

Boitzenburger Landbote

Informationsblatt der Bürgerinitiative Eselshütt
für das Boitzenburger Land und Umgebung



Ausgabe Nr. 10

Juni 2022

Wenn aus Erde Staub wird

Der Krieg in der Ukraine stellt alles in den Schatten. Das Entsetzen über diesen Krieg ist bei vielen Menschen so groß, dass sie vollkommen vergessen haben, welcher Krieg seit Jahrzehnten weltweit tobt: der Krieg um Rohstoffe, um den Weltmarkt, um Landbesitz. Das ist ein Krieg, der häufig für uns sehr unauffällig stattfindet, denn er ist weit weg: in Afrika, Südamerika oder Asien. Ganz vorne dabei sind die Chemiekonzerne wie Bayer Leverkusen, die ihre bei uns verbotenen Ackergifte dort sehr gut an den Mann bringen. Aber es ist ja nicht so, dass Ackergifte in Deutschland oder bei uns in der Uckermark keinen Einsatz finden, nur gibt - oder gab es - zunehmend Menschen, die sich dagegen wehren.

Die Chemiekonzerne, allen voran Bayer Leverkusen, ihre Lobbyisten, der Bauernverband und alle, die in Ackergiften das Allheilmittel für die Landwirtschaft sehen, propagieren eifrig, wie wichtig es jetzt ist, endlich von diesen albernem Glyphosatverboten abzusehen. Denn nur durch den Einsatz von Glyphosat & Co. kann die Menschheit vor dem Hungertod gerettet werden.

Ach, wirklich?

Der Krieg in der Ukraine drängt das bei vielen in den Hintergrund, und das ist sehr gefährlich. Aus dem UN-Dürre-



*Jahrelange Monokultur mit Mais vernichtet jeden Boden“
(Foto: U.Rott)*

bericht, der am 11.05. auf der 15. Weltbodenkonferenz in Abidjan (Hauptstadt des westafrikanischen Staates Côte d'Ivoire) veröffentlicht wurde, geht hervor, dass seit dem Jahr 2000 die Zahl der Dürreperioden weltweit um 29 % gestiegen ist. Betroffen sind davon vor allem die Länder Afrikas, aber auch wir im Nordosten Deutschlands bleiben davon nicht verschont. Wen man bedenkt, dass die Ukraine einer der Hauptlieferanten weltweit für Getreide war, und wenn man bedenkt, dass gerade auf dem ärmsten und am meisten ausgebeuteten Kontinent Afrika immer weniger Grundnahrungsmittel angebaut werden können, ist nachvollziehbar, dass nicht nur dieser Krieg schleunigst beendet werden muss, sondern dass wir dringend und sofort unsere Landwirtschaft umstellen müssen auf eine umweltverträgliche und zukunftsträchtige Anbauweise. Ebenso zeigen die mehr oder weniger sinnvollen Versuche, vom russischen Erdgas und Erdöl loszukommen, wie dringend notwendig eine Neuorientierung beim Energieverbrauch und eine Umstellung auf umweltverträgliche Energie ist.

Wie realistisch ist es, dass Landwirtschaft- und Energiepolitik im Sinne der Menschen, die hier leben und arbeiten, jetzt tatsächlich auf umweltverträgliche Füße gestellt wird? Immerhin ist es seit vielen Jahren bekannt, dass Energiegewinnung aus fossilen Rohstoffen wie Erdöl oder Erdgas nicht sehr zukunftsträchtig ist. Was wurde und wird dagegen unternommen? Nicht gerade viel und wenn, dann ist es nie besonders umweltverträglich. Oder ist das Bohren nach Gas in Brandenburg sinnvoll und gut für den Klimaschutz und die Umwelt? Wie sinnvoll ist es, Ackerflächen mit Photovoltaikanlagen zuzubauen? Und wie sinnvoll kann es sein, russisches Gas und Öl von jetzt auf gleich aufzukündigen, damit 3.000 Arbeitsplätze in und um Schwedt zu gefährden und gleichzeitig amerikanisches Frackinggas einzukaufen und neue Gasterminals zu bauen, die mit Sicherheit auch nicht so richtig umweltverträglich in der Landschaft rumstehen.

Es ist hoch an der Zeit, dass über vernünftige Energiekonzepte nachgedacht wird. Da hilft ein bisschen „Frieren für die Ukraine“ nicht wirklich.

Ute Rott

Das Kreuz mit der Verkehrswende

oder

Es fährt kein Zug nach Nirgendwo ...

Vor zwei Jahren waren im Boitzenburger Landboten über mehrere Ausgaben Beiträge zum Thema Verkehrswende zu lesen. Inzwischen gibt es eine neue Bundesregierung und somit auch einen neuen Koalitionsvertrag.

Nicht mal eine ganze Seite widmet sich dieser Vertrag dem Thema Bahn. Dabei sollte doch gerade die Bahn eine entscheidende Rolle im Konzept einer umweltgerechten Verkehrswende spielen. Zu lesen sind lediglich die alten Versprechungen, die nie eingehalten wurden: „Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 % steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln“, „das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden“... und um keine Illusionen aufkommen zu lassen, wird gleich eingeschränkt: „Sofern haushälterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken“. Das Schienennetz und DB Station und Service sollen in eine neue Unternehmenseinheit zusammengelegt werden, die sogenannte „Infrastruktursparte“, die sich „zu 100 % im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern“ befindet und „gemeinwohlorientiert“ arbeiten soll. Weiter heißt es im Koalitionsvertrag: „Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt.“ Eine harmlos klingende Formulierung, die es aber in sich hat. Es ist die Einladung für private Investoren und für die wei-

tere Privatisierung und Zersplitterung von Fern-, Regional- und Güterverkehr. Ehrlichkeitshalber kommt im Koalitionsvertrag das Wort „Verkehrswende“ kein einziges mal vor.

„Wettbewerb“ in der Region

In unserer Region wird seit Monaten lebhaft über den „schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV)“ diskutiert. Anlässe dazu gab es reichlich: Verkauf der Draisenstrecke Templin – Fürstenberg an einen Schrotthändler (Was ist eigentlich mit den Leader-plus- Fördergeldern, die wohl einst reichlich geflossen sind?), die Planung der Brücke am Fährkrug an der B 109, die eine Wiederaufnahme des Zugverkehrs Templin – Prenzlau endgültig beerdigen würde, die Position der brandenburgischen Landesregierung, dass ein Dauerbetrieb der Strecke Templin – Joachimsthal nur möglich wäre wenn sich die Fahrgastzahlen von derzeit ca. 200 auf 300 erhöhten.

Im Mittelpunkt der Argumentation des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg steht ein vom VBB, bzw. der Landesregierungen, in Auftrag gegebenes Gutachten der Firma „PTV Transport Consult GmbH“, einer 100prozentigen Tochter der „Porsche Automobil Holding SE“ mit der klangvollen Bezeichnung „Potentialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten“ Das Gutachten kann man sich unter:

Impressum

BI Eselshütt – gegen industrielle Tierhaltung und für eine intakte Umwelt!
Umweltthemen um Templin und im Boitzenburger Land (Uckermark).

V.i.S.d.P.: Ernst Wagner-Rott, Metzeltin 22, 17268 Templin
www.bi-eselshuett.de
www.facebook.com/BIeselshuett
info@bi-eselshuett.de

Der Boitzenburger Landbote finanziert sich ausschließlich durch Spenden. Wer uns finanziell unterstützen möchte, hier ist unser Spendenkonto:

BUND Brandenburg
Stichwort „BI Eselshütt“
IBAN: DE24 4306 0967 1153 2782 00 · BIC: GENODEM1GLS

oder über den direkten Link zu unserer Seite bei Betterplace:
www.betterplace.org/de/projects/54469

Layout: Typograf Sonnenstatter, Hausham

Der Druck erfolgt über die Druckerei Nauendorf in Angermünde auf Recyclingpapier und mit mineralölfreien Farben: 80 g Circle Volume White, matt gestr., 100%-Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Blauen Engel, FSC-zertifiziert, EU-Ecolabel mit 1,1-fachem Volumen, hochopak, (Papier von LEIPA aus Schwedt/Oder)

mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/VBB_Potentialuntersuchung ansehen. Irgendwie erinnert es ein wenig an Monopoly: „Wenn Du eine 6 gewürfelt hast rücke 10 Punkte vor und kaufe den Bahnhof!). Im Landesverkehrsplan des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft heißt es zwar „Der ÖPNV ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.“ aber, wie in vielen anderen Bereichen, steht es dann doch nur auf dem Papier.

Die PTV Transport Consult GmbH ist eine 100prozentige Tochter der Porsche Automobil Holding SE.

Diese ist mit 31,9 % am gezeichneten Kapital der Volkswagen AG beteiligt. Die Ausschüttungssumme an Dividende betrug zuletzt rund 783 Millionen Euro. Die Familien Piech und Porsche erhielten davon rund die Hälfte. – Unsere Landesregierung hat einfach ein Herz für notleidende Zeitgenossen.

Die Positionen der einheimischen Kommunalpolitiker und Touristikfachleute zum SPNV sind doch wohl plausibler als die vom Porsche-Ableger, trotzdem werden sie nicht berücksichtigt. Wenn man die Problematik von Streckenreaktivierungen tatsächlich wissenschaftlich untersuchen wollte, wären sicher Universitäten oder z.B. die FH Eberswalde für nachhaltige Entwicklungen preiswertere Adressen gewesen.

„Daseinsvorsorge“ kontra „Wirtschaftlichkeit“

Natürlich kann man in Bussen und Bahnen Umfragen durchführen, bei denen dann u.a. so sensationelle Erkenntnisse rauskommen, dass Jugendliche im Schulbus gerne WLAN hätten. Interessanter wäre es diejenigen zu befragen, die keine öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Vielleicht käme man dann zu der überraschenden Erkenntnis, dass fehlende, schlechte oder keine Verbindungen und ein planloser Fahrplan der Grund dafür sind, wenn Menschen sich gegen den ÖPNV entscheiden.

Und es wird immer und überall auf Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit verwiesen, in diesem Land muss sich alles „rentieren“ (mit Ausnahme der Rüstungsausgaben, oder die Ausgaben für die Lufthansa) – und genau das verträgt sich nicht mit der beschworenen Daseinsvorsorge.

Daseinsvorsorge heißt Mobilität für jeden, und zwar ohne dass er sich für seine letzten Kröten ein Auto kaufen muss, oder sich fahrradstrampelnderweise 20 km in die nächste Stadt quält. Daseinsvorsorge darf nicht von „Wirtschaftlichkeit“ oder „Wettbewerbsfähigkeit“ begrenzt werden. „Kein Geld da!“ heißt es. Wie sieht es aber mit dem Geld in Hinblick auf eine ökologische und soziale Verkehrswende wirklich aus?

„Kein Geld da!“ - z.B. bei der Deutschen Bahn

Arno Luik schreibt in der Berliner Zeitung am 1. Dezember 2021, dass die Versprechungen der Koalition „ohne Bezug zur Realität“ seien, denn die Lage bei der Bahn sei hoffnungslos. „Der Bahn, die in den vergangenen Jahrzehnten so konsequent wie unverantwortlich demontiert worden

ist, fehlt es heute an allem: an Gleisen, an Land für Gleise, an Lokomotiven, an Zügen, an Personal. Vor allem aber an Know-how. Wie hoffnungslos die Lage ist, zeigt sich an ein paar Zahlen: Um auf den Standard der Schweiz zu kommen, was das Minimum für den so oft bejubelten Hochtechnologiestandort Deutschland wäre, müssten die Aufwendungen für die Bahn je Einwohner auf das Niveau der Schweiz angehoben – also etwa verdreifacht werden; müsste das Schienennetz augenblicklich um 25.000 km erweitert werden – ein Ding der Unmöglichkeit. Es ist zu viel zerstört worden, wird weiterhin viel zerstört. Wo früher Gleise oder Rangierbahnhöfe waren, stehen heute Einkaufszentren, Büro- und Wohngebäude. Oder gar nichts.“

Milliarden und Abermilliarden, kritisiert Luik, werden in „gigantische, unökonomische, aber vor allem unökologische Großprojekte versenkt“, „die dem Bahnverkehr sehr wenig bringen, dem Klima jedoch sehr schaden.“ Mit einem Schuldenberg von 35 Milliarden Euro sei die Deutsche Bahn „am Ende“.

Auf Prestigebauten verzichten

Es ginge auch anders, meint Arno Luik: „Man könnte – wäre es nicht ein Fortschritt? – auf diese Prestigebauten verzichten und stattdessen Regionalstrecken ausbauen, Industrieanschlüsse für den Güterverkehr installieren und reaktivieren, die erfolgreichste Zugart der Bahn wieder einführen: den Interregio; man müsste Bahnhöfe vor allem auf dem Land attraktiv gestalten – **allein für Stuttgart 21 und die dazugehörige Tunnelstrecke nach Ulm ließen sich 1.500 kundenfreundliche Bahnhöfe a´ 10 Millionen Euro bauen.** Ja, es könnte gut werden mit dieser Bahn. Vernünftig. Ökonomisch. Ökologisch. Wenn man es denn will. Wollen würde.“

Brandenburgische Landesregierung torpediert Verkehrswende

Am 20. Mai 2022 schrieb der Deutsche Bahnkundenverband e.V. in seinem Newsletter unter der Titelzeile: „Brandenburg: R63-Abschnitt Joachimsthal – Templin verschwindet zum Dezember 2022“. Weiter heißt es: „Zug um Zug mehr Schiene in Brandenburg? Nicht im Barnim und in der



*Ehemalige Draisinenstrecke bei Neuplacht
(Foto: E. Wagner-Rott)*



Hier ging es mal mit der Bahn nach Prenzlau
(Foto: E. Wagner-Rott)

Uckermark. Eigentlich sollte schon im Dezember 2021 Schluss sein mit dem Probetrieb im 2 Stunden-Takt zwischen Joachimsthal und Templin. Land und Kommunen einigten sich wegen den eingebrochenen Fahrgastzahlen während des Corona-Jahres 2020 auf ein weiteres Jahr Probetrieb. Jetzt hat Brandenburgs Verkehrsminister Guido Beermann (CDU) bekannt gegeben, dass im Dezember 2022 Schluss ist.“

„Zu wenig Fahrgäste seien es gewesen erklärt die Brandenburger Landesregierung in ihrer Antwort 7/1565 auf eine Kleine Anfrage von Christian Görke (Fraktion Die Linke). 300 Fahrgäste hätten es im Schnitt sein müssen. So wurde es 2017 vereinbart, als der Probetrieb mit finanzieller Unterstützung der Landkreise mit dem Brandenburger Verkehrsministerium vereinbart sei.“

Für 2020 und 2021 nennt das Ministerium keine Zahlen, sondern verweist auf 2019. Damals waren es am Wochenende 200, gegenüber 100 ein Jahr zuvor. Züge im 2-Stunden-Takt sind für Berufspendler uninteressant – hier liegt vor allem das Problem.

Vielleicht sollten alle Bürger einmal täglich zum Vergnügen hin und her fahren um zu verhindern, dass die Strecke



Strecke Templin-Fürstenberg: Soll sie wirklich im Nichts enden? (Foto: E. Wagner-Rott)

wieder dichtgemacht wird. Ein Entgegenkommen dieser Regierung darf man nur erwarten, wenn man wie Tesla, eine Automobilfabrik ins Wasserschutzgebiet stellt und dort Autos baut, die kein Mensch braucht. Das ist Verkehrswende auf brandenburgisch.

Der Deutsche Bahnkundenverband kommt im zitierten Artikel zu dem Schluss: „Der Betrieb zwischen Joachimsthal und Templin ist vom Land nie wirklich gewollt worden. 2017 willigte das Brandenburger Verkehrsministerium nur deshalb ein, weil Landkreis, Ämter und Gemeinden zehn Jahre lang das Thema immer wieder bei jeder sich bietenden Gelegenheit angesprochen haben.“

Busverkehr in der Uckermark – Veränderungen lassen weiter auf sich warten

Der Nahverkehrsbeirat beim Landkreis Uckermark quält sich von Termin zu Termin um einen ordentlichen Nahverkehrsplan auf die Füße zu stellen. 15 Millionen kostet jetzt der Busverkehr im Landkreis, davon trägt das Land Brandenburg (über Zuweisungen vom Bund) ein Drittel, ein Drittel löhnt der Landkreis und ein Drittel (5,5 Millionen Euro) kommt über den Fahrscheinverkauf rein. Alle guten Ideen für eine grundlegende Veränderung beim ÖPNV werden letztendlich wieder an der Finanzierung scheitern. Sicher wäre es ein Fortschritt, wenn sich die Fahrpläne der Busse an den Bahnanschlüssen anstatt an den Schulterminen orientieren würden, aber ob letztendlich dabei Taktzeiten herauskommen, die zu einer spürbaren Reduzierung des Individualverkehrs führen, ist zweifelhaft.

Im Grundgesetz soll eine Finanzierung von 100 Milliarden Euro für Kriegsvorbereitungen fixiert werden. Was könnte man mit diesem Geld nicht alles Sinnvolles anfangen. Flösse diese Summe in Bahn und ÖPNV wäre dem Frieden und dem Kampf gegen die Klimakatastrophe gedient.

Ernst Wagner-Rott

So sind die Menschen in Stadt und Land unterwegs:

	Stadt	Land
Als Autofahrer	28 %	55 %
Als Mitfahrer im Auto	10 %	15 %
Mit dem ÖPNV	20 %	5 %
Mit dem Fahrrad	15 %	7 %
Zu Fuß	27 %	17 %

Quelle: MID 2018/VCD; Grafik Energiezukunft





Noch fährt der Zug von Templin nach Joachimsthal
(Foto: E. Wagner-Rott)



Wer, wie die Deutsche Bahn, seine Infrastruktur verkommen lässt, muss sich über Vandalismus nicht wundern
(Foto: E. Wagner-Rott)

Nachruf auf einen großen Umweltschützer und Naturfreund

Ernst Pries ist am 25. April 2022 gestorben

Wer sich in der Uckermark mit Umweltschutz beschäftigt, kam nicht an ihm vorbei: Ernst Pries, Forstingenieur, Ornithologe, Standortbestimmer, ein Universalgelehrter, wie es heute nicht mehr viele gibt.

Am 28. März 1933 wurde er im Forsthaus Ichlim in der Prignitz geboren und studierte als Sohn eines Försters in der DDR – Forstwirtschaft. Für ihn war die Arbeit in der Natur nicht schlicht Broterwerb, sondern Sinn und Zweck eines erfüllten Lebens.

Mit seiner Frau Monika hat er uns, die BI Eselshütt und den Boitzenburger Landboten von Anfang an unterstützt. Er war für uns ein unerschöpflicher Hort an Wissen über die Uckermark, über Abläufe in der Natur, aber auch über die Geschichte dieses Landes.

Wir trauern mit seiner Frau und seiner Familie um einen großen, unersetzlichen Gelehrten, Lehrer und Freund.

Ute Rott



Monika und Ernst Pries
beim BI Fest in Jakobshagen 2021
(Foto: Doris Friedrich)

Nachrichten ...

Ostdeutschland: Bundesregierung beendet Verkauf von Agrarflächen an Großinvestoren

Steigende Rohstoffpreise und niedrige Zinsen fördern hohe Renditen. Dies gilt vor allem auch beim spekulativen Bodenkauf. So haben in den letzten Jahren „Heuschrecken“ häufig ihre brachliegenden Finanzmittel in Agrarbetriebe investiert.

Für diese Art von Landgrabbing ist die Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG), eine Nachfolgebehörde der Treuhandgesellschaft, verantwortlich. Sie verkauft und verpachtet im Auftrag des Bundes landwirtschaftliche Grundflächen – oder deutlicher gesagt: Sie versteuert meistbietend die Reste ehemaliger Volkseigener Betriebe und Landwirtschaftlicher Produktionsgenossenschaften (LPG). Seit 1992 sind dabei 900 000 Hektar über den Ladentisch gegangen. Damit soll jetzt Schluss sein.

Auf Anweisung der Bundesregierung muss die BVVG den Ausverkauf beenden. Viel Äcker sind allerdings nicht mehr übrig, gerade mal 91 000 Hektar. Diese sollen ab sofort nur noch verpachtet werden, vorzugsweise an Bio-Betriebe. Außerdem sollen ca. 17 500 Hektar in das sogenannte nationale Naturerbe übergehen.

Extremwetterereignisse nehmen weiter zu

Der Klimawandel habe 2021 erschreckende neue Rekordwerte erreicht, so mahnte UN-Generalsekretär Antonio Guterres in einer Videobotschaft. Das Versagen der Menschheit im Umgang mit der Klimakrise sei bedrückend.

Grund seines Appells war die Vorstellung des jährlichen Klimazustandsbericht der Weltmeteorologie-Organisation (WMO). Die WMO ist der Dachverband der nationalen Wetterdienste. So war es 2021 im globalen Mittel 1,11 Grad Celsius wärmer als in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (als grober Maßstab für die vorindustrielle Zeit).

So sind die letzten sieben Jahre die wärmsten in den Temperaturaufzeichnungen. Der Treibhausgasgehalt der Atmosphäre ist auf Rekordniveau und steigt weiter, die

Versauerung und der Wärmegehalt der Ozeane nimmt weiter zu, der Anstieg des Meeresspiegels beschleunigt sich. Inzwischen liegt er bei 4,9 mm jährlich, und verdoppelt sich in knapp 30 Jahren. Bleibt es dabei, wird der Meeresspiegel bis zum Ende dieses Jahrhunderts um erheblich mehr als einen Meter ansteigen.

Die höheren Temperaturen und das schmelzende Meereis führen zu deutlich mehr extremen Niederschlägen, Hitzeperioden und Dürren. Derzeit sind vor allem Frankreich, der Iran, Teile Madagaskars und die Länder am Horn von Afrika von schweren Dürren betroffen. In Verbindung mit dem Krieg zwischen Russland und der Ukraine, der die Getreideexporte dieser beiden besonders für Afrika wichtigen Lieferanten behindert, droht sich die globale Hungerkrise weiter zuzuspitzen.

Guterres fordert die Subventionen für Kohle- und Erdölprodukte zu beenden und die Investitionen in erneuerbare Energien zu verdreifachen.

Millionen Tote durch Umweltverschmutzung

Umweltverschmutzung ist weltweit für jeden sechsten vorzeitigen Todesfall verantwortlich. Nach einer jüngst in „The Lancet“, eine der renommiertesten medizinischen Fachzeitschriften, veröffentlichten Studie, starben deshalb allein im Jahr 2019 neun Millionen Menschen verfrüht. Hauptursache sind schlechte Luftqualität und chemische Schadstoffe, vor allem Blei. 6,7 Millionen vorzeitige Todesfälle sind auf Luftverschmutzung, 1,4 Millionen auf Wasserverschmutzung und 900 000 auf Bleibelastung zurückzuführen.

Die Autoren um Studienleiter Richard Fuller von der Globalen Allianz für Gesundheit und Umweltverschmutzung (GAHP) schreiben, dass die Umweltverschmutzung sehr viel größere Auswirkungen auf die Gesundheit habe als Krieg, Terrorismus, Malaria, HIV, Tuberkulose, Drogen und Alkohol. Wenig erstaunlich ist, dass Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen besonders betroffen sind: 92 % der Todesfälle sind diesen Regionen zuzurechnen.

Ernst Wagner-Rott

Wir suchen aktive Helfer für den Landboten

Gehen Sie gerne spazieren? Bei Wind und Wetter, bei Sonnenschein und Regen? Das ganze Jahr über? Dann könnten Sie uns vielleicht beim Verteilen des Landboten helfen.

Wir suchen Menschen, die den Boitzenburger Landboten an ihrem Wohnort verteilen. Das ist 3-4 Mal im Jahr erforderlich.

Natürlich ist das eine ehrenamtliche Tätigkeit, denn auch die Redaktion und alle anderen, die für den Landboten aktiv sind, arbeiten ehrenamtlich.

Bei Interesse melden Sie sich bitte bei: Ute Rott, Telefon: 039885 - 52 00 70.

Setz- und Brutzeit – keine Rücksicht bei Waldbesitzern

Vom 1. März bis zum 15. Juli gelten in Brandenburgs Wäldern die Einschränkungen zur „Brut- und Setzzeit“.

In dieser Zeit brüten die wildlebenden Vögel und das Haarwild bringt seinen Nachwuchs zur Welt. Die Natur wird zur großen Kinderstube und deshalb ist besondere Rücksicht angesagt. So müssen alle Hunde an der Leine geführt werden und die Wege sollte man nicht verlassen.

Die Rücksichtnahme ist aber offensichtlich nur ein Thema für Spaziergänger und Wanderer. So toben auf Geheiß der

Waldbesitzer ganzjährig, also auch in der Setz- und Brutzeit, die überschweren „Ernte“maschinen durch die Wälder. Selbst in Naturschutzgebieten, wie z.B. an der Straße von Metzelthin nach Netzow, werden ganze Waldstücke verwüstet.

Geht es um Profit, hat die Natur leider meistens das Nachsehen.

Ernst Wagner-Rott



Fotos: Ernst Wagner-Rott

Ehemaliges Bahnbetriebswerk Templin: Relikte einer großen Eisenbahnzeit



Alle Fotos: E. Wagner-Rott

**Verkehrswende heißt auch:
Templin muss wieder Eisenbahnkreuz werden!**