VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

1 | 2009

Bürger und Verkehr

10 Jahre VCD-Landesverband Elbe-Saale!

Einladung zur Jahreshauptversammlung am 18.4.2009 in Halle: **S. 4**

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

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

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

Eine kleine historische Schneereise

Passend zur Jahreszeit soll Sie unser diesmaliges Bahn & Kultur-Ziel vorm Anbruch frühlingsbedingter Tauaktivitäten noch einmal in die Zauberwelt einer richtigen Winterlandschaft entführen. Dazu begeben wir uns am Vorabend unserer Winterreise in das am Harzrand gelegene „Wernigerothe“, wie es urkundlich erstmals 1121 erwähnt wurde. Die Rede ist natürlich von Wernigerode dem von mittelalterlicher Architektur geprägtem Harzer Kleinod. Weil wir hier jedoch nur über Nacht weilen wollen, sollten Sie die Anreise nicht all zu sehr ans Tagesende legen. So bleibt Gelegenheit dieses idyllische Städtchen zu durchschlendern und das mittelalterliche Flair zu genießen. Besonders empfehlenswert ist beispielsweise nach Genuss der leckeren Harzer Küche ein Abendspaziergang hinauf zum Schloss. Der heute neugotische Bau thront über der Stadt seit dem 12. Jahrhundert. Im Mittelalter diente es vor allem den deutschen Kaisern als Unterkunft und Rückzugsmöglichkeit bei ihren Jagdausflügen. Erst zum Ende des 15. Jahrhunderts wurde es im Stil der Spätgotik umgebaut. Überprägt wurde dies wiederum im 16. Jh. von Renaissance- und später wiederum barocken Umbauten durch Graf Ernst zu Stolberg-Wernigerode bis hin zur heutigen Rundburg. Deren Abschluss veranlasste Graf Otto zu Stolberg-Wernigerode, der erste Oberpräsident der preußischen Provinz Hannover und spätere Stellvertreter Bismarcks als Vizekanzler des Deutschen Reiches. Wer zur Geschichte des Schlosses noch mehr wissen möchte, sollte sich im Vorfeld zu einer Abendführung anmelden. Diese kann für 10 € pro Person gebucht werden. Wer in Gänze in das mittelalterliche Ambiente des Schlosses eintauchen möchte, kann für 2 € mehr an so genannten Kostümführungen teilnehmen, wo Gräfin Anna im historischen Gewand persönlich vom Leben im Innern der beeindruckenden Gemäuer erzählt. Für die kleinen Gäste gibt es zudem in der winterlichen Jahreszeit eine Märchenstunde mit der Zauberfee. (näheres zu erfragen bei der Museumsleitung, Kontakt: www.schloss-wernigerode.de)

Historisch geht es auch am nächsten Tag weiter. 9:10 Uhr oder 10:25 Uhr heißt es „Einsteigen, bitte“ in die historischen Wagen der Harzer Schmalspurbahn. Unsere Reise führt uns nun mit einer dampf-schnaubenden Lok und historischen Wagen hinauf auf den höchsten Punkt des Harzes, den Brocken. Auf dem 1142 m ü. NN hohen Granitgipfel haben Sie bei gutem Wetter einen fantastischen Blick über die faszinierende Harzlandschaft, deren Schutz ebenfalls Graf Ernst zu Stolberg am Herzen lag. Auf sein Wirken hin gab es bereits 1718 durch eine Waldschutzverordnung einen ersten Schutzstatus für die durch Rodung strapazierten Harzwälder. Erst seit 1937 exisiert aber für die Region ein tatsächlicher Schutz durch die Ausweisung des Naturschutzgebietes Oberharz.
Sollte Ihnen jedoch Väterchen Frost an Ihrem Reisetag eine gute Sicht verwehren, bietet sich ein Besuch des Brockenmuseums an. Für 4 € für Erwachsene und Kinder 2 € (6–16 J.) können Sie sich nicht nur mit der Geschichte, sondern auch mit den Themen Naturschutz, Mythen der Harzregion und historische Funktechnik aktiv auseinander setzen, ehe 12:16 Uhr oder 13:33 Uhr wieder mit der HSB bergab geht. (www.brocken-harz.de, www.brockenmuseum.de, www.hsb-wr.de)

Nach nur kurzer Fahrt mit dem historischen Dampfzug ist unser nächstes Ziel das 800 Seelen-Städtchen Schierke, welches im Tal der so genannten Kalten Bode gelegen als Wintersport- und Luftkurort beliebt ist. In diesem Abschnitt unseres winterlichen Ausflugs steht der Spaß im Vordergrund. Hier heißt es den Schlitten geschnappt, rauf auf eine der Schierker Rodelpisten und lauthals Platz verschafft mit „Bahn frei, Kartoffelbrei“. Zu empfehlen ist die „Großmutterrodelbahn“ oder für die ganz kleinen Familienmitglieder die Rodelbahn vor der Kurverwaltung. Die aktuelle Befahrbarkeit der Pisten finden sich stets unter www.schierke-am-brocken.de.

Für all diejenigen, die nach ausgiebigem Rodeln noch nicht genug Winterluft getankt haben, empfiehlt sich an einem Freitag oder Samstag als Reisetag der Besuch der Schierker Eisbahn. Das Natur-Eisstadion öffnet an diesen Tagen noch einmal von 19:00 bis 21:00 Uhr seine Pforten und lädt zur Eisdisco ein. Alternativ zur sportlichen Betätigung auf Schlittschuhen können Sie sich auch warm eingepackt auf einem Pferdeschlitten durch die verschneite Märchenwaldlandschaft chauffieren lassen. Für alle, die sich nach diesem winterlichen Tag jedoch lieber nach Hause an die Heizung oder unter die Sofa-Kuscheldecke sehnen, seien die 17:14 Uhr- bzw. 19:14 Uhr-Abfahrten der Linie 257 Richtung Wernigerode empfohlen, um sich von dort aus mit dem Zug wieder gen Heimat zu bewegen. Allen anderen seien eine weitere Übernachtung in der romantisch verschneiten Harzregion sowie noch einmal die Harzer Küche wärmstens empfohlen.

In diesem Sinne wünscht Ihnen Jana Fischer
maximale Kultur-ness sowie ein erlebnisreiches 2009!

EDITORIAL

NEUE WEGE ...

... heißt unser Mitgliedermagazin und auf gleichnamige begaben sich vor 10 Jahren die VCD-Mitglieder aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen: Am 8. Mai 1999 gründete sich der neue Landesverband Elbe-Saale. Seither ist viel passiert. Auf der Jahresmitgliederversammlung am 18. April in Halle ist Gelegenheit, einen Rückblick auf die gemeinsame Arbeit zu nehmen und neue Ziele abzustecken. Sie sind herzlich eingeladen!

Dass der Verkehr nicht nur von der Politik, sondern auch von den Bürgern abhängt, beweisen unsere beiden Hauptbeiträge: Von sprichwörtlich neuen Wege im Alltag, wenn das eigene Auto nicht mehr vor der Haustür parkt, berichtet unsere aktuelle Ausgabe ebenso, wie vom Engagement der „Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn“, ihrer alten Bahntrassen wieder Leben zu verleihen. Der Beitrag soll Auftakt einer kleinen Reihe sein, in der wir vorstellen wollen, mit welchen Motivationen und Zielen an der Reaktivierung alter Bahntrassen in unserer Region gearbeitet wird.

Für die Politik dagegen entwickelt sich das neue Jahr zum „Superwahljahr“: Kommunal-, Landtags-, Bundestags- und Europawahlen stehen an. Wir werden für Sie die verkehrspolitischen Ziele der Parteien durchleuchten und die Kandidaten mit Wahlprüfsteinen Stellung beziehen lassen. Die Antworten werden dann wieder im Internet veröffentlicht, mehr dazu in der Mai-Ausgabe. Bisher finden Sie im Internet noch die Antworten zu den letzten Wahlen – auch dieser Vergleich lohnt sich! Die wirtschaftliche Krise, mit der sich das vergangene Jahr verabschiedet hat, wirft viele Fragen auf, die es zu beantworten gilt.

Die zur Stabilisierung der Wirtschaft entworfenen Rettungspakete werden kontrovers diskutiert, beweisen jedoch wenig Innovation und Zukunftsvision. Ein Blick auf die Förderung des Autoabsatzes zeigt dies deutlich. Die Gelegenheit beim Schopfe zu packen und umweltfreundlichere Modelle besonders zu fördern wurde verpasst. Die deutsche Autolobby frohlockte. Schade um die vertane Chance einer klimabasierten Lenkungswirkung für den Autokauf!

Für das neue Jahr wünsche ich Ihnen Gesundheit, Glück und viel Kraft für das Engagement zugunsten einer umweltfreundlichen Verkehrspolitik

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 6	Titelthema „Bürger und Verkehr“
Seite 10	Regional
Seite 11	Lokale Ansprechpartner des VCD

Titelbild: Passend zur Jahreszeit: Schienen im Schnee (Foto: Ingolf Hetzel)

Wechsel in der Geschäftsstelle des Landesverbandes

Staffelstab-Übergabe in unserem VCD-Büro: Die Geschäftsstelle des VCD-Landesverbands Elbe-Saale hat eine neue Leiterin: Seit 10.11.08 arbeitet Hildegard Schumann (rechts im Bild) in der Geschäftsstelle in Leipzig zu den bekannten Öffnungszeiten (Montag 16–19 und Donnerstag 10–12 Uhr). Sie bringt vielfältige Erfahrungen, u. a. aus selbständiger Arbeit sowie von Bürotätigkeiten bei einem Umweltseminar und beim Leipziger Flüchtlingsrat mit. Die bisherige Büroleiterin, Dorothee Schardt (links im Bild), die Leipzig verlässt (Studienende), konnte noch eine mehrwöchige Einarbeitungszeit und damit einen nahtlosen Übergang gewährleisten.

KURZ & KNAPP

„Starke Verbraucher für ein gutes Klima“

Dieses neue Kooperationsprojekt unter der Federführung der Verbraucherzentrale soll für die Endverbraucher praktische Hinweise zum Klimaschutz geben. Der VCD-Bundesverband betreut dabei das Teilprojekt „Klimaverträgliche Mobilität“, das einen besonderen Schwerpunkt darstellt. In diesem Rahmen arbeitet der Landesverband Elbe-Saale nun mit den Projektteams der Verbraucherzentralen von Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt zusammen.

VCD 2008 verstärkt in den Printmedien

Bis Redaktionsschluss am 12.12.2008 war der VCD in den großen mitteldeutschen Printmedien über 125 mal vertreten.

Finanzierung der Plauener und der Naumburger Straßenbahnen gesichert

Der Kreistag des Vogtlandkreises hat ein Finanzierungskonzept für die Plauener Straßenbahn beschlossen und stellt jährlich 1,1 Mio. € zur Verfügung. Zuvor gab es Bedenken, die Kreisgebietsreform und die neuen Zuständigkeiten könnten das Aus für die Bahn bedeuten. Auch der Weiterbetrieb der Naumburger Straßenbahn ist durch das Land Sachsen-Anhalt bis Ende 2009 gesichert.

UmweltCard Plus für VCD-Mitglieder

Das in den beiden letzten Ausgaben vorgestellte Modell eines Jobtickets für VCD-Mitglieder wird nun in diesem Jahr unter dem Namen „UmweltCard Plus“ im Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) umgesetzt. Unser Partner teilAuto Leipzig, der in Leipzig seinen Sitz an der gleichen Adresse wie unsere Landesgeschäftsstelle hat, bietet VCD-Mitgliedern bereits eine Startgutschrift von 25 €, wenn sie sich für Car-Sharing entscheiden. Dort gibt es nun auch demnächst (Vertrag war bei Redaktionsschluss noch nicht unterzeichnet) die Sonderkonditionen der neuen UmweltCard Plus für eine oder mehrere Zonen des MDV-Gebietes für VCD-Mitglieder. Information bei teilAuto Leipzig unter: 0341/215 55 55.

EINLADUNG zur Jahreshauptversammlung und zur Feier des 10-jährigen Bestehens des VCD-Landesverbands Elbe-Saale

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale e. V. lädt Sie herzlich zu seiner Jahreshauptversammlung am 18. April 2009 nach Halle (Saale) ein, die zugleich die Feier des 10-jährigen Jubiläums unseres Verbands wird.

Ort Halle (Saale), historische Fürstenräume im 1. OG des Hauptbahnhofes, per Fahrstuhl auch barrierefrei erreichbar, ausgeschildert ab Service-Point

Zeit 18.04.2009, 10.15 Uhr bis 15.00 (einschl. Mittagsimbiss), anschließend kostenlose verkehrspolitische Straßenbahnrundfahrt durch Halle von 15.00 Uhr bis 16.30 Uhr

Tagesordnung

- Begrüßung und Vorstellungsrunde
- Kurzer Rückblick auf 10 Jahre VCD Elbe-Saale
- Rechenschaftsbericht des Vorstands
- Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstands
- Bericht aus dem Bundesverband von Michael Gehrmann, VCD-Bundesvorsitzender
- Wahl des Vorstands
- Wahl der Delegierten zur Bundesdelegiertenversammlung
- Wahl der Kassenprüfer
- Mittagspause mit Imbiss
- Impulsbeitrag von Prof. Udo Becker, Dresden: „Verkehrspolitik und VCD in 20 Jahren – wo wollen wir hin?“ mit kurzer Diskussion
- kurze Projektvorstellung: „Starke Verbraucher für ein gutes Klima“
- Diskussion zu Schwerpunkten der Vereinsarbeit
- Beschluss einer Finanzordnung
- Beschluss des Haushaltsplanes für 2009

Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Sonderfahrt in Halle unter verkehrspolitischem Blickwinkel

Nach der Jahreshauptversammlung des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale am 18.04.2009 findet eine verkehrspolitische Straßenbahnsonderfahrt in Halle mit der Thematik „Schieneninfrastruktur – Neu- und Ausbaustrecken in Halle an der Saale“ statt. Am Beispiel der Straßenbahn in Halle soll gezeigt werden, wie sich ein Straßenbahnbetrieb erfolgreich entwickeln und wachsen kann.

Wir befahren auf unserer Sonderfahrt alle nach der Wende neu gebauten Straßenbahnstrecken in Halle. Die Fahrzeit beträgt ca. 1 ½ Stunden.

Von 1998 bis 2006 wurden ca. 8 km lange Straßenbahnstrecke neu gebaut und die berührenden Strassen umgestaltet.

Die Straßenbahnsonderfahrt ist für VCD-Mitglieder kostenfrei (Mitgliedsausweis nicht vergessen!). Für alle anderen Interessenten kostet die Fahrt 12,50 Euro, welche dem VCD Elbe-Saale e.V. zu Gute kommen. Verbindliche Anmeldungen für VCD Mitglieder gehen bitte an den Landesverband Elbe-Saale (siehe Seite 11). Anmeldungen für Nicht VCD Mitglieder gehen an: vcd@strassenbahnsonderfahrten.de.

Organisiert wird die Sonderfahrt von JKHalle, dem Inhaber von www.strassenbahnsonderfahrten.de

Sonderbusfahrt im ZK-Bus

Nach der Straßenbahnsonderfahrt wird zum 10-jährigen Jubiläum des VCD Elbe-Saale am 18.04.2009 noch eine Weiterfahrt bis Leipzig mit einem besonderen Ikarus-Reisebus angeboten, und zwar mit dem ZK-Bus der SED. Dieser wurde anlässlich der 40-Jahrfeier der DDR für Erich Mielke gebaut. Er wurde vom Zentralkomitee der SED sowie für Transferfahrten ranghöchster Ehrengäste eingesetzt. Bestätigt werden konnte, das Staatsgäste wie Fidel Castro, Michael Gorbatschow und Jassir Arafat in dem Ikarus gesessen haben. Der Bus verfügt über 16 Sitzplätze, im hinteren Teil sind die Sitzplätze für Dolmetscherin und Sicherheitsbeamte. Von den rot gepolsterten Drehsesseln war einer für Erich Honecker reserviert.

Für die besondere Fahrt in dem exklusiven Bus ist eine Voranmeldung erforderlich, es wird ein Teilnehmerbeitrag von 30,00 Euro erhoben. Bei mehr als 10 Teilnehmern geht ein Teil der Einnahmen an den VCD Elbe-Saale e. V. Anmeldungen bitte per E-Mail: VCD@strassenbahnsonderfahrten.de Stichwort „Ikarus ZK Bus“. Weitere Informationen gibt es auf www.strassenbahnsonderfahrten.de

MAGAZIN

Dresden: Straßenbahn fährt jetzt nach Pennrich

Am 29. November 2008 wurde die neue Straßenbahntrasse von Gorbitz nach Pennrich feierlich in Betrieb genommen. Die übergebene Strecke ist 2,8 Kilometer lang. Parallel zur Bundesstraße 173 verbindet sie die Stadtteile Gompitz und Pennrich mit der Innenstadt. Vier barrierefreie Haltestellen mit Unterständen, Sitzgelegenheiten und elektronischen Abfahrtstafeln stehen den Fahrgästen zur Verfügung. Zwei davon werden auch von Linienbussen bedient. Die Straßenbahnlinie 7 fährt rund um die Uhr nach Pennrich, an Werktagen sogar im Zehn-Minuten-Takt. Eingebettet in das städtische Gesamtprojekt „Ausbau B 173“ beträgt der Anteil für Planung und Bau der Straßenbahntrasse 15,9 Millionen Euro. Der Bund und das Land Sachsen stellten dafür 11,7 Millionen Euro Fördermittel bereit.

„Mit der Verlängerung von Gorbitz nach Pennrich können wir die größte Erweiterung unseres Straßenbahnnetzes seit mehr als 60 Jahren in Betrieb nehmen.“, sagt Reiner Zieschank, DVB-Vorstand für Technik und Finanzen.

Ab sofort wird die Linie 7 (Weixdorf – Gorbitz) die neue Strecke bis Pennrich befahren. Mit täglich etwa 43.000 Passagieren haben sich die Fahrgastzahlen dieser Linie bis heute so rasant entwickelt, dass selbst die bisher nachfragestärkste Linie 3 dahinter zurückbleibt. Hans-Jürgen Credé, DVB-Vorstand für Betrieb und Personal: „Durch die Verlängerung der Linie 7 erwarten wir netzweit noch einmal rund 3.300 Fahrgäste mehr. Immerhin verbindet sie im Westen Pennrich und Gompitz mit dem Stadtteilzentrum Löbtau, dem Hauptbahnhof und der Innenstadt.“

Für Dresden sind die nächsten Streckenplanungen nach Plauen, in die Johannstadt und zum Ostragehege bereits im Gespräch.

Mitteldeutsche Regiobahn

Am 14. Dezember 2008 fiel der Startschuss für die Mitteldeutsche Regiobahn, einer Tochtergesellschaft der Veolia Verkehr für den Großraum Leipzig. Zunächst wird die neue Betriebgesellschaft auf den Strecken von Halle (Saale) über Delitzsch nach Eilenburg sowie von Leipzig über Bad Lausick nach Geithain unterwegs sein. Alle Züge erhalten einen Zugbegleiter, bei dem auch Fahrscheine gekauft werden können. Es gilt der Tarif des MDV. Die BahnCard wird anerkannt.

Ab Dezember 2009 kommen sechs weitere Strecken im Großraum Leipzig hinzu: Leipzig Hbf – Delitzsch, Leipzig Hbf – Torgau, Leipzig Hbf – Flughafen Leipzig/Halle, Leipzig Hbf – Geithain (über Borna), Leipzig Hbf – Borna und Leipzig Hbf – Wurzen.

Wiederinbetriebnahme der Weißeritztalbahn

Seit dem 13.12.2008 findet auf der Weißeritztalbahn wieder Zugbetrieb statt. Sachsens Ministerpräsident Tillich gab dem ersten Zug gegen 11.00 Uhr das Abfahrtssignal. Damit fährt nach dem verheerenden Hochwasser am 13.08.2002 zum ersten Mal ein Zug auf der Strecke bis nach Dippoldiswalde. In seiner Rede im Festzelt am Bahnhof Rabenau gab der Ministerpräsident auch die Zusage für einen Weiterbau ins 11 km entfernte Kipsdorf sowie eine Übernahme der ungedeckten Kosten des Betriebes durch den Freistaat Sachsen ab. Im Eröffnungszug fuhren viele Landräte, Landtagsabgeordnete, Kommunalpolitiker, Vertreter der Industrie sowie Ex-Ministerpräsident Biedenkopf mit. Insgesamt wurden 18,7 Mio. Euro in das Teilstück investiert. Ab dem 14.12.08 fahren täglich 6 Zugpaare. Der Weiterbau der Strecke bis zum Endpunkt in Kipsdorf wird noch mal rund 7 Mio. Euro kosten.

Neuer Nahverkehrsplan für Thüringen

Im Herbst 2008 ist der Nahverkehrsplan (NVP) für die Periode 2008 – 2012 im Entwurf durch den thüringischen Landtag abgesegnet worden. Thüringen muss wie alle Bundesländer seit der Bahnreform einen Nahverkehrsplan aufstellen, in dem die Verwendung der Regionalisierungsmittel dokumentiert wird. Auch werden dort Projekte verzeichnet, die in der Regel die Nutzbarkeit des ÖPNV für viele verbessern sollen.

Und gerade deshalb sieht sich der VCD als Sprachrohr der ÖPNV-Nutzer in nicht genügendem Maße an der Fortschreibung des NVP beteiligt. Wir vom VCD sind uns sicher, dass weit mehr Nutzerverbände an der Entstehung oder Fortschreibung des NVP in Thüringen beteiligt werden sollten. In Sachsen-Anhalt läuft dies beispielhaft sogar in Form eines landesweiten ÖPNV-Beirats, wo der VCD durch ein Mitglied des Vorstands stets vertreten und beteiligt ist. .

Dass die einzelnen Bestandteile des ÖPNV aus verschiedenen Töpfen finanziert werden (die schienengebundenen vom Land, das Busnetz von den Landkreisen und kreisfreien Städten), sorgt aus Sicht des VCD für erhebliche Reibungsverluste. Die Situation im Bereich der Friedrichrodaer Bahn ist geradezu ein Lehrbeispiel für mangelnden Kooperationswillen. Auch politisch können, wie im Fall der Höllentalbahn, logistisch bessere Lösungen verhindert werden. Mehr dazu und zum Nahverkehrsplan im nächsten Heft.

AUCH DAS GIBT ES!

Intercity auf Abwegen

Wegen eines Stellwerkfehlers ist ein Intercity-Zug Ende November in Bayern auf eine Nebenstrecke geraten. Statt auf die Schnellbahntrasse nach Nürnberg wurde der Zug ab Ingolstadt durch das kurvenreiche Altmühltal geleitet. Die mehr als hundert Fahrgäste erreichten dadurch ihr Ziel mit knapp 40-minütiger Verspätung, wie Passagiere berichteten. Eine Zugbegleiterin sprach von einem bedauerlichen Fehler und bat die Fahrgäste um Verständnis.

Ein Bahn-Sprecher bestätigte den unfreiwilligen Umweg des abendlichen Intercitys auf seinem Weg von München nach Leipzig. Ursache sei ein „falsch eingestellter Fahrweg“ gewesen. Möglicherweise habe ein Mitarbeiter im Stellwerk bei der Streckenfreigabe eine Zugnummer verwechselt. Dies könne dazu führen, „dass ein Zug statt nach rechts zu fahren nach links abbiegt“, erläuterte der Sprecher. Die Sicherheit des Zugverkehrs sei dadurch nicht beeinträchtigt gewesen. Der Sprecher kündigte an, den Vorgang zu untersuchen. „Die Bahn hat großes Interesse, die Sache aufzuklären.“

Auf alter Trasse: Die Halle-Hettstedter Eisenbahn

Olaf Raabe (Freunde der Halle-Hettstedter Eisenbahn e.V.)

Unser Projekt „Vernetzung unserer Kulturlandschaft mit der Halle-Hettstedter Eisenbahn (HHE) als Bindeglied“ entstand 2007 auf der Basis von Überlegungen, unsere Region in dem Projektraum Halle/S. – Wettin – Hettstedt – Lutherstadt Eisleben überregional mit der Vielfalt ihrer kulturellen Potentiale und landschaftlichen Schönheiten weiter bekannt zu machen, um neue Entwicklungsmöglichkeiten für eine strukturschwache Region zu schaffen.

Die beiden noch vorhandenen Abschnitte der ehemalige Halle-Hettstedter Eisenbahn, Halle-Nietleben – Schochwitz im Saalekreis und Heiligenthal – Gerbstedt – Hettstedt im Landkreis Mansfeld-Südharz (eröffnet 1896, letzter Abschnitt 2002 stillgelegt), queren diagonal den beschriebenen Projektraum.

Ziel ist die Vernetzung der Anlieger- und Umkreisstädte und -gemeinden unter dem Aspekt ihrer kulturlandschaftlichen Besonderheiten. Im Rahmen moderierter Programmangebote sollen Touristen vornehmlich aus der Metropolregion Halle/Leipzig unsere Region entdecken und erleben. Dazu ist geplant, die beiden Streckenabschnitte für Museums- und Ausflugsverkehrverkehr an Wochenenden und Feiertagen zu reaktivieren. Im Zug soll ein Fahrradtransportwaggon mitgeführt werden, so dass Radfahrern der Zugang in die landschaftlich reizvollen Gebiete erleichtert wird. In der Gleislücke (ca. 16 km) wird ein befreundeter Verein mit Oldtimerbussen einen Schienenersatzverkehr einrichten.

Seit November 2007 ist es uns im Rahmen eines Nutzungsvertrages zwischen der DB AG und unserem Eisenbahninfrastrukturbetreiber, der Deutschen Regionaleisenbahn, möglich, Grünschnittarbeiten auf dem ersten Streckenabschnitt Halle-Nietleben – Halle-Dölau durchzuführen.

Als einen der ersten Unterstützer konnten wir den ehemaligen Waggonbau Ammendorf (bis 1947 Waggonfabrik Gottfried Lindner), heute Maschinen- und Service GmbH Ammendorf, gewinnen. Hier befinden sich in einer uns zur Verfügung gestellten Halle zwei historische Personenwagen (gebaut 1925 bei Gottfried Lindner sowie 1936 bei MAN) in der Instandsetzung, ebenso eine Diesellok V 22, die wir im Frühjahr erwerben konnten. Seit Mai stehen uns über das Bildungszentrum Waggonbau Ammendorf 12 ABM-Mitarbeiter zur Verfügung.

Im Mai 2007 entstand das Projekt „Der Gerbstedter Lokschuppen als multifunktionale Ausbildungs-, Begegnungs- und Wirkungsstätte“. Im Betriebsanbau sollen perspektivisch verschiedene Interessengruppen und Generationen unter einem Dach vereint werden. Geplant sind ein Unterrichtsort der Musikschule Mansfeld-Südharz, ein Kreativzentrum der Grundschule Gerbstedt, Räume für die Miniaturburgenmanufaktur Gerbstedt sowie eine Jugendwerkstatt mit dem Bildungszentrum Waggonbau Ammendorf.

Der Lokschuppen selbst könnte im Sommer Spielstätte für Konzert und Theater sein. Ziel ist die Verbesserung der Lebensbedingungen junger Menschen und Familien im ländlichen Raum durch die Schaffung von Angeboten und Haltefaktoren in Verbindung mit der Stärkung inspirierender regionaler Identität, Förderung von Kunst, Kultur und traditionellem Handwerk.

Im Hinblick auf eine Realisierung dieses Projektes fand die Veranstaltung „Fest am Gerbstedter Lokschuppen“ am 13. September 2008 statt, zu der wir ca. 400 Gäste begrüßen durften. Am 19. September 2008 erhielt unser Eisenbahninfrastrukturbetreiber vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr Sachsen-Anhalt die Betriebsgenehmigung nach § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz für die öffentliche Eisenbahninfrastruktur Halle-Nietleben – Hettstedt bis zum Jahr 2058. Sie ist nun wieder eine öffentliche Eisenbahnstrecke. Damit ist langfristig die Eisenbahninfrastruktur der HHE gesichert, geplant ist in diesem Jahr mit unseren Kooperationspartnern die Instandsetzung des ersten Streckenabschnitts Halle-Nietleben – Halle-Dölau, der 2009/2010 eröffnet werden soll.

Dieses Projekt kann über den regionalen Rahmen hinaus eine Bindegliedfunktion zwischen der Metropolregion Halle/Leipzig und dem Harz einnehmen. Durch eine Aneinanderreihung der hier vorhandenen Eisenbahnen HHE, Mansfelder Bergwerksbahn, Wipperliese (Kreisbahn Mansfelder Land) und den Harzer Schmalspurbahnen wäre es möglich, eine Ausflugsverkehrsachse Halle – Brocken zu schaffen, die perspektivisch eine Strasse der Industriekultur (Arbeitstitel: Eisernes Band) innerhalb der 2003 im Land Sachsen-Anhalt initiierten Themengebiete „Mitteldeutsche Innovationsregion“ und „Historische Bergbau- und Hüttenregion Harz“ darstellt könnte.

Weitere Informationen zu unserer Vereinsarbeit erhalten Sie bei Bedarf auf unserer Internetseite unter: www.halle-hettstedter-eisenbahn.de.

Unsere ABM-Mitarbeiter kurz vor Ende der Entkernungsarbeiten am Lindner-Personenwagen

Das Auto vor der Haustür – und wenn dort kein Platz ist?

Sylvia Harms und Franziska Dombrowski

Auch wenn in ostdeutschen Städten und Regionen immer wieder von „Schrumpfung“ die Rede ist – manche Stadtteile sind stetig am Wachsen. Nach und nach werden Häuser saniert, Baulücken geschlossen und neue Grünflächen gestaltet. Oft handelt es sich hierbei um zentrumsnahe Wohnlagen, die gleichzeitig ausreichend Möglichkeiten für Einkaufen, Erholung und Freizeitgestaltung bieten. So zum Beispiel der Leipziger Stadtteil Schleußig, geschätzt und beliebt wegen seiner Nähe zur Innenstadt, seinen vielen grünen Hinterhöfen sowie seiner Lage direkt am Park. Familien ziehen genauso gern hierher wie Studenten, Angestellte in höheren Positionen oder Selbständige. Der Stadtteil ist von einer gründerzeitlichen Bauweise geprägt und größtenteils durchsaniert.

Zu Gründerzeiten hatte man jedoch noch nicht daran gedacht, dass viele Haushalte eines Tages ein Auto besitzen werden. Im Zuge der Häusersanierung wurden viele ehemals große Wohnungen in kleinere Einheiten unterteilt, so dass die Anzahl an Wohnungen im Stadtteil stieg. Tiefgaragen oder hauseigene Pkw-Stellplätze konnten nur in seltenen Fällen errichtet werden. Als der öffentliche Straßenraum aufgrund der zunehmenden Bewohnerzahl (und des zunehmenden Trends zum Autobesitz im Haushalt) zugeparkt war, wurde damit begonnen, die Fahrzeuge direkt auf den ausladenden Bürgersteigen abzustellen. Viele Bewohner tolerierten dies, andere fühlten sich als Fußgänger gefährdet und riefen das Ordnungsamt. Vermittelnd wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die eruieren sollte, welche Möglichkeiten dem Stadtteil zur Verfügung stünden, um das Parkraumproblem zu entschärfen.

So wurden zum Beispiel bauliche Veränderungen des öffentlichen Straßenraums in Erwägung gezogen und verschiedene Bauvarianten zu Papier gebracht – in allen Fällen teure Vorhaben, die auch von den Bewohner mit finanziert werden müssten. Zudem würde der Charakter des vor allem wegen seines hohen Anteils an stadteigenem Grün geschätzten Stadtteils durch Umbauten deutlich verändert – müssten doch nicht wenige der alten, das Stadtteilbild prägenden Bäume gefällt werden, um tatsächlich ausreichend Platz für neue Parkflächen zu schaffen. Eine Repräsentativbefragung des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung (UFZ) im Stadtteil fand heraus, dass eine solche Maßnahme vehement abgelehnt würde – trotz der allgemeinen Befürwortung für das Schaffen neuer Parkplätze im Stadtteil. Weniger tiefe Einschnitte in das Stadtteilbild würden kleinere Umgestaltungsmaßnahmen wie die Umwidmung einzelner Straßenzüge zu Einbahnstraßen (verbunden mit der Möglichkeit des Querparkens auf einer Straßenseite) oder das Schließen großer Straßeneinmündungen für den Durchgangsverkehr (verbunden mit dem Schaffen eines kleinen Parkplatzes auf diesem Gebiet) mit sich bringen. Indes, mit ihnen allein könnte die benötigte Anzahl fehlender Parkplätze nicht erreicht werden. Als weitere Möglichkeit wurde folglich untersucht, ob es auch von Seiten der Bewohner eine Bereitschaft gäbe, ihr Park- (und gegebenenfalls auch Mobilitäts-)verhalten zu verändern und selbst für eine Entspannung der Parksituation im öffentlichen Straßenraum zu sorgen.

Die Repräsentativbefragung hatte bereits ergeben, dass eine Zahlungsbereitschaft für das Parken am Wohnort besteht (im Schnitt wären die Schleußiger bereit, monatlich 20 Euro für das Parken auszugeben) und dass das Auto auch nicht zwingend vor der eigenen Haustür, sondern lediglich in akzeptabler Fußlaufentfernung stehen muss. Als akzeptable Entfernung konnten 5 Fußlaufminuten ermittelt werden – erstaunlicherweise mehr als die durchschnittlich 3 Minuten, die die Bewohner derzeit für den Weg von der eigenen Haustür zu ihrem Parkplatz benötigen. Die Mehrzahl der Befragten sah – neben der Stadt Leipzig und den Wohnungsbaugenossenschaften und Hauseigentümern – durchaus auch die Autobesitzenden in der Pflicht, sich an einer Problemlösung zu beteiligen. Die Forscherinnen des UFZ wollten es also genauer wissen und führten einen freiwilligen Verhaltenstest durch.

Zehn Haushalte wurden gebeten, ihr Auto einen Monat lang in einem Nachbarstadtteil zu parken, in dem die Parkraumsituation deutlich entspannter ist. Sie bekamen dafür einen Gratis-Stellplatz in einem etwa zwei Kilometer entfernt gelegenen Parkhaus zur Verfügung gestellt. Das eigene Auto durfte weiterhin genutzt werden – nur stand es eben nun auf einem Platz, der etwas weiter entfernt von der eigenen Haustür lag, dafür aber den öffentlichen Straßenraum nicht belastete. Um für einen solchen Test nicht nur besonders aufopferungswillige umweltbewusste Personen, sondern eine sozialstrukturell und motivatorisch möglichst große Bandbreite an teilnehmenden Haushalten gewinnen zu können, bekamen die Haushalte eine Reihe von „Aufwandsentschädigungen“, die ihnen zudem maximale Mobilität vor Ort gewährleisten sollten. Der lokale Fahrradladen „Rückenwind“ bot einen Gratis-Fahrradcheck aller Räder der teilnehmenden Haushalte an, das Car-Sharing-Unternehmen „teilAuto“ vergab eine 3-monatige Gratis-Mitgliedschaft sowie ein Fahrtguthaben im Wert von 50 Euro, und die Leipziger Verkehrsbetriebe offerierten ihr Jahresabonnement mit einem ersten Gratis-Monat sowie der Möglichkeit, jederzeit ohne Kosten wieder kündigen zu können. Die teilnehmenden Haushalte wurden gebeten, ihr Mobilitätsverhalten während dieses „Testmonats“ in regelmäßigen Abständen zu protokollieren und im Anschluss an die Testphase für ein vertiefendes Auswertungsgespräch zur Verfügung zu stehen.

Überraschend war zunächst, dass sich deutlich mehr Haushalte für eine Teilnahme interessierten als tatsächlich gesucht wurden. Diejenigen, die schließlich teilnahmen (Singles, Paare, Familien mit Kindern) verband eine gewisse Neugier darauf, es „einfach mal anders zu probieren“. Einige hatten in der Vergangenheit bereits darüber nachgedacht, ihr Auto weniger oder gar nicht mehr zu benutzen, ihnen fehlte jedoch ein konkreter Anstoß, diese Überlegung auch in die Tat umzusetzen. Andere hatten das Gefühl, ihr Auto sowieso nicht

regelmäßig zu benötigen, so dass kaum Verhaltensanpassungen erforderlich wären. Hinter der Überlegung, „es mal anders zu probieren“ standen bei einigen Haushalten ökologische Motive, d.h. ein gewisses Unbehagen bei der Autonutzung, die man zwar als praktisch empfand, von der man aber wusste, dass die ökologischen Folgen teilweise gravierend sind. Andere wiederum betrachteten es rein zweckmäßig: Was bietet mir mein Auto eigentlich, und kann ich mit anderen Verkehrsmitteln nicht genau denselben oder sogar einen höheren Nutzen erzielen? Diese Frage stand insbesondere bezüglich des Car-Sharings oft im Raum, von dem viele gehört, es aber selbst noch nie ausprobiert hatten. Insbesondere diejenigen Haushalte, die ihr Auto nur unregelmäßig nutzten, stellten die Frage nach einem Kosten-Nutzen-Vergleich zwischen Car Sharing und eigenem Auto.

Die Angebote von Rückenwind, teilAuto und LVB wurden zudem dankbar aufgenommen, so dass niemand das Gefühl hatte, sich für Andere oder seinen Stadtteil aufopfern zu müssen. Ein bisschen mulmig war den Teilnehmenden dann im Vorfeld aber doch zumute: Würde man es wirklich schaffen, das Auto den ganzen Monat im entfernten Parkhaus abzustellen oder würde doch wieder die eigene Bequemlichkeit siegen und das Auto in den Stadtteil geholt? Und wie stark würde sich das entfernte Parken wirklich auf die Alltagsorganisation auswirken?

Insgesamt mussten alle Haushalte feststellen, dass das weiter entfernte Parken sie deutlich weniger in der Organisation des Alltags beeinträchtigte als gedacht. Zwar wurde auf Arbeitswegen der Aufwand, täglich zum Parkhaus zu laufen und das eigene Auto zu holen, von allen Haushalten als zu groß empfunden, dennoch waren die meisten Teilnehmer sowieso schon vorher zumeist mit dem Fahrrad oder der Straßenbahn zur Arbeit gefahren.

Drei Haushalte stiegen während der Testphase auf Arbeitswegen vom Auto auf die Straßenbahn um. In ihrem Fall dauerte die Fahrt zum Arbeitsplatz nun deutlich länger, jedoch erlebten zwei Haushalte das Fahren mit der Straßenbahn vor allem als Entspannung und nicht als Belastung (Zeit zum Lesen, die sonst im Alltag oft fehlt). Problematisch wurde es im abendlichen Schichtdienst, wo die Verfügbarkeit von Bus und Bahn deutlich eingeschränkt war – hier wurde doch das Auto aus dem Parkhaus geholt. Ein Haushalt erlebte den Umstieg auf die Straßenbahn eher als Belastung, kündigte aber dennoch sein LVB-Abonnement nach der Testphase nicht und fuhr auch weiterhin mit der Straßenbahn.

Auf allen anderen Wegen nutzten die Haushalte das eigene Auto während der Testphase nur dann, wenn es subjektiv gesehen nicht anders ging. Dies war zumeist an Wochenenden der Fall (Ausflüge), teilweise für Großeinkäufe oder für regelmäßige Fahrten an Ziele außerhalb Leipzigs. Manche Personen nutzten für diese Zwecke gezielt die Car Sharing-Autos. Sie hätten auch ihr eigenes Auto holen können, wollten aber ausprobieren, was die Car Sharing-Autos in diesen Fällen leisten können (was im Rahmen des gestellten Fahrtguthabens von 50 Euro ja problemlos möglich war). In seltenen Fällen wurde auf Freizeit-fahrten gänzlich verzichtet, die angesichts des Aufwandes, erst zum Parkhaus zu laufen und das Auto zu holen, als „doch nicht so wichtig“ eingestuft wurden.

Die größten Umstellungen durch das Parken außerhalb des Stadtteils fanden sich im Bereich des Einkaufens. Haushalte, die zuvor regelmäßig mit dem Auto eingekauft hatten, holten nun nicht mehr extra ihr Auto, um einkaufen zu fahren, sondern verbanden damit eine Fahrt für andere Zwecke, brachten ihre Einkäufe nach Hause und stellten das Auto dann wieder im Parkhaus ab. Andere versuchten ganz gezielt, mit dem Fahrrad einkaufen zu fahren. Hierfür suchten sie stärker Geschäfte im Stadtteil auf und gingen häufiger los, um jeweils nur kleinere Mengen zu erwerben. Obwohl der Zeitaufwand für das Einkaufen anstieg, erlebten die meisten Haushalte dieses veränderte Einkaufsverhalten nicht als Belastung, sondern ganz pragmatisch als organisatorische Umstellung, die man eben so einplanen müsse. Finanzielle Einbußen durch das Einkaufen im Stadtteil ergaben sich laut Aussage der teilnehmenden Haushalte nicht. Notfallsituationen, in denen man zwingend das Auto vor der Haustür benötigt hätte, gab es im Testzeitraum fast nicht. In einem Haushalt musste ein krankes Kind möglichst schnell zum Arzt gebracht werden, so dass als Alternative nur das Taxi in Frage kam. Die Taxifahrt funktionierte, man ärgerte sich aber über die entstandenen Kosten.

Insgesamt gesehen waren die Mobilitätserfahrungen der meisten Testhaushalte überwiegend positiv: Sie hätten sich durchaus vorstellen können, auch weiterhin außerhalb Schleußigs zu parken. Allerdings waren sie nicht bereit, hierfür Stellplatzkosten zu tragen, und solange sie dies als Einzelpersonen täten, während die Mehrheit der Bewohner weiterhin im Stadtteil parken würde, wäre ein solches Verhalten aus ihrer Perspektive auch nicht attraktiv. Insofern kehrten alle teilnehmenden Haushalte nach Abschluss der Testphase mit ihren Autos in den Stadtteil zurück. Ein Haushalt hatte schon vor dem Test erwogen, sein Auto zu verkaufen, und sah sich durch die Erfahrungen im Test in diesem Beschluss bestätigt. Die übrigen Haushalte mochten aufgrund der Flexibilität, die ihnen das Auto bietet, derzeit (noch) nicht darauf verzichten. Einige könnten sich aber vorstellen, zum Car Sharing zu wechseln, sobald ihr Auto kaputt gehen würde. Zwei Haushalte parkten im Verlauf der Testphase aus den verschiedensten Gründen doch immer wieder im Stadtteil selbst – für sie muss dieser Test als gescheitert angesehen werden.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass die Erfahrungen der Testhaushalte Mut machen, weiter über kreative Lösungen im Stadtteil nachzudenken, die am Verhalten der Bewohner selbst ansetzen. Dabei muss beachtet werden, dass solche Lösungen nicht als „Umerziehungsmaßnahmen“ von Seiten

der Stadt verstanden werden dürfen (die Menschen sollen handeln, damit die Stadt teure Baukosten spart), sondern als Initiative aus dem Stadtteil selbst hervorgehen müssen. Solche verhaltensbasierten Lösungen funktionieren jedoch nur, wenn die Anreizsysteme deutlich anders gesetzt werden als sie es bisher sind. Ist es weiterhin erlaubt, auf Bürgersteigen zu parken, werden die meisten Bewohner nach ein paar Runden des Um-den-Block-Fahrens einen Gratis-Parkplatz in Wohnungsnähe finden. Würden generelle Verbote des Parkens auf Bürgersteigen ausgesprochen und/oder Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum erhoben, sänke die Attraktivität des Parkens im eigenen Stadtteil deutlich.

Nun kann jedoch nicht einfach ein Parkraumproblem von einem Stadtteil auf einen angrenzenden verlagert werden. Idealerweise sollte versucht werden, die Parkraumsuche auf Parkhäuser zu verlagern, die zu großen Teilen leer stehen. Dies würde den Autobesitzern auch das Gefühl geben, ihr Auto sicher abgestellt zu haben. Geld, das ansonsten für Umbaumaßnahmen im Stadtteil verwendet werden müsste, die gar nicht gewollt sind, weil sie das Erscheinungsbild des Stadtteils deutlich verändern würden, könnte sinnvoll auch für Anreize zur Verhaltensänderung eingesetzt werden – warum nicht Gratis-Parkplätze in leeren Parkhäusern anbieten? Je mehr Menschen über ihr eigenes Verhalten nachdächten und dieses änderten, desto salonfähiger würde es auch für andere, und desto mehr wüchse die gemeinsame Verantwortung für den eigenen Stadtteil. Ein weiterer Ansatzpunkt könnte die Stärkung der Interessen der nichtmotorisierten Bewohner im Stadtteil sein – wer gerne zu Fuß geht, Fahrrad fährt oder die Straßenbahn nutzt, benötigt keinen Parkplatz. Und solange man dies zur Zufriedenheit tut, wird man sich auch kein Auto anschaffen und damit nicht zur weiteren „Aufmotorisierung“ und Verschlechterung der Parkraumsituation im Stadtteil beitragen.

Übrigens: Ein Viertel aller im öffentlichen Straßenraum in Schleußig geparkten Fahrzeuge steht dort – laut Selbstaussage der Autobesitzenden in der Repräsentativbefragung – in der Regel mehrere Tage oder sogar länger als eine Woche am Stück ungenutzt herum. Der Verhaltensaufwand, das Fahrzeug weiter entfernt stehen zu haben, sollte besonders bei diesen Fahrzeughaltern sehr gering sein. Als „Mobilitätsversicherung“ für Notfälle stünden immer noch genügend Carsharing-Autos in unmittelbarer Nähe im Stadtteil zur Verfügung. Man könnte es ja mal ausprobieren.

ANZEIGE

www.strassenbahnsonderfahrten.de

TERMINE:

01.03.2009 Historische Ikarusbusfahrt von Halle/Saale nach Brandenburg an der Havel und zurück nach Halle/Saale.

01.03.2009 Straßenbahn Netzbefahrung in Brandenburg an der Havel. Wir befahren das gesamte Straßenbahnnetz von Brandenburg an der Havel und besichtigen den Betriebshof der Straßenbahn. Zum Einsatz kommt der bei Lindner in Halle-Ammendorf gebaute historische Straßenbahntriebwagen und der historische LOWA-Wagen. Die Fahrt dauert ca. 4 Stunden

19.04.2009 findet in Gera eine historische Straßenbahnfahrt statt mit einer Befahrung des gesamten Straßenbahnnetzes der Stadt Gera und einer Besichtigung des Betriebshofs der GVB. Zum Einsatz kommen gleich drei historische Straßenbahnen. Zusätzlich gibt es von Halle/Saale nach Gera eine Fahrt im historischen Ikarus-Bus .

Alle Informationen gibt es im Internet auf **www.strassenbahnsonderfahrten.de** oder telefonisch unter 0160.90366478

Veranstaltet von JKHalle

Vorstandskandidaten gesucht

Wie Sie der Einladung entnehmen können, wird am 18.4.2009 ein neuer Vorstand kandidiert. Die meisten der bisherigen Vorstandsmitglieder stellen sich der Wiederwahl, einige neue Kandidaten und v. a. Kandidatinnen sind jedoch sehr erwünscht. Wenn Sie sich für die nächsten beiden Jahre eine solche ehrenamtliche Tätigkeit vorstellen können oder aus Ihrem Bekanntenkreis jemanden vorschlagen möchten, dann schicken Sie Ihre Bewerbung oder Ihren Vorschlag bis zum 28. Februar an die Geschäftsstelle des VCD Elbe-Saale (*Adresse siehe S. 11*).

VCD startete Briefaktion zur Straßenbaulobby GSV

Da für Dezember des vergangenen Jahres weitere Finanzierungsgespräche über den Bau von Ortsumgehungen angekündigt waren, hatte der Landesverband des VCD Ende November/Anfang Dezember Briefe an mehr als 130 politische Entscheidungsträger von Infrastrukturmaßnahmen geschrieben, in denen über die Lobbytätigkeit der Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung (GSV) aufgeklärt wurde. Über die Lobbyarbeit der GSV berichteten wir bereits im Heft 3/07: Bundesweit unterstützt die GSV Bürgerinitiativen pro Straßenbau. Sie berät diese, wie man den größtmöglichen politischen Druck ausübt und erklärt bei welchen Entscheidungsträgern man anzuklopfen habe. Häufig ist die GSV sogar an den Gründungen der Bürgerinitiativen beteiligt. Neben den Bürgerinitiativen sind Kommunal-, Landes- und Bundespolitiker sowie Mitarbeiter in Straßenbauämtern Mitglied in der GSV. Unter anderem versprach sich auch der Gößnitzer Bürgermeister Vorteile für den Bau der Ortsumgehung, als er seinen Mitgliedschaftsantrag bei der GSV stellte. Bereits im November machte der VCD die Presse darauf aufmerksam, dass die Gößnitzer Bürgerinitiative Schützenhilfe der GSV bekommt und bat die entscheidenden Politiker etwaige Alternativen zur Gößnitzer Ortsumgehung zu prüfen. Der Sprecher der Bürgerinitiative Dieter Höfel sagte dann gegenüber der Ostthüringer Zeitung „Wir sind kein Instrument der so genannten Asphaltwirtschaft." Der Landtagsabgeordnete Hartmut Schubert räumte allerdings Kontakte zur GSV ein, er war es auch der den Anstoß zur Gründung der Bürgerinitiative gegeben hatte. Inzwischen hat das Bundesverkehrsministerium grünes Licht für die Finanzierung der Gößnitzer und weiterer Ortsumgehungen gegeben.

Transparenz ist nicht erwünscht: Nichts scheut die GSV so sehr wie Transparenz über Ihre Arbeit. Mehrfach wurde 2008 versucht den Wikipediaeintrag über die GSV zu beschönigen oder fast vollständig zu löschen. Der erste Versuch hierzu wurde von einem Rechner des ADAC Nordbayern aus unternommen. Mittlerweile besitzt die GSV auch eine Website, auf der sie so dreist ist zu behaupten, dass sie von wirtschaftlichen Interessengruppen oder Einzelinteressen unabhängig sei. Kein Wort wird da über die Geldgeber verloren. Denn finanziert wird die Arbeit der GSV über eine Fördergemeinschaft, deren Vorstände (aus dem Jahr 2006) uns inzwischen bekannt sind: Dieter Wolf (Deutsche Asphalt GmbH, ein Tochterunternehmen der Bau-Firma STRBAG AG), Nikolaus Dezasse (ADAC Südbayern), Jürgen Reifig (Hauptgeschäftsführer Deutscher Asphaltverband (DAV)) und Hans-Ulrich Debus (amo Asphalt-Mischwerke Oberfranken, DAV-Präsidiumsmitglied), der Wissenschaftler Bernhard Steinauer (Direktor des Instituts für Straßenwesen an der RWTH Aachen) und weitere.

Dresdner Verkehrsdialog am 3.2. 2009

Die Ortsgruppe Dresden veranstaltet gemeinsam mit der Friedrich-Ebert-Stiftung eine Veranstaltung, die sich mit der Verkehrsbeschleunigung des Verkehrs in der Landeshauptstadt beschäftigt. Als Referenten geladen sind die verkehrspolitischen Sprecher der Stadtratsfraktionen sowie Referenten der TU Dresden, der städtischen Verkehrsbetriebe (DVB) sowie der Landeshauptstadt. Ein Vertreter der Stadtwerke München wird über den erfolgreichen Beschleunigungsprozess, insbesondere des Öffentlichen Verkehrs unter Mitwirkung aller Interessensgruppen, in der Bayerischen Landeshauptstadt berichten.
Die Veranstaltung findet am Dienstag den 3.2.2009 von 19 bis 21 Uhr im Rathaus Dresden (Festsaal) statt und jeder Interessierte ist herzlich eingeladen.

Einladung zum 17. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) am 20.–22.3.2009 in Dresden

Bereits zum 17. Mal findet im März 2009 wir der Bundesweite Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) statt. Hier treffen sich Aktive, Interessierte und Wissenschaftler, die sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik einsetzen. Es werden Informationen ausgetauscht, Diskussionen geführt, neue Kontakte geknüpft und bestehende gepflegt.
Alle Welt spricht vom Klimawandel und diskutiert, wie der Verkehr seinen Beitrag leisten kann. In der Regel geht es um Emissionsgrenzwerte für Kfz und um Biosprit. Wir werden beim BUVKO den Blick auf die klimafreundlichen Hoffnungsträger richten und wollen wissen, welchen Beitrag Fußgänger, Radfahrer, Bahn- und Buskunden für das Klima leisten.
Selbstverständlich sprechen wir auch über Verbesserungsmöglichkeiten beim Auto, aber anders als der Mainstream: Wir wollen erfahren, ob die Stadt der kurzen Wege, sowie Umwelt- und Mautzonen auch für ein besseres Klima taugen. Fachleute aus der Wissenschaft, der Politik und der Praxis werden uns kurze Wege zu einem besseren Klima aufzeigen.
Organisiert wird er wieder von UMKEHR e.V., dem Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, und FUSS e.V., dem Fachverband Fußverkehr Deutschland. Veranstalter vor Ort sind der Lehrstuhl für Verkehrsökologie der TU Dresden und viele Dresdener Verkehrsinitiativen und -verbände, so auch die Ortsgruppe Dresden des VCD.
Zur Bestellung von Programm-Flyern bzw. zum Download-Angebot gehen Sie bitte auf:
www.buvko.de/prflyer/index.html

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel.: 0341 2155535, Fax: 0341 2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org
www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16 – 19 Uhr und
donnerstags 10 – 12 Uhr
Büroleitung: Hildegard Schumann
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19
01157 Dresden, Tel.: 0351 4218528
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite:
Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org

VCD-Bundesverband
Kontakt: Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin
Tel.: 030 280351-0, Fax: 030 280351-10
www.vcd.org

Unsere Kontakte vor Ort

Sachsen

Kreise Bautzen/Görlitz (ehem. Löbau-Zittau u.a.):
Kontakt: Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592 369361
E-Mail: Ebersbach.uwv@t-online.de

Ortsgruppe Chemnitz
Kontakt: Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel.: 0371 4012426
E-Mail: VCD-Chemnitz@nietzel.de

Ortsgruppe Dresden
Kontakt: Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351 4218528,
E-Mail: familie.imbrock@web.de
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 18:30 Uhr im
Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18,
01067 Dresden, Tel.: 03 51 4943-316,
E-Mail: dresden@vcd.org

Ortsgruppe Leipzig
Kontakt: Kerstin Dittrich, Leipzig
Tel.: 0341 2602060
E-Mail: kerstindittrich@atomstromfrei.de
Treffen: „forum urban mobil" jeden letzten Montag
im Monat (außer Dezember), 18.30 Uhr
(im VCD-Büro, vgl. Landesgeschäftsstelle)

Kreis Leipzig (ehem. Leipziger Land und Muldentalkreis):
Treffen: Hans-Martin Schlegel, Zwenkau
Tel.: 034203 44840
E-Mail: hms@brasil-recife.de

Kreis Meißen
Treffen: Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 0351 8306035
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

Kreis Mittelsachsen (ehem. Freiberg, Döbeln, Mittweida):
Kontakt: Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731 212521
E-Mail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

Kreis Nordsachsen (ehem. Delitzsch und Torgau-Oschatz):
Kontakt: Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207 41506,
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Sächsische Schweiz / Osterzgebirge (ehem. Weißeritzkreis):
Kontakt: Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde
Tel. 03504 618585, E-Mail: jens.grueneliga@web.de

Sachsen-Anhalt

Altmarkkreis Salzwedel
Kontakt: Eva Stützel, Bandau-Sieben Linden
Tel.: 039000 90875 (p.), 039000 51237 (d.)
E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Anhalt-Bitterfeld
Kontakt: Christian Zschieschang, Köthen
Tel.: 03496 405227, E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Burgenlandkreis
Kontakt: Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445 772894
E-Mail: juereuter@t-online.de

Kreis Harz
Kontakt: Peter Lehmann, Wernigerode, Tel: 03943 602440
E-Mail: Lehmann.Peter@gmx.net

Dessau
Kontakt: Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340 6614082
E-Mail: kathrin.werner2610@gmx.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Kontakt: Matthias Albrecht, über teilAuto Halle (S.)
Tel.: 0345 29297-70, E-Mail: vcd-Halle@teilAuto.net
Treffen: jeden 3. Montag im Monat, 19.00 Uhr im
teilAuto-Stadtbüro, Scharrenstraße 9, 06108 Halle

Ortsgruppe Magdeburg
Kontakt: Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391 5570207
E-Mail: Dirk.Polzin@gmx.de

Kreis Wittenberg
Kontakt: Michael Schicketanz, Zahna, Tel.: 034924 20207
E-Mail: schicketanz@freenet.de

Thüringen

Ortsgruppe Erfurt
Kontakt Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0361 4212781
E-Mail: r.kuke@online.de
Treffen: jeden 2. Dienstag im Monat, 20 Uhr
neu: im „Double B", Marbacher Gasse

Ortsgruppe Gera
Kontakt: Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365 8311338
E-Mail: vcd-gera@arcor.de
Treffen: jeden 2. Montag im Monat, 20 Uhr
im „Podium", Schloßstraße 1

Jena
Kontakt: Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641 221747
E-Mail: UKapell@gmx.de

Kreis Saalfeld-Rudolstadt
Kontakt: Dr. Kerstin Bergmann, Rudolstadt.
Tel.: 03672 410181, E-Mail: k.b.rud@web.de

Vermissen Sie eine Kontaktadresse für Ihren Landkreis oder in Ihrer Stadt?

Dann setzen Sie sich bitte mit unserem VCD-Büro (0341/215 55 35) oder mit Matthias Reichmuth (0341/9 12 58 57) in Verbindung, vielleicht können wir Ihnen weiterhelfen!

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

Auflage: 2000 Stück
Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth. Jana Fischer, Christian Zschieschang. 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 2/2009 ist der 19.4.2009, Ausgabe erscheint am 19.5.2009
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351 4519309 oder 0172 9226750, Fax: 0351 3237013, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Titel: Ingolf Hetzel, S. 2: wikipedia, S. 3: J. Schneider, M. Reichmuth, S. 4: J. Krehl, S. 6: O. Raabe, S. 8: Leipziger Internet-Zeitung