



ALBA-Basketballer Levon Kendall: „Ich bin ein Umweltaktivist.“



Levon Kendall, 29 Jahre alt, ist kanadischer Nationalspieler und Profibasketballer im Team von ALBA Berlin. Kendall spielt – wie der deutsche Jahrhundertbasketballer Dirk Nowitzki – auf der Position des „Power Forward“. Wir sind auf Kendall aufmerksam geworden, da er so überhaupt nicht dem Klischee des eher denkfaulen Profisportlers entspricht. Neben dem Basketball

tritt Kendall als Sänger und Songwriter auf und bezeichnet sich selbst als Umweltaktivist. Er gründete die Stiftung „The Music Tree“, mit der er Umweltprojekte in der ganzen Welt unterstützt.

Wir haben uns mit ihm am 10. Januar vor einer Trainingseinheit zum Interview getroffen.

Fortsetzung auf der nächsten Seite.

Unsere Themen in dieser Ausgabe

Jeder Ort erreichbar?	3	Tram-Vorrangschaltung in Cottbus ..	7
Eindrücke vom Aktiventreffen	3	Mobilitätsbroschüre für Potsdam	8
Entwicklungen des Flugwesens	4	Baumfällung für Plattner-Campus	9
Tarifgerechtigkeit	4	Diskussion zur Kommunalwahl	9
Naturpark Barnim	5	S-Bahn von Berlin nach Potsdam ...	10
VBB-Regionalkonferenz	5	Leitbild für den VCD Brandenburg	11
Konferenz von „Bahn für Alle“	6	Vorstellung von Krister Volkmann ..	12
Brandenburg Hauptbahnhof	7	Termine	12

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

im letzten Rundbrief habe ich Ihnen meine Freude darüber mitgeteilt, dass uns die Förderung des Landes Brandenburg erhalten bleibt und damit auch unsere Geschäftsführerin. Zwischenzeitlich hat Katharina Hinse um Auflösung ihres Arbeitsvertrags gebeten, um sich beruflich zu verändern. Vielen Dank und alles Gute für dich, Katharina!

Nach einer bundesweiten Ausschreibung und zahlreichen Vorstellungsgesprächen führt nun seit 1. April Dr. Krister Volkmann die Geschäfte des VCD Brandenburg (siehe Seite 12). Ich wünsche ihm ein gutes Händchen und viel Erfolg in seinem neuen Amt.

Mitte Mai versammelte sich unser Vorstand auf Einladung von Gerke Pachali zu einer Wochenendklausur in Krahe bei Brandenburg/Havel. Wir verabredeten die Arbeitsschwerpunkte 2014 und diskutierten lange darüber, ob sich unser Verband ein Leitbild geben solle und wie konkret oder allgemein so ein Leitbild sein müsse.

Dabei haben wir uns entschlossen, diese Diskussion an Sie, liebe Leserinnen und Leser, weiterzugeben. Ein erster Diskussionsentwurf ist auf Seite 11 abgedruckt. Wir möchten über Ihre Anregungen und Ihre Kritik zum Leitbild gerne während unserer nächsten Mitgliederversammlung am 26. September sprechen. Bitte lassen Sie uns Ihre schriftlichen Kommentare bis spätestens 12. September zukommen.

Zum Schluss möchte ich Sie darauf hinweisen, dass wir am 5. Juli beim Brandenburg-Tag in Spremberg wieder mit einem Stand vertreten sein werden. Wir freuen uns über Ihren Besuch! Ich würde mich sehr freuen, wenn Mitglieder aus der Region die eine oder andere Schicht an unserem Stand übernehmen würden. Bitte melden Sie sich im VCD-Büro. Die Kontaktdaten finden Sie auf der letzten Seite.

Ich hoffe, viele VCDler in Spremberg begrüßen zu können und wünsche Ihnen einen sonnigen und erholsamen Sommer 2014.

Marc Nellen

Vor seiner Zeit in Berlin spielte Kendall in Griechenland und Spanien. Im Vergleich zu diesen Ländern bezeichnet er Berlin als „Paradies für Fahrradfahrer“. Selbstverständlich erscheint er zum Interview mit uns trotz des kalten Janu-
arwetters mit seinem Mountainbike.

Marc Nellen: Wie wir draußen sehen konnten, kommst du mit deinem Mountainbike zur Trainingshalle. Wie findest du es, Berlin mit dem Fahrrad zu entdecken?

Levon Kendall: Es ist super, alles ist schön flach hier. Ich bin an höhere Hügel gewöhnt, von daher ist es körperlich nicht so anstrengend. Das Wetter war bisher auch ziemlich gut, so dass ich noch nicht Gelgenheit hatte, im Schnee stecken zu bleiben.

Findest du Berlin ist eine geeignete Stadt zum Fahrradfahren?

Ja, sicher. Das ist offenbar auch etwas, was man oft über Berlin hört, dass es dort viele Fahrradfahrer gibt. Die vielen Fahrradwege und die Fahrradbeleuchtung und das Gefühl, dass die Autofahrer auf die Fahrradfahrer eingestellt sind, machen es sicherer, hier Fahrrad zu fahren.

Verglichen mit anderen Städten, ist Berlin eine gute Stadt für Fahrradfahrer? Wie sind deine Erfahrungen aus anderen Städten?

In Athen und in einer Kleinstadt in Spanien, wo ich gelebt habe, ist es ziemlich riskant Fahrrad zu fahren. Es war fast lebensgefährlich, vor allem in einer Stadt wie Athen, wo man an Fahrradfahrer überhaupt nicht denkt. Ich kann mich nicht erinnern, in Athen jemanden auf einem Fahrrad gesehen zu haben. Jedenfalls habe ich sicherlich schon beide Extreme gesehen.

Was ist mit deinen Teamkameraden? Die meisten kommen mit ihren großen umweltschädlichen Geländewagen zur Trainingshalle und du kommst mit deinem Mountainbike. Bekommst du boshafte Kommentare von ihnen zu hören, wenn du hier ankommst, oder zollen sie dir Respekt? Wie reagieren sie darauf?

Manchmal finden sie mich ein bisschen verrückt, wenn es draußen sehr kalt ist zum Beispiel. Aber meistens reagieren sie sehr ermutigend. Ich konnte sogar Akeem Vargas dazu inspirieren, sich auch ein Fahrrad zu kaufen. Er ist auch schon ein paar Mal mit dem Fahrrad hergekommen. Ich denke im Frühling wird er auf jeden Fall mit dem Fahrrad fahren. Auch Sven Schultze kommt manchmal mit dem Rad. Vielleicht

kann ich noch ein paar mehr Teamkollegen dazu bekehren.

Wo in Berlin lebst du?

In Mitte, das dauert etwa zehn bis zwölf Minuten hierher mit dem Rad. Es ist also sehr bequem.

Hast du auch schon Erfahrungen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in Berlin gemacht?

Nein, mit der U-Bahn oder der Tram bin ich bisher noch nicht gefahren. Aber ich glaube einige Spieler, die hier in der Nähe wohnen, machen das. Das Training ist mit der U-Bahn gut zu erreichen. Wenn das Wetter schlechter wird, werde ich vielleicht öfter mit der U-Bahn fahren, denn mit dem Rad durch Schnee zu fahren, ist schon sehr unangenehm.

Hast du mit deinen Erfahrungen aus Berlin und aus den anderen Ländern, in denen du gelebt hast, eine Idee, wie man es schafft, mehr Leute dazu zu motivieren, Fahrrad zu fahren und die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen anstatt das Auto?

Ich denke das einfachste ist es, Fahrradfahren cool zu machen. Das klingt komisch, ist aber oft die einfachste Art, die Massen zu etwas zu bewegen. Wenn es trendy oder hip ist, Fahrrad zu fahren, dann macht es jeder. Ich beobachte das in meiner Heimatstadt Vancouver. Dort gibt es viele Hipster und die lieben natürlich ihre Fahrräder. Und jetzt gibt es auf einmal tausende von Leuten, die vorher nie Fahrrad gefahren wären, aber sie wollen auch Teil der Hipsterkultur sein und Fahrradfahren gehört dazu. Ich denke, es müsste

Teil der Popkultur sein, es müsste cool sein, Fahrrad zu fahren, dann machen die Leute es auch.

Lass uns über deine Stiftung „The Music Tree“ reden. Hast du vor, damit etwas in Berlin zu machen?

Ja, das würde ich gerne. Ich suche Ideen, was ich machen könnte. Wir waren sehr beschäftigt hier in den letzten Monaten. „The Music Tree“ ist da ein bisschen ins Abseits gerückt, einfach weil es so stressig war. Es ist auf jeden Fall etwas, was ich noch machen will. Später werde ich vielleicht mehr Zeit dafür haben.

Du hast mal gesagt, du fühlst dich als Teil der Umweltbewegung. Kannst du uns erklären, was du damit meinst?

Vor meinen Freunden, aber auch vor der Presse sehe ich mich als großer Fürsprecher für die Wichtigkeit der Umweltbewegung und dafür, was es heißt, Entscheidungen mit Rücksicht auf die Umwelt zu treffen und auch im täglichen Leben umweltbewusst zu handeln. Ich versuche, meine Stellung als Profi-Sportler zu nutzen, um die Menschen zu informieren und sie beispielsweise zum Recyceln oder zum Radfahren zu ermutigen. Das sind ganz banale Dinge, aber ich denke, wenn jeder etwas beiträgt, hat es eine viel größere Wirkung. Da bin ich mit viel Leidenschaft dabei.

Übersetzung: Katharina Hinse

Kendalls Umweltstiftung The Music Tree findet sich im Internet unter www.musictree.tumblr.com



Fragen über Fragen: Marc Nellen interviewt Levon Kendall.

Jeder Ort in Brandenburg sollte ohne eigenes Auto erreichbar sein. – Eine Utopie?

Auf unserer Vorstandsklausur in Krahe hatten wir über das Thema Mobilität im ländlichen Raum gesprochen. Wir entwickelten das Ziel, dass jeder Ort in Brandenburg, also auch jedes kleine Dorf, ohne eigenes Auto erreichbar sein sollte. Ist das nur eine Utopie?

Ohne eigenes Auto heißt nicht gänzlich ohne Auto. Ohne eigenes Auto könnte bedeuten: Car-Sharing, um zwar ein Auto verfügbar zu haben, es aber nicht als alleinige Fortbewegungsmöglichkeit zu sehen. Es könnte heißen, kein Auto zu besitzen, aber Fahrdienste von anderen im Ort zu nutzen. Denkbar wäre so etwas wie eine lokale „Mitfahrzentrale“. Im Fernverkehr sind Mitfahrzentralen ja sehr erfolgreich, wäre es nicht möglich, so etwas auch im lokalen bzw. regionalen Raum zu etablieren? Hier gäbe es Möglichkeiten, auch feste Routinen und Fahrdienste zu etablieren, weil man sich persönlich kennt. Ohne eige-

nes Auto könnte auch heißen, bei Bedarf ein Taxi für die letzten Kilometer vom Bahnhof oder der Busstation zu benutzen und so die Unternehmen vor Ort zu stärken.

Jeder Ort in Brandenburg sollte ohne eigenes Auto erreichbar sein. Das bedeutet auf jeden Fall, dass es ein gutes Grundgerüst an öffentlichen Verkehrsleistungen, Bahnen und Bussen geben muss sowie Fahrzeiten möglichst im Taktverkehr und mit einer einheitlichen Tarifstruktur. Letzteres ist dank des VBB ja glücklicherweise schon gegeben. Das gilt es zu erhalten und zu stärken. Das öffentliche Verkehrsnetz könnte durch ehrenamtlich betriebene, aber durch die Kommune unterstützte, „Bürger-Busse“ ergänzt werden. Außerdem werden gerade auch in Brandenburg Möglichkeiten der Paket- und Gütermithnahme in den Linienbussen getestet. Dazu könnten gemeinschaftlich betriebene Paket- und Servicestationen an Stelle der Postämter einge-

richtet werden, am besten in Kombination mit einem Dorfladen.

Das Fahrrad sollte auch wieder mehr Raum bekommen. Früher wurden viele kurze und auch längere Wege im Dorf und auf dem Land mit dem Rad zurückgelegt. In der Stadt sind Radentfernungen von acht bis zehn Kilometern keine Seltenheit. Auf dem Land wird für die Fahrt in die Nachbardörfer meist das Auto genutzt. Wie kann man hier ein Umdenken anstoßen, das in den Städten teilweise schon stattgefunden hat? Außerdem geht es um clevere Kombinationen von Rad und Bahn, sei es bei der Fahrradmitnahme in Zügen und Bussen, seien es Stellplätze und Fahrradstationen an den Bahnhöfen, letztere auch für Touristen und Ausflügler, als Entlastung der Fahrradmitnahme in den Zügen und als Stärkung lokaler Unternehmen (wie beispielsweise die Fahrradstationen in Chorin, Lübbenau und anderswo).

Krister Volkmann

Bus und Station: Gedanken nach dem Aktiven-Treffen 2014

Ein Thema des Aktiven-Treffens am 28. März war die Warenmitnahme in Bussen des Personennahverkehrs in ländlichen Regionen. Bei den Linienbussen (sogenannten Kombibussen in der Uckermark) können Pakete für die umliegenden Ortschaften abgegeben werden; auch kleinere Warenlieferungen in speziellen Transportkisten sind möglich. Dazu bedurfte es extra einer Ausnahme von den gesetzlichen Bestimmungen, die normalerweise eine klare Trennung von Personen- und Güterverkehr vorschreiben.

Daraus entwickelte sich ein interessantes Gespräch. Manche erinnerten an den Postbusverkehr aus früheren Zeiten. Jemand wies darauf hin, dass es früher in den Dörfern jedoch auch noch die dazugehörige Infrastruktur gab: ein Postamt, einen Dorf-Konsum oder ähnliches.

Kurz nach diesem Gespräch stand ich vor dem zugengelagerten Postamt in Neustadt (Dosse). Der Bahnhof war, wie zahlreiche weitere Bahnhöfe unterwegs, ebenfalls verbarrikadiert. Plötzlich hatte ich deutlich vor Augen, wie beides eng zusammenhängt: der Erhalt oder Umbau einer Transportinfrastruktur und die Wiederbelebung einer Dienstleistungs- und sozialen In-

frastruktur auf dem Land. Die Frage ist nur, wie das gelingen kann: Mit dem Ruf nach der Wiedererrichtung staatlich geleiteter Strukturen, wie früher das Post-, das Eisenbahn- und das Schulwesen? Oder mittels selbst organisierter Strukturen, wo die Menschen vor Ort die noch vorhandenen Gebäu-

de und Plätze in Besitz und die Dinge selbst in die Hand nehmen? Eine Frage, die keineswegs reibungslos zu beantworten ist. Das zeigte auf dem Aktiven-Treffen auch die kritische Diskussion zum Bürger-Bus-Projekt.

Krister Volkmann



Unwirtlich präsentiert sich der Bahnhof in Neustadt (Dosse).

„Das Flugwesen – es entwickelt sich.“

Vor sechs Jahren, in unserem Sommerrundbrief 2008, spielte ich im Zusammenhang mit der Planung des neuen Flughafens schon einmal auf die berühmte Satire von Michail Sostschenko „Die Kuh im Propeller“ an und fragte, ob das Fliegen wegen der Folgen für den Klimawandel eingeschränkt werden müsse. Und ob die Verantwortlichen einen Rückbau des Flughafens BER eingeplant hätten. Damals waren die Probleme mit Terminverschiebungen und steigenden Kosten noch nicht so eklatant wie heute. Hören wir zuerst, was Grigori Kossonosow, der Wächter der Fliegerschule, sagte, als er in sein Heimatdorf auf Urlaub fuhr:

„Es entwickelt sich, Genossen Bauern! Und darum meine ich, sammelt vielleicht die ganze Bauernschaft etwas Geld.“

„Wofür denn bloß, Väterchen?“ fragten neugierig die Bauern.

„Für ein Flugzeug natürlich!“ sagte der Redner. Die Bauern lächelten sehr finster und gingen langsam auseinander.“

Inzwischen hat sich das Flugwesen weiter entwickelt. Entsprechend wird die Rückbauplanung dringender. Jetzt haben sich dazu auch noch Leute zu Wort gemeldet, mit denen wir vom VCD sonst nicht zusammengehen. Der Landesparteitag der Piraten hat sich für

einen Baustopp ausgesprochen (MAZ vom 7. April 2014) und Saskia Ludwig (CDU) hat ihn ebenfalls gefordert (MAZ vom 30. April 2014). Wilfried von Aswegen, ein privater Projektplaner, meint: Der BER wird niemals wirtschaftlich sein. Man solle jetzt mit den Planungen für eine Umnutzung beginnen (ND vom 13. Mai 2014). Sind diese Äußerungen Wahlkampfpopulismus oder wachsende Erkenntnis? Bemerkenswert finde ich, dass niemand von der ökologischen Problematik des Fliegens spricht – das bleibt wohl unsere Aufgabe im VCD.

Gerke Pachali

Tarifgerechtigkeit oder: Ungereimtheiten beseitigen

Gerechtigkeit für alle ist wohl ein Ding der Unmöglichkeit und das liegt nicht etwa am Unwillen, diese herzustellen, sondern an der unübersehbaren Vielzahl menschlicher „Lebensäußerungen“, die partout nicht auf einen Nenner zu bringen sind. Was möglicherweise provokativ klingt, will ich gar nicht mal allgemeinpolitisch verstanden wissen, sondern in Bezug auf den Nahverkehrstarif in Berlin und in Brandenburg.

Ist es gerecht, wenn eine halbstündige Fahrt mit der S-Bahn von Potsdam nach Westkreuz mehr kostet als eine mehr als einstündige Fahrt von Frohnau nach Wannsee? Dies deshalb, weil die Fahrt von Frohnau nach Wannsee ausschließlich im Berliner Tarifgebiet AB, nämlich von B nach A nach B, stattfindet, während ein Potsdamer Verkehrsteilnehmer für den Weg nach Westkreuz in Berlin einen Berliner ABC-Fahrschein lösen muss?

Das pure Abzählen von Stationen für die Fahrpreisstufen wäre ebenfalls ungerecht; denn es würde nicht berücksichtigen, dass die Stationsabstände sehr stark differieren. Im Stadtzentrum etwa lässt sich die Entfernung zwischen Friedrichstraße und Alexanderplatz bequem zu Fuß gehen, aber für die Strecke zwischen Köpenick und Wilhelmshagen kann dies keinesfalls gelten, denn sie ist viel länger.

Kurzum: Wer danach sucht, wird immer Ungerechtigkeiten finden. Gerecht, zumindest in einem absoluten Sinne, kann ein Tarifsystem nicht sein, wenn die „Bedingungsfaktoren“ Fahrtenfrequenz, also Wartezeit, Fahrzeit

und Fahrtenlänge und auch noch die Geschwindigkeit miteinander in Verbindung gebracht werden sollen, dazu der Umstand, dass Fahrgäste von einem schnellen Fahrzeug zu einem langsamen wechseln und selbst hier – was die Größenordnung des schnellen zum langsamen Fahrzeug angeht – die Prozentanteile höchst verschieden sind. Ein Tarifsystem sollte vielmehr schlüssig sein, einfach und transparent.

Da scheint es mir jedoch einige Ungereimtheiten zu geben. Ein gelöster Anschlussfahrausweis von Berlin AB nach Berlin C ist möglich, ein Anschlussfahrausweis von Potsdam AB nach Potsdam C gilt nicht für das Berliner Gebiet. Einleuchtend, dass der große Ring um Potsdam auf seiner östlichen Seite nicht gleich den gesamten Halbbezirk Zehlendorf umfassen kann. Aber das Lösen von Anschlussfahrausweisen von Potsdam AB bis hin nach Wannsee und zum Weltkulturerbe Pfaueninsel sollte möglich sein.

Schließlich wäre zu überlegen, ob das Tarifgebiet nicht allein ein Unterscheidungskriterium für Zeitkarten sein sollte. Was spricht dagegen, im Großraum Berlin einmalig gelöste Karten ausschließlich nach Zeit zu unterscheiden? Fahrkarten hätten dann Preisstufen allein nach Gültigkeitsdauer: eine halbe Stunde, eine Stunde und zwei Stunden – völlig unabhängig vom Tarifgebiet und ebenso unabhängig vom Fahrziel, hin und her, kreuz & quer, Rundfahrt inbegriffen? Tarifgebiete für die Preistaffelung wären dann dem Feld der Zeitkarten überlassen.

Helmut Krüger

Anmerkung

Aus Sicht des Vorstands gibt es neben einer Vervollständigung des Potsdam C-Bereiches (C = Potsdamer Umland) um die angrenzenden Gebiete im Berliner Südwesten zwei weitere Verbesserungsnotwendigkeiten für den VBB-Städtetarif: Für die Potsdamer sollte es möglich sein, ergänzend zu einem Potsdam AB-Ticket ein Berliner AB-Ticket als preiswerteren Anschlussfahrausweis zu kaufen. Bislang zieht man in diesem Fall keinen Nutzen aus dem Potsdamer AB-Ticket (z.B. einer Monatskarte), sondern muss bei einer Fahrt ins Berliner Zentrum eine Berlin ABC-Fahrkarte kaufen, um das Teilstück Griebnitzsee – Wannsee abzudecken. Ein „Anstoßen“ des Potsdam er an den Berliner AB-Tarif würde vor allem Monatskarteninhaber als treue ÖPNV-Nutzer belohnen, indem sie günstiger nach Berlin fahren können. Umgekehrt sollte für Inhaber von Berlin AB-Karten (und AB-Karten in den kreisfreien Städten) die Möglichkeit von Anschlusstickets für den C-Bereich als Zeitkarten geschaffen werden. Bislang gibt es diese Anschlusstickets nur für einfache Fahrten, nicht als Tages- oder Monatskarten. Wer mit einer Berlin AB-Monatskarte einen Ausflug nach Potsdam mit mehreren Stopps in Potsdam macht, muss entweder viele Einzelfahrkarten oder eine Berlin ABC-Tageskarte kaufen, ohne seine Monatskarte im letzteren Fall nutzen zu können. Ebenso haben Inhaber von Jahreskarten keine Möglichkeit, monatsweise eine C-Ergänzung zu kaufen, wenn sie berufsbedingt für eine befristete Zeit im Umland arbeiten.

Für mehr nachhaltige Mobilität im Naturpark Barnim

VCD beteiligt sich an Workshop

Schluss, aus, Ende. Der Panketaler Rad- und Skaterweg, der den Naturpark Barnim nördlich von Berlin erschließt, endet abrupt an der Berliner Stadtgrenze und führt auf eine ziemlich unebene Kopfsteinpflasterstraße. Zwar weisen Radhinweisschilder auf den zwei Kilometer entfernten S-Bahnhof Berlin-Buch, doch wie es genau weitergeht, ist auf den ersten Blick nicht zu sehen. Erst 30 Meter weiter beginnt ein Waldweg, der erst einmal gefunden werden will. Kein Einzelfall im Verflechtungsraum Berlin – Brandenburg. Mit dem Wechsel der politischen Zuständigkeit enden leider oft auch Wegebeziehungen zwischen den benachbarten Bundesländern. Dabei erfreut sich der Naturpark Barnim immer größerer Beliebtheit, die steigenden Besucherzahlen gerade aus Berlin belegen das. Doch die Verkehrsinfrastruktur zugunsten des Rad-, Fuß- und öffentlichen Nahverkehrs scheint im wahrsten Sinn des Wortes auf der Strecke geblieben zu sein.

Aus diesem Grund beauftragten der Förderverein Naturpark Barnim und das Stadtgut Hobrechtsfelde ein Kom-

munikationsbüro, um mit möglichst vielen lokalen Akteuren aus Brandenburg und Berlin Ideen für eine nachhaltige verkehrliche Erschließung der Region zu sammeln. Auch der VCD wurde zu einem Workshop in Wandlitz eingeladen, um seine Sichtweise in den Diskussionsprozess einzubringen.

Unsere Kernforderungen sind der Ausbau des Wegesystems im Naturpark mit wassergebundenen Decken einschließlich der Anbindung des Wegesystems zum S-Bahnhof Berlin-Buch, die Einrichtung einer Buslinie, die auch an den Wochenenden den S-Bahnhof Berlin-Buch mit dem Naturpark Barnim verbindet, und mehr Kontrollen durch das Ordnungsamt, um das illegale Parken von privaten Pkw im Naturpark Barnim einzudämmen.

Darüber hinaus mahnen wir die konstruktive Zusammenarbeit beider Bundesländer an, um den Naturpark Barnim für die Brandenburger als auch die Berliner naturschonend mit einer nachhaltigen Mobilität zu erschließen. Damit nicht Wege an den Landesgrenzen plötzlich im Nichts enden.

Tino Kotte



Radweg nach Berlin endet an der Landesgrenze



Komplett zugesperrt – Hobrechtsfelde im Naturpark Barnim

Bericht von der VBB-Regionalkonferenz in Potsdam

Vom 26. März bis 26. Mai fanden in Brandenburg insgesamt sechs so genannte VBB-Regionalkonferenzen statt: in Potsdam, Nauen (OT Ribbeck), Eberswalde, Hennigsdorf, Lübben und Fürstenwalde. Die Auftaktveranstaltung in Potsdam bezog auch Berlin mit ein. Der brandenburgische Ministerpräsident Dietmar Woidke und Verkehrsminister Jörg Vogelsänger nahmen daran teil.

Ministerpräsident Woidke betonte als neue Initiative die Einführung von Bürger-Bussen sowie den weiteren barrierefreien Ausbau. Ausführlicher fiel die Bilanz des Verkehrsministers Vogelsänger aus: Er hob das neue ÖPNV-Gesetz hervor, das eine Erhöhung der Ausgaben von 83 auf 85 Millionen Euro vorsieht. Von 1993 bis 2012 habe es ein Plus von 145 Prozent bei der Nutzung des Schienenpersonennahverkehrs gegeben. Weiterhin erläuterte er Ziele des Landesverkehrsplans, unter anderem die Einführung eines 20-Minuten-Taktes nach Strausberg, den Ausbau des Kreuzungsbahnhofs Ostkreuz, die Verlängerung des Prignitz-Express und

der Heidekrautbahn bis zum Bahnhof Gesundbrunnen, die Anbindung der Linie RB33 von Jüterbog an Potsdam, die Reaktivierung des oberen Teils des Bahnhofs Potsdam-Pirschheide sowie den Ausbau des integralen Taktfahrplans. Weiterhin sprach der Verkehrsminister den Ausbau der Dresdner Bahn und die Elektrifizierung der Stettiner Bahn an. Für die BUGA 2015 im Havelland wird um Zusatzleistungen bei den Linien RB51 Brandenburg – Rathenow und RB13 ST Rathenow – Stendal verhandelt, ebenfalls um Fernverkehrshalte in Rathenow.

Für das Land Berlin sprach Staatssekretär Christian Gaebler von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Er betonte, dass zuerst Aufgaben definiert werden und erst danach über ihre Finanzierung nachgedacht werden sollte. Er wies darauf hin, dass Qualitätstester im Land unterwegs sind, die die Angebote aus Kundensicht prüfen. Die neue VBB-Geschäftsführerin Susanne Henckel forderte bessere Zuginformationen an den kleinen Bahnhöfen im Land. Sie

gestand ein, dass die neuen Fahrzeuge im Regionalverkehr noch immer Probleme machen, dass aber im Gegenzug die Zufriedenheit mit dem Personal gestiegen sei.

In der Diskussion ging es vor allem um die Verlängerung verschiedener S-Bahn-Linien ins Land Brandenburg. Minister Vogelsänger erteilte der Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf eine Absage, weil er dafür keine Finanzierung habe. Mit Blick auf den Anschluss nach Velten begründete er die Absage mit einer zu geringen Auslastung auf dieser Strecke. Für den Ausbau der S-Bahn zwischen Berlin und Potsdam sind noch bis 2019 Finanzmittel da, die danach verfallen. Der zweite Regionalbahnsteig in Griebnitzsee soll erst im Jahr 2016 fertiggestellt werden, informierten zwei Vertreter der Deutschen Bahn. Christfried Tschepe vom Berliner Fahrgastverband IGEB forderte, langfristig die Trassen für den Bahnausbau zu sichern – so wie es im Autobahnbau gang und gäbe sei.

Krister Volkmann

„Kopf machen“

Die Konferenz des Bündnisses „Bahn für Alle“ in Zusammenarbeit mit anderen engagierten Gruppen vom 25. bis 27. April in Stuttgart



Seit 1952 dreht sich der Stern auf dem Turm. Das hat symbolische Bedeutung.



Bahnchef Grube war eingeladen, aber ohne Begründung ferngeblieben.



22 Frauen und neun Männer diskutierten über die Frage: Warum werden Bahnthemen als Männerthemen behandelt? Sabine Leidig, (MdB, Die Linke) und Meike Spitzner (Wuppertal-Institut)

Unser VCD-Landesverband gehört dem oben genannten Bündnis an. Etwa 250 Teilnehmer trafen sich im Stuttgarter Rathausaal unter dem doppeldeutigen Thema „Kopf machen“. Kopf machen bedeutet in der Sprache der Eisenbahner: Die Lokomotive in die neue Richtung stellen, das heißt in Richtung auf eine kundenfreundliche Bürgerbahn, und sich einen Kopf machen, das heißt darüber nachdenken.

Die Konferenz war sehr gut organisiert, alles hat geklappt. Es gab Podiumsdiskussionen, Vorträge, Workshops, eine Demonstration und auch Kulturprogramme. Am Ende der Konferenz wurde das „Stuttgarter Bahnmanifest 2014“ verabschiedet.

Gerke Pachali und Christoph Rudel



Michael Cramer (MdB Grüne) und Hans-Georg Öfinger (Bahn von unten) im Workshop: Trennung von Netz und Betrieb oder integrierter Konzern?



Ein weiterer Workshop befasste sich mit dem Thema „Schiene oder Straße“? Perspektiven des Autozug- und Nachtverkehrs der Deutschen Bahn. Autoreisezug am Bahnhof Berlin-Wannsee nach Verona im Jahr 2012. Diese Verbindung ist, wie viele andere, gestrichen worden.

Das Stuttgarter Bahnmanifest 2014 kann auf der Seite

www.bahn-fuer-alle.de/media/docs/2014/Stuttgarter_Bahnmanifest.pdf heruntergeladen werden.



Demonstration gegen Stuttgart 21 auf dem Rathausplatz. Hauptredner war der ehemalige Chef des Stuttgarter Hauptbahnhofs, Egon Hopfenitz. Der Zug der Demonstranten führte bis zum Hauptbahnhof. Auch nach der Volksabstimmung bleibt das Problem: Der Bahnhof wird – wenn er denn je fertig wird – den Betrieb eher erschweren, abgesehen von dem Geld, das er kosten wird. Es wäre in vielen kleinen Projekten sinnvoller angelegt.



Die Ausstellung „Bahnhöfe in Brandenburg“ von Klaus-Dieter Zentgraf auf dem Rathausplatz fand viele Interessenten. Wir vom VCD Brandenburg arbeiten mit ihm zusammen. BB 21 bedeutet Bündnis Bahn in Brandenburg im 21. Jahrhundert.

Fußgängerampel mit langen Wartezeiten

Am Hauptbahnhof Brandenburg müssen Fußgänger meistens 60 Sekunden auf Grün warten. Die Ampeln sind auf den Verkehrsfluss der Autos eingestellt. Dadurch behindern sie den Fußgängerverkehr in unzumutbarer Weise. Der VCD wird anregen, die Wartezeit für Fußgänger auf maximal zehn Sekunden einzustellen. Zur Erhöhung der Sicherheit wäre es sinnvoll Tempo 30 auf der Straße „Am Hauptbahnhof“ einzuführen.

Gerke Pachali



In wenigen Minuten wird der Regionalexpress aus Berlin ankommen. Dann wollen sehr viele Menschen zügig zur Straßenbahn und zu den Stadtbussen gehen und nicht 60 Sekunden warten. Oft gehen sie dann bei Rot.

Attraktiverer Nahverkehr in Cottbus durch Vorrangschaltungen für die Tram?

Alle vier kreisfreien Städte im Land Brandenburg verfügen über ein ausgebautenes Tram-Netz, was aus heutiger Sicht zunächst ein großer Vorzug für das städtische Nahverkehrsnetz ist. Doch mit dem Tram-Netz allein ist es nicht getan. Damit die Tram als attraktives Verkehrsmittel wahrgenommen wird, das zum Um- und Einsteigen einlädt, kommt es darauf an, dass die Straßenbahnen oft und regelmäßig fahren, dass die Fahrpläne aufeinander abgestimmt sind, dass die Entfernungen zwischen den Haltestellen gut gewählt sind und nicht zuletzt auch darauf, dass die Bahnen zügig durch die Stadt fahren. Wer also möchte, dass die Menschen lieber die Tram als das Auto nehmen, sollte darauf achten, dass die Trambahnen schneller unterwegs sind und an den Ampeln Vorrang vor dem Autoverkehr (= motorisierter Individualverkehr, MIV) haben.

In den Städten Potsdam und Brandenburg ist eine solche Vorrangschaltung für die Tram bereits weitgehend umgesetzt. Für die Stadt Cottbus ist im integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2020 (InVEPI-2020, Stand: September 2011) als Zielstellung unter Punkt 7.2.4. auf Seite 80 ebenfalls eine solche Vorrangschaltung für die Tram festgeschrieben: „Weitere Durchsetzung der ÖPNV-Bevorrechtigung gegenüber dem MIV im öffentlichen Straßenraum.“

Da uns jedoch zum jetzigen Zeitpunkt immer noch häufiges Warten der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs an Kreuzungen auffiel, haben wir von ProTramCottbus stichprobenartig überprüft, wie weit der oben genannte Plan

nun bereits in der Praxis wirksam geworden ist. Unsere Einschätzung: Es ist davon kaum etwas zu sehen.

Konkret hat unsere Untersuchung folgende Ergebnisse hervorgebracht:

1. Auf der Linie 2 hielt unser Messfahrzeug auf der Strecke von Sachsendorf nach Sandow insgesamt 13-mal an Kreuzungen, wobei Stillstandszeiten von insgesamt 400 Sekunden ermittelt wurden. Rechnet man (geschätzt) je zehn Sekunden Verlust für Verzögerung und Beschleunigung hinzu, kommt man insgesamt auf gut elf Minuten Verlustzeit, und das bei einer fahrplanmäßigen Fahrzeit von 22 Minuten für die genannte Strecke!
2. Auf der Linie 4 (Sachsendorf – Neuschmellwitz) ermittelten wir immerhin noch elf Halte an Kreuzungen mit einer Verlustzeit von 300 Sekunden durch Warten an der Ampel, dazu kommen 220 Sekunden zusätzlicher Verlust bei den notwendigen Beschleunigungen.

Im Flugverkehr spricht man davon, dass man mit Flugzeugen nur dann Geld verdient, wenn sie in der Luft sind. Folglich ist man hier bemüht, die Bodenzeiten möglichst zu reduzieren.

Ähnliches sollte auch für unsere Fahrzeuge im ÖPNV gelten. Davon jedoch kann wohl keine Rede sein, wenn bei einer planmäßigen Fahrzeit von 22 Minuten konkret elf Minuten Verlustzeit anfallen!

Nun folgt aus der Durchsetzung der Vorrangschaltung nicht unmittelbar, dass Straßenbahnen und Busse effektiver fahren. Hier ist es eher so, dass durch kürzere Fahrzeiten mehr Fahr-

gäste gewonnen werden, da die Verbindungen attraktiver werden.

Und: Im Messfall 1 wäre es nach unseren Berechnungen sogar möglich, ohne zusätzliche Fahrzeuge und ohne zusätzliches Personal einen 10-Minuten-Takt anstelle des aktuellen 15-Minuten-Takts zu fahren, was zweifellos weitere Fahrgäste anziehen würde. So käme doch noch die abgewandelte Regel aus dem Flugverkehrswesen zum Tragen: Stehen die Fahrzeuge weniger, werden höhere Erlöse eingefahren, und die Stadt müsste geringere Zuschüsse an „Cottbusverkehr“ zahlen.

Oder etwas drastischer formuliert: Ohne vernünftige Vorrangschaltung wirft die Stadt regelrecht Geld aus dem Rathausfenster! Außerdem würde unseres Erachtens bei einer Vorrangschaltung durch die verringerte Beschleunigungsleistung Energie eingespart – wenn auch in geringem Maße. Nun ist uns bewusst, dass unsere Zeitmessungen keinesfalls repräsentativ sind. Wir wollen mit unserer Aktion lediglich erreichen, dass die Stadtväter das Problem ÖPNV-Bevorrechtigung näher unter die Lupe nehmen, eventuell im Rahmen einer Studie. Schließlich muss die Stadt Kosten sparen; und hier sehen wir durchaus Möglichkeiten. Natürlich sind wir uns darüber im Klaren, dass die Autofahrer die Vorfahrt des ÖPNVs an Ampeln lautstark begrüßen würde. Damit sollten die Stadtväter angesichts des Einsparpotenzials leben können. Möglicherweise steigt der eine oder andere genervte Autofahrer sogar auf die Tram um.

*Dieter Schuster
ProTramCottbus*

Ökologisch mobil sein in Potsdam: VCD Brandenburg veröffentlicht gemeinsame Broschüre mit Landeshauptstadt

Mittlerweile gehört diese Erkenntnis zum ökologischen und ökonomischen Mainstream: Um Luft- und Lärmbelastung auf den Straßen zu reduzieren, ist es erforderlich, den Verkehr auf den Umweltverbund zu verlagern. Das gilt besonders für unsere Landeshauptstadt Potsdam. Nur mit einer nachhaltigen Veränderung des Modal Split – der Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel – zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes lässt sich der durch das Bevölkerungswachstum in Potsdam und den Nachbargemeinden verursachte zusätzliche Verkehr bewältigen und Potsdam als schöne und lebenswerte Stadt für alle erhalten. Um das Bewusstsein dafür zu stärken und das bisherige Mobilitätsverhalten in der Bevölkerung zu verändern, haben der VCD Brandenburg und die Landeshauptstadt Potsdam

gemeinsam eine Broschüre mit dem Titel „Mobil sein in Potsdam – nachhaltig durch die Stadt“ erarbeitet. VCD-Geschäftsführer Krister Volkmann erklärt angesichts der Vorstellung der Broschüre am 19. Mai: „Der vom Menschen verursachte Klimawandel ist in vollem Gange. Ein Fünftel des in Deutschland ausgestoßenen Kohlendioxids geht auf das Konto des Verkehrs.



Hier sind Veränderungen dringend notwendig. Die Menschen handeln oft in Routinen. Mit dieser Broschüre wollen wir, die Stadt Potsdam und der VCD, die Einwohnerinnen und Einwohner Potsdams dazu ermutigen, Routinen zu entdecken und zu entwickeln, die sowohl gut für die Umwelt als auch für das eigene Wohlbefinden sind.“

Matthias Klipp, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt der Stadt Potsdam, ergänzt dazu: „Wir wollen mit dieser Broschüre die verschiedenen Möglichkeiten der Fortbewegung in Potsdam gebündelt vorstellen. Dabei liegt der besondere Fokus auf nachhaltiger Mobilität mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes. Die Broschüre soll helfen, sich schnell, günstig und bequem und gleichzeitig klima- und umweltfreundlich fortzubewegen“.

Mit der Broschüre sollen alle Potsdamerinnen und Potsdamer angesprochen werden. Ein Schwerpunkt liegt aber bei den Neubürgern. Daher erhalten diese Broschüre alle, die sich beim Bürgerservice in der Landeshauptstadt neu anmelden. So bekommen sie gleich bei der Anmeldung alle Informationen und Tipps, wie die verschiedenen Wege in Alltag und Freizeit nachhaltig

zurückgelegt werden können.

Die Broschüre ist kostenlos u. a. beim Bürgerservice oder der Stadt Potsdam sowie im VCD-Büro im Haus der Natur erhältlich. Wir schicken Ihnen die Broschüre auch gerne zu, bitte senden Sie uns dazu eine Email an info@vcd-brandenburg.de.

Marc Nellen

Endlich entschieden: Radweg entlang der Lindenallee wird gebaut

Zuletzt haben wir im Sommer-Rundbrief 2013 über den geplanten und vom VCD geforderten Ausbau der Lindenallee in Potsdam als Radweg berichtet. Jetzt hat die Ministerin für Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Brandenburg, Sabine Kunst, entschieden, dass ein asphaltierter Radweg in Nordlage gebaut werden kann. Zuletzt hat der VCD Brandenburg nochmals schriftlich ge-

genüber Frau Kunst für den Bau des Radweges geworben. Der Ausbau dieses Radweges ist besonders wichtig, da die Lindenallee die Ortsteile Eiche und Golm mit der Innenstadt verbindet, die Universitätsstandorte Golm und Neues Palais verknüpft und den landesweit bedeutenden Wissenschaftsstandort Golm anbindet.

Die Lindenallee soll nun in sandfarbig eingefärbten Asphalt ausgebaut wer-

den, damit das optische Erscheinungsbild eines ländlichen Weges annähernd erreicht wird. Der Ausbau soll noch in diesem Jahr beginnen. Wir freuen uns über die Entscheidung sehr und hoffen, dass wir damit unserem Ziel, den Radverkehrsanteil in Potsdam auf 30 Prozent zu erhöhen, wieder ein Stück näher kommen.

Marc Nellen

100-jährige Eiche wird Opfer des Straßenverkehrs

Im Norden der Landeshauptstadt an der Bundesstraße 2, der Nedlitzer Straße, wird kräftig gebaut. Dort, wo früher Militär mit den pompösen Kasernen die Region beherrschte, wird heute für friedliche Zwecke gearbeitet: Der neue Hasso-Plattner-Campus soll hier entstehen.

Die Nedlitzer Straße wird von über 100-jährigen Eichen gesäumt, eine typische Brandenburger Allee. Schon vor zwei Jahren wurden im Zuge der Neugestaltung zweier Straßeneinmündungen fünf stattliche Bäume gefällt. Dort, wo Jahrzehnte das Kaiserliche Heer, die Reichswehr, die Wehrmacht und zuletzt die Rote Armee ein- und ausführen, musste nun unbedingt etwas verändert werden. Die mit der Fällung verbundene Auflage zur Nachpflanzung mit jungen Bäumen wurde im vergangenen Jahr erfüllt.

Mit der Einrichtung einer Linksabbiegespur stört die Planer neuerdings der Baum mit Nr. 365 – eine gesunde pompöse Eiche. Vorsichtshalber ist eine



kurze Leitplanke angelegt worden, was den Planern aber nicht reichte. Mein Vorschlag, dort Tempo 30 schon wegen der Abbiegespur anzuordnen, fand kein Gehör.

Die anerkannten Naturschutz-Verbände in Potsdam und unser VCD mit beratender Stimme konnten die geplante Fällung im Herbst 2014 nicht mehr verhindern. Allerdings wird dies mit der Auflage verbunden, fünf Eichen mit einem Stammdurchmesser von mindestens 18 Zentimetern an gleicher Stelle nachzupflanzen, einschließlich einer anschließenden dreijährigen Pflege. Ein derartiger Jungbaum kostet ca. 400 Euro. Den Planern ist es offensichtlich 2.000 Euro wert und die alte Eiche zu fällen, um so die vermeintliche Straßensicherheit zu erhöhen!?

Die neue Einfahrt zum Hasso-Plattner-Campus führt auf den neuen Konrad-Zuse-Ring – der Erfinder des Computers würde sich wohl im Grabe umdrehen, wenn er davon erführe.

Gerhard Petzholtz

Mobilität – Stadt – Zukunft

Diskussion zur Verkehrspolitik mit KandidatInnen zur Kommunalwahl 2014

Wie im letzten Rundbrief angekündigt, hat der VCD Brandenburg in Kooperation mit ARGUS e.V. im Vorfeld der Kommunalwahl 2014 wieder eine Gesprächsrunde mit den Spitzenkandidaten Potsdams zur Zukunft der Verkehrspolitik in der Landeshauptstadt organisiert. Unter der Moderation des Landesvorsitzenden Marc Nellen diskutierten (von links nach rechts) Horst Heinzl (CDU), Saskia Hüneke (Bündnis 90/DIE GRÜNEN), Benjamin Karl (LINKE), Dr. Nicolas Bauer (ANDERE), Wolfhard Kirsch (Bürgerbündnis), Olaf Wolters (FDP) und Pete Heuer (SPD). Richtige Wahlkampfstimmung vermochte in der Runde nicht aufzukommen. Zu einig waren sich alle Kandidaten in der Grundeinschätzung, dass die Verkehrsprobleme in Potsdam langfristig nur gelöst werden können, wenn mehr Menschen dazu gebracht wer-

den, vom Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes umzusteigen. Dazu müssen ÖPNV und Radverkehr weiter ausgebaut werden.

Über den künftigen Stellenwert des Autos in unserem Mobilitätsverhalten gab es dann doch die eine oder andere Meinungsverschiedenheit: Horst Heinzl von der CDU und Olaf Wolters von der FDP betonten, dass das Auto für Potsdam auch zukünftig noch einen hohen Stellenwert behalten werde. Sie lehnten Forderungen nach einer autofreien Innenstadt ebenso ab wie den Vorschlag der Grünen, die Parkgebühren in der Innenstadt deutlich zu erhöhen, um den Autoverkehr aus der Innenstadt fernzuhalten. Die Forderung nach einem dritten Havelübergang für Autos erhob schließlich nur noch Horst Heinzl von der CDU. Alle anderen Parteien waren sich weitgehend einig

in der Einschätzung, dass eine dritte Havelquerung eher weiteren Verkehr anziehe, als zu einer Verkehrsberuhigung in der Innenstadt führe.

Mittlerweile steht fest, welche Parteien und Gruppierungen künftig in der Potsdamer Stadtverordnetenversammlung sitzen werden und es zeichnet sich ab, dass es zu einer Fortsetzung der Kooperation von SPD, CDU/ANW und Bündnis 90/DIE GRÜNEN kommen wird. Hoffnung aus VCD-Sicht macht, dass in der Kooperationsvereinbarung ein klares Bekenntnis zur Umsetzung des Szenarios „Nachhaltige Mobilität“ im Stadtentwicklungskonzept Verkehr enthalten ist. Die vollständige Kooperationsvereinbarung der Parteien kann im Internet unter www.pnn.de/potsdam/865655 nachgelesen werden.

Marc Nellen



S1 oder S7 – Welche S-Bahnlinie fährt künftig bis Potsdam?

Fahrgastbefragung auf Anregung des VCD

Potsdam-Berlin-Pendler, die auf die S-Bahn angewiesen sind, haben es derzeit schwer. Wer von Wannsee über Westkreuz auf die Stadtbahn fahren möchte, muss aufgrund von Bauarbeiten im Bereich Nikolassee derzeit in Wannsee von der S1 in die S7 umsteigen. Während der Umstieg in Richtung Berlin planmäßig ohne Wartezeit am gleichen Bahnsteig erfolgt, ist in der Gegenrichtung ein Bahnsteigwechsel mit zehnmütiger Wartezeit erforderlich. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit um einen S-Bahn-Takt.

Nach Abschluss dieser Bauarbeiten stellt sich die Frage, ob dann wieder die S7 und nicht die S1 direkt nach Potsdam verkehren wird. Auch auf Anregung des VCD Brandenburg hat die S-Bahn Berlin GmbH hierzu eine Fahrgastbefragung durchgeführt und zugesagt, diese Entscheidung nach den Fahrgastbedürfnissen auszurichten.

Die Kundenbefragung ergab eindeutige Ergebnisse: Im Ergebnis will ungefähr die Hälfte der Fahrgäste von und nach Potsdam eine Durchbindung der

S7, ein Drittel eine Durchbindung der S1, zehn Prozent wünschen eine abwechselnde Durchbindung und weiterhin zehn Prozent ist es egal. Das Ergebnis überrascht, wenn man sieht, dass heute über die Hälfte der Fahrgäste in Wannsee in der S1 sitzen bleibt. Die Erklärung ist, dass derzeit offensichtlich viele Fahrgäste mit der S1 durchfahren und in Steglitz auf die U9 bzw. in Schöneberg auf die Ringbahn umsteigen, die eigentlich lieber mit einer durchgehenden S7 nach Westkreuz oder Zoologischer Garten fahren würden. Das Untersuchungsergebnis ist aus Sicht der S-Bahn Berlin GmbH so klar, dass man noch in diesem Jahr zu den alten Linienführungen zurückkehren wird. Der Zeitpunkt steht derzeit noch nicht fest und hängt von den noch anstehenden Bauarbeiten ab. Der VCD Brandenburg begrüßt die Rückkehr zur alten Linienführung. Auch erkennt er an, dass die S-Bahn Berlin die Betroffenen zu dieser Entscheidung befragt hat, ehe die Linienführung festgelegt wurde.

Allerdings ist bald eine neue Baustelle auf derselben Strecke zu erwarten: Die Strecke zwischen Wannsee und Griebnitzsee muss in diesem Jahr noch ca. drei Wochen lang zur Oberbausanierung gesperrt werden, damit keine Langsamfahrstelle entsteht. Diese Sperrung soll zwischen 25. August und 12. September 2014, also unmittelbar nach den Sommerferien, erfolgen. Einerseits ist es verständlich, dass diese Baumaßnahme nicht zeitgleich mit der Sperrung der Berliner Stadtbahn um den Berliner Hauptbahnhof erfolgen kann. Andererseits hätte man mit diesen Arbeiten auch noch auf die nächsten Schulferien, nämlich die Herbstferien vom 20. bis 31. Oktober 2014 warten können.

Marc Nellen

Weitere Informationen zu den Baumaßnahmen stellt die S-Bahn Berlin GmbH im Internet zur Verfügung:

www.s-bahn-berlin.de/bauinformationen/pdf/Bauvorhaben_2014_update.pdf



Bahnhof Griebnitzsee: Einfahrende S-Bahn der Linie S1 in Richtung Potsdam Hauptbahnhof.

Impressum:

Herausgeber

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

Redaktion

Christoph Rudel, Gerhard Petzholtz,
Gerke Pachali, Jonathan Metz, Krister
Volkman, Marc Nellen (V.i.S.d.P.)

Lektorat

Sabine vom Bruch (www.freilektorat-sabine-vom-bruch.de)

Layout und Satz

Jonathan Metz

Auflage

700 Stück

Redaktionsschluss

2. Juni 2014

Druck

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

Bildnachweise

Maximilian Reuss S. 1, 2, 12; Klaus-Dieter Zentgraf S. 3; bahnhofforum.de S. 4; Tino Kotte S. 5; Gerke Pachali S. 6, 7; Landeshauptstadt Potsdam und VCD Brandenburg e.V. S. 8; Gerhard Petzholtz S. 9 oben; Krister Volkman S. 9 unten, 10.

Erarbeitung eines Leitbildes für den Landesverband

Liebe Mitglieder,
im Kreis des Vorstandes und der Aktiven halten wir es für sinnvoll, dass wir für unseren Landesverband ein Leitbild entwickeln. Auf der Vorstandsklausur in Krahe am 12. und 13. April haben wir ein erstes Gerüst für dieses Leitbild

besprochen. Auf der Mitgliederversammlung im Herbst wollen wir den ersten Entwurf mit Euch und Ihnen diskutieren, um möglichst ein Jahr später, im Herbst 2015, ein gemeinsam erarbeitetes Leitbild verabschieden zu können. Wir bitten Euch und Sie, An-

regungen und Kritik bis zum 12. September per Post, Fax oder Email an das VCD-Landesbüro in Potsdam zu schicken. Die Kontaktdaten dafür stehen unten auf der letzten Seite dieses Rundbriefs.

Marc Nellen und Krister Volkmann

– Entwurf –

Leitbild des VCD Brandenburg

Der VCD Brandenburg setzt sich seit 1991 für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität in Brandenburg ein. Wir lassen uns dabei leiten von dem Gedanken einer globalen Verantwortung, die uns motiviert, auf lokaler und regionaler Ebene nach Zielen und Lösungen für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik zu suchen.

Wir wissen, dass ein menschliches Zusammenleben immer auch auf Verkehr bzw. Mobilität gegründet sein wird, sehen aber, dass der heutige Verkehr 24 Prozent der CO₂-Emissionen erzeugt, davon wiederum 72 Prozent durch den Straßenverkehr. Wir erleben derzeit ein hohes Maß an Autozentriertheit im Verkehrssektor, der einen hohen Flächenverbrauch nach sich zieht und an vielen Orten die Gesundheit, die Lebensqualität und die Sicherheit der Menschen beeinträchtigt.

Unsere Vision sind Verkehrsverhältnisse, die weitestgehend emissionsarm sind, so dass der globale Klimawandel aufgehalten werden kann. Wir streben an, dass der Verkehr in unserer Gesellschaft ausschließlich auf erneuerbaren Energiequellen beruht. Wir lassen uns leiten von einer „Vision Zero“, in der es keine Verkehrstoten mehr gibt. Wir halten es für möglich, dass jeder Ort in Brandenburg ohne eigenes Auto erreichbar ist. Wir wünschen uns, dass es keine Barrieren gibt, die Menschen mit eingeschränkten Bewegungsmöglichkeiten von der Mobilität ausschließen. Wir möchten, dass die Natur in der Mark erhalten bleibt.

Um uns dieser Vision anzunähern, treten wir für die folgenden Ziele ein:

- Wir wollen eine an ökologischen Kriterien ausgerichtete Verkehrsplanung für ganz Brandenburg. Eine solche Verkehrsplanung benötigt weniger umweltschädigende Autos, baut auf ein ausgereifteres Bus- und Bahnangebot sowohl in den Ballungsräumen als auch in den dünner besiedelten Regionen, stärkt den Rad- und Fußverkehr und orientiert sich am Erhalt der Natur in der Mark.
- Alle Menschen in Brandenburg sollen durch die Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse auch ohne Auto selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Dies schafft eine hohe Lebensqualität für alle.
- Für uns hat sichere Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer Priorität. Alle sollen sich ungehindert, angstfrei und sicher auf Straßen, Plätzen und Freiflächen bewegen können – gerade auch Kinder, Ältere und in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen.
- Wir treten für eine konsequente Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, das Fahrrad und den Fußweg ein. Wo immer es möglich ist, wollen wir Verkehr vermeiden. Die Flächen und Ressourcen, die der Verkehr verbraucht, wollen wir auf ein Minimum reduzieren. Wo Verkehr weiterhin erforderlich ist, sollen so weit wie möglich erneuerbare Energien zum Einsatz kommen.
- Wir fordern eine möglichst breite Bürgerbeteiligung in der Verkehrsplanung. Der öffentliche Raum steht allen Menschen als attraktiver Lebensraum zur Verfügung. Er bietet eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität. Bei seiner Gestaltung und Planung stehen die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt. Daher sollen sie die Möglichkeit haben, sich aktiv an der Verkehrsplanung beteiligen zu können.

Um diese Ziele zu erreichen, engagieren wir uns auf politischer Ebene und helfen auf Verbraucherebene: Der VCD Brandenburg bietet politische Interessenvertretung, Serviceangebote wie persönliche Mobilitätsberatung und -erziehung sowie regelmäßig erscheinende Publikationen zum Thema Verkehr.

Wir laden Sie ein!

Stand auf dem Brandenburg-Tag

Willkommen an unserem Stand auf dem Brandenburg-Tag am 5. Juli in Spremberg.

Brandenburger Naturfest

Wenn Sie mal ein Lastenfahrrad ausprobieren wollen, sind Sie an unserem Stand auf dem 1. Brandenburger Naturfest in Potsdam auf der Freundschaftsinsel am 27. Juli richtig.

„Get on your bike, Europe!“

Eine zehntägige internationale Radbegegnung für junge Menschen auf dem Radweg Berlin – Kopenhagen vom 6. bis 16. August, organisiert vom VCD Nordost. Der Unkostenbeitrag beträgt 150 Euro inklusive Unterkunft und Essen. Weitere Informationen unter www.getonbike.eu.

Gottesdienst in der Autobahnkirche Zeestow

Ein Gottesdienst in der Autobahnkirche Zeestow (Kirchenkreis Falkensee) wird am 7. September gefeiert.

Kandidatenrunde im Vorfeld der Landtagswahlen

Voraussichtlich am 8. oder 9. September findet in Potsdam eine verkehrspolitische Kandidatenrunde vor der Landtagswahl statt.

Mitgliederversammlung

Am 26. September findet die jährliche Mitgliederversammlung ab 17 Uhr in Potsdam im Haus der Natur statt. Unter anderem soll hier das Leitbild unseres Landesverbandes diskutiert werden. Den Entwurf finden Sie auf Seite 11.

Herbstausflug nach Rathenow

Am 2. Oktober ist Rathenow unser Reiseziel. Wir wollen uns informieren, welche Verkehrslösungen für die BUGA 2015 in der Havelregion entwickelt wurden.

Gottesdienst zum Gedenken an die im Straßenverkehr Getöteten

Der Gottesdienst findet am 16. November in der Kapelle von Klein-Glienicke, Wilhelm-Leuschner-Straße 1 in Potsdam, statt.

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

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.

Vorstellung von Krister Volkmann

Guten Tag!

Mein Name ist Krister Volkmann. Seit dem 1. April 2014 bin ich neuer Geschäftsführer des VCD Brandenburg. Ich bin 43 Jahre alt und lebe seit dem Jahr 2000 in Potsdam. In Konstanz und Potsdam habe ich Verwaltungswissenschaft studiert. Zehn Jahre lang habe ich in der Fahrradkartenagentur Bahnland im Bahnhof Griebnitzsee in Teilzeit gearbeitet. Daneben habe ich mich in einem Eine-Welt-Laden, in einer Kirchengemeinde und in einer Food Coop engagiert. Außerdem habe ich in der Zeit eine Doktorarbeit in Politikwissenschaft zum Thema Regionalwährungen geschrieben.

Das Thema Verkehr begleitet mich schon seit langem. Bereits in Konstanz war ich in einer studentischen AG, die sich für die Einführung eines Semestertickets stark gemacht hat. Schon da lernte ich, dass gute Lösungen manchmal gar nicht so einfach sind. Denn wir wollten, dass Studierende in den Bus umsteigen – aber nicht alle, sondern nur die AutofahrerInnen. Die zahlrei-

chen Studierenden, die mit dem Rad zur Uni kamen, wollten wir dagegen nicht zu bequemen BusnutzerInnen machen. Das war auch eine Bedingung der Stadtwerke, die eine Überlastung der Uni-Linie an Regentagen befürchtete.

Bei der Bahnland GmbH habe ich nicht nur viel Expertenwissen zu Bahntarifen und Fahrplänen, regional wie europaweit, erlernt, sondern habe auch für einen führenden Fahrrad- und Kajakverleih gearbeitet, der jährlich mehrere Tausend BesucherInnen mit geführten Fahrradtouren die schöne Stadt Potsdam erkunden lässt. Außerdem war dies auch ein geniales Experimentierlabor, um Ideen des alternativen Wirtschaftens zu erproben: vom selbst gekochten Betriebsmitagessen bis hin zum Gemüseanbau auf dem Hinterhof.

Ich bin gespannt, wie sich diese Erfahrungen mit den Aufgaben im VCD-Landesbüro verbinden lassen!

Herzliche Grüße,
Krister Volkmann



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 (Abweichungen werden auf unserer Internetseite bekannt gegeben).

Im Internet finden Sie uns unter www.vcd-brandenburg.de.