

Elbe-Saale Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

1 / 0 4



Mitglieder erhalten 4mal jährlich NEUE WEGE und bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift FAIRKEHR

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



# EINLADUNG

zur Jahreshauptversammlung 2004 des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale

am Sonnabend, dem 8. 5. 2004, von 10.30 bis ca. 13.30 Uhr im Konferenzraum des Hauptbahnhofes Gera, Bahnhofstraße 13, 07545 Gera.

# Tagesordnung:

- Begrüßung
- Bericht des Vorstandes zum Jahr 2003
- Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
- Haushaltsbeschluss 2004
- Diskussion zu Schwerpunkten der Vereinsarbeit im Jahre 2004 sowie Austausch der Ortsgruppen und Aktiven
- Gastreferat: Das Projekt Stadtbahnlinie 1 der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH (Referent: Dr. Norbert Vornehm, Geschäftsführer der GVB)

Der Veranstaltungsort ist über den Eingang links des Hauptportals (DEVK-Reklame) zu erreichen. Für Getränke und einen Imbiss ist gesorgt. Als Rahmenprogramm ist im Anschluß an die Versammlung ab 14.00 Uhr eine Rundfahrt mit einer historischen Straßenbahn geplant. Die Fahrt dauert einschließlich einer Besichtigung des Betriebshofes der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH ca. 2 Stunden.



# Leserbriefe

Intermodalität und Sicherheit





Naherholung beschreibt sich selbst als Erholung in der Nähe. Die Entwicklung der Mobilität und der zunehmende Wohlstand hat das Verständnis von Nähe jedoch deutlich verändert. Galt vor einem halben Jahrhundert noch einen Tagesausflug vor die Tore der Stadt als Naherholung, so schlägt diese heute einen Radius um die

Ballungszentren, der nicht selten 100 km und mehr erreicht.

Dabei verursachen die aus der Enge der Städte hervordrängenden Massen ganz andere Verkehrsbelastungen als zu Zeiten von Goethes Osterspaziergang. Mit den Generationen änderten sich auch die Ausflugsziele. Waren es früher vor allem Natur, Sehenswürdigkeiten und Gastronomie, so wird heute immer mehr der Erlebnis- und Spaßgedanke in den Vordergrund gestellt. Man "lässt" sich unterhalten – aktiv, interaktiv oder passiv. Mit der Industrie, die eine derartige Unterhaltung verkauft, ist Werbung eng verbunden. Gezielte Kampagnen erreichen mehr Nachfragepotenzial, welches in seiner Konsequenz auch mehr Verkehr nach sich zieht.

In unserem Schwerpunkt zeigen wir an den Beispielen des Südraumes Leipzig und der künftigen Bundesgartenschau 2007 in Gera und Ronneburg, wie Naherholungsgebiete aktuell konzipiert werden und welche verkehrlichen Aspekte damit in Verbindung stehen. Der VCD Berlin verfolgt mit seinem Tourenplaner den Ansatz, Ausflugsziele und die zu ihnen führenden öffentlichen Verkehrsmittel respektive Verbindungen nutzerfreundlich publik zu machen. Wenn auch Sie Beispiele zu diesem Thema kennen und vorstellenswert finden, schreiben Sie uns! NEUE WEGE wird gern darüber berichten.

Am 8. Mai findet die diesjährige Jahresmitgliederversammlung statt. Im Mittelpunkt steht diesmal die Arbeit des VCD vor Ort. Wir wollen mit allen Aktiven darüber ins Gespräch kommen, wie unsere Ziele noch besser transportiert werden können. Wenn Sie gern für ein Thema aktiv werden möchten, finden Sie hier ein Forum zu Austausch. Wir freuen uns auf Sie!

(zu NEUE WEGE 4/03, S. 6) Ich habe gerade Ihren Artikel über Intermodalität gelesen. Gut geschrieben, danke! Ein Aspekt fällt aus meiner Sicht jedoch unter den Tisch bei den Faktoren für langfristige Entscheidungen: Eine Bestandgarantie. Wer seinen Wunsch nach einem Häuschen im Grünen und gleichzeitiger ÖPNV-Versorgung irgendwie realisiert hat und dann nach zwei Jahren feststellen muß, daß "seine" Linie nur noch im 2 h Takt anbietet, wird natürlich auf den PKW umsteigen. Solche Änderungen sind aber praktisch an der Tagesordnung und machen eine Entscheidung gegen den PKW ausgesprochen schwer. Die PKW-Anbindung hingegen wird immer gewährleistet, von gelegentlichen Baustellen einmal abgesehen. Selbst die finanziellen Aspekte bewegen sich in moderaten Grenzen. Preiserhöhungen auf 150%, wie sie Bahncard-Kunden außerhalb des Verkehrsverbundes dank PEP erlebten, sind für PKW-Nutzer eher selten. Wenn hier keine langfristige Planungssicherheit gegeben wird, ändert sich das Verhalten der Leute auch nicht.

Ralph Sontag, Chemnitz

#### Bahn straft Familien am Automaten

Vielen Dank für die Informationen zum neuen Preissystem (über den e-mail-Rundbrief, Anm. der Red.). Sehr enttäuscht bin ich über die Erhöhung der Preise für die Reservierung am Schalter. Ich empfinde das Buchen am Automaten als sehr schwierig bis unmöglich, weil ich meine Fahrkarten nach langen Versuchen am Automaten gar nicht lösen kann: Ich fahre Bahn-Card 50, meine Kinder (7 und 11 Jahre) können kostenlos mitfahren. Am Automaten ist es nicht möglich, die Fahrkarte für mich als Elternteil zu lösen und gleichzeitig drei Platzkarten für den ICE zu reservieren. So werden Eltern mit Kindern doppelt bestraft, weil sie ihre Karten am (komplizierten) Automaten überhaupt nicht lösen können.

Ulrich Bücker, Erfurt

## Redaktionsvorschau

Schwerpunktthema im Heft 02/2004: Wie viel Demokratie "ist drin"? Bürgerbeteiligung bei Verkehrsvorhaben

IMPRESSUM:

Herausgeber:

Bankverbindungen: Spendenkonto:

**Erscheinungsweise**:

Auflage: Redaktion Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverhand Flbe-Saale e.V. Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig

Geschäftskonto: Kto-Nr. 5 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97; Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders ein tragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung viermal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder

(www.elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth, Thoralf Roick, Jan Krehl. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen im Mitgliedsbeitrag enthalter

Gestaltung Druck: Redaktionsschluss Anzeigenverwaltung:

Titelfoto:

Kassler Grafik-Design, Leipzig Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier der Ausgabe 2/04: 8. Mai 2004, erscheint am 4. Juni 2004 Frank Michler, Willy-Reinl-Str. 4, 09116 Chemnitz,

Tel. und Fax: (03 71) 4 02 15 06, E-Mail: michlerfrank@web.de

Silhouette mit Schafen (Foto Münch). Dresden ist eine der grünsten Großstädte Europas. Selbst Schafe grasen mitten in der Innenstadt auf den Elbwiesen vor Semperoper und Kathedrale.

Foto: Dresden-Werbung und Tourismus GmbH (Münch) Pressestelle Ostra-Allee 11 · 01067 Dresden · Tel.: +49.351.49 19 21 30 Fax: +49.351.49 19 21 37 · E-Mail: presse@dresden-tourist.de Das Bild ist Eigentum der Dresden-Werbung.

#### Weiter so!

Seit drei Nummern bekomme ich die NEUEN WEGE zugesandt. (Ich hatte mal was dafür geschrieben.) Obwohl ich damit von Euch besser versorgt werde als (als Mitglied) von "meinem" VCD-Landesverband und obwohl die NEUEN WEGE wirklich eine tolle Zeitschrift sind, möchte ich doch vorschlagen, mich zu streichen. Der Postversand verursacht Kosten, und wie es um mein Lesen bestellt ist, könnt Ihr an meiner späten Reaktion ersehen. Ich grüße aber mit einem frohen "Weiter so!" alle an der Erstellung und Verbreitung Eurer Zeitschrift Beteiligten.

Dieter König, Bremen

# Magazin

# VCD-Kritik an Preiserhöhung der Deutsche Bahn AG im Fernverkehr zum 1.4.2004

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) e.V. kritisiert die von der Deutschen Bahn AG bekannt gegebene Preiserhöhung im Fernverkehr um durchschnittlich 3,4 Prozent als falsches Signal. So gefährde das Unternehmen die dringend notwendige Image-Verbesserung und das Ziel, langfristig einen Fahrgastzuwachs auf der umweltverträglichen Schiene zu erreichen. Auf Entfernungen über 400 Kilometer falle die Preisanhebung mit durchschnittlich 5,8 Prozent zudem sehr hoch aus.

Wenn Sie
Ihren Fahrgästen
mehr zu sagen haben

Altleutewitz 11
01157 Dresden
Tel: 03 51/4 24 40-0
E-Mail: Hp1@probst-consorten.de
www. probst-consorten.de/hp1

Wenn Sie
Ihren Fahrgästen
mehr zu sagen haben

Intelligente
Kundenkontakte
und qualifizierte
Marktforschung

Zwar stünden den Erhöhungen auf langen Strecken Preissenkungen für Entfernungen zwischen 100 und 200 Kilometer gegenüber, die der VCD ausdrücklich begrüßt. Allerdings fielen diese mit im Schnitt nur 1,6 Prozent zu niedrig aus. Damit sei die massive Verteuerung der ehemaligen InterRegio-Verbindungen bei der Umstellung auf IC-Züge im Dezember 2002 auf solchen Distanzen noch lange nicht wett gemacht.

Auch beim Service am Schalter und in den Reisebüros würden die Kunden mit den Preisveränderungen schlechter gestellt. So sei die Sitzplatz-Reservierung am Automat oder per Internet künftig kostenlos, am Schalter hingegen erhöhe sich der Preis um rund 15 Prozent auf drei Euro. Diejenigen, die mit komplizierten Automaten umgehen oder sich per Internetzugang selbst bedienen könnten, würden belohnt. Die anderen, die beim Fahrkartenkauf gerne gut beraten und bedient werden wollten, müssten hingegen die Zeche zahlen.

"Für ein kundenorientiertes Unternehmen muss die Devise gelten: 'Gute Beratung darf nicht teuer sein'. Bei der Sitzplatzreservierung macht die DB AG jetzt das Gegenteil. Im Endeffekt zielt sie damit auf weiteren Personalabbau. Das bedeutet die Verschlechterung der Beratungsqualität am Schalter und damit immer weniger Service für die Verbraucher."

## Bahn geht gegen Konkurrenten Connex vor

Die Vergabe des Nordharznetzes an den privaten Betreiber Connex hat die Deutsche Bahn AG veranlasst, den Zuschlag von der Vergabekammer rechtlich prüfen zu lassen. Die DB AG möchte Auskünfte erhalten, warum sie unterlegen ist und die Unterlagen einsehen. Selbst eine Klage schließt das Unternehmen nicht aus. Nach Auffassung der DB AG handelt es sich um eine politisch motivierte Entscheidung.

Das Land Sachsen-Anhalt hatte im Dezember 2003 dem Unternehmen Connex für den Betrieb des 280 km langen Nordharznetzes ab dem 1. Januar 2006 den Zuschlag erteilt. Da für die Vergabe das um über 500.000 Euro günstigere Angebot von Connex entscheidend war, sieht das Land der Prüfung durch die Vergabekammer gelassen entgegen.

# Grünes Licht für Bau der A 73

Die Richter des Bundesverwaltungsgerichtes Leipzig haben eine Klage des Bundes Naturschutz in Bayern gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der A 73 im Bereich Lichtenfels abgewiesen. Damit kann trotz der Bedenken des Bundes Naturschutz der Abschnitt der Thüringer-Wald-Autobahn von Lichtenfels bis Ebersdorf in der Nähe von Coburg gebaut werden.

Mit der Entscheidung hoben die Richter zugleich den im März 2003 verhängten Baustopp für das 13 km Teilstück durch den so genannten "Gottesgarten am Obermain" auf.

# Neues Busangebot im Harz

Nach dem Schienenersatzverkehr zwischen Aschersleben und Gernrode und der Stilllegung der Bahnstrecke Quedlinburg— Gernrode ist ein neuer Busfahrplan in Kraft getreten. Ab 22. Februar 2004 verkehrt u.a. ein Spätbus von Aschersleben über Ballenstedt nach Quedlinburg. Er ist auf die dortigen Nachtbusse und den Zug Richtung Halberstadt um 22.35 Uhr abgestimmt und sichert damit Verbindungen in alle Richtungen. Die Linie 318 der Q-Bus GmbH wird ausgeweitet, so dass montags bis freitags zwischen Quedlinburg und Ballenstedt ein stündliches und zwischen Ballenstedt und Aschersleben ein zweistündliches Angebot entsteht. Am Wochenende fahren die Busse zwischen den beiden Kreisstädten durchgehend im Zweistundentakt.

Die Linie 438 der Verkehrsgesellschaft Südharz mbH sichert die Verbindung von Aschersleben über Frose und Reinstedt bis nach Ermsleben. Außerdem wird eine Abendverbindung aus Richtung Ermsleben angeboten, die um 21.25 Uhr in Aschersleben endet.

Es ist beabsichtigt, den bisher von der Deutschen Bahn AG betriebenen Streckenabschnitt zwischen Gernrode und Quedlinburg bis zum Jahr 2006 auf Schmalspur umzubauen, so dass dann die Selketalbahn von Gernrode weiter bis Quedlinburg fahren kann.

# Vorentscheidung für Jagdbergtunnel an der A4

Für die neue Trasse der Autobahn A 4 zwischen Magdala und Jena-Göschwitz ist eine Vorentscheidung gefallen: Nördlich des für seine Orchideenvorkommen bekannten Leutratals bei Jena soll eine neue Trasse mit dem 3 km langen Jagdbergtunnel errichtet werden. Nach Aussagen von Jürgen Reinholz, Thüringer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Infrastruktur, liegt für die insgesamt 12 km lange Strecke bereits die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums vor.

Der Bau der Strecke, deren Kosten einschließlich Rückbau der alten Trasse auf 184 Millionen Euro geschätzt werden, soll 2006 beginnen. Die neue Strecke wird östlich der Anschlussstelle Magdala in nördliche Richtung abzweigen und vor Jena wieder auf die bestehende Trasse einschwenken. Der Jagdbergtunnel soll voraussichtlich aus zwei separaten Röhren bestehen, die durch Querstollen verbunden sind. Nach Auffassung von Minister Reinholz wurde damit die verkehrstechnisch und ökologisch vernünftigste Lösung gefunden.

Themenschwerpunkt:
Umweltfreundliche Naherholung

# ÖPNV-Planung im Freizeitverkehr – Beispiel Südraum Leipzig

Matthias Reichmuth

# Südraum Leipzig – Landschaft im Funktionswandel

Im Landkreis Leipziger Land, direkt südlich der Stadt, findet seit 1990 eine dramatische Landschaftsveränderung statt: Die Braunkohlentagebaue, die bis dahin die Landschaft förmlich aufgefressen haben, wurden – bis auf wenige Ausnahmen im südlichen Grenzbereich – stillgelegt, die riesigen Restlöcher werden seither schrittweise geflutet und verwandeln die Region in eine große Seenlandschaft. Der erste See, der so entstanden ist, hat spätestens seit der Expo im Jahr 2000 seinen festen Platz in der Palette der Leipziger Naherho-

lungsgebiete erobert, es ist der Cospudener See an der Stadtgrenze zwischen dem Leipziger Südwesten und Markkleeberg. Noch im Verlauf dieses Jahres wird mit dem Markkleeberger See auch der zweite See fertig geflutet sein, in den nächsten Jahren folgen weiter südlich Zwenkauer und Störmthaler See. Gleichzeitig verändert sich auch die Funktion der Landschaft. War vor der Wende der Leipziger Südraum eine der schmutzigsten Regionen der DDR – ungefilterte Abgase der Braunkohlekraftwerke brachten Dauer-Smog über die noch nicht abgebaggerten Städte und Dörfer – so siedeln sich rund um die Seen nun die Freizeiteinrichtungen an. Als größtes Verkehrsziel öffnete im April 2003 zwischen Cospudener See und Zwenkauer See ein großer Freizeitpark seine Tore, der seither zwischen 1000 und 6000 Besucher pro Tag zählt, langfristig soll diese Zahl noch deutlich steigen. An den meisten Seen sind verschiedene Einrichtungen für Wassersport, Badebereiche und andere Attraktionen geplant (in der Karte mit Dreiecken markiert). Diese Attraktionen müssen aber für die Bevölkerung auch erreichbar sein.

# Perspektiven der Verkehrserschließung

Während die aus Leipzig nach Süden führenden Bahnachsen jene Siedlungen, die zwischen den Braunkohletagebauen übrig geblieben sind, recht gut erschließen, liegen die neuen Freizeiteinrichtungen durchweg in den Zwischenräumen, die bisher mit dem öffentlichen Verkehr eher schlecht angebunden sind. Als leistungsfähigste Ost-West-Verbindung entsteht zwischen den Seen gerade die Autobahn A 38 (vgl. Karte), von der eine Abfahrt direkt auf den Parkplatz des Vergnügungsparks führt. Damit sind die Startbedingungen für den Wettbewerb der Verkehrsmittel sehr ungleich gesetzt. Dennoch wurde bereits im Planungsverfahren festgelegt, dass der Vergnügungspark auch mit dem ÖPNV erreichbar sein müsse. Und auch für einen Besuch der anderen Freizeitziele, die in der Region entstehen, sollte die Anschaffung eines Pkw nicht zur Zugangsvoraussetzung werden.

# Institut für Energetik und Umwelt gemeinnützige GmbH

# Mobilität intelligent organisieren!

Unsere Leistungen:

- · Konzeptionelle Verkehrsplanung
- SPNV-Konzeptionen / Integrale Taktfahrpläne
- Konzepte für Regional- oder Stadtbussysteme
- Linien- und Netzuntersuchungen im ÖPNV
- Differenzierte Bedienung / Anruf-Sammel-Taxi
- · Einrichtung von Mobilitätszentralen

Wir bringen Wirtschaftlichkeit und Kundenorientierung mit unserer Erfahrung und Kompetenz zusammen – und das zu Preisen, die sich für Sie rechnen!

#### Geschäftsfeld Verkehr und Raumordnung

Ihr Ansprechpartner: Dipl.-Geogr. Matthias Reichmuth

Torgauer Straße 116 04347 Leipzig

Tel.: (0341) 2434 425

E-Mail: Matthias.Reichmuth@ie-leipzig.de

www.ie-leipzig.de



Daher vergab der "Zweckverband Planung und Erschließung Neue Harth" Anfang 2003 ein Gutachten zur ÖPNV-Erschlie-Bung des nördlichen Südraums Leipzig an das Institut für Energetik und Umwelt in Leipzig. Konkreter Anlass war die (gegenwärtig laufende) Fortschreibung des Braunkohlenplanes für den ehemaligen Tagebau Zwenkau, durch den Lage und Dimension zukünftiger Wege, Straßen und Brücken durch das ehemalige Tagebaugelände festgesetzt werden. Hier sollte eine Trasse für den zukünftigen Busverkehr freigehalten werden – auch wenn die Eröffnung der einzelnen Linien nicht vor dem Jahr 2007 zu erwarten ist, da auch nach dem Beschluss des Braunkohlenplanes nicht alle Wege sofort hergestellt werden. Die Weichenstellung findet jedoch zum richtigen Zeitpunkt statt.

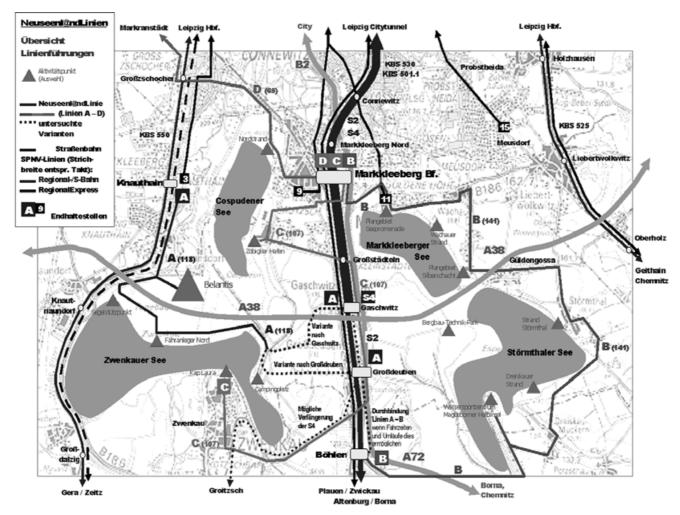
# Ausgangslage für eine ÖPNV-Planung

Bisher existiert lediglich eine von der LVB in Zusammenarbeit mit dem Vergnügungspark im Frühjahr 2003 eingerichtete Buslinie, die den Vergnügungspark auf den heutigen Straßen (mit einem Umweg über Knautnaundorf) an den Bahnhof Leipzig-Knauthain und damit auch an die Endstelle des Leipziger Stra-Benbahnnetzes anbindet. Die Linie verkehrt während der Saison an den Öffnungstagen des Vergnügungsparks im Stundentakt. Für die noch fehlende Verbindung vom Vergnügungspark nach Osten zur Anbindung an die Bahnlinie Leipzig -Altenburg sollte im Gutachten festgelegt werden, welche Wirtschaftswege und Brücken zukünftig für eine Buslinie befahrbar gemacht werden sollten.

Im Bereich um den Markkleeberger und Störmthaler See sollte die Linie möglichst auf vorhandenen Straßen geführt werden. Die stärkste Verkehrsnachfrage ist hier im Bereich "Silberschacht" (Markkleeberg-Auenhain) zu erwarten, wo ein größerer Badestrand entstehen soll. Bei Großereignissen rechnet man jedoch auch für das zukünftige Wassersportzentrum "Magdeborner Halbinsel" mit vielen Besuchern – hier müssen im Einzelfall Sonderverkehre organisiert werden, da einzelne Ereignisse nicht ausreichen, um eine dauerhafte Busbedienung im Taktverkehr zu rechtfertigen.

# Empfehlungen für zukünftige ÖPNV-Linien

Im Ergebnis der Untersuchung wird empfohlen, zwei Teillinien im nördlichen Südraum Leipzig einzurichten, die beide in der Sommersaison mindestens im Stundentakt verkehren und an Wochenenden in den Spitzenstunden zu einem Halbstundentakt verdichtet werden. Beide Linien sollten einen guten Anschluss an die S-Bahn erhalten, auf der mit der Linie S 2 zukünftig ein Halbstundentakt geplant ist, auf den jede der Busfahrten abgestimmt werden kann. Die zukünftige Linie S 2 ist Teil der Konzeption für den Leipziger City-Tunnel. In Gaschwitz beginnt zusätzlich eine Linie S 4 (vgl. Karte), die im Wechsel mit der S 2 gemeinsam einen Viertelstundentakt durch Leipzigs Citytunnel bis nach Leipzig-Eutritzsch bilden soll. Im Westteil wird eine Streckenführung vom Bahnhof Knauthain über eine neue Brücke über die Weiße Elster im Zuge der Erikenstraße bis zum Vergnügungspark Belantis empfohlen, weiter eine Führung nahe dem Nordufer des Zwenkauer Sees



bis zum Zeltplatz auf der Ostseite (Linie A auf der Karte). Von dort führen die beiden verbliebenen Vorzugsvarianten direkt zum Bahnhof Großdeuben bzw. auf der heute als Wirtschaftsweg vorhandenen Trasse von Westen zum Bahnhof Gaschwitz. Welche der beiden Trassen gewählt wird, hängt von Verhandlungen zum Umfang und zur Präzisierung der Grundsanierung mit der LMBV ab, da für einen Busbetrieb in jedem Fall die geplanten Wege breiter ausgelegt werden müssen.

Im Ostteil wurden drei Varianten untersucht. Da an Werktagen die meisten Ziele bereits etwa stündlich durch vorhandene Buslinien erschlossen werden, konzentriert sich das Konzept auf die heute noch vorhandene Bedienungslücke an Wochenenden. Dabei wird empfohlen, in einer ersten Stufe einen Stundentakt vom Bahnhof Markkleeberg über den Markkleeberger Nordstrand bis zum Bereich Auenhain-Silberschacht und wieder zurück zu führen, sobald der Markkleeberger See geflutet ist (Linie B auf der Karte). Wenn auch der Störmthaler See geflutet ist, soll diese Linie über Güldengossa-Störmthal-Dreiskau-Muckern-Magdeborner Halbinsel-Espenhain-Rötha bis Böhlen verlängert werden. In Markkleeberg und Böhlen besteht jeweils nicht nur zur S-Bahn, sondern auch zu zwei geplanten Regionalexpress-Linien ein Anschluss.

Im regulären Linienverkehr sollen diese neuen Linien etwa von April bis Anfang November fahren, was nicht nur der Saison des Vergnügungsparkes, sondern auch der Saison von Zeltplätzen und Wassersporteinrichtungen entspricht. In der Winterzeit sollen die Fahrten nur auf Anmeldung als Anruf-Linien-Fahrten statt finden.

Beibehalten werden sollen bereits vorhandene Linien, die ebenfalls der Erschließung der Seen dienen, dies betrifft die Linie 107, die nach Zwenkau führt und einen Abstecher zum Zöbigker Hafen (Cospudener See) machen soll (Linie C auf der Karte) und die Linie 65, die den Nordstrand des Cospudener Sees erschließt (Linie D auf der Karte).

## Verkehrsnachfrage und Wirtschaftlichkeit

Aus einer Nachfrageprognose für beide Betriebsteile wurden auch die erwarteten Fahrgeldeinnahmen (mit MDV-Tarif) errechnet. Diese allein reichen auf beiden Teilabschnitten nicht aus, um die erwarteten Betriebskosten zu decken (was für den ÖPNV fast überall sonst auch gilt). Im Einzelnen ergab sich, dass – wenn man die Nachfrage an Wochenenden vergleicht – für beide Linien etwa gleich viele Nutzer erwartet werden können. Dabei ist allerdings die Buslinie im Westen mit 23 Minuten Fahrzeit pro Richtung so kurz, dass dort mit nur einem Fahrzeug ein Stundentakt gefahren werden kann, während die Buslinie im Ostteil eine Fahrzeit von 50 Minuten pro Richtung hat, so dass der Betriebsaufwand etwa doppelt so hoch ist. Dadurch ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis auf der westlichen Linie etwa doppelt so gut wie auf der östlichen.

Für die weitere Finanzierung empfiehlt die Studie, auch die Unternehmen der Freizeitwirtschaft zu beteiligen, die durch das Busangebot mit mehr Besuchern rechnen können. Ein gewisser Anteil der Finanzierung wird jedoch bei der öffentlichen Hand verbleiben müssen, da diese durch raumordnerische Entscheidungen das Entstehen der Besucherströme zu bisher nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossenen Verkehrszielen gefördert hat.

# Die Bundesgartenschau 2007 – Ein standortübergreifendes Ausstellungskonzept

Jens Schneider

Die im zweijährigen Abstand stattfindenden Bundesgartenschauen sind Großereignisse, welche seit mehr als fünf Jahrzehnten bundesweit Gäste anziehen. Vom bisherigen Konzept, die Leistungsschau des deutschen Garten- und Landschaftsbaugewerbes an jeweils eine Stadt zu vergeben, wird im Jahr 2007 erstmals abgewichen. Dann wird das Ereignis an zwei Standorten stattfinden: Gera und Ronneburg.

Auf den ersten Blick sind das Ostthüringer Oberzentrum Gera mit rund 110.000 Einwohnern und die benachbarte, rund 6.000 Einwohner zählende Kleinstadt Ronneburg zwei ungleiche Partner für die Ausrichtung einer gemeinsamen Bundesgartenschau. Doch beide Orte können den Besuchern die Ergebnisse ambitionierter Projekte präsentieren.

Ronneburg ist geprägt durch seine jüngste Bergbauvergangenheit, die durch den Uranerzbergbau der WISMUT AG bestimmt wurde. Nach der Einstellung der Förderung im Dezember 1990 läuft hier nunmehr eines der größten Umweltsanierungsprojekte der Bundesrepublik.

Gera, DDR-Bezirksstadt und einst Zentrum der Textilindustrie und des Maschinenbaues, unterlag einer großen Schrumpfung in Wirtschaftskraft und Einwohnerzahl. Nach den Gründerjahren zu den vermögendsten Städten Deutschlands gehörend, sucht Gera ein Jahrhundert später nach einer neuen Identifikation. Die Bundesgartenschau ist eine große Chance, Prestige zu gewinnen und städtebaulich anziehende Strukturen zu schaf-

#### Das Ausstellungsmotto "Von Stadtpark zu Stadtpark"

Gera und Ronneburg konzipieren die Bundesgartenschau erstmals in einem großen örtlichen Rahmen mit zwei Kernzonen. Diese sind der Geraer "Hofwiesenpark", eine als Auenpark angelegte Fläche, und die "Neue Landschaft" in Ronneburg, ein durch Sanierung vom Bergbau wiedergewonnenes Areal. Darüber hinaus entsteht in Ronneburg der Stadtpark wieder, bis zur Vorkriegszeit Kurpark des früheren Radonbades Ronneburg. In Gera wird der "Ufer-Elster-Park" angelegt, der Sport, Erholung und innovatives Gewerbe auf einer zuvor durch ein Heizkraftwerk dominierten Fläche vereinen soll.

Das verbindende Glied zwischen den beiden etwa 10 Kilometer voneinander entfernten Städten ist das Gessental, ein natürlicher Landschaftraum, der in die Gartenschau einbezogen wird.

## Die Konzepte der Kernzonen

In Gera wird mit dem "Hofwiesenpark" eine Kernzone entstehen, die als moderner Stadtpark in Zentrumsnähe verschiedene Sport- und Kulturstätten aufnimmt. Bisher stellt sich dieses Areal als Ansammlung von erneuerungsbedürftigen Sportanlagen und funktionslosen Restflächen dar. Das bereits weitgehend sanierte Stadion, die Schwimmsporthalle sowie der Neubau einer Vierfeldsporthalle und weitere Sportanlagen sind Bestandteil des Konzeptes. Viele dieser Bauten und verschiedene temporäre Veranstaltungsorte sind in Veranstaltungsovalen platziert, die in eine bewegte Geländemodellierung eingebettet sind. Mit diesem naturnah baumbestandenen Auenpark entlang der Weißen Elster korrespondieren der Küchengarten mit seiner barocken Orangerie sowie die gründerzeitlichen Villen und Bürgerhäuser in direkter Nachbarschaft. Voraussetzung für die Schaffung des Erholungsbereiches ist die Umverlegung der Bundestrasse 2 auf die sogenannte Westtangente. Ziel des Konzeptes ist es, eine nachhaltig nutzbare Anlage zu schaffen, welche die Kommune auch in Zeiten knapper Kassen als attraktive innerstädtische Grünfläche weiter unterhalten kann.

In Ronneburg zeigt die "Neue Landschaft" gewaltige Veränderungen in einem durch den Uranerzbergbau stark geschädigten Gebiet. Westlich der Stadt Ronneburg wird zu beiden Seiten des Gessentales eine Landschaft neu erschaffen, die einen hohen Freizeit- und Erholungswert erhält. Neue Geländestufen, wie der "Ronneburger Balkon" und die "Lichtenberger Kanten", werden dieser Gegend ein völlig neues Gesicht geben. Ein Bahndamm wird durch einen Brückenschlag geöffnet, um den Gästen einen bisher vom Bergbau verwehrten Zugang in das Gessental zu bahnen. Dieses wird durch eine Erlebnisbrücke überspannt, die Fußgängern und Radfahrer einen prächtigen Ausblick auf die "Neue Landschaft" bietet. Ein Arboretum von Bäumen der Nordhalbkugel ist als ein gestalterisches Element bereits im Enstehen.

# Neues Veranstaltungskonzept - Neues Verkehrs-

Das Novum zweier voneinander getrennter Veranstaltungsorte stellt bisher nicht gekannte Anforderungen an die Verkehrsorganisation. Der durchschnittliche BUGA-Besucher reist mit dem Bus oder in Familie per Auto an. Darüber hinaus werden auch Sonderverbindungen der Bahn genutzt. So wurden in den vergangen Jahren zu einigen Veranstaltungsorten, z.B. nach Cottbus, Intercity-Züge der DB verlängert. In Magdeburg entstand ein neuer Haltepunkt. Bei der BUGA 2001 an mehreren Standorten innerhalb Potsdams wurde zum Gelände des Bornstädter Feldes extra eine Straßenbahnlinie errichtet und zur IGA 2003 in Rostock ein Intercitypaar bis zum Gartenschaugelände verlängert.

Zur Bundesgartenschau 2007 stellt sich das Problem jedoch gänzlich anders da. Die verschiedenen Veranstaltungsareale sind auf einer Länge von ca. 15 km bandartig aneinander gereiht und durch das Gessental verbunden. Erfahrungsgemäß weilt der BUGA-Gast nur einen Tag auf der Ausstellung. Soll er die Möglichkeit zum Besuch aller Ausstellungsteile erhalten, setzt dies eine gute Logistik voraus.

Innerhalb der Stadt Gera wird dies durch die bis Ende 2006 neu entstehende Stadtbahnlinie 1 gewährleistet. Zwischen Gera und Ronneburg bietet sich eine Verbindung mit der Eisenbahn förmlich an, denn beide Kernzonen befinden sich in fußläufiger Entfernung zu Bahnhöfen. Eine Bahnfahrt bietet den Besuchern die Möglichkeit, einen unmittelbaren Eindruck von der Landschaft zu erhalten und an den interessanten Punkten auszusteigen zu können.

Problematisch ist allerdings, dass die Strecke zwischen beiden Städten nur eingleisig ausgebaut ist. Etwa auf halber Strecke befindet sich der Haltepunkt Gera-Kaimberg. Ein Kreuzungsgleis an dieser Stelle ist für einen akzeptablen 10- oder 15-Minuten-Takt unabdingbar. Über längere Zeit haben die Städte und die organisationsabwickelnde BUGA GmbH nach einer Lösung einschließlich Finanzierung gesucht, doch mit der Deutschen Bahn war dazu kein Einvernehmen zu erzielen. Sie zeigte kein Interesse am Ausbau der Kreuzung, weil nach ihren Vorstellungen der Haltepunkt nach 2007 aufgelassen werden

Nach langem Hin und Her wurde die Bahnvariante verworfen und es zeichnet sich jetzt ab, dass einem Buspendelverkehr als Ersatz der Vorzug gegeben werden soll. Dessen Durchführung ist jedoch logistisch eine komplizierte Aufgabe. Sollen die anreisenden Gäste nicht mit dem eigenen Verkehrsmittel von Standort zu Standort weiterreisen, muss vor allem an Wochenenden eine sehr hohe Taktfrequenz angeboten werden, um die Besucherzahlen transportieren zu können. Die Fahrzeit, welche bei der Bahn etwas mehr als 10 Minuten betragen hätte, ist mit einem Buspendelverkehr im öffentlichen Straßennetz kaum erreichbar. Gleiches gilt für die Bedienung der Haltestellen an den einzelnen Teilobjekten. Ein Bustransfer hat eine Reihe weicher Faktoren zu berücksichtigen. Jeder Fahrgast möchte einen Sitzplatz. Die Busse sollten in Ausstattung und äußeren Erscheinungsbild ein einheitliches Bild vermitteln u.v.m.. Das Problem der Verbindung zwischen den Standorten bleibt eine harte Nuss, die die Organisatoren zu knacken haben.

Für Fußgänger und Radfahrer wird zwischen den Standorten in Ronneburg und Gera eine neue Verbindung geschaffen. Sie nimmt den Fernradweg "Thüringer Städtekette" auf und bringt vor allem für die Geraer Ergänzungen im innerstädtischen Radwegnetz und zusätzliche Anbindungen ins östliche Umland.



#### Ergänzende Verkehrsprojekte

Die Baumaßnahmen zur Bundesgartenschau werden durch weitere Verkehrsprojekte im Stadtgebiet von Gera positiv beeinflusst.

Die bis 2006 neu entstehende Stadtbahnlinie 1 verbindet in der Stadt das Kerngelände des Hofwiesenparks mit dem Eingang zum Gessental. Gleichfalls werden der Hauptbahnhof und die Großparkplätze durch die Straßenbahn direkt erschlos-

Im Rahmen des europäischen URBAN II – Projektes entstehen neue Querungen des Bahngeländes in Höhe des Ufer-Elster-Parkes. Der früher hier befindliche Güterbahnhof Süd trennte als undurchdringlicher Riegel die Fußgänger- und Radfahrerströme östlich und westlich der Bahn auf einem längeren Abschnitt. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG soll der neue Haltepunkt Gera Süd auf einem veränderten Standort entstehen, dessen Bahnsteiganlage auf dem Hochbahndamm barrierefrei mit der Haltestelle des städtischen Verkehrsbetriebes verknüpft wird.

Die Arbeiten am Ausbau der Mitte-Deutschland-Schienenverbindung sollen bis 2007 mit dem Umbau des Haupt- und des Südbahnhofes sowie der Sanierung der Gleisanlagen im Stadtgebiet einschließlich aller Brücken und eines elektronischen Stellwerkes abgeschlossen sein. Bis zum heutigen Zeitpunkt erfolgten jedoch nur einige Vorarbeiten, die eigentlichen Baumaßnahmen laufen nicht an. Dies zeigt, dass der Ausbau dieser für Ostthüringen und Westsachsen wichtigen Verbindung weiterhin ein Stiefkind bleibt. Fallen durch das Debakel der Lkw-Maut fest eingeplante Fördermittel aus der Bundeskasse aus, wird die Deutsche Bahn nicht in das Netz außerhalb der Fernverkehrsachsen investieren.

Das gegenwärtige Nicht-Bauen der Deutschen Bahn bringt das BUGA-Konzept in Schwierigkeiten. Der Bahnbrückenbau zur Öffnung des Gessentales in Ronneburg wurde von der Liste der geförderten Projekte gestrichen. Im Geraer Ufer-Elster-Park erfolgt kein Gleisrückbau von den Bahnbrachen. Hier sind schnellstens politische Lösungen gefragt, um Bahnbaustellen im Gartenschaujahr 2007 auzuschließen.

#### Ausblick

Zur Eröffnung der Bundesgartenschau in Gera und Ronneburg zeigt sich den Gästen nicht nur eine Schau der Gärtner, Floristen und Landschaftsbauer. Die BUGA 2007 präsentiert neue Landschaften, welche Jahre zuvor noch Industriebrachen, Bergbaugebiete oder strukturschwache Stadtareale darstellten. Bleibt den Planern zu wünschen, dass die Projekte trotz verschiedentlicher Fährnisse in Genehmigung und Finanzierung fristgerecht und erfolgreich zum Ende kommen und das Konzept neue, vor allem auch jüngere Besuchergruppen erschließt.

# "Ein Standardwerk für Ausflüge" -Der Tourenplaner vom VCD Berlin

Kerstin Emonds und Michael Bartnik

Gut 1.300 Telefonnummern, fast 600 Internetadressen, über 1.700 Fahrplanspalten, die in jede Jackentasche passen – doch nur, wer das zu schätzen weiß, wird das 132seitige Heft mögen. Wie eine poppig bunte Broschüre sieht der Ausflugsplaner nun wirklich nicht aus.

Seit sieben Jahren gibt der VCD-Landesverband Berlin sein Fahrplan- und Ausflugsheft "Der Tourenplaner" heraus. Zu mehr als 200 Zielen zwischen Ostsee, Harz und Lausitz enthält das Heft umfangreiche touristische Informationen. Stefan Kohte, einer der 'Tourenplaner', zählt auf: "Neben den Kurzbeschreibungen der Ziele und vielen Tipps können Sie Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungshinweise, Fahrrad- und Bootsverleihe, Badestellen, die Tourist-Informationen nachschlagen. Zu jedem Ziel sind in leicht verständlichen Fahrplänen die günstigen Reiseverbindungen angegeben."

"In dieser Kombination aus aktuellen touristischen Informationen und detaillierten Fahrplänen ist der Tourenplaner einmalig in der Region und hat in Berlin, wo über 40% der



Haushalte kein eigenes Auto haben, seinen Markt gefunden", erklärt Stefan Kohte. Jedes Jahr werden 15.000 Exemplare gedruckt. "Wir haben die S-Bahn Berlin GmbH für eine Kooperation gewinnen können. Sie ist Vertriebs- und Marketingpartner." Nicht zuletzt in Zusammenhang mit dem Tourenplaner entwickelte sich für den VCD Berlin eine gute und enge Zusammenarbeit mit der S-Bahn, DB Regio, dem Verkehrsverbund VBB und weiteren Tourismus- und Verkehrsanbietern. Dank des in den Dezember verschobenen Fahrplanwechsels kam der Tourenplaner 2003 schon Anfang April zu Beginn der Ausflugssaison heraus. "Gleich nach Erscheinen luden wir Journalisten zur Pressefahrt, natürlich mit dem Zug", erzählt Stefan Kohte. Die großen Tageszeitungen und etliche Radiostationen berichteten über das Heft. "In der S-Bahn-Kundenzeitung "Punkt 3", auf Inforadio, in der Berliner Umweltzeitung "Der Rabe Ralf" und auf Radio Eins veröffentlichten wir regelmäßig VCD-Tourentipps. All das hat sich ausgezahlt: Zwei Drittel mehr Hefte als in den Vorjahren wurden 2003 verkauft. Und die "Punkt 3" titelte im Juli sogar: "Das Standardwerk für Ausflüge."

Der Tourenplaner hat sich spürbar weiterentwickelt. "Früher war er ein Fahrplanheft zum Wochenendticket", sagt Stefan Kohte und blättert in einigen älteren Ausgaben. "Als die Deutsche Bahn die Dumpingfahrkarte für 15 Mark einführte, waren Internet- und telefonische Fahrplanauskunft noch nicht so weit entwickelt wie heute." Zum Tourenplaner-Projekt gehört inzwischen mehr als nur das Ausflugsheft. Unter der Internetseite www.mein-tourenplaner.de präsentiert der VCD Berlin sein Ausflugsportal. Hier findet man einen großen Katalog touristischer Webseiten, Hinweise zu günstigen Bahntickets, zur Fahrradmitnahme, die Ansprechpartner bei Bahn und Bus und aktuelle Fahrplanänderungen. Monatlich erscheint ein E-Mail-Newsletter.

Die "Tourenplaner" treten aber auch in Kontakt mit Ausflüglern und solchen, die es noch werden wollen. Zweimal im Jahr präsentiert sich der VCD Berlin auf der regionalen Publikumsmesse "Reisemarkt" im Bahnhof Berlin Friedrichstraße. Die S-Bahn lud den VCD ein, als Partner in ihrer Ausflugs-S-Bahn mitzufahren. Die "Tourenplaner" begleiteten Ausflügler im Regionalexpress von Berlin zum Herbstfest im NABU-Infozentrum Blumberger Mühle. Wer seinen Tourenplaner mitbrachte, erhielt ermäßigten Eintritt.

Im engeren Projektteam arbeiten dieses Jahr sieben Leute mit, ehrenamtlich, als Praktikanten und auf Honorarbasis. Sie sammeln touristische Daten für die nächste Saison, überarbeiten Fahrpläne und akquirieren Anzeigen. "Wir haben eine kleine Umfrage gestartet, um aus den Ergebnissen den Tourenplaner noch besser machen zu können und Anregungen für ein ansprechenderes Layout zu erhalten", sagt Stefan Kohte. Tatkräftige Unterstützung erhält das Projektteam von zahlreichen VCD-Aktiven. "Ohne sie wäre die Arbeit kaum zu stemmen." Einige Aufgaben, wie Satz, Druckbetreuung, Anzeigen- und Plakatgestaltung werden nach außen an Dritte vergeben. "Bei all der Arbeit ist wie in jedem Jahr der Zeitplan wieder ziemlich eng. Schließlich wollen wir rechtzeitig zu Saisonbeginn den Tourenplaner 2004 auf den Markt bringen." Am 27. März 2004 soll er an den S-Bahnschaltern und bei den Zeitschriftenhändlern stehen.

# Ein VCD-Tourenplaner für Thüringen?

Im Frühjahr 2003 boten die Berliner 'Tourenplaner' in der VCD-Zeitschrift fairkehr an, ihre Erfahrungen für ähnliche Projektideen zur Verfügung zu stellen. Dies war der Anlass und Fahrplanheft für Ziele, die von Erfurt, Weimar, Jena, Gera und weiteren Städten bequem mit der Bahn zu erreichen sind.

"Die Berliner Aktiven gaben mir wichtige Anregungen und Tipps, " erzählt die in Berlin lebende Thüringerin. "So entstand ein detailliertes, thüringenspezifisches Konzept. Ein Konzept, dass sich gegebenenfalls auch auf Sachsen und Sachsen-Anhalt übertragen ließe." Damit nahm sie Kontakt auf zum VCD-Landesverband Elbe-Saale und ging auf die

"Bei den Gesprächspartnern von DB Regio und Thüringen Tourismus GmbH stieß die Idee auf großes Interesse", freut sich Kerstin Emonds. "Konkrete Vereinbarungen gibt es aber noch nicht. Die Finanzierung ist völlig ungeklärt. Doch mit vielen Partnern im Boot bestehen durchaus Chancen zur Umsetzung." Interessierte VCD-Aktive könnten sicher wie auch in Berlin - mit viel Engagement viel erreichen. Die Vorarbeit ist geleistet, das Konzept durchdacht. Ganz konkrete Erfahrungen kommen hinzu: "Im Augenblick arbeite ich fest mit im Tourenplaner-Team Berlin. Ich kann mir aber auch vorstellen, wieder nach Thüringen zu gehen und mich

# Anregungen, Mitstreiterwünsche sowie nähere Informationen bei:

Kerstin Emonds, Tel. (030) 927 36 99,

E-Mail: kerstin.emonds@gmx.de

# Bahnverkehr

# Neue (Nacht-)Züge braucht das Land

Jan Krehl

Wer klug wählt, beginnt seinen Urlaub schon während der Anreise. Beguem und entspannend sind die Fern- und Nachtzüge der verschiedenen Eisenbahngesellschaften. Neue Züge braucht das Land! Dieser Meinung ist auch die Deutsche Bahn AG und kauft für den Nahverkehr Triebwagen und Doppelstockwaggons, im Fernverkehr InterCityTriebzüge (ICE-Triebzügen mit abgespeckter Ausstattung und mehr Sitzplätzen ähnelnd) und im Nachtreisezugverkehr neue Schlafwaggons. In der aktuellen Werbung der DB Nachtzug werden die neuen Schlafwagen als Innovation gefeiert.

Die Besichtigung des Prototypen in Berlin, gleich nach der Auslieferung an die Bahn, stellt allerdings die Frage: Was ist neu? Man könnte meinen, dass es ein umgebauter Schlafwagen aus DR- oder DB-Zeiten ist. Außer den Drehgestellen, die der neuen Generation der ICE-Familie entstammen, bleibt alles wie gehabt, ein konventioneller Wagenkasten mit Abteilen. Nicht wirklich neu ist die Idee, aus zwei Abteilen eins zu machen, indem die Zwischenwand geklappt wird. Auch die Feuerlöschanlage hätte in bestehenden Waggons nachgerüstet werden können.

Warum also beschafft die Bahn neue Waggons auf alter Basis? Genau kann diese Frage niemand beantworten. Die Vermutung liegt nahe, dass die Industrie, welche die Fahrzeuge herstellt, die Bahn beeinflusst. Warum wurden nicht Doppelstockschlafwagen, wie sie die ehemalige CityNightLine in Dienst gestellt hat, beschafft? Diese sind sehr komfortabel und zudem beliebt bei den Fahrgästen. Auch in Finnland werden Doppelstockschlafwagen erfolgreich eingesetzt.



Ebenso wären die Talgo-Züge ein innovatives Produkt. Diese Bauart wurde in der Bundesbahnversuchsanstalt mit besten Ergebnissen getestet und hat sich auch schon bei der Deutschen Bahn, wie in vielen Ländern der Welt, im Betrieb hervorragend bewährt. Hervorzuheben ist der ruhige Wagenlauf, besonders in Kurven, die nur vermindert wahr genommen werden. Mitglieder unseres Landesverbandes konnten den Talgo bei einem Besuch des Berliner Unterhaltungswerkes näher kennenlernen und sich mit Verantwortlichen unterhalten. Das Konzept überzeugt.

# Talgo 22 – der erste wirkliche Doppelstockzug

Gunnar Arnold

# Ein einzigartiges Konzept

Ende der 30er bis Anfang der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts entwickelte der spanische Eisenbahningenieur Alejandro Goicoechea ein hochmodernes Eisenbahnfahrzeugkonzept. Neuartig an dem von ihm konzipierten Fahrzeug war in erster Linie die Verwendung einer leichten Metallkarosse anstelle einer massiven Stahlstruktur sowie die Umsetzung eines Gliederzugkonzeptes, bei welchem sich die Fahrwerke nicht unter jedem einzelnen Wagenkasten, sondern jeweils zwischen zwei Wagenkästen befinden. Die Räder eines Talgo-Fahrwerkes sind hierbei nicht durch eine starre Achse verbunden, sondern einzeln in einem gemeinsamen Fahrwerksjoch befestigt.

Die so gebildeten Züge sind bei einer äußerst stabilen Gleislage deutlich leichter als herkömmliche Drehgestellfahrzeuge und verschleißen dank ihrer Fahrwerkslenkung Rad und Schiene weniger als Züge konventioneller Bauart.

Goicoechea gründete vor mehr als 60 Jahren, gemeinsam mit dem Finanzier Oriol, in Madrid die Firma Patentes Talgo, S.A., die die unter dem gleichen Namen bekannt gewordenen Schnellzüge herstellt und wartet. Nachdem die Talgo-Züge mit der Einführung des TEE-Verkehrs ihren Ruf bezüglich eines besonders komfortablen Reisens auch nördlich der Pyrenäen verbreiten konnten, kam es in den vergangenen 10 Jahren zu einer größeren Verbreitung. Neben der US-amerikanischen Eisenbahngesellschaft Amtrak und der kasachischen Temir Zoly verfügt die Deutsche Bahn über einen Pool von 150 Talgo-Fahrzeugen für den hochwertigen Hotelzugverkehr (derzeitige Einsatzstrecken sind Berlin-München und Hamburg-München). Ein weiteres Einsatzgebiet wird, laut jüngsten Pressemeldungen der schleswig-holsteinischen Landesregierung, ab Ende 2005 die Marschbahn von Hamburg nach Westerland sein.

# **Der Talgo-Doppelstockzug**

1999 wurde der Eisenbahnsektor des finnischen Rautaruukki Konzerns von Talgo übernommen. Die heutige Talgo Oy lieferte neben einer Vielzahl von Spezialgüterwagen u.a. vierachsige Doppelstockleichtbaufahrzeuge an die Finnische Bahn VR. Diese verkehren unter klimatisch anspruchsvollen skandinavischen Rahmenbedingungen im nationalen, bis zu 200 km/h schnellen IC-Netz Finnlands und erfreuen sich bei Reisenden und Betreibern großer Beliebtheit.

Mit diesen Erfahrungen entstand die Idee, basierend auf den eingangs beschriebenen Talgo-Fahrwerken einen völlig neuartigen Doppelstockzug zu entwickeln. Die Talgo 22 getaufte Fahrzeugfamilie bietet erstmals zwei horizontal übereinander angeordnete, vollwertige Durchgänge zwischen Doppelstockfahrzeugen. Beide Etagen sind durchgängig stufenfrei und somit auch für mobilitätseingeschränkte Reisende ohne große Mühe begehbar. Durch den Wegfall lästiger Zwischendecks wird erstmals auch in beiden Etagen der Einsatz von Minibars o.ä. ermöglicht.

Der obere Übergang bietet praktisch keine Verengung gegenüber dem Querschnitt des Innenraumes, so dass das gesamte Oberdeck eines Zuges von jedem beliebigen Platz aus vollständig einsehbar ist. Dies erleichtert die Platzsuche und beschleunigt somit den Fahrgastwechsel an den Haltestellen, bietet den Reisenden aber auch ein höheres Sicherheitsgefühl. Für den Einsatz im Fernverkehr stellen Varianten mit 1. Klasse-, Konferenz- oder Familienabteilen an den Zugenden interessante Alternativen dar.

Da die einzelnen Mittelwagen nur ca. acht Meter lang sind, kann der Wagenkasten bis zu 20 cm breiter als ein konventioneller Doppelstockwagen gestaltet werden. Je nach Einsatzgebiet können alle oder auch nur einzelne Wagen mit Einstiegstüren und Aufgängen versehen werden. Im schnellen Regionalverkehr und im S-Bahn Bereich kann der Reisende somit ca. alle acht Meter eine breite Tür vorfinden. Der Fahrgastwechsel dauert hierdurch etwa halb so lange wie bei herkömmlichen Doppelstockzügen.



Zudem entspricht die Höhe des Fußbodens im Einstiegsbereich genau der weit verbreiteten Bahnsteighöhe von 55 cm, so dass der Transport von Fahrrädern, Rollstühlen, Kinderwagen oder ähnlichem auch im Doppelstockbereich kein Problem mehr darstellt. Ambitiöse Zugfolgezeiten von 2 Minuten, wie sie beispielsweise mit Betriebsaufnahme des im Bau befindlichen Leipziger City-Tunnels angestrebt werden, müssen somit keine Utopie bleiben. Im langlaufenden Regionalverkehr sowie im Fernverkehrseinsatz hingegen ermöglicht der Einsatz von Mittelwagen ohne Aufgang den Fahrgästen im Oberdeck bei einer möglichen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ein besonders ungestörtes Reisen.

Der Talgo 22 ist eine modular aufgebaute Fahrzeugfamilie. Für den Traktions- und Steuerungsbereich fand man in der österreichischen Firma ELIN EBG Traction einen kompetenten Partner. Für die Fahrzeugkarosserie besteht neben der konventionellen Aluminiumbauweise die Option einer Glasfaserverbundvariante. Das im Schiffsbau bewährte Material ermöglicht deutliche Masseeinsparungen und hat den zusätzlichen Vorteil, Wärme- und Geräuschdämmung schon zu beinhalten. GfK-Karosserien haben einen maximalen Feuerwiderstand, weisen ein sehr gutes Crashverhalten auf und ermöglichen eine unkomplizierte Reparatur von Karosserieschäden. Für den Verkehr auf Tunnel- und Neubaustrecken kann der Talgo 22 zusätzlich entsprechend druckdicht hergestellt werden.

Das Einsatzspektrum des Zuges reicht vom sprintstarken S-Bahn Verkehr bis zum 200 km/h schnellen Fernverkehr und deckt somit die gesamte Palette unterhalb des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ab.

# **VCD** aktiv

#### "Fairkehr für Dresden" ist zurück

Stefan Schmidt

Mitte der 90er Jahre organisierten die VCD Ortsgruppe Dresden und Pro Bahn schon einmal eine Veranstaltungsreihe unter dem Titel "Fairkehr für Dresden". Nach einer Vielzahl von interessanten Abenden zu Verkehrsfragen im Großraum Dresden waren uns die Themen ausgegangen und die Reihe eingeschlafen. Jetzt haben sich VCD und Pro Bahn entschlossen, die Reihe trotz personeller Probleme wiederzubeleben. Auch schon einmal Behandeltes wird wieder aktuell, zumal auch neue Zuhörerkreise angesprochen werden können.

Den Auftakt bildete am 21. Januar 2004 ein Vortrag von Herrn Seemann von der DB Netz AG zur "Sachsenmagistrale". Er stellte uns den aktuellen Stand und die Perspektive der Ausbaustrecke Karlsruhe-Stuttgart-Nürnberg-Hof-Leipzig/Dresden (auch als "Sachsen-Franken-Magistrale" bezeichnet) vor. Seinem Zuständigkeitsbereich entsprechend ging es jedoch nur um den Teil Hof-Leipzig/Dresden.

Das Ziel ist ein Ausbau auf 120 km/h (für konventionelle Technik) bzw. 160 km/h (für Neigetechnik), was zwischen Dresden und Hof Reisezeiteinsparungen von 75 Minuten ermöglichen soll. Während zwischen Dresden und Hof der Streckenausbau zu großen Teilen schon abgeschlossen ist, bleibt zwischen Leipzig und Werdau noch viel zu tun. Aber auch die Bahnhofsumbauten Chemnitz und Zwickau müssen noch durchgeführt werden. In Chemnitz stellt die Straßenbahnverknüpfung im Zuge des "Chemnitzer Modells" eine große Herausforderung dar. In Leipzig ist der Neubau des "City-Tunnels" die größte Aufgabe. Neben der Ertüchtigung von Ingenieurbauwerken (Brücken, Tunnel) stellt der Ersatz alter Stellwerkstechnik einen weiteren Schwerpunkt dar. 17 von 34 elektronischen Stellwerken (ESTW) sind bereits in Betrieb. Immerhin sinkt durch diese Technik der Personalbedarf auf 10%!

Außerdem wird über die Schließung der Elektrifizierungslücke zwischen Nürnberg und Reichenbach nachgedacht. Wegen der aktuellen Probleme mit der Finanzierung von Verkehrsbaumaßnahmen steht eine Realisierung in den Sternen. Nicht weiter verfolgt werden dagegen die Projekte "Dennheritzer Kurve" (Verbindungskurve von Dennheritz Richtung Zwickau) und "Vogtlandtunnel" (Tunnel zwischen Weischlitz und Gutenfürst/Hof). Für das erstgenannte Projekt fehlt das Verkehrsbedürfnis; außerdem erscheinen die Eingriffe in gewachsene Räume zu groß. Das zweite Projekt wäre nur vom Fern- und vielleicht vom Güterverkehr nutzbar. Deren Frequenz rechtfertigen die Ausgaben aber auf keinen Fall, noch dazu, wo der hochwertige Fernverkehr in Zukunft den Weg durch den Thüringer Wald nehmen soll.

Den Abschluß bildete eine angeregte Diskussion. Der Referent stellte die oft einander widersprechenden Interessen dar, die zukunftsorientiertes Bauen beeinflussen. Hier reicht das Spektrum von den betriebswirtschaftlichen Interessen der DB Netz AG, über die Wünsche des Bahnbetriebes, im Störungsfall Ausweichmöglichkeiten und Rückfallebenen zu haben, bis zu den politisch gewünschten Fahrgastzahlen und Transportmengen auf der Schiene in der Zukunft. Mit Fragen zur Sanierung der Elbtalstrecke wurde am Ende das Thema einer späteren Veranstaltung angeregt. Unser Fazit: Eine gelungene Veranstaltung. Und wir wollen weitermachen.

Am 24. März werden Vertreter der Dresdner Verkehrsbetriebe AG zu ihren Zukunftsplänen (z. B. Streckenneubau) sprechen. Vor dem Hintergrund sinkender Zuschüsse sind Kontroversen zu erwarten.

Im Mai werden dann Vertreter der Dresdner Stadtratsfraktionen über ihre Vorstellungen zur Verkehrspolitik in Dresden nach der Kommunalwahl sprechen. Der genaue Termin steht noch nicht fest, er wird rechtzeitig auf unserer Webseite (www.vcd.org/elbe-saale) bekannt gegeben. Beginn ist jeweils 19.00 Uhr im großen Veranstaltungsraum in der 2. Etage des Umweltzentrums Dresden (in der Schützengasse, 5 Minuten vom Bahnhof Dresden Mitte).

# Ortsgruppe Dresden mit neuer Mailadresse

Ab sofort ist die VCD-OG Dresden im Internet unter der Mailadresse dresden@vcd.org zu erreichen.

#### Liniennetzplan für die Region Gera vorgestellt

Anfang November des vergangenen Jahres stellte die Ortsgruppe Gera einen Liniennetzplan für die Buslinien im Geraer Umland vor. Der Einladung der Ortsgruppe waren ausschließlich Vertreter der regionalen Verkehrsunternehmen sowie der Presse gefolgt, die zuständigen Gebietskörperschaften erachteten Ihre Anwesenheit offensichtlich nicht für erforderlich.

Der Liniennetzplan, der "Von Abzweig Reichardtsdorf bis Zwirtzschen Schlammteich" alle 36 Linien und 272 Haltestellen abbildet, wurde von Gilbert Weise in monatelanger Arbeit angefertigt. Mit dem vorgestellten Plan ist es ihm gelungen, alle verkehrenden Linien – unabhängig vom jeweiligen Unternehmen – zu vereinen und die in der Praxis verwirrenden, weil teils verschiedenen Haltestellenbezeichnungen, zu vereinheitlichen und auf ein handliches DIN A4-Format zu bringen. Erstmals wurde ein Plan präsentiert, bei dem jede Omnibuslinie eine eigene Farbe trägt, wie man es von den meisten Städten bereits kennt.

Gerade die Größe und die Vielzahl an Informationen stieß bei einigen Vertretern der Busunternehmen auf wenig Gegenliebe, da dies insbesondere den älteren Fahrgästen nicht zugemutet werden könne und etwa 86 % der Fahrgäste ohnehin Stammgäste seien und einen derartigen Plan nicht benötigen würden. Ein Vertreter des Geraer Verkehrsbetriebes lobte die Fleißarbeit, regte jedoch an, über Verbesserungen nachzudenken. Inzwischen liegt der Ortsgruppe Gera ein Angebot zum Gespräch vor, in dem es um mögliche Anpassungen des Planes gehen soll. Ziel ist es, den Fahrgästen möglichst bald eine umfassende und informative Übersicht über das regionale Busliniennetz in die Hand zu geben und damit auch zur stärkeren Nutzung des ÖPNV zu animieren.

# Ortsgruppe Gera: Verkehrsorganisation zur Bundesgartenschau Gera-Ronneburg 2007

In den ersten Phasen der Planung war ein Bahnpendelverkehr von Gera nach Ronneburg durch das landschaftlich reizvolle Gessental vorgesehen. Inzwischen musste man sich davon verabschieden, da die Deutsche Bahn AG ihre entsprechenden Zusagen zu Taktdichten nicht gehalten hat. Der Ausbau des Haltepunktes Kaimberg zu einem Begegnungsbahnhof wurde aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt.

Die Ortsgruppe Gera wollte sich mit dieser Entwicklung nicht anfreunden und hat mehrfach die Organisation einer kundenund umweltfreundlichen Verkehrslösung eingefordert. Dies reichte von Schreiben an die zuständigen Stellen der Deutschen Bahn, des Thüringer Wirtschaftsministeriums und der Stadt Gera sowie des Stadtrates bis hin zu Gesprächen mit dem Bundestagsabgeordneten Karsten Schönfeld und zu Veröffentlichungen in der lokalen Presse. Zwischenzeitlich mussten die aktiven Mitglieder der Ortsgruppe den Eindruck bekommen, dass entweder niemand der wirklich Zuständige sein wollte oder kaum eine Mitsprachemöglichkeit besteht.

Im Oktober gelang es, das Thema auf die Tagesordnung des Umwelt- und Verkehrsausschusses des Stadtrates zu bringen. Dabei erhielt die Ortsgruppe auch ein sehr kurzes Rederecht, in dem die Position nur ansatzweise dargelegt und einige brennende Fragen gestellt werden konnten. Doch weder das Presseecho noch die Behandlung des Themas selbst konnten als Erfolg bezeichnet werden. Andererseits ergaben sich aus dem Termin jedoch zwei Gesprächsangebote von der Stadt Gera und der BUGA GmbH. Während das Gespräch mit der BUGA GmbH noch aussteht, konnten Vertreter der Ortsgruppe von Herrn Prüger, Verkehrsplaner im Stadtplanungsamt Gera, bereits Details zum Stand des BUGA-Verkehrskonzeptes erfahren und Gedanken und Ideen austauschen.

Nachdem der Bahnverkehr lediglich als Ergänzung eines Buspendels zwischen Gera und Ronneburg dienen kann, hat es sich die Ortsgruppe Gera zur Aufgabe gemacht, sich für eine möglichst attraktive und interessante Umsetzung dieses Pendels einzusetzen. Erste Aktivitäten dazu laufen gegenwärtig, über Ergebnisse wird noch zu berichten sein.

#### Fahrgastbeiräte: Neue Projektarbeitsgruppe entsteht

Nach dem Naumburger Perspektivtreffen im Februar 2003 hat der VCD Elbe-Saale begonnen, Informationen über Fahrgastbeiräte zu sammeln, die im Gebiet unseres Verbandes arbeiten. In etlichen Fahrgastvertretungen wirkt der VCD bereits mit. Unser Ziel ist, die Fahrgastbeiräte miteinander zu vernetzen, sie zu unterstützen und die Gründung weiterer Beiräte anzuregen. Jedoch blieb das Bild bisher recht diffus. Zunächst soll mit einer schriftlichen Befragung von Fahrgastbeiräten und Verkehrsunternehmen eine solide Datengrundlage geschaffen werden. Wurde in dieser ersten Phase der Überblick gewonnen, könnte anschließend ein Workshop zu nachahmenswerten Strukturen und Erfahrungen organisiert werden, darüber publiziert werden, ein kleiner Leitfaden entstehen u.ä.

Wer Interesse hat, an dem Thema mitzuwirken (bei Treffen und/oder über das Internet), kontaktiere bitte in den nächsten Wochen Henning Eggers in Jena:

eMail: henningeggers@gmx.de, Tel.: 0 36 41/63 45 22.

# Landtagswahlen, Kommunalwahlen, ...

Der VCD Elbe-Saale will die Parteien bei den anstehenden Kommunalwahlen in unseren drei Bundesländern (im Juni) sowie den Landtagswahlen in Thüringen (13.06.) und Sachsen (19.09.) zu wichtigen verkehrspolitischen Themen befragen und die Ergebnisse in die Öffentlichkeit bringen.

Die Wahlprogramme, ohnehin erst spät verfügbar, sind zu Verkehrsbelangen meist wenig ergiebig oder unkonkret. In den nächsten Wochen werden die Inhalte der Wahlprüfsteine zusammengestellt. Wer dazu Anregungen hat, melde sich bitte bei Thoralf Roick in der Landesgeschäftsstelle:

eMail: elbe-saale@vcd.org, Tel.: 03 41 / 3 91 94 - 60.

#### Termine:

Mittwoch, den 17. 3. 2004, 10.00–13.00 Uhr im Institut für Wirtschaftswissenschaften, Halle/S.

# Workshop: Saaleausbau – Wachstumsfaktor oder Fehlinvestition?

u.a. mit Landesverkehrsminister Dr. K.-H. Daehre und dem Wirtschaftsweisen Prof. Dr. Pohl Rückfragen: Dr. Ernst Paul Dörfler: epd@gmx.de bzw. Frau Gröbke/Prof. Pohl: 0345/7 75 37 01

Sonnabend, den 20. 3. 2004, 9.30–16.00 Uhr im Kornhaus Dessau, Kornhausstraße 146

#### 2. Elbe-Symposium

mit Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe, Kirchenpräsident Helge Klassohn, Prof. Udo Becker, Prof. Rahmstorf u.a. Rückfragen: Iris Brunar 0340/8 50 79 78 Anmeldung: Dr. Braun erwachsenenbildung@evlkanh.de

Sonnabend, den 17. 4. 2004, 11.00-16.00 Uhr in Gera (Ort steht noch nicht fest)

# **Cross-Border-Leasing**

Öffentliches Forum zum Erfahrungsaustausch über realisierte und geplante Projekte Kontakt über: Gilbert Weise, Zeulsdorfer Str. 25, 07549 Gera oder per eMail: ik-gera-gegen-cbl@funmove.org

# Entscheiden Sie politisch!

Sie müssen nicht bis zum nächsten Wahltag warten, um eine politische Entscheidung zu treffen. Entscheiden Sie, welcher Verein es wert ist, Ihre Mitgliedsbeiträge zu bekommen! Das gilt gerade im Verkehrssektor, denn der größte deutsche Verein ist ein Automobilclub. Die meisten Leute treten dort wegen der Service-Leistungen ein. Aber die gibt es auch bei anderen — und der VCD muss sich mit seinem Service nicht verstecken.

Unabhängig davon ist es für die meisten unserer Mitglieder eine Gewissensentscheidung, welchen Verein sie durch ihre Mitgliedschaft unterstützen:

- Finden Sie Motorsport schön und nützlich für die Verkehrssicherheit? Dann bleiben Sie lieber in einem Autoclub. Ist es Ihnen wichtig, den Verkehrslärm zu vermindern? Dann sind Sie beim VCD richtig.
- Fahren Sie am liebsten mit dem Auto zur Arbeit, zum Urlaub und zum Sport? Dann sind Sie in einem Autoclub gut aufgehoben. Wollen Sie mit dem Auto eher nur dann fahren, wenn Sie ein Ziel anders nicht erreichen? Dann passen Sie besser zum VCD.
- Freuen Sie sich über die Einweihung von jeder neuen Straße und über Autobahnen doppelt? Dann ist ein Autoclub Ihre Interessenvertretung. Oder sehen Sie auch den Wert der Natur, für die immer weniger unzerschnittene und nicht versiegelte Flächen bleiben? Dann vertritt der VCD Ihre Interessen.

- Meinen Sie, dass sich die Industrieländer im Nahen Osten militärisch engagieren sollten, um die dortigen Rohölreserven für ihren Bedarf zu sichern damit die Benzinpreise noch längere Zeit stabil bleiben? Ihr Automobilclub wird dagegen wohl eher nichts sagen. Oder wollen Sie unsere Abhängigkeit von Erdölimporten vermindern und auch für den Verkehr erneuerbare Energien fördern? Dann finden Sie Gleichgesinnte eher im VCD
- Halten Sie Gleiskörper für Straßenbahnen und Fahrradstreifen für sinnlos und wünschen sich dafür mehr Autofahrspuren in der Stadt? Einige Autoclubs vertreten Ihre Interessen dann ausgezeichnet. Oder wollen Sie auch als Fahrradfahrer oder ÖPNV-Kunde einen Straßenraum, der Ihnen Sicherheit bietet? Dann passt die VCD-Sicht besser zu Ihnen.
- Wollen Sie die Bahn ihrem Vorstand überlassen? Dann brauchen Sie keinen Fahrgastverband. Oder wollen Sie ein Bahnkundenbarometer und Organisationen, die mit dem Bahnvorstand auf Augenhöhe verhandeln? Dann sollten Sie den VCD als größte deutsche Interessenvertretung der Fahrgäste durch Ihre Mitgliedschaft unterstützen.

Wenn Sie schon VCD-Mitglied sind, fällt Ihnen sicher noch mehr ein, was Sie motiviert hat, beizutreten. Aber erzählen Sie ruhig in Ihrem Freundeskreis, dass es schon heute und an jedem Tag möglich ist, politische Entscheidungen zu treffen.

# Ich werde VCD-Mitglied. EOO

Ich trete dem VCD zum 01	Jahresbeitrag
	- annearing
Einzelmitgliedschaft	38 Euro
Haushaltsmitgliedschaft alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)	45 Euro
Reduzierter Beitrag (wenn Sie z. Zt. nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)	20 Euro
Juristische Person (Firmen, Vereine usw.)	100 Euro
Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie chen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich	
Name (oder Firma, Verein usw.)	
Vorname	
Straße und Hausnummer	
PLZ und Wohnort	
Geburtsdatum	
₹ tags	
Ich helfe Verwaltungskosten sparen und ermächtige den VCD e.V., d trag bis auf Widerruf zu Lasten des folgenden Kontos durch Lastschrift einzu	
Nr. Bankleitzahl	
Geldinstitut	
Kontoinhaber/in (falls nicht identisch mit dem Mitglied)	
Datum und Unterschrift Mitglied/und Kontoinhaberin/in (wenn nicht ident	tisch)

# Der VCD macht sich stark

- → für die Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zufußgehen, Fahrrad-, Bus-, Bahn- und Autofahren, Inline-Skaten
- → für die kundenfreundliche Bahn: Das VCD-Bahnkunden-Barometer
- → für einen besseren Nahverkehr: Der Kunde als König in Bus und Bahn
- → für den Fahrradverkehr: Mit dem Fahrrad-Masterplan
- → für die Lkw-Gebühr: Gut auf der Bahn ist besser
- → für die clevere Autonutzung: Car-Sharing, VCD Mitfahrzentrale, VCD Auto-Umweltliste
- → für den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer: Behinderte, Kinder, Senioren

# Der VCD bietet Ihnen als Mitglied

- → Interessenvertretung: Wir machen uns für Ihre Anliegen als ökologisch mobiler Mensch stark
- → Verkehrsberatung: Fachlich, sachlich, kompetent beantworten wir Ihre Fragen rund um die intelligente Nutzung des Umweltverbundes
- → sechsmal im Jahr »fairkehr«: Das Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen
- → die ökologische Kfz-Versicherung: Der »VCD Eco-Club«
- → Ihr Mitgliedsausweis: Die VCD Go!Card bietet umfassenden Infodienst und organisatorische Hilfe unterwegs mit 24-h-Notruf
- → günstige Schutzbriefe: Für Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger

# Neugierig?

Info-Telefon 02 28/9 85 85-0 Fax 02 28/9 85 85-10 E-Mail service@vcd.org Internet www.vcd.org



# Kontakte

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig

Tel: 0341/3 91 94-60 Fax: 0341/3 91 94-59 eMail: elbe-saale@vcd.org Internet: www.vcd.org/elbe-saale

**Bürozeit:** montags 17–20 Uhr, donnerstags 10–12 Uhr

Büroleiter: Thoralf Roick

**Vorsitzender:** Jan Krehl, Trakehnerstraße 5, 06124 Halle

Tel: 03 45/9 59 68 08, mobil: 01 79/1 27 52 40

eMail: elsa-vorsitz@vcd.org

Gestaltung der

Internetseite: Steffen Eichler, Gera

eMail: elsa-web@vcd.org

**VCD-Bundesverband** 

Kontakt: Eifelstraße 2, 53119 Bonn

Tel: 0228/9 85 85-0, Fax: 0228/9 85 85-10

Internet: www.vcd.org

Kreis Bernburg

Kontakt: Jens Kiebjieß, Franzstraße 18

06406 Bernburg, Tel: 0 34 71/35 03 78

eMail: Kiebjiess@t-online.de

Burgenlandkreis

Kontakt: Jürgen Reuter, Klopstockstraße 8,

06618 Naumburg, Tel.: 0 34 45/77 28 94

eMail: juereuter@t-online.de

Ortsgruppe Chemnitz

Treffen: jeden letzten Montag im Monat,

19.00 Uhr im Umweltzentrum, Henriettenstraße 5, 09112 Chemnitz

Kontakt: Olaf Nietzel, Elisabeth-Reichelt-Weg 23,

09116 Chemnitz, Tel: 03 71/4 01 24 26

Fax: 03 71/4 02 15 06 eMail: olaf@nietzel.de

Ortsgruppe Dresden

**Büro:** Komm-Büro, Umweltzentrum,

Schützengasse 18, 01067 Dresden, Tel: 03 51/49 43-316, 0178/8 69 29 07

Fax: 03 51/49 43-400 eMail: dresden@vcd.org

Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr,

Kontakt: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19,

01157 Dresden Tel: 03 51/4 21 85 28 eMail: familie.imbrock@web.de

Erfurt

Kontakt: Jörn Flaig, Bodelschwinghstraße 27,

99096 Erfurt, Tel: 03 61/2 62 94 22 eMail: Joern.Flaig@epost.de

Ortsgruppe Freiberg

**Treffen:** nach Vereinbarung **Kontakt:** Elke Richert, Teichgasse 2

09599 Freiberg, Tel: 0 37 31/21 25 21 eMail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

Ortsgruppe Gera

Treffen: jeden 2. Montag im Monat, 19.30 Uhr in der

"Comm.ode", Heinrichstraße 47 (im Comma)

Kontakt: Jens Schneider, Laasener Straße 3, 07545 Gera, Tel: 03 65/8 00 23 79

eMail: JSchneiderGera@web.de

Ortsgruppe Halle (Saale)

Postanschrift: Postfach 110645, 06020 Halle

Geschäftsstelle: bei teilAuto Halle (S.):

Scharrenstraße 10, 06108 Halle

Tel.: 03 45/2 92 97-70 Fax: 03 45/2 92 97-77,

eMail: vcd-Halle@teilAuto.net

**Bürozeit:** Mo—Fr 12—18 Uhr **Treffen:** nach Vereinbarung

Kontakt: Jürgen Bruder, Zum Saaleblick 7, 06114 Halle,

Tel.: 03 45/6 87 12 64 eMail: kjbrdr@t-online.de

Ilmkreis

Kontakt: Andreas Grimm, Mittelfeldstraße 13,

98693 Ilmenau, Tel: 0 36 77/20 67 62 eMail: andreas.grimm@tu-ilmenau.de

Ortsgruppe Jena

Treffen: nach Vereinbarung

Kontakt: Henning Eggers, Mittelstraße 48,

07745 Jena, Tel: 0 36 41/63 45 22 eMail: henningeggers@gmx.de

Kreis Köthen

Kontakt: Christian Zschieschang, Friedrichstr. 59,

06366 Köthen, Tel: 0 34 96/40 52 27, eMail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Ortsgruppe Raum Leipzig

Geschäftsstelle: vgl. Landesverband

**Treffen:** "forum urban mobil" jeden letzten

Montag im Monat, 18.30 Uhr im VCD-Büro

Kontakt: Matthias Reichmuth, Kasseler Str. 38,

04155 Leipzig, Tel: 03 41/9 12 58 57 eMail: Reichmuth.Scheibe@web.de

Kreis Löbau-Zittau

Kontakt: Armin Schubert, Dammstraße 10

02730 Ebersbach/Sa., Tel: 0 35 86/36 49 45

eMail: Ebersbach.uwv@t-online.de

Ortsgruppe Magdeburg

**Treffen:** nach Vereinbarung **Kontakt:** Dirk Polzin, Uhlandstraße 7

39108 Magdeburg, Tel: 03 91/7 31 62 81

eMail: Dirk.Polzin@gmx.de

Ohrekreis

Kontakt: Helmut Adolf, Vor der Teufelsküche 12

39340 Haldensleben, Tel: 0 39 04/4 25 95

eMail: Offeneheide@t-online.de

Kreis Quedlinburg

Kontakt: Harry Fischer, Straße des Friedens 361

06484 Westerhausen, Tel: 0 39 46/68 80-52 eMail: harryf@mac.com

Altmarkkreis Salzwedel

Kontakt: Eva Stützel, Sieben Linden, 38486 Bandau,

Tel.: 03 90 00/9 08 75 (p.) 03 90 00/5 12 37 (d.)

eMail: diebahnbleibt@siebenlinden.de

Kreis Torgau-Oschatz

Kontakt: Matthias Schulze, Goethestraße 4

04889 Gneisenaustadt Schildau, Tel./Fax: 03 42 21/5 02 06

Kreis wernigeroae

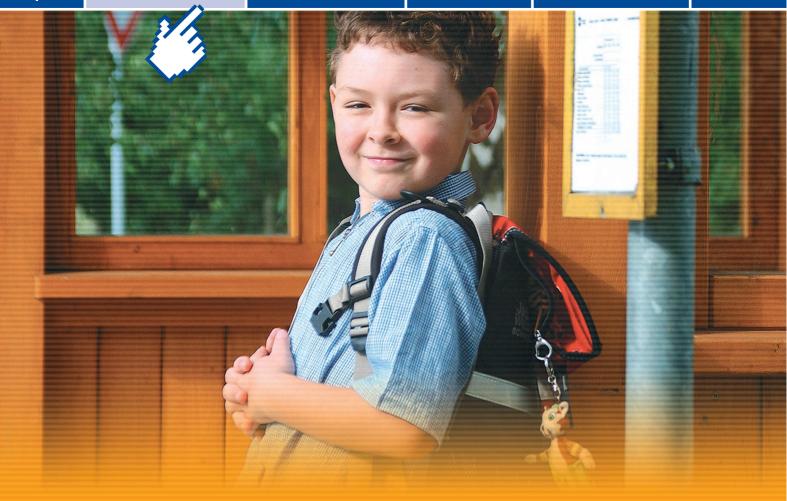
Kontakt: Peter Lehmann, Bei den Schlehen 21

38855 Wernigerode, Tel./Fax: 0 39 43/60 24 40 eMail: Lehmann.Peter@gmx.net

Kreis Wittenberg

Kontakt: Michael Schicketanz, Rahmsdorfer Str. 6

06895 Zahna, Tel.: 03 49 24/2 02 07 eMail: schicketanz@freenet.de



# www.mdv.deshalb sind bus- und bahnfahrer besserwisser





21603 www.stromwerbe