, die Polizei und Rechtsanwälte vertreten. Mit dem VCD kommt un ein wenig „grün“ dazu.
An dem Oberstufenzentrum im Potsdamer Süden gibt es ein breit gefächertes Angebot an Ausbildungen, zum Beispiel Kaufmann/ -frau für Versicherungen und Finanzen, Kaufmann/ -frau und Servicefachkraft für Dialogmarketing, Personaldienstleistungskaufmann/ -frau oder Sport- und Fitnesskaufmann/ -frau.

Krister Volkmann

Tempo 30 in der Zeppelinstraße

Lärmschutz macht Straßenraum lebenswerter

Relativ kurzfristig hat die Stadtverwaltung von Potsdam im September in der nach Westen führenden Zeppelinstraße aus Lärmschutzgründen Tempo 30 eingeführt. Zwischen dem Bahnhof Pirschheide und Kastanienallee gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nur in den Nachtstunden, in dem Abschnitt zwischen Kastanienallee und Breite Straße dagegen grundsätzlich.
Die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h macht aus verschiedenen Gründen Sinn: Zum einen hilft sie, die Lärmbelastung zu reduzieren. Sie ist aber auch geeignet, die Schadstoffbelastung in der Luft zu verringern. Die zulässigen Grenzwerte bei den Schadstoffen wurden in der Zeppelinstraße in den vergangenen Jahren immer wieder überschritten. Schließlich ist in dieser Ausfallstraße auch nach wie vor nicht geklärt, wie der Radverkehr stadtauswärts sinnvoll geführt werden kann. Eine Geschwindigkeitsreduktion ist daher ein erster Veränderungsschritt, der dazu führen kann, in Zukunft eine Spur stadtauswärts für den Radverkehr zu reservieren oder zumindest auf dieser Spur eine Mischnutzung einzuführen. Natürlich gelingt das bei Tempo 30 besser und mit größerer Verkehrssicherheit als bei Tempo 50.
Neben all diesen Argumenten für Tempo 30 gibt es noch einen weiteren positiven Effekt: Die Aufenthaltsqualität entlang der Straße – für Passanten, für Radfahrende, für Verweilende und für Anwohner in den Wohnhäusern entlang der Straße – verbessert sich merklich. Schon wenige Tage nach Einführung der strengeren Geschwindigkeitsbegrenzung konnte man erleben, wie der Verkehrslärm und das „Durchrauschen“ der Autos weniger aggressiv wirkte und man sogar im Herbstsonnenschein im Café oder Bistro am Straßenrand sitzen und einen Kaffee, ein Bier oder einen Ayran genießen konnte – und das um 17 Uhr zur Hauptverkehrszeit.

Krister Volkmann

Bundesdelegiertenversammlung 2016

Wassilis von Rauch neuer VCD Bundesvorsitzender

Der VCD hat einen neuen Bundesvorsitzenden. Siehe auch das Editorial dazu. Mit deutlicher Mehrheit wurde Wasilis von Rauch von den Delegierten der diesjährigen Bundesdelegiertenversammlung (BDV) zum Nachfolger des fast 20 Jahre agierenden Michael Ziesak gewählt. Es gab aber auch einige Gegenstimmen, die belegen, dass von Rauch ein beschwerlicher Weg bevorsteht. Es geht darum, den VCD wieder auf Kurs zu bringen. Die diesjährige BDV hat gezeigt: Unser Bundesverband steckt in der Krise. Die desaströse Finanzlage hat dazu geführt, dass sich die Bundesgeschäftsstelle von insgesamt fünf Mitarbeiter/innen trennen musste (vgl. auch Kurzbericht von der BDV im Winterrundbrief 2015). Wichtige, für den VCD bislang essenzielle Inhalte, wie die Auto-Umweltliste und der Bahntest, konnten in diesem Jahr aufgrund der Finanzkrise nicht mehr wie gewohnt umgesetzt werden. Die BDV zeigte sich einig, dass unser Verband abspecken muss: Lobbyarbeit, Fachverband, Serviceagentur, Umweltverband – all das kann der VCD unter den gegebenen Voraussetzungen nicht in einem sein. Die BDV beschloss daher ein Strategiepapier, das dem Verband empfiehlt sich auf seine Kernkompetenzen zu konzentrieren. Und diese Kernkompetenz liegt zweifelsohne in der politischen Lobbyarbeit.

Es bleibt zu hoffen, dass von Rauch auch mit dieser strategischen Rückendeckung das angeschlagene Schiff wieder auf Kurs bringt. Die Finanzen sind erst einmal konsolidiert. Jetzt müssen er und sein Vorstandsteam (drei Mitglieder wurden neu in den Bundesvorstand gewählt) viel Geschick, Können und Überzeugungskraft aufbringen, um den VCD sowohl nach innen als auch nach außen wieder in ruhigere Fahrwasser zu bringen. Damit der VCD wieder zu dem Verband für die ökologische Verkehrswende wird.

Marc Nellen

Bahnhofskonferenz Dannenwalde

Am 29. Oktober 2016 fand im Gemeindezentrum von Dannenwalde bei Gransee die vierte Bahnhofskonferenz, initiiert vom Brandenburger Bahnhofsbündnis BB 21 statt. Dieses Bündnis ist ein Zusammenschluß von Einzelpersonen, Verbänden, die sich u.a. Verbesserungen an Bahnhöfen und Haltepunkten sowie den Widerstand gegen Bahnhofsschließungen im Land zum Ziel gemacht haben.

Im Mittelpunkt der Konferenz standen die Geschichte der Bahnhöfe, die Stärkung des Geschichtsbewusstseins, auch auf der politischen Ebene.

Ein Vortrag befasste sich mit einem nach Polen grenzüberschreitenden Wegeleitsystem, das für Kommunen, Kreise und auch für ökologische Vereine von Interesse sein dürfte.

Die Konferenz endete mit einer Besichtigung des Umweltbahnhofs Dannenwalde, dem ursprünglich geplanten Tagungsort, der wegen baulicher Mängel jedoch nicht nutzbar war.

Christoph Rudel

Zukunftsweisender Handschlag: Marc Nellen vom VCD Brandenburg und der neue Bundesvorsitzende Wasilis von Rauch.

Termine

Filmabend „Vom Urwald zur Allee“
Voraussichtlich am 22. Februar laden wir Sie ins Kino ein. Der Film entstand unter anderem bei unserer diesjährigen Alleenernte-Aktion (siehe dazu Seite 3).

Brandenburg-Treffen
Auch in diesem Jahr laden wir Aktive und Interessierte zum Austausch ein. Das Brandenburg-Treffen findet am 17. März voraussichtlich im Haus der Natur in Potsdam statt.

Mitgliederversammlung
Die Mitgliederversammlung findet am 19. Mai im Haus der Natur in Potsdam statt. Alles weitere findet sich auf nebenstehender Einladung.

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.

Weniger Straßenbelastung durch Lang-Lkw

Im letzten Mitgliederrundbrief vom Sommer 2016 erschien ein Artikel zu den überlangen Lastkraftwagen. Über die Auswirkung dieser sogenannten Gigaliner auf Straßen und Brücken erhielt die Redaktion folgenden Leserbrief von Dr. Wilhelm Petzholtz:

Die Lang-Lkw werden seit Januar 2012 bis zum Jahresende im öffentlichen Straßenverkehr erprobt. Dieser Feldversuch wird durch die Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet. Die Lang-Lkw sind insofern keine Monstertrucks, als sie bezüglich zulässiger Gesamtmasse gegenüber Lkw unverändert sind (40 beziehungsweise 44 Tonnen). Aber das mögliche Ladevolumen wird deutlich vergrößert. Es wird in Deutschland nicht nur Stahl und Beton transportiert.
Die sehr verbreitete Variante „Lkw und Sattelanhänger mit zweiachsiger Dollyachse“ hat im Vergleich zum Standard-Sattelzug mit fünf Achsen mindestens zwei Achsen mehr. Das Foto im Beitrag zeigt sogar acht Achsen! Die gleiche Gesamtmasse wird auf mindestens sieben Achsen auf die Fahrbahn übertragen. Die Fahrbahnbelastung ist also niedriger als bei herkömmlichen Lastzügen. Demzufolge sind keine Umbauten an der Infrastruktur und damit keine zusätzlichen Belastungen der Steuerzahler erforderlich. Durch Unterschreitung der Vorgaben des StVZO-„Bo-Kraftkreises“ ist der Lang-Lkw mit mehr lenkbaren Achsen sogar wendiger als ein Sattelzug. Es gibt keine Probleme in genormten Kreisverkehren.
Die Aussage, dass ein Gigaliner (Der Begriff „Giga“ erscheint bei einer Längenvergrößerung von nur 6,5 Metern (etwa 1 ½ Pkw) und besserem Kurvenverhalten infolge zusätzlicher gelenkter Achsen etwas überzogen.) „Straßen und Brücken so viel belaste wie 60.000 Pkw, gilt für herkömmliche Lastzüge. Für Lang-Lkw ist sie wegen der etwa 25 Prozent niedrigeren Achslasten geringer. Der Sanierungsaufwand für die Straßen wird durch Einsatz von Lang-Lkw nicht erhöht. Der Beitrag zu Umwelt-und Klimaschutz ist unbestritten. Wenn die Betreiber zusätzlich Betriebskosten sparen, sollten wir umweltbewussten Bürger ihnen das doch gönnen. Uns schadet das nicht. Dafür verringert sich die Anzahl der Lastzüge auf unseren Straßen.
Dass wir lieber mehr Güter auf der Schiene hätten, ist selbstverständlich. Aber warum wird der Lang-Lkw mit dem Bahntransport verglichen? Man kann nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Betrachten wir hier doch das Thema „Güterkraftverkehr“.
Am Rande seien zwei Fakten aus Schweden erwähnt, wo bereits seit Mitte der 70er-Jahre die Lang-Lkw zum normalen Straßenbild gehören:
- Minderung der Fahrtenanzahl um 30 Prozent
- Minderung des Dieselverbrauchs um 15 Prozent.

Ich selbst staunte vor Ort, wie wendig ein solcher Lang-Zug auf dem engen Hof einer Firma rangierte.
Also: Ziehen wir nicht über Lobbyisten her, sondern seien wir dankbar für eine weitere Chance zum Schutz unserer Umwelt. Wirkungsvoller wäre sicherlich die Verringerung unnötigen Verkehrs. Doch da muss sich ein jeder von uns mit seinen Ansprüchen an die eigene Nase fassen.

Einladung zur Mitgliederversammlung

Am Freitag, den 19. Mai 2017 findet die jährliche Mitgliederversammlung des VCD Brandenburg statt. Dazu sind Sie herzlich eingeladen!
Wir beginnen um 17 Uhr im Versammlungsraum im Potsdamer Haus der Natur, Lindenstraße 34. Ihre Anträge an die Mitgliederversammlung sollten bis zehn Tage vor der Versammlung beim Vorstand in der Geschäftsstelle eingehen.
Neben dem Austausch über aktuelle Verkehrsthemen aus dem Land Branenburg steht die Wahl eines neuen Vorstandes an. Wir freuen uns sehr über neue Gesichter im Landesvorstand.
Wer mit dem Gedanken spielt, sich auf einen Platz zu bewerben, kann sich gerne im Vorfeld mit Fragen an die Geschäftsstelle wenden. Auch sind Sie jederzeit gerne auf den Vorstandssitzungen willkommen, um sich ein Bild von der Vorstandsarbeit zu machen.
Für das leibliche Wohl ist gesorgt und es gilt die Mustertagesordnung wie in der „fairkehr“ abgedruckt.
Falls Sie weitere Fragen zur Mitgliederversammlung haben, können Sie sich gerne an unseren Geschäftsführer Krister Volkmann wenden.
Wir freuen uns auf Sie!

Internetpräsenz im neuen Gewand

Seit September ist das neue VCD-Regionalportal Brandenburg online. Hier finden Sie regelmäßig Beiträge zu Verkehrsthemen aus Brandenburg und darüber hinaus. Auch alle wesentlichen Informationen zum VCD und zu unseren Themen sind dort gebündelt.
Die Seite ist nicht nur optisch ganz neu gestaltet, sondern auch technisch auf den neuesten Stand gebracht worden. Sie passt sich nun zum Beispiel wegen des responsiven Designs automatisch der Bildschirmgröße an.

Schauen Sie vorbei!
www.vcd-brandenburg.de

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.

Die fünf besten Eisenbahnfilme

Bahnhöfe und Züge spielen in vielen Filmen eine Rolle, handelt es sich doch bei Schienen um eins der bedeutendsten Netzwerke der Menschheitsgeschichte. Dass die Eisenbahn schon im Filmtitel auftaucht, ist wesentlich seltener der Fall.

Geschmack- und verantwortungsvoll, aber natürlich subjektiv (wie könnte es anders sein) zusammengestellt von
Frieder Monzer.

1926: Der General
The General, USA, Regie Buster Keaton / Clyde Bruckman

Stummfilm-Star Buster Keaton, immer auch sein eigener Stuntman, wird von machen als der beste Filmschauspieler überhaupt angesehen. Die Handlung seines längsten eigenen Films ist eine Ausschmückung des sogenannten Andrews-Überfalls 1862 während des amerikanischen Bürgerkrieges, bei dem die Dampflokomotive »General« von Nordstaaten-Spionen entführt, aber von ihrem Südstaaten-Lokführer zurückerobert wurde. Die Komödie lebt von Keatons Gags und gilt heute als ein Meisterwerk des Stummfilms, konnte jedoch ihre hohen Produktionskosten nicht zeitnah einspielen, was Keatons Handlungsfreiheit anschließend stark beschränkte.

1976: Trans-Amerika-Express
Silver Streak, USA, Regie Arthur Hiller,
Musik Henry Mancini

Ein sanftmütiger Buchverleger (Gene Wilder) lernt im Zug von Los Angelas nach Chicago eine hübsche Sekretärin (Jill Clayburgh) kennen, ab ihrem ersten Schäferstündchen kommen sie zufällig in Kontakt mit einer kriminellen Bande. Am Schluss rast der Express in den Kopfbahnhof, doch es gibt keinen Personenschaden und die Bande kann verhaftet werden. Unterhaltsamer Action-Klamauk ohne Tiefgang, aber mit Happy End.

1997: Zugvögel … Einmal nach Inari
FIN/D, Regie Peter Lichtefeld

Als Hannes (Joachim Król) für den »Internationalen Kursbuchkenner-Wettbewerb« In Inari keinen Urlaub bekommt, rastet er aus und kündigt seinen Dortmunder Arbeitsplatz. Die Chefsekretärin nutzt die Gelegenheit, um den Panzerschrank der Firma zu leeren. Hannes wird verdächtigt, kann sich aber bis zum Wettbewerb am Polarkreis durchschlagen. Dort riskiert er seinen Sieg, um der Finnin Sirpa (Outi Mäenpää) zu imponieren.

1998: Zug des Lebens
Train de vie, FR/BE/NL/RO/IL, Regie Radu Mihaileanu,
Musik Goran Bregovic

Kann man den Holocaust mit einer gehörigen Portion Humor aufarbeiten? Tatsächlich! 1941 ahnen die Juden eines Schtetls ihre bevorstehende Deportation. Der »Dorftrottel« Schlomo (Lionel Abelanski) schlägt die Flucht mit einem gefaktem Deportationszug zunächst in die Sowjetunion vor. Alte Waggons und eine nahezu schrottreife Dampflokomotive werden gekauft. Man teilt sich in die vermeintlichen Häftlinge und die vermeintliche Wachmannschaft auf. Dann setzen die Juden alles auf diese Karte.

2003: Festival Express
UK, Regie Bob Smeaton

So richtig legendär wurde das Woodstock-Festival 1969 durch den wenige Monate später erschienen Dokumentarfilm. Im darauffolgenden Sommer unternahmen prägende Musiker der Flower-Power-Generation gemeinsam (unter anderem: Janis Joplin, Grateful Dead, The Band, Mashmakhan, Sha Na Na) eine fast ebenso kultige Tournee per Sonderzug durch Kanada. Der Film dazu entstand jedoch erst 33 Jahre später.

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**.