VCD
Verkehrsclub Deutschland

Elbe-Saale-Journal

für Sachsen
Sachsen-Anhalt
Thüringen &
Nordfranken

NEUE WEGE

1 | 2006

Aktuelles vom Radverkehr

Mit Einladung zur
Jahresmitgliederversammlung
am 8. April 2006 in Wittenberg

VCD LV Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
DPAG, Entgelt bezahlt VKZ F 47106

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

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

Lutherstadt Wittenberg

Anlässlich unserer diesjährigen Jahreshauptversammlung Anfang April führt Sie unsere Bahn & Kultur-Seite diesmal in die durch den Reformator Luther berühmt gewordene Stadt Wittenberg an der Elbe.

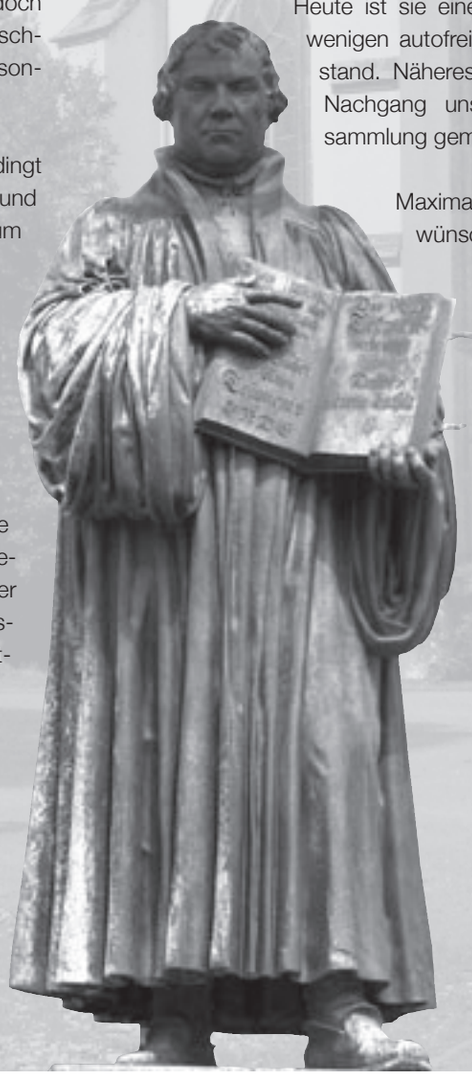
Zwischen den Elbwiesen und den Abhängen des Fläming liegt das geistige und kulturelle Zentrum des 16. Jahr-hunderts, welches, neben Luther auch von historischen Persönlichkeiten wie Melanchthon, Bugenhagen und den Cranachs geprägt, zum Flanieren und historischen Rundgängen einlädt. Um den Geist der Reformation und Renaissance zu spüren, sollten Sie auf keinen Fall auf eine Besichtigung der Stadt- und Schlosskirche, des Luther- und Melanchthonhauses oder der Cranach-Höfe verzichten. Hier können Sie eintauchen in ein Stück Weltgeschichte. Wer dabei nicht allein unterwegs sein möchte, kann auf die vielen Angebote der Wittenberg-Information zurückgreifen. Diese bietet den Besuchern Wittenbergs Führungen und Rundgänge an, wie sie unterschiedlicher nicht sein können. Von historischen Abendrundgängen durch die Altstadt bis hin zu öffentlichen Nachtführungen, bei denen mit Fackeln oder Laternen von Sagen, Geschichten und Alltäglichem aus dem Mittelalter Wittenbergs informiert wird, ist für jeden etwas dabei. Themen der nächsten Wochen sind u. a. „Spukführung“ (4. 5. 2006), „Pranger, Folter, Mordgeschichten“ (27.5. 2006) oder „Frauenklatsch“ (3. 6. 2006), um nur einige zu benennen. Die Anmeldung zu diesen oder anderen Führungen kann ganz bequem online unter www.wittenberg.de erfolgen. Nicht verpasst werden sollte in jedem Fall jedoch „Luthers Hochzeit“, eines der größten Stadtfeste Deutschlands, das vom 10. bis 12. Juni 2006 gefeiert wird und besonders sehenswert ist.

Wer sich eher für Modernes interessiert, sollte sich unbedingt das nach den Plänen von Friedensreich Hundertwasser und Ideen der Schüler umgebaute Martin-Luther-Gymnasium ansehen.
Ursprünglich ein DDR-Plattenbau erstrahlt es seit Mitte der Neun-ziger Jahre nun modern und verspielt zugleich im nahe nördlich der Altstadt gelegenen Neubaugebiet.

Begrenzt vom eiszeitlich geprägten Höhenrücken des Flämings im Norden und der Elblandschaft sowie der Dübener Heide im Süden bieten sich über die Grenzen der Stadt hinaus, viele Möglichkeiten für diverse touristische Unternehmungen. Aufgrund der Konzentration an verschiedenen Radwegen (R1, R4, Elberadweg) findet sich in der Region ein ideales Gebiet für Radtouren, die zudem touristische Ziele verbinden. Ein Beispiel dafür ist die „Mitteldeutsche Kirchenstraße“, auf der der Radtourist entlang der Elbe interessante Kirchen von Torgau über Dommitzsch, Wörblitz und Pretzsch bis nach Wittenberg besichtigen kann. Wer auch hier lieber in der Gruppe unterwegs ist, sollte sich am 20. 5. 2006 in Wittenberg einfinden. Denn da findet wieder das große Wittenberger Radlertreffen, die „regio pedale“, statt. Also rauf aufs Rad oder rein die Regionalzüge, wo das Fahr-rad kostenfrei mitfahren darf, und mit Hopper-Ticket für 4,50 € oder dem Sachsen-Anhalt-Ticket für 24 € in der Gruppe rein ins Radlervergnügen.

Weil Ebenfalls vom Elberadweg tangiert, darf an dieser Stelle ein Verweis auf die aus städtebaulich und umweltpolitischer Sicht interessante Entwicklung der Werkssiedlung „Piesteritz“ nicht fehlen. Um den Beschäftigten der Reichsstickstoffwerke und hier angesiedelten industriellen Produktion von Phosphor- und Salpetersäure ein nahes Wohnen am Arbeitsplatz zu ermöglichen, entstand zwischen 1916 und 1919 nach den Plänen von Prof. Gerlach und dem Schweizer Architekten Otto Rudolf Salvisberg die seit 1951 zu Wittenberg gehörende Werkssiedlung. Neben dem architektonischen Reiz ihrer städtebaulichen Geschlossenheit und der auffallenden Farbgebung bot sie ihren Bewohnern, die sowohl einfache Arbeiter als auch Betriebsleiter waren, moderne Innenausstattungen, mit Liebe zum Detail gestaltete Fassaden und eine zentrale Einkaufsmöglichkeit mit dem Kaufhaus auf dem Marktplatz. Im Jahr 2000 wurde die Siedlung als Expo-Projekt modellhaft saniert.
Heute ist sie eine der deutschlandweit wenigen autofreien Siedlungen im Bestand. Näheres dazu werden wir im Nachgang unserer Jahreshauptversammlung gemeinsam erfahren.

Maximale Kultur-ness
wünscht Ihre Jana Fischer



EDITORIAL

Auf das Rad!

Haben Sie sich vorgenommen, in diesem Jahr öfter einmal auf mit dem Fahrrad unterwegs zu sein? Dann folgen Sie dem Trend, der sich schon seit einigen Jahren abzeichnet. Radfahren ist „in“. Dabei steigt die Zahl der Radfahrer insbesondere im Freizeitbereich. Die Industrie hat diesen Markt entdeckt und bedient ihn mit ständig neuen Modellen und Zubehör. Auch der Radtourismus ist im Aufwind, egal ob in Form von individuellen Angeboten oder Gruppenreisen.

Gleichzeitig wollen mehr Menschen den täglichen Weg zur Schule oder zur Arbeit mit dem Fahrrad zurücklegen. Der Anteil der Alltagsradfahrer wächst, im Vergleich zu Sport und Touristik jedoch deutlich langsamer. Abseits der Freizeitaktivitäten haben es Radfahrer immer noch schwer, sich im Verkehrsalltag zu behaupten und von allen Verkehrsteilnehmern akzeptiert zu werden. Im Gegensatz zur Ausweisung touristischer Routen fällt es Kommunalpolitikern vielerorts schwer, dem Radverkehr mehr Raum im Straßengefüge zuzugestehen. Kompromisslösungen oder Planungen, welche die Handschrift von Straßenplanern tragen, die selbst nicht Rad fahren, wirken oft hinderlich oder werden durch umständliche Wegeführungen ungewollt zu einer Gefahr. Einen Blick auf die Fahrradfreundlichkeit aus Sicht der Nutzer haben die größeren deutschen Städte im vergangenen Jahr im Rahmen des ADFC-Fahrrad-Klimatest erhalten.

Grund genug für NEUE WEGE, sich aktuell mit einem Themenschwerpunkt dem Fahrradverkehr zu widmen. Dabei wollen wir Aspekte des Radverkehrs in Alltag und Freizeit in das Blickfeld rücken.

Ende März steht in Sachsen-Anhalt die Wahl zum neuen Landtag ins Haus. Der VCD-Landesverband hat sich mit einem Fragenkatalog an die Parteien gewandt, um die Programminhalte hinsichtlich ihrer verkehrspolitischen Aspekte zu hinterfragen. Eine kurze Zusammenfassung erhalten Sie in diesem Heft, ausführlich können Sie sich auf unserer Internetseite informieren.

Mit diesem Heft wollen wir Sie zur Jahresmitgliederversammlung des VCD Elbe-Saale einladen. Der Landesvorstand freut sich, Sie als Gast begrüßen zu können. Dabei soll die inhaltliche Arbeit des Landesverbandes im nächsten Jahr ausführlich diskutiert werden. Einen wichtigen Schritt haben wir bereits getan, indem der VCD-Landesverband mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund MDV ein Gemeinschaftsprojekt zur Förderung des Tourismus in Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsangeboten gestartet hat.

Ich wünsche Ihnen einen guten Start in den Frühling. Wie wäre es damit auf dem Fahrrad ?

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial/Einladung zur Jahreshauptversammlung
Seite 4	Magazin
Seite 5	Themenschwerpunkt „Aktuelles vom Radverkehr“
Seite 11	Regional
Seite 14	Impressum/Themenvorschau
Seite 15	Lokale Ansprechpartner im VCD-Landesverband Elbe-Saale

Titelfoto: Auf dem Elberadweg bei Pretzsch/Foto: Regina Gössinger

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2006 des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale

am Samstag, den 8. April 2006 von 10.30–14.00 Uhr
im Kirchlichen Forschungsheim Wittenberg
06886 Lutherstadt Wittenberg, Wilhelm-Weber-Str. 1a

Tagesordnung:

- Begrüßung
- Bericht des Vorstandes zum Jahr 2005
- Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
- Haushaltsbeschluss 2006
- Vorstellung unseres Kooperationsprojektes mit dem MDV, siehe dazu auch den Magazinbeitrag in diesem Heft
- Vorstellung & Diskussion zu unserem Positionspapier „Bahn 21“ siehe: www.vcd.org/elbe-saale
- Gastreferat: VCD-Bundesvorsitzender Michael Gehrmann „Revision der Regionalisierungsmittel“

Der Veranstaltungsort ist sowohl vom Hauptbahnhof, als auch vom Bahnhof Wittenberg-Altstadt in 10 bis 15 Minuten zu Fuß erreichbar. Er befindet sich am östlichen Rand der Innenstadt zwischen dem Lutherhaus und der Hauptpost.

Für Getränke und einen Imbiss – natürlich in Bio-Qualität – ist gesorgt. Im Anschluss an die Versammlung gibt es eine Führung durch die autofreie Siedlung „Werkssiedlung Piesteritz“. Startbahnhof für die Rückfahrt ist der Bahnhof Wittenberg-West.

MAGAZIN

VCD Landesverband Elbe-Saale und MDV beschließen Kooperation

Noch kurz vor Weihnachten 2005 beauftragte der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) unseren Landesverband mit einem Kooperationsprojekt, bei dem es um die Schwachstellenanalyse und Verbesserung der Kombination von Tourismus und öffentlichem Verkehr im mitteldeutschen Raum geht. Im Gegensatz zu den vergleichsweise gut mit ÖPNV ausgestatteten Großstädten sieht der VCD im Umland und ländlichen Regionen hier noch Defizite, insbesondere im Bereich des Freizeitverkehrs und der Erreichbarkeit der touristischen Ziele. Das entspricht den Zielen des MDV, seine Fahrgastzahlen im Verbundgebiet zu erhöhen, auch abseits der großen Städte und in Schwachlastzeiten. Gelingen kann dies durch eine Steigerung der Attraktivität, die zu großen Teilen auf einem gut abgestimmten Netz beruht, bei Beachtung vorrangig gewünschter Zielorte.

Wir werden in den nächsten Monaten unter Federführung unserer Büroleiterin Angela Röttger und gemeinsam mit Frau Zeppenfeld aus Berlin (die vergleichbare Analysen in anderen Regionen Deutschlands schon gemacht hat) zunächst vier mitteldeutsche Regionen unter die Lupe nehmen und mögliche Verbesserungen ausloten (Schwerpunkte sind die Ausflugsziele und ihre ÖPNV-Erreichbarkeit). Den Anfang stehen die Regionen „Burgenlandkreis und Kreis Weißenfels“, sowie „Muldental von Rosswein und Colditz bis Wurzen“, es folgen „Südraum Leipzig und Altenburger Land“ sowie „Landkreis Merseburg-Querfurt“. Alle Ansprechpartner und Ortsgruppen der Regionen (einschließlich der Ortsgruppen Leipzig und Halle) erhalten in nächster Zeit noch nähere Informationen, in welcher Weise sie ihre Ideen einbringen können.

Der Kooperationsvertrag mit dem MDV ist der erste Vertrag dieser Art, den der Landesverband Elbe-Saale abschließt und zeigt, dass unsere Arbeit zunehmend professioneller wird.

Gemeinsames Luftverkehrskonzept für Mitteldeutschland

Im Rahmen der Initiative „Mitteldeutschland“ haben die drei Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen zur Jahreswende ein gemeinsames Luftverkehrskonzept für ihr Hoheitsgebiet aufgestellt. Darin verpflichten sie sich die Verkehrsflughäfen Erfurt, Leipzig/Halle, Magdeburg-Cochstedt und Dresden dauerhaft zu betreiben, und weitere nur nach vorheriger Konsultation und nur dann auszubauen, wenn dies aus regionalen Erfordernissen unabdingbar ist. Damit soll ein Subventionswettbewerb im mitteldeutschen Luftverkehr, wie in der Vergangenheit oft geschehen, weitgehend ausgeschlossen werden. Weitere Ziele im Luftverkehrskonzept sind der Verzicht auf einen Ausbau weiterer ehemaliger Militärflugplätze und die Absage an eine finanzielle Beteiligung für einen eventuellen Großflughafen Berlin in Stendal.

Der VCD Landesverband Elbe-Saale wird sich zu gegebener Zeit kritisch mit diesem neu aufgestellten Luftverkehrskonzept auseinandersetzen.

Das Kunst-Ticket Dresden wird um ein Jahr verlängert

Die Staatlichen Kunstsammlungen Dresden und die DB Regio AG verlängern ihren Kooperationsvertrag um ein weiteres Jahr. Bis zum Dezember 2006 erhalten Besucher mit dem Kunst-Ticket Dresden neben der bequemen An- und Abreise mit dem Nahverkehr der Deutschen Bahn (InterRegioExpress, RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn) einen Eintrittskarten-Gutschein für ein Museum der Staatlichen Kunstsammlungen. Die Konditionen bleiben unverändert. So können auch weiterhin Einzelpersonen für 18,50 EUR und Familien mit einem Familienticket (ein Eltern-/ Großelternpaar oder ein Eltern-Großelternteil mit einer beliebigen Anzahl eigener Kinder/ Enkelkinder bis einschließlich 14 Jahre) für 32 EUR nach Dresden reisen und eines der 11 Museen der Staatlichen Kunstsammlungen Dresden besuchen. Nähere Details finden Sie in unserer letzten Ausgabe.

Weniger Service auf Bahnhöfen

Nach Informationen der Bahngewerkschaft TRANSNET plant die Deutsche Bahn AG, das Servicepersonal an den Bahnhöfen in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt weiter zu reduzieren. Etwa 150 Stellen sollen in diesem Bereich insgesamt wegfallen. Insbesondere die Service-Points in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt sind betroffen. Selbst auf hochfrequentierten Bahnhöfen wie Dessau, Weimar, Jena und Saalfeld sollen Anzahl und Besetzungszeiten des Servicepersonals massiv reduziert oder gar ganz abgebaut werden. Protestiert haben bereits die Grünen in Sachsen-Anhalt und in Thüringen. Die Zentrale in Eisenach soll sogar ganz geschlossen werden. Auch Lautsprecherdurchsagen will sich die DB auf mehreren Bahnhöfen dem Vernehmen nach sparen. In Thüringen etwa soll es einen stationären Service-Point dann nur noch in Erfurt geben.

Die DB AG verfolgt damit offenbar weiter die Strategie, Beratungsleistungen von Schaltern und Service-Points auf Automaten und Internet zu verlagern, um Personal einzusparen. So wurde im letzten Jahr das Reisezentrum im Leipziger Hauptbahnhof räumlich verkleinert, so dass es nun alle Fahrkartenschalter auf der Seite der Westhalle konzentriert sind. Noch vorhandenes Personal wurde teilweise dafür eingesetzt, die in der Schlange wartenden Reisenden davon zu überzeugen, wie einfach eine Fahrkarte am Automaten gelöst werden könne und dann die Bedienung der Automaten zu erklären.

Der VCD sieht hierin eine Verschlechterung zu Lasten der Kunden, die offenbar im Zusammenhang mit dem geplanten Börsengang der Bahn betrachtet werden muss.

Aufgefrischter Internetauftritt des VCD Elbe-Saale

Seit Februar ist die Internetseite des VCD-Landesverbandes (www.vcd.org/elbe-saale) in einem neuen Äußeren zu erleben. Unser ehrenamtlicher Webmaster Steffen Eichler hat mit einer übersichtlichen Gliederung und einem neuen Layout für einen guten Auftritt im Netz gesorgt. Schauen Sie einmal auf unsere Seiten!

Aktuelles vom Radverkehr

Was Radfahrer als gefährlich erleben ... Eine verkehrspsychologische Untersuchung

Grit Schwamberger

In Rahmen meiner Diplomarbeit untersuchte ich im vergangenen Jahr die Gefahrenwahrnehmung von Radfahrern. In meinem Bekanntenkreis traf ich immer wieder auf sehr unterschiedliche Ansichten, was für Radfahrer gefährlich sei. Einige meinten, dass Radwege besonders sicher seien, andere wiederum empfanden diese als besonders unsicher und vermieden sie. Daher kam ich auf die Idee, das einmal genauer zu untersuchen. Als Ansatz dienten mir Unfallzahlen, die Aufschluss darüber geben, welche Konstellationen für Radfahrer besonders gefährlich sind. Diese wollte ich mit den subjektiven Ansichten von Radfahrern vergleichen. Des weiteren interessierte mich, wie eine potenziell gefährliche Situation abläuft – was tun Radfahrer in solchen Momenten, was denken sie und vor allem wie fühlen sie sich dabei.

Nachdem ich mich über die verschiedensten (spärlichen) Untersuchungen zu diesem Thema informiert hatte, entwickelte ich einen Fragebogen und einen Leitfaden für Interviews. Ich fotografierte viele unterschiedliche Kreuzungen und Straßenzüge in Dresden, die entweder typisch für Radverkehrsunfälle sind oder kaum im Zusammenhang mit Unfällen stehen. Schließlich wählte ich 11 Situationen aus, welche die Radfahrer subjektiv hinsichtlich von Gefährdung und Sicherheit bewerteten. Zudem sollten die Radfahrer angeben, ob sie die jeweils abgebildete Straße kennen und befahren.

Insgesamt beteiligten sich 62 Radfahrer aus Dresden und Umgebung an der Befragung, davon 21 Frauen und 41 Männer. Im Mittel waren die Befragten 42 Jahre alt, wobei die Altersspanne von 17 bis 83 Jahren reichte. Die meisten Befragten bezeichneten sich selbst als Alltagsfahrer (66%), der Rest als Gelegenheits- oder Hobbyradler. Der hohe Anteil der Alltagsfahrer spiegelte sich auch in den Fahrleistungen wieder (im Durchschnitt 2500 km im Jahr). Zudem gaben die meisten an, das ganze Jahr über Rad zu fahren, nur 16% meinten, dass sie nur im Sommerhalbjahr mit dem Fahrrad fahren.

Nun zu den Ergebnissen: Zusammenfassend kann man sagen, dass Radfahrer objektiv gefährliche Situationen auch subjektiv als gefährlich wahrnehmen. Denn als gefährlichste Situationen wurden die Rechtsabbiegesituationen, eine komplexe Situation mit einbiegendem und gleichzeitig kreuzendem Verkehr und die Kombination einbiegendes Fahrzeug und Fahren auf dem Radweg entgegen der vorgeschriebenen Richtung eingeschätzt. Gerade in solchen Abbiege- und Kreuzungssituationen geschehen die meisten Unfälle (in Dresden: 63%, allgemein: 45-70%). Auch das „Geisterradeln“ stellt eine hohe Unfallgefährdung für Radfahrer dar. So berichtet Hülsen (1993), dass zwei Drittel aller Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle in Zusammenhang mit Geisterradfahrern auftraten, und dass in 24% aller untersuchten Unfälle die Radfahrer in der falschen Richtung fuhren. Am gefährlichsten empfanden die befragten Radfahrer eine Situationen, in der ein Radfahrer entgegen der erlaubten Richtung fährt und dabei ein Pkw aus der Seitenstraße in die Hauptstraße einbiegen will. Demnach scheint die höhere Gefährdung durch das Falschfahren den Radfahrern durchaus bewusst zu sein. Dennoch wählten nur 18% der Befragten Geisterradeln als einen der drei gefährlichsten Regelverstöße von Radfahrern aus. Außerdem gaben 15% der Radfahrer an, oft bzw. sehr oft entgegen der vorgeschriebenen Richtung zu fahren und immerhin 66% gaben zu, dies manchmal oder selten zu tun. Scheinbar ist Radfahrern die Gefährlichkeit des Geisterfahrens vertraut, doch gehen sie dieses Risiko bewusst ein.

Alle drei Situationen mit rechtsabbiegenden Fahrzeugen wurden als ähnlich gefährlich beurteilt. Dieses Ergebnis ist besonders interessant, da einige Radfahrer beim Bewerten sagten, dass es ein Unterschied sei, ob eine Ampel vorhanden ist oder nicht. Die unten abgebildete Situation Nr. 8 wurde tendenziell als gefährlicher als die anderen beiden Rechtsabbiegesituationen eingeschätzt.

Abb. 1: Situation Nr. 8 Rechtsabbieger
(Ammonstraße/Budapester Straße in Dresden)

Diese Situation unterscheidet sich von den anderen Rechtsabbiegesituationen durch die geringe Distanz des Fahrzeugs zum Radfahrer, dadurch, dass das Fahrzeug ein Kleintransporter ohne Heckscheibe ist und dass der Radfahrer auf einem Radfahrstreifen fährt (bzw. fahren würde). Da mit der Untersuchung weitestgehend Neuland betreten wurde, konnten nicht alle Details variiert und untersucht werden. Daher kann man keine Aussagen darüber treffen, ob und welches der soeben genannten Merkmale die Situationen subjektiv gefährlicher macht.

Im folgenden Diagramm ist dargestellt, wie gefährlich die Situationen im Mittel empfunden wurden. Dabei bedeuten positive Werte, dass die Situation als ungefährlich und negative Werte, dass sie als gefährlich eingeschätzt wurde. Die unterschiedlichen Muster zeigen an, dass zwischen Situationen gleichen Musters keine Unterschiede bestehen, sich aber Situationen mit verschiedenen Mustern signifikant voneinander unterscheiden.

Mittleres Gefährlichkeitsempfinden der untersuchten Situation

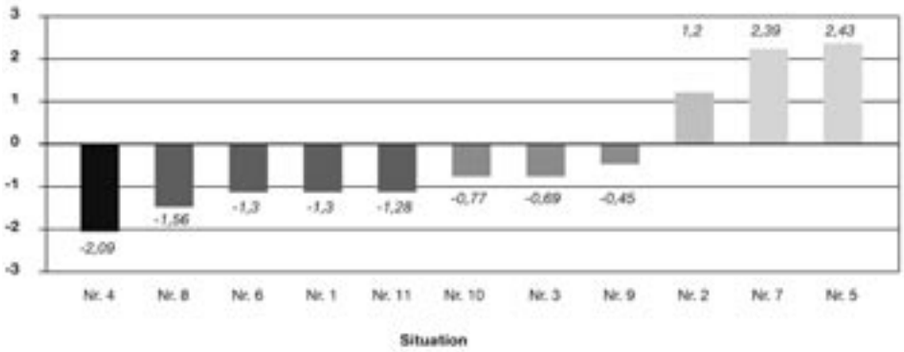


Abbildung 2: Mittleres Gefährlichkeitsempfinden der untersuchten Situationen
Insgesamt waren sieben Antwortkategorien vorgegeben: sehr ungefährlich (3), ungefährlich (2), etwas ungefährlich (1), weder noch (0), etwas gefährlich (-1), gefährlich (-2) und sehr gefährlich (-3).

Nr. 4: falschfahrender Radfahrer und einbiegender Pkw aus Seitenstraße
Nr. 8, 1, 11: rechtsabbiegende Fahrzeuge (ohne LSA auf Radstreifen sowie mit bzw. ohne LSA auf Radweg)
Nr. 6: einbiegende Pkw aus rechter Seitenstraße und gleichzeitig entgegenkommende abbiegende Pkw
Nr. 10: aus rechter Seitenstraße einbiegender Pkw (relativ großer Abstand zum Radfahrer, Radstreifen)
Nr. 3: kreuzender Pkw von links (gute Sichtbeziehung zum Fahrzeug, Radweg)
Nr. 9: Radweg im Längsverkehr (Führung hinter Haltestelle, Fußgänger auf Fußweg)
Nr. 2: Nebenstraße im Längsverkehr (ohne Radverkehrsanlage, nur parkende Fahrzeuge)
Nr. 7: Radweg im Längsverkehr (in einiger Entfernung Bushaltestelle mit Wartenden, breiter Fußweg)
Nr. 5: Anliegerstraße im Längsverkehr (parkende Fahrzeuge auf der anderen Straßenseite)

Als ungefährlich wurden – wie angenommen – Situationen im Längsverkehr eingeschätzt. Dabei handelte es sich um eine leere Anliegerstraße und um einen kreuzungsfreien Radweg. Eine weitere Nebenstraße im Längsverkehr wurde hingegen nur als „etwas ungefährlich“ eingeschätzt. Der Unterschied besteht vermutlich darin, dass der Fahrbahnbelag schlecht und der Abstand zu den beidseitig parkenden Fahrzeugen relativ gering ist.

Interessant ist außerdem, dass die Situation Nr. 9 (Fußgänger auf Radweg) im Schnitt als ähnlich gefährlich bewertet wurde wie zwei weitere Kreuzungssituationen mit Kraftfahrzeugen. Diese beiden Kreuzungssituationen unterscheiden sich von den anderen durch die Entfernung zum Pkw bzw. durch die gute Sichtbeziehung zum Kraftfahrer.

Neben dem Gefährlichkeitsempfinden wurde auch das Sicherheitsempfinden erfasst. Das Sicherheitsempfinden wurde im Schnitt höher als das Gefährlichkeitsempfinden eingeschätzt. Einige Radfahrer sagten dazu beispielsweise, dass die Situation zwar gefährlich sei, aber man noch Platz oder Zeit habe, um auf das Verhalten des Autofahrers reagieren zu können. Das erhöhte Sicherheitsempfinden entspricht den Ergebnissen von Kühberger et al. (2000), die fanden, dass die Gefahrenwahrnehmung der Radfahrer recht zutreffend ist, die subjektive Kontrolle aber überschätzt wird. Eine ähnliche Tendenz zeigte sich auch bei der Frage, ob ein eigener Radverkehrsunfall das Gefährlichkeits- bzw. Sicherheitserleben beeinflusst. So empfanden bereits verunfallte Radfahrer vereinzelte Situationen sicherer als die nicht-verunfallten Radfahrer. Dies betrifft vor allem zwei der sowohl subjektiv als auch objektiv gefährlicheren Situationen (Nr. 6 und 8). Zu ähnlichen Schlüssen gelangten Kühberger et al. (2000), die zeigen konnten, dass die schon verunfallten Radfahrer zum einen nicht aus ihren Unfällen lernen und danach unvorsichtiger unterwegs sind. Zum anderen scheinen Radfahrer Unfälle im Nachhinein als kontrollierbar zu erleben, was sich in der vorliegenden Arbeit in einem höheren Sicherheitsempfinden der verunfallten Radfahrer widerspiegelt.

Erstaunlich war außerdem, dass – entgegen den Annahmen – ältere Radfahrer (ab 55 Jahre) manche Situationen als weniger gefährlich bewerteten als jüngere Radfahrer (bis 34 Jahre). Dieser Effekt trat nicht generell auf, sondern ebenfalls in den Situationen 6 und 8. Er ist besonders interessant, da bekannt ist, dass Ältere vor allem diese komplexen Situationen meiden und man daher annehmen kann, dass sie solche Situationen auch entsprechend gefährlich einschätzen. Scheinbar hängt das Meidungsverhalten der älteren Radfahrer nicht primär mit der wahrgenommenen Gefährlichkeit der Situation zusammen. Möglich ist auch, dass die älteren Radfahrer dazu neigen, die Gefährlichkeit geringer einzustufen, um das eigene positive Selbstbild nicht zu schädigen.

Keine Unterschiede zeigten sich hingegen zwischen den Geschlechtern. Auch was die Erfahrung anbelangt – sowohl die konkrete Erfahrung bei den abgebildeten Straßen, als auch die allgemeine Erfahrung in Form der Gesamtfahrleistung – konnten keine generellen Unterschiede festgestellt werden. Problematisch war die insgesamt sehr hohe Fahrleistung der befragten Radfahrer (nur 18% gaben eine Gesamtfahrleistung von unter 500 km im Jahr an). Es war sehr schwierig, Gelegenheitsradfahrer für die Befragung zu motivieren, zumal da diese im Winter stattfand.

Zu Beginn des Interviews sollten die befragten Radfahrer Situationen und Verhaltensweisen nennen, die für Radfahrer gefährlich sind. Am häufigsten wurden dabei das Verhalten der Radfahrer selbst (61 %), das Überholen von Kfz mit zu geringen Seitenabstand (61 %), infrastrukturelle Mängel (60 %) sowie abbiegende Kraftfahrzeuge (55 %) genannt. Die häufige Nennung von baulichen, Planungs- und Unterhaltungsmängeln ist für Radfahrer, die Dresden kennen, nicht weiter verwunderlich. Nicht umsonst hat Dresden beim Fahrrad-Klima-Test des ADFC wieder einen der hintersten Plätze eingenommen.

Radfahren mit Einsteigern

Matthias Reichmuth

Im Alter von vier oder fünf Jahren lernen die meisten Kinder von heute das Radfahren. Für die Eltern ergeben sich daraus einige Herausforderungen, denn einige Grundregeln müssen die jüngsten Verkehrsteilnehmer schon kennen, bevor sie überhaupt lesen lernen. Als Vater von zwei Kindern (5 und 9), die in den letzten Jahren Fahrrad fahren gelernt haben, will ich mit diesem Artikel vor allen einen Diskussionsbeitrag zur Umsetzung von § 2 Abs. 5 der Straßenverkehrsordnung leisten. Dort heißt es:
„Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, ältere Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen. Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen. Beim Überqueren einer Fahrbahn müssen die Kinder absteigen."

Dass nicht alle kleinen Radfahrer die Fahrbahn benutzen müssen, ist ein vernünftiger Beitrag zur Verkehrssicherheit. In vielen Städten (und noch mehr auf dem Lande) lässt die Rücksicht der Autofahrerinnen und Autofahrer dermaßen zu wünschen übrig, dass sich selbst erwachsene Radfahrerinnen und Radfahrer nicht auf die Fahrbahnen trauen. Überholmanöver mit mehr als 50 km/h und weniger als 50 cm Seitenabstand sind zwar grob verkehrswidrig, erfahrungsgemäß aber leider an der Tagesordnung. Fahrradanfänger sind also auf dem Fußweg sicherer.
Umgekehrt sieht die Lage für die Fußgänger aus: Kinder auf Fahrrädern sind wesentlich schneller als Fußgänger. Die Geschwindigkeit acht- oder neunjähriger Kinder kann sich durchaus mit der von erwachsenen Radfahrern messen. Die Straßenverkehrsordnung hat also nicht bewirkt, rücksichtsloses Verhalten der Autofahrer zu verhindern, sondern sie schützt schwache Verkehrsteilnehmer (radfahrende Kinder), indem sie noch schwächere (Fußgänger) zusätzlichen Risiken auf dem Gehweg aussetzt. Die besondere Rücksicht auf Fußgänger ist zwar im Gesetzestext enthalten, ihre Umsetzung hängt aber von der Einsichtsfähigkeit und vom guten Willen der Kinder ab. Begleitende Eltern geraten dann manchmal in peinliche Situationen, wenn ihr Kind, offensichtlich mit der Parole „Platz da, hier komme ich!", geradewegs auf (insbesondere ältere) Fußgänger zusteuert.
Wie werden nun aber radfahrende Kinder begleitet? Auch auf Fußwegen wird kaum ein Elternteil Kinder im Kindergartenalter unbeaufsichtigt durch die Stadt fahren lassen, schließlich haften sie ja für ihre Kleinen. Bei den ersten Fahrversuchen ist eine Begleitung zu Fuß (wenigstens für sportliche Eltern) noch möglich, das bleibt aber nicht so. Bald ist der Punkt erreicht, von dem an man seine Rad fahrenden Kinder mit dem Rad begleitet. Und damit beginnen einige Probleme, die bisher selten diskutiert wurden:

- Eltern dürfen den Gehweg nicht benutzen, auch wenn dort ihre Kinder fahren. Es gibt zwar Eltern, die dies tun, erwachsene Radfahrer auf Fußwegen sind aber eine Zumutung für Fußgänger und ein schlechtes Vorbild. Für zwei parallel fahrende Fahrräder sind die Gehwege auch meist zu schmal.
- Eltern müssen die Kinder möglichst im Blick behalten, also am besten schräg hinter ihnen her fahren. Das kann klappen, sofern nicht große geparkte Fahrzeuge zwischen Fahrbahn und Fußweg die Sicht versperren. Oft ist es für den nachfolgenden Pkw-Verkehr gar nicht leicht einzusehen, warum der Radfahrer vor ihnen so überaus langsam die Straße entlang fährt (besonders wenn der Platz zum Überholen nicht ausreicht) – hier heißt es, starke Nerven zu behalten und nicht so schnell zu werden, dass der Kontakt zum Kind auf dem Fußweg abreißt.
- Problematisch sind Ampelquerungen an Kreuzungen, die den Fußweg nicht geradlinig fortsetzen, sondern etwas abgesetzt von der Kreuzung verlaufen. Hier besteht die Gefahr, dass das Kind an einer roten Fußgängerampel zu warten hat, deren Wartefläche von der Fahrbahn aus gar nicht mehr zu überblicken ist. Hier bleibt den Eltern nur eines übrig: Selbst absteigen und das Rad über den Fußweg bis zur Ampel und weiter über die Fußgängerampel schieben.
- Nur schwer nachvollziehbar ist, warum die Kinder selbst dann die Gehwege benutzen müssen, wenn es Fahrradstreifen oder Radwege gibt. Auf diesen bestünde ansonsten durchaus die Möglichkeit, gemeinsam und in engem Blickkontakt zu radeln. Andererseits lassen in den meisten Städten die Radwegenetze sehr zu wünschen übrig: Manche Radwege hören unvermittelt auf (gerade vor Kreuzungen!) oder münden in die Fahrbahn. An solchen Stellen ist es durchaus sicherer, wenn das Kind den Fußweg benutzt und nicht plötzlich anhalten muss, um eine Bordsteinkante zu überwinden.
- Bordsteinkanten sind ohnehin ein besonderes Risiko: Die älteren Kanten erreichen manchmal bahnsteigartige Höhen. Geschobene Kinderfahrräder dort hinauf zu bekommen, ist für die kleinen Radler oft eine echte sportliche Leistung. Bei den abgesenkten Kanten stellt sich meistens die Frage, warum das Kind die Fahrbahn (nach Freigabe durch die Begleitperson) eigentlich schiebend überqueren muss.
  Schließlich ist es radelnd aus der Gefahrenzone rascher wieder heraus, sozusagen am anderen Ufer der Fahrbahn. Auch für die Eltern ist eine radelnde Überquerung praktischer, wenn sie die Verkehrslage gut überblicken können, denn zur Begleitung muss sonst auch der Erwachsene absteigen und schieben – das kann bei Straßenkreuzungen im 100-Meter-Takt bald lästig werden.

Die genannten Probleme bringen es mit sich, dass man im Alltag für dieselbe Strecke als Begleiter von Kindern die doppelte oder dreifache Zeit veranschlagen muss wie als allein radelnder Erwachsener, obwohl die Kinder weit mehr als die Hälfte der eigenen Fahrradgeschwindigkeit erreichen können. Lassen Sie sich aber deswegen nicht davon abhalten, mit Ihren Kindern zu den Zielen des Alltags zu radeln! Viele Eltern verzichten ja angesichts solcher Widrigkeiten ganz auf das Fahrrad und befördern ihr Kind im Auto. Dabei geht den Kindern nicht nur eine gute Gelegenheit zur Bewegung und zur Übung ihrer motorischen Fähigkeiten verloren, auch der Orientierungssinn, die Wahrnehmung von Verkehrsgeschehens und das Lernen von Verkehrsregeln entwickeln sich langsamer oder nur sehr eingeschränkt.
Trauen Sie sich also durchaus mit Ihren Kindern aufs Fahrrad – aber rechnen Sie dabei mit Stress! Und falls Sie planerisch tätig sind: Denken Sie beim Stichwort „Fahrradverkehr" auch an die Anfänger im Fahrradverkehr sowie deren Begleiter!

Der Elbradweg in Sachsen-Anhalt – eine (Rad)Reise wert

Sie wollen etwas für Ihre Gesundheit tun, sportlich aktiv sein. Sie suchen die Nähe zur Natur, wollen freundliche Menschen treffen und sich auf den Spuren der Geschichte bewegen. Auf diesem Radweg haben Sie alle Möglichkeiten dazu.

Der Elberadweg durchquert in Deutschland sieben Bundesländer und lädt in Sachsen-Anhalt auf mehr als 300 Kilometern zum Befahren ein. Längs der Strecke finden Sie im Biosphärenreservat „Flusslandschaft Mittelelbe“ das Stammgebiet des Elbebibers und den größten zusammenhängenden Auenwaldkomplex Mitteleuropas. Altehrwürdige und kulturhistorisch interessante Städte am Fluss wie Tangermünde, Magdeburg, Dessau und Lutherstadt Wittenberg laden zum längeren Rasten ein.

Die Vielzahl von radfreundlichen Unterkünften ermöglicht die bedarfsorientierte Tourenplanung. Ein besonderes Serviceangebot stellt die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in den Nahverkehrszügen in Sachsen-Anhalt dar.

In den vergangenen Jahren wurden viele Wegeabschnitte am Elberadweg neu ausgebaut. So zum Beispiel bei Dessau, im Bereich Prödel-Walternienburg, am Wasserstraßenkreuz Magdeburg und linkselbisch ab Lutherstadt Wittenberg in Richtung Wörlitz und von Werben bis Wittenberge. Mit der Schaffung neuer Rastplätze, der Installation von Schutzhütten, Anlehnbügeln und abschließbaren Radboxen wurde die Attraktivität weiter gesteigert. Mit der Zertifizierung als „Radfreundliche Unterkunft am Elberadweg“ für rund 130 Anbieter in Sachsen-Anhalt leistete die Koordinierungsstelle Elberadweg einen Beitrag zur Qualitätssteigerung des Produktes Elberadweg.

Mit der fortschreitenden Verbesserung der Wegebeschaffenheit und der touristischen Infrastruktur am Weg ist die Inanspruchnahme und Beliebtheit gestiegen. So wurde in der Radreiseanalyse des ADFC 2005 der Elberadweg zum beliebtesten Radfernweg Deutschlands gekürt. Mit einer durchschnittlichen Reisedauer von 9,3 Tagen befuhren ihn 2005 rund 70000 Fernradler, wobei sie durchschnittlich 65,62 Euro pro Tag ausgaben. Der Elberadweg ist damit auch ein Wirtschaftsfaktor für Sachsen-Anhalt, der auch 2006 weiter vorangebracht werden soll.

Die Radsaisoneröffnung durch den „Elberadeltag“ findet in diesem Jahr am 7. Mai statt und das schon zum 4. Male. Von Wittenberg bis Wittenberge sind Sternfahrten, geführte Radtouren und Sonderangebote für Radfahrer geplant. Begleitet wird dieser Tag durch mdr 1 Radio Sachsen-Anhalt, das sicher viele Hörer zum Mitmachen animiert.

Unter dem Motto „ELBETOTAL“ führt eine große Sommer-Fahrradtour entlang der Elbe. Vom 15. bis 23. Juli begeben sich von Norden (Stade) und von Süden (Pirna) aus zwei große Radlergruppen auf eine mehrtägige Fahrt in Richtung Magdeburg, wo die Tour nach einem gemeinsamen Rundkurs endet. Einzelheiten dazu gibt es im Internet unter www.elbetotal.de.

KONTAKTE

Koordinierungsstelle Elberadweg Sachsen-Anhalt
c/o Magdeburger Tourismusverband
Elbe-Börde-Heide e.V.
Tel.: 03 91/73 87 90 · Fax: 03 91/73 87 99
E-Mail: radwege@elbe-boerde-heide.de
Internet: www.elberadweg.de

Mehr Radverkehr …

- … ist bei knappen Kassen ein „Muss“
  Denn Maßnahmen ‚pro Rad’ sind extrem kostengünstig: „Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen liegen – örtlich variierend – nach Schätzungen bei 10 – 20 % der Kosten für gleich lange Kfz- bzw. ÖV-Verkehrsanlagen. Auch ihre Betriebskosten sind günstiger.“ (Zitat aus „Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“, Bonn 1999) – Diese Tatsachen müssen endlich bei Entscheidungen der Politiker und der Verwaltung über Infrastruktur-Maßnahmen relevant werden!

- … ist Wirtschaftförderung
  Ein hoher Radverkehrsanteil ist für das Funktionieren der Stadt unverzichtbar. Dazu ein Rechenbeispiel: In Leipzig werden täglich 580.000 Fahrten mit dem Auto und 215.000 mit dem Rad zurückgelegt. Man stelle sich vor: Nur die Hälfte derer, die jetzt das Rad für die Erledigung ihrer Wege benutzen, steigt – wegen widriger Radfahr-Bedingungen – aufs Auto um. Dann würde der Autoverkehr in der Stadt um etwa 20 % zunehmen. Die Folge: In der Stadt würde sich – zumindest in den „Verkehrsspitzen“ – kaum noch ein Rad drehen, auch der Wirtschaftsverkehr stünde permanent im Stau.

- … bedeutet mehr Lebensqualität
  Autostädte gibt es viele; Synonym für städtebauliche oder urbane Qualitäten sind sie alle nicht. Die Fahrradfreundlichkeit aber ist Abbild der Lebensqualität in einer Stadt und insoweit ein wichtiger „weicher“ Standortfaktor. Münster in Westfalen, die „Fahrradhauptstadt“ Deutschlands, ist 2004 als Stadt mit der weltweit höchsten Lebensqualität ausgezeichnet worden. Der (im Vergleich zu anderen deutschen Städten) extrem hohe Anteil der mit dem Rad zurückgelegten Wege (mehr als 30 %) war eine wesentliche Grundlage dafür.

Ulrich Patzer, ADFC Leipzig

Neue Radverkehrskonzeption für Sachsen

Die Sächsische Staatsregierung hat am 8. November 2005 die neue Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen beschlossen. „Das Konzept muss nun von den regionalen Akteuren mit Leben erfüllt werden“ sagte der Wirtschafts- und Arbeitsminister Thomas Jurk (SPD). „Unser gemeinsames Ziel ist es, den Ausbau des Radwegenetzes zu beschleunigen und ein fahrradfreundlicheres Klima zu schaffen. Radfahren ist nicht nur gut für die Gesundheit, sondern auch eine besonders flexible, umweltfreundliche Fortbewegungsmöglichkeit in den Innenstädten und ein überaus interessantes Tourismusangebot.“

Die Radverkehrskonzeption 2005 gibt Handlungsempfehlungen für alle bei der Radverkehrsförderung beteiligten Akteure. Sie schreibt das Routennetz für den touristischen Radverkehr unter der Marke „SachsenNetz Rad“ fort, legt Qualitätsstandards fest und stuft den Bedarf zur Anlage straßenbegleitender Radwege an Bundes-, Staats- und Kreisstraßen nach Dringlichkeiten ein. Zudem beinhaltet sie die „Richtlinie zur Fahrradwegweisung im Freistaat Sachsen“, deren Anwendung Voraussetzung einer Förderung ist.

Die Radverkehrskonzeption kann als gebundene Broschüre (einschließlich CD-ROM mit kreisweisen Radwegekarten im Maßstab 1:50.000) bezogen werden beim:

KONTAKTE

Zentralen Broschürenverband
der Sächsischen Staatsregierung
Hammerweg 30 · 01127 Dresden
Telefon: 03 51/2 10 36-71 und -72
Telefax: 03 51/2 10 36 81
E-Mail: Publikationen@sachsen.de

Fahrradwegweiser in Leipzig: Ausgeschilderte Radtouren mit Entfernungsangaben erleichtern die Orientierung. Foto: Ulrich Patzer

Kurz vor der Kreuzung endet das Angebot für Radler – schlechtes Beispiel aus Luckenwalde. Foto: Ulrich Patzer

Tour de Natur 2006 – Für eine nachhaltige Verkehrspolitik und Lebensweise

Jakob Gruhl

Die Tour de Natur ist eine Fahrraddemonstration für eine nachhaltige Umwelt- und Verkehrspolitik. Sie findet im Jahr 2006 mittlerweile zum 16. Mal statt und führt vom 30.7. bis zum 11.8. von Erfurt über Leipzig, Dresden und Kamenz nach Görlitz.

Die mehr als 150 Teilnehmer, die wir jedes Jahr zählen, kommen aus der gesamten Bundesrepublik, vereinzelt auch aus den Nachbarländern Belgien, Österreich und Tschechien. Vom Kind bis zum Greis sind alle Altersgruppen vertreten und können bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 12 km/h auch ohne Probleme mitfahren.

Unser politisches Engagement gilt vor allem der umwelt- und sozialverträglichen Verkehrspolitik. Wir demonstrieren für ein nachhaltiges, anderes Verkehrskonzept in Deutschland und im europäischen Kontext. Dabei werden Modellprojekte unterstützt, die nachhaltige Mobilität und Ideen zu lebenswerteren Städten und Regionen voranbringen und auf Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsprojekte hingewiesen.

Mit Plakaten, Flyern und Transparenten, aber natürlich auch durch das direkte Gespräch, vermitteln wir den Menschen an der Strecke unsere Ziele. Einmal täglich findet eine größere Aktion statt. Meistens dient dabei der Marktplatz des jeweiligen Etappenankunftsortes als Schaubühne, um den Menschen unser Vorhaben nahe zu legen. Dazu laden wir Vertreter der Landes- oder Regionalpolitik ein und suchen mit ihnen das Gespräch. Wir sprechen sie gezielt auf geplante Verkehrsprojekte an, die in unseren Augen nicht sinnvoll sind oder weisen sie auf Missstände der örtlichen Fahrrad- Infrastruktur hin. Nicht selten wurden dabei Zusagen gemacht, die zu einer Verbesserung der jeweiligen Lage führten. Bei solchen Aktionen arbeiten wir sehr oft im Einklang mit örtlichen Bürgerinitiativen.

Die gesamte Planung beruht auf ehrenamtlicher Arbeit und wird durch eine FÖJ-Stelle (Freiwilliges Ökologisches Jahr) koordiniert, in diesem Fall durch mich, Jakob Gruhl (Kontaktdaten unten). Der jeweilige Praktikant lernt dabei, wie ein Umweltverband funktioniert und eine Demonstration organisiert wird. Das rund 25 Menschen umfassende Organisationsteam trifft sich ca. aller 2 Monate, um den Planungsstand zu be-

sprechen. Außerdem sind wir im engen Kontakt mit dem Verkehrsclub Deutschland, dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub und dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland. Sie alle unterstützen uns bei Protestaktionen und in der Öffentlichkeitsarbeit.

Während der Treffen, aber vor allem auch während der Tour sind Experten anwesend, die uns ihr Wissen über derzeitige Umwelt- und Verkehrprobleme vermitteln. Durch ihre Informationen können wir unser Allgemeinwissen erweitern und gezielter Missstände ansprechen. Die örtlichen Bürgerinitiativen helfen uns dabei, dieses Fachwissen auf regionale Brennpunkte zu übertragen und dadurch eine hohe Sachkompetenz zu erzielen. Das schafft Authentizität und bringt uns den Zuspruch der Zuschauer. Außerdem setzt es die regionale Politik meistens unter Zugzwang.

Das Besondere an der Tour de Natur ist außerdem die soziale Lebensweise und die demokratische Strukturierung. Alle Entscheidungen werden gemeinsam nach sorgfältiger Absprache getroffen. Dabei ist jeder Teilnehmer gleichberechtigt.

Wir versorgen uns selbst durch eine mobile Küche, dem „Mampfmobil“. Früh, mittags und abends verpflegt es uns mit Biokost, die wir stets aus regionalem Anbau beziehen. Dazu sind lediglich Strom- und Wasseranschlüsse vonnöten, die sich in der Regel bei jeder Unterkunft anfinden. Diese sind für gewöhnlich Turnhallen oder Vereinsgebäude. Wichtig ist, dass rundherum viel Platz für die Fahrräder, Zelte und Spiele vorhanden ist. Denn neben dem politischem Engagement sind wir auch kulturell sehr aktiv. Durch eine Musik- und Tanzgruppe erfüllen wir unser Umfeld mit Leben.

Der diesjährige Trägerwechsel vom ADFC-Thüringen zur Grünen Liga Sachsen war eine längerfristige Entscheidung. Nach Jahren der Organisation in Erfurt wurde beschlossen den Hauptkoordinationspunkt ins Dresdener Umweltzentrum zu verlegen. Begründet wurde die Entscheidung durch die Vielfalt der Vereine im UWZ, welche bei der Planung eine große Hilfe sein können. Nicht zuletzt wurde der Wechsel aber vollzogen, um der Organisation, durch den jugendfreundlichen Charakter des Umweltzentrums, einen frischen Wind zu geben.

Da wir den Trägerwechsel jedoch nur unter der Bedingung, einen „Zivi-FÖJ“ zu beschäftigen vornehmen konnten, fallen mehr Unkosten an, als wir veranschlagt hatten. So sind wir für den Druck von Flyern und Plakaten sowie die Bezahlung von Unterkünften und Experten auf finanzielle Unterstützung angewiesen. Deshalb möchte ich an dieser Stelle anmerken, dass wir uns auch über eine kleine Spende stets freuen.

Natürlich sind auch alle Mitglieder des VCD Elbe-Saale e.V. eingeladen, die diesjährige Tour de Natur mitzuradeln. Unter dem Motto „Wir sind am Zug – für eine nachhaltige Verkehrspolitik und Lebensweise“, demonstrieren wir gezielt gegen den geplanten Börsengang der DB. Wir sind über jeden neuen Teilnehmer erfreut und dankbar für jede Art von Engagement und Hilfe bei der Planung und Organisation.

KONTAKTE

Grüne Liga Dresden/Oberes Elbtal e.V. „Tour de Natur“
Schützengasse 16/18 · 01067 Dresden
E-Mail: tourdenatur@grueneliga.de · www.tourdenatur.net

Tourismusverband vermarktet mit neuer Informationsbroschüre Mainradweg von der Quelle zur Mündung

Der Tourismusverband Franken hat in Zusammenarbeit mit den Fremdenverkehrsträgern vor Ort eine durchgängige Beschilderung des Mainradweges von den beiden Quellen in Ostoberfranken bis zur hessischen Grenze bei Kahl realisiert.

Die neue Beschilderung wurde der Öffentlichkeit zusammen mit einer ca. 30-seitigen Informationsbroschüre Anfang Februar vorgestellt. In der Broschüre werden die einzelnen am Mainradweg liegenden Regionen vorgestellt, so dass sich für Ortsfremde die Kultur und Natur der Urlaubsregion erschließt.

Individuell orientierte Radler können sich ihre Route leicht selbst zusammenstellen, da die Broschüre ein Verzeichnis vieler mit dem Siegel „Fahrradfreundlicher Hotel- und Gaststättenbetrieb“ versehener Übernachtungsmöglichkeiten enthält. Die individuelle Routenführung wird durch Hinweise auf benachbarte überregionale Fahrradwege (wie z.B. entlang des „lieblichen Taubertals“), die am Mainradweg anliegenden Tourismusregionen und Fahrradreparaturbetriebe erleichtert.

Für Radler, die lieber auf organisierte Touren zurückgreifen wollen, werden vier organisierte Touren angeboten, die zwischen fünf und acht Tage dauern. Ein Beispiel bietet die TS Touristik Service e.K. aus Aschaffenburg eine Pauschalreise von Würzburg nach Aschaffenburg an, bei der an fünf Tagen der Main entlang der Spessarthöhen befahren wird.

Viele Details zum Mainradweg präsentiert die neue Internetseite www.mainradweg.com. Zusätzlich dient auch der Tourismusverband Franken als zentraler Vermarkter des fränkischen Tourismus als Ansprechpartner für Fragen.

Dresden: Sehbehinderte vom neuen Informationssystem begeistert

Alle sehbehinderten Tester beschreiben das neue Blindeninformationssystem (BLIS), das seit Oktober 2005 in Bussen und Bahnen der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) AG installiert wird, als sinnvoll und zuverlässig. „Das BLIS hat die gesetzten Erwartungen voll erfüllt und stellt eine erhebliche Erleichterung bei der selbstständigen Nutzung des ÖPNV dar“, heißt es in einem Schreiben des Blinden- und Sehbehindertenverbands Sachsen e.V. an das Verkehrsunternehmen. In der Zeit von Oktober bis Januar waren wechselnde Probanden mit acht Handsendern im Dresdner Nahverkehrsnetz unterwegs. Deren Fazit lautet übereinstimmend, dass die neue Technik für blinde und sehbehinderte Fahrgäste einen großen Zugewinn an Mobilität bedeutet. Unter den wenigen Kritikpunkten finden sich ausschließlich solche, die mit wenig Aufwand abzustellen sind. Zum Beispiel sind die Außenansagen der älteren Niederflurbahnen etwas zu leise. Auch die Fahrer müssen sich noch an den Umgang mit dem Informationssystem gewöhnen. In speziellen Schulungen werden sie darauf vorbereitet. Die Nutzer des BLIS bedankten sich ausdrücklich bei der DVB AG für den Einbau dieser Orientierungshilfe und wünschen sich das auch für andere Städte.

Die DVB AG ist das erste deutsche Nahverkehrsunternehmen, das solch ein Blindeninformationssystem einbaut. Die Technik stammt vom tschechischen Hersteller APEX und funktioniert bereits erfolgreich in Prag. Mittels eines Handsenders, der nicht viel größer als eine Streichholzschachtel ist und in jede Hosentasche passt, können Sehbehinderte drei verschiedene Informationen abrufen. Fährt ein Bus oder eine Bahn in die Haltestelle ein, ertönt auf Tastendruck aus dem Außenlautsprecher die Ansage der Liniennummer und des Fahrtziels. Das erleichtert besonders dort die Orientierung, wo mehrere Linien verkehren. Mit dem zweiten Knopf erhält der Fahrer auf seinem Bordcomputer ein Signal, das ihm den Fahrtwunsch des Sehbehinderten mitteilt und zur besonderen Aufmerksamkeit beim Fahrgastwechsel verpflichtet. Ein dritter Knopfdruck wiederholt die Ansage der nächsten Haltestelle im Fahrzeug. Anders als andere Fahrgäste, die mit einem Blick nach draußen den aktuellen Standort bestimmen können, sind sehbehinderte Fahrgäste auf die Innenansage angewiesen. Wird die überhört, blieb bisher nur die Möglichkeit, bei anderen Fahrgästen nachzufragen.

Von den rund 150 täglich in Dresden eingesetzten Straßenbahnzügen sind bereits alle 115 vorhandenen Niederflurwagen mit BLIS ausgerüstet. Der Einbau in die alten Tatrawagen ist weder technisch möglich noch wirtschaftlich sinnvoll. Sie werden bis spätestens 2010 durch modernere Niederflurbahnen ersetzt. In jedes neu zur DVB AG kommende Fahrzeug wird das System integriert. Das trifft auch auf die Busse zu, von denen bisher etwa 40 von insgesamt 150 mit BLIS fahren. Die Entwicklung und der Einbau des neuen Systems kosteten etwa 600.000 €, von denen 90 Prozent durch Bundesmittel abgedeckt wurden.

Interessantes zur Bahn in Thüringen

Rund 500.000 Fahrgäste wurden 2005 auf dem Netz der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS) gezählt, was eine leichte Steigerung gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Die Bergbahn selbst zählt an Spitzentagen bis zu 2.500 Fahrgäste und ist damit nach der Wartburg in Eisenach eines der am meisten besuchten touristischen Einzelziele in Thüringen. Anlässlich des dritten Jahrestages der Wiederinbetriebnahme wurde im Dezember die Broschüre „Bahn fahren und Wandern im Schwarzatal“ mit 24 Wanderungen vorgestellt, die allesamt an einem Bahnhof oder Haltepunkt der OBS beginnen und enden.

Dem „Schiefergebirgs-Express“ von DB Regio, der an Samstagen in der Sommersaison Leipzig mit dem Thüringer Oberland und dem Schwarzatal verbindet, wurde am 30.01.06 in Wien der 3. Preis des Wettbewerbs „Umweltfreundliches Reisen in Europa“ verliehen. Anlass der Auszeichnung war die dort zeitgleich stattfindende Konferenz „Umweltfreundliches Reisen – Herausforderungen und Innovationen für Umwelt, Verkehr und Tourismus“ im Rahmen der österreichischen Ratspräsidentschaft der EU und der Alpenkonvention. Ausgelobt wurde dieser Wettbewerb im Auftrag der drei Österreichischen Bundesministerien für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, für Verkehr, Innovation und Technologie sowie für Wirtschaft und Arbeit.

Ende Januar begann im Werk Erfurt der DB Regio AG die schrittweise Umrüstung der gesamten Thüringer Nahverkehrsflotte zu Nichtraucherzügen. Die Reisenden werden in den umgerüsteten Zügen durch Aufkleber, Flyer, Piktogramme und Lautsprecherdurchsagen auf die Aktion aufmerksam gemacht. Bis zum Weltnichtrauchertag am 31.05.06 sollen alle der über 100 Fahrzeuge des Verkehrsbetriebes Thüringen umgerüstet sein.

Neues Regionalexpresskonzept führt zu deutlicher Fahrgaststeigerung in Nordbayern

Seit Dezember 2004 verkehren die Regionalexpresszüge in Nordbayern nach einem neuen Taktsystem. Viele Orte können nun stündlich mit Regionalexpresszügen erreicht werden, die Linie Nürnberg – Bamberg – Schweinfurt wurde neu eingerichtet.

DB Regio berichtet, dass das neue RE-Konzept zu einer deutlichen Fahrgaststeigerung geführt hat. Die Züge werden nun täglich von 24.000 Fahrgästen genutzt, was gegenüber dem vorherigen Zustand einer Steigerung von 33 % entspricht. Da seit Dezember 2005 auch die Anschlüsse in Schweinfurt von der RE-Linie Würzburg – Erfurt zur RE-Linie Schweinfurt – Nürnberg verbessert wurden, ist von einer weiteren Fahrgaststeigerung auszugehen.

Aus Sicht des VCD wären aber noch weitere Steigerungen möglich, wenn auch die untergeordneten Busverkehre der Landkreise an die neuen RE‘s angebunden wären. Ein Beispiel hierfür ist die Stadt Weismain. Obwohl in Burgkunstadt nun jede Stunde Züge Richtung Hof und Würzburg fahren, hat der Landkreis Lichtenfels immer noch keine vertaktete Verbindung zwischen Burgkunstadt und Weismain geschaffen. Zur Verbesserung der Busanschlussverkehre sind die Landkreise als Aufgabenträger gefordert.

Wahlprüfsteine des VCD Elbe-Saale zur Landtagswahl 2006 in Sachsen-Anhalt

Zur bevorstehenden Landtagswahl in Sachsen-Anhalt am 26. März stellte NEUE WEGE den Parteien Fragen zur verkehrspolitischen Ausrichtung ihrer Programme. Die Zusammenfassung von Antworten zu einer Auswahl der gefragten Punkte sind nachfolgend lesen. Ausführlich können Sie sich zu den einzelnen Standpunkten der Parteien unter www.vcd.org/elbe-saale informieren.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das Land Sachsen-Anhalt ist Aufgabenträger und damit Besteller für den SPNV. Dessen Entwicklung und Finanzierung hängt somit wesentlich von der Landespolitik ab.

Welche Vorstellungen gibt es über den Ausbau von Bahnstrecken zur Verbesserung des Schienenverkehrs? Ist dieser vorrangig, gleichbedeutend oder nachrangig gegenüber dem Straßenverkehr zu entwickeln?
In und zwischen den Zentralen Orten wird der SPNV als Gewinner, im ländlichen Raum der ÖSPV als Daseinsvorsorge aus Sicht der SPD gesehen. Sowohl Straßen- als auch Schienenverkehr sollen nach Ansicht der FDP entsprechend den Mobilitätserfordernissen entwickelt werden. Die GRÜNEN und CDU setzen dagegen vordringlich auf den Schienenverkehr, für den die Linkspartei vor allem ein stärkeres Einwirken seitens des Bundes auf die DB AG fordert.

2007 steht die Revision der Regionalisierungsmittel an. Dabei wird es voraussichtlich auch zu Kürzungen im Nahverkehr kommen. Welche Konzepte/Szenarien werden Sie bei welchen prozentualen Kürzungen zur Anwendung bringen?
Als Konsequenzen von Kürzungen im Zuge der Revision werden seitens der SPD klar Reduzierungen der SPNV-Leistungen gesehen. Zur Vermeidung dessen fordern die GRÜNEN, sich seitens des Landes entschieden gegen Kürzungen stark zu machen und parallel mittels Regionalisierung der Schieneninfrastruktur und weiterem Wettbewerb bei den EVU's Gelder einzusparen. Zu diesem Zweck sollten nach Meinung der CDU auch Parallelverkehre vermieden und flexible Bedienformen eingeführt werden. Die FDP hingegen sieht die ÖPNV-Unternehmen aufgrund der mit der Änderung des ÖPNV-Gesetzes 2004 wirksam gewordenen erfolgsorientierten Finanzierung des ÖPNV gewappnet, um neue Anforderungen zu bewältigen.

Werden Sie sich für die Fortführung der kostenlosen Fahrradmitnahme in den Zügen des Regionalverkehrs einsetzen?
Nach Auffassung aller Parteien soll die Fortsetzung der kostenlosen Fahrradmitnahme beibehalten werden.

Straßenbau/Infrastrukturentwicklung

Der nicht aufzuhaltende demographische Wandel in Sachsen-Anhalt (Überalterung der Bevölkerung, zurückgehende Einwohnerzahlen, Abwanderung der arbeitsfähigen Bevölkerung) erfordert u. E. auch eine Überprüfung aktueller Straßenbauvorhaben hinsichtlich ihrer Erforderlichkeit, Priorisierung und Dimensionierung.

Sind sie grundsätzlich für weitere Neubauvorhaben (außer bereits planungsrechtlich genehmigten und in Bau befindlichen) oder sollte ein angemessener Bestandsausbau und die Erhaltung der Verkehrswege zukünftig oberste Priorität besitzen?
SPD, GRÜNE und die Linkspartei sehen die Priorität in der Bestandserhaltung anstelle weiteren Ausbaus. Zudem sind künftige Ausbaumaßnahmen aus Sicht der GRÜNEN im Kontext knapper Mittel und der Bevölkerungsentwicklung zu prüfen. Dagegen steht die CDU klar für einen Ausbau, für die FDP sind Bestandserhalt und Neubauvorhaben gleich bedeutend.

Wie sehen Sie die Notwendigkeit der Verlängerung der B6n in Richtung Osten?
Zugunsten einer leistungsfähigen West-Ost-Verbindung, die zur weiteren Einbindung Sachsen-Anhalts in den europäischen Wirtschaftsraum beiträgt, ist die B 6n-Verlängerung für SPD, CDU und FDP notwendig. Kein Bedarf wird von GRÜNEN und Linkspartei gesehen.

Steht die Nordverlängerung der A14 weiterhin zur Diskussion? Wenn ja, mit welcher Bedeutung? Wäre das Geld für andere Verkehrsmaßnahmen evtl. sinnvoller auszugeben?
Für FDP, SPD und CDU ist die Nordverlängerung der A14 eine prioritäre Maßnahme, in der eine Chance für die wirtschaftliche Entwicklung des Nordens Sachsen-Anhalts gesehen wird. Diesem Effekt widerspricht die Linkspartei, da sie hierin nur die Funktion einer Durchfahrt zu den Häfen sieht. Eine Erschließung der Altmark hätte mit dem Ausbau der Bundesstraßen in 2+1-Spur erfolgen sollen. Die GRÜNEN sehen dies ähnlich, jedoch den politischen Entscheidungsprozeß durch den BVWP und die entsprechenden Bedarfspläne als abgeschlossen.

Werden Sie sich für einen Flächenausgleich aller Straßenneubauten oder aller Neubauten von Landesstraßen einsetzen, indem andere Straßen (in gleicher Länge oder mit gleicher Fläche) zurückgebaut werden?
Von „denkbar" aus Sicht von GRÜNEN und Linkspartei, über „ökologische Ausgleichsfragen werden durch das Naturschutzgesetz geregelt", wie die FDP feststellt, bis hin zu „nur bei totalem Funktionsverlust von Straßen„ vertreten durch die CDU bzw. „steht nicht zur Diskussion" als Auffas-

Fortsetzung …

sung der SPD werden hier alle Varianten in der Politik künftig Diskussionsgegenstand sein.

Was halten sie grundsätzlich von einem Straßenrückbau-Programm?
Vergleichbar den Antworten zur ersten Teilfrage positionieren sich FDP und CDU erneut. Vor dem Hintergrund der finanziellen Situation sollte aus Sicht der Linkspartei trotz voraussichtlich geringer öffentlicher Akzeptanz darüber nachgedacht werden.

Wasserstraßen
Die Beförderung von Massengütern auf den Flüssen ist eine überaus umweltfreundliche, weil emissionsarme Form von Verkehr. Im Fall von Elbe und Saale ist jedoch eine ganzjährig zuverlässige, dafür ausreichende Wassertiefe ohne umfassende Ausbaumaßnahmen nicht zu verwirklichen. Damit ergibt sich ein brisanter Interessenkonflikt mit Grundsätzen des Umwelt- und Naturschutzes, zumal in der Folge bisheriger Arbeiten am Flussquerschnitt zu beobachten ist, dass sich die Elbe immer tiefer eingräbt – die drohende Austrocknung der Auenbereiche lässt verheerende Auswirkungen befürchten.

Welche Position vertreten Sie – auch gegenüber dem Bund, der für die Bundeswasserstraßen verantwortlich ist? Sollen Elbe und Saale im Interesse wirtschaftlicher Entwicklung ausgebaut werden? Halten Sie die Errichtung von Staustufen, Uferverbauungen usw. für wirtschaftlich?
Die Gewährleistung einer Tauchtiefe von 1,60 m und die dazu erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen werden von SPD und FDP als notwendig erachtet. GRÜNE und Linkspartei lehnen verschärfte Unterhaltung und Ausbau entschieden ab. Staustufen werden zudem von SPD und Linkspartei explizit abgelehnt. Der Bau der Niedrigwasserschleuse beim Magdeburger Hafen wird von den GRÜNEN und der CDU befürwortet. Für letztere soll die Schifffahrt so entwickelt werden, dass sie wirtschaftlich und ökologisch vertretbar ist.

Sollte auf einen Ausbau ganz verzichtet werden und der Verkehr eher auf andere Verkehrsträger, z.B. die Eisenbahn, verlagert werden?
GRÜNE und Linkspartei sehen im Verkehrsträgermix hierfür sehr gute Chancen. Dagegen wird insbesondere die Verlagerung auf die Schiene von FDP als nicht durchführbar angesehen. Nicht nur, weil dies Ihrer Auffassung nach die Bahn vor logistische Schwierigkeiten stellen würde (was nach Aussage der DB AG allerdings nicht zutrifft – Anmerkung der Redaktion), sondern zudem Arbeitsplatzverluste in nicht vertretbaren Größenordnungen zur Folge hätten.

Verkehrsfinanzierung
Für die Finanzierung von Straßenbau, Schienenwegen nichtbundeseigener Eisenbahnen sowie des Angebots von SPNV und ÖPNV werden z.T. umfangreiche Fördermittel, Zuweisungen vom Bund und Eigenmittel eingesetzt. Um alle wünschenswerten Ziele gleichzeitig zu erreichen, reichen diese Mittel bei weitem nicht aus.

Wie wollen sie die Mittel vor diesem Hintergrund verteilen? Welche Prioritäten setzen Sie?
Thematische Prioritäten werden hier nur von Linkspartei und GRÜNEN benannt, die für ein ausgewogenes Verhältnis bei der Förderung von Maßnahmen zugunsten des Umwelt-verbundes sind. Allgemeiner Natur sind dagegen die Antworten der restlichen Parteien, die eher den Aspekt der Wirtschaftlichkeit zur Prioritätenreihung heranziehen.

Einige der im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Investitionen stehen derzeit aus finanziellen Gründen auf dem Prüfstand.
Welche der aktuell geplanten Projekte (Schiene und Straße) haben Ihrer Meinung nach Priorität? Welche Projekte sehen Sie als verzichtbar an? Welche Prioritätenreihenfolge setzten Sie bei den übrigen Projekten?
SPD, CDU und FDP sehen die Prioritäten vor allem in der Umsetzung der Projekte des Bundes- und Landesverkehrswegeplans. Vorrang sollen darin u. a. die überregionalen Verkehrsachsen im Straßenverkehr und der Erhalt der Bahnstrecken haben. Letzteres sowie der Ausbau von Bahnhofs- und Schieneninfrastruktur wird dagegen von den GRÜNEN und der Linkspartei als wichtiger erachtet. Der Bedarf von Straßenbauvorhaben sollte aus deren Sicht kritisch geprüft werden.

Wie sehen Sie den Transfer der Mittel innerhalb des Haushaltes zugunsten anderer Posten, z. B. Verzicht auf nicht prioritäre Straßenbaumaßnahmen zugunsten von SPNV-Projekten (Gleisbaumaßnahmen, Verkehrsträgerverknüpfung an Bahnhöfen)?
Nach Auffassung der FDP, die keinen Verkehrsträger als alleinigen Daseinsberechtigten favorisiert, ist ein Transfer von Mitteln von Straßen- in Schienenbaumaßnahmen nicht zielführend. Die Linkspartei dagegen kann sich dies sehr gut vorstellen. Alle anderen Parteien haben sich hierzu nicht explizit geäußert.

Haßberge laden zum Wandern ein

War das Wandern vor Jahren vor allem bei Jüngeren als Aktivität für traditionsbewusste Kniebundhosenträger verschrien, so hat sich das Image dieser natürlichsten Freizeitaktivität in den letzten Jahren deutlich gewandelt. Der Naturpark Haßberge, der im Zentrum der nordfränkischen Region liegt, hat diesen Trend erkannt, und hält für Interessenten viele Wanderangebote bereit. Besonders attraktiv ist das Angebot, mehrtägige Wanderungen mit Gepäckbeförderung anzubieten. Weiterhin gibt es auch 16 behindertengerechte Wanderwege, die speziell auf die Bedürfnisse der Rollstuhlfahrer zu-geschnitten sind. Dieses Engagement hat dazu geführt, dass der Naturpark Haßberge deutliche Steigerungen im Wandertourismus verzeichnen konnte.

Die Haßberge bieten mit ihren kleinen, noch ursprünglich gebliebenen Ortschaften eine besonders reizvolle Kulturlandschaft. Als Beispiel ist der Ort Unfinden zu nennen, der komplett unter Denkmalschutz steht.

Leider ist das Nahverkehrsnetz in den Haßbergen eher schlecht ausgebaut. Gute Verbindungen gibt es vom Süden kommend bis nach Ebern, Haßfurt oder Hofheim, während das Kerngebiet der Haßberge nur sehr lückenhaft mit öffentlichen Nahverkehrsangeboten zu erreichen ist. Daher ist es nicht möglich, in den Haßbergen Tagestouren zu planen und für die An- und Abreise öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Allerdings wird das Gebiet von einer Vielzahl durchgehender Streckenwanderwege durchzogen, deren Start- und Zielorte gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Für viele dieser Streckenwanderwege hat der Hassbergetourismus spezielle Informationsblätter [vielleicht mal kein Denglisch] aufgelegt. Besonders attraktiv sind folgende Streckenwanderwege:

- Der **Höhenweg „Rennweg“** Dörfleins (bei Hallstadt) – Sulzfeld im Grabfeld, der mit einer Streckenlänge von 60 km über den gesamten Höhenzug der Haßberge verläuft.
- Der **Amtsbotenweg** Königsberg – Coburg, der mit einer Streckenlänge von 45 km die Route der Postboten zwischen der Residenzstadt Coburg und deren Exklave Königsberg beschreibt. [bayerisch passt – auch historisch – nicht so gut]
- **Burgen- und Schlösserwanderweg** (Streckenlänge 180 km): Dieser Weg verläuft als Oval im Gebiet der gesamten Haßberge und dokumentiert die besondere Herrschaftsgeschichte der Haßberge, da dort 1/3 aller Burgen und Schlösser Unterfrankens stehen. Neben Ruinen können auch verträumte Märchenschlösser besichtigt werden. Durch eine markierte Mittelspange von Königsberg nach Ebern lässt sich der Gesamtweg in die Nordschleife (140 km) und Südschleife (100 km) aufteilen, beide Orte sind gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.
- **Friedrich-Rückert-Wanderweg** (Streckenlänge 105 km): Der Wanderweg beginnt im Geburtsort Schweinfurt des bekannten Dichters und Gelehrten, verläuft über den Haßbergkamm, endet in Coburg und beschreibt den Lebensweg von Friedrich Rückert in eindrucksvoller Form.
- **Kelten-Erlebnis-Wanderweg** (Streckenlänge 200 km): Entlang der Spuren dieser früheren Völkergruppe [bitte nix mit unseren, frühesten und Vorfahren!] kann man – von Meiningen kommend und in Bad Windsheim endend – unterschiedlichste Landschaftsräume erlaufen und viele frühgeschichtliche Denkmäler besichtigen.

KONTAKTE

Nähere Informationen zu den Wanderungen erhält man bei der Geschäftsstelle des Hassbergtourismus:
Tourismusinformation Haßberge
Obere Senningstr. · 97467 Hofheim i. Ufr.
Tel.: 0 95 23/92 29-0
E-Mail: info@hassberge-tourismus.de

Möchten Sie VCD-Mitglied werden?

Auf unserer Internetseite www.vcd.org/elbe-saale finden Sie eine Beitrittserklärung und auch alle Informationen, welche weiteren Vorteile Ihnen eine Mitgliedschaft bringt. Sollten Sie das Internet nicht nutzen, können Sie sich gern auch per Telefon, Fax oder Brief an die Landesgeschäftsstelle wenden. Die Telefonnummer und Adresse finden Sie unter Kontakte.

REDAKTIONSVORSCHAU

Themenschwerpunkt im Heft 2/2006:
15 Jahre Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Impressum:

Herausgeber:	Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Bankverbindungen:	Geschäftskonto: Kontonummer 574 7376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97
Spendenkonto:	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 eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.
Erscheinungsweise:	viermal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage:	2000 Stück
Redaktion:	(elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth. Jana Fischer, Christian Zschieschang; Beiträge aus Franken: Gerd Weibelzahl (weibelzahl1@aol.com) Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Gestaltung:	Kassler Grafik-Design, Leipzig
Druck:	Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Redaktionsschluss der Ausgabe 2/2006:	5. Mai 2006, erscheint am 12. Juni 2006
Anzeigenverwaltung:	Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden Tel. und Fax: 0351/7 51 93 09, Funk: 01520 2334412, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis:	Glösser (1), Patzer (2), Schicketanz (1), Schneider (1), Schwamberger (1), Tourismusverband Franken (1)

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19 · 04103 Leipzig
Tel.: 0341/2 15 55 35
Fax: 0341/2 15 55 36
E-Mail: elbe-saale@vcd.org
Internet: www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16–19 Uhr · donnerstags 10–12 Uhr
Büroleiterin: Angela Röttger
Vorsitzender: Karsten Imbrock · Hebbelstraße 19
01157 Dresden · Tel.: 0351/4 21 85 28
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite:
Steffen Eichler, Gera
E-Mail: elsa-web@vcd.org
Arbeitskreis Fahrgastbeiräte:
Henning Eggers, Jena
E-Mail (vgl. Ortsgruppe Jena)
Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit:
Dorothee Schardt, Leipzig
Tel.: 0341/3 19 72 28
E-Mail: dorothee.schardt@gmx.de

VCD-Bundesverband
Kontakt: Kochstraße 27 · 10969 Berlin
Tel.: 030/28 03 51-0 · Fax: 030/28 03 51-10
Internet: www.vcd.org

Kreis Bernburg
Kontakt: Jens Kiebjieß · Franzstraße 18
06406 Bernburg · Tel.: 0 34 71/35 03 78
E-Mail: Kiebjiess@t-online.de

Burgenlandkreis
Kontakt: Jürgen Reuter · Klopstockstraße 8
06618 Naumburg · Tel.: 0 34 45/77 28 94
E-Mail: juereuter@t-online.de

Ortsgruppe Chemnitz
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Olaf Nietzel · Elisabeth-Reichelt-Weg 23
09116 Chemnitz · Tel.: 03 71/4 01 24 26
E-Mail: olaf@nietzel.de

Kreis Delitzsch
Kontakt: Oliver Behre · Schulstraße 2
04509 Zwochau · Tel.: 03 42 07/4 15 06
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Ortsgruppe Dresden
Geschäftsstelle: Komm-Büro, Umweltzentrum
Schützengasse 18 · 01067 Dresden
Tel.: 03 51/49 43-316, 0178/86 92 907
Fax: 03 51/49 43-400
E-Mail: dresden@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr
Kontakt: Karsten Imbrock · Hebbelstraße 19
01157 Dresden · Tel.: 0351/ 21 85 28
E-Mail: familie.imbrock@web.de

Erfurt
Kontakt: Jörn Flaig · Schulze-Delitzsch-Str. 4
99096 Erfurt · Tel. 03 61/2 62 94 22
E-Mail: Joern.Flaig@arcor.de

Kreis Freiberg
Kontakt: Dr. Elke Richert · Teichgasse 2
09599 Freiberg · Tel.: 0 37 31/21 25 21
E-Mail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

Ortsgruppe Gera
Treffen: jeden 2. Montag im Monat,
19.30 Uhr im „Podium“, Schloßstraße 1
Kontakt: Jens Schneider · Laasener Straße 3
07545 Gera · Tel.: 03 65/8 00 23 79
E-Mail: JSchneiderGera@web.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Kontakt: Matthias Albrecht, über teilAuto Halle (S.)
Scharrenstraße 9/10 · 06108 Halle
Tel.: 03 45/29 29 7-70
E-Mail: vcd-Halle@teilAuto.net
Treffen: nach Vereinbarung

Ilmkreis
Kontakt: Andreas Grimm · Mittelfeldstraße 13
98693 Ilmenau · Tel.: 0 36 77/20 67 62
E-Mail: andreas.grimm@tu-ilmenau.de

Ortsgruppe Jena
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Henning Eggers · Mittelstraße 48
07745 Jena · Tel.: 0 36 41/63 45 22
E-Mail: henningeggers@gmx.de

Kreis Köthen
Kontakt: Christian Zschieschang · Friedrichstr. 59
06366 Köthen · Tel.: 0 34 96/40 52 27
E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Ortsgruppe Leipzig
Geschäftsstelle: vgl. Landesverband
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag
im Monat, 18.30 Uhr (im VCD-Büro)
Kontakt: Matthias Reichmuth · Kasseler Straße 38
04155 Leipzig · Tel.: 03 41/9 12 58 57
E-Mail: Reichmuth.Scheibe@web.de

Kreis Leipziger Land
Kontakt: Hans-Martin Schlegel · Pfarrgasse 9
04442 Zwenkau · Tel.: 03 42 03/4 48 40
E-Mail: hms@brasil-recife.de

Kreis Löbau-Zittau/Kreis Bautzen
Kontakt: Armin Schubert · Schirgiswalder Str. 30
02681 Crostau
E-Mail: Ebersbach.uwv@t-online.de

Ortsgruppe Magdeburg
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Dirk Polzin · Winckelmannstraße 6
39108 Magdeburg · Tel.: 03 91/5 57 02 07
E-Mail: Dirk.Polzin@gmx.de

Kreis Meißen
Kontakt: Jürgen Störch · Dr.-Schmincke-Allee 2
01445 Radebeul · Tel.: 03 51/8 30 60 35
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

Altmarkkreis Salzwedel
Kontakt: Eva Stützel · Sieben Linden · 38486 Bandau
Tel.: 039000/9 08 75 (p.), 039000/5 12 37 (d.)
E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Torgau-Oschatz
Kontakt: Matthias Schulze · Goethestraße 4
04889 Gneisenaustadt Schildau
Tel.: 03 42 21/5 02 06
E-Mail: mail@fotokleber-schildau.de

Kreis Wernigerode
Kontakt: Peter Lehmann · Bei den Schlehen 21
38855 Wernigerode
Tel/Fax: 0 39 43/60 24 40
E-Mail: Lehmann.Peter@gmx.net

Kreis Wittenberg
Kontakt: Michael Schicketanz · Rahmsdorfer Straße 6
06895 Zahna · Tel.: 03 49 24/2 02 07
E-Mail: schicketanz@freenet.de

In Ihrer Stadt oder Ihrem Landkreis gibt es noch keine Kontaktadresse?

Besonders für unsere Mitglieder in den Bauhausstädten Weimar und Dessau suchen wir noch Ansprechpartner! Melden Sie sich im VCD-Büro (03 41/3 91 94 60) oder bei Matthias Reichmuth (0341/9 12 58 57), vielleicht können Sie uns ja helfen, eine Lücke zu füllen!

Mein EIN und alles!

Mit einem Ticket durch ganz Mitteldeutschland.
Mehr Infos: 01803 223399 • www.mdv.de

Im MDV gilt Ihr Verbundticket für Zug Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n