VCD
Verkehrsclub Deutschland

Elbe-Saale-Journal
für Sachsen
Sachsen-Anhalt &
Thüringen

NEUE WEGE

1 | 2014

Mit *Einladung* zur Mitgliederversammlung am 22. März 2014 in Jena

In diesem Heft:

- SPNV-Konzept der Metropolregion Mitteldeutschland
- Im Urlaub umweltfreundlich unterwegs
- Satzungsänderung beim VCD Elbe-Saale

Wenn Sie Mitglied werden, klebt an dieser Stelle im nächsten Heft Ihr persönlicher Adressaufkleber

Mitglieder erhalten 3mal jährlich **NEUE WEGE** und bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift **FAIRKEHR**

Abs.: VCD LV Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig

„Böhmen am Meer und ganz viel Sand?!“

Natürlich grenzt Böhmen an die Sächsische Schweiz und nicht ans Meer wie in Shakespeares Wintermärchen. Weil das echte Böhmen kulinarisch wie landschaftlich eine Reise wert ist, geht's im diesmaligen Ausflugstipp über unsere Verbandsgrenzen hinaus in die Böhmische Schweiz.

Bevor Sie dorthin aufbrechen, empfehle ich den Kauf eines Elbe-Labe-Tagestickets. Das kostet für Gruppen (<5 Personen) 32 € bzw. 16,50 € für Einzelpersonen und gilt bis 4 Uhr am Folgetag. (www.vvo-online.de) Gestartet wird zu unserem Ausflug ins Land der Knödel und Lendenbraten von Pirna aus, wo sich nicht nur wegen der sehenswerten Altstadt eine Anreise bereits für den Nachmittag des Vortages anbietet. Auch die Westvorstadt, gelegen zwischen Altstadt und Bahnhof, beeindruckt mit ihren reich verzierten Gebäuden aus der Gründerzeit. Vordringlicher Anstoßgeber für ihre Erbauung war der 1875 neu errichtete Bahnhof, der der Pirnaer Stadtentwicklung eine neue Ausrichtung über die Stadtmauern hinaus gab. Er war nötig geworden, weil der alte nahe der Klosterkirche St. Heinrich 1848 erbaute Bahnhof wegen des steigenden Verkehrsaufkommens schnell an seine Leistungsgrenzen stieß. Das spätklassizistische Sandsteingebäude mit Renaissanceelementen war nach seiner Aufgabe als Empfangsgebäude noch bis 1998 u. a. durch die Bahnmeisterei genutzt und gilt als ältestes noch erhaltenes Empfangsgebäude der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn. Ihren Aufenthalt in Pirna sollten Sie außerdem dazu nutzen, die Festung Sonnenstein auf den ausgeschilderten Rundwegen zu entdecken und die verschiedenen Aussichten auf die Stadt zu genießen. Die 1239 urkundlich erstmals erwähnte Burg diente anfangs der Sicherung des Elbhandels und war je nach Hausherren mal Wohnschloss oder auch Staatsgefängnis.

Auf Spurensuche in viel jüngerer Geschichte können Sie im DDR-Museum gehen, wo mit viel Liebe zum Detail verschiedene Räume originalgetreu gestaltet wurden. Vom für DDR-Verhältnisse vielleicht beinahe etwas reich gefüllten Konsum über eine komplett eingerichtete Wohnung oder ein typisches Schulklassenzimmer, in dem auch an der Schulbank zum Pauken Platz genommen werden darf, bis hin zum Trabbi, der MZ oder einer alten bemalten Gotha-Bahn auf dem Außengelände gibt es hier viel zu erfahren oder wieder zu entdecken. (www.pirna.de; www.ddr-museum-pirna.de)

Partnerstadt von Pirna ist Děčín, wohin es an unserem Ausflugstag mit dem Elbe-Labe-Sprinter in weniger als einer Stunde geht. Immer zur Minute 23 der geraden Stunde von Ende März bis Ende Oktober ist Abfahrt. Folgen Sie vom Bahnhof Děčín aus dem rot markierten Wanderweg, erklimmen Sie direkt die spektakuläre Schäferwand, die Sie bereits mit dem Zug durchfahren haben. Diese solitär am Elbtal hinaufragende Sandsteinfelswand bietet auf ihrem Plateau einen beeindruckenden Blick über das Elbtal und das gegenüberliegende Schloss Děčín. Sein Ursprung war eine hölzerne Burg im 10. Jahrhundert, die ebenfalls der Kontrolle des Elbhandels diente und zugleich den Beginn der Besiedlung dieses Talkessels zwischen Böhmischer Schweiz und Böhmischem Mittelgebirge markiert. Das im 16. Jahrhundert dann hier errichtete Renaissanceschloss kann ab März täglich zwischen 9 und 17 Uhr besichtigt werden und lädt außerdem zum Verweilen im angrenzenden Rosengarten ein. Eine architektonische Besonderheit bildet der Zugang des Schlosses, welcher vergleichbar der potemkinschen Treppe in Odessa optisch täuscht. Seine zum Schloss hin immer niedriger werdenden Mauern lassen den Gang noch viel länger erscheinen als er mit 292 m tatsächlich ist. (www.zamek-decin.info/de)

Děčín

Auf der Schäferwandseite der Stadt empfiehlt sich unbedingt ein Besuch der einzig im ehemaligen Sudetengebiet nach dem 2. Weltkrieg erhaltenen Synagoge, die montags bis freitags von 8 bis 15 Uhr geöffnet ist. Von innen ist sie mit blauen Dekoren fast schon verspielt verziert. Von außen mutet der 1906 errichtete Jugendstilbau aufgrund seiner maurischen Elemente sogar etwas orientalisch an. Auf der Schlossseite hingegen ist womöglich für den ein oder anderen die „kleine Schwester“ der Prager Karlsbrücke, die hier den Fluss Polzen quert, einen Umweg wert. Dazwischen sollten Sie es auf keinen Fall versäumen, irgendwo Topinky, Kulajda, Kolatschen oder Buchteln – eben echte böhmische Küche – zu probieren!

Stets zur Minute 40 der geraden Stunde bringt Sie der Elbe-Labe-Sprinter wieder zurück ins beschauliche Pirna. An den Wochenenden tut dies 17:11 Uhr auch der Wander-Express Bohemica noch etwas schneller, damit vielleicht noch Zeit für einen entspannenden Saunagang im Geibeltbad bleibt.

Für die Anreise hier noch ein besonderer Tipp für alle, die nach dem 18. April ihren Ausflug planen: Ab Bad Schandau kann an den Oster-, Mai- und Pfingstfeiertagen mit dem Elbe-Labe-Ticket in der Tasche um 10 Prozent vergünstigt 9:30 Uhr auch mit dem Ausflugsschiff Děčín per Wasserstraße in zweieinhalb Stunden erreicht werden. (www.ovps.de)

In diesem Sinne wünscht Ihnen Jana Fischer
Maximale Kultur-ness!

Děčín

Neues Jahr – neues Glück …

… spricht der Volksmund. Jeder definiert den Begriff Glück ganz individuell. Aber kann auch die Gesellschaft glücklich werden? Im kleinen Königreich Bhutan im Himalaya glaubt man daran und strebt statt stetem Wachstum und steigendem Bruttoinlandsprodukt nach einem höheren Bruttoinlandsglück, dass das Maß der Zufriedenheit seiner Bürger beschreibt. Glück ist im grünen Land am Dach der Welt Staatsziel und somit in der Verfassung verankert.

In Deutschland fände man es sicher seltsam, wenn der Staat die Glücksmomente der Bürger erforschen wollte. Obwohl, vor Wahlen glauben Parteien zu wissen, was dem Wohle des Volkes dienen soll, und versprechen dies in Wahlprogrammen, deren Erfüllung nicht selten am Füllstand der Haushaltsfüllhörner scheitert. Was das neue Bundeskabinett als auch die nach den diesjährigen Wahlen in Sachsen und Thüringen zu bildenden Landesregierungen bewegen werden, lässt sich kaum abschätzen. Der neue Bundesverkehrsminister fuhr in den politischen Debatten der Vorjahre häufig parteipolitisch zuspitzend eher „neben der Spur“, statt Kompetenz zu zeigen, die ihn für sein heutiges Amt qualifizieren würde.

Aber zurück zu uns. Was kann der VCD bewirken, um Menschen glücklicher zu machen? Was ist Glück im Bezug auf verkehrspolitisches Engagement? Hier fällt mir mein letzter Urlaub im herbstlichen Vorarlberg ein. Jeder Gast, der länger als drei Tage dort verweilt, wird mit einer Gästekarte beglückt. Diese ist gleichfalls Fahrschein für das regionale Bus-Netz. Das Netz verdient seinen Namen, ist es doch in (Verkehrs-) Raum und (Verkehrs-)Zeit eng geknüpft, hat einen dichten Takt und viele Knotenpunkte. Dies dürfte selbst sonstige Bus- und Bahnmuffel überzeugen. Umweltfreundliche Mobilität in alle Richtungen im wahrsten Sinne des Wortes „erfahren“ zu können, war ein Glücksmoment für mich. Der Region bringen die „Bus-mobilen“ Urlauber weniger Lärm, Parkplatzbedarf und nebenbei auch eine neue Säule der ÖPNV-Finanzierung. Warum gibt es hierzulande nur sowenig Nachahmer dieser erfolgreichen Projekte?

Als VCD bringen wir uns für derartige Projekte immer wieder mit ein. Doch nicht jedes verkehrspolitische Engagement des VCD ist vom Glück gekrönt, wie das Aus für den Personenverkehr auf der Strecke von Meißen nach Döbeln beweist, für den sich der VCD gemeinsam mit anderen Aktiven so vehement eingesetzt hatte. Wichtiger denn je für den öffentlichen Verkehr ist ein Zusammenwirken der Aufgabenträger über die Kirchturmspitzen hinaus. Begreift sich die mitteldeutsche Region als Ganzes, wird ihr ein viel stärkerer Auftritt beschert werden. Die Initiative der Kommunen der „Metropolregion Mitteldeutschland“ ist hier ein Anfang, der den regionalpolitischen Besitzstandverteidigern in den Landeshauptstädten entgegentritt. Gerade die Menschen, die nahe der Landesgrenzen, aber fern der Landeshauptstädte und Zentren leben, könnten hier Gewinner sein.

Lesen Sie mehr zu diesen Themen im aktuellen Heft. Darin finden Sie auch die Einladung zur diesjährigen Mitgliederversammlung des Landesverbandes, zu der Sie wie immer recht herzlich eingeladen sind.

Viele glückliche Momente und Zufriedenheit im Jahr 2014 wünscht Ihnen

Ihr Jens Schneider

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 7	Tourismus
Seite 8	VCD Elbe-Saale
Seite 15	Ansprechpartner vor Ort

Titelbild: Leipzig liegt im Mittelpunkt der Metropolregion Mitteldeutschland und der Hauptbahnhof ist deren größter Knotenpunkt im Schienenverkehrspersonenverkehr. Um den Nahverkehr auf der Schienen für die Region attraktiver zu gestalten, erarbeiten die Kommunen der Metropolregion ein gemeinsames SPNV-Konzept. Mehr darüber erfahren Sie in diesem Heft. Bild: Florian Quitzsch

Einladung zur Mitgliederversammlung des VCD-LV Elbe-Saale

Der Vorstand des VCD-Landesverbands Elbe-Saale e.V. lädt alle Mitglieder und Interessierten zur Mitgliederversammlung ein.

Termin: **22. März 2014, 10:30 Uhr**
Ort: Volkshochschule (1. Etage), Grietgasse 17a, 07743 Jena vom Bahnhof Jena-Paradies in 5 Minuten und vom Bahnhof Jena West in 10 Minuten zu Fuß erreichbar (hinter dem Volksbad)

Tagesordnung:
1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Rechenschaftsbericht des Vorstands
3. Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Aussprache
5. Entlastung des Vorstands
6. Nachwahl eines Vorstandsmitglieds
7. Satzungsänderung (siehe Seite XX)
   Mittagspause
8. Anträge
9. Haushaltsplan
10. Bericht aus dem Bundesverband
11. Vortrag

Für ein kostengünstiges Mittagsangebot wird gesorgt.

Für einkommensschwache Mitglieder ist eine Fahrtkostenerstattung möglich. Bitte richten Sie Ihren Antrag bis spätestens 1. März an die Landesgeschäftsstelle.

Bewerbungen als Kandidat für den Vorstand (Punkt 6 der Tagesordnung), Fragen zur Satzungsänderung (Punkt 7 der Tagesordnung) und schriftliche Anträge (Punkt 8 der Tagesordnung) richten Sie bitte ebenfalls bis spätestens 1. März an die Landesgeschäftsstelle.

Verstärkung für Vorstandsteam gesucht

Da mit dem vorzeitigen Ausscheiden eines Vorstandsmitglieds zu rechnen ist, muss auf der nächsten Mitgliederversammlung im März 2014 wahrscheinlich **ein Nachrücker/eine Nachrückerin** gewählt werden. Die Amtsperiode geht bis zur regulären Vorstandswahl im darauf folgenden Jahr.

Wer traut sich diese Aufgabe zu? Nähere Informationen zur Vorstandsarbeit können Sie bei allen amtierenden Vorstandsmitgliedern bekommen (Kontaktdaten auf S. 11). Da aktuell keine Frauen dem Vorstand angehören, sind insbesondere weibliche Mitglieder aufgerufen, sich zur Wahl zu stellen. Ideal wäre eine Kandidatin aus Sachsen-Anhalt, da dieses Bundesland bei uns unterrepräsentiert ist. Aber auch Bewerbungen von anderen Kandidatinnen und Kandidaten sind herzlich willkommen.

Bitte schicken Sie Ihre Bewerbung unter
elbe-saale@vcd.org an unsere Landesgeschäftsstelle.

MAGAZIN

Leipziger City-Tunnel eröffnet

Mit einem Festakt eröffnete die Prominenz von DB, Stadt, Land und Bund am 14. Dezember den Leipziger City-Tunnel, der endlich nach zehnjähriger Bauzeit als Herzstück des neuen mitteldeutschen S-Bahn-Systems in Betrieb ging. Rund 20.000 Neugierige nutzten an diesem Tag die Möglichkeit, auf kostenlosen Pendelfahrten sowohl die Talent-2-Triebzüge wie auch die vier unterirdischen und einige oberirdische Stationen kennen zu lernen. Die im Gedränge hier und da laut gewordene Verärgerung über permanente Türstörungen erwies sich freilich als unbegründet, ist doch das um einige Sekunden verzögerte Öffnen der Türen nach dem Halt der Züge bauartbedingt und im Fahrplan berücksichtigt, weil zunächst das Trittbrett zur Überbrückung des breiten Spalts zwischen Fahrzeug und Bahnsteig ausgefahren werden muss.

Am darauf folgenden frühen Morgen begann dann der fahrplanmäßige Zugbetrieb – dabei wurde die S-Bahn-Stammstrecke schon in den ersten Tagen vom eigenen Erfolg überrollt. Wie sich herausstellte, reichten die Haltezeiten der Züge an der Station Markt nicht aus, um das durch den Weihnachtsmarkt bedingte erhöhte Fahrgastaufkommen zu bewältigen, wodurch der Fahrplan zeitweise völlig aus dem Takt geriet. Um diese Verspätungen aufzuholen, fuhren einzelne Züge nicht bis zu den Endstationen, sondern wendeten bereits unterwegs. Vergleicht man allein unter dem Aspekt der Konstruktion und Anzahl der Türen die Talent-2-Triebzüge mit Fahrzeugen, die in den S-Bahn-Netzen von München, Berlin oder Hamburg eingesetzt werden, stellt sich die Frage, ob die Entscheidung zur Anschaffung dieser Fahrzeuge unter allen Aspekten beleuchtet worden war. Auch bei den Bahnhöfen wird deutlich, dass an allen Ecken und Enden gespart werden musste. Wo findet man den Abgang zur S-Bahn-Station Hauptbahnhof? Der aus der Innenstadt kommende Reisende vertraut an der Rolltreppe am besten dem Hinweis auf das Einkaufszentrum „CityPromenaden Hauptbahnhof“ – seine Vermutung, auf diesem Weg auch den S-Bahnsteig zu erreichen, wird sich bestätigen. Und in welche Station sind wir jetzt eben eingefahren? Ortsfremde Fahrgäste im Zug werden auf der Suche nach Stationsnamen an den Wänden nur sporadisch fündig. Da bleibt zu hoffen, dass die automatische Ansage im Zug wenigstens immer richtig funktioniert. Auch Sitzbänke auf den 140 m langen Bahnsteigen sind Mangelware und auf den außerhalb des Tunnels liegenden Stationen werden die wartenden Fahrgäste, die nicht mehr in das aufgestellte Buswartehäuschen passen, leider Regen und prallem Sonnenschein ausgesetzt.

Trotz einiger offensichtlicher Mängel – manche werden sich sicher noch beheben lassen – begrüßt der VCD, dass der City-Tunnel nun in Betrieb ging und besonders, dass das Bahnverkehrsangebot dabei erweitert wurde. Anzuerkennen ist, dass es dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig gelungen ist, trotz der rigorosen Einsparungen des Freistaates Sachsen bei der Finanzierung des Bahnbetriebs auf so vielen Strecken einen Halbstundentakt einzurichten.

Erfurt: Studenten schaffen beinahe Semesterticket ab

Die Studierenden in Erfurt hätten im Zuge einer Urabstimmung beinahe das EVAG-Semesterticket abgeschafft – wie sich nach der Urabstimmung herausstellte, versehentlich. Nachdem sich in den letzten neun Jahren der Ticketpreis um 70 Prozent erhöht hatte, wollten die Studentenräte per Urabstimmung ein Votum, ob die nunmehr geplante Erhöhung von 2,86 € bzw. 47 Cent pro Monat von der Studentenschaft mitgetragen wird, sofern eine Preisbindung bis zu Wintersemester 2015/16 erfolgt. Rund 55 % stimmten dagegen. Nur 13 % der Studenten nahmen an der Abstimmung teil. Nicht alle hatten im Kleingedruckten gelesen, dass bei negativem Votum das Semesterticket ganz abgeschafft wird. Der Verwaltungsrat des Studentenwerkes folgte dem Votum, so dass für das Sommersemester kein Semesterticket zur Ve rfügung steht. In der Konsequenz gab es einen Proteststurm bei Studentenwerk, EVAG und den Studentenräten.

Die Studentenvertreter, die sich der Konsequenzen der von ihnen initiierten Abstimmung klar waren und die zu klärende Frage nicht so genau gestellt hatten, dass alle Abstimmenden die Folgen erkannt hatten, mussten nun bis Ende Januar eine erneute Urabstimmung organisieren, um doch noch eine Semesterticket erreichen zu können. Die zweite Urabstimmung am 22. Januar erreichte dann eine klare Zustimmung. Bei negativem Votum hätten sich die Kosten für die Studierenden mit dem günstigsten EVAG-Ticket verdreifacht.

ANZEIGE

TITELTHEMA

Metropolregion Mitteldeutschland: Schienenpersonenverkehrskonzept für Mitteldeutschland

Jörn Bergmann, Stadt Halle(Saale), Projektleitung RAILHUC
Doreen Kahrs, Landeshauptstadt Dresden, Projektsteuerung RAILHUC

Die Metropolregion Mitteldeutschland als Städtenetzwerk der drei Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen fördert die Zusammenarbeit von Akteuren aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung in den Bereichen „Wirtschaft/Wissenschaft“, „Kultur/Tourismus“, „Verkehr/Mobilität“, „Familienfreundlichkeit“ und „Überregionale Kooperationen“.

Innerhalb der Metropolregion Mitteldeutschland werden die Städte Dresden, Leipzig, Erfurt und Halle auch zukünftig gut in das nationale und europäische Eisenbahnfernverkehrsnetz eingebunden sein. Hingegen sind Städte wie Jena, Magdeburg, Chemnitz, Zwickau, Weimar und Gera bereits heute nicht oder nur unzureichend in das Fernverkehrsnetz integriert. Perspektivisch droht einigen Städten sogar die Abkopplung vom bestehenden Fernverkehr. Mit der Fertigstellung zurzeit entstehender Infrastrukturprojekte wie der Neubaustrecke Leipzig/Halle-Erfurt-Nürnberg, der Ausbaustrecke Leipzig-Dresden, dem City-Tunnel Leipzig sowie der Elektrifizierung Reichenbach-Hof werden Teile des Schienenpersonenverkehrsangebot einer grundsätzlichen Neuordnung unterzogen. Während der Eisenbahnknoten Erfurt nach Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitstrasse in Richtung Nürnberg eine erhebliche Aufwertung im nationalen Eisenbahnfernverkehrssystem erfahren wird, droht den Städten Jena und Weimar die Herabstufung zu reinen Haltepunkten im Schienenregionalverkehr. Dies wäre eine Entwicklung ähnlich wie in den Großstädten Chemnitz und Gera, die bereits seit einigen Jahren vom Schienenfernverkehr abgehängt sind.

Ziele der Metropolregion Mitteldeutschland

Vor diesem Hintergrund entwickelt die Metropolregion Mitteldeutschland derzeit eine Machbarkeitsstudie für ein schnelles und qualitativ hochwertiges, an den derzeitigen und künftigen Nachfragepotenzialen orientiertes Eisenbahnlinien- und Betriebskonzept für die Region Mitteldeutschland. Die Studie hat zum Ziel,

- die Verbindungen zwischen den Oberzentren in der Metropolregion Mitteldeutschland zu stärken,
- ein Gesamtkonzept für einen integralen Taktfahrplan in der Metropolregion und den mit ihr in verkehrlicher Hinsicht funktional verflochtenen Räumen zu erarbeiten sowie
- die Erreichbarkeitsvorteile über eine optimale Verknüpfung des nationalen und europäischen Fernverkehrsnetzes mit dem regionalen Schienenverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr für die gesamte Region nutzbar zu machen.

Die Erarbeitung des Schienenpersonenverkehrskonzeptes wird vom Central Europe Interreg IV B-Projekt „Railway Hub Cities and TEN-T-Network“ (RAILHUC) finanziell unterstützt. Im Rahmen von RAILHUC arbeiten 11 Partner in 7 europäischen Ländern an regionalen Verkehrskonzepten, abgestimmten Strategien und politischen Aktivitäten Dies soll dazu beitragen, den Zubringerverkehr aus der Region zu den Haupteisenbahnknoten zu verbessern. Ob die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Beseitigung identifizierter infrastruktureller, betrieblicher und finanziell-organisatorischer Engpässe geeignet sind, die Verkehrsnachfrage für den öffentlichen Personenverkehr und hier insbesondere für den Schienenpersonenverkehr signifikant zu erhöhen, soll über geeignete qualitative und quantitative Untersuchungen nachgewiesen werden.

Der aktuelle Stand der Untersuchungen

Voraussetzung für die Erarbeitung eines neuen Schienenpersonenverkehrskonzeptes für Mitteldeutschland ist ein Anforderungsprofil, in dem angebotsseitige und betriebliche Standards für eine kundenorientierte, systematische Verknüpfung von Fern-, Regional- und Nahverkehr definiert wurden. So wurde von der Projektgruppe Eisenbahnfernverkehr in der Metropolregion Mitteldeutschland zwischen den Oberzentren innerhalb der Metropolregion der 1-Stunden-Takt, in den Verbindungen zu den Außenknoten (u. a. Berlin, Frankfurt/Main) der 2-Stunden-Takt als Mindestbedienungshäufigkeit sowie durchgehende Linien auf nachfragestarken Relationen innerhalb Mitteldeutschland vorgesehen. Ebenso wurden Qualitätsstandards für die Kriterien Verbindungs-, Angebots- und Bedienungsqualität im Schienenpersonenverkehrs-Liniennetz, die Mindestausstattung der Bahnhöfe und Anforderungen an ein einheitliches Tarifsystem im Raum Mitteldeutschland definiert.

Die Analyse der Reisezeiten zu den mitteldeutschen Knoten zeigt die deutlich schlechteren Verbindungsqualitäten bestimmter Regionen: So haben Ostsachsen, die Region Mittleres Sachsen/Ostthüringen, die Region Jena/Saaletal sowie der sachsen-anhaltinische Bereich mit Dessau-Roßlau und Magdeburg bereits heute überdurchschnittlich lange Fahrzeiten zu verzeichnen.

Mit dieser und anderen Analyseergebnissen wurden daraufhin zwei Varianten zum Liniennetz eines Schienenverkehrskonzeptes für Mitteldeutschland erarbeitet. Die Liniennetzgestaltung berücksichtigte dabei zahlreiche, vorliegende Konzepte, wie das Konzept Deutschlandtakt sowie das Linien- und Betriebskonzept Verkehrskonzept Deutsche Einheit – VDE 8 (DB-Fernverkehrskonzeption für 2017). Das Konzept zur Fahrplanarchitektur berücksichtigt die Ausbauplanungen der Schieneninfrastruktur und der Bahnkontenpunkte sowie anstehende Veränderungen bei den Organisations- und Finanzierungsstrukturen sowie die Auswertung vorhandener Nachfragepotenziale in der Region.

Die zwei „Planfälle“ für ein Schienenpersonenverkehrskonzept entstehen auf der Basis des integralen Taktfahrplans, der optimale Umsteigebeziehungen in alle Richtungen für die Fahrgäste in der Region Mitteldeutschland ermöglicht. Erste verkehrliche Bewertungen haben gezeigt, dass durch ein deratiges Betriebskonzept eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen erzielt werden kann.

Die erstellten Linien- und Betriebskonzepte werden derzeit im Hinblick auf deren Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Nachfragewirksamkeit bewertet. Im Ergebnis von Szenariountersuchungen können Aussagen zu infrastuktuellen, organisatorischen und finanziellen Restriktionen und Engpassfaktoren abgeleitet werden.

Für die untersuchten Linien- und Betriebskonzepte werden derzeit Modelle für eine zukünftige Organisation und Finanzierung des Schienenpersonenverkehrsangebotes skizziert. In dieser Betrachtung werden sowohl die Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen als auch die regionalen und kommunalen Aufgabenträger einbezogen. Dabei wird konzeptionell über eine Neuordnung der bestehenden räumlich-funktionalen und finanzierungstechnisch-organisatorischen Trennung von Fernverkehr (SPFV) und Nahverkehr (SPNV) nachgedacht. Nachdem das Linien- und Betriebskonzept von den Mitgliedsstädten der Metropolregion Mitteldeutschland abgestimmt worden ist, soll 2014 im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens mit Akteuren auf Seiten der Länder, Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Fahrgastverbände das Konzept im Hinblick auf eine langfristige Umsetzbarkeit diskutiert werden.

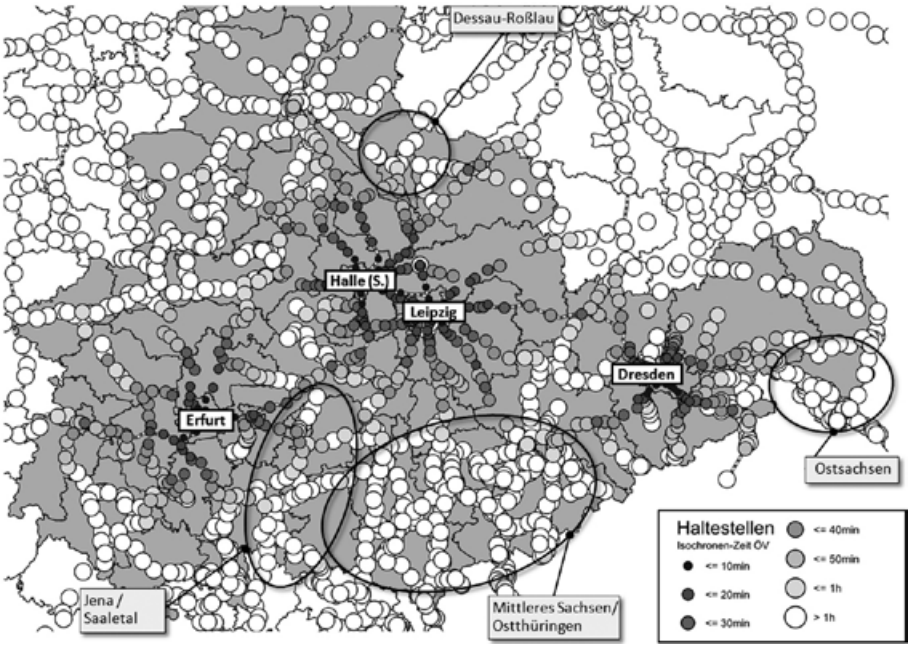
Weitere Informationen:
- zur Metropolregion Mitteldeutschland: www.region-mitteldeutschland.com
- zum EU-Projekt RAILHUC: www.railhuc.eu

TOURISMUS

Im Urlaub umweltfreundlich unterwegs – was ist in der Region zwischen Harz, Thüringer Wald und Erzgebirge möglich?

Jens Schneider

Die Planung des Urlaubes ist für manche Menschen eine Lust, für andere eine Last. Letztere bedienen sich der Bequemlichkeit halber meist professioneller Anbieter, wogegen die Selbstplaner Spaß an der Vorbereitung haben und mit Fortschreiten der individuellen Planung auch die Freude auf die schönsten Tage des Jahres wächst.
Wen es nicht in ferne Länder zieht, der steht vor der Frage, wie er ans Urlaubsziel kommt: mit Bus und Bahn oder Auto? Diese Frage verbindet sich oft auch mit der, welche Mobilität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln am Ferienort möglich ist. Wie diese Frage für die Region der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen zu beantworten ist, war Ausgangspunkt dieses Beitrages. Genauer gesagt ergab sich die Frage für mich nach dem positiven Erleben einer funktionierenden ÖPNV-Infrastruktur im letzten Wanderurlaub im Bregenzerwald. Ein derartiges Angebot stellt das beste Argument gegen die Automobilität im Urlaub dar. Aber es stellt sich auch die Frage, warum dies nicht in Deutschland so funktioniert. „Die Gästekarte als Fahrschein für die Busse und Seilbahnen schätzen unsere Gäste sehr“, so das Statement unserer Vermieterin, und sie ergänzte: „Manche Urlauber fahren hier keinen Schritt mehr mit dem Auto.“
Auch in Deutschland gibt es Tourismusregionen wie im Schwarzwald, in den Alpen oder im Bayerischen Wald, die erkannt haben, dass öffentliche Mobilitätsangebote durchaus geschätzt und genutzt werden. Soweit angeregt, machte ich mich im Netz auf die Suche, was den Urlaubern in Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt geboten wird. Ein Blick auf die Internetpräsentationen der Tourismusverbände zeigte zunächst, dass dieses Thema scheinbar keines für deren Macher ist. Für Vieles wird geworben: Kulturerbe, Wellness oder Naturschönheiten. Die Thematik „Urlaub ohne Auto“ beschränkt sich meist auf Links zu Fahrplanprogrammen der Bahn oder Verkehrsverbünde. Scheinbar leben die Touristiker im Glauben, potenzielle Urlauber, die im Urlaub auf das Auto verzichten wollen, sind Exoten und gehen selbst auf den Seiten der örtlichen Verkehrsunternehmen auf die Suche.



Reisezeiten mit der Bahn zu den RAILHUC-Knoten Halle, Leipzig, Erfurt, Dresden, Quelle: PTV Transport Consult GmbH, „Auswertungen im Rahmen der AS-IS-Analyse von RAILHUC“

Meine Netzrecherche ergab, dass es durchaus auch Angebote in der Region gibt. Eines der ersten Angebote dieser Art hat die Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) mit dem HATIX – das Harzer Urlaubsticket – entwickelt, welches Feriengästen auf Basis ihrer Gästekarte freie Fahrt auf allen öffentlichen Bus- und Straßenbahnlinien im Landkreis Harz bietet (www.hatix.info). Wer nur kurze Zeit im Harz unterwegs ist, kann die HarzTourCard kaufen und 3 Tage mit dem Bus, Straßenbahn, SPNV und Harzquerbahn – außer Brockenbahn Schierke-Brocken – unterwegs sein (Einzelticket 18 €, Familienticket 34,50 €; www.nasa.de).

Ein dem HATIX ähnliches Projekt ist auch in Tabarz am Fuße des Inselsberges von der Gemeinde in Zusammenarbeit mit örtlichen Verkehrsunternehmen im VMT initiiert worden. Hier ist mit der Kurkarte zwischen Tabarz, Gotha, Brotterode und Oberhof die Nutzung von Regionalbuslinien, Thüringerwaldbahn, Nahverkehr von DB und Erfurter Bahn ohne weitere Kosten möglich (www.tabarz.de). Dem Angebot hat sich seit Jahresbeginn auch Friedrichroda angeschlossen. Im Thüringer Schwarzatal bietet die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) in Zusammenarbeit mit dem Regionalbusunternehmen KomBus ein Bergbahn-Tagesticket an, welches auf dem Streckennetz der OBS und mehrerer Regionalbuslinien zwischen Rudolstadt, Ilmenau und Saalfeld gültig ist. Der Preis dafür beträgt 9,90 € für, das Wochenticket kostet 32,50 € (www.oberweißbacher-bergbahn.com).

Für Kurz- oder Wochenendtrips aus der Region in die Region bietet auch die Bahn einige Angebote. Neben den Ländertickets, die übergreifend in allen drei Bundesländern gelten, gibt es im Nahverkehr zusätzliche Offerten. So das Egronet-Ticket, welches seit der EXPO 2000 einen einheitlichen Fahrschein für umfangreiche Nahverkehrsangebote im Vierländereck von Sachsen, Thüringen, Bayern und dem tschechischen Westböhmen anbietet. Viel Bewegungsfreiheit und Kombinationsmöglichkeiten bietet das Ticket, welches für ein oder zwei Tage erworben werden kann (16 bzw. 32 € pro Person). Es gilt auf insgesamt 699 Linien (www.egronet.de).

Der Verzicht auf das Auto wird auch dann leicht gemacht, wenn das Ziel direkt erreichbar ist. So gab es bereits zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn von Ballungszentren, wie Leipzig direkte Zugverbindungen in Richtung Harz, Thüringer Wald und Erzgebirge. Viele dieser Relationen, wie die nach Stolberg im Harz oder dem erzgebirgischen Cranzahl, sind mittlerweile Geschichte. Die Verbindungen in das Schwarzatal und zum Rennsteig in Blankenstein an der Saale existieren heute immer noch und werden sonnabends und sonntags von Mai bis Oktober angeboten. Auch der VCD hat sich dafür engagiert und bewirbt sie in der Aktion „Fahrziel Natur“, die umweltgerechten Tourismus in die deutschen National- und Naturparks bewirbt.

Für Ziele in der Natur gibt es auch eine Reihe von Angeboten regionaler Busgesellschaften. Spezielle Wanderbusse fahren Sie an allen Wochenenden in der Saison (April bis Oktober) in die Wandergebiete der Nationalparkregion Sächsische Schweiz. An Wochenenden und Feiertagen sind in dieser Zeit fünf Buslinien des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) als Fahrradbusse unterwegs. Fahrradbusse gibt es u. a. auch von Rudolstadt zu den Saaletalsperren, nach Erfurt oder Weimar (www.kombus-online.de). Mit der Verknüpfung zur Eisenbahn verkehrt im Sommer von Bad Langensalza aus ein Wanderbus in den Nationalpark Hainich. Auch im Winter ist der Bus unterwegs in die Natur, so bietet LeoBus aus Leipzig noch bis Mitte März sonnabends und sonntags einen Skibus ins Vogtland nach Schöneck, Mühlleiten und Klingenthal an, in dem auch für die Skiausrüstung und Schlitten Platz ist (Erwachsene 20 €, Kinder mit Ermäßigung; www.leobus.de).

Fazit: Vorreiter für attraktive Angebote, die Urlauber vor Ort bewegen, das Auto stehen zu lassen, sind viele Gemeinden und Tourismusregionen im Alpengebiet. In Österreich oder Südtirol wird vorgemacht, wie derartige Angebote aussehen müssen. Im Winter bringen Skibusse die Menschen zu den Abfahrtshängen und im Sommer machen attraktive Bus- und Bahnangebote die gleichen Regionen touristisch interessanter. Um den Urlauber weg vom Auto zu holen, ist eine bestmögliche Beweglichkeit in der Urlaubsregion anzustreben, das heißt, Bedienungstakte, Umsteigemöglichkeiten und Ziele müssen attraktiv sein. Ein wesentlicher Punkt, die Nutzung der Angebote anzuregen, ist dabei ein unkomplizierter Erwerb der entsprechenden Fahrscheine. Am niedrigsten liegt die Hemmschwelle für sonstige Nicht- oder Seltennutzer öffentlicher Verkehrsmittel, wenn der Fahrpreis mit der Tourismusabgabe entweder über Kurtaxen oder die Abgaben der Vermieter bereits bezahlt ist und eine Gästekarte als Fahrschein dient. Da das Ticket quasi gelöst ist, wird das Angebot dann auch häufiger genutzt.

ANZEIGE

GELDANLAGE
MIT MEHR WERT

Foto: Opmeer Reports
Die Cooperativa Artesenal Tambores beliefert den Oikocredit-Partner Manos del Uruguay.

In Menschen investieren – mit finanziellem und sozialem Gewinn

Die Entwicklungsgenossenschaft **Oikocredit** vergibt seit 1975 Darlehen in fast 70 Ländern, z.B. an Produzierende von fair gehandelten Textilien.

Anteile zeichnen ab 200 Euro!

Oikocredit Förderkreis
Mitteldeutschland e.V.
Tel: 0391-59 77 70 36
mitteldeutschland@oikocredit.de
www.oikocredit.de

OIKO CREDIT
in Menschen investieren

Natürlich bedarf das Angebot einer entsprechenden Bewerbung. Diese sollte schon in der Urlaubsplanung für die potenziellen Gäste erkennbar sein. So fällt eine Entscheidung, mit Bahn oder Bus zum Urlaubsort zu kommen einfacher, wenn das Wissen um die gesicherte Mobilität am Urlaubsort vorhanden ist. Dazu sollten die Angebote und Fahrplanverbindungen digital über Internetseiten oder App abrufbar und vor Ort als Faltblätter erhältlich sein, so dass sich der Gast auch unterwegs jederzeit über Fahrzeiten und Umsteigemöglichkeiten informieren kann. Ein positives Beispiel in der Region stellt das Fahrplanheft für den Harz dar, in dem alle Bus und Bahnlinien einschließlich der Harzquerbahn zu finden sind.
Diese Betrachtung zu unserer Region erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sie wurde aus der Perspektive des Auswärtigen vorgenommen, der unsere Region noch nicht kennt, bzw. aus der Perspektive von Menschen aus unserer Region, die selten Bus oder Bahn fahren. „Überzeugungstäter“, die öffentliche Verkehrsmittel ohnehin nutzen, finden meist auch die vorhandenen Angebote.

Ziel einer künftig umweltfreundlicheren Verkehrspolitik in Tourismusregionen muss sein, öffentliche Verkehrsangebote zu schaffen sowie diese offensiv und gleichberechtigt zu den Angeboten für automobile Gäste zu vermarkten. Dazu ist eine noch engere Zusammenarbeit zwischen Tourismusverbänden und Verkehrsunternehmen bzw. -verbünden notwendig. Auf der Seite der Verkehrsanbieter wird bereits für derartige Angebote geworben, durch die Tourismusgesellschaften muss hier mehr getan werden. Dies muss auch Ziel der Landesregierungen werden und in die Tourismusförderung eingehen. In dieser Hinsicht ist der Fakt nicht erstaunlich, dass gerade für Sachsen weniger Angebote zu finden waren als in den beiden anderen Ländern, in deren Verkehrspolitik der öffentliche Nahverkehr einen höheren Stellenwert besitzt.
Es ist eine erstrebenswerte Vision, dass künftig auch im Erzgebirge, Thüringer Wald oder im Harz mehr Gäste attraktive Angebote von Bus und Bahn nutzen können und somit die Parkplätze leerer werden …

VCD ELBE-SAALE

Satzungsänderung

Auf der kommenden Mitgliederversammlung am 22. März soll die Satzung des VCD-Landesverbands Elbe-Saale e.V. in einer Reihe von Punkten geändert werden. Veranlassung sind geänderte formelle Voraussetzungen für die Steuerbegünstigung gemeinnütziger Körperschaften, die den Vorstand veranlassten, den Satzungstext einer generellen Durchsicht zu unterziehen. Fragen hierzu bitten wir bis spätestens 1. März an die Geschäftsstelle zu richten.

SATZUNGSÄNDERUNGSANTRAG

Antragssteller: Landesvorstand
Die Satzung des VCD Landesverbandes Elbe-Saale ist wie folgt zu ändern:
Anmerkung: Neue und geänderte Passagen sind ***kursiv und fett***. Passagen die entfallen sind *kursiv*.

Gültige Fassung vom 20.3.2010	Zu ändernde Fassung	s. auch ...
§ 1 Name und Sitz (1) Der Verein führt den Namen „Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Elbe-Saale e. V.“ Im folgenden Text steht hierfür LV.	**§ 1 Name und Sitz** (1) Der Verein führt den Namen „Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Elbe-Saale e. V.“, ***nachstehend „Verein“ genannt.***	
(2) Der LV hat seinen Sitz in Leipzig und ist im Vereinsregister eingetragen.	(2) Der ***Verein*** hat seinen Sitz in Leipzig und ist im Vereinsregister eingetragen.	
(3) Der LV ist eine Untergliederung des „Verkehrsclub Deutschland e.V.“, abgekürzt „VCD“ und erkennt dessen Satzung an. Er vertritt die Mitglieder, die Ziele und die Aufgaben des VCD in den Freistaaten Sachsen und Thüringen sowie im Bundesland Sachsen-Anhalt.	(3) Der ***Verein*** ist eine Untergliederung des „Verkehrsclub Deutschland e.V.“, abgekürzt „VCD“ und erkennt dessen Satzung an. Er vertritt die Mitglieder, die Ziele und die Aufgaben des VCD in den Freistaaten Sachsen und Thüringen sowie im Bundesland Sachsen-Anhalt.	
(4) Der LV ist parteipolitisch unabhängig.	(4) Der ***Verein*** ist parteipolitisch unabhängig.	
§ 2 Ziele und Aufgaben (1) Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung *von 1977 (§ 52 AO).*	**§ 2 Ziele und Aufgaben** (1) Der Verein verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke im Sinne des Abschnitts „Steuerbegünstigte Zwecke“ der Abgabenordnung. ***Zweck des Vereins ist die Förderung des Umweltschutzes. Der Satzungszweck wird verwirklicht durch den Einsatz für ein menschengerechtes und umweltverträgliches Verkehrswesen.***	
(2) *Der Verein tritt ein für ein menschen- und umweltverträgliches Verkehrswesen*. Zu seinen Aufgaben gehört die Interessenvertretung von Fußgängern/innen, Radfahrern/innen, Benutzern/innen öffentlicher Verkehrsmittel sowie umweltbewussten Autofahrern/innen und Motorradfahrern/innen.	(2) Zu seinen Aufgaben gehört die Interessenvertretung von Fußgängern/innen, Radfahrern/innen, Benutzern/innen öffentlicher Verkehrsmittel sowie umweltbewussten Autofahrern/innen und Motorradfahrern/innen.	

Gültige Fassung vom 20.3.2010	Zu ändernde Fassung	s. auch ...
Der Verein setzt sich besonders ein für: 1. die Reduzierung von motorisiertem Verkehrsaufkommen; 2. die Sicherheit und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer/innen unter besonderer Berücksichtigung von Kindern, älteren Menschen und Behinderten; 3. die sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen; 4. die Verminderung der Umweltbelastungen durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz und Schadstoffe; 5. den Vorrang von umweltverträglichen Verkehrsmitteln im Personenverkehr (z. B. Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel) und im Güterverkehr; 6. eine fußgängerfreundliche Verkehrspolitik und -planung; 7. den Erhalt und die Schaffung verkehrsarmer Räume und Siedlungsstrukturen; 8. den Schutz der Natur und der Kulturgüter vor schädlichen Verkehrsauswirkungen; 9. den Schutz der Landschaft vor weiterem Straßenbau; 10. eine Förderung umweltschonender sozialverträglicher Geschwindigkeiten.	Der Verein setzt sich besonders ein für: 1. die Reduzierung von motorisiertem Verkehrsaufkommen; 2. die Sicherheit und Gesundheit aller Verkehrsteilnehmer/innen unter besonderer Berücksichtigung von Kindern, älteren Menschen und ***Menschen mit Behinderungen***; 3. die sparsame Verwendung von Energie, Raum und Rohstoffen; 4. die Verminderung der Umweltbelastungen durch Lärm, Erschütterungen, Schmutz und Schadstoffe; 5. den Vorrang von umweltverträglichen Verkehrsmitteln im Personenverkehr (z. B. Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel) und im Güterverkehr; 6. eine fußgängerfreundliche Verkehrspolitik und -planung; 7. den Erhalt und die Schaffung verkehrsarmer Räume und Siedlungsstrukturen; 8. den Schutz der Natur und der Kulturgüter vor schädlichen Verkehrsauswirkungen; 9. den Schutz der Landschaft vor weiterem Straßenbau; 10. eine Förderung umweltschonender ***und*** sozial verträglicher Geschwindigkeiten.	§ 2 (1)
(3) Der Vereinszweck soll insbesondere erreicht werden durch: 1. Informations- Aufklärungs- und Weiterbildungsveranstaltungen für Verkehrsteilnehmer/innen, Planer/innen und Vereinsmitglieder; 2. Beratung von Verkehrsteilnehmern/innen über die Nutzung und Verwendung geeigneter Verkehrsmittel; 3. Verbraucherberatung auf dem Gebiet des Verkehrsverhaltens; 4. Verkehrsaufklärung und -erziehung zur Förderung eines sozial- und umweltverträglichen Verkehrsverhaltens; 5. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichungen; 6. Initiierung und Förderung von Forschungsvorhaben; 7. Herausgabe einer Mitgliederzeitschrift; 8. Mitwirkung bei Planungsverfahren für Verkehrsprojekte und bei gesetzgeberischen Vorhaben.	(3) Der Vereinszweck soll insbesondere erreicht werden durch: 1. Informations-, Aufklärungs- und Weiterbildungsveranstaltungen, ***insbesondere*** für Verkehrsteilnehmer/innen, Planer/innen und Vereinsmitglieder; 2. Beratung von Verkehrsteilnehmern/innen über die Nutzung und Verwendung geeigneter Verkehrsmittel; 3. Verbraucherberatung auf dem Gebiet des Verkehrsverhaltens; 4. Verkehrsaufklärung und -erziehung zur Förderung eines sozial- und umweltverträglichen Verkehrsverhaltens; 5. Öffentlichkeitsarbeit und Veröffentlichungen; 6. Initiierung und Förderung von Forschungsvorhaben; 7. Herausgabe einer Mitgliederzeitschrift; 8. Mitwirkung bei Planungsverfahren für Verkehrsprojekte und bei gesetzgeberischen Vorhaben.	
	(4) Der Verein unterstützt den VCD Bundesverband aktiv bei der Durchführung von Aktionen und Kampagnen.	
	(5) Zur Durchsetzung seiner Ziele kann der Verein auch mit Gruppen, Vereinen und Personen zusammenarbeiten, die nicht Mitglied im VCD sind.	
	6) Auf Grund der zentralen Bedeutung der Region seines Wirkungsbereichs für die künftigen europäischen Verkehrsströme strebt er eine zweckdienliche Zusammenarbeit mit Verbänden insbesondere in Polen und Tschechien an, die ebenfalls für umweltschonendes und sozial verträgliches Verkehrsverhalten eintreten.	
§ 3 Selbstlosigkeit (1) Der LV ist selbstlos tätig. Er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.	**§ 3 Selbstlosigkeit** (1) Der ***Verein*** ist selbstlos tätig. Er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.	
(2) Mittel des LV dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Mitglieder erhalten keine Zuwendungen aus Mitteln des LV, *außer im Rahmen vertraglich geregelter Leistungen*.	(2) Mittel des ***Vereins*** dürfen nur für die satzungsgemäßen Zwecke verwendet werden. Mitglieder erhalten in ihrer Eigenschaft als Mitglieder keine Zuwendungen aus Mitteln des Vereins.	
(3) Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Körperschaft fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden.	(3)Es darf keine Person durch Ausgaben, die dem Zweck der Körperschaft fremd sind, oder durch unverhältnismäßig hohe Vergütungen begünstigt werden. ***Die Mitglieder haben bei ihrem Ausscheiden oder bei der Auflösung des Vereins keinen Anspruch auf das Vereinsvermögen.***	
§ 4 Untergliederungen (1) Im Wirkungsbereich des LV können territoriale Untergliederungen des VCD gegründet werden, *die selbständig entscheiden, ob sie sich in das Vereinsregister eintragen lassen. Über die Anerkennung der Untergliederungen entscheidet der Vorstand des LV.*	**§ 4 Untergliederungen** (1) Im Wirkungsbereich des ***Vereins*** können territoriale Untergliederungen des VCD gegründet werden. ***Gliederungen, die den Status eines eingetragenen Vereins besitzen, führen den Begriff „...verband", die übrigen den Begriff „...gruppe". Gründung und Änderung weiterer Gliederungen bedürfen der Zustimmung des Vereins. Die so anerkannten Gliederungen dürfen den Namen und das Logo des Verbandes führen.***	

Gültige Fassung vom 20.3.2010	Zu ändernde Fassung	s. auch ...
(2) Der LV vertritt die Interessen der VCD-Untergliederungen in den Freistaaten Sachsen und Thüringen sowie im Bundesland Sachsen-Anhalt gegenüber dem VCD Bundesverband. Er unterstützt den VCD Bundesverband bei Aktionen und Kampagnen insbesondere in den Freistaaten Sachsen und Thüringen sowie im Bundesland Sachsen-Anhalt.	***(2) Gliederungen können ihre Angelegenheiten selbständig durch eigene Satzung regeln. Diese dürfen nicht im Widerspruch zu dieser Satzung und den Ordnungen des Vereins, der Satzung des Bundesverbands sowie der Beitrags- und Finanzordnung des Bundesverbandes stehen. Insbesondere muss gewährleistet sein,*** ***• dass die Ziele und Aufgaben des Bundesverbandes gemäß § 2 übernommen werden,*** ***• dass die Verbände gemeinnützig sind,*** ***• dass Mitglieder von Gliederungen auch Mitglieder des Bundesverbandes sind,*** ***• dass Mitgliedsbeiträge nur vom Bundesverband erhoben werden,*** ***• dass die Mitgliederverwaltung ausschließlich vom Bundesverband wahrgenommen wird,*** ***• dass die Ordnungen des Bundesverbandes anerkannt werden und*** ***• dass die Entscheidungen des Bundesverbandes nach § 4 (5) übernommen werden.***	§ 4 (4)
(3) Zur Durchsetzung seiner Ziele kann der LV mit auch mit Gruppen, Vereinen und Personen zusammenarbeiten, die nicht Mitglied im VCD sind.		§ 2 (4)
(4) Auf Grund der zentralen Bedeutung der Region seines Wirkungsbereichs für die künftigen europäischen Verkehrsströme strebt er eine zweckdienliche Zusammenarbeit mit Verbänden insbesondere in Polen und Tschechien an, die ebenfalls für umweltschonendes und sozial verträgliches Verkehrsverhalten eintreten.		§ 2 (5)
	(3) Satzungen und Satzungsänderungen der Gliederungen bedürfen der Genehmigung des Vorstands. Die Genehmigungen sind vor einer eventuellen Anmeldung zum Vereinsregister einzuholen.	
	4) Der Verein vertritt die Interessen der VCD-Untergliederungen in den Freistaaten Sachsen und Thüringen sowie im Bundesland Sachsen-Anhalt gegenüber dem VCD Bundesverband. Er unterstützt den VCD Bundesverband bei Aktionen und Kampagnen insbesondere in den Freistaaten Sachsen und Thüringen sowie im Bundesland Sachsen-Anhalt.	§ 4 (2)
	(5) Gliederungen sind an Beschlüsse und Weisungen des Vereins und des VCD-Bundesverbandes gebunden. Dies gilt nicht für solche Beschlüsse und Weisungen, die das Vermögen rechtsfähiger Gliederungen (eingetragene Vereine) betreffen.	
	(6) Gliederungen können ihren Status nicht in eine korporative Mitgliedschaft umwandeln.	
§ 5 Mitgliedschaft und Beiträge (1)Mitglied im VCD Landesverband Elbe-Saale ist jede natürliche oder juristische Person, • die als Mitglied im VCD beim Bundesverband geführt wird und • deren Wohn- bzw. Geschäftssitz im Freistaat Sachsen oder im Freistaat Thüringen oder im Bundesland Sachsen-Anhalt liegt, oder • die dem LV zur Betreuung vom VCD Bundesverband zugeordnet wurde.	§ 5 Mitgliedschaft und Beiträge (1)Mitglied im ***Verein*** ist jede natürliche oder juristische Person, • die als Mitglied im VCD beim Bundesverband geführt wird und • deren Wohn- bzw. Geschäftssitz im Freistaat Sachsen oder im Freistaat Thüringen oder im Bundesland Sachsen-Anhalt liegt, oder • die dem ***Verein*** zur Betreuung vom VCD-Bundesverband zugeordnet wurde.	
(2) Der LV überträgt die Mitgliederverwaltung (einschließlich der Aufnahme, der Entgegennahme der Austrittserklärung und des Ausschlusses) auf den Bundesverband des VCD. *Näheres regelt die Bundessatzung des VCD. Änderungen im § 2 der Satzung sind nur durch die Bundesdelegiertenversammlung des VCD möglich.*	(2) Der ***Verein*** überträgt die Mitgliederverwaltung (einschließlich der Aufnahme, der Entgegennahme der Austrittserklärung und des Ausschlusses) auf den ***VCD-***Bundesverband.	

Gültige Fassung vom 20.3.2010	Zu ändernde Fassung	s. auch ...
(3) Der LV erhebt keine zusätzlichen Mitgliedsbeiträge. Seine finanzielle Ausstattung regelt die Finanzordnung des VCD. Alle finanziellen Zuwendungen müssen für die satzungsgemäßen Ziele des Vereins verwendet werden. *Mitglieder haben bei ihrem Ausscheiden keinen Anspruch auf das Vermögen des LV.*	(3) Der ***Verein*** erhebt keine ***eigenen*** Mitgliedsbeiträge. ***Die Beitragspflicht richtet sich nach der Beitragordnung des VCD-Bundesverbands in der jeweils geltenden Fassung. Finanzielle Zuweisungen durch den VCD-Bundesverband sind in der Satzung und der Finanzordnung des VCD-Bundesverbands verbindlich geregelt.*** Alle finanziellen Zuwendungen müssen für die satzungsgemäßen Ziele des Vereins verwendet werden.	§ 3 (3)
§ 6 Rechte und Pflichten der Mitglieder (1) Die Mitgliedschaft im LV berechtigt zur Ausübung des Stimmrechts und zum Stellen von Anträgen in der Mitglieder-versammlung. Alle Mitglieder haben je eine Stimme und gleiches Stimmrecht. Juristische Personen dürfen keine Ämter und Mandate übernehmen.	**§ 6 Rechte und Pflichten der Mitglieder** (1) Die Mitgliedschaft im ***Verein*** berechtigt zur Ausübung des Stimmrechts und zum Stellen von Anträgen in der Mitglieder-versammlung. Alle Mitglieder haben je eine Stimme und gleiches Stimmrecht. ***Eine Übertragung des Stimmrechts ist unzulässig. Eine Vertretung einer juristischen Person als Mitglied muss durch eine schriftliche Vollmacht angezeigt werden.*** Juristische Personen dürfen keine Ämter und Mandate übernehmen. Fördermitglieder haben kein Stimmrecht.	
(2) Die Mitgliedschaft im LV verpflichtet zum Eintreten für die Ziele des Vereins und zur pünktlichen Beitragszahlung an den Bundesverband des VCD.	(2) Die Mitgliedschaft im ***Verein*** verpflichtet zum Eintreten für die Ziele des Vereins und zur pünktlichen Beitragszahlung an den VCD-Bundesverband.	
§ 7 Organe des Vereins Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand.	**§ 7 Organe des Vereins** Organe des Vereins sind die Mitgliederversammlung und der Vorstand.	
§ 8 Die Mitgliederversammlung (1) Die Mitgliederversammlung ist das oberste Organ des LV und zuständig für: • die Wahl des Vorstandes und der Kassenprüfer; • die Wahl der Delegierten und der Ersatzdelegierten zur Bundesdelegiertenversammlung des VCD mit einem Mandat für zwei Jahre; • die Entlastung des Vorstandes; • die Verabschiedung des Haushalts; • die Beschlussfassung zu Anträgen sowie • die Änderung der Satzung • den Erlass einer Finanzordnung.	**§ 8 Die Mitgliederversammlung** (1) Die Mitgliederversammlung ist das oberste Organ des ***Vereins*** und zuständig für: • ***die Beschlussfassung über grundlegende Richtlinien und Arbeitsprogramme,*** • ***die Entgegennahme des Rechenschaftsberichtes und die Entlastung des Vorstandes,*** • die Wahl des Vorstandes und ***zwei Kassenprüfer/innen***, • die Wahl der Delegierten und der Ersatzdelegierten zur Bundesdelegiertenversammlung des VCD mit einem Mandat für zwei Jahre, • die Entlastung des Vorstandes, • die Verabschiedung des ***Haushaltsplans***, • die Beschlussfassung zu Anträgen, • die Änderung der Satzung, • den Erlass einer Finanzordnung und ***eventueller anderer Ordnungen sowie*** • ***die Auflösung des Vereins.***	
(2) Die Mitgliederversammlung findet einmal jährlich statt. Tagesordnung, Termin und Tagungsort sind allen Mitgliedern spätestens vier Wochen davor bekannt zu geben. Eingeladen wird durch die Veröffentlichung der Einladung in der VCD-Mitgliederzeitschrift und/oder in einer vom LV an alle seine Mitglieder versandten Mitteilung (ggf. innerhalb anderer Meldungen). Eingeladen wird auch der Vorstand des VCD-Bundesverbandes. Die Mitgliederversammlung ist unabhängig von der Anzahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig.	(2) Die Mitgliederversammlung findet einmal jährlich statt. Tagesordnung, Termin und Tagungsort sind allen Mitgliedern spätestens vier Wochen davor bekannt zu geben. Eingeladen wird durch die Veröffentlichung der Einladung in der ***vereinseigenen oder einer anderen VCD-Mitgliederzeitschrift*** oder in einer vom Verein an alle seine Mitglieder versandten Mitteilung ***in Textform*** (ggf. innerhalb anderer Meldungen). ***Einzuladen ist*** auch der Vorstand des VCD-Bundesverbandes. Die Mitgliederversammlung ist unabhängig von der Anzahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig.	
(3) Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist mit einer Einladungsfrist von zwei Wochen über eine an alle Mitgliedern des LV zu versendende Mitteilung (ggf. innerhalb anderer Meldungen) vom Vorstand einzuberufen, • wenn das Interesse des Vereins dies erfordert oder • wenn ein Zehntel der Mitglieder es mit fester Tagesordnung schriftlich beim Vorstand beantragt.	(3) Eine außerordentliche Mitgliederversammlung ist ***vom Vorstand*** mit einer Einladungsfrist von mindestens zwei Wochen einzuberufen, ***wenn es*** • das Interesse des Vereins erfordert oder • ein Zehntel der Mitglieder ***unter Angabe des Zwecks und der Gründe*** schriftlich beim Vorstand beantragt. ***Für die Form der Einladung gilt Absatz 2 entsprechend.***	
(4) Anträge können von allen Mitgliedern gestellt werden. *Anträge zur Änderung der Satzung müssen so rechtzeitig beim Vorstand eingehen, dass sie zusammen mit der Einladung verschickt werden können.* Die übrigen Anträge müssen spätestens *zehn Tage* vor der Mitgliederversammlung beim Vorstand schriftlich eingegangen sein.	(4) Anträge können von allen Mitgliedern gestellt werden. ***Sie*** müssen spätestens ***zwei Wochen*** vor der Mitgliederversammlung beim Vorstand schriftlich eingegangen sein.	§ 8 (5)

Gültige Fassung vom 20.3.2010	Zu ändernde Fassung	s. auch ...
Später eingehende Anträge werden wie spontane Anträge aus der Mitgliederversammlung (Initiativanträge) gewertet, sie bedürfen der Unterschrift von mindestens fünf stimmberechtigten Mitgliedern. Ihre Behandlung unterliegt dem Willen der Mehrheit der auf der Mitgliederversammlung anwesenden stimmberechtigten Mitglieder.	Später eingehende Anträge werden wie spontane Anträge aus der Mitgliederversammlung (Initiativanträge) gewertet. Sie bedürfen der Unterschrift von mindestens fünf stimmberechtigten Mitgliedern. Ihre Behandlung unterliegt dem Willen der Mehrheit der auf der Mitgliederversammlung anwesenden stimmberechtigten Mitglieder.	
(5) Initiativanträge zur Änderung der Satzung sind nicht zulässig.	(5) ***Anträge zur Änderung der Satzung müssen so rechtzeitig beim Vorstand eingehen, dass sie den Mitgliedern zusammen mit der Einladung bekannt gegeben werden können.*** Initiativanträge zur Änderung der Satzung sind nicht zulässig.	§ 8 (4)
(6) Die Mitgliederversammlung fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen, es sei denn, Gesetz oder *Bundessatzung des VCD* schreiben eine andere Stimmenmehrheit vor. Bei Stimmengleichheit ist der gestellte Antrag abgelehnt.	(6) Die Mitgliederversammlung fasst ihre Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen, es sei denn, Gesetz oder ***diese Satzung*** schreiben eine andere Stimmenmehrheit vor. Bei Stimmengleichheit ist der gestellte Antrag abgelehnt.	
(7) Die Wahlen auf der Mitgliederversammlung erfolgen geheim, wenn dies ein anwesendes stimmberechtigtes Mitglied verlangt. Eine Listenwahl ist unzulässig.	(7) Die Wahlen auf der Mitgliederversammlung erfolgen geheim, wenn dies ein anwesendes stimmberechtigtes Mitglied verlangt. Eine Listenwahl ist unzulässig.	
(8) Mitgliederversammlungen sind öffentlich. Die Mitgliederversammlung wählt aus ihrer Mitte die Versammlungsleitung. Auf Beschluss der Versammlung können bestimmte Punkte der Tagesordnung in einem nichtöffentlichen Teil abgehandelt werden.	(8) Mitgliederversammlungen sind öffentlich. Die Mitgliederversammlung wählt aus ihrer Mitte die Versammlungsleitung. Auf Beschluss der Versammlung können bestimmte Punkte der Tagesordnung in einem nichtöffentlichen Teil abgehandelt werden.	
§ 9 Der Vorstand (1) Der Vorstand besteht aus • der/dem Vorsitzenden und zwei Stellvertretern (jeder der drei ist gemäß § 26 BGB allein vertretungsberechtigt), • dem/der Schatzmeister/in sowie • bis zu sieben weiteren Mitgliedern. Die Anzahl wird zu Beginn der Wahl bestimmt.	**§ 9 Der Vorstand** (1) Der Vorstand besteht aus • der/dem Vorsitzenden und zwei ***Stellvertreter/innen, von denen jede/r gemäß § 26 BGB allein vertretungsberechtigt ist***, • dem/der Schatzmeister/in sowie • bis zu sieben weiteren Mitgliedern. Die Anzahl wird zu Beginn der Wahl ***durch Beschluss der Mitgliederversammlung*** bestimmt.	
(2) Die Wahl der Vorstandsmitglieder erfolgt für zwei Jahre. Der Vorstand bleibt bis zur Wahl eines neuen Vorstandes im Amt. Wiederwahl ist möglich.	(2) Die Vorstandsmitglieder ***werden aus den Reihen der Vereinsmitglieder für zwei Jahre gewählt. Für die Wahl der/des Vorsitzenden und der Stellvertreter/innen hat jeweils ein separater Wahlgang zu erfolgen.*** Der Vorstand bleibt bis zur Wahl eines neuen Vorstandes im Amt. Wiederwahl ist möglich.	
(3) Vorstandsmitglieder können durch ein *Misstrauensvotum* der Mitgliederversammlung mit einfacher Mehrheit abgewählt werden. Auf derselben Versammlung hat die Wahl neuer Vorstandsmitglieder zu erfolgen.	(3) ***Einzelne*** Vorstandsmitglieder können durch ***Beschluss*** der Mitgliederversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen abgewählt werden. ***Die Abstimmung erfolgt geheim.*** Auf derselben Versammlung hat die Wahl neuer Vorstandsmitglieder zu erfolgen.	
(4) Bis zu drei vorzeitig ausgeschiedene Vorstandsmitglieder kann der Vorstand bis zur nächsten Mitgliederversammlung durch Kooptieren ersetzen.	(4) Bis zu drei vorzeitig ausgeschiedene Vorstandsmitglieder kann der Vorstand bis zur nächsten Mitgliederversammlung durch Kooptieren ersetzen.	
(5) Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mehr als die Hälfte der Vorstandsmitglieder anwesend sind. Bestandteil der Entscheidungsfindung kann eine Mitgliederbefragung sein.	(5) Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mehr als die Hälfte der Vorstandsmitglieder anwesend sind. Bestandteil der Entscheidungsfindung kann eine Mitgliederbefragung sein.	
(6) Der Vorstand gibt sich eine Geschäftsordnung. Ihm obliegt die Führung der laufenden Geschäfte des LV. Er kann hauptamtliche Mitarbeiter einstellen und entlassen. Bei der Tätigkeit für den LV entstehende Auslagen können in nachgewiesener Höhe entsprechend der Beschlüsse des Vorstandes ersetzt werden. Mitgliedern des Vorstandes kann im Rahmen eines Ansatzes des beschlossenen Haushalts eine angemessene Aufwandsentschädigung gewährt werden. Das Nähere regelt die Finanzordnung.	(6) Der Vorstand gibt sich eine Geschäftsordnung. Ihm obliegt die Führung der laufenden Geschäfte des ***Vereins.*** Er kann hauptamtliche Mitarbeiter einstellen und entlassen. Bei der Tätigkeit für den ***Verein*** entstehende Auslagen können in nachgewiesener Höhe entsprechend der Beschlüsse des Vorstandes ersetzt werden. Mitgliedern des Vorstandes kann im Rahmen eines Ansatzes des beschlossenen Haushalts eine angemessene Aufwandsentschädigung gewährt werden. Das Nähere regelt die Finanzordnung.	
(7) Beschlüsse des Vorstandes können bei Eilbedürftigkeit *schriftlich* oder fernmündlich gefasst werden, wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht.	(7) Beschlüsse des Vorstandes können bei Eilbedürftigkeit ***in Textform*** oder fernmündlich gefasst werden, wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht.	

Gültige Fassung vom 20.3.2010	Zu ändernde Fassung	s. auch ...
(8) Satzungsänderungen, die von Behörden aus Gründen des Steuer- und Gemeinnützigkeitsrechts oder des Vereinsrechts verlangt werden, können vom Vorstand ausgeführt werden.	(8) Satzungsänderungen, die von Behörden aus Gründen des Steuer- und Gemeinnützigkeitsrechts oder des Vereinsrechts verlangt werden, können vom Vorstand ausgeführt werden. ***Er hat die nächste Mitgliederversammlung darüber zu informieren.***	
§ 10 Allgemeine Bestimmungen (1) Über alle Sitzungen und Versammlungen sind Niederschriften anzufertigen, die *vom Protokollanten und vom Versammlungsleiter zu unterzeichnen sind.* Jedes Mitglied ist berechtigt, die Protokolle einzusehen.	**§ 10 Allgemeine Bestimmungen** (1) Über alle Sitzungen und Versammlungen sind Niederschriften anzufertigen. Jedes Mitglied ist berechtigt, die Protokolle einzusehen.	
(2) Für den Beschluss, den LV aufzulösen, ist ein Beschluss wie für eine Satzungsänderung oder die Mehrheit von drei Vierteln der in einer Urabstimmung abgegebenen Stimmen erforderlich.	***(2) Satzungsänderungen bedürfen einer Mehrheit von zwei Dritteln der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder sowie der Zustimmung des Vorstandes des VCD-Bundesverbandes.***	§ 10 (3)
(3) Bei Auflösung des LV oder bei Aberkennung des Rechts zur Namensführung durch den Bundesverband des VCD ist das Vermögen dem Bundesverband des VCD zu übertragen,der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Ziele zu verwenden hat. Das gleiche gilt, wenn die Verfolgung der satzungsgemäßen „steuerbegünstigten Zwecke“ wegfällt.	***(3) Über die Auflösung des Vereins beschließt die Mitgliederversammlung mit einer Mehrheit von drei Vierteln der anwesenden stimmberechtigten Mitglieder.***	§ 10 (2) § 10 (4)
	(4) Bei Auflösung des Vereins, der Aberkennung des Rechts zur Namensführung durch den VCD-Bundesverband oder bei Wegfall steuerbegünstigten Zwecke ist das Vermögen zu übertragen auf den Verkehrsclub Deutschland e.V., Berlin, eingetragen beim AG Charlottenburg unter VR 21177, der es unmittelbar und ausschließlich für gemeinnützige Ziele zu verwenden hat.	§ 10 (3)
§ 11 Schlussbestimmungen *(1) Diese Satzung ist aufgestellt auf der Grundlage der Bundessatzung des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD). Sie ist zu ändern, wenn dies durch eine Änderung der Bundessatzung des VCD erforderlich wird.*	**§ 11 Schlussbestimmungen** Diese Satzung ist aufgestellt auf der Grundlage der Bundessatzung des Verkehrsclub Deutschland e.V., Berlin (VCD). Sie ist zu ändern, wenn dies durch eine Änderung der Bundessatzung des VCD erforderlich wird.	
(2) Änderungen dieser Satzung bedürfen zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung des Vorstandes des Bundesverbandes des VCD.		§ 10 (2)
(3) Diese Satzung wurde auf der Gründungsversammlung des VCD LV Sachsen am 22.02.1992 beschlossen, sie wurde zuletzt auf der Mitgliederversammlung am 08.05.1999 einschließlich der Namensänderung und der Ausdehnung des Wirkungsbereiches geändert.		

Verkehrspolitischer Diskussionsabend mit Dr. Winfried Wolf und Prof. Dr. Matthias Gather

Zum Thema „Weltweite Krise und alternative Verkehrspolitik“ hatten der VCD Elbe-Saale, attac Erfurt, der Kreisverband Erfurt von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie DIE LINKE Erfurt mit ihrer AG ÖPNV im November in Erfurt geladen – und rund 70 Gäste kamen. Sie kamen, um Winfried Wolf nicht nur zu hören, sondern auch zu erleben: ein Mann, der bereits im Jahr 1986 sein verkehrspolitisches und -wirtschaftliches Damaskus-Erlebnis hatte und seither ohne Auto lebt. Winfried Wolf stammt aus Schwaben, macht keinen Hehl aus seiner Herkunft und insbesondere seiner Sympathie für den Protest gegen Stuttgart 21. Dieser Protest, der weiter gehe, aber medial ignoriert werde, so Wolf, war der Ausgangspunkt des Abends, der dann einen verkehrspolitischen Rundumschlag bot, der einem den „(Auto-)Wahnsinn mit Methode“ vor Augen führte.

Ausgangspunkt war die Krise der Weltwirtschaft. Wolf beschrieb etwa Chrysler und GM, die mit Staatsgeld vor dem Bankrott gerettet wurden, um dann dort weiter zu machen, wo sie aufgehört hatten: Mit der Überflutung des Planeten durch spritfressende Kraftfahrzeuge. Was in den Industrieländen kaum noch steigerungsfähig ist, wird umso mehr in den Schwellenländern angestrebt. Die Verdoppelung des weltweiten Kfz-Bestandes von derzeit bereits 1 Mrd. Fahrzeuge innerhalb der nächsten 15 Jahre, so Wolf. Eine Zahl, die kaum vorstellbar ist, vor allem, wenn man sich die Menge an Energie vorstellt, die sowohl für die Produktion als dann auch für den Betrieb erforderlich wird. Kein Wunder, dass Wolf in diesem Zusammenhang auf „Peak Oil“ zu sprechen kam, der ja nach einigen Wissenschaftlern bereits erreicht sei. Wolf zog das in Zweifel, weil die Gier der ölabhängigen Industrien wohl nur von ihrer ökologischen Skrupellosigkeit übertroffen werde. Die Öl verarbeitenden Konzerne hielten ein Drittel der weltweiten Profitmasse. Sie seien natürlich an einem entsprechenden „Wachstum“ und der Aufrechterhal-

tung des vom Öl abhängigen Verkehrssystems interessiert. Dabei sei das Mobilitätsbedürfnis der Menschen seit über 80 Jahren unverändert. Wolf zitierte einen Verkehrswissenschaftler aus dem Berlin der zwanziger Jahre, der dieses Bedürfnis auf 900 bis 1200 Zielbewegungen pro Jahr ermittelt hatte, ein Wert der nach wie vor gilt! Allerdings seien die Entfernungen um ein Vielfaches gestiegen, allein in den letzten 50 Jahren von 6.000 km auf jetzt 13.000 km pro Jahr – im Durchschnitt aller Menschen in Deutschland. Wolf zeigte aber nicht nur die erschreckende Entwicklung des Autoverkehrs, sondern brachte eindrucksvolle Zahlen auch für andere Verkehrsmittel: Der Flugverkehr habe sich allein von 1995 bis 2010 verdoppelt und solle dies innerhalb von 20 Jahren noch einmal tun. Der Frachtverkehr insgesamt steige überproportional im Verhältnis zur weltweiten Produktion. Diese Entwicklung führe insgesamt dazu, dass die wegen des gestiegenen Wirkungsgrads der Antriebe verursachte Energieeinsparung aufgefressen werde durch eine höhere Transportleistung: Die CO_2-Emissionen würden trotz Einsparungen pro Kilometer insgesamt steigen.

Betrachtet man die Zahlen der Verkehrsentwicklung, so scheint eine Wirtschaftskrise kaum zu existieren. Wolfs Vortrag machte deutlich, dass es sich nur um eine Schein- oder Teilkrise handeln muss. Es geht der Menschheit insgesamt gut, sonst könnten diese Steigerungen nicht erzielt werden. Allerdings wird auch klar, dass dieser Wohlstand falsch verteilt sein muss, da es wiederum genügend Menschen gibt, für die eine derartige individuelle Verkehrsleistung jenseits jeglicher Vorstellung liegt. Dass hier das Primat der Politik gefragt ist, hat auch Winfried Wolf nicht bestritten, aber ausgesprochen hat es dann später sein Co-Referent, Verkehrswissenschaftler Prof. Matthias Gather von der FH Erfurt, der die Analyse von Wolf nach eigenen Worten überwiegend teilte, aber auch mit kritischen Anmerkungen ergänzte.

Aufmerksame Diskussionspartner: Prof. Matthias Gather (links) und Dr. Winfried Wolf (rechts)

Die von Wolf genannten Mittel zur Gegensteuerung der erschreckenden Entwicklung wollte Gather nicht anzweifeln: kurze Wege durch flächendeckende Infrastruktur bei Arbeitsplätzen und Versorgung, Flächenbahn statt Hochgeschwindigkeitsrennstrecken. Verringerung des Flugverkehrs und eine Senkung der Transportintensität der Alltagsgüter. Allerdings machte Gather auch auf Probleme bei derartigen „Lösungen“ aufmerksam. So komme es z. B. zu induziertem Verkehr, wenn der ÖPNV als „Flatrate“ bezahlt werde (Stichwort „fahrscheinloser ÖPNV“), da jeder denke, er habe ja bezahlt, dann könne er es auch so viel es geht benutzen. Das sei aber kaum das erwünschte Ziel, daher plädierte Gather für eine Kostentransparenz und eine In-Rechnung-Stellung der Kosten des Verkehrs, aber eben aller Kosten, auch der gesamtgesellschaftlichen.

Beide Experten boten dem Publikum spannende Einblicke und Zusammenhänge. Dies wurde in der angeregten Diskussion mit dem Publikum deutlich. Hier wurde schnell klar, dass in Detailfragen, wie denn die Verkehrswende umzusetzen ist, verschiedenste Ansichten bei allen Beteiligten herrschen. Es bleibt zu hoffen, dass viele Besucher neue Einsichten und Ideen mitnehmen konnten, ihr eigenes Mobilitätsverhalten hinterfragen und zukünftig auch ihre Konsumentenmacht nutzen und regionale Produkte dem dänischen Käse aus bayerischer Milch vorziehen.

Zugverkehr Nossen-Meißen abbestellt

Die vielfältigen Bemühungen der Initiative zum durchgehenden Erhalt der Bahnstrecke Döbeln-Nossen-Meißen, die vom VCD aktiv unterstützt wurden – die NEUEN WEGE berichteten darüber in der vergangenen Ausgabe – waren leider erfolglos: Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) beschloss am 28. November, den Verkehrsvertrag für den Abschnitt Nossen-Meißen, der im Dezember 2015 endet, nicht zu verlängern und die Bahnen durch Busse zu ersetzen. Noch unmittelbar vor der Verbandsversammlung hatten Vertreter der Bürgerinitiative und des VCD zusammen mit den „Grünen“ aus den Landkreisen Mittelsachsen, Meißen und aus dem sächsischen Landtag eine Aktion organisiert, um die Verbandsvertreter an ihre Verantwortung für eine gute Bahninfrastruktur auch außerhalb der Großstädte zu erinnern. Über die Zukunft der von Leipzig kommenden Züge im Abschnitt Döbeln-Nossen wird der zuständige Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) im Frühjahr entscheiden. Schaut man in den Landesverkehrsplan 2025, so wäre die Abbestellung zwischen Döbeln und Meißen erst der Anfang eines Domino-Effektes, an dessen Ende der ländliche Raum in Sachsen komplett vom Schienenverkehr abgekoppelt sein wird.

Mitglieder werben!

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale wächst. Zum Ende des Jahres gehörten 1.298 Mitglieder dem Landesverband an. Überzeugen Sie Verwandte, Freunde oder Kollegen zu einer Mitgliedschaft in unserem Verband, damit bald die Mitgliederzahl die Marke von 1.300 übersteigt.

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Peterssteinweg 18 | 04107 Leipzig
Tel.: 0341.2155535 | Fax: 0341.2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org, www.vcd.org/elbe-saale

Bürozeit: montags 16–19 Uhr/donnerstags 10–12 Uhr

Büroleitung: Florian Quitzsch

Vorsitzender: Jan Krehl

Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:

Lutz Dressler (Radebeul) Presse, Straßenbau, Verkehrslärm
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de, Tel.: 0172.7321461

Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig) örtliche Ansprechpartner, Fußgänger, „Neue Wege“
E-Mail: thomas.hoscislawski@t-online.de, Tel.: 0341.2322248

Clemens Kahrs (Dresden) Schienenfernverkehr, städtischer Verkehr
E-Mail: clemenskahrs@nexgo.de, Tel.: 0179.7518502

Philipp Kosok (Erfurt) Luftreinhaltung, Radverkehr
E-Mail: kosok@me.com, Tel.: 0151.26043439

Jan Krehl (Halle) Fernbus, Fahrgastrechte, Kinder, Tourismus, Schifffahrt, Wasser, Schienenpersonennahverkehr, Eisenbahninfrastruktur, öffentlicher Personennahverkehr
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org, Tel.: 0176.79016825

Martin Lorenz (Halle) Güterverkehr
E-Mail: fahrdienstleiter1995@googlemail.com, Tel.: 0152.31891590

Dr. Michael Schmiedel (Leipzig) Auto,Klima, Car-Sharing, Flugverkehr
E-Mail: schmiedel.michael@web.de, Tel.: 0341.6404706

Koordination Fahrgastbeiräte: Gilbert Weise, Gera, Tel: 0365.7112702, E-Mail: gw806@freenet.de

VCD-Bundesverband
Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin
Tel.: 030.280351-0 | Fax: 030.280351-10, www.vcd.org

UNSERE KONTAKTE VOR ORT:

SACHSEN

Kreise Bautzen/Görlitz (ehem. Löbau-Zittau)
Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592.369361
E-Mail: Armin-uizo@web.de

Ortsgruppe Chemnitz
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.27238060
E-Mail: chemnitz@vcd.org | *Treffen: AG „Stadtverträgliche Mobilität“ der Agenda 21, jeden 3. Di/Monat, 17.30 Uhr, Umweltzentrum, Henriettenstraße 5*

Ortsgruppe Dresden
Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351.4218528
E-Mail: dresden@vcd.org | *Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 18.30 Uhr im Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18, 01067 Dresden,Tel.: 0351.4943-316*

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Mittwoch im Monat (außer im Dezember), 18.30 Uhr (im VCD-Büro, Peterssteinweg 18)

Kreis Leipzig
Hans-Martin Schlegel, Zwenkau, Tel.: 034203.44840
E-Mail: hms@brasil-recife.de

Kreis Meißen
Lutz Dressler, Tel.: 0172.7321461, E-Mail: lutz@pro-rikscha.de

Ortsgruppe Mittelsachsen
Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731.212521
E-Mail: mittelsachsen@vcd.org, *Treffen: nach Vereinbarung*

Kreis Nordsachsen
Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207.41504
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Sächsische Schweiz/Osterzgebirge (ehem. Weißeritzkreis)
Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde, Tel. 03504.618585
E-Mail: jens@osterzgebirge.org

Kreis Zwickau
Anne-Sophie Berner, Lichtenstein, Tel. 037204.87103
E-Mail: a-s.berner@web.de

SACHSEN-ANHALT

Altmarkkreis Salzwedel
Eva Stützel, Beetzendorf, Ökodorf Sieben Linden, 039000.51237 (d.), E-Mail: eva.stuetzel@siebenlinden.de

Ortsgruppe Burgenlandkreis
Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445.772894,
E-Mail: burgenlandkreis@vcd.org | *Treffen: Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat, 19.30 Uhr in der Taverne „Zum 11. Gebot“, Domplatz 21, 06618 Naumburg, weitere Treffen nach Vereinbarung*

Kreis Harz
Jens Kiebjieß, Osterwieck, Tel: 039421.68670
E-Mail: Kiebjiess@t-online.de

Kreis Mansfeld-Südharz
Marion Böhme, Hettstedt, Tel.: 03476.852391,
E-Mail: ma.boehme@email.de

Dessau-Roßlau
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.8591711, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Dienstag im Monat, 20.15 Uhr im Biergarten Riekchen, Scheplake 10, 06844 Dessau-Roßlau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

Regionalgruppe Halle-Saalekreis
Jürgen Bruder, Tel.: 0345.6871264, E-Mail: Halle@vcd.org
Treffen: nach Vereinbarung

Ortsgruppe Magdeburg
Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391.5570207
E-Mail: magdeburg@vcd.org

Kreis Wittenberg
Michael Schicketanz, Zahna, Tel.: 034924.20207
E-Mail: wittenberg@vcd.org

THÜRINGEN

Eisenach und Wartburgkreis
Norbert Gläser, Wutha-Farnroda, Tel.: 036921.301047,
E-Mail: noglwu@t-online.de

Ortsgruppe Erfurt
Andreas Grimm, Erfurt, Tel.: 0170.8861116, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Andreas Kavalier“, Andreasstraße 45, 99084 EF

Ortsgruppe Gera
Jens Schneider, Gera, Tel.: 0365.8002379, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Markt 1“, Gera

Jena
Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641.221747, UKapell@gmx.de

Kreis Saalfeld-Rudolstadt
Dr. Kerstin Bergmann, Rudolstadt. Tel.: 03672.410181
E-Mail: k.b.rud@web.de

Weimarer Land und Weimar
Matthias Altmann, Nohra-Obergrunstedt, Tel.: 03643.829710
E-Mail: ma.altmann@me.com

Impressum:

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V., Petersteinweg 18, 04107 Leipzig

Bankverbindungen: Spendenkonto: Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.

Erscheinungsweise: dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück

Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Dr. Thomas Hoscislawski, Jana Fischer. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig

Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Der Redaktionsschluss der Ausgabe 2/2014 ist am 28.03.2014. Ausgabe erscheint am 15.05.2014.

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de

Seit 15. Dezember 2013

Besser verbunden im MDV

Der neue PlusBus

Der neue **PlusBus** fährt für Sie meist im Stundentakt. Damit Sie besser mit der S-Bahn Mitteldeutschland und Ihrem Zug verbunden sind. Genaue Informationen finden Sie im kostenlosen Infomaterial bei Ihrem Verkehrsunternehmen und unter **www.mdv.de**

Im Stundentakt zu S-Bahn und Zug.
Die starken Buslinien im MDV.

© Brandung, Leipzig

Im MDV gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n