

## Todesfalle Tesla, ÖDP fordert Massen-Rückruf

08.02.2026, 23:04 | Politik, Recht & Gesellschaft

Pressemitteilung von: *ÖDP LV Brandenburg*

---



Ökologisch-Demokratische Partei - Landesverband Brandenburg (ÖDP)

### Todesfalle Tesla, ÖDP fordert Massen-Rückruf

Der tödliche Unfall im Landkreis Teltow-Fläming 2022 auf der Landstraße 73 bei Dobbrikow bewegt noch immer viele Menschen – und er wirft drängende Fragen auf, die bis heute unbeantwortet sind.

Zwei Jugendliche auf dem Rücksitz eines Tesla Model S verbrannten, nachdem sich die Türen nach einem Crash nicht mehr öffnen ließen. Aus Sicht der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP) ist klar: Die Diskussion um versenkbare, elektrisch betriebene Türgriffe bei Tesla und anderen Herstellern darf nicht länger vertagt werden. Es geht um akute Sicherheit – hier und heute. Ein Massenrückruf der Fahrzeuge ist unabdingbar!

Dieser Vorfall ist weltweit nicht der einzige. Deshalb sieht darin Thomas Löb, Landesvorsitzender der ÖDP Brandenburg, ein strukturelles Problem moderner Fahrzeugtechnik. „Was in Teltow-Fläming damals passierte, kann jederzeit wieder passieren“, warnt Löb. „Wenn ein Auto brennt und weder Insassen noch Helfer die Türen öffnen können, dann ist das eine Todesfalle – unabhängig davon, wie modern oder teuer das Fahrzeug ist. In genau diesen Momenten entscheidet sich, ob Menschen leben oder sterben“, so Löb. „Design darf niemals wichtiger sein, als Leben zu retten.“

Dabei stellt die ÖDP ausdrücklich klar, dass es ihr **nicht** um eine pauschale Ablehnung der Elektromobilität geht. Allerdings zählt die deutsche Autoindustrie laut PowerShift e.V. zu den größten Rohstoffverbrauchern – und der

Umstieg auf E-Autos ändert daran kaum etwas. Verbrenner benötigen vor allem Stahl, Aluminium und fossile Kraftstoffe; Elektroautos zusätzlich Lithium, Kobalt, Nickel und Graphit. Allein der vermehrte Einsatz von Kupfer ist dramatisch, denn in einem Elektroauto sind ca. 80 kg Kupfer aufzufinden. Bei einem Verbrennungsfahrzeug etwa 25 kg. Gerade aber die dafür notwendigen Rohstoffketten sind weltweit mit Menschenrechtsverletzungen, Wasserknappheit, Umweltzerstörung und hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden. Der geplante E-Auto-Boom droht diese Probleme zu verschärfen und verlagert die sozialen und ökologischen Kosten in den Globalen Süden. Dazu der ÖDP Landesvorsitzende Thomas Löb: "Eine echte Mobilitätswende braucht deshalb mehr als neue Antriebe: Sie muss den Rohstoffverbrauch senken, Menschenrechte schützen und Mobilität jenseits des Autos stärken."

Zugleich erinnert die ÖDP Brandenburg daran, dass sie Tesla in Grünheide nun seit über sechs Jahren kritisch begleitet. Seit Beginn erheben wir unsere Stimme gegen die massiven Waldrodungen, den enormen Grundwasserverbrauch, den fortschreitenden Flächenfraß und die großflächige Versiegelung – oftmals unter Vorspiegelung falscher Tatsachen. Ebenso kritisieren wir die überzogene, unkritische Hofierung des Konzerns durch Bundespolitik und führende kommunale Entscheidungsträger im Landkreis Oder-Spree.

Recherchen von Bloomberg News, einer der größten Wirtschaftsredaktionen weltweit, dokumentieren mindestens 15 Todesfälle, bei denen sich Tesla-Türen nach Unfällen nicht öffnen ließen – weder durch Insassen noch durch Rettungskräfte der verunfallten und brennenden Fahrzeuge – mit tödlichen Folgen. Das Unternehmen von Elon Musk verweist bislang immer darauf, alle lokalen und bundesstaatlichen Vorschriften einzuhalten. Tesla betont zudem, die Fahrzeuge erzielten hohe Bewertungen in Crashtests und seien mit manuellen Notentriegelungen ausgestattet. „Die Handhabung widerspricht jeder realen Fahrpraxis“, sagt hierzu Thomas Löb. „In Stresssituationen nach einem schweren Unfall, bei Rauch, Hitze oder Bewusstlosigkeit, ist das Auffinden dieser Notöffnungen oft kaum möglich.“

Der ADAC weist darauf hin, dass versenkbare Türgriffe im Ernstfall lebensgefährliche Zeitverluste verursachen können. Feuerwehrverbände fordern schon seit Jahren mechanische Öffnungsmöglichkeiten, die auch ohne Strom von außen funktionieren. Versenkbare Türgriffe seien ein „gefährlicher Trend“. Besonders problematisch ist, dass Kinder die oft versteckten Notentriegelungen im Innenraum meist nicht erreichen oder nicht bedienen können. Türen von Elektroautos müssen künftig nach Ausfall der Stromversorgung auch ohne Werkzeug einfach zu öffnen sein.

Solche Unfälle sind höchst relevant für Taxiunternehmer und Fahrdienstleister. Denn bundesweit sind ungefähr 2.000 Tesla-Fahrzeuge im Taxigewerbe, in Mobilitätsrufdiensten oder Sharing-Flotten eingesetzt. Schon allein aus Versicherungsgründen müssen ihre Fahrzeuge in Notfällen rasch zugänglich sein – sei es nach Personenschäden, Verkehrsunfällen oder bei technischem Versagen.

**Währenddessen zieht China als weltweit erstes Land nun erste Konsequenzen: Ab 2027 werden dort vollständig versenkbare Türgriffe ohne mechanische Notlösung von allen Fabrikanten verboten.**

Das sind immerhin 70 Modelle aller möglicher westlicher, asiatischer und gar chinesischer Automarken. Das zeigt, wie ernst das Thema global bereits eingestuft wird – wenn auch nach Meinung der ÖDP Brandenburg noch nicht energisch genug. In Europa wird hingegen noch diskutiert. „Warum warten wir, bis es auch hier noch mehr Tote gibt?“, fragt Löb. „Wir wissen um das Risiko – und wir haben heute die Möglichkeit zu handeln.“ Die ÖDP fordert deshalb jetzt sofortige Rückrufe für alle Fahrzeuge, bei denen sich Türen nach einem Stromausfall nicht zuverlässig mechanisch öffnen lassen. Außerdem müsse das Kraftfahrt-Bundesamt gemeinsam mit den europäischen Behörden die Zulassungsvorschriften entsprechend verschärfen.

Natürlich verfügen viele moderne Elektroautos über solche elektrisch versenkbaren Türgriffe. Aber gerade Tesla entschied sich als Vorreiter dieses fahrlässigen Designs bei mehreren millionenfach verkauften Modellen schon vor Jahren für vollständig versenkbare Außengriffe und einen Knopf zur Öffnung im Innenraum. Die Türen verfügen – wie auch bei mehreren anderen Herstellern – über einen elektrischen Schließmechanismus. Dieser wird über einen 12- oder 16-Volt-Stromkreis versorgt, an dem auch Fensterheber und Touchscreen angeschlossen sind.

Ursprünglich war diese Funktion von Elon Musk als Schutz vor Carjacking gedacht – also vor Überfällen, bei denen Täter Fahrer zum Anhalten zwingen oder sie aus dem Fahrzeug drängen, um es zu stehlen. In Ländern wie Südafrika werden kurze Stopps, etwa an roten Ampeln häufig genutzt, um Türen aufzureißen und Wertsachen zu rauben. Fällt

jedoch die Fahrzeugelektronik plötzlich aus, lassen sich die Türen von innen nicht mehr ohne Weiteres öffnen – mit potenziell lebensgefährlichen Folgen für den Fahrer.

Wird die Stromversorgung nach einem Unfall etwa durch einen Kurzschluss oder eine Beschädigung des Bordnetzes unterbrochen, können die Außengriffe im eingefahrenen Zustand verharren - so wird der vermeintliche Schutzmechanismus plötzlich zur großen Eigengefährdung. Für Ersthelfer bedeutet das zudem eine massive Erschwernis beim Zugang zu den Insassen. Die Fahrzeuginsassen sind in einer solchen Situation darauf angewiesen, mechanische Notentriegelungen zu finden und zu betätigen. Diese bestehen je nach Modell aus Hebeln oder Bowdenzügen und sind nicht einheitlich positioniert. Sie können sich hinter Türverkleidungen, unter Sitzpolstern oder in der Türablage befinden.

Laut Tesla-Benutzerhandbuch ist es zudem erforderlich, für eine Öffnung von außen 12-Volt-Strom aus einer externen Quelle an genau definierten Kontaktpunkten anzulegen – ein Verfahren, das im Ernstfall wertvolle Zeit kostet. Beim Tesla Model S kommen zwei konstruktive Besonderheiten hinzu, die die Türverriegelung grundlegend von der vieler anderer Pkw unterscheiden. Zum einen arbeiten die Schlösser bei intakter Stromversorgung elektromechanisch, zum anderen versenken sich die Außengriffe automatisch im Türblatt, sobald sich das Fahrzeug in Bewegung setzt. Zwar existiert eine manuelle Entriegelungsmöglichkeit von innen, doch ihre Ausgestaltung erscheint problematisch, wenn es um Sekunden geht. Für die hinteren Türen schreibt das Tesla-Handbuch vor: „Klappen Sie die Teppichkante unter den Rücksitzen zurück, um den mechanischen Entriegelungszug freizulegen. Ziehen Sie den mechanischen Entriegelungszug zur Fahrzeugmitte hin.“ Beim Model Y befindet sich der entsprechende Bowdenzug gar unter einem vorgestanzten Bereich in der Filzeinlage der Türablage, der zunächst eingedrückt werden muss, um Zugang zur Notfallflasche zu erhalten. Diese Konstruktionen mögen im Alltag funktionieren, erweisen sich jedoch im Notfall als unnötig kompliziert – mit potenziell lebensgefährlichen Folgen.

Interessant ist, dass derzeit in Kalifornien bereits eine Sammelklage wegen der potenziell gefährlichen Türgriffe von Tesla läuft. Parallel dazu untersucht die US-Bundesverkehrsbehörde NHTSA eine wachsende Zahl von Beschwerden über blockierte Türen. Im vergangenen September leitete die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), zuständig für Straßen- und Fahrzeugsicherheit, eine formelle Untersuchung ein, nachdem 140 Meldungen über Fehlfunktionen der elektrischen Türsysteme öffentlich wurden. Betroffen ist vor allem das Model Y, das meistverkaufte Modell des Konzerns. Tesla wurde daraufhin verpflichtet, eine umfassende Liste aller Verbraucherbeschwerden sowie Meldungen über Unfälle, Verletzungen, Todesfälle oder Fahrzeugbrände vorzulegen. Schätzungsweise 174.290 Fahrzeuge könnten betroffen sein. Die laufende NHTSA-Untersuchung könnte Auslöser für strengere Regulierungen und härtere Prüfverfahren in den USA sein und weitreichende Folgen für die gesamte Branche weltweit haben. Ein möglicher Massenrückruf würde das Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Tesla-Technologie weiter unter Druck setzen. Die Automobilindustrie steht generell vor einem Dilemma: Ihre digitalen Sicherheitstechnologien werden immer komplexer, ihre Zuverlässigkeit und Sinnhaftigkeit werden jedoch zunehmend kritischer hinterfragt.

„Ist ein Tesla eine potenzielle Todesfalle?“ – diese Frage kam laut Prozessbeobachtern während der Verhandlung am Amtsgericht Potsdam deutlich auf und bundesweit mediale Aufmerksamkeit erhielt. Die Aufarbeitung der Todesfahrt im August 2022 im Landkreis Teltow-Fläming warf ein grelles Licht auf die gefährliche Schnittstelle zwischen jugendlicher Selbstüberschätzung, der technischen Komplexität moderner Fahrzeuge und der Frage nach Verantwortung.

Im Gerichtssaal wurde deutlich, wie schnell eine vermeintlich beeindruckende Demonstration von Motorleistung in eine Katastrophe umschlagen kann. Dem jungen Fahrer wurden fahrlässige Tötung sowie fahrlässige Körperverletzung zur Last gelegt – ein tragischer Fall, der weit über das individuelle Fehlverhalten hinaus grundlegende Fragen zur Sicherheit digital gesteuerter Fahrzeuge aufwirft.

Fünf junge Menschen (16 bis 19 Jahre) waren unterwegs nach Luckenwalde in einem mehr als 670 PS starken Tesla S. Der damals 18-jährige Fahrer wollte das Auto, das er nach Aussagen vor Gericht erst wenige Tage zuvor von den Eltern bekommen hatte, seinen Freunden vorführen. Diese waren beeindruckt, denn der mehr als zwei Tonnen schwere Wagen beschleunigt brachial in unter vier Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Den vier Mitfahrern – ein Mann und drei Frauen – wurde dabei mulmig. In einer Linkskurve kam das Fahrzeug von der Straße ab und krachte gegen einen Baum. Der Fahrer und zwei seiner Freunde kamen teils schwer verletzt noch rechtzeitig aus dem demolierten Viertürer, doch die beiden hinteren Türen ließen sich nicht öffnen. Die dort sitzenden beiden Freundinnen seien bewusstlos gewesen, dann fing der Wagen Feuer, wie Medien berichten. Auch zwei Bundeswehrsoldaten, die zufällig an der Unfallstelle

eintrafen, gelang es nicht, die Türen zu entriegeln. Aufgrund der starken Hitzeentwicklung mussten sie ihre Rettungsversuche einstellen und sich zurückziehen. Für Laura und Noël kam jede weitere Hilfe zu spät.

Das Gericht sah einen Fahrfehler als unstrittige Unfallursache und verurteilte den Fahrer im März 2024 wegen fahrlässiger Tötung – allerdings zu einer milden Jugendstrafe (Verwarnung, drei Monaten Fahrverbot und einem Fahrsicherheitstraining). Kritisch bleibt, dass technische Aspekte des Fahrzeugs zwar thematisiert, aber nicht weiter juristisch verfolgt wurden. Die Gutachter bestätigten, dass die hinteren Türen nicht zu öffnen waren, doch die Frage, ob ein Fahrzeug dieser Preisklasse und mit solchen Sicherheitsversprechen derart versagen darf, blieb unbeantwortet. So stand am Ende ein Urteil, das zwar die individuelle Schuld benennt, die strukturellen Probleme moderner Hochleistungsfahrzeuge jedoch nur streift. Die Hinterbliebenen bleiben mit der bitteren Erkenntnis zurück, dass menschliches Fehlverhalten und technische Schwächen sich hier zu einem tödlichen Zusammenspiel verdichtet haben. Laut einem Medienbericht erwägen die Eltern der Opfer, wegen der Türgriffe juristisch gegen Tesla vorzugehen.

Der Brandenburger Unfall reiht sich in eine Serie ähnlich tragischer Vorfälle ein. Erst am 7. September 2025 erschütterte ein weiterer schwerer Crash in Schwerte-Villigst: Nach einem Aufprall fiel die Stromversorgung aus, das Model S Plaid ging sofort in Flammen auf – die versenkbaren elektrischen Türgriffe ließen sich nicht mehr betätigen. Ein Ersthelfer versuchte verzweifelt, die Türen zu öffnen, auch die Feuerwehr konnte zunächst nicht zu den Insassen vordringen. Für zwei neunjährige Kinder auf dem Rücksitz und den Fahrer kam jede Hilfe zu spät. Sie konnten die Türen auch von innen nicht öffnen und verbrannten im Fahrzeug. Nur ein weiteres Kind überlebte.

Ein separater, tödlicher Tesla-Unfall ereignete sich auch am 06.12.2021 ebenso in Brandenburg auf der Landstraße L 795 zwischen Siethen und Thyrow im Landkreis Teltow-Fläming. Beim dem von Medien als Horror-Crash titulierten Unglück, bei dem der 35-jährige Potsdamer Fahrer seines Model S sofort starb. Der Wagen kam in einer leichten Rechtskurve von der Fahrbahn ab und prallte mit großer Wucht gegen mehrere Bäume. Ein Gutachter berichtet dazu: "Durch die enorme Wucht des Aufpralls wurde sein E-Auto in mehrere Teile gerissen, sprichwörtlich in Einzelteile zerfetzt. Auf einer Fläche von 50x150 Metern verteilten sich die Karosseriestücke. Teile des Akkus schleuderten ebenfalls in den Wald und auf die Straße, wo sie chemisch reagierten und explodierten. „Es sah aus wie kleine Tischfeuerwerke. Die sind nach und nach hochgegangen“, beschreibt Feuerwehr-Einsatzleiter Alexander Bogs die Szenerie.

Wie Medien weiter berichten: Während die Feuerwehr bei der Bergung der Überreste des Autos half, musste für die Batterien ein Fachbetrieb anrücken. Dieser nahm die Teile auf und transportierte sich sicher ab, da sie durch ihren Zerstörungsgrad immer wieder neu reagieren und sich entzünden könnten. Um alle Fahrzeugteile aus der Landschaft und von der Fahrbahn entfernen zu können, mussten zwei Abschlepper anrücken, auf deren Ladefläche die Karosseriefetzen abgelegt werden konnte. Abschlepper Marco Eckhardt hat schon mehrere Jahrzehnte Erfahrung auf dem Buckel: „So viel Kleinteile, wie wir hier vorfinden, ist natürlich Wahnsinn. mache das schon sehr viele Jahre, aber so einen Unfall, wie jetzt hier passiert ist, habe ich noch nicht erlebt.“ Ähnlich sah das Polizeihauptkommissar Uwe Lehmann: „Man hat schon viele schwere Unfälle erlebt in seiner Laufbahn, aber dieses extreme Ausmaß habe ich noch nie gesehen.“

Für den Landesvorsitzenden der Ökodemokraten, Thomas Löb, steht die Vermutung im Raum, dass auch in diesem Fall ein bekannter Systemfehler des Tesla-Autopiloten – die sogenannte *Phantombeschleunigung* – eine Rolle gespielt haben könnte. „Es ist immer sehr einfach, vorschnell von Leichtsinn, Raserei oder menschlichem Versagen zu sprechen“, so Löb. „Leider konnte der Verunfallte hierzu nicht mehr befragt werden.“

Hinweise auf vergleichbare Fehlfunktionen finden sich jedoch im *Handelsblatt* sowie in der investigativen Buchveröffentlichung „**Die Tesla-Files: Enthüllungen aus dem Reich von Elon Musk**“ von Michael Verfürden und Sönke Iwersen. Dort berichten Testfahrer von Situationen, in denen das digitale System des Fahrzeugs „mehrfach versucht habe, sie umzubringen“. Ein Fahrer schildert, er habe den Wagen nach wiederholten Phantombeschleunigungen und abrupten Extrembremsungen entnervt am Straßenrand stehen lassen.

Diese Berichte liegen dem Autokonzern Tesla nachweislich seit Langem intern vor – das bestätigten die Investigativjournalisten Verfürden und Iwersen bei ihrer jüngsten Lesung im gut gefüllten Kinosaal des Movieland, zu der auch der frühere Erkneraner Stadtverordnete und ÖDP-Kreisvorstand Oder-Spree, Thomas Löb, als Mitveranstalter eingeladen war.

Auch aus den USA sind Unfälle mit ähnlichem Verlauf dokumentiert. Zudem geraten Elektrofahrzeuge von Tesla – wie auch Modelle anderer namhafter Hersteller – nach Kollisionen immer wieder in Brand und brennen teils über Stunden hinweg vollständig aus.

Ein weiteres tragisches Ereignis ereignete sich am 13. August 2023 nahe dem bayerischen Memmingen. Ein 31-jähriger Tesla-Fahrer kam kurz nach Mitternacht von der Straße ab, streifte die Leitplanke und prallte anschließend frontal gegen einen Betonstrommast. Auch hier ging das Fahrzeug sofort in Flammen auf, der Fahrer starb in den Flammen. Rund 30 Einsatzkräfte kämpften laut Polizeibericht stundenlang gegen immer wieder auflodernde Hitzequellen, bevor das Wrack am Morgen geborgen werden konnte. Feuerwehren aus vier umliegenden Ortschaften mussten anrücken, um den Brand zumindest zu kontrollieren – löschen ließ er sich nicht. „Aufgrund des Elektroantriebs des verunfallten Fahrzeugs hatte die Feuerwehr über mehrere Stunden mit immer wieder aufkeimenden Hitzequellen zu kämpfen“, heißt es im Polizeibericht. Erst am Vormittag konnte das verkohlte Wrack abgeschleppt werden; es müsse nun „gesondert verwahrt“ werden, so die Behörden. Auch dies war kein Einzelfall. Immer wieder sorgen brennende Elektroautos mit extrem hoher Hitzeentwicklung für gefährliche und schwer beherrschbare Brandereignisse. Die Vorfälle zeigen, dass auch die bestehenden Sicherheitskonzepte für Hochvoltbatterien und Fahrzeugstrukturen den realen Belastungen im Ernstfall nicht standhalten.

Eine der gravierendsten Gefahrenquellen mit Todesfällen bei Tesla bleibt jedoch der seit 2015 verbaute „Autopilot“ – ein System, das technisch lediglich einer Level-2-Fahrerassistenz entspricht, im öffentlichen Bewusstsein aber weit darüber angesiedelt wurde. Seit 2019 kam es im Zusammenhang mit diesen Funktionen zu Hunderten Unfällen und mehreren Dutzend Todesfällen. Studien aus den USA zeigen, dass Tesla-Fahrzeuge in den vergangenen Jahren statistisch häufiger in tödliche Unfälle verwickelt waren als andere Marken. Eine Analyse von iSeeCars weist Tesla mit rund 5,6 tödlichen Unfällen pro Milliarde gefahrenen Kilometern als Spitzenreiter aus – deutlich über dem Durchschnitt. Dazu zählen mindestens 17 tödliche Unfälle seit 2019 laut US-Behörrendaten. Unabhängige Datensammlungen wie tesladeaths.com listen sogar mehrere Hundert Todesfälle auf, bei denen Teslas beteiligt waren – viele davon mit aktiviertem Autopilot und nach erfolgten Phantombremssungen oder -beschleunigungen.

Der Streit um Teslas Werbeversprechen rund um „Autopilot“ und „Full Self-Driving“ ist längst mehr als eine juristische Auseinandersetzung. Er steht exemplarisch für ein grundlegendes Problem im Umgang des Unternehmens mit Sicherheit, Verantwortung und öffentlicher Wahrnehmung. Dass ein Gericht in Kalifornien im Dezember 2025 entschied, Tesla dürfe diese Begriffe nicht länger verwenden, markiert eine deutliche Zäsur. Die Bezeichnungen suggerieren Fähigkeiten, die die Fahrzeuge weder technisch noch rechtlich besitzen. Sie klingen nach vollautonomem Fahren, obwohl die Systeme lediglich Assistenzfunktionen darstellen, die jederzeit die volle Aufmerksamkeit des Menschen erfordern. Tesla droht nun ein Verkaufsstopp im wichtigen Markt Kalifornien. Sollte das Unternehmen seine Werbung nicht anpassen, steht dort sogar die Händlerlizenz komplett auf dem Spiel.

Dieses Urteil ist eine überfällige Reaktion auf ein Marketing, das über Jahre hinweg Erwartungen schürte, die Tesla nie erfüllen konnte. Immer wieder verließen sich Fahrer auf die vermeintliche Autonomie des Systems. Dass nun ein Gericht klare Grenzen zieht, zeigt, wie ernst Behörden die Gefahr irreführender Kommunikation nehmen. Das Urteil aus Kalifornien sendet zugleich ein Signal an die gesamte Branche: Technologische Visionen dürfen nicht über klaren Regeln und ehrlicher Kommunikation stehen.

Weitergehende Informationen:

<https://www.oedp-brandenburg.de/partei/landesverband/pressemitteilungen/nachrichtendetails/news/todesfalle-tesla-oedp-fordert-fordert-massen-rueck>

<https://power-shift.de/media/podcast-nr-4-die-rohstoffherausforderungen-der-e-mobilitaet/>

<https://www.bloomberg.com/news/features/2025-12-22/tesla-door-safety-tied-to-at-least-15-auto-accident-deaths>

Paul-Gerhardt-Straße 1A  
15907 Lübben  
Deutschland

ThomasLöb (Pressereferent und Landesvorsitzender)

0175-9966701

[thomas.loeb@oedp.de](mailto:thomas.loeb@oedp.de)

[www.oedp-brandenburg.de/partei/landesverband/pressemitteilungen](http://www.oedp-brandenburg.de/partei/landesverband/pressemitteilungen)

## Portrait

Die Ökologisch-Demokratische Partei (ÖDP) wurde 1982 als Bundespartei gegründet. Heute zählt sie bundesweit rund 7.500 Mitglieder sowie über 520 Mandatsträgerinnen und Mandatsträger auf Gemeinde-, Stadt- und Kreisebene. Die ÖDP ist in Bezirkstagen vertreten, stellt 18 Bürgermeisterinnen, Bürgermeister und stellvertretende Landräte und ist seit 2014 auch im Europäischen Parlament präsent.

Der ÖDP-Landesverband Brandenburg versteht sich als wertorientierte, ökologische und sozialetisch geprägte Kraft in der brandenburgischen Politik. Wir setzen auf sachliche, langfristig tragfähige Lösungen statt auf kurzfristige Effekte oder politische Inszenierung. Unsere Arbeit lebt von Bürgernähe, Dialogbereitschaft und dem Anspruch, Politik konsequent am Gemeinwohl auszurichten. Mit klarer Haltung gegenüber Lobbyeinflüssen und machtpolitischen Spielräumen engagieren wir uns für Naturschutz, Demokratieentwicklung und eine nachhaltige Regionalpolitik. Trotz begrenzter Ressourcen arbeiten wir ausdauernd, konstruktiv und mit einem starken Fokus auf inhaltliche Substanz – für ein Brandenburg, das ökologisch verantwortungsvoll, sozial gerecht und demokratisch lebendig bleibt.

Wer wir sind ...

In der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP) engagieren sich Menschen, die gemeinwohlorientiert denken und handeln. Leitend für unser politisches Wirken ist der Grundsatz, nicht nur an uns selbst zu denken, sondern solidarisch an alle Menschen weltweit sowie an kommende Generationen. Wir entwickeln zukunftsfähige Lösungen für Mensch, Tier und Umwelt – mit dem Ziel einer lebenswerten, gerechten und friedvollen Gesellschaft. Der Grundsatz „Mensch vor Profit“ steht dabei im Mittelpunkt unserer Politik. Umwelt- und Armutsfragen betrachten wir gemeinsam, indem wir ökonomische, ökologische und soziale Zusammenhänge ehrlich, verantwortungsbewusst und vorausschauend einordnen.

Die bislang größten Erfolge der ÖDP waren ihre Volksbegehren. Mit „Rettet die Bienen“ und der Einführung des Nichtraucherschutzes konnte sie wichtige Anliegen für den Schutz von Umwelt und Gesundheit durchsetzen.

10 TOP-Gründe, ÖDP zu wählen:

1. Frei von Konzernspenden – als einzige Partei in Deutschland!
2. Nachhaltig gegen Atom- und Kohlekraft sowie Gentechnik in der Landwirtschaft
3. Würde des Menschen bei der allgemeinen Pflege sowie der Integration von Behinderten
4. Erziehungsgeld für die Leistung von Eltern in der Kinderbetreuung
5. Individuelle Förderung in Kindergärten und Schulen
6. Ökologisch-soziale Marktwirtschaft

7. Steuerreform für Arbeit und Umwelt
8. 100% erneuerbaren Energien
9. Naturschutz und Artenvielfalt
10. Tiere sind unsere Mitgeschöpfe – Schluss mit Qualen der Massentierhaltung

**Pressekontakt**

Ökologisch-Demokratische Partei - Landesverband Brandenburg (ÖDP) Paul-Gerhardt-Straße 1A  
15907 Lübben  
Deutschland

Thomas Löß (Landesvorsitzender)

0175-9966701

[thomas.loeb@oedp.de](mailto:thomas.loeb@oedp.de)

[www.oedp-brandenburg.de/partei/landesverband/pressemitteilungen](http://www.oedp-brandenburg.de/partei/landesverband/pressemitteilungen)

---

News-ID: 1303309 • Views: 538 (Stand: 16.05.2026)

Link zur Pressemitteilung:

<https://www.openpr.de/news/1303309/Todesfalle-Tesla-OeDP-fordert-Massen-Rueckruf.html>