VCD Verkehrsclub Deutschland

Mobilitätsmagazin
für Sachsen,
Sachsen-Anhalt &
Thüringen

NEUE WEGE

Vielfältig mobil auf kurzen Wegen

- Nah-mobil in jedem Alter
- Landtagswahl in Sachsen-Anhalt
- Schneller von Leipzig nach Erfurt

Absender: **VCD LV Elbe-Saale e.V.** | Peterssteinweg 18 | 04107 Leipzig

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

VCD-Mitglieder erhalten dreimal jährlich die regionalen **NEUEN WEGE** und sechsmal jährlich die bundesweite **FAIRKEHR**

1
2016

Dem Biber in den Bau geschaut – die Elbauen bei Dessau

Einen Biber beim Nagen, Fressen oder Schlafen beobachten – wo kann man das schon? Gleich in der Nähe von Dessau befindet sich die Biberanlage Kapen.

Nach Erreichen der Bauhausstadt mit der Regional- oder S-Bahn fällt ein eigentümlicher Zug am Nachbarbahnsteig auf: Ein mit alten Fotos und einem historischen Plan verzierter Doppelstock-Schienenbus mit Namen „Fürst Franz“ oder „Fürstin Louise“. Beide Schienenbusse verbinden vom 19. März bis zum 3. Oktober täglich die Schlösser und Parks von Dessau, Oranienbaum und Wörlitz miteinander. Ab Dessau geht es los zwischen 9:15 Uhr und 17:15 Uhr im Zweistundentakt. Das „Gartenreich“ gehört seit fünf Jahren zum UNESCO-Weltkulturerbe. Die Strecke wurde mit Hilfe der Stadt Dessau, durch eine kleine, private Bahngesellschaft von Eisenbahnenthusiasten vor der Stillegung bewahrt und von 1998 bis 2001 umfangreich saniert. Nach der Insolvenz des Unternehmens aufgrund des Ausfalls der Triebwagen nach Unfällen an Bahnübergängen 2010, übernahm die Dessauer Verkehrs GmbH ab 2011 den Betrieb mit den umgestalteten Triebwagen.

Triebwagen „Fürst Franz“ und „Fürstin Louise“

Am Bahnhof Biosphärenreservat (Bedarfshalt) befindet sich das „Auenhaus“, das Informations- und Besucherzentrum des Biosphärenreservats „Mittelelbe“. Die Auenwälder und -wiesen zwischen den Altarmen der Elbe sind eines der letzten Rückzugsgebiete für seltene Pflanzen- und Tierarten. Die vergleichsweise noch maßvollen Eingriffe des Menschen in den Flusslauf haben einen in Europa einzigartigen Naturraum erhalten.

Die Überflutungsgebiete der Elbe bilden einen einzigartigen Rückzugsraum für viele Tierarten.

Der Naturlehrpfad „Kapenniederung“ führt vom Auenhaus durch den Wald zur Biberfreianlage (2,5 km). Von einem Aussichtsturm haben Besucher einen Überblick über das Gelände des fleißigen Nagers. Wenn man leise ist, kann man ihn in einer Blockhütte durch eine Fensterscheibe in seinem trauten Heim in der Biberburg beobachten. Tagsüber nämlich schläft das abend- und nachtaktive Tier. Geöffnet ist am Wochenende und nach Vereinbarung.

Etwas versteckt finden sich vielerorts die Spuren von Bibern, so auch neben dem Weg zum „Kapenschlösschen“. Das Jagdhaus Kapen im Norwegerstil beherbergt die Reservatsverwaltung. Etwa 2 – 3 km führt nun der Wanderweg R1 weiter nach Vockerode mit seiner sehenswerten neugotischen Dorfkirche.

Die Fassade des gotischen Hauses zum Kanal hin ist der venezianischen Kirche „Maria dell‘ Orto“ nachempfunden

Von hier aus folgt der historische Fürst-Franz-Wanderweg dem Flussufer und den Elbwiesen zum größten Park des Gartenreichs (5 km). Der Wörlitzer Park war einer der frühesten und bedeutendsten Landschaftsgärten auf dem europäischen Festland. Er wurde von 1764 bis 1800 von Fürst Leopold Friedrich Franz von Anhalt-Dessau gestaltet. Kanäle und Seen, Schlösser und Tempel, Statuen und Grotten – ständig kann der Besucher Neues entdecken. Sichtachsen geben den Blick auf die neugotischen und klassizistischen Bauwerke frei. Fähren und Brücken verbinden die fünf Gartenanlagen miteinander. Wahrzeichen der Stadt Wörlitz ist der 66 m hohe Turm der St. Petri-Kirche. Im Sinne der Aufklärung steht sie gleichberechtigt neben der Synagoge. Sehr sehenswert sind auch das Rathaus und das Schloss ganz im Stil englischer Landhäuser. Vom Bahnhof Wörlitz fährt der Schienenbus von 10:05 Uhr bis 18:05 Uhr alle zwei Stunden zurück nach Dessau.

Die Kirche St. Petri liegt an der Grenze zwischen Stadt und Park

Die Fahrt zum Biosphärenreservat und die Rückfahrt ab Wörtliz kosten jeweils 3,50 Euro, ermäßigt 2,50 Euro. Fahrräder können kostenfrei mitgenommen werden. Es gibt auch Familientageskarten (9,50 Euro für 1 Erw. und 1 Kind oder 18 Euro für 2 Erw. und bis zu 3 Kinder). Zudem gibt es Kombiangebote, welche die Hin- und Rückfahrt sowie die Stadtführung in Oranienbaum oder die Parkführung in Wörlitz beinhalten.

Weitere Informationen zu den Schienenbussen und Fahrpreisen finden Sie auf www.dvg-dessau.de. Das Biosphärenreservat, den Biberbau, das Auenhaus und vielfältige Angebote finden Sie auf www.mittelelbe.com sowie den Wörlitzer Garten unter www.woerlitz-information.de.

Viel Spaß auf Ihrer Tour durch die Elbauen wünscht Ihnen
Ihr Michael Bartnik

Ganz nah dran ...

... an unseren Lesern sind wir in dieser Ausgabe mit dem Thema Nahmobilität. Hier können alle mitreden, schließlich sind kurze Wege im Wohnquartier, zur Schule, ins Theater oder zum Seniorentreff Teil des Alltags und dazu ein klassisches Thema für den VCD.

Urbanität leben heißt für uns Lebensqualität erfahren. Einmal schnell um die Ecke zum Einkaufen, ins Kino oder zu Freunden, das Ganze zu Fuß oder mit den Fahrrad, mit Kinderwagen oder Rollator, in jedem Fall aber ohne auf eine Autofahrt angewiesen zu sein. Diese Vorzüge im Lebensumfeld zu genießen heißt aber auch, sich bewusst für einen urbanen Lebensort zu entscheiden. In einer Zeit, in der ein Arbeitsplatz nicht immer im nahmobilen Wohnumfeld liegt, hat diese Urbanität aber auch für den eine gesunde Wirkung, der nach dem Arbeitsweg den Rest des Tages guten Fußes oder per Fahrrad unterwegs sein kann.

In Zeiten der Rückbesinnung auf das urbane Leben, sei es bei jungen Familien oder der Generation ab 60, die städtische Angebote von Kindergarten, Schulen über Kultur bis zur Gesundheitsfürsorge ohne lange Wege wieder höher als das Grundstück jenseits der Stadt schätzen, ist es geboten, unserem Lebensumfeld bewusst eine neue städtebauliche Qualität zu geben. Attribute für diese sind neue Dimensionsverteilungen im Städte- und Verkehrsbau, Barrierefreiheit oder intelligentes Stadtgrün, welches in seiner Vernetzung über die öffentlichen Sphäre hinaus in die privaten Räume hinein strebt.

Wer Nahmobilität fördert, erreicht gesunde Bewegungsformen, mehr Kommunikation und eine saubere Luft in einem leiseren Stadtumfeld. Den für Viele erlebnisreichen Lebensraum Stadt zu schaffen, ist eine anspruchsvolle und ungemein spannende, aber auch kreative Aufgabe. ◆

Mobilisieren auch Sie in diesem Sinne Ihre Ideen für das tägliche Umfeld. Es lohnt sich!

Ihr Jens Schneider

Senden Sie uns Ihr Foto

Für die eingesandten Motive zur Mobilität per Pedes oder per Rad dankt die Redaktion sehr herzlich. Für die nächste Ausgabe senden Sie uns Ihr Foto bitte bis zum 16. Mai 2016. Diesmal geht es um das unterwegs Sein auf, im, am, unter und über dem Wasser: ob schwimmend, paddelnd, radelnd, wandernd am Fluss, See oder Bach. Senden Sie Ihr Motiv mit zwei bis drei erläuternden Sätzen an foto@vcd-mitte.de. Beachten Sie dabei, dass die Bildrechte bei Ihnen liegen und erkennbar abgebildete mit der Veröffentlichung einverstanden sind.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit Wasser und dabei stets eine trockene Kamera.

Das Leserfoto von Gerda Tausendschön zeigt die City-Bahn in Lichtenstein im Jahr 2012 während der Mittagszeit, in der vor allem die Schüler der Berufsschule und auch des Gymnasiums abfahren.

VCD Verkehrsclub Deutschland

Einladung

zur Mitgliederversammlung des VCD-LV Elbe-Saale

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

Termin: 16. April 2016, 10.30 Uhr
Ort: Umweltbundesamt, Wörlitzer Platz 1, 06844 Dessau-Roßlau, Raum 0.172

Tagesordnung:

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
2. Rechenschaftsbericht des Vorstands
3. Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
4. Aussprache
5. Anträge
   Mittagspause
6. Haushaltsplan
7. Bericht aus dem Bundesverband
8. Verabschiedung des „Dessauer Manifests“ (Arbeitstitel) – Resolution an die neue Landesregierung von Sachsen-Anhalt
9. Vortrag von Ines Bockhardt (UBA, FG Umwelt und Verkehr)
10. Konstituierung der Arbeitskreise

Für ein kostengünstiges Mittagsangebot wird gesorgt.

Hinweise:

Das Umweltbundesamt ist vom Bahnhof Dessau in fünf Minuten zu Fuß erreichbar.

Für einkommensschwache Mitglieder ist eine Fahrtkostenerstattung möglich. Bitte richten Sie Ihren Antrag bis spätestens 2. April an die Landesgeschäftsstelle.

Schriftliche Anträge (Punkt 5 der Tagesordnung) richten Sie bitte ebenfalls bis spätestens 2. April an die Landesgeschäftsstelle.

Wir sind alle nahmobil

Über die Wiederentdeckung der kurzen Wege

Alle tun es, aber fast niemand ist sich dessen bewusst. Jeden Morgen, wenn wir unser Haus oder unsere Wohnung verlassen und auf die Straße treten. Egal, ob wir uns dann aufs Fahrrad schwingen um Brötchen zu kaufen oder ob wir fünf Minuten laufen, um mit dem nächsten Bus oder der Straßenbahn zur Arbeit oder in die Uni zu fahren: wir sind alle nahmobil.

Nahmobilität ist im Trend

Immer öfter wird von einem neuen Trend berichtet: der Nahmobilität. Nicht nur in der Verkehrswissenschaft, auch Politiker und Stadtverwaltungen sprechen mittlerweile vom Wert der Nahmobilität. In Zeitungen und den sozialen Medien wird darüber diskutiert und gar die Nahmobilität 2.0 ausgerufen. In Nordrhein-Westfalen ist man sich sogar ziemlich sicher, dass wir dem Ziel schon nahe sind: Dort heißt es: „Der Übergang in eine neues Mobilitätszeitalter mit einer multimodalen und klimafreundlichen Mobilitätskultur ist bereits eingeleitet."

Das bevölkerungsreichste Bundesland, genauer gesagt die „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V." (kurz AGFS) ist sich auch deswegen so sicher, weil sie gewissermaßen als Erfinder der Nahmobilität bezeichnet werden kann und dieses Ziel seit etlichen Jahren engagiert verfolgt. Gegründet wurde die AGFS vor über 20 Jahren um die Radverkehrsförderung in Nordrhein-Westfalen voranzubringen. Seitdem ist ein Netzwerk von Gemeinden und Städten entstanden, die sich untereinander austauschen, um die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Mittlerweile gibt es eine unabhängige Geschäftsstelle, die die Zusammenarbeit koordiniert und die Umsetzung der Maßnahmen in den einzelnen Mitgliedskommunen kritisch begleitet. Unterstützt wird die AGFS dabei vom zuständigen Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr.

NRW hat einen Aktionsplan

Vor mehr als zehn Jahren entstand dort bereits die Grundidee der Nahmobilität. Die AGFS wollte nicht mehr nur den Radverkehr betrachten, sondern ein größeres Feld der Mobilität abdecken und der Debatte um die „Stadt der kurzen Wege" neue Impulse geben. 2007 veröffentlichte die AGFS unter dem Titel „Nahmobilität im Lebensraum Stadt" ihr Leitbild einer gesunden, bewegungsfreundlichen und lebendigen Stadt. Durch konstante Überzeugungsarbeit gelang es der AGFS schließlich vor drei Jahren, gemeinsam mit der Landesregierung einen „Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität" auf den Weg zu bringen, in dem ressortübergreifende Maßnahmen und Vorteile für eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen und Wegen aufgezeigt sowie strategische Ziele festgelegt wurden.

Die Landesregierungen in Thüringen und Sachsen sind derweil noch lange nicht so weit wie im Westen der Republik. In keinem der beiden Bundesländer findet sich in den nach den Wahlen 2014 geschlossenen Koalitionsverträgen der Begriff „Nahmobilität". Allenfalls Hinweise gibt es, dass auch die Regierungen hierzulande sich dem nichtmotorisierten Verkehr widmen wollen. Thüringen will Fußwegekonzepte unterstützen, in Sachsen sollen Modellprojekte für den Fußgänger- und Radverkehr gefördert werden.
All dies klingt wenig ambitioniert, wenn man bedenkt, dass wir alle nahmobil sind – und das jeden Tag.

Was genau ist Nahmobilität?

Selbst ein Autofahrer ist nahmobil, nämlich wenn er zu seinem Fahrzeug gelangen will, um damit davonzubrausen. Denn auch den Weg von der Haustüre zum Auto, das natürlich auch ein Carsharing-Fahrzeug sein kann, bezeichnet man als Nahmobilität. Grundsätzlich definieren sowohl die Wissenschaft als auch die Publikationen der AGFS Nahmobilität als alle nichtmotorisierten Bewegungsarten innerhalb eines Radius von wenigen Kilometern. Dazu gehört der Fußverkehr ebenso wie der Radverkehr, aber auch die Fortbewegung z.B. auf Inline-Skates oder mit Rollator oder Rollstuhl zählen in den Bereich der Nahmobilität. Aus Sicht der Stadtplaner ist Nahmobilität die Mobilität im Quartier, die mit eigener Muskelkraft zurückgelegt wird, in ländlichen Regionen ist es die innerörtliche Mobilität in Dörfern und kleinen Städten. Streng genommen zählen auch neue Formen wie Flashmobs, aber auch Demonstrationen und Aufmärsche – seien sie politisch motiviert oder aufgrund von Sportereignissen – zur Nahmobilität.
Es sind also vor allem die alltäglichen Wege, die jede und jeder von uns zurücklegt, um zur Arbeit, zum Arzt, zu Freunden oder ins Theater zu kommen.

Gesund, günstig, kommunikativ

In gewisser Weise waren die Menschen schon immer nahmobil, ganz sicher aber waren sie es, bevor der Begriff überhaupt geprägt wurde und seinen Weg in die Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung gefunden hat. Trotzdem hat die Verkehrs- und Stadtplanung des 20. Jahrhunderts die Möglichkeiten der Nahmobilität immer weiter begrenzt. Anstatt die Erreichbarkeit aller Einrichtung des täglichen Bedarfs in der unmittelbaren Umgebung herzustellen, wurden Städte nach unterschiedlichen Nutzungszwecken eingeteilt und aufgebaut und die Menschen somit gezwungen, immer weitere Wege zurückzulegen. Der Arbeitsplatz liegt heute in den meisten

Fällen nicht mehr vor der Haustür und der Wocheneinkauf wird am besten im Einkaufszentrum auf der grünen Wiese erledigt. Die Nahmobilität bleibt zwar ein wesentlicher Bestandteil der täglichen Wege, doch insgesamt werden die zurückgelegten Wege immer länger.

Dabei bietet die Nahmobilität so viele Vorteile, individuell wie auch gesamtgesellschaftlich. Kurze Wege werden zumeist mit eigener Muskelkraft zurückgelegt, sei es zu Fuß oder auf dem Rad. Das ist nicht nur gut für die eigene Gesundheit, denn nachweislich leben diejenigen gesünder, die sich viel bewegen. Nahmobile Menschen brauchen auch viel weniger Platz, als wenn sie mit dem eigenen Auto unterwegs wären. Gleichzeitig ist die notwendige Infrastruktur viel günstiger zu bauen und zu unterhalten. Nicht zuletzt fördert die Nahmobilität die Kommunikation untereinander. Nahmobile Menschen begegnen sich auf Augenhöhe und sind nicht durch ein schweres Blechkleid von ihrer Umgebung abgeschirmt. Die Fortbewegung wird gleichberechtigt, wenn nicht mehr die PS-Zahl entscheidet, wer Vorrang hat, die Verkehrssicherheit verbessert sich, da die Menschen besser aufeinander achtgeben. Längst verloren geglaubte soziale und ökonomische Kontakte entstehen neu, wenn die Menschen sich hauptsächlich nichtmotorisiert durch ihr Viertel, ihre Kleinstadt oder ihr Dorf bewegen. Der Einkauf im Laden um die Ecke gehört ebenso dazu wie der nette Plausch mit den Nachbarn auf der Straße oder im Park. Kurzum: Nahmobilität ist gesund, günstig und kommunikativ – für jeden einzelnen wie für die gesamte Gesellschaft.

Bewusstsein schaffen

Umso wichtiger ist es, dass die (Neu)Besinnung auf die Vorteile und damit die Förderung der Nahmobilität in unser Bewusstsein dringt. Stadtplaner, Verwaltung und politisch Verantwortliche müssen wieder lernen, dass Nahmobilität die Basis für eine umweltgerechte und soziale Fortbewegung ist. „Nahmobilität ist Basismobilität“ postuliert die AGFS und argumentiert, dass dadurch die Mobilität auf eine ökonomisch und ökologisch tragfähige und für alle Nutzer bezahlbare Grundlage gestellt wird. In der Konsequenz müssen wir deshalb eine Neudefinition des öffentlichen Raums vornehmen, vor allem, weil die Übernutzung der Verkehrsräume durch das Auto, insbesondere durch das expansive Parken, Nahmobilität und Naherholung behindert und begrenzt. Der jährliche Park(ing) Day, der auch in Mitteldeutschland immer weitere Verbreitung findet (vgl. Neue Wege 3/2015), ist ein Beispiel, wie auf diese strukturellen Missstände aufmerksam gemacht werden kann. Auch im Hinblick auf den Klimaschutz, die Erfordernisse der Luftreinhaltung und die Verbesserung der Lebensqualität durch die Reduzierung von Verkehrslärm ist die Nahmobilität von enormer Bedeutung. Eine zukunftsfähige Nahmobilität heißt mehr Fußverkehr, massenhafter und schnellerer Radverkehr sowie eine grundsätzliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Was wir ändern müssen

Konkret bedeutet dies eine Neuaufteilung des Straßenraums: nicht mehr von der Fahrbahnmitte nach außen, sondern von den Fußgänger- und Fahrradwegen zur Straßenmitte, bis hin zur kompletten Auflösung der Trennung der Verkehrsmittel wie es in den Shared Spaces praktiziert wird. Der schwächste Verkehrsteilnehmer steht dabei im Mittelpunkt, das Leitbild von der „Leichtigkeit des Verkehrs“ in der Straßenplanung muss ersetzt werden durch Parameter wie Fahr- und Gehkomfort, Klima- und Umweltverträglichkeit sowie Kosten.

In der Konsequenz heißt das, dass Städte und Gemeinden mehr Platz für Fußgänger, Flaneure und Radfahrer schaffen müssen. Da der öffentliche Raum oftmals begrenzt ist, kann dies nur auf Kosten des Autoverkehrs geschehen. Wir brauchen Radverkehrsnetze statt Umgehungsstraßen, Fußgängerzonen und Freisitze statt Parkplätze und Parkhäuser. Eine nahmobilitätsfreundliche Stadt, die das Potenzial des Fußverkehrs voll nutzt und Wert auf besondere Qualität und Abwechslungsreichtum der Infrastruktur legt, erzeugt die Bereitschaft zu mehr und längeren Fußwegen. Wir brauchen ein neues Mobilitätsleitbild, das die kommunale Verkehrspolitik grundsätzlich und dauerhaft auf ein gemeinsames Ziel ausrichtet: die Förderung der Nahmobilität. Die AGFS hat berechnet, dass schon heute fast zwei Drittel aller Wege im Nahbereich zurückgelegt werden könnten – wenn Infrastruktur, Stadtplanung und Förderpolitik entsprechend neu ausgerichtet werden.◆

Michael Schmiedel

Wir verbrennen uns selbst

Transporträder können dazu beitragen, dass dies nicht geschieht

Vor ein paar Tagen radelte ich an einer Tankstelle vorbei: Diesel 929! Eigentlich hatte ich gedacht, dass den Dealern in Sachen fossiler Brennstoffe der „Saft“ ausginge. Doch die Spritpreise auf der hell leuchtenden Anzeigetafel vermittelten eine ganz klare Botschaft: Es lohnt sich auch weiterhin nicht, über andere Verkehrsformen nachzudenken. Autofahren bleibt billig und selbst zum Bäcker ist es doch einfach viel bequemer.

Und dennoch hält, während uns die Nutzung der „Geldverbrennungsmaschine“ so leicht gemacht wird, der nicht mehr zu leugnende Trend an, dass sich immer mehr Menschen Gedanken über ihre Mobilität gerade in Bezug auf Kurzstrecken machen, das Auto stehen lassen oder mit anderen teilen, und den Motor in sich selbst entdecken! Ein absolut entscheidender Schritt, um die Mobilität unserer völlig verkehrs/t verstopften Städte zu verändern.

Die Umgestaltung urbaner Mobilität ist kein Prozess, der sich „einfach über Nacht“ abspielt. Doch immer mehr Städte nehmen diese Herausforderung ernst. Unter ihnen auch Kandidaten, bei denen wahrlich nicht auf der Hand lag, dass sie den Anspruch erheben würden, sich in Fahrradstädte zu verwandeln, wie z. B. London oder Paris. Das lässt hoffen. Die vielen Schritte aber, die zu wirklich nachhaltiger Mobilität, einer die Menschen willkommen heißenden Infrastruktur, ganz neuen urbanen Lebenswelten und einem damit verbundenen Lebensgefühl führen, benötigen meist Jahrzehnte und ein radikales Umdenken. Das ist leicht an der Entwicklung der „Umwelthauptstadt Europas 2014“ abzulesen: Kopenhagen arbeitet seit Beginn der 1960er-Jahre am „Umbau von der autogerechten zur fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt“ und hat sich nun das Ziel gesteckt, bis 2025 klimaneutral zu werden.[1]

Eins ist sicher: Fahrräder und Transporträder spielen in allen nachhaltigen Szenarien eine Schlüsselrolle. Der Befund des EU geförderten Cyclelogistics-Projekt spricht eine klare Sprache: *Es wurde errechnet, dass durchschnittlich 51% aller motorisiert zurückgelegten Transportfahrten in europäischen Städten von Fahrrädern oder Transporträdern abgedeckt werden könnten.*[2] Das große Interesse von immer mehr Dienstleistern und der Logistikbranche unterstreicht das noch nicht mal annähernd ausgereizte Potenzial dieser Lastenfahrzeuge. Gerade im Logistikbereich wird der Boom noch verstärkt durch immer ausgeklügeltere elektrische Antriebsunterstützung bis hin zu E-Rad-Lastzügen (jüngst wurde ein Bullitt mit Carla Cargo-Anhänger im Schlepptau gesichtet), bei denen dann selbst so manchem Automobilisten der Mund weit offen stehen bleibt.

Hierzulande wurde seit der „Kinderanhängerschwemme“ in den späten 1980er- und 90er-Jahren die Last eher hinterher gezogen. Aber ein Transportrad? Viel zu teuer! Kriegt man ja „einen Gebrauchten“ für, um mal die Waschmaschine, den Grünschnitt, die Kinder weg und den Hund zur Gassistrecke zu bringen. Doch möglicherweise sind da die vermeintlichen „Pfennigfuchser“ in die falsche Richtung unterwegs, denn so ein Velolaster mag ja in der Anschaffung teuer erscheinen – schließlich werden Preise ab gut 1500 EUR aufwärts abgerufen –, aber der Unterhalt hält sich – selbst für Pedelecs mit unleugbar teurem Akku-Ersatz – im Vergleich zu einem „Spritfresser“ in absolut überschaubaren Grenzen. Die Straßen jedoch, so sieht es jedenfalls immer noch in den meisten Städten aus, gehören den Staus, den Blechlawinen, den mittlerweile meist klimatisierten Verbrennungstätern. Warum es wohl jahrzehntelang keine wirklich einladende Verkehrspolitik gegeben hat, die auch Menschen mit Anhängern oder größeren und damit, zumindest dem Augenschein nach, auch schwieriger zu manövrierenden nachhaltigen Transportvelos auf die ausschließlich auf Autoverkehr ausgelegten Straßen lockte?

Doch damit scheint jetzt Schluss zu sein. Transporträder, bei deren Anblick gerade Kinder häufig erst mal die Frage stellen, „Was machen die da auf diesen groooßen Fahrrädern?“, sind voll im Kommen. Wenn die Kleinen erst mal eine Runde herumkutschiert worden sind, wollen sie meist gar nicht mehr aussteigen. Diese Renaissance baut aber nicht darauf auf, die Klassiker wie z. B. den SCO Long John oder dreirädrige Urahnen wie die Bakfietsen mit Blattfedern zu entstauben. Sie wird vielmehr angekurbelt durch Entwicklungen, die ebenfalls in den späten 1980er- und 90er-Jahren (im Gefolge der beiden Ölkrisen) einsetzten. Aus Projekten dieser Zeit gingen schon einige moderne Klassiker hervor. Das Christiania z. B., die Kiste auf drei Rädern, in der auch mal locker vier Kinder lachend durch den autobefreiten Stadtteil gefahren werden können. Aber auch der niederländische Hersteller Bakfiets, der 1999 das erste Kindertransportrad im Long-John-Stil auf zwei Räder stellte. Ab der Jahrtausendwende konnten in immer mehr Städten moderne Fahrradrikschas z.B. von Cycles Maximus (GB) oder Velocab (DE) gesichtet werden. Und bald darauf kam mit dem Bullitt die für lange Zeit ultimative Neuinterpretation des Long John in Alu,

Juergen Ghebrezgiabiher
Frei+schaffend in mehreren Disziplinen tätiger Sprachwerker. Übt sich nebenbei weiterhin in der Kunst des Laufradbaus und der Fahrradreparatur. Zusammen mit Velokosmopolit Eric Poscher arbeitet er an einem Buch zum Thema „Wie Transporträder unsere Mobilität revolutionieren“. CAR GO BIKE BOOM, das Buch der beiden Transportradliebhaber soll im Frühsommer diesen Jahres erscheinen.

Infos unter:
http://morgenlab.net/cargobikeboom und
https://www.startnext.com/cargobikeboom

sozusagen der erste „Porsche“ unter den Lastenrädern, auf den Markt.

All diese Räder – und mittlerweile viele, viele mehr – haben die jetzige Entwicklung und das Umdenken in Sachen Nahmobilität mit angeschoben. Sie haben ganz neue Slogans geprägt, wie *Die Lust an der Last* oder *Diesen Laster leiste ich mir*. Spaß-Slogans. Und die Freude an diesen neuen „Vehikeln“ ist ein fast ebenso wertvoller „Motor“, um aufs Rad zu steigen, wie unser Körper dafür, sie anzutreiben. In den letzten Jahren scheint zum ersten Mal wirklich neu ausgelotet zu werden, auf wie vielfältige Weise unser Nahverkehr noch veränderbar wäre. Zum ersten Mal wird das bisherige „Allverkehrsmittel“ ernsthaft in Frage gestellt und die Menschen beginnen – und das nicht nur privat – kreativ über die Dimensionierung und Verhältnismäßigkeit ihrer Mobilitätsbedürfnisse nachzudenken und Lösungen zu finden!
Und es hilft sicher, wenn wir nicht mehr mit Kanonen auf Spatzen schießen, wie z.B. bei der berühmt berüchtigte Autotour zum Bäcker, denn wer will schon wirklich weiter wertvollste Ressourcen verbrennen, nur um „aufs Gas“ statt in die Pedale zu treten, und dabei mit Sesselpupserlangmut die stetige Erwärmung unseres Planeten in Kauf nehmen, bis wir am Ende uns selbst „verbrannt“ haben werden?◆

Juergen Ghebrezgiabiher

[1]http://futurberlin.de/die-kopenhagisierung-von-berlin/
[2]http://www.cyclelogistics.eu/index.php?id=12

Zu Fuß in der Stadt von morgen

Ohne das Zu-Fuß-Gehen ist unsere alltägliche Mobilität kaum denkbar. Laut der letzten deutschlandweiten Erhebung werden 24 Prozent aller Wege hier zu Fuß zurückgelegt (MiD 2008). Gerade wird dieser wichtige Verkehrsträger durch Planung, Forschung und Verwaltung wiederentdeckt und erlebt eine kleine Renaissance.

Die Stadt der Zukunft wird die Stadt der kurzen Wege sein – mit einem starken Umweltverbund und einem größeren Anteil des Fußverkehrs am Modal Split, wie es sich bereits in Berlin, Frankfurt am Main, Rostock und Halle (SrV 2013) abzeichnet. Auch andere Kommunen haben das erkannt und setzen auf Beauftragte und Konzepte für den Fußverkehr; zunehmend nicht in isolierter Betrachtung sondern als Teil einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung sowie zur Erreichung ihrer Umwelt- und Klimaschutzziele.

Trotzdem wird noch zu wenig für die Fußgängerinnen und Fußgänger getan und ihre Belange meist nur mitgeplant oder in Abhängigkeit zum Auto- oder Radverkehr betrachtet. Damit, wie der Mobilitätsforscher Heiner Monheim es nennt, Aktivmobilität oder minimal invasiver Verkehr sich auch durchsetzen, sollte sich in der Verkehrspolitik und -planung einiges ändern.

Dass ein Veränderungsbedarf besteht, scheint zumindest mancherorts in Politik und Verwaltung angekommen zu sein, wie etwa der „Masterplan Gehen“ in Österreich oder die Kampagne zur Fußverkehrsförderung „Los geht‘s“ in Baden-Württemberg zeigen. Auch ein Blick über Mitteleuropa hinaus lohnt sich, wo vor allem im englischsprachigen Raum Konzepte der „Walkability“ umgesetzt werden. Durch die Veränderung der Verhältnisse, sprich der Infrastruktur, wird die Fußgängerfreundlichkeit erhöht, dadurch die körperliche Bewegung der BürgerInnen gefördert und darüber auch Gesundheitseffekte erzielt.

Wie sollte nun aber die Stadt der Zukunft, die Stadt der kurzen Wege, aus Fußgängersicht aussehen? Aufgrund der Kürze des Artikels nur ein paar Hauptpunkte:

- eine generelle Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- alle wichtigen Einrichtungen eines Ortes sowie Stadtteils sollten gut mit dem Umweltverbund erreichbar sein,
- durchgängige, qualitativ gute und barrierefreie Fußwegeverbindungen mit einem Fußwegenetz aus Haupt- und Nebenrouten, welche die Stadt durchziehen,
- autofreie Innenstädte, Quartiere und Fußgängerzonen,
- öffentlicher Raum sollte wieder als Lebensraum begriffen werden und die Aufenthaltsqualität von Straßen, Wegen und Plätzen erhöht werden.

Dazu gehört auch, entsprechend Geld in die Hand zu nehmen, zur Verbesserung der Infrastruktur und um das Zufußgehen mit einer guten Öffentlichkeitsarbeit im Bewusstsein der Menschen zu verankern. Faktoren wie der demografische Wandel, Urbanisierung, Lebensstile, Mobilitätskosten und -budgets etc. werden ebenso einen Einfluss haben. Eine wichtige Frage ist sicher auch, wie sich eine entschleunigte Fortbewegung wie das Gehen zu einer „beschleunigten Zeit“ verhält oder im kompletten Gegensatz dazu steht. Vielleicht ja auch gerade ein Argument dafür, wieder mehr zu Fuß zu gehen, um die eigene Umwelt bewusst(er) wahrzunehmen und zu erleben?

Monheim plädiert seit Jahren dafür, das Gehen wieder ernst zu nehmen und es zur Basis aller Mobilität und Urbanität zu machen. Wenn das in Politik und Planung ankommt und auch die Menschen begreifen, wie angenehm es ist, in einer entschleunigten Stadt der kurzen Wege mit weniger Lärm und mehr Aufenthaltsqualität zu leben, dann könnte die Stadt von morgen wieder mehr den FußgängerInnen gehören.◆

Florian Quitzsch

Vor jedes Haus – Vernetzte Mobilität heute und morgen

Die Mobilitätswelt ist so bunt wie noch nie: Bus, Bahn, Radverleih, Carsharing, Mitfahrvermittlung – kaum eine Option bleibt offen. Doch die Vielfalt ist gleichzeitig noch die höchste Nutzungshürde. Nahezu jeder Anbieter hat eigene Zugangssysteme und Konditionen. Um Mobilität ohne Privatauto ab jeder Haustür zu gewähren, müssen die Angebote einfach und einheitlich werden.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts umriss Werner Sombart eine damals wie heute gigantisch anmutende Vision: Die jüngste Epoche des Bahnbaus, schrieb der Professor der Nationalökonomie, werde damit enden, dass „vor jedes Haus eine Eisenbahn fährt." Die treibende Kraft dieses „reißend schnellen Fortschritts" sei die zunehmende Verwendung der Elektrizität, wie die Straßenbahn zeige. Bald werde auch das letzte Grundstück von den „sausenden Kulturträgern" durchschnitten. Sombart schloss mit den Worten: „Ich möchte das mitleidige Lächeln meines Nachfolgers von Anno 2000 sehen, wenn er die winzigen Zahlen liest, in denen die Verästelung unseres Verkehrsnetzes einstweilen zum Ausdruck kommt" (Sombart 1909, S. 262).

Diese Vision hat sich so nicht verwirklicht. An die Stelle von Schiene und Bahn traten Straße und Auto. Doch die Bedeutung des Privatautos als Universalfahrzeug für die Verbindung „von Tür zu Tür" nimmt ab. Eine Reihe von Trends erhärtet diese These: Der Impuls geht nicht mehr nur von sozialen „Randgruppen" aus, die gleichsam das richtige Leben im Falschen suchen. Die Mitte der Gesellschaft, vor allem junge Menschen im urbanen Umfeld, löst sich vom Auto als Einzelgerätschaft. Kleine, kluge Endgeräte machen es möglich. Der Finger auf dem Smartphone ersetzt gleichsam den Fuß am Gaspedal. Ein noch vor kurzem ungeahnter Boom des Teilens, Tauschens und Vermittelns scheint sich Bahn zu brechen – nicht frei von kommerziellen Hintergedanken, aber gerade deshalb medienwirksam, praktikabel und schlichtweg einleuchtend. Wie zu Sombarts Zeiten wird ein immer feineres Netz gesponnen, nun allerdings unsichtbar, ohne Landschaftszerschneidung, das dennoch jedes Haus, ja sogar jeden Menschen zu erreichen vermag. Es ist der Verbund aus Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrs, der völlig neue Möglichkeiten eröffnet und einen „dritten Weg" weist (Canzler/Knie 2016): Die neuen Mobilitätsdienste entsprechen weder dem privaten Individualverkehr gemäß dem Motto „freie Fahrt für freie Bürger" noch dem öffentlichen Verkehr nach dem Gebot staatlicher Daseinsvorsorge. Die Chancen liegen dazwischen und sind mit den jüngst aufkommenden Ausdrücken „kollaborative" oder „komplementäre" Mobilität erst annähernd erfasst (Stopka 2015). Eine gleichzeitige Daten- und Dienstleistungsoffensive bricht herein, bei der jeder noch so kleine Weg direkt oder indirekt zum Gegenstand eines digitalen Service wird. Oft merken wir dies noch nicht einmal: Wir suchen Haltestellen über Google, rufen die Fahrtzeiten der nächsten Tram- oder Buslinie in der ÖV-App auf oder schauen nach dem nächsten freien Leihfahrrad im Netz. Dies ist aber erst der Anfang. Die Vernetzung und Verfeinerung der Datenströme erlaubt eine neue Qualität der Ressourcen- und Zeitnutzung. Raum- bzw. Parkbedarf, Fahrzeugauslastung und Bewegungsanlässe lassen sich mittels Sensoren, Smartphones und Internet exakt erfassen und aufeinander abstimmen. Dies lässt die klassische Personenbeförderung alt aussehen. Die Tatsache z.B., dass ein Bus fährt, ganz gleich ob wirklich jemand an der Haltestelle wartet, war früher beruhigend, doch wirkt heute eher antiquiert. Die Verrichtungsleis-

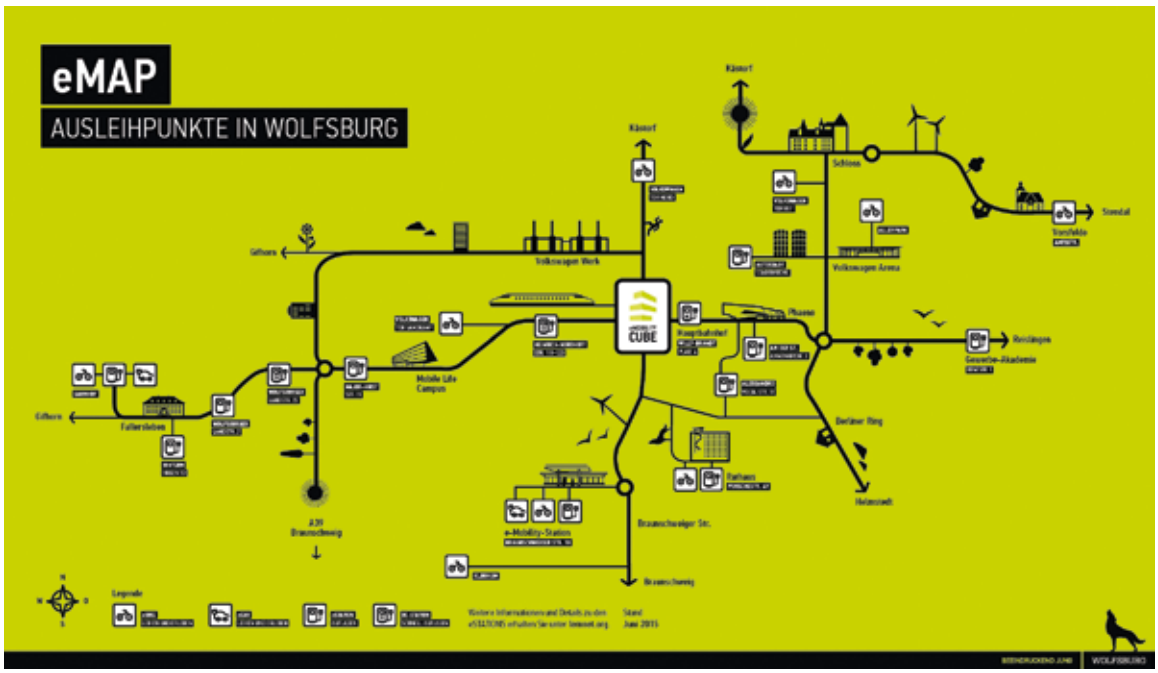

Abbildung 1: Standorte des eCarsharing, Pedelecverleihs und der Ladepunkte in Wolfsburg sowie Darstellung in der App

Abbildung 2: Pedelec-Station in Wolfsburg

tung, also das physische Fahren von A nach B, wird zu einem kleinen Teilbestand umfassender Vermittlungsleistungen. Im Kern steht immer mehr die passgenaue und zeitgerechte Koordination von Mobilitätsnachfrage und -angebot. Mit wem und was die Fortbewegung dann tatsächlich erfolgt, tritt dagegen in den Hintergrund. Hinzu kommen weitere Themen, die altbekannte Gewissheiten zur Diskussion stellen. Die Elektromobilität etwa – mal gelobt und mal belächelt – hat immerhin eines bewirkt: Sie transportiert Themen, die quasi durch die Hintertür Eingang in die Mobilitätswelt finden. Erstmals seit der Industrialisierung ist der motorisierte Verkehr nicht mehr gleichbedeutend mit dem Verbrauch fossiler Ressourcen – und dies auf breiter Front. Vom Elektrofahrrad bis zum Fernzug kann Verkehr ganz auf Basis regenerativer Energien betrieben werden. Information, Navigation und Zugang zu diesen Verkehrsmitteln lassen sich wiederum auf dem Smartphone als ganzheitlichem, elektronischem Endgerät organisieren.

Die Verbindung aus elektrischem Antrieb und digitaler Kommunikation wird zusehends Eins. Dies zeigt das Beispiel des neuen Carsharing- und Pedelec-Systems in der Stadt Wolfsburg (Wappelhorst/Hinkeldein 2016): Die elektrische Kraftunterstützung der Räder erschließt größere Angebotsräume, während die Elektroautos ihre lokale Emissionsfreiheit und Laufruhe in der Stadt voll ausspielen können. Auffindbar und buchbar sind die Räder und Autos praktischerweise per Smartphone-App, die zudem als elektronischer Schlüssel fungiert. Durch die Nähe zum öffentlichen Verkehr schließt sich die Lücke zu anderen (elektrischen) Verkehrsmitteln für weitere Strecken. Wolfsburg verfügt über ein Netz von Ladepunkten und Entleihstationen, die über die Stadt verteilt und dennoch einheitlich nutzbar sind (siehe Abb. 1 und 2). Das Herzstück dieses Netzes bildet der sogenannten „eMobility Cube“ direkt am Wolfsburger Hauptbahnhof. Hier laufen alle Fäden des Systems zusammen, werden die Angebote an Kunden kommuniziert und alle angeschlossenen Dienste koordiniert.

Eigentlich, so sollte man meinen, sind alle Zutaten für die zukünftige Nahmobilität bis zur Haustür vorhanden. Auch ohne Privatbesitz an Verkehrsmitteln scheint – zumindest im Stadtraum – die Anbindung nahezu jedes Punktes an ein vielfältiges und verästeltes Verkehrsnetz möglich. Anders als in Sombarts Vision geht dies sogar ohne großen Infrastrukturaufbau, denn Stromnetz und mobiles Internet sind in diesen Räumen nahezu flächendeckend vorhanden. Dennoch stehen der wirklich nahtlosen Mobilität mehrere gewichtige Hindernisse entgegen: Je mehr Dienstleister, desto mehr Anbieterkulturen treffen zusammen. Nahverkehrsbetriebe, Car- und Bikesharing-Anbieter, Energieversorger und Webdienstleister könnten unterschiedlicher kaum sein. Es sind Akteure mit verschiedensten rechtlichen Freiheitsgraden und finanziellen Ressourcenquellen. Dementsprechend abweichend sind die Perspektiven: Der größte Geldgeber der Nahverkehrsbetriebe ist der Staat bzw. der öffentliche Aufgabenträger. Seine Leistungen darf er nur nach Genehmigung im Rahmen eines engen Rechtsrahmens aus Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten anbieten. Diese betrieblichen Auflagen schränken ein, schaffen aber auch relative Sicherheit, aus der eine Gewöhnung an langfristige Planungszeiten und klare Grenzen folgt. Der ÖV ist zudem überwiegend auf Verrichtungsleistungen ausgelegt, bei der physische „Gefäße“ nach festgelegtem Fahrplan von A nach B bewegt werden. Hingegen muss sich der Sharing-Anbieter in einer dynamischen Marktsituation behaupten und bei Veränderung schnell reagieren, was unter Umständen zur Aufgabe ganzer Bediengebiete führt. Seine Dienste sind im Wesentlichen Bereitstellungsleistungen, d.h. er sorgt dafür, dass seine Kunden die Verkehrsmittel in sachgerechtem Zustand vorfinden und wieder abstellen können. Die eigentliche Fahrt führt der Kunde selbst durch – der Sharing-Anbieter leistet allenfalls „Hilfestellung“. Wieder anders ist die Lage beim Webdienstleister. Dieser hat mit der physischen Ortsveränderung insofern zu tun, als dass er die dafür notwendigen Informationen sekundenschnell ermittelt, austauscht und weiterleitet. Seine Leistung ist im Kern eine Vermittlung zwischen Anbietern und Nachfragern von Mobilität. In zunehmendem Maße erfolgen auch der Zugang und die Abrechnung selbst elektronisch und schließen direkt an das Datengeschäft an.

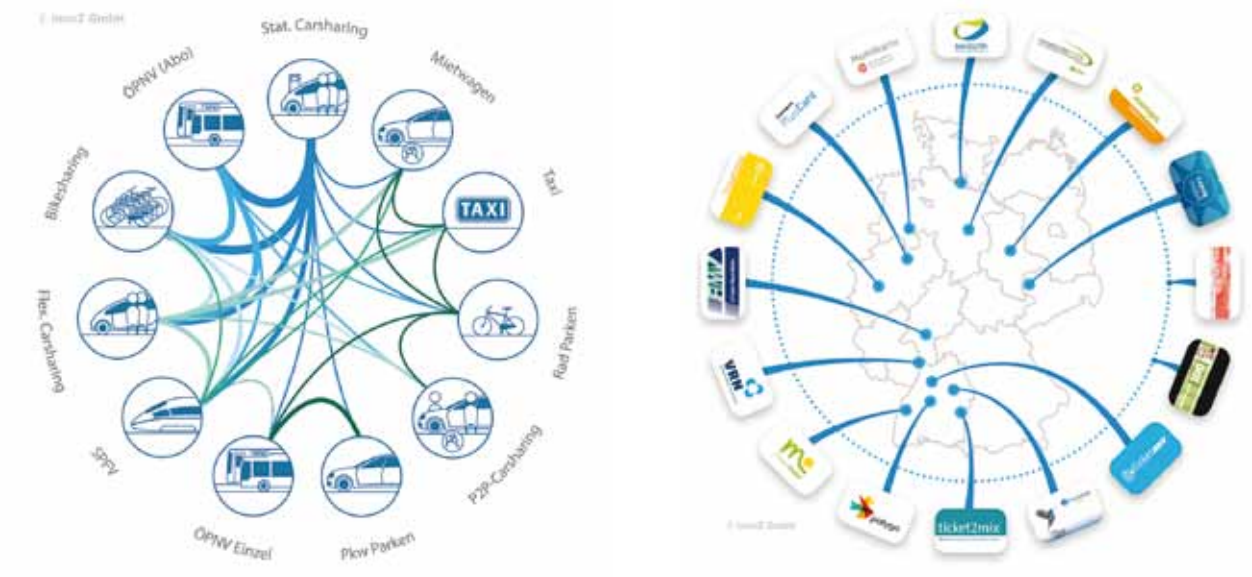

Abbildung 3: In Deutschland im Umlauf befindliche Mobilitätskarten und Kombinationen ihrer Angebotsbausteine

Die schöne neue Verkehrswelt ist daher durch eine bunte Gemengelage verschiedener Epochen geprägt. Die Verfasstheit des Nahverkehrs ist über 50 Jahre alt, das (stationsbasierte) Carsharing wurde gerade 25 Jahre, moderne Leihradsysteme sind etwa 15 und digitale Mitfahrdienste erst wenige Jahre jung. Es herrscht, wie es der Philosoph Ernst Bloch einst ausdrückte, die „Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen“: Papiertickets existieren neben Zugangssensoren; Fahrplanaushänge neben Echtzeitortung und Telefonauskunft neben Smartphone-App. Anstatt die Nutzung der Mobilitätsdienste zu vereinfachen, verursachen all diese Mittel einen Zwang zum Entscheiden und zur spezifischen Sachkenntnis. Die fehlende Universalität des Zugangs kann die Einfachheit der einmal erlernten Privatautonutzung noch nicht ersetzen. Integrierte Mobilitätsangebote sind meist regional und auf bestimmte Bausteine begrenzt. Es bestehen diverse Angebotskombinationen in Form regionaler „Mobilitätskarten“. Vermittels einer solchen Karte ist etwa das Nahverkehrsticket gespeichert, kann ein Leihrad entriegelt und an einigen Orten bargeldlos im Taxi gezahlt werden. Wie dies genau funktioniert, ist aber eben an jedem Ort anders und mit unterschiedlichen Kombinationen verbunden. So ist zwar oft das Nahverkehrsabo und das Carsharing eingebunden, Radabstelloptionen oder Taxifahrten sind hingegen deutlich seltener Teil des Pakets (siehe Abb. 3).

Da sich Nahmobilität nicht nur ab der eigenen Haustür vollzieht, herrscht für Nutzer in Räumen außerhalb der Heimatregion wieder Neuland: Es sind neue Karten zu kaufen, andere Apps zu installieren und erneute Anmeldungen zu vollziehen. Hier gilt es also noch viel zu vereinfachen und zu vereinheitlichen. Die „Mobilitätspakete“ sind viel zu speziell und eng geschnürt. Die Webanbieter machen vor, wie moderne Mobilitätsleistungen stattdessen funktionieren könnten. Ob ich ein Hotelzimmer buche, einen Flug reserviere oder einen Fahrdienst suche – alles geht über eine gemeinsame Oberfläche, gleich wo auf der Welt ich mich befinde. Wir wäre es, wenn so etwas auch im Verkehrsbereich bestände? Unsichtbare Datenströme können fast jeden Standort zum Ausgangspunkt von Verkehrsflüssen verschiedenster Art machen. Die Anbieter verschaffen und vermarkten situationsgerechte Zugänge, neudeutsch „Slots“, zu diesen Optionen. Öffentlich zugängliche Verkehre im Nah- und Großraum könnten endlich zu einem feinverästelten Netzwerk verschmelzen, wie Sombart es prophezeite. ◆

Christian Scherf, Andreas Knie (InnoZ)

Quellen: *Canzler, Weert; Knie, Andreas: Die digitale Mobilitätsrevolution. Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten. oekom-Verlag, München 2016.*
Sombart, Werner: Die deutsche Volkswirtschaft im neunzehnten Jahrhundert. Georg Bondi, Berlin 1909.
Stopka, Ulrike: Sharing Economy und kollaborative Mobilität, in ders. (Hrsg.): Mobilität und Kommunikation. Intermodal unterwegs mit Web, App und Co. TU Dresden 2015, S. 13–21.
Wappelhorst Sandra; Hinkeldein, Daniel: Energieschub für vernetzte Mobilität, in: Deine Bahn, 1/2016, S. 16–21.

Dipl.-Soz. tech. Christian Scherf ist Techniksoziologe mit verkehrswissenschaftlicher Vertiefung. Seit 2010 ist er Mitarbeiter am Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ). Dort war er von 2010 bis 2014 Teil der Projektkoordination im Forschungsvorhaben „BeMobility – Berlin elektroMobil“ zum Einsatz von Elektrofahrzeugen im Carsharing, gefördert durch das Bundesverkehrsministerium. Aktuell koordiniert er die Erstellung des regelmäßigen Marktberichtes „InnoZ Mobilitätsmonitor“. Sein Schwerpunktthema ist die Verbindung von Shared Mobility Services mit Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs. Er promoviert an der TU Berlin zum Thema „Angebotsintegrationen heterogener Mobilitätsdienstleister“. **Kontakt: christian.scherf@innoz.de**

Prof. Dr. Andreas Knie ist Politikwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und Hochschullehrer an der TU Berlin. Seine Forschungsfelder sind die Wissenschaftsforschung, Technikforschung und die Mobilitätsforschung. Seit 2001 ist Andreas Knie Bereichsleiter für Intermodale Angebote und Geschäftsentwicklung der Deutschen Bahn AG und seit 2006 in der Geschäftsführung des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH (InnoZ). Gesellschafter sind die DB Mobility Logistik AG, T-Systems, das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt, das WZB sowie die Siemens AG. **Kontakt: andreas.knie@innoz.de**

Mobil im Alter – für den VCD weiterhin Thema!

Im Rahmen des Programms „sicher mobil“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) macht sich der VCD stark für die Verkehrssicherheit älterer Menschen.

Ende August letzten Jahres endete das bundesweite Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ von VCD, der Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO) und dem Deutschen Mieterbund (DMB). Mit Florian Quitzsch war im Wirkungsbereich des Landesverbandes Elbe-Saale drei Jahre lang ein ebenso kompetenter wie engagierter Regionalkoordinator des Projekts aktiv gewesen, hatte Aktionen, E-Rad-Touren sowie Mobilitätsberatungen durchgeführt und ältere Menschen dazu angeregt und dabei unterstützt, im Alltag und auf Reisen sicher, selbstständig und möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein.

Auch wenn das Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“ formal beendet ist, so sind doch die verfolgten Projektziele weiterhin aktuell: Der demographische Wandel schreitet weiter voran. Die Menschen in Deutschland werden immer älter, und die Anzahl der Älteren an der Gesamtbevölkerung wächst – trotz der aktuell verstärkten Zuwanderung vor allem junger Menschen.

Aus diesem Grund bleibt die Projekt-Webseite 60plus.vcd.org bestehen und wird regelmäßig aktualisiert. Alle Projekt-Materialien können von dieser Seite weiterhin als pdf-Dateien kostenlos heruntergeladen und auch zukünftig beim VCD bestellt werden. Dazu zählen neben dem Ratgeber „Mobil bleiben – Tipps für eine klimaschonende Mobilität in jedem Alter“ vor allem die Checklisten „Autokauf geplant? Tipps zum altersgerechten und klimabewussten Autokauf“ und „Umzug geplant? Tipps für die Bewertung des Wohnumfeldes“.

Im Bereich Verkehrssicherheit für Ältere gibt es zudem ein neues Betätigungsfeld für den VCD: Der Verband ist einer von sieben Umsetzerverbänden des Programms „sicher mobil“, das vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) getragen wird. Im Rahmen von Seminaren für ältere Verkehrsteilnehmer (50+) werden konkrete Probleme aufgegriffen und gemeinsam in der Gruppe individuelle Lösungsmöglichkeiten zur sicheren Mobilität erarbeitet. Durchgeführt werden diese Seminare von VCD-Moderatoren, die vom DVR in dreitägigen Ausbildungen speziell geschult werden.

Die älteren Seminar-Teilnehmer setzen sich – begleitet vom Moderator – in Gesprächsrunden aktiv mit ihren individuellen Problemen und Herausforderungen im Straßenverkehr auseinander. Die Seminare können sich auf übergeordnete Themen beziehen (z. B. „Sicher und fit in den Urlaub“, „Sehen und gesehen werden“ oder „Sicher unterwegs bei Eis und Schnee“) oder aber auf spezielle Formen der Mobilität konzentrieren (z.B. „Radtouren richtig planen“, „Gut zu Fuß im Wohnviertel“ oder „Sicher unterwegs mit Bus und Bahn“).

Darüber hinaus können je nach Wunsch der Teilnehmer ganz unterschiedliche Themen behandelt werden, etwa neue Verkehrsregeln, der sichere Transport von Gepäck in oder auf verschiedenen Verkehrsmitteln, Vor- und Nachteile von Fahrerassistenzsystemen und die (auch unter Umweltaspekten) passende Verkehrsmittelwahl.

VCD-Mitglieder, die sich für Verkehrssicherheit für Ältere engagieren wollen, können sich im Rahmen des Programms „sicher mobil“ zum Moderator ausbilden lassen. Die Moderatorenanwärter bewerben sich bei einem Umsetzerverband (z.B. dem VCD-Bundesverband) und werden anschließend vom DVR in dreitägigen Wochenendkursen geschult. Diese Moderatorenschulungen werden mehrmals im Jahr an verschiedenen Orten angeboten. Sie werden vom Bundesverkehrsministerium finanziert und sind für die Moderatoren kostenlos. An-/Abreise und Unterkunft werden vom DVR übernommen.

Mit der Schulung ist die Auflage verbunden, innerhalb von drei Jahren mindestens 15 Seminare für Teilnehmer ab 50 Jahren durchzuführen. Die Aspekte „Leistungsfähigkeit und Gesundheit“ sowie das „Miteinander bzw. Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern“ sollen im Rahmen jeder Veranstaltung angesprochen werden. Darüber hinaus bestimmen die Moderatoren je nach persönlichem Hintergrund die Auswahl der Themen selbst. Praktische Übungen können die Veranstaltungen ergänzen, z. B. zur sicheren Handhabung von Rollatoren, zur Sturzprävention bei Fußgängern oder in Form eines Trainings im Bus. Pro Veranstaltung erhalten die Moderatoren eine Aufwandsentschädigung von 75 Euro.

Wer sich für die Mitarbeit bei „sicher mobil“ und die Ausbildung zum Moderator interessiert, kann sich beim VCD-Bundesverband melden: sicher-mobil@vcd.org , Tel. 030/28 03 51-0

Seniorengruppen, die an einer moderierten „sicher mobil“-Veranstaltung interessiert sind, können sich ebenfalls gern an den VCD-Bundesverband wenden, der einen Moderator vermittelt. ◆

Anna Fehmel

@ www.vcd.org/sicher-mobil.html

Nahmobilität und Lebensqualität – historisch betrachtet

In der Zeit unserer Großeltern und Urgroßeltern, vor der massenhaften Motorisierung der Gesellschaft, waren die Wege kürzer, zwangsläufig. In der Regel erledigten die Menschen die Dinge des Alltags in einem Ort. Dort wohnten und arbeiteten sie, gingen einkaufen und verbrachten ihre freie Zeit. Sie gingen meistens zu Fuß, vom Kind bis zum Senior. Dem entsprachen auch die gebauten Städte. Fuß- und Fahrweg waren nicht voneinander getrennt.

Straßen und Plätze, also der öffentliche Raum zwischen den Häusern, standen damit allen Menschen zur Verfügung. Straßen dienten als Fortbewegungsraum für Fußgänger und Fuhrwerke. Städte, durch die wichtige Handelsstraßen führten, profitierten vom Verkehr, Güter und neuste Nachrichten erreichten die Bürger schneller als in abgelegenen Orten. Auf den Plätzen fand Handel statt, Fremde und Einheimische tauschten sich aus. Beim Wasserholen am Brunnen gab es viel zu besprechen. Neuigkeiten gingen von Mund zu Mund, und überall tummelten sich Kinder, denen dieser Raum ebenfalls gehörte. Straßen, Gärten und Wälder waren ihr Spielplatz.

Haupstraße (später Bundesstraße) einer sächsischen Kleinstadt, um 1904

Wer es sich leisten konnte, wohnte in einem Haus am Markt oder an den wichtigsten Straßen. Hier pulsierte das Leben. Hier eröffneten Handwerker und Händler ihre Geschäfte, Gaststätten und Cafés siedelten sich an.

Diese über Jahrhunderte gelebte Form der städtischen Gemeinschaft änderte sich, nachdem nicht mehr das menschliche Maß bzw. das des Pferdes die Fortbewegung bestimmte. Der aufkommende Autoverkehr verdrängte die menschliche Form der Mobilität. Die neue Geschwindigkeit forderte breitere Straßen, Häuser standen im Weg und wurden abgerissen. Der Autoverkehr eroberte die Straße und verwies die Fußgänger an den Rand, wo sie die Restflächen des Straßenraums erhielten. Auch die Attraktivität von Häusern an wichtigen Straßen änderte sich. Wohnraum orientiert sich seitdem nicht mehr zum gesellschaftlichen Raum, sondern von diesem weg.

Es lohnt sich, seine Stadt mit Blick auf diese historische Entwicklung zu betrachten, insbesondere wenn es darum geht, sie wieder mit Leben zu erfüllen oder darüber diskutiert wird, Fußgänger- und Grünflächen zugunsten weiterer Fahrspuren zu verkleinern. ◆

Anne-Sophie Berner

Austauschen und Vernetzen

Der Landesvorstand will den Erfahrungsaustausch und die inhaltliche Diskussion zwischen den Aktiven im gesamten Verbandsgebiet fördern. So können praktisches und tiefer gehendes, theoretisches Wissen zu einzelnen Themen über die Ortsgruppen und Landkreise hinaus besprochen werden. Im VCD Elbe-Saale existieren bisher die Arbeitskreise „ÖPNV-Finanzierung“ und „Eisenbahn-Fernverkehr“.

Um auch andere Themen abzudecken, ist vorgesehen, auf der Mitgliederversammlung am 16. April weitere Arbeitskreise zu gründen. Jeder Aktive und auch der Vorstand profitieren sehr von den Arbeitskreisen, die unmittelbar im Rahmen der Presse- und Lobbyarbeit mit ihrer Kompetenz den VCD nach außen vertreten. Die Arbeitskreise treffen sich nicht regelmäßig, sondern tauschen sich vor allem per E-Mail miteinander aus. Persönliche Kontakte sind auf den jährlichen Mitgliederversammlungen und Aktiventreffen möglich.

Bisher vorgesehen sind Arbeitskreise zu den Themen Bus und Bahn (ÖPNV), Schienenpersonenfernverkehr, Kinder im Verkehr, Verkehrssicherheit sowie Umwelt und Gesundheit. Weitere Themengebiete sind möglich.

Wer hat Lust dabei mitzumachen? An welchen Themen besteht Interesse? Rückmeldungen bitte an **elbe-saale@vcd.org** oder direkt auf der kommenden Mitgliederversammlung.

Im Windschatten der großen Themen

Verkehrspolitik im Landtagswahlkampf Sachsen-Anhalt – eine Analyse der Wahlprogramme.

Wenn am 13. März gewählt wird, rangiert die Verkehrspolitik im hiesigen Wahlkampf an wenig prominenter Stelle. Ein Grund mehr, die Wahlprogramme der konkurrierenden Parteien in Hinblick auf ihre verkehrspolitischen Vorstellungen genauer unter die Lupe zu nehmen.

Berücksichtigt werden die Programme derjenigen Parteien, die laut den jüngsten Umfragen in den nächsten Landtag einziehen werden. Neben CDU und SPD handelt es sich dabei um die Linke sowie die Grünen. Diese vier Parteien sind derzeit im Landtag vertreten. Mit dem prognostizierten erstmaligen Einzug der AfD hätte der Landtag dann fünf Fraktionen. Die AfD setzt jedoch im Wahlkampf vor allem auf nationalistische Parolen und bestreitet die Existenz des Klimawandels.

Die Haltung zum Straßenbau

CDU und SPD bezeichnen sich beide als Infrastruktur-Partei. Sie wollen deshalb den Ausbau der A14 ebenso wie den der A143 (Westumfahrung Halle) vorantreiben und versprechen Ortsumgehungen an Bundesstraßen. Die Grünen lehnen den Ausbau weiterer Straßen ab und wollen dem Bestandserhalt Vorrang einräumen. Dies ist auch die Position der Linken, die jedoch den geplanten Ausbau der A14 mittragen. Die AfD plädiert für Sanierung vor Neubau, verspricht aber gleichzeitig den Bau von Ortsumgehungen.

Ideen für Fuß- und Radverkehr

Am ausführlichsten und mit den meisten Ideen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs warten naturgemäß die Grünen auf. Sie wollen vor allem in die Infrastruktur investieren und damit die „Basis für den Durchbruch der eMobilität“ legen. So sollen Radschnellwege gebaut sowie ein Förderprogramm für Radstationen an Bahnhöfen aufgelegt werden. Insgesamt wollen die Grünen die Nahmobilität stärker in den Blick nehmen als die anderen Parteien.

Im Gegensatz dazu kommt der Rad- und Fußverkehr im Programm der CDU überhaupt nicht vor. Offensichtlich spielt Radverkehr für die Partei des amtierenden Verkehrsministers keine Rolle. SPD und Linke erkennen zumindest den Wert der Nahmobilität an, bieten jedoch wenig konkrete Vorschläge. Erstaunliches liest man bei der AfD. Die Partei will „den Radverkehr in deutschen Kommunen noch attraktiver und sicherer“ machen. Außerdem will die Partei „jede Entlastung unserer Innenstädte vom motorisierten Individualverkehr“ unterstützen. Wie das konkret passieren soll, verrät die AfD indes nicht.

Perspektiven für den ÖPNV

Auch in Wahlkampfzeiten sollte man sich nichts vormachen. Alle Zeichen deuten darauf hin, dass Sachsen-Anhalt in Zukunft weniger Geld vom Bund erhalten wird als bisher. Wenn also das landesweite System des öffentlichen Verkehrs aus Bus und Schiene auch in der Fläche zumindest erhalten werden soll, dann muss das Land mit eigenen Mitteln einspringen.

An dieser Stelle findet sich bei keiner Partei eine konkrete Zusage über den Einsatz von Landesmitteln zum befürchteten Ausfall der Bundesgelder. Am stärksten plädieren noch die Grünen für eine gesicherte Finanzierung des ÖPNV, während die SPD die Fortführung des Schnittstellenprogramms in Aussicht stellt. Bei der CDU ist viel von „effizient“, „effektiv“ und „leistungsfähig“ die Rede. Die AfD hingegen wendet sich gegen die fortschreitende Privatisierung im ÖPNV und fordert „eine zentrale Fahrplanerstellung und Ticketverwaltung unter staatlicher Obhut“. Die Linke schließlich ist die einzige Partei, die alternative Finanzierungsmodelle wie den fahrscheinlosen ÖPNV durch Pilotprojekte unterstützen will.

Flughafen Leipzig/Halle

Nachdem die Finanzkrise auch am Luftfrachtdrehkreuz Leipzig-Halle zu Einbrüchen und damit weniger Flugbewegungen geführt hatte, steigt seit einigen Jahren vor allem der Nachtflugverkehr wieder an. Bürgerinitiativen kämpfen für weniger Lärm und die Einführung eines generellen Nachtflugverbots aus gesundheitlichen Gründen. Ein gutes Beispiel also, zu dem sich die Parteien klar positionieren könnten.

Die Linke spricht sich zwar dafür aus, die Zahl der Flüge pro Nacht zu reduzieren und möchte dafür die Landegebühren entsprechend anpassen, sodass laute Maschinen mehr zahlen müssen. Ein Nachtflugverbot fordert die Partei hingegen nicht und liegt damit auf der Linie der CDU, die sich nachdrücklich für die weitere Entwicklung des Flughafens stark macht. Die CDU will, dass der Flughafen Leipzig/Halle bis zum Jahr 2025 der „größte Frachtflughafen (in) Europa“ wird.

Die Grünen dagegen wollen den Flugverkehr reduzieren und sprechen sich als einzige Partei für ein Nachtflugverbot aus. Zur Verbesserung des Lärmschutzes sollen emissions- und tageszeitabhängige Landegebühren erhoben werden. Zwei Parteien scheint der Streit indes nicht zu interessieren: Die SPD hat das Thema wohl vergessen, denn das Wort „Flughafen“ kommt nirgends im Wahlprogramm vor und auch bei der AfD findet sich dazu keine Position.

Auch wenn die Verkehrspolitik keine allzu große Rolle im derzeitigen Wahlkampfgeschehen spielt, so unterscheiden sich die Parteien doch zum Teil deutlich in ihren verkehrspolitischen Vorstellungen.

Die barrierefreie Mobilität aller Menschen, gerade auch abseits des Autos, spielt eine entscheidende Rolle für die Zukunft eines alternden Sachsen-Anhalts. Laut der Plattform sachsen-anhalt-waehlt.de taucht der Begriff im Wahlprogramm der Linken 21 Mal, bei der SPD 12 Mal und bei den Grünen 6 mal auf, die CDU bringt es auf drei Treffer, die AfD immerhin auf einen.

Entscheidend für das Wahlergebnis wird sein, welche Partei die meisten Wählerinnen und Wähler mobilisieren kann. Wer also über die künftige Verkehrspolitik in Sachsen-Anhalt mitbestimmen will, sollte am 13. März von seinem Wahlrecht Gebrauch machen. ◆

Michael Schmiedel

@ Weitere Infos:
www.sachsen-anhalt-waehlt.de

Der VCD Elbe-Saale aktiv vor Ort

In den Regional-, Kreis- und Ortsgruppen im Elbe-Saale-Land engagieren sich viele VCD-Mitglieder für eine umweltverträglichere Mobilität. Möchten Sie auch aktiv werden, finden Sie ihren Ansprechpartner und die regelmäßigen Termine am Ende des Heftes.

Lutherstadt Wittenberg/Zahna

Mit dem letzten Fahrplanwechsel verbesserte sich das Angebot der Bahn in Zahna mit weiteren Fahrten früh und spät sowie Richtung Dessau, in den Nachbarorten Zörnigall und Bülzig wurde es aber deutlich schlechter.

Um das neue Angebot bei den Zahnaer Bürgern bekannter zu machen, hat Michael Schicketanz vom VCD Landkreis Wittenberg mit Unterstützung des Landesvorstands 500 Klappkarten mit dem Fahrplan gedruckt und diese an die Fahrgäste ausgegeben, Anwohnern per Postwurfsendung zugestellt sowie in vielen Zahnaer Geschäften ausgelegt. Die Klappkarte kam gut an.

Zur Begrüßung wurden am 13.12. den Lokführern und Zugbegleitern ein Fahrplan, die fairkehr sowie ein „Auto“ zum Aufessen überreicht. Zudem bestand für einige Zahnaer die Möglichkeit, auf einem Länderticket mit Michael Schicketanz fünfmal nach Wittenberg und zurück zu fahren.

Gera

Im Januar traf sich die VCD-Ortsgruppe Gera gemeinsam mit Pro Bahn und dem Behindertenverband mit dem Bahnhofsmanager von Gera, Gerd Tucholka. Es ging um Fahrgastunterstände, Beschilderung, aber vor allem Durchsagen und Fahrtzielanzeigen am Bahnsteig der Station Gera Süd. Seit dem Umbau 2006/2007 mit anderer Bahnsteiglage und barrierefreiem Umstieg zum ÖPNV hat die Station mit 3000 Reisenden pro Tag mehr Bedeutung erlangt.

Laut Herrn Tucholka müssen keine Durchsagen erfolgen, da Gera Süd in die Bahnhofskategorie 5 fällt. Die häufig unterschiedlichen Angaben der Anzeigen am Bahnsteig und am Zug sowie auch in den Aushängen sind oft der geringen Mitarbeiterzahl in der Betriebszentrale geschuldet. Auf Anregung des VCD sollen künftig Linien- statt Zugnummern angezeigt werden. Ein Aushang zur Lage der SEV-Haltestellen wurde bereits umgesetzt.

Ein weiteres Treffen von den VCD-Vertretern im Fahrgastbeirat des Geraer Verkehrsbetriebs (GVB) mit einem Geraer Stadtrat gab es im Januar. Aufgrund des offenen Briefs des VCD vom Dezember, in dem Sorgen über die Zukunft des ÖPNV im Oberzentrum geäußert wurden, ging es im Gespräch um die Zeit nach der Insolvenz ab 30. September 2016 sowie die Baumaßnahme „Stadtbahnprogramm Stufe II“.

Eine städtische Berechnung zog die geplante Baumaßnahme „Straßenbahnstrecke nach Langenberg“ in Zweifel und widersprach so den bisherigen Gutachten. Trotz bestehenden Baurechts und zugesagter Landes- und Bundesfördermittel wollte der Stadtrat den Ausbau „begraben“, was nur durch LINKE-, SPD- und GRÜNE-Stadträte verhindert wurde. Hier bleibt die Ortsgruppe weiter am Ball und freut sich über Unterstützung bei der Bewertung der Gutachten.

Erfurt

Vertreter der VCD-Ortsgruppe Erfurt waren am 10.11.2015 beim Verkehrsverbund

Mittelthüringen (VMT) zu Gast, um sich über Fragen des öffentlichen Nahverkehrs in Erfurt und Thüringen auszutauschen. Betrachtet wurden dessen gegenwärtige Situation und Zukunftsaussichten. Es war interessant, die Strukturen und die Arbeitsweise des VMT näher kennenzulernen. Sachlichkeit und Optimismus prägten die Gesprächsrunde.

Um künftige Herausforderungen früh zu erkennen, wurde über die nächsten Planungen und mögliche Verbesserungen diskutiert. Schwerpunkte waren die Erweiterung des VMT-Tarifgebiets, eine höhere Attraktivität des ÖPNV, das Einbinden moderner Bezahlsysteme und die Tarifentwicklung an sich.

In der Öffentlichkeitsarbeit soll enger zusammengearbeitet werden. Denn VCD und VMT verfolgen das gleiche Ziel: Mehr Menschen für die Nutzung des ÖPNV zu gewinnen. Die Ortsgruppe Erfurt wird mit ihrem Engagement und ihrer Fachkunde dabei ein wichtiger Partner sein. In Zukunft wird bei bestimmten Vorhaben bzw. Projekten gemeinsam agiert. Konkrete Beispiele sind das Projekt Autofasten und die Europäische Woche der Mobilität.

Ein weiteres Fazit des Treffens ist, dass in Zukunft die Kommunikation zwischen beiden Partnern aufrecht erhalten und intensiviert werden soll.

Chemnitz

Die VCD-Ortsgruppe Chemnitz hat im Januar 2016 an alle (demokratischen) Stadtratsfraktionen einen Brief versandt. Hintergrund war die Abstimmung zum Nahverkehrsplan der Stadt Chemnitz. Darin hat der VCD eine Erweiterung des Angebots gefordert. Konkret soll eine Ringbuslinie eingeführt und der Tagestakt bis 20 Uhr verlängert werden. In

der Abstimmung haben SPD, LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen Teil dieser Forderungen aufgegriffen und auch beschlossen. Leider brachte die Fraktion aus CDU und FDP einen Antrag zum Haushaltsvorbehalt ein, welchem sich die SPD anschloss. Dadurch ist der „Schwebezustand“ bis zu den Haushaltsverhandlungen im März 2016 verlängert.

Der VCD Chemnitz will 2016 seine Aktivitäten in der Stadt ausbauen. In Chemnitz sind noch große Potenziale für Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr vorhanden. Wer Lust und Zeit hat mitzuwirken, meldet sich bitte unter chemnitz@vcd.org. Wir freuen uns über weitere Mitstreiterinnen und Mitstreiter.

Dresden

Die Ortsgruppe Dresden lädt am Samstag, den 9. März 2016, um 18.30 Uhr in den Veranstaltungsraum am Schützenplatz 1 ein. Dort können sich Bürgerinnen und Bürger mit dem neuen Dresdner Baubürgermeister Raoul Schmidt-Lamontaine zu aktuellen verkehrspolitischen Themen austauschen. Alle VCD-Mitglieder und Interessierte sind herzlich willkommen!

Am Mittwoch, den 13. April 2016, veranstaltet die Ortsgruppe im Umweltzentrum Dresden, Schützengasse 16–18, ihren Frühjahrsempfang, zu dem alle VCD-Mitglieder und Interessierten eingeladen sind. Dabei werden die aktuellen Themen vorgestellt und die Möglichkeit geschaffen, miteinander ins Gespräch zu kommen. Es wird um eine unverbindliche Anmeldung bis zum 3. April gebeten, um den Platzbedarf abschätzen zu können.

Auch im ICE: Wer sich Mitfahrer sucht, kann preiswerter fahren

Dass man bei der Bahn auf längeren Strecken im Nahverkehr ordentlich Geld sparen kann, wenn man sich Mitfahrer sucht, ist weitestgehend bekannt. Auf den Ländertickets, dem Quer-durchs-Land-Ticket, dem Schönen-Wochenend-Ticket oder den Kleingruppenangeboten der Verkehrsverbünde können meist bis zu 5 Personen mitgenommen werden. Wer diese Zahl erreicht, fährt in den Nahverkehrszügen besonders günstig. Ein Tagesausflug von Jena nach Dresden kostet mit dem Thüringenticket im Idealfall nur 8,60 Euro pro Person. Doch was viele nicht wissen: Sparen kann man auf diese Weise auch im Fernverkehr. Der „Sparpreis Gruppe“ bietet stark vergünstigte Fernverkehrstickets. Ähnlich wie die Sparpreise für Einzelreisende ist das Fahrkartenkontingent begrenzt. Je früher gebucht wird, desto höher die Wahrscheinlichkeit, dass die günstigen Preise noch möglich sind. Bei längeren Fernstrecken innerhalb Deutschlands starten die Sparpreise für die Gruppe ab 19 Euro pro Person, auf kürzeren Fernstrecken sind auch günstigere Preise ab 9 Euro pro Person möglich.

Spartrick für kleine Gruppen

Der Sparpreis Gruppe ist eigentlich für Gruppen von 6 bis 20 Personen gedacht. Wer einen Trick kennt, kann mit diesem Angebot aber auch schon in Kleingruppen mit weniger als 6 Leuten preiswert unterwegs sein. Im Extremfall sogar schon ab zwei Personen. Als Beispiel sei eine Fahrt für 2 Personen auf der Neubaustrecke genannt: Von Erfurt nach Leipzig dauert die Fahrt im ICE für die 121 km nur noch 43 Minuten, die Sparpreise für Einzelreisende starten ab 19 Euro pro Person. Am preiswertesten würden die 2 Personen reisen, wenn sie sich noch 4 Mitfahrer suchen, denn der Sparpreis Gruppe kostet auf dieser Strecke im Idealfall nur 9 Euro pro Person. Doch auch wenn sie keine Mitfahrer finden, kommen sie mit einem Trick mit dem Gruppensparpreis günstiger. Denn für Kinder zwischen 6 und 14 Jahren wird der Gruppensparpreis noch einmal halbiert. Dass die Kinder am Ende gar nicht mitfahren, obwohl die Fahrkarte es erlauben würde, macht ja nichts. Es kann ja immer jemand kurzfristig für die Fahrt ausfallen. Beim Ticketkauf für 2 Personen würde das dann so aussehen: Die Gruppengröße wird mit 6 Personen angegeben, es folgt die Angabe, dass darunter 2 Erwachsene sind. Was bis zur Mindestgruppengröße für den Sparpreis Gruppe von 6 fehlt, wird bei der Zahl der ermäßigt fahrenden Kinder zwischen 6 und 14 Jahren eingetragen, in diesem Fall wären das 4 (Kinder unter sechs Jahren fahren frei und zählen nicht für das Erreichen der Mindestgruppengröße). Im Idealfall würde der Gesamtpreis für die Strecke Erfurt-Leipzig dann 36 Euro betragen, also 18 Euro pro Person. Je näher die tatsächliche Reisendenzahl an die Zahl 6 heranreicht, desto günstiger wird es natürlich.

Es gibt sogar noch einen weiteren Vorteil, den der Sparpreis Gruppe bietet: Die Sitzplatzreservierung ist inklusive. Bei dem 19-Euro-Sparpreis für Einzelreisende ist das nicht der Fall, hier würde die Reservierung 4,50 Euro pro Person zusätzlich kosten. Wer aber glaubt, dass man sich mit diesem Trick mehr Sitzplätze reservieren kann als man benötigt, der irrt. Laut Beförderungsbedingungen der Bahn erlischt die Reservierung, wenn der Sitzplatz bis 15 Minuten nach der Abfahrt nicht durch einen Reisenden eingenommen wurde.

Wer im Internet nach Spartipps für die Bahn sucht, kann viele weitere Tipps finden. Für Preisfüchse ist unter anderem der Sparpreisfinder der Bahn ein hilfreiches Werkzeug: www.bahn.de/sparpreisfinder. ◆

Lutz Dressler

@ www.bahn.de/sparpreisfinder

Das Länderticket für Mitteldeutschland

Eine günstige, wenn auch nicht ganz unkomplizierte Art zu reisen

Beim Länderticket der DB handelt es sich um ein Angebot für Einzelpersonen oder Gruppen von maximal fünf Personen, die einen Tag lang beliebig viele Bahnfahrten in einer bestimmten Region unternehmen möchten. Ganz gleich, ob unter dem Namen „Sachsen-Ticket“, „Sachsen-Anhalt-Ticket“ oder „Thüringen-Ticket“ erworben: seine Gültigkeit erstreckt sich immer auf alle drei Bundesländer, und zwar montags bis freitags ab 9 Uhr, an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen bereits ab 0 Uhr – jeweils bis 3 Uhr des Folgetages.

Benutzt werden dürfen alle Züge des Nahverkehrs (hierzu zählen die Zuggattungen S-Bahn, RB, RE und IRE) der DB und der privaten Verkehrsunternehmen wie z.B. MRB. Teilweise, so etwa auf manchen Strecken in Sachsen-Anhalt, wird das Länderticket sogar im Busverkehr anerkannt. In den Verkehrsverbünden VVV, VMS, ZVON, MDV, MAREGO und VMT ist es generell auch in Straßenbahnen und Bussen gültig. Wer nur innerhalb eines bestimmten Verbundgebietes unterwegs ist, findet natürlich preisgünstigere Tageskarten in den jeweiligen Verbundtarifen. Für Einzelreisende beträgt der Fahrpreis 23 Euro, für jeden Mitreisenden (maximal vier) kommen weitere 5 Euro hinzu. Sofern die Fahrkarte nicht am Automaten oder im Internet, sondern am Verkaufsschalter der DB erworben wird, ist noch eine „Beratungsgebühr“ von 2 Euro fällig. Wie viele Personen mitreisen, muss bereits beim Kauf der Fahrkarte festgelegt werden. Die Namen der Mitreisenden müssen spätestens dann eingetragen werden, wenn diese in das Verkehrsmittel einsteigen. Mitfahrer können unterwegs zusteigen und aussteigen, lediglich der Fahrausweisinhaber, der sich als solcher namentlich im Fahrschein eintragen muss, muss die Gruppe vom Anfang bis zum Ende begleiten. Um wechselnde Mitreisende auszuschließen – dies war in der Vergangenheit häufig vorgekommen – haben neuerdings auch diese ihren Vor- und Zunamen auf dem Fahrschein zu vermerken. Die Fahrgäste müssen bei der Fahrkartenkontrolle damit rechnen, dass der Zugbegleiter ihre Identität gegebenenfalls anhand eines Lichbildausweises überprüft.

Kompliziert sind die Regelungen zur Mitnahme von Kindern, mit der Familienfahrten – und nur diese – zusätzlich begünstigt werden sollen: Mit dem Länderticket für eine oder zwei Personen können beliebig viele eigene Kinder oder Enkel unter 15 Jahren kostenlos mitgenommen werden, diese werden nicht auf die Personenzahl angerechnet. Es ist jedoch nicht geregelt, wie dieses Verwandtschaftsverhältnis nachzuweisen ist. Handelt es sich nicht um die eigenen Kinder oder Enkel, so zählen diese wie zahlende Fahrgäste, die auf die Personenzahl anzurechnen sind. Kommt man dadurch auf mehr als zwei Reisende, können eigene Kinder und Enkel unter 15 Jahren nicht mehr kostenlos mitgenommen werden. Kinder bis einschließlich 5 Jahren, eigene wie fremde, dürfen dagegen ohne Anrechnung auf die Personenzahl generell kostenlos mitfahren.◆

Thomas Hoscislawski

TIPPS UND INFOS

Sonderfahrten 2016

Dampflokfans können sich auch 2016 wieder über zahlreiche Sonderfahrten freuen. Einer der großen Höhepunkte ist der Tagesausflug am 23. April mit dem Sonderzug von Nossen über Dresden und Görlitz nach Wrocław (Breslau), der europäischen Kulturhauptstadt des Jahres 2016. Veranstalter ist die Interessengemeinschaft Dampflok Nossen e.V. **(www.bwnossen.de)**. Weitere Termine für Dampffans finden sich für Sachsen auf **www.dampfbahnroute.de** und für Thüringen auf **www.bahnnostalgie-thueringen.de**

VVO-Entdeckertag

Am 1. April kann man mit einer Familientageskarte für eine Tarifzone viel entdecken. Die Fahrkarte kostet 9 Euro. Extra an diesem Tag können mit diesem Ticket 2 Erwachsene und 4 Kinder bis einschließlich 14 Jahre den gesamten Verkehrsverbund Oberelbe erkunden. Auf der Lößnitzgrundbahn, der Weißeritztalbahn und der Kirnitzschtalbahn zahlt man bei Vorlage eines gültigen VVO-Tickets nur den halben Preis.

Busersatz für die Bahn Döbeln-Meißen

Der VCD Landesverband Elbe-Saale betreut jetzt die Facebookseite für die Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Döbeln und Meißen, auf der im Dezember der letzte Personenzug fuhr **(www.facebook.de/bahnzukunftnossen)**. Gleichzeitig kritisiert die Ortsgruppe Meißen die Unübersichtlichkeit im Döbelner Tarifsystem – hier stoßen drei sächsische Verkehrsverbünde zusammen. Auf **www.vcd-mitte.de/doebeln** sind exemplarisch für eine Reise von Döbeln nach Dresden die zahlreichen möglichen Ticketvarianten zusammengestellt. Der VCD wünscht sich ein Tarifsystem, das einfach zu verstehen, gerecht und bezahlbar ist. Solange es keinen einzigen, landesweiten Tarif gibt, müssen auch die Übergangslösungen zwischen den Verbünden diese Anforderungen erfüllen.

BahnCards zum halben Preis in Weimar

Seit Dezember halten durch die Neubaustrecke keine ICE mehr in Weimar. Die Bahn hat deshalb eine neue Werbeaktion gestartet: In Weimar gibt es bis zum 30. April die BahnCard 25 und die BahnCard 50 zum halben Preis. Die BahnCard 25 kostet dort statt 62 Euro nur 31 Euro, die BahnCard 50 statt 255 Euro nur 127,50 Euro. Um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen, muss man nicht in Weimar wohnen, allerdings das Reisezentrum in Weimar aufsuchen. Wichtig: Wird die BahnCard nicht sechs Wochen vor Gültigkeitsende gekündigt, läuft sie als Abonnement zum regulären Preis weiter.

Mit Tempo 250 über das Saale-Elster-Tal

Mit der Eröffnung der neuen Schnellbahntrasse Erfurt—Leipzig/Halle am 13.12.2015 ging die erste deutsche Bahnstrecke ohne Signale in Betrieb, dank dauerhafter digitaler Überwachung (ETCS).

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 8

Die 1991 beschlossenen Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) umfassen Aus- und Neubauten der Verkehrsinfrastruktur, neun auf der Schiene. Die geplanten Gesamtkosten belaufen sich nach heutigem Stand auf ca. 40 Mrd. Euro. Davon gehören mit rund 10 Mrd. ein Viertel zum Schienenprojekt VDE 8 mit den Aus- und Neubaustrecken zwischen Nürnberg und Berlin, welches Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) auf der Verbindung Skandinavien—Mittelmeer ist.

Nach der Fertigstellung der Verbindung Berlin—Leipzig/Halle im Jahr 2006 ist nun der zweite, 123 km lange Abschnitt nach Erfurt für bis zu 300 km/h ausgebaut worden. 2017 folgt der Neubau bis Ebensfald (107 km), der die Strecke Richtung Süden an das bestehende Bahnnetz anschließt.

Vorteil nur auf Ost-West-Verbindungen

Bis zur Fertigstellung des weiteren Abschnitts profitieren nur die Reisenden auf der Ost-West-Achse von kürzeren Fahrtzeiten. Bei den Nord-Süd-Verbindungen frisst die baubedingte Umleitung ab Erfurt den Zeitvorteil wieder auf.

Über die mit knapp 6,5 km längste Brücke Deutschlands, die Saale-Elster-Brücke, geht es in etwa 45 Minuten von Erfurt nach Halle oder Leipzig (35 bzw. 30 Minuten Zeitersparnis). Jedoch betrifft dies nur Verbindungen zwischen diesen Orten und darüber hinausgehende Direktverbindungen nach Dresden, Berlin, Frankfurt am Main und Fulda.

Viel Geld, begrenzter Nutzen

So genannte Ingenieurbauwerke wie Tunnel und Brücken sowie die notwendige Bauweise für Geschwindigkeiten jenseits 160 km/h führen zu entsprechend hohen Kosten. Auch bei der Fahrt selbst wird mehr Energie benötigt. Dem entgegen steht nur ein Nutzen auf einzelnen Verbindungen. Da Anschlusszüge zu Mittelzentren nicht angepasst wurden, verpufft der Zeitgewinn beim Umstieg in Leipzig, Halle oder Erfurt. Auch die bisher vom ICE angefahrene Stadt Weimar ist nicht schneller sondern nur noch mit Umstieg in Erfurt von Halle und Leipzig aus erreichbar.

Doch es hilft nicht zu jammern, wo das Geld sinnvoller hätte eingesetzt werden können. Die Strecke ist da und bringt vielen Reisenden einen Nutzen. Der VCD wird sich dafür einsetzen, dass über die Optimierung von Anschlüssen noch mehr Menschen von dem komfortablen Angebot profitieren können und andere wichtige sowie notwendige Investitionen in weniger prestigeträchtige Strecken getätigt werden.

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-mitte.de
Bürozeit: montags 16–19 Uhr/donnerstags 10–12 Uhr
Büroleitung: Florian Quitzsch
Vorsitzender: Laurenz Heine
Newsletter: Philipp Kosok, vcd-mitte.de/newsletter

Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Anne-Sophie Berner (Chemnitz)
Kinder, Verkehrssicherheit, Lärm, ÖPNV
E-Mail: anne-sophie.berner@vcd-mitte.de,
Tel. 0371.45860876
Laurenz Heine (Leipzig) *örtliche Ansprechpartner, Auto, Fernbus, Klima, Luftreinhaltung*
E-Mail: laurenz.heine@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.46108810
Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig)
Fußgänger, Flugverkehr, „Neue Wege“
E-Mail: thomas.hoscislawski@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.2322248
Clemens Kahrs (Dresden)
Schienenfernverkehr, städtischer Verkehr
E-Mail: clemens.kahrs@vcd-mitte.de,
Tel.: 0179.7518502
Dr. Michael Schmiedel (Leipzig)
Fahrgastrechte, Radverkehr
E-Mail: michael.schmiedel@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.6404706

VCD-Bundesverband

Wallstraße 58, 10179 Berlin
Tel.: 030.280351-0 | Fax: 030.280351-10, www.vcd.org
E-Mail: mail@vcd.org

Ihre Kontakte vor Ort:

SACHSEN

Landkreise Bautzen & Görlitz
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)

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

Landkreis 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

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

SACHSEN-ANHALT

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

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

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

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

Ortsgruppe Dessau-Roßlau
Jörn Lindmaier, Dessau, Tel. 0178.1973926,
E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Dienstag im Monat, 20.15 Uhr im Biergarten Rieckchen, 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

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

THÜRINGEN

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

Ortsgruppe Erfurt
Falko Stolp, Erfurt, Tel.: 0151.15676441, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr
im „Andreas Kavalier“, Andreasstraße 45, 99084 Erfurt

Ortsgruppe Gera
Jens Schneider, Gera, Tel.: 0365.8002379,
E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr
im „Markt 1“, 07545 Gera

Ortsgruppe Jena
Jennifer Schubert, Jena, Tel. 03641.230638

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

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

Wasser marsch!

Schon gemerkt, wie früh es schon wieder hell wird und wie lange man abends wieder ohne künstliches Licht auskommt? Keine Frage, der Frühling kommt näher, unabhängig von Kälteeinbrüchen und Schnee zu Ostern.

Gerade in den wärmeren Jahreszeiten ist das Wasser zunehmend attraktiver für Unternehmungen. Denn neben Lebensgrundlage, Spaß und Erholung findet auch Mobilität am und auf dem Wasser statt. Diese kann sehr umweltfreundlich sein, muss sie aber leider nicht.

Es macht eben schon einen Unterschied, ob man mit dem Bus oder dem Auto zum See fährt, ob man ein Motor- oder ein Paddelboot mietet. Ob die Größe der Lastkähne der Flussinfrastruktur angepasst werden oder umgekehrt, ob man den Fluss laufend, radelnd oder mit dem Dampfer erfährt.

Mit diesen und weiteren Themen rund um die Gewässer in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wollen wir uns in der nächsten Ausgabe befassen. Und dann wird es noch wärmer sein: Sommer, Sonne, Sommerferien.

Neulich wollte ich mal wieder auf Nahrungssuche gehen, denn eine Ziege wie ich braucht schon mal frische, saftige Blätter vom Wochenmarkt. Elsa, dachte ich mir, Elsa, da nimmst Du einfach die Straßenbahn. Das ist ganz praktisch und öko. Logisch, die Bahn fährt fast vor meinem Stall los, und im Stadtzentrum hält sie direkt gegenüber dem Marktplatz.

Also – ab zu meiner Haltestelle. Ich muss dort nur an einer Kreuzung über die Straße gehen, auf der anderen Seite ist dann schon die Straßenbahnhaltestelle. Das Queren ist dort per „Bettelampel“ auch ganz sicher. So nennt man bei uns die Ampeln, wo man einen Taster drücken muss, um Grün zu erbetteln. Kein Problem, denkt sich Elsa – weit und breit ist noch keine Straßenbahn zu sehen. Schon gefühlt ein Dutzend weitere potenzielle Fahrgäste warten mit mir, und das Ampellicht zeigt Rot und „Grün kommt“ an. Von links kommen LKW, von rechts PKW. Da kann es ja nicht mehr lange für uns dauern.

Doch jetzt sehe ich in der Ferne markante Scheinwerfer. Ich denke mir, Elsa, das ist deine Straßenbahn. Das denken auch die anderen, und so langsam sollte „Grün kommt“ mal in „Grün ist“ wechseln. Die Wartenden neben mir werden langsam kribbelig, und auch mir wird unter meinem Fell langsam warm.

Jetzt fährt die Straßenbahn in die Haltestelle ein. Wir warten dagegen noch auf der falschen Straßenseite. Es steigen Fahrgäste aus, andere ein – bei uns zeigt die Ampel noch immer störrisches Rot, mein Kopf nimmt dieselbe Farbe an. Wenn jetzt Grün würde, könnte ich die Bahn vielleicht noch im Bocksprung erreichen, hoffe ich.

Jetzt, jetzt endlich ist es soweit. „Grün kommt“ geht aus und das grüne Licht an. Wohl auch für die Straßenbahn, denn sie fährt los und parallel an mir und den anderen vorbei, die fluchend und gestikulierend dem Fahrer ihre Meinung deutlich kundtun. Auch ich hätte die Bahn am liebsten auf meine Hörner genommen, habe aber nur laut vernehmbar gemeckert.

Ergebnis aus dem Ganzen: Ich kam mit der nächsten Bahn eine Viertelstunde später an meine appetitlichen Häppchen auf dem Wochenmarkt, doch die Leute neben mir haben bestimmt einen wichtigen Termin verpasst.

Übrigens: ich kenne da ein paar Studenten im ersten Semester, die lernen gerade „LZA-Programmierung“. Die VCD-ler aus meinem Ort haben dazu schon mal die Schalt- bzw. Umlaufzeiten berüchtigter Ampeln protokolliert und den zuständigen Verkehrsplanern überreicht. Die Antwort vom Amt war passend: „Grün kommt“.

IMPRESSUM:

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

Bankverbindungen: Spendenkonto: Dresdner Volksbank Raiffeisenbank, IBAN: DE94 8509 0000 2649 7910 00, BIC: GENODEF1DRS 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 im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück

Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Laurenz Heine, Dr. Thomas Hoscislawski, Clemens Kahrs, Dr. Michael Schmiedel, Gilbert Weise, Sven Windisch

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Bildangaben: Titel: vzbv/Markus Gloger | 2: Archiv DVV, Michael Bartnik/VCD, Laurenz Heine/VCD 3: Gerda Tausendschön | 4: Michael Schmiedel / 5: Michael Schmiedel 7: Florian Quitzsch | 8: Stadt Wolfsburg, InnoZ | 9: Stadt Wolfsburg 10: InnoZ | 11: Anna Fehmel/VCD | 12: Max Jung, Günther Zierold 15: Gideon, CC BY 2.0 | 17: störfix, CC BY-SA 3.0 DE (Bild oben) Steffen Donner, Public Domain (CC0)

Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig

Druck: Ökoprint Chemnitz. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Redaktionsschluss: 02.02.2016

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 01573.1095146, E-Mail: michlerfrank@web.de

Ich war eine Haltestellen-sucherin.

Jetzt hab ich **easy.GO.**
Die **Wo-Wann-Womit-App.**

- » aktuelle **Abfahrtszeiten**
- » Tickets **ohne Bargeld**
- » Haltestellen**ortung**
- » Strecken**verbindungen**
- » Nutzung **ohne Account**

kostenlos downloaden
myeasygo.de

easy. GO

Zug S Tram BUS