

Offene Worte

Spezial:
Infrastruktur

Zeitung der LINKEN für den Barnim Nov/Dez 2020, 30. Jahrg.



Offene Worte wünscht allen Leser*innen ein **besinnliches, friedliches Weihnachtsfest** – trotz Corona, mit Abstand und Freude. Und vielleicht bietet dieses besondere Jahr, in dem vielen deutlich geworden ist, wie wichtig ein solidarisches Miteinander ist, auch Gelegenheit über manche Art des Konsums nachzudenken.

Viele Rohstoffe zum Beispiel, die für Smartphones nötig sind, gibt es nur in endlichem Umfang. Über 30 Metalle werden verbaut, auch Seltene Erdmetalle. Und viele werden oft unter unmenschlichen Bedingungen gefördert. Deshalb kann man sich, seinen Kindern, seinen Enkeln schon die Frage stellen, ob noch ein neues elektronisches Gerät auf dem Wunschzettel stehen muss?

Oder vielleicht ist in diesem Jahr ein **Gutschein für eine Kulturveranstaltung, für einen Restaurantbesuch** besser? Etwas, worüber man sich dann auch im nächsten Jahr noch freuen kann, womit man eine Branche unterstützt, die, weil sie solidarisch mit uns allen sein muss, auch unsere Solidarität verdient. (bc)

Ob Corona, Wirtschaft, Soziales: Offene Worte Online immer aktuell:
mittwochs und sonntags unter: www.dielinke-barnim.de
Facebook: [Facebook.com/dielinke.barnim](https://www.facebook.com/dielinke.barnim)

Der ÖPNV braucht Geld

Tarifverhandlungen: Barnimer Busfahrer gehören nicht zum Öffentlichen Dienst

Guido Bleeck,
Busfahrer und Tarifkommissionsmitglied in Brandenburg

Die Meinung, dass Busfahrer im Öffentlichen Dienst arbeiten, ist immer noch verbreitet. Sie ist falsch, denn der ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr), BUS und TRAM haben einen eigenen Tarifvertrag in Brandenburg, den TVN BRB.

Ich arbeite mittlerweile seit über 12 Jahren in Bärnau als Busfahrer. Mein aktuelles Gehalt beträgt ohne Zuschläge 2.468 Euro brutto.

Zur Zeit befinden wir uns „mal wieder in komplizierten Tarifverhandlungen“. Die Covid-19 Pandemie erschwert zusätzlich unser Bestreben, den Tarifvertrag nachhaltig zu verbessern. Wir fordern 95 Prozent des aktuellen Tabellenlohns der BVG in Berlin bis 30. Juni 2021. Immerhin fahren wir gemeinsam im selben Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, dem VBB. Desweiteren wollen wir den Manteltarif verbessern, beispielsweise 30 Urlaubstage für alle Kolleg*innen

von Anfang an. Bis jetzt bekommen neue Kolleg*innen 26 Tage, in einem weiteren Schritt 28 Tage, 30 Urlaubstage erst nach über 8 Jahren. Auch wollen unsere Kolleg*innen endlich einen vollen Monatslohn Weihnachtsgeld. Jetzt bekommen wir bescheidene 512 Euro brutto.

Weitere Verbesserungen „im Mantel“ sind angestrebt. Am Ende des Tages sind unsere Forderungen recht hoch. Nur wurde auf dem Rücken der Beschäftigten in den letzten 20 Jahren groß gespart, allein an Personalkosten rund 20 Prozent. Es werden mehr Fahrgäste als vor 20 Jahren befördert, bei weniger Personal. Deshalb sind unsere Forderungen berechtigt. Wir haben in Brandenburg die schlechteste Vergütung in ganz Deutschland.

Bei all dem erweist uns die Politik in Brandenburg einen Bärendienst. Die meisten Bundesländer reichen nicht nur die Bundesmittel für den ÖPNV an die Nahverkehrsunternehmen durch, sie gewähren noch Finanzmittel aus ihrem eigenen Haushalt. Nicht so in

Brandenburg. Hier wird ein Teil der Bundesmittel auch noch zweckentfremdet. Heißt also, es kommen nicht mal alle Gelder der Bunderegierung beim ÖPNV an. All das bei einer Regierungspartei, die „Sozial“ in ihrem Parteinamen trägt. Auch all das, bei sehr guten Steuereinnahmen der letzten 10 Jahre. Wo sind sie geblieben?

Dies ist ein Appell an die Landesregierung, die Nahverkehrsunternehmen in den Landkreisen endlich besser finanziell auszustatten. Von der bedeutenden Rolle des ÖPNV wird immer gesprochen, wenn es aber um eine bessere Finanzierung geht, machen sich die Regierenden sehr schnell einen schlanken Fuß. Im Hinblick auf eine Energiewende, bei dem der ÖPNV eine größere Rolle spielen soll, wäre eine deutlich bessere Ausstattung nötig. Und zwar nicht nur für die Tarife der Kolleg*innen, sondern auch für die Geschäftsleitungen.

Ich hoffe auf ein Umdenken für die Zukunft.

In dieser Ausgabe

Der Barnim ist ein Fall für zwei:

DIE LINKE Barnim hat ihre Kandidat*innen zur Bundestagswahl 2021 gewählt.

2

Ist Bernau am Limit, Herr Stahl?

Interview mit dem Bürgermeister der Stadt über Verkehr und andere Infrastruktur.

3

Lockdown light ist Schlag ins Gesicht für Servicekräfte

Eine Panketaler Schülerin erzählt

3

Sanfter Tourismus am Finowkanal:

Die Sanierung der Schleusen am Finowkanal kann beginnen. Eine Reportage.

4/5

Neues Konzept für Schülerverkehr:

Der Barnim weitet sein Nahverkehrsangebot ab Dezember aus.

6

Lückenschlüsse:

Wandlitz-Wensickendorf, warum so kompliziert?

6

Wachsende Bedeutung des Fahrrads

Für einen Fahrradweg zwischen Blumberg und Bärnau.

7

Sind Sie eine Umweltsau, Herr Jurczyk?

Ein Werneuchener pendelt täglich nach Berlin zur Arbeit.

7



Mitmachen!

<https://www.die-linke.de/mitmachen/mitglied-werden>

Spendenkonto Offene Worte

DIE LINKE Barnim,
IBAN: DE33 1705 2000 3120 0514 29,
BIC: WELADED1GZE;
Verwendungszweck: Spende OW.
Alle Spenden werden nur für Druckkosten verwendet; Spendenquittung zu Beginn des nächsten Jahres

Der Barnim ist ein Fall für zwei!

Barnimer Kandidaten der LINKEN für die Bundestagswahl 2021 in den Wahlkreisen 57 (Niederbarnim/Märkisch-Oderland) und 59 (Oberbarnim/Uckermark) gewählt



Niels-Olaf Lüders, 54 Jahre, Anwalt, lebt in Strausberg. Dafür stehe ich: »Ich will der Mehrheit zu mehr Gerechtigkeit verhelfen. Dafür lege ich mich auch gern mit »den Mächtigen« an.«

In der Krimiserie „Ein Fall für zwei“ spielen sich ein Privatdetektiv und ein Anwalt gegenseitig die Bälle zu, um für ihre Klienten und das Gute zu siegen. Auch im Wahlkreis Märkisch-Oderland – Barnim II tritt nun mit Niels-Olaf Lüders ein Anwalt an. Der 54-jährige Strausberger hatte bei der Wahlveranstaltung direkt eine Überraschung für die Mitglieder parat, er wird im Sommer Vater. Durch seinen Beruf (Schwerpunkt Ausländer- und Strafrecht) ist es Niels-Olaf gewohnt, sich für Menschen einzusetzen, die nicht auf der Sonnenseite des Lebens stehen. Das bedeutet auch, sich mit den Mächtigen anzulegen, diese benennt er auch in seiner Rede. Amazon muss Steuern zahlen, Tesla sich an den Infrastrukturkosten beteiligen und Ackerland soll nicht in die Hände von Finanzhaien fallen.

Wie bei „Ein Fall für zwei“ ist Niels Olaf ein Anwalt, der sich mit den Mächtigen anlegt, um der Mehrheit zu mehr Gerechtigkeit zu verhelfen.

Die Mitglieder der LINKEN hat er überzeugt. Diese wählten ihn trotz zweier starker Gegenkandidaten be-

reits im ersten Wahlgang zu ihrem Direktkandidaten.

Die bekanntere Figur aus der oben benannten Krimiserie ist „Matula“. Der Privatdetektiv ist ein eher ruppiger Typ, der des Öfteren auch in den sogenannten unteren sozialen Schichten unterwegs ist.

Isabelle Czok-Alm hat durchaus Ähnlichkeiten mit diesem Charakter und hätte der Serie die notwendige starke Frauenfigur gebracht, die sie nötig gehabt hätte. „Isi“ ist nicht ruppig, aber direkt und sagt, was sie denkt. Die leidenschaftliche Hörerin von Punkbands ist auch eher der Currywurst als der Sterneküche zugehörig. Kein Wunder, dass die Wandlitzerin die Parteibasis begeistern konnte und mit 73 Prozent der Stimmen gewählt wurde. Ihre Themen sind Teilhabe, Bildung, Umwelt und Solidarität, sowie klare Kante gegen rechts zu zeigen. Sie werde mit Niels-Olaf während des Wahlkampfes „die Hütte rocken“, sagte sie bei dessen Wahl in Bernau. Der Wahlkampf im Barnim ist also Teamwork oder eben, ein Fall für zwei. *MH*



Isabelle Czok-Alm, 47 Jahre, lebt in Klosterfelde, Gemeindevorteilnehmerin in Wandlitz, Kreisvorsitzende der LINKEN im Barnim. »Ich stehe für: Teilhabe, Bildung, Umwelt, Solidarität und klar »gegen rechts.« Fotos: privat

Kontakte zur LINKEN im Barnim und Sitzungstermine

Sitzungen der Fraktionen und Vorstände der LINKEN im Barnim sind grundsätzlich öffentlich, Gäste willkommen. **Aufgrund der Corona-Pandemie können Termine kurzfristig abgesagt oder verschoben werden. Bitte informieren Sie sich vorab.**

Kreisverband:

Kreisvorstand: 9. Dezember, 18 Uhr, Ort bitte anfragen, Kontakt: info@dielinke-barnim.de

Links-Eck Eberswalde: Heegermühler Str. 14, 16225 Eberswalde, Tel.: 03334-236987, Mail: eberswalde@dielinke-barnim.de

Bürgerzentrum Bernau: Berliner Str. 17, 16321 Bernau, Tel.: 03338-5881, Mail: bernau@dielinke-barnim.de

Regionalgruppe Cuba si: E-Mail: bernau@cuba-si.org [solid]; E-Mail: solid-barnim@web.de

Wahlkreisbüro des Landtagsabgeordneten Sebastian Walter:

Tel.: 03334-385488, Fax: 03334-385489 im: Bürgerzentrum Eberswalde, Heegermühler Straße 15, 16225 Eberswalde, E-Mail: buero.sebastian.walter@mdl.brandenburg.de, Mo: 9 bis 16 Uhr, Do: 10 bis 17 Uhr

Fraktionen und Ortsverbände in den Städten und Gemeinden:

Kreistagsfraktion: Tel.: 03334-236986 E-Mail: kreistagsfraktion@dielinke-barnim.de. Die Kreistagsfraktion der LINKEN trifft sich zurzeit nur Online. Anfragen bitte über die E-Mail-Adresse. Kreistag: 2. Dezember, 17 Uhr, Paul-Wunderlich-Haus, Eberswalde

Eberswalde: Stadtvorstand, Kontakt: im Links-Eck Eberswalde, Heegermühler Straße 15.

Stadtfraktion: Sitzungen zurzeit nur Online. Anfragen bitte an Tel.: 03334-236987, E-Mail: Eberswalde-fraktion@dielinke-barnim.de; Stadtverordnetenversammlung: 15. Dezember, 18 Uhr, Familiengarten, Eberswalde

Bernau bei Berlin: Stadtvorstand: 1. Montag im Monat, 18 Uhr im Bürgerzentrum Bernau;

Stadtfraktion: im Dezember keine Sitzungen mehr, Kontakt per E-Mail: fraktion-bernau@dielinke-barnim.de, Tel.: 03338-907252/Fax: 03338-907251; Stadtverordnetenversammlung: findet im Dezember nicht statt

Panketal: Ortsverband: Mail: panketal@dielinke-barnim.de; Fraktion, Kontakt: ines@pukall.eu, Fraktions- und Gemeindevertreteritzungen erst wieder im Januar

Wandlitz: Ortsverband: 9. Dezember, 19 Uhr, Hotel „Barnimer Hof“; Tel.: 033397-64515; E-Mail: wandlitz@dielinke-barnim.de; Gemeindevertreteritzung: 3. Dezember, 18 Uhr, Sport- und Mehrzweckhalle Wandlitz

Werneuchen: Tel.: 0173-2478237; Mail: alexanderHorn-Werneuchen@web.de; Fraktionssitzung: 15. Dezember, Stadtverordnetenversammlung: 17. Dezember, 19 Uhr, Adlersaal

Ahrensfelde: Tel.: 0173-2478237, Mail: alexanderHorn-Werneuchen@web.de; Fraktionssitzung: 17. Dezember, 17 Uhr, Ratsaal Ahrensfeld, Gemeindevertreteritzung: 21. Dezember, Großer Saal des OTZ Ahrensfeld

Biesenthal: Ortsverband: Mail: biesenthal@dielinke-barnim.de; Stadtverordnetenversammlung: 17. Dezember, 19 Uhr, Grundschule am Pfefferberg, Bahnhofstraße 9-12

Schorfheide-Chorin: Ortsverband: jeden 1. Donnerstag im Monat, 19 Uhr, Monis Mühlenbistro, Hauptstraße 129, 16244 Finowfurt

Termine unterm

Weihnachtsbaum

5. Dezember, Nikolaushopping, Bürgerzentrum LINKE Bernau

Roter Salon: Politische Gesprächsrunde im Bürgerzentrum der LINKEN Bernau, Berliner Straße 17. Nächster Termin:

16. Dezember, 18 bis 20 Uhr

Gespräche unterm Weihnachtsbaum: 17. Dezember, 16 bis 18 Uhr, der Stadtfraktion der LINKEN Bernau, Markt

Impressum

Herausgeber:

Virtuelle AG Offene Worte der LINKEN Barnim & Kreistagsfraktion der LINKEN

Kontakt: DIE LINKE Barnim, Heegermühler Straße 15, 16225 Eberswalde, Tel.: 03334-22026, Fax: 03334-385489

E-Mail:

offeneworte@dielinke-barnim.de

Redaktion:

Petra Bochow (pb), Berit Christoffers (bc), Birgit Hoplitshcek (hop), Klaus Kleinmann (kk), Wolfgang Krafczyk (wk), Lutz Kupitz (lk), Margitta Mächtig (mm), Hans-Jürgen Müller (hjm), Sebastian Walter (ViSdP/sw), Bärbel Mierau (bm), Christel Zillmann (cz)

Druck: Druckerei Gottschalk

Auflage: 91.000

nächster Redaktionsschluss:

18. Januar 2021

nächster Erscheinungstermin:

4. Februar 2021

Veröffentlichte Beiträge müssen nicht mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen. OW entscheidet über die Veröffentlichung eingesandter Zuschriften und kann diese Sinn während kürzen.

download: www.dielinke-barnim.de

alle archivierten Zeitungen sind als pdf-Datei vorhanden.

Oder direkt:

QR-Code scannen.



Ist Bernau am Limit, Herr Stahl?

Fragen an Bernaus Bürgermeister André Stahl (LINKE) zur Entwicklung der Stadt

Von Matthias Holz

Rund 20 Millionen Euro hat das neue Rathaus in Bernau gekostet, je zur Hälfte finanziert von Stadt und durch Fördermittel. Im Vergleich zu dieser Summe und der Größe des Baus ist das Büro des Bürgermeisters bescheiden. Ein Schreibtisch, auf dem sich die Arbeit stapelt, ein kleiner Gästetisch und ein paar Familienbilder schmücken das sonst spartanisch eingerichtete Büro.

Weniger bescheiden dagegen ist die Entwicklung Bernaus. Was den Bau von Wohngebieten betrifft, hatte André Stahl einen „Paradigmenwechsel“ angekündigt und meint damit das Abschließen der begonnenen Wohnbauprojekte, um sich mehr auf die soziale Infrastruktur zu konzentrieren. **Bei Schulen und Kitas muss man ihn fast schon im Redefluss bremsen, so viel ist hier in jüngster Zeit in Bernau passiert:** Der Neubau der Kita „Pankewichtel“, der geplante Bau der „Sternekieker“ im „Blumenhag“ und einer Kita in Schönow sowie eine neue evangelische Kita. In der Hasenheide wird der Ergänzungsbau der Schule neun Millionen Euro kosten, die Kapazitäten der Grundschule in Schönow wurden erhöht und eine komplett neue Schule entsteht im geplanten Wohngebiet an der Schwanebecker Chaussee. Hinzu kommt noch der Neubau der evangelischen Grundschule sowie der Grund- und Oberschule am Rollberg.

Hier wird es Zeit für eine entscheidende Frage: **In Bernau wird vom Verkehrsinfarkt gesprochen. Was tut die Stadt dagegen?** Der

Bürgermeister weiß um das Problem. Doch: „Welche Stadt mit dieser Einwohnerzahl hat denn in den Hauptverkehrszeiten keine Probleme mit verstopften Straßen?“ fragt er zurück. **Also war der Zuzug doch zu massiv? Hat die Stadt überdreht? Ist Bernau am Limit?**

Bürgermeister Stahl verneint dies. Durch die vielen neuen Bernauer*innen ist die Stadt attraktiver geworden. Neben mehr kulinarischen Angeboten in der Innenstadt gibt es mit dem Kletterpark oder dem Sportforum Attraktionen, die Verkehr aus dem Umland in die Stadt leiten. Trotzdem gibt es Verbesserungsmöglichkeiten. Die Stadt baut für 6 Millionen Euro die Ladestraße aus, dadurch wird Bernau-Süd über den Pankebogen an die Albertshofer Chaussee angeschlossen. Außerdem gibt es Gespräche mit dem Kreis und dem Land Brandenburg über neue Straßenbauprojekte zur Umgehung der Stadt. Der ÖPNV wird kontinuierlich ausgebaut (siehe Seite 6), Buslinien werden verdoppelt und die Verkehrsleistung verdreifacht.

Das Parken auf dem Marktplatz wurde in der Stadtverordnetenversammlung im Oktober verlängert. Für den Bürgermeister aber ist klar, dass der Marktplatz kein Parkplatz sein sollte. Es sei wichtiger, im Umfeld Parkplätze zu schaffen.

In Zeiten des Klimawandels und von »Fridays for Future« muss man nach dem grünen Bernau fragen. Was ist damit, Herr Stahl? Auch hier nimmt die Stadt viel Geld in die Hand, meint der Bürgermeister. Zum Beispiel für den Pankepark, den Park



Bernaus Bürgermeister André Stahl auf der Dachterrasse des neuen Rathauses in Bernau mit Aussicht auf die Kirche. Foto: Pressestelle

am Venusbogen oder der Renaturierung, also dem Wiederherstellen des Ursprungszustandes, der Panke.

Und Stahl meint: Zuzug sei nichts Schlechtes für die Stadt. Dadurch wird die Stadt interessanter für Einkaufsmärkte. EDEKA, Aldi, Norma und Netto sollen zur besseren Versorgung angesiedelt – und damit auch Wege verkürzt werden. „Ach ja, dm bekommen wir auch noch. Von meiner Tochter weiß ich, wie wichtig das ist,“ scherzt Stahl. Auch mehr Fachärzt*innen soll es in Bernau geben und die Betreuungsangebote für Pflegebedürftige erweitert werden.

Zum Abschluss noch eine Frage zu zwei Bernauer Dauerthemen. **Was kommt schneller, Herr Stahl, der 10-Minuten-Takt oder eine Schwimmhalle für Bernau?** Auf eine Reihenfolge möchte sich der Bürgermeister da nicht festlegen las-

sen. Durch die Machbarkeitsstudie zur Schwimmhalle sei man dieser einen Schritt näher gekommen. „Es gibt jetzt belastbare Zahlen und ich werde nun versuchen, mit einem privaten Investor sowie den umliegenden Gemeinden den Weg für eine Schwimmhalle in Bernau zu ebnen. Der Fokus liegt hierbei auf einer Verbesserung für das Vereins- und Schulschwimmen.“ Was den 10-Minuten-Takt betrifft, so will auch der Bürgermeister diesen lieber heute als morgen. Allerdings gibt er zu bedenken, dass auch der Regional-express und die Regionalbahn eine Taktverdichtung benötigen, da diese von vielen Pendler*innen genutzt werden. Dies sei etwas, das andere politischen Kräfte, die jüngst in der Stadt mit Plakaten zu diesem Thema aktiv waren, anscheinend überhaupt nicht auf dem Zettel haben.

Lockdown light ist „Schlag ins Gesicht für Servicekräfte“

Panketaler Schülerin Rosa Gimmerthal berichtet von ihren Erfahrungen

Rosa Gimmerthal ist 17 Jahre alt und hauptberuflich Schülerin in Panketal. In Ihrer Freizeit arbeitet sie seit fast zwei Jahren als Servicekraft in einem Kaffeehaus im Barnim. Der erste Lockdown im März war hart für sie. Sie hat zwar keine Ausgaben, die sie zu decken hat, aber plötzlich kein Geld mehr zu verdienen „sei trotzdem hart gewesen“. Mit ihrem Einkommen aus der Arbeit will sie sich ihren Führerschein finanzieren. Doch nicht nur das Geld hat ihr im März gefehlt, auch die sozialen Kontakte, die mit ihrem Job einhergehen, waren plötzlich verschwunden.

Deshalb war sie froh, über den Sommer eine gewisse Normalität vorzufinden. Alles wieder wie vor der Pandemie gewesen, es war fast so, „als hätte es Corona nicht gegeben“. Mit dem Ansteigen der Fallzahlen kam dann die Unsicherheit. Wird es

einen neuen Lockdown geben? Dieser kam, zumindest für Gastronomie und Kulturbranche, im November. Rosa hat nichts gegen Maßnahmen zur Bekämpfung der Pandemie, sieht aber die einseitige Ausrichtung auf die Gastronomie kritisch. „Wir haben uns an Abstand halten, Maske tragen und das Hygienekonzept gehalten.“ Weshalb trotzdem ihre Branche von den Schließungen betroffen ist, fällt ihr schwer zu verstehen.

Im November wird sie wieder kein Geld verdienen. Geld mit dem sie eigentlich die Weihnachtsgeschenke für ihre Familie und Freunde bezahlen wollte. Trotzdem ist ihr bewusst, die sie noch eine privilegierte Position hat. „Meine Kolleg*innen, die im Kaffeehaus hauptberuflich arbeiten, haben ganz andere Sorgen. Für sie ist der Lockdown ein Schlag ins Gesicht.“

Sorgenvoll blickt sie in die Zukunft. Wird es ab Dezember weitergehen? Rosa hofft das, doch wirklich vorstellen kann sie es sich nicht. „Wenn die Zahlen weiter steigen, könnte der Lockdown Light verlängert werden oder es kommt ab Januar ein neuer.“

Den Vorwurf, die Jugend würde die Pandemie nicht ernst nehmen und sich nicht an die Regeln halten, stimmt sie teilweise zu. Es halten sich aus ihrer Sicht wenige an die Regeln und feiern



Rosa Gimmerthal aus Panketal im Selbstporträt.

Partys. Doch es sei für sie und die Menschen in ihrem Alter auch schwierig zu verstehen. Gemeinsam im Schulbus oder im Klassenzimmer zu sitzen, sei in Ordnung, aber sich privat zu treffen nicht. Das findet sie widersprüchlich. Sie selbst hatte mit Freund*innen eine Halloweenparty mit fast 40 Personen geplant, diese dann aber abgesagt. „Es ist schließlich Corona“, sagt Rosa und geht mit gutem Beispiel voran. *(mh)*

Sanfter Tourismus am Finowkanal

Es ist geschafft: Die Sanierung der Schleusen am Finowkanal kann beginnen. Eine Reportage über die 400 Jahre alte Barnimer Wasserstraße.

Von Klaus Kleinmann

„Der Finowkanal war früher die Lebensader des Barnim. Vielleicht kann er es in Zukunft wieder sein“, sagt Prof. Hartmut Ginnow-Merkert und ist überzeugt vom touristischen, ökologischen und ökonomischen Potential dieser Wasserstraße, die von Liebenwalde bis nach Liepe am Oder-Havel-Kanal reicht. Nicht alle sind so optimistisch, denn eine umfangreiche Renovierung der meisten Kanalschleusen steht an, und der Weg zum renovierten Kanal ist mit vielen Euros gepflastert. Manche Beteiligten wollen oder können den Sinn der Investition nicht in vollem Umfang nachvollziehen.

Im 19. Jahrhundert mussten Schiffer wegen Überfüllung mehrere Tage auf Einfahrt in den Kanal warten

Dahinter steht eine lange Geschichte. Über 400 Jahre ist der Kanal jetzt alt. Seine wirtschaftliche Blütezeit lag im 18. und 19. Jahrhundert. Der Höhepunkt wird um das Jahr 1910 vermutet. Tausende von Schiffen wurden getreidelt. Jede Schleuse hatte zwei Kammern, die zum Teil auch nachts in Betrieb waren. Trotzdem kam es vor, dass Schiffer am Anfang des Kanals wegen Überfüllung mehrere Tage auf die Einfahrt warten mussten.

In Eberswalde, aber auch anderswo, befanden sich eine ganze Reihe von industriellen Großbetrieben. Wegen der allgemein dynamischen Wirtschaftstätigkeit lag damals die Bevölkerungsdichte in der Region viel höher als heute. Die Bedeutung des Kanals ging aber rasch zurück, als ab 1914 der viel leistungsfähigere Oder-Havel-Kanal gebaut wurde. Schon in späteren DDR-Zeiten, erst recht aber nach der Wende, wurde der Finowkanal nur noch von Paddlern und Sportboottouristen befahren. Ein Vergleich der Bilder (Fotos links oben) belegt den Unterschied.

Ein landschaftliches Paradies

Trotz oder vielleicht sogar wegen seiner relativen Bedeutungslosigkeit ist der Kanal heute ein landschaftliches Paradies ersten Ranges. Eindrucksvolle – wenn auch nicht immer schöne – Reste historischer Fabrikanlagen kommen vor allem im Raum Eberswalde hinzu. Dieses Potenzial am Leben zu erhalten und neu zu erwecken hat sich Prof. Hartmut Ginnow-Merkert mit seinem Verein „Unser Finowkanal e. V.“ auf die Fahnen geschrieben. Man hält den Kanal sauber, bewahrt die Traditionen und betreibt unermüdliche Lobbyarbeit bei Politikern und Investoren.

Die Schleusenanlagen sind nämlich in die Jahre gekommen. Heftig hat der Zahn der Zeit daran genagt. Das betrifft die Mauern, aber auch die Schleusenammern und die Schleusentore, die teilweise noch aus Holz bestehen. Die Anekdote von einem Biber macht die Runde, der sich in einer Schleusenammer eingeschlossen fühlte und nachts ein eimergroßes Loch in das hölzerne Tor raspelte, um zu entkommen. Schon seit Jahren wird der marode Zustand der Schleusen beklagt. Deren Sanierung erweist sich allerdings als Jahrhundertprojekt.

Zweckverband aus Landkreis und Kommunen: Der Barnim stellt zunächst 1,5 Millionen Euro zur Verfügung.

Die beteiligten Städte und Gemeinden haben sich zu einem Zweckverband zusammengeschlossen, in dem auch der Landkreis Barnim vertreten ist. Dieser Zweckverband hat sich nun mit dem Bund nach zähen Ringen auf die Finanzierung geeinigt: Der Bund übernimmt die Hälfte der Kosten, das Land Brandenburg 90 Prozent vom verbleibenden Rest. Diesen lässt er sich weitgehend aus EU-Mitteln refinanzieren. Der Zweckverband trägt die verbleibenden 10 Prozent. Die Gesamtkosten schätzt man zur Zeit auf etwa 60 Millionen Euro, aber man weiß ja, wie sich die Kosten – und die zeitliche Ausdehnung – von Bauprojekten entwickeln können. Die Gemeinden werden bei dieser Aufteilung wohl nicht über Gebühr belastet, zumal der Landkreis Barnim zunächst 1,5 Millionen Euro und in den Jahren der Sanierung jeweils weitere sechsstelligen Beträge zuschießen will. Wenn die Arbeiten in 10 Jahren abgeschlossen sind, gehen die Schleusen aus dem Besitz des Bundes in das Eigentum des Zweckverbandes über.

Der Baubeginn ist für 2022 geplant und der Bau wird sich 10 Jahre hinziehen

2022 will man mit dem Werk beginnen. Man wird wohl die Form der Schleusenanlagen aus Denkmalschutzgründen beibehalten, sie aber im Inneren mit modernen technischen Mitteln neu bauen. Dann kommt eine Ziegelverkleidung darauf, die wieder der alten Optik entspricht. Zuerst ist der Abschnitt von Liebenwalde bis Eberswalde an der Reihe, wird gesperrt und saniert. Danach geschieht das Gleiche mit der Strecke von Eberswalde bis Liepe. Der Kanal bleibt mit Ausnahme einer Übergangszeit auf dem jeweils anderen Teil befahrbar. Es wird mit ungefähr zehn Jahren Bauzeit gerechnet – ein recht ruhiges Tempo, das zur Fließgeschwindigkeit des Kanalwassers passt. Über die weitere Ausgestaltung gibt es noch kaum konkrete Vorstellungen.

Rast- und Anlegeplätze, E-Ladestationen, Gastronomie, Beherbergung, Fahrrad- und Bootsverleihe müssten folgen

Prof. Ginnow-Merkert bemüht sich, angesichts dieser Gemächlichkeit keine Ungeduld an den Tag zu legen. Jedenfalls hätten die Anrainergemeinden noch einiges vor sich, um die Infrastruktur zu verbessern. Das fängt im Kleinen bei Ladestationen für E-Bikes und Elektroboote an, geht weiter mit Rast- und Anlegeplätzen, der Erweiterung von Angeboten für den Wassersport sowie für Gastronomie und Beherbergung, mit Fahrrad- und Bootsverleih sowie dem Betrieb von Fahrgastschiffen und ÖPNV-Verbindungen. Ein höherpreisiges Segment sollte vorhanden sein, ebenfalls aber erschwingliches für Rad- und Wasserwanderer sowie Jugendgruppen. Eine Umgestaltung der Industrieruinen in Wohnsiedlungen wäre ebenso wünschenswert wie die behutsame Ausschreibung neuer Bauplätze. Erste Investoren konnten gefunden werden.

Rentiert sich das teure Projekt – gemessen an den Kosten?

Nicht alle Entscheidungsträger sehen das so optimistisch. Zwar wird der historische Wert des Kanals allgemein anerkannt, vor allem Abgeordnete des Kreistages wiegen aber angesichts der enormen Kosten voller Bedenken ihr Haupt. Lutz Kupitz, Fraktionsvorsitzender der LINKEN im Kreistag, führt an, dass der Landkreis Barnim an allen Ecken und Enden Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur bewältigen muss. Und dass die Städte und Gemeinden und auch der Kreis langfristig in der Lage sein müssen, die Kosten zu stemmen. Prof. Alexander Schultz, ebenfalls LINKE, sagt, die Zahl der Boote, die im Jahr den Finowkanal befahren, sei gemessen an den Kosten so gering, dass sich das teure Projekt kaum rentiert, zumal das Geld an anderer Stelle schmerzhaft fehlt. Rainer Dickmann vom Bauernverband ergänzt, dass die teure Kanalsanierung im Grunde ein aus Steuermitteln finanziertes Geschenk an wenige reiche Bootsbesitzer sei. Wenn man sich auf sanften Tourismus beschränken wollte, könnte man auf Schleusen verzichten: Eine Gleisanlage mit einer kleinen Schiebelore würde für den Boottransport zum Umfahren von Wehren genügen und sei für wesentlich weniger Geld zu haben.

Viele Gemeinden sehen eine Chance im Aufschwung des Fremdenverkehrs

Demgegenüber ist allerdings anzumerken, dass EU-Fördermittel in namhafter Höhe die lokalen Kassen erheblich entlasten werden. Zumindest in den Gemeinden Niederfinow und Liebenwalde ist man durchaus von der Sinnhaftigkeit der Schleusensanierung überzeugt. Die zuständigen kommunalen Gremien haben den Plänen zugestimmt, auch Ortsvorsteherin Peggy Fürst (Niederfinow) und Bürgermeister Jörn Lehmann (Liebenwalde/Landkreis Oberhavel) stehen hinter dem Projekt. Ein Ausbau des Radwegs bei Niederfinow sei geplant, außerdem die touristische Erschließung von Grundstücken um das Schiffshewerk. Ein Aufschwung des Fremdenverkehrs sei absehbar, die Beiträge zum Zweckverband könne man bequem stemmen, so Peggy Fürst. Mag sein, dass andere Gemeinden das anders sehen.

Liebenwalde hat viel Geld in den Stadthafen und in die Öffnung des „Langen Trödels“ gesteckt, wie das westliche Kanalstück heißt. Auch hier sieht man die weitere Entwicklung optimistisch. Bootstouristen legen schon jetzt im Städtchen an, sagt Bürgermeister Jörn Lehmann, sie besuchen Restaurants und Geschäfte und seien gern gesehene Gäste. Karen Oehler, Stadtverordnete in Eberswalde, verbindet ebenfalls große Hoffnungen mit der Schleusensanierung. Es liege an den einzelnen Gemeinden, wie rühlig sie jetzt zu Werke gehen: Eberswalde hat seine Stadtschleuse bereits aufwändig saniert.

Es bleibt aber noch viel zu tun, bis der Finowkanal wieder zur Lebensader des Barnim geworden ist. Man darf den Beteiligten Mut, Energie und Fingerspitzengefühl wünschen. DIE LINKE wird sich tatkräftig, aber kritisch daran beteiligen!



Die Stadtschleuse in Eberswalde wurde bereits saniert.



Im 19. Jahrhundert sah es hier ganz anders aus. Auf den Finowkanal wurden verschiedenste Güter in großen Mengen transportiert. Wichtig waren unter anderem Eisenerz und Eisen, Kupfer und Messing für die hier ansässige Schwerindustrie, sowie Holz, Salz, Papier, Ziegel, Garn und vieles mehr. Bild: Museum Eberswalde. Mit freundlicher Genehmigung.



Große Strecken des Finowkanals bestehen heute aus weitgehend unberührter Natur. Früher war das anders: Wegen bedeutender Industrien war die Gegend viel stärker besiedelt.



Vor allem auf dem Stadtgebiet von Eberswalde befinden sich noch riesige, lange stillgelegte Industrieanlagen. 2 Walzwerke und die Hufnagelfabrik wurden mit der Landesgartenschau 2002 als Industriedenkmal hergerichtet. Die übrigen sind weiterhin dem Verfall preisgegeben (Hintergrund).



Der Zahn der Zeit nagt an den Schleusenanlagen wie hier an der Schleuse Ragöse. Es wird Zeit für eine Generalüberholung. Das gilt auch für die Schleusenammern und die Schleusentore.



Gegen sanften Tourismus ...



ist nichts zu sagen.



Ein paar mehr Kajüt- oder Sportboote wären willkommen. Inzwischen sind immer mehr Menschen mit Elektrobooten unterwegs, die kaum hörbar über die Wasserstraßen schippern. Für sie sind Ladestationen nötig. Fotos: Klaus Kleinmann (7)

Neues Konzept für Schülerverkehr bis 2021

Der Barnim weitet sein Nahverkehrsangebot mit dem Fahrplanwechsel im Dezember aus

Von Ralf Christoffers
Kreistagsabgeordneter (LINKE)

Am 26. Oktober wurde im Nahverkehrsbeirat des Landkreises Barnim die geplanten Vorhaben zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) vorgestellt. Hier treffen sich sachkundige Einwohner*innen, Kommunalvertreter*innen aus den Städten und Gemeinden und Abgeordnete des Kreistags mit Vertreter*innen der Barnimer Busgesellschaft (BBG) und der Kreisverwaltung, um gemeinsam Vorschläge zu debattieren, wie der ÖPNV im Barnim weiter entwickelt werden soll. Das ist ein beratendes Gremium, die endgültigen Entscheidungen trifft der Kreistag.

Der **Schülerverkehr** soll verbessert werden. Dazu wurden bereits am 31. August zusätzliche Haltestellen in Ahrensfelde und seit 7. September Veränderungen auf der Linie 869 (Bernau) vorgenommen.

Derzeit gibt es eine Ausschreibung für ein neues Konzept des Schülerverkehrs, das bis August 2021 vorliegen soll und ab August 2022 den Schülerverkehr wesentlich verbessern. Der Schwerpunkt liegt darauf: Welche Haltestellen, welche Takt-Zeiten, welche Linienführung werden im ganzen Landkreis benötigt und wieviel Fahrzeuge sind dafür notwendig? Hier besteht auf Grund der Bevölkerungsentwicklung in den nächsten Jahren besonderer Handlungsbedarf z.B. in Panketal, Werneuchen, Ahrensfelde oder Wandlitz. Im Barnim sind Linien- und

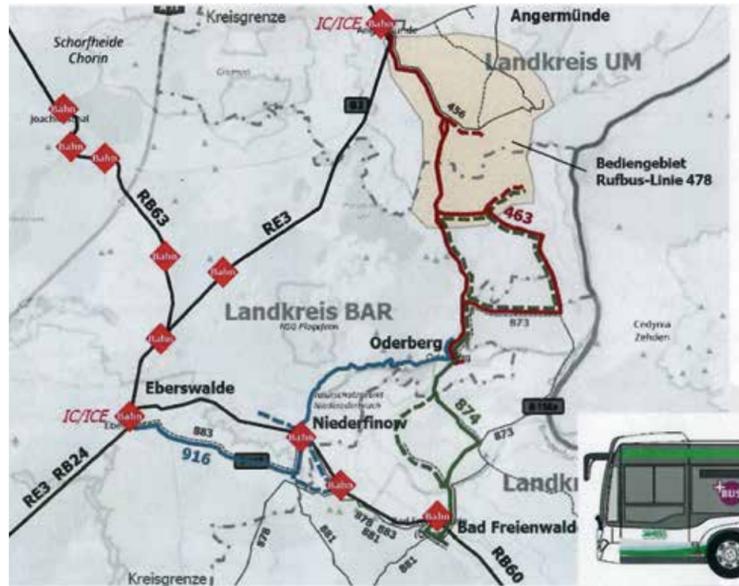
Schülerbusverkehr miteinander gekoppelt. Deshalb profitieren beide Bereiche, wenn bereits ab 2021 z.B. der 20-Minuten-Takt zwischen Wandlitz und Bernau (Linie 894) eingeführt wird. Voraussetzung ist, dass der Landkreis die Finanzierung übernimmt.

Und: Die Kreistagsfraktion LINKE/Bauern bereitet zusammen mit Bündnis90/Grüne einen Antrag zur Abschaffung der Entfernungspauschalen im Schulverkehr vor.

Zum **Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020** gibt es einige Neuerungen.

So wird der Stadtverkehr Bernau neu geordnet (Linien 867, 868, 869, 870, 871, 891, 892, 900). Zusätzliche Fahrten wird es am Wochenende zwischen Bernau und Zepernick geben. Das neue Wohngebiet „Panketpark“ wird durch neue Haltestellen erschlossen. In Eberswalde erfolgt eine Erweiterung der Stadtbushaltestelle (Linie 914).

Eine bessere Verknüpfung des Busverkehrs zwischen Eberswalde, Oderberg, Lunow-Stolzenhagen, Angermünde und Bad Freienwalde ist seit längerem geplant. Dafür gibt es jetzt eine Variante, die weiter untersucht wird (siehe Grafik) und ab Dezember 2021 gefahren werden kann. Damit würde dieser nordöstliche Teil



Noch in diesem Jahr soll eine Vorzugsvariante für einen weiteren Plus-Bus im Barnim festgelegt werden, der Oderberg an das Bahnnetz anbindet, die bis Dezember 2021 eingeführt werden soll. Bisher gibt es im Landkreis zwei Plus-Bus-Linien, sie fahren wochentags stündlich, am Wochenende und an Feiertagen regelmäßig und bieten zeitnahe Anschlüsse an die Bahn: Die Linie 894 fährt von Bernau nach Stolzenhagen über Wandlitz und Wandlitzsee. Die Linie 896 verbindet Bernau mit Biesenthal über Rüditz. Grafik: Planung des Landkreises, vorgestellt im Nahverkehrsbeirat.

des Barnim besser mit ÖPNV versorgt, Anbindungen an die Zuglinien erfolgen und somit sowohl Pendler*innen als auch Tourist*innen profitieren.

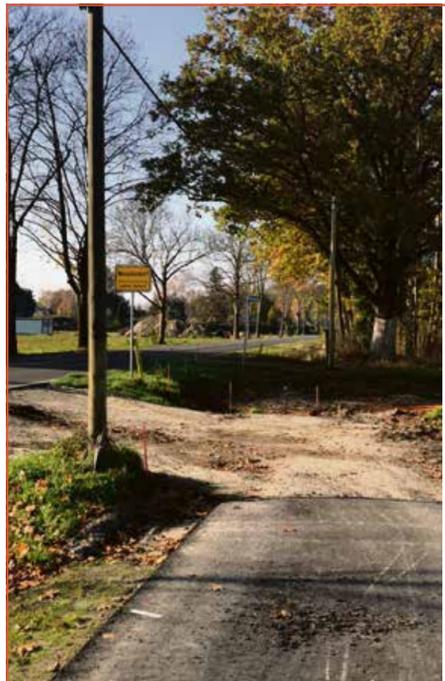
Für die **Regionalbahn (RB)** RB 63 (Eberswalde-Templin) ist ab Dezember ein zusätzliches Zugpaar montags bis freitags geplant. Ein weitere

Frühzugpaar wird bei der RB25 (Werneuchen-Ahrensfelde) eingesetzt. Der 1-Stunden Takt nach Groß Schönebeck (RB 27) in der Hauptverkehrszeit ist geplant. Die RB 60 (Eberswalde-Wriezen-Frankfurt) fährt künftig auch am Wochenende im 1-Stunden-Takt.

Bereits geplant sind **Neugestaltungen der Bahnhofsvorplätze** in Eberswalde (Fahrradparkhaus), Ber-Friedensthal (Parkhaus für Autos und Fahrräder) und Werneuchen (Erweiterung Park@Ride, Bike@Ride und Mobilitätsstation mit Verleihsystem für E-Bike).

Die LINKE engagiert sich darüber hinaus weiterhin für folgende Vorhaben: Der 10-Minuten-Takt für die S-Bahn-Linie 2 bis Bernau könnte ab nächstes Jahr in einem Modellprojekt erprobt werden. Die Stammstrecke der Heidekraut-Bahn (Berlin-Wilhelmsruh-Basdorf) soll wieder in Betrieb genommen werden. Taktverdichtungen sind auf der RB Richtung Eberswalde nötig. Weitere Haltemöglichkeiten sind auf der RB zwischen Ahrensfelde und Werneuchen erforderlich.

Nicht alle Entscheidungen trifft der Landkreis, politische Einflussnahme auf das Land Brandenburg sowie den Verkehrsverbund (VBB) sind nötig. Aber über die Gelder z.B. für Investitionen der (BBG) entscheidet der Kreistag.



Fahrradweg Wandlitz-Wensickendorf

Lückenschlüsse

Das Foto wirkt erstmal unverständlich: Der Radweg, neu gebaut aus Richtung Wandlitz, endet vor dem Ortseingang Wensickendorf (Oberhavel). Aber zum Glück nicht mehr lange: Der Radweg ist zwar noch nicht frei gegeben, soll aber 2021 fertig gestellt sein. Ein Gehweg durch den Ort, der auch von Fahrrädern befahren werden kann, ist ebenfalls geplant.

Außerst unkonkret dagegen war im Juni ein Antrag der Regierungsfractionen im Brandenburger Landtag (SPD, CDU, Grüne) zum Radverkehr. „Es gab keine Vorschläge zu Sofortmaßnahmen“, verdeutlicht Sebastian Walter, Chef der Linksfraktion im Landtag. „Im Gegenteil: Es geht fast nur um Prüfaufträge oder Haushaltsregeln, zum Beispiel, dass Kosten für Radverkehr künftig gesondert ausgewiesen werden sollen. Es muss konkreter werden“, urteilt der Eberswalder Landtagsabgeordnete. DIE LINKE hatte zum Radwegeantrag im Landtag zumindest zu einem Punkt eine Konkretisierung gefordert: „Wenn in Berlin Radschnellverbindungen gebaut werden sollen, dann wäre es doch klug, mit dem Berliner Senat gemeinsam zu planen, wie diese Radwege im Berliner Umland passend fortgesetzt werden könnten, zum Beispiel der Panketrail, der Richtung Barnim führen soll.“ erläutert Walter. „Damit solche Bilder fehlender Lückenschlüsse vermieden werden können.“ (bc) Foto: S. P.

Wachsende Bedeutung des Fahrrads

Radweg zwischen Blumberg und Bernau

Von Heidi Scheidt, Ortsvorsteherin Birkenhöhe und Organisatorin der Fahrraddemos

Am 31. Oktober fand die dritte Fahrraddemo von Birkenhöhe nach Bernau statt, mit der ein sicherer Radweg entlang der Landesstraße (L31) von Blumberg nach Bernau gefordert wird. Trotz Einschränkungen durch Corona-Regeln und andauerndem Nieselregen fanden sich 100 Radfahrer*innen zur von der Polizei begleiteten Fahrt nach Bernau mit abschließendem Programm bei der Kreisverkehrswacht ein.

Und so fing alles an: 2015 beauftragte der Barnimer Kreistag die Verwaltung, ein Konzept der kreislichen Unterstützung beim Ausbau der Radwege für die nächsten Jahre zu erstellen. Dabei sollte es besonders um Lückenschlüsse in einem schon recht guten Radwegenetz gehen sowie die Qualität der Alltagsmobilität verbessert werden.

Im Juni 2016 ging es im Kreistag um die neue Radwege-Konzeption und die Prioritätenliste, nach der der Kreis künftig den Bau von Radwegen fördern will. Im Mittelpunkt dieser Konzeption steht die Verbesserung der Verkehrssituation für die Ein-

wohner*innen, denn in den stark verdichteten Siedlungsräumen kommt dem Fahrrad für den Weg zur Schule, zum Einkaufen, zu den Bahnhöfen und zur Arbeit eine wachsende Bedeutung zu.

Auch der Kreis stehe in der Pflicht, sich beim Radwegbau bei den durch das Land vernachlässigten Landesstraßen, z.B. der L 31, einzubringen, so die einhellige Auffassung zu jenem Zeitpunkt. Gerade die L 31 könne sich zu einer wichtigen Verkehrsader entwickeln.

In einer Richtlinie wurden dann bis 75.000 Euro Zuschuss je Radwegebaumaßnahme festgesetzt. Auf die Prioritätenliste der Radwege im Barnim steht der seit 15 Jahren von den anliegenden Ortsteilen geforderte Weg an der L31.

Soweit zur Vorgeschichte.

Was ist seitdem an der L 31 passiert? Sichtbar **nichts!** Weder durch den verantwortlichen Landesbetrieb für Straßenwesen, noch durch den Landkreis hat sich an der prekären Situation für Radfahrer*innen an



Teilnehmer*innen der Fahrraddemo am 31. Oktober für einen Radweg zwischen Blumberg und Bernau entlang der Landesstraße. Foto: K. Kleinmann

dieser zu jeder Tageszeit stark befahrenen Straße etwas geändert. Werden im Landkreis solche Festlegungen zeitnah auf den Prüfstein gebracht, gibt es Gründe, weshalb sich nichts tut oder gerät so etwas auch in Vergessenheit?

An der L31 befindet sich die Kreuzung Blumberger Chaussee/Börnicker Landweg, die schon vor 15 Jahren als Unfallsschwerpunkt eingestuft wurde und deren Umbau zu einem sichereren Kreisverkehr sich auch schon über 10 Jahre hinzieht.

Die Anwohner*innen der Bernauer Ortsteile Birkenholzaue und Birkenhöhe und von Elisenu, Amt Ahrensfelde, haben sich deshalb erstmals im Juni 2018 anlässlich des 20. Europäischen Fahrradtags mit

160 Radfahrer*innen zu einer Fahrraddemo nach Bernau auf den Weg gemacht, um ihre berechtigten Forderungen nach einer sicheren Radwegverbindung zu artikulieren. Im Juni 2019 wurde diese Demo wiederholt. Im Dezember übergaben wir eine Petition für einen sicheren Radweg mit 3.193 Unterschriften im Potsdamer Landtag. Leider gibt es bis heute keine Reaktion darauf.

Der Landesbetrieb hat im März 2018 zwar eine Dringlichkeitsliste zusammengestellt, nach deren Kriterien ein Fahrradweg an der L31 ganz vorn stehen müsste, aber seitdem ist nichts passiert.

Wir bleiben dran und werden weiter auf allen Verantwortungsebenen Druck machen.

Herr Jurczyk, sind Sie eine Umweltsau?

Warum ein Werneuchener sein Auto und nicht den ÖPNV benutzt/Tägliches Stehen im Ahrensfelder Stau

Herr Jurczyk, Sie kommen aus Werneuchen und pendeln täglich zur Arbeit nach Berlin. Dafür nutzen Sie ihr Auto. Erzählen Sie mal, wie läuft so eine Fahrt ab?

Ich fahre um 5.30 Uhr los und lande dann in Ahrensfelde im Stau. Dort steht man dann bis zu 30 Minuten, da eine vernünftige Umgehung fehlt. Hierfür fehlt mir jedes Verständnis für fast 30 Jahre Planung, Nicht-Planung oder Umplanung. Außerdem wird die Lage in der Zukunft nicht besser. Durch neue Gewerbegebiete oder Wohnungsbau werden auch mehr Autos fahren und sich die Situation weiter verschlimmern. Wenn man Ahrensfelde mal hinter sich hat, ist die weitere Fahrt soweit in Ordnung. Für Hin- und Rückfahrt sitze ich täglich circa 2 Stunden im Auto.

Warum nutzen Sie dann nicht den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)? Ist der keine Alternative?

Nein, weil die Bahn nur stündlich fährt. Eine Alternative wäre diese erst, wenn sie zumindest während

des Berufsverkehrs halbstündlich fährt. Außerdem ist die Bahn sehr überfüllt, was die Lust aufs Bahnfahren nicht sonderlich erhöht. Dazu kommt noch Unpünktlichkeit, mein Polier würde mir die Ohren langziehen, wenn die Lastwagen bereit sind, aber der Baggerfahrer noch in der Bahn steht (lacht).

Sind Sie, wenn die Bahn pünktlich kommt, mit dem Auto oder der Bahn schneller?

Von der Fahrzeit nimmt sich das nicht viel. Das Problem ist der stündliche Takt zwischen Werneuchen und Ahrensfelde. Dadurch wäre ich viel zu früh auf der Arbeit. Schlimmer ist noch die Rückfahrt: Hier warte ich in Ahrensfelde im ungünstigsten Fall bis zu einer Stunde auf die Bahn, um nach Werneuchen zu kommen.

Nochmal zur Ortsumgehung Ahrensfelde: Nun scheint man sich geeinigt zu haben und doch lehnen gleich 5 Bürgerinitiativen die Planung ab. Was sagen Sie dazu?

Es gab einen Plan für eine

Ortsumgehung um Ahrensfelde herum, aber dadurch hätte man ganze Ortsteile zerschnitten. Dann kam die Troglösung, aber diese scheiterte am Geld. Dann war das Geld da, aber der Bundesrechnungshof hatte nach 25 Jahren Planung etwas gegen das Vorhaben, weil es zu teuer sei. Geld sollte hier aber eine untergeordnete Rolle spielen. Man muss den Verkehr sehen und die Luftverschmutzung, die damit einhergeht. Mir fehlt da die Weitsicht. Die Bürgerinitiativen haben selbstverständlich jedes Recht, ihren Unmut über die neue Planung zu äußern, aber was soll denn noch gemacht werden? Wieder neue Planungen? Wieder 25 Jahre warten? Gibt es wirklich noch etwas, was nach fast 30 Jahren nicht gesagt wurde? Ich



Der Werneuchener Uwe Jurczyk ist 55 Jahre alt und arbeitet in Berlin als Baumaschinenführer.

würde gerne noch erleben, dass diese Umgehungs zustande kommt. Nutzen werde ich sie wahrscheinlich nicht mehr, da ich in sieben Jahren in Rente gehe.

Herr Jurczyk, da Sie mit dem eigenen PKW zur Arbeit fahren, mal provokant gefragt, sind Sie eine Umweltsau?

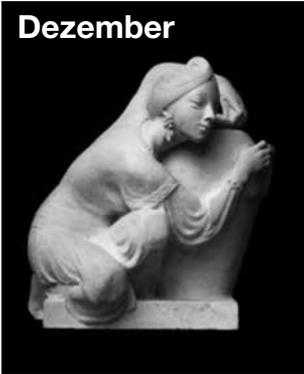
Als Umweltsau würde ich mich nicht betiteln, man wird mit diesem ÖPNV doch zur Nutzung des eigenen Autos gezwungen. Ich möchte meine Lebenszeit nicht in vollen Zügen oder am Bahnhof wartend verbringen.

Also doch eine Umweltsau?

(Scherzt) „Na ja, ich bin bei meinem Neuwagen von Euro 5 Diesel auf Euro 6 umgestiegen, das ist doch schon eine Verbesserung. (MH)

Frauen-
geschichte(n)

Madame de Pompadour



Von Gisela Zimmermann

Jeanne-Antoinette Poisson wurde am 29. Dezember 1721 in Paris geboren. Ihr Vater musste Paris für mehrere Jahre verlassen, weil er für zwei Bankiers als Strohhalm tätig war und deshalb zum Tod verurteilt wurde. Ihre Mutter wurde von einem Liebhaber, der möglicherweise Jeanne's Vater war, finanziell unterstützt. Jeanne wurde bei den Ursulinen in Poissy erzogen und erhielt Privatunterricht in Gesang und Schauspielkunst. Sie war ein sehr hübsches Mädchen und bereits mit 9 Jahren soll ihr eine Wahrsagerin prophezeit haben, dass sie einmal die Geliebte des Königs wird.

Jeanne heiratete mit 19 Jahren und brachte einen Sohn, der sehr früh starb, und eine Tochter zur Welt. Auf einem Maskenball Anfang 1745, an dem auch Nichtadlige teilnehmen durften, verliebten sich der König und Jeanne. Sie verließ ihren Mann und zog mit ihrer Tochter ins Schloss Versailles. Sie wurde zur Marquise de Pompadour geadelt und galt ab Herbst 1745 als »Maitresse en titre« – eine Stellung, die sie bis zu ihrem Tod behielt. Das Volk sah sie als Verschwenderin an, da sie zahlreiche Schlösser kaufte, bauen ließ und wieder verkaufte. Vom Adel wurde sie wegen ihrer bürgerlichen Herkunft verachtet, von der katholischen Kirche angefeindet, weil sie Diderot und Voltaire förderte. Für den König war die Marquise eine unentbehrliche Ratgeberin. Jeanne war vielseitig interessiert, eine hervorragende Briefschreiberin und erlernte u.a. das Kupferstechen und Gemmenschneiden. Als ihre sexuelle Beziehung nach 6 Jahren mit dem König endete, konnte sie trotzdem als Freundin des Königs am Hof bleiben. Sie setzte sich für das Bündnis mit Österreich ein. Das Volk gab ihr die Schuld an der Niederlage im Siebenjährigen Krieg.

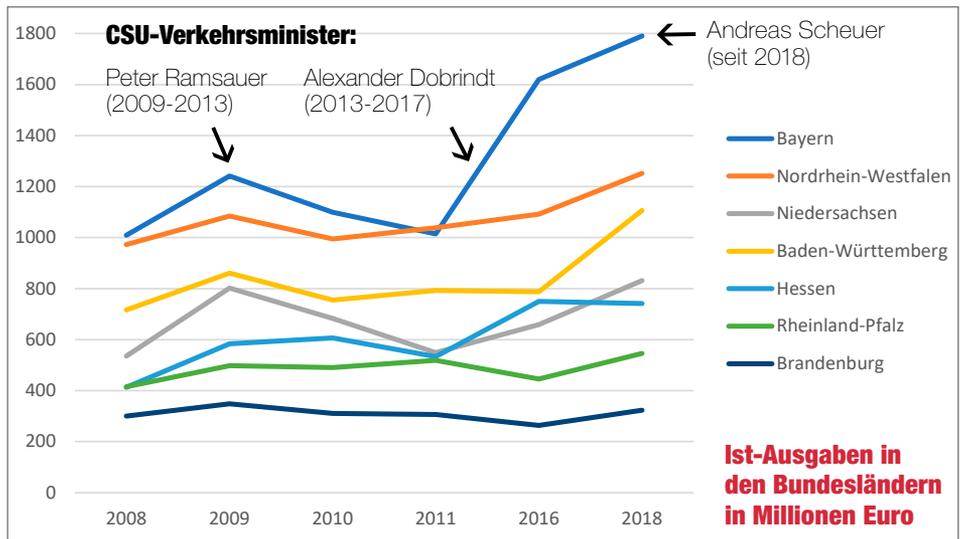
1756 trat sie als Herzogin in die Dienste der Königin. Am 15. April 1764 starb sie an einer Lungenkrankheit.

Die bayrische Bananenrepublik?

Mit der CSU im Verkehrsministerium fließt das Geld nach Bayern

Seit die CSU im Bundesverkehrsministerium regiert, liegt Bayern bei der Finanzierung von Infrastrukturprojekten ganz vorn, besonders bei den Bundesfernstraßen, wozu sowohl Autobahnen als auch Bundesstraßen gehören. Zwar hat Bayern mit über 8.000 Kilometern auch (oder gerade deshalb) das größte Bundesfernstraßennetz aller Bundesländer, aber Brandenburg steht z.B. an 7. Stelle und erhält nur ein Bruchteil der Gelder (siehe Grafik).

Die CSU führt seit 2009 das Bundesverkehrsministerium. Seit 2013, dem Amtsantritt von Alexander Dobrindt, stiegen die Mittelzuweisungen für Bayern deutlich schneller als bei allen anderen Bundesländern. Im Laufe der Jahre sind so Milliarden Euro in den Süden Deutschlands geflossen. In der Grafik sieht man, die deutliche



Zuschüsse an die Bundesländer, in der Reihenfolge, wieviel Kilometer Bundesfernstraßen das jeweilige Bundesland hat. Grafik: OW, Daten: Kleine Anfrage Bundestag

Steigerung für Bayern. Doch auch in anderen Bereichen ist die deutliche Bevorzugung Bayerns sichtbar, z.B. bei Sonderprogrammen des Verkehrsministeriums zur Brückensanierung. Hier waren von bundesweit 187 geförderten Brücken 57 in Bayern. Beim Bundesprogramm zum

Breitbandausbau erließ das Ministerium 2.593 Förderbescheide, gut die Hälfte gingen ins CSU-Stammland. Ob sich Brandenburger*innen im nächsten Jahr zur Bundestagswahl an diese ungerechte Verteilung von Steuermitteln erinnern werden? (MH)

Preisrätsel

Lösungswort: die grau unterlegten Felder ergeben – in der richtigen Reihenfolge gelesen – eine aktuelle Forderung der Brandenburger LINKEN, um Corona-Folgen abzumildern **bis zum 31. Dezember 2020** an: Die LINKE

Barnim, Redaktion OW, Heegermühler Str.15, 16225 Eberswalde oder E-mail: offeneworte@dielinke-barnim.de; **Preis dieser Ausgabe:** Ein Jahresabo des „Eulenspiegel“. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Gewinnerin der Sept/Okt-Ausgabe: Ein Jahresabo des „Eulenspiegel“ geht an: J. Kautzsch, Bernau

Waagrecht: 3. Ölpflanze, 7. Wassermarder, 10. Tanzart, 11. narzist. Eigenschaft, 12. Nebenfluss d. Donau, 13. kochen, 14. rätseln, 17. griech. Buchstabe, 20. Küstentyp, 21. Baustoff, 23. Schwimmvogel, 25. Artikel, 26. weibl. Vorname, 29. Blutgefäß, 31. Haushalt, 33. westafrikan. Sprache, 36. ind. Heiliger d. Sikh, 38. Hauptst. Aserbaidshans, 39. bestimmte Gewässerbegrenzung, 41. erste Sultan v. Ägypten (1137-1193), 44. Zustimmung, 46. Salzlakenkäse, 47. Schlagader, 50. Gesteinsinformation i. Gewässern, 51. Kalifennamen, 53. beflissen, 56. Europ. Hochschulmeisterschaften (Abk.), 58. Backzutat, 60. amerikan. Ureinwohner, 63. Baumteil, 65. Getreideart, 67. Hauptst. Georgias, 68. tier. Faserstoff, 69. Tonart, 70. Streit, 71. inneres Organ, 72. Mühlennachprodukt, 73. süddt.: Rote Rübe

Senkrecht: 1. Herbstblume, 2. Wesernebenfluss, 3. höchster Punkt, 4. Fluss i. Nordfrankreich, 5. Masse, 6. Lufthauch, 7. weibl. Vorname, 8. Großstadt i. Norditalien, 9. Altersversorgung, 15. Hauptst. Saudi-Arabiens, 16. griech. Friedensgöttin, 18. engl. Bier, 19. Multiplikationszeichen, 22. Totenort, 23. engl.: Ende, 24. ind. Fluss, 25. Donaunebenfluss, 27. Blutsauger, 28. engl.: Adler, 29. Wohlgeruch, 30. organ. Verbindung, 32. dt. Silbermünze, 34. veraltet: Schwiegersohn, 35. Sportboot, 37. Abendessen i. Ramadan, 40. ind. Herrscherin, 42. emotionale Reaktion, 43. kleinster Baustein, 45. Metallstift, 48. feierl. Gedicht, 49. Bergeinschnitt, 52. dt. Schauspieler (1939-1996), 54. Völker i. Südostasien, 55. Heizmittel, 57. weibl. Vorname, 58. Tonkunst, 59. Landschaftsart, 61. Mittelmeer-Nadelbaum, 62. engl.: Land, Erde, 63. Fischfanggerät, 64. Schulzubehör, 65. Teigtriebmittel, 66. Sahne

