VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

1 | 2010

Ideen für eine nachhaltige Mobilität

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**

Sachsens Silbermetropole

Sachsen hat eine reiche Bergbautradition, von der viele Bergstädte des Mittelalters zeugen, welche im Erzgebirge zur Zeit des großen „Berggeschrey“ in der mittelalterlichen Silberära gegründet wurden. Freiberg liegt am Fuß des östlichen Erzgebirges. Dort haben 800 Jahre Bergbau und Hüttenwesen der Stadt nicht nur großen Reichtum und Wohlstand gebracht, sondern auch die die Wissenschaften wesentlich gefördert. Schon 1765 wurde hier auf Anregung des Generalbergkommissars von Heynitz die Freiberger Bergakademie gegründet – seinerzeit die erste montanwissenschaftliche Hochschule der Welt. Ihr Ruf zog viele bedeutende Persönlichkeiten nach Freiberg. Noch heute verfügt die Bergakademie über ein eigenständiges Ausbildungsprofil und mit dem Status einer Technischen Universität ausgestattet, gehört sie zu den bedeutendsten Hochschulen Sachsens.

„Reinstes und bestes Silber“ lieferte Freiberg. Markgraf „Otto der Reiche“ verdankte seinen Namen nicht zuletzt dem Freibergischen Silber. Die Bürger der Stadt betrieben einen ausgedehnten Fern- und Geldhandel und erlangten im 14. Jahrhundert als Erste in Deutschland die Rechte einer freien Bergstadt. Von dieser reichen Vergangenheit zeugen im Stadtkern viele Bürgerhäuser aus dem 16./17. Jahrhundert, dessen architektonisches Zentrum der Obermarkt ist. Mit seiner geschlossenen Bebauung, deren wichtigstes Gebäude das spätgotische Rathaus ist, gehört er zu den schönsten Marktplätzen in Deutschland (www.freiberg.de).

Ein architektonisches Meisterwerk, welches Sie in Freiberg besuchen sollten, ist der Freiberger Dom. Einst als romanische Basilika geschaffen, erlebte dieses Bauwerk nach dem letzten großen Stadtbrand von 1484 eine noch prächtigere Wiederauferstehung zu einer der bedeutendsten spätgotischen Hallenkirchen des obersächsischen Raumes. Von der Kunstfertigkeit des mittelalterlichen Handwerks zeugen die um 1230 geschaffene Goldene Pforte und die wie natürlich gewachsen erscheinende Tulpenkanzel des Meisters Hans Witten. Die Große Orgel des Doms ist ein meisterliches Instrument. Zu Ehren von deren Erbauer werden in regelmäßigen Abständen die Gottfried-Silbermann-Tage veranstaltet, die neben einem reichen Konzertangebot

auch Kolloquien zum Schaffen Silbermanns und zu Fragen des Orgelbaus beinhalten.

Sehenswert zu jeder Jahreszeit sind die Freiberger Museen. Besonders herausragend ist von diesen das Mineralogische Kabinett der Bergakademie, welches eine der bedeutendsten Sammlungen seiner Art weltweit ist. Die Sammlung präsentiert Minerale aus der Region und aller Welt, deren mannigfaltige Formen und Farben in ihrer Präsentation auch den geologisch weniger Interessierten begeistern werden (www.gupf.tu-freiberg.de). Das Stadt- und Bergbaumuseum befindet sich in direkter Nachbarschaft zum Freiberger Dom. Einstmals Domherrenhof, beherbergt dieses spätgotische Bauwerk heute neben einer bergmännischen Betstube kostbare Sammlungen zur Stadt- und Bergbaugeschichte.

Bergbautradition wird seit jeher durch Bergaufzüge manifestiert. Zunächst wurde an Feiertagen in sauberer Arbeitstracht durch Freiberg marschiert, später wurde diese Tracht durch schmucke, farbenprächtige Uniformen abgelöst. Paraden und Aufzüge von 3000 und mehr Arbeitern des Montanwesens in Freiberg und der Landeshauptstadt Dresden sollten die Gäste vom Glanz Sachsens und dem technischen Geschick seiner Bewohner überzeugen. Heute wird diese Tradition des Aufmarschierens von der Historischen „Freiberger Berg- und Hüttenknappschaft“ weitergeführt. An jedem letzten Sonntag im Juni und dem Sonnabend vor dem 2. Advent können Sie das Spektakel, an dem auch andere Vereine des Erzgebirge teilnehmen, in Freiberg sehen (www.hfbhk.de).

Bergbautradition lässt sich auch zu Fuß in der Umgebung der Stadt erkunden. Noch heute kann man hier Gräben und Stolleneingänge entdecken, die zu einem sinnreich angelegten System bergmännischer Wasserhaltung gehörten. Zwischen 1844 und 1877 wurde der „Rothschönberger Stolln“ erbaut, der Hauptentwässerungsstollen des Freiberger Reviers. Hier, im Tal der Bobritzsch, wurde das Aufschlagwasser, das zum Betreiben der Wasserräder und Turbinen benötigt wurde, herangeführt. Wer die Bergbaugeschichte hautnah erleben möchte, kann dies in den historischen Gruben „Reiche Zeche“ und „Alte Elisabeth“ (www.besucherbergwerk-freiberg.de).

Das Erzgebirge beginnt vor den Toren der Stadt. Wer seinen Freibergbesuch mit Aktivität und Bewegung verbinden will, kann die Freiberger Bahn nutzen, welche nach Holzhau verkehrt. Entlang der Strecke lässt sich in der wald- und wiesenreichen Landschaft bestens wandern oder Ski fahren.

Wie wäre es mit einer „Freibergerkundung“? Diese bietet sich schon in Verbindung mit der Jahreshauptversammlung des Landesverbandes an, die am 20. März in Freiberg stattfinden wird.

Viel Spaß beim Entdecken wünscht Ihnen
Ihr Jens Schneider

EDITORIAL

Mobilität ...

wird heute im gesellschaftlichen Kontext als wesentliches Kriterium für Entwicklungsmöglichkeiten und Zukunftsfähigkeit verstanden. Ohne Mobilität ist nicht mehr zu bestehen. Jedoch wird sie oft nur in den verschiedenen Arten des Verkehrs und der Fortbewegung verstanden. Diese Sichtweise ist jedoch zu beschränkt, um Mobilität ganzheitlich zu definieren. Arbeiten, Einkaufen, Freizeitgestaltung, Familienleben – all dies benötigt und erzeugt Mobilität. Jede und Jeder ist dementsprechend in diese Kreisläufe eingebunden. Doch liegt es an uns, zu entscheiden, wie viel Ressourcen dafür verbraucht werden. Der Verbrauch von Treibstoffen, Verkehrsflächen, Siedlungsgrund oder als aktuelle Kenngröße deren CO_2-Bilanz wird entscheidend vom „Wie“ der Mobilität geprägt.

Noch sind viele Menschen und – um größere Dimensionen anzusprechen – auch Staaten nicht bereit, durch ihr eigenes Handeln zu einer nahhaltigeren (Mobilitäts-)Entwicklung beizutragen. Die bescheidenen Ergebnisse des Klimagipfels in Kopenhagen zeigen dies klar und deutlich. Es wird taktiert, gewartet und auf die Anderen gezeigt, statt den Mut zur Vorreiterrolle zu haben. Dies gilt auch im Kleinen, im regionalen Maßstab. Jedoch wird mancher darauf verweisen, dass zum heutigen Zeitpunkt eine volle gesellschaftliche Teilhabe umfassende Mobilität voraussetzt, die nicht immer mit den Klimazielen vereinbar sei. Hier gilt es Voraussetzungen zu schaffen, dies zu ändern! Neue Ideen sind gefragt: am Beispiel des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge wird dargestellt, wie diese Mobilität aussehen kann. Alle kommunalen Körperschaften sind dabei gefragt, auf ihre Bürger zuzugehen und Möglichkeiten umweltfreundlicher Mobilität aktiv zu veranschaulichen und zu bewerben. Hier bedarf es Überzeugungsarbeit mit Stehvermögen. Mit fundierten Argumenten und frischen Ideen sollen und müssen wir VCD-Mitglieder uns in diese Entwicklung einbringen, um unsere Ziele der Gesellschaft als lebenswertes Leitbild vorzustellen und um dessen Umsetzung zu werben.

Dabei gilt es genau zu beobachten, wie sich das Umfeld in der Region verändert. So sind durchaus Entwicklungen zu erkennen, die Mut machen sollten. Nach fast zwei Jahrzehnten Drang zum Wohnen im Grünen vor der Stadt oder auf dem Lande wird städtisches Wohnen wieder beliebter. Das Einfamilienhaus vor den Toren der Stadt verliert mit Ausnahme günstig angebundenen Gebiete vor den Toren der heute wirtschaftlich prosperierenden Städte an Attraktivität. Es wird schwer fallen, Nachfolgegenerationen für diese Wohnparks zu begeistern. Eine ruhige Lage kann für die gesellschaftliche Teilhabe und deren Realisierung für alle Familienmitglieder oft hohen organisatorischen Aufwand mit sich bringen, den nachfolgende Generationen sicher nicht erstreben. In einigen Städten werden wieder mehr Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder der Straßenbahn erledigt – ein sympathischer Trend

Viel Spaß bei der Lektüre der aktuellen Ausgabe und spannende Themen wünscht Ihnen
Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 6	Titelthema
Seite 10	Regional
Seite 11	Lokale Ansprechpartner des VCD

Titelbild: Intelligent verknüpft - Bike & Ride am Bahnhof Geithain.
Foto: Stadtlabor (F. Mothes)

Satzungsänderung für Finanzordnung

Auf der Mitgliederversammlung soll die Satzung des Vereins geändert werden. Die Änderung ist erforderlich, um rechtlich klar zu stellen, dass der Verein durch die Mitgliederversammlung berechtigt ist, eine Finanzordnung zu erlassen und in ihr zu regeln, dass Vorstandsmitgliedern eine Aufwandsentschädigung gezahlt werden darf, wenn diese zusätzlich zum Ehrenamt im Auftrag des Vereins tätig werden (z. B. Bürodienst leisten). Voraussetzung für die Zahlung ist weiterhin, dass es im Haushaltsplan, den auch die Mitgliederversammlung beschließt, eine entsprechende Position gibt. Der Text der geplanten Satzungsänderung kann unter www.vcd.org/elbe-saale eingesehen werden.

EINLADUNG zur Jahreshauptversammlung 2009 des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale lädt Sie für **Samstag, den 20. 3. 2010** herzlich zu seiner Jahreshauptversammlung (JHV) in Freiberg (Sachsen) ein.

Ort: Brauhof, Körnerstraße 2, 09599 Freiberg

Zeit: 20. März 2010, 12–15.30 Uhr, anschließend thematischer Stadtrundgang bis 17 Uhr

Tagesordnung:

- Begrüßung
- Rechenschaftsbericht des Vorstandes
- Kassenbericht und Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstandes
- Satzungsänderung (vgl. oben)
- Bericht aus dem VCD-Bundesverband
- Fußverkehr in Dresden – Bericht über eine Praktikumsarbeit
- Schwerpunktthemen der Vereinsarbeit und Haushaltsplan 2010

Der Veranstaltungsort liegt etwa 500 m nördlich des Freiberger Bahnhofs. Sie erreichen ihn, wenn Sie sich vom Bahnhof aus kommend kurz links halten und in die talwärts führende Bahnhofstraße einbiegen, nach etwa 20 m links in den Roten Weg abbiegen und nach ca. 350 m wieder links einbiegen in die Körnerstraße.
Um ca. 13 Uhr wird die Veranstaltung unterbrochen, so dass Gelegenheit besteht, vor Ort zu Mittag zu essen. Der anschließende thematische Stadtrundgang zeigt nicht nur die schönen Bauwerke der Freiberger Altstadt, sondern auch Konflikte rund um den Fußgänger- und Fahrradverkehr auf. Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Ausschreibung für Betrieb des SPNV-Netzes in Ostthüringen

Der Freistaat Thüringen hat Ende November 2009 im EU-Amtsblatt gemeinsam mit seinen Partnern das Vergabeverfahren zum „Dieselnetz Ostthüringen“ eingeleitet. „Trotz enger finanzieller Spielräume streben wir bessere Konditionen für die Bahnkunden an. Sowohl der Fahrscheinkauf im Nahverkehr als auch die Betreuung durch Zugbegleiter sollen bei nahezu gleichem Leistungsumfang, besseren Anschlüssen und kürzeren Reisezeiten garantiert werden. So soll es künftig stündlich durchgehende Fahrten zwischen Leipzig, Gera und Saalfeld geben“, kündigte Verkehrsminister Carius an. Als weitere Neuerung werden Kundengarantien für Sauberkeit, Antwortzeiträume, Information und Vertrieb in die Ausschreibung aufgenommen.
In dem 4,6 Mio. Fahrplankilometer umfassenden Teilnetz der Region Ostthüringen und länderübergreifender Streckenanteile in Sachsen-Anhalt und Sachsen soll dann ab Sommer 2012 der Betrieb für 12,5 Jahre aufgenommen werden. Thüringen hat mit 80 % den höchsten Leistungsanteil, weitere Partner sind die Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt mbH (NASA) und der Zweckverband Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) in Sachsen. Die Angebotsfrist für interessierte Eisenbahnverkehrsunternehmen läuft dann bis Ende März. Die Vergabeentscheidung soll im Sommer 2010 getroffen werden.

Bestandteil des Netzes Ostthüringen sind Verkehrsleistungen auf den folgenden Strecken:
Gera – Weida – Zeulenroda KBS 546
Leipzig – Zeitz – Gera KBS 550
Gera – Weida – Triptis – Saalfeld KBS 555
Saalfeld – Hockeroda – Bad Lobenstein – Blankenstein KBS 557
Jena Saalbf – Göschwitz – Orlamünde – Pößneck unt Bf KBS 559
Erfurt – Arnstadt – Rottenbach – Saalfeld KBS 561
Erfurt – Weimar – Göschwitz – Gera KBS 565
Weimar – Kranichfeld KBS 579
Erfurt – Weimar – Apolda KBS 580

In wie weit die langfristige Vergabe der Regionalbahnleistungen auf der Mitte-Deutschland-Bahn als Dieselzugbetrieb (die Neigezugleistungen der Regionalexpresszüge sollen separat vergeben werden) perspektivisch der von den regionalen Körperschaften geforderten Elektrifizierung des Abschnittes Weimar-Glauchau entgegensteht, wird sich zeigen.

Darüber hinaus plant der Freistaat für die Jahre 2012 bis 2018, Nahverkehrsleistungen in Höhe von insgesamt 42,6 Mio. € direkt an die DB Regio zu vergeben. Da die jährlichen Leistungen sinkende Umfänge besitzen sollen, soll es möglich werden, die Leistungen zeitlich versetzt auszuschreiben, was auch kleineren Unternehmen den Wettbewerbszugang ermöglich soll. Der Verkehrsvertrag nach dem alten Netzkonzept mit der DB Regio läuft Ende 2011 aus.

Südharzautobahn A 38 fertiggestellt

Kurz vor Weihnachten des letzen Jahres wurde der letzte Abschnitt der Südharzautobahn A 38 für den Verkehr frei gegeben. Für den 12 km langen Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Breitenworbis und Bleicherode entstanden Baukosten von 147,8 Mio. €. Für die Gesamtmaßnahme A 38 vom Dreieck Drametal (A 7) bis Kreuz Rippachtal (A 9) mit einer Gesamtlänge von rund 187 km wurden rund 1,3 Mrd. € investiert. Gebaut wurde im Zeitraum August 1995–Dezember 2009.

Mit der Fertigstellung der Autobahn wurde der Straßenverkehr gegenüber dem Bahnverkehr gestärkt. Die parallele Bahnverbindung zwischen Halle und Kassel wurde als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 6 bis 1994 für 268 Mio. € zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert. 1998 wurde am Nordostende von Eichenberg eine Verbindungskurve eröffnet, die Direktfahrten Erfurt/Halle–Göttingen ermöglicht. Auf der Strecke sind in den nächsten Jahren keine weiteren Ausbauten zu erwarten, sie wird jedoch schrittweise mit elektronischen Stellwerken ausgestattet. Daneben sind östlich von Leinefelde, insbesondere zwischen Sangerhausen und Angersdorf, erhebliche Sanierungen nötig. Im „ÖPNV-Plan“ des Landes Sachsen-Anhalt wird ein Ausbau dieses Abschnittes auf 140 km/h gefordert, davon erhofft sich das Land auch eine Stärkung des Güterverkehrs.

Fernverkehrszüge zwischen Halle und Göttingen sind jedoch nicht in Sicht, so dass der Reisezeitnachteil der Bahn auf dieser Strecke sehr groß bleibt.

BUND-Elbeprojekt sieht erste Erfolge

2009 war aus Sicht des BUND-Elbeprojektes für die Elbe in besonders Jahr, wie dessen Projektleiter Iris Brunar und Dr. Ernst Paul Dörfler erklärten: „Die für den Fluss verantwortliche Behörde, die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, hat endlich eingeräumt, dass mit der Vertiefung der Elbe erhebliche Gefährdungen der Schutzgebiete, darunter des UNESCO-Welterbegebietes Dessau-Wörlitzer Gartenreich und des UNESCO-Biosphärenreservates Flusslandschaft Elbe verbunden sind und dass dringender Handlungsbedarf besteht. Dies markiert zumindest eine Anerkennung der Fakten, auf die wir seit fast zwei Jahrzehnten immer wieder hinweisen.“ erklärten die Projektleiter. Im kommenden Jahr planen sie, verstärkt Aufklärung von Politikern und anderen Entscheidungsträgern direkt am und auf dem Fluss zu betreiben.

ANZEIGE

Insel Usedom, Koserow 4 FeWo
- nur 3 min. zum Ostseestrand -
s/w-Terrasse/Balkon, 1-5 P., 2-3 Zi., Kamin, Bahnhofstransfer, TV, DVD, kinderfreundlich
Einbauküche, Fahrradschuppen, Bj. 2007, Internet, Blick ins Grüne
29 - 79 € / Tag www.ihreferien.de 0341/3196200

Der Trend führt fort vom Pkw

Matthias Reichmuth

Alle fünf Jahre erforschen die Verkehrswissenschaftler der TU Dresden das Mobilitätsverhalten in unterschiedlichen Städten im System repräsentativer Verkehrserhebungen, kurz SrV. Die Ergebnisse für die 44 deutsche Städte im Jahr 2008 wurden erst Ende 2009 veröffentlicht, sind aber noch sehr aktuell. Neue Trends zeichnen sich ab: So konnte nach jahrzehntelangem Wachstum des Pkw-Verkehrs in den meisten Städten erstmals ein Rückgang festgestellt werden – dies entspricht auch einer parallelen bundesweiten Untersuchung. Im Trend liegen jetzt die öffentlichen Verkehrsmittel und das Fahrrad. Die Zahl der privaten Pkw stieg zwar in den fünf Jahren noch um knapp 1,5% an, im gleichen Zeitraum steig die Zahl der Fahrräder jedoch um mehr als 8% und liegt nun bei 745 Fahrrädern pro 1000 Einwohner. Für 10 Städte aus unseren drei Bundesländern liegen konkrete Vergleichszahlen für die Jahre 2003 und 2008 vor. Da 2008 ganzjährig befragt wurde, 2003 aber nur von April bis Juni, sind die Zahlen nur mit einer Einschränkung vergleichbar: Der Radverkehr hätte einen um ca. 2 Prozentpunkte höheren Anteil, wenn man wieder nur das 2. Quartal betrachtet hätte, der motorisierte Individualverkehr (MIV, d. h. Autos und motorisierte Zweiräder) würde dann für 2008 noch um ca. 2 Prozentpunkte niedriger liegen.

Interessanterweise hat der neue Trend noch nicht alle Städte erfasst – die Unterschiede zwischen den 10 Städten haben sich in puncto Autonutzung sogar noch verstärkt: Jena, wo im 2. Quartal 2003 von allen 10 Städten die niedrigste MIV-Nutzung (38,0%) und der größte Anteil des Fußgängerverkehrs (33,4%) ermittelt wurde, baute diese Spitzenposition noch aus, 2008 gingen die dortigen Einwohner 39,3% aller Wege zu Fuß und fuhren nur noch 34,2% der Wege mit dem MIV. Am anderen Ende der Skala findet sich Zwickau, wo schon 2003 der MIV für 56,3% aller Wege genutzt wurde, dieser Spitzenplatz steigerte sich 2008 sogar auf 60,8% MIV, selbst unter Berücksichtigung des Saison-Effektes stellt dies noch eine Steigerung gegen den neuen Trend dar. Die deutlichsten Verminderungen des MIV waren in Halle, Magdeburg, Erfurt und Leipzig zu erkennen: In Halle konnte v. a. das Fahrrad profitieren (von 9,2% 2003 auf 14% 2008), in Magdeburg verzeichnete der öffentliche Verkehr (ÖV) den stärksten Zuwachs (von 15,1% auf 20,6%), dort stiegen offenbar auch ehemalige Radfahrer auf die Straßenbahn um. Dessau konnte seinen Spitzenplatz bei der Fahrradnutzung halten (22%), ein leichter Rückgang lässt sich v. a. durch die Fusion mit Roßlau erklären. Die Ausstattung mit Fahrrädern erreicht in Dessau-Roßlau den Spitzenwert von 933 Fahrrädern pro 1000 Ew., während sie in Gera, wo das Fahrrad mit 4,2% aller Wege die geringste Bedeutung hat, auch am niedrigsten liegt, mit 565 Fahrrädern pro 1000 Einwohnern aber noch immerhin höher als die Zahl der privaten Pkw. Das örtliche Verkehrsklima hat also eine hohe Bedeutung. Gleichzeitig liegt die Zahl der privaten Pkw pro Kopf in Zwickau mit 526 pro 1000 Einwohner am höchsten, also dort, wo das Auto auch am stärksten genutzt wird. Hier liegen Dresden und Halle mit 388 bzw. 389 privaten Pkw pro 1000 Einwohner am unteren Ende der Skala.

Nun lässt sich einiges deuten: So wurde etwa in Leipzig und Halle der neue Trend weg vom Pkw dadurch unterstützt, dass die Bevölkerung sich wieder stärker auf die inneren Stadtgebiete konzentriert, wo viele Ziele auch ohne Auto erreichbar sind (vgl. hierzu auch das Interview mit Herrn Wölpert auf S. 8). Bundesweit kamen 2008 überdurchschnittlich hohe Energiepreise hinzu, die manche Autofahrerinnen und Autofahrer zum Nachdenken und Umsteigen brachten. In Städten mit eher günstigem Radverkehrsklima konnte das Fahrrad davon am meisten profitieren. Dieser Umstieg vom Pkw aufs Fahrrad ist auch naheliegend, weil viel Geld gespart wird und die Verkehrsteilnehmer sich weiterhin selbstbestimmt und ohne Fahrplanbindung durch den Verkehr bewegen. In manchen Städten gelang es aber den Nahverkehrsunternehmen offenbar durch geschicktes Marketing, den Trend für sich zu nutzen: In Erfurt wurde schon 2003 bei der ÖPNV-Nutzung ein Spitzenwert mit 20,9% aller Wege erreicht, 2008 wurde dieser auf 23,8% gesteigert. Das dies nicht selbstverständlich ist, zeigt Gera, wo 2003 mit 20,3% etwa gleichauf mit Dresden der drittbeste Wert für den ÖPNV erreicht wurde, hier registrierten die Dresdner ÖV-Forscher 2008 nur noch 18,6% ÖPNV-Anteil.

Aus Sicht des VCD bleibt zu hoffen, dass der neue Trend weg zum Pkw bald auch Chemnitz, Zwickau und kleinere Städte erreicht. Interessant ist übrigens, dass in den Städten, in denen weniger Auto gefahren wird, auch mehr VCD-Mitglieder wohnen (gemessen an der Einwohnerzahl). Auch hier liegt Jena an der Spitze und Zwickau am Ende der Skala.

Alle Daten, auch zu etlichen anderen Städten finden Sie im Internet unter: www.tu-dresden.de/srv/SrV_Web

	Verkehrsmittelnutzung 2. Quartal 2003 in %				Verkehrsmittelnutzung 2008 (ganzjährig) in %			
Stadt	MIV	OV	Fahrrad	Fuß	MIV	OV	Fahrrad	Fuß
Chemnitz	50,2	14,2	5,6	30,0	54,4	14,2	5,5	25,9
Dessau-Roßlau	46,4	6,6	23,8	23,2	50,2	7,6	22,0	20,1
Dresden	43,0	20,3	12,3	24,4	41,3	21,0	16,0	21,7
Erfurt	44,3	20,9	9,3	25,5	39,5	23,8	8,3	28,5
Gera	47,2	20,2	4,7	27,8	48,5	18,6	4,2	286
Halle (S.)	44,5	18,7	9,2	27,6	38,4	18,3	14,0	29,3
Jena	38,0	18,2	10,4	33,4	34,2	16,2	10,3	39,3
Leipzig	44,2	16,7	12,6	26,4	39,6	18,8	14,4	27,3
Magdeburg	53,8	15,1	13,7	17,5	48,7	20,6	9,8	20,9
Zwickau	56,3	10,6	6,6	26,5	60,8	11,1	4,8	23,4

TITELTHEMA

Die zukünftige Rolle des VCD bei der Sicherung der Mobilität für alle, heute und morgen

Udo Becker, Torsten Belter, Ferry Quast

Der VCD steht heute für umweltfreundliche Mobilität. Schon heute muss man aber fragen, welche Strategien erforderlich sind, eine bedürfnisgerechte Mobilität auch über das Jahr 2020 hinaus zu gewährleisten. Wie können die Interessen unserer Gesellschaft erfolgreich vertreten und durchgesetzt werden? Dies sind Fragestellungen, die in der strategischen Verkehrsplanung eine bedeutende Rolle spielen (sollten).

Im Gegensatz zu vielen anderen Disziplinen, in denen ein Strategiedenken erforderlich ist, wird die Verkehrsplanung von zahlreichen externen Faktoren beeinflusst. Dies macht die Strategieentwicklung im Verkehrsbereich nicht einfacher: Zum einen treten im Meinungsbildungsprozess verschiedene gesellschaftliche Gruppen auf, und zum anderen sorgt die Auslegung von Begrifflichkeiten und Zielvorstellungen in der Planung für Dissens: Vor allem die Begriffe Verkehr und Mobilität werden oft vermischt. Zunächst sei auf den Begriff Mobilität, die Bedürfnisseite, eingegangen: Bedürfnisse entstehen durch einen konkreten Anlass, eine Aufgabe oder einen Zweck: Ich habe zum Beispiel Hunger und will nun Essen einkaufen oder ins Restaurant fahren (oder den Pizza-Service rufen). Nun entsteht Mobilität, denn irgendwie will ich es einrichten, dass ich am Ende meiner Bemühungen nicht mehr hungrig bin. Dies beschreibt Mobilität. Das Instrument aber, mit dem ich dann unterwegs bin, die Fahrzeuge, Wege, Aufwände: das alles ist Verkehr. Verkehr beschreibt damit die Instrumentenseite, die man auch braucht, um Mobilität umzusetzen.

Anhand dieser Definitionen lassen sich nun Leitlinien für unsere Strategieentwicklung ableiten:
Unser Ziel sollte es sein, Bedürfnisse für die Gesellschaft sicherzustellen. Dies aber bitte mit wenig Aufwand, Geld, Lärm und CO_2. Kurz gefasst: Bedürfnisgerechte Mobilität für alle mit weniger Verkehr.

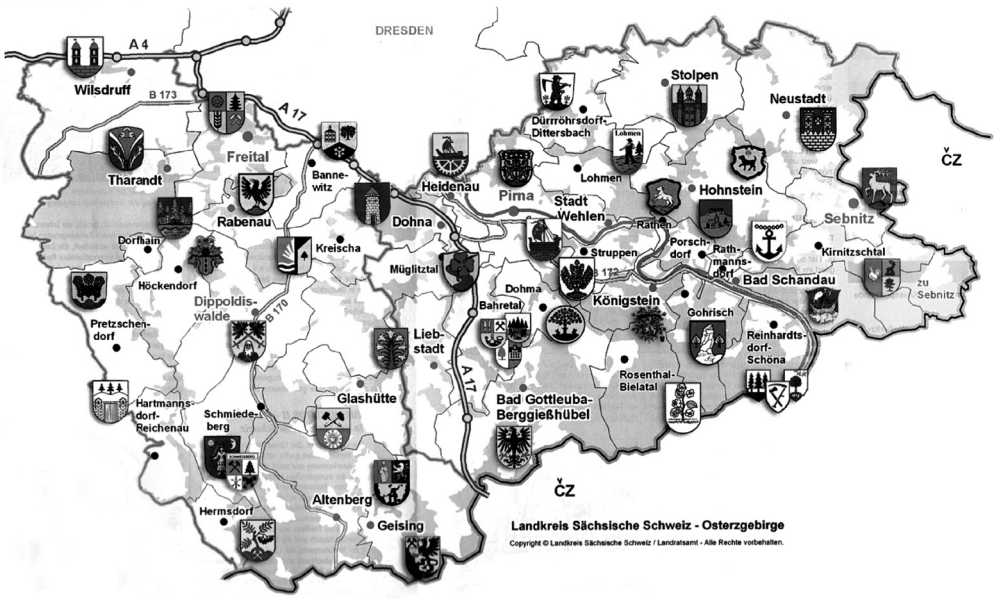
Langfristig gesehen ist zur Ermittlung der realisierten Mobilität eine gesamte Gesellschafts- und Zukunftsplanung erforderlich. Sie erfasst nicht nur Wohnort, Bedürfnisse, Finanzen und Ressourcen der Menschen. Ebenso werden dynamische Effekte durch Globalisierung, Ölpreis, Internalisierung externer Effekte und Demografie berücksichtigt.

Das Ziel einer verkehrspolitischen oder -planerischen Entscheidung ist es also, Bedürfnisse mit minimalem Aufwand (Verkehr) für alle zu sichern und hierbei eine hohe Effizienz zu erreichen. Effizienz ergibt sich aus dem Verhältnis der abgedeckten Bedürfnisse einer Person oder einer Personengruppe oder einer Stadt, dividiert durch die gesamten privaten und öffentlichen Aufwände/Kosten/Ausgaben für Zeit, Energie, Fläche, Abgas, Lärm, Müll, CO_2 usw. Könnten die abgedeckten Bedürfnisse quantitativ bestimmt und die Effizienz von Entscheidungen ermittelt werden, wäre zum ersten Mal herausgestellt, welche Investition welche Bedürfnisse sichert – es ließen sich Städte, Stadtteile und Gruppen miteinander vergleichen: Es könnten klare Ziele festgelegt werden!

Die Strategie für eine bedürfnisgerechte Mobilität muss weiterführen: Jede gesellschaftliche Gruppe hat ihre eigenen, ganz spezifischen Mobilitätssorgen. Der VCD könnte sich nun zum Fürsprecher für die Mobilität bestimmter Gruppen machen; beispielsweise für die Gruppe der Kindergartenkinder, der Rentner ohne Auto, der Kranken, die zum Arzt müssen oder der Kinder allein erziehender Elternteile. Die Lösungen, die wir dann entwickeln und umsetzen, werden sich je nach Defizit dieser Gruppen deutlich unterschieden.

Diese Strategie setzt, anders als die Verkehrswegeausbaudebatte, an der Bedürfnisseite der Gesellschaft an. Damit aber müssen alle unsere Handlungen zunächst einmal weg vom dann gewählten Verkehrsmittel, denn das Verkehrsmittel ist letztlich ja nur das Mittel zum Zweck, zur konkreten Umsetzung des Mobilitätsbedürfnisses. Dann aber wird durch diese Umorientierung auch klar, dass man Verkehr selbst verringern kann, ohne die Mobilität zu verringern: Für mindestens die selbe Mobilität braucht man dann weniger Beton, Stahl und Fahrzeuge, weniger Unfälle und weniger Lärm, weniger Kraftstoff und weniger CO_2, weniger Abgase und weniger Geld. Eine bedürfnisgerechte Mobilität wird klar zugunsten von räumlicher Nähe, Rad, Fuß und ÖV ausfallen.

In welche Richtung das zielen soll, kann z. B. das Konzept für die zukünftige Gestaltung von Verkehrsstrukturen im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge aufzeigen. Mit der Erarbeitung des Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzepts (ILEK) der Sächsischen Schweiz im Jahr 2007 erfolgte bereits eine intensive Auseinandersetzung mit der absehbaren demografischen Entwicklung.



Das 2009 entwickelte *Konzept für die zukünftige Gestaltung von Verkehrsstrukturen – Mobilität und Verkehr im neuen Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge* führt die Ansätze beider Altlandkreise für den neuen Großkreis zusammen. Ziel war es, die aktuelle Situation zu erarbeiten und anschließend ein Konzept mit dem Zielhorizont 2020 zu entwickeln, das überprüft, inwiefern sich die Schwerpunktsetzung „Sanfte Mobilität" auf den Großkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge übertragen lässt.

Die Untersuchung der Rahmenbedingungen bei einem Zielhorizont von 2020 ergaben, dass die Bevölkerungsentwicklung auf Mobilitätsverhalten und Verkehr starken Einfluss nehmen wird. Im Schnitt wird für den Landkreis bis 2020 ein weiterer Bevölkerungsverlust von ca. 6 % vorausgesagt (mit einer Schwankungsbreite innerhalb des Landkreises von minus 16 % bis plus 5 %). Gleichzeitig ist mit einem Anstieg des Durchschnittsalters um ca. 3,2 Jahre auf 48,7 Jahre und einer Zunahme von Einpersonenhaushalten und Kleinfamilien zu rechnen.

Diese Entwicklung wird sich zwangsläufig in einem räumlich sehr differenzierten Mobilitätsbedarf niederschlagen. Zu rechnen ist einerseits mit weniger Verkehrsaufkommen insgesamt, andererseits mit einem deutlich veränderten Mobilitätsbedarf (z. B. mehr Gesundheitsdienste, weniger Arbeitspendler) und mehr Verkehrsleistung je Einwohner gerade in den Teilen des Landkreises, in denen sich die demografische Entwicklung am stärksten bemerkbar machen wird.

Einen Schwerpunkt der Untersuchung bildete die Befragung aller Kommunen des Landkreises (mittels Fragebögen und Interviews mit den Bürgermeistern) zur Einschätzung der aktuellen Situation wie auch der zukünftigen Entwicklung von Mobilitätsbedarf, Erreichbarkeit, Verkehr und Verkehrsinfrastruktur und der diese Faktoren beeinflussenden Rahmenbedingungen.

Die Befragung umfasste folgende für das Thema Mobilität und Verkehr relevante Schwerpunkte:

- Demografie (Entwicklung der Gemeinde, Ursachen, Konsequenzen),
- Öffentlicher Verkehr (Probleme, Wünsche, Einschätzungen),
- Radverkehr (Planungen, Bedarf, Radverkehrskonzeption Sachsen),
- Straßenverkehr (Planungen, Probleme, Bedarf),
- Tourismus (Bedeutung, Anbindung, Modal split, Probleme, Maßnahmen),
- Grenzübergreifende Aktivitäten Wirtschaft (Standorte, Probleme, Maßnahmen, Güterverkehr),
- Autobahn (Auswirkungen, Vorteile, Probleme),
- vorliegende Konzepte, geplante Maßnahmen (Gewerbegebiete, Wohngebiete),
- Bedarf an Angeboten sozialer Einrichtungen, sowie
- sonstige Aspekte (Umstufung von Straßen, Schulwegsicherung).

Die Ergebnisse der Befragung wurden in einer Datenbank zusammengefasst und in einem geografischen Informationssystem dargestellt. Anhand der Karten konnte so die Verteilung der Probleme aus Sicht der betroffenen Gemeinden und Ortsteile anschaulich dargestellt werden. Als aktuelle Hauptprobleme, die sich bis zum Jahr 2020 weiter zuspitzen, kristallisierten sich der Zustand der Kreisstraßen und die ÖV-Erschließung der Ortsteile abseits der Hauptachsen heraus. Großer Handlungsbedarf wurde aber auch speziell bei der Schaffung von Anlagen des Fußverkehrs und bei der Koordinierung des Ausbaus touristischer Radrouten gesehen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Befragung der Kommunen und den Grundsätzen des Leitbilds Sanfte Mobilität können so prioritäre Handlungsschwerpunkte abgeleitet und zum Teil durch unmittelbar umsetzbare Maßnahmen konkretisiert werden. Maßnahmen, wie eine übergreifende Gästekarte oder die vermehrte Verbreitung des Job-Tickets wurden bereits in anderen Konzepten als sinnvoll erkannt; ihre Umsetzung ist bisher allerdings mangels Koordinierung bzw. Projektsteuerung gescheitert. Die Handlungsschwerpunkte sind demnach:

Fußverkehr

- Berücksichtigung des Fußverkehrs im Kreisstraßenkonzept
- Fußgängerfreundliche Planung von Ortsdurchfahrten
- Aufstellung Prioritätenliste „Sofortmaßnahmen Fußgängerverkehr"
- Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr als Voraussetzung für den Erhalt/die Neueinrichtung von Nahversorgungseinrichtungen

Radverkehr

- Gezielter Ausbau der Infrastruktur für den touristischen Radverkehr
- Aufbau einer problemadäquaten Organisationsstruktur (Radverkehrsbeauftragte, Radwegewarte)
- Realisierung des Projekts Bike Arena, Steuerung und Koordination durch den Landkreis
- Anstreben des Status „Radfahrregion" für den Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- Weiterentwicklung System Fahrradbus
- Prioritätenliste zum Ausbau von Radwegen an K- und S-Straßen
- Realisierung des Fahrradparkhauses in Pirna

Öffentlicher Verkehr

- Umsetzung der im Nahverkehrsplan für das VVO-Gebiet enthaltenen Maßnahmen
- Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖV für Touristen, z. B. Einführung einer Gästekarte zur kostenlosen ÖV-Nutzung oder Einrichtung grenzüberschreitender ÖV-Verbindungen
- Maßnahmen zur verstärkten ÖV-Nutzung durch Berufspendler (Regio-Job-Ticket-Angebot, Ausbau von Park&Ride und Bike&Ride-Plätzen)
- Sicherung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum: Entwicklung von Kriterien für die Bewertung der Flächenerschließung durch den ÖV (Pilotprojekt)
- Verbesserung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖV-Angebots
- Barrierefreiheit im ÖV: Abbau von Nutzungsbarrieren für Senioren (Pilotprojekt)

Straßenverkehr

- Komplettierung des nachgeordneten Netzes der A17 (einzelne Zubringer und Querverbindungen)
- Gesamtkonzept Verkehrslenkung/-beruhigung für das Kirnitzschtal an Schwerpunkttagen
- Konzept Sanierung/Verkehrsberuhigung Cotta

Damit kann der Landkreis nun die entscheidenden Impulse geben und Prioritäten setzen.

Zurück in die Stadt

NEUE WEGE sprach mit Reinhard Wölpert, Abteilungsleiter „Generelle Planung“ beim Stadtplanungsamt Leipzig, wohin heute der private Wohnungsbautrend geht und welcher Zukunft die Siedlungsgebiete der letzten beiden Jahrzehnte entgegengehen.

NW: Herr Wölpert, in letzter Zeit hört und liest man oft von einer Renaissance des innerstädtischen Wohnens. Ist dieser Trend auch in Leipzig zu verzeichnen?

Reinhard Wölpert: Dieser Trend ist in Leipzig durchaus zu verzeichnen. Wir konnten ja in den letzten Jahren nachweisbar einen Zuwachs an Einwohnern in den innerstädtischen Gründerzeitvierteln registrieren und diese Entwicklung hält weiter an. Die Frage, die sich natürlich stellt, ist dann, ob weiterhin Leute auch in periphere Gebiete ziehen werden. Denn derzeit ist beides der Fall.

NW: Gibt es bei dieser Entwicklung Parallelelen oder Unterschiede zu anderen mitteldeutschen Städten?

Reinhard Wölpert: Es gibt auf alle Fälle Unterschiede zu anderen mitteldeutschen Städten, weil in Mitteldeutschland Leipzig die einzige Stadt ist, die wächst, während die anderen Städte – Jena ausgenommen – schrumpfen. Aber auch in einigen der schrumpfenden Städte macht sich der Trend, dass der innere Kern leicht zunimmt, bemerkbar. Leipzig wächst ja nach wie vor sehr stark – allein im letzten Jahr um über 4000 Einwohner – das ist sicherlich ein Unterschied im regionalen Städtevergleich.

NW: Welche Wohnungsbaustandorte werden denn von Leuten, die Wohneigentum bilden wollen, derzeit bevorzugt?

Reinhard Wölpert: Außer den Grundstücken in den klassischen Eigenheimgebieten gibt es in den mittel- oder sogar allen ostdeutschen Städten sehr viele Baulücken oder ungenutzte Gebäude in der inneren Stadt. Speziell Leipzig hat hier als Vorreiter die Idee unterstützt, dass Familien dort auch Eigenheime bauen können. Natürlich in einer dichteren Bauweise als im Umland – deswegen „Stadthäuser“ genannt – aber jedenfalls handelt es sich um Einfamilienhäuser mit Garten. Das hat ganz wesentlich dazu beigetragen, dass auch Familien mit Kindern in diese Gebiete gezogen sind. Daraus ergeben sich langfristig positive Effekte auf die Auslastung des ÖPNV, ebenso auf die Nutzung der vorhandenen technischen Infrastruktur wie Wasser- und Abwasserleitungen.

NW: Welche Gründe sind Ihrer Einschätzung nach für die steigende Attraktivität des innerstädtischen Wohnens maßgebend?

Reinhard Wölpert: Viele Bürger, die in die Innenstadt ziehen, haben erkannt, dass sie hier viel mobiler sind, ohne immer das Auto benutzen zu müssen. Insbesondere für Familien mit jüngeren Kindern kann es in den Randgebieten schon schwierig werden, die Kinder immer dort hin zu bringen, wo sie aufgrund ihrer Freizeitgestaltung gerade hin wollen, und von daher ist es häufig erforderlich, außerhalb der Stadt oder jedenfalls außerhalb des Einzugsbereich eines leistungsfähigen ÖPNV-Netzes zwei Autos zu haben. Ein Elternteil ist dann immer damit beschäftigt, Kinder spazieren zu fahren. Das ist das eine. Das zweite ist natürlich, dass man, auch wenn man keine Kinder hat, in der Innenstadt abends viel mehr unternehmen kann, als wenn man außerhalb wohnt. Wenn man das zu Ende rechnet, wird es letztendlich auch finanziell günstiger sein.

NW: Welche Entwicklung werden die Wohnparks, die in den neunziger Jahren auf der grünen Wiese entstanden sind, im Zuge des Generationswechsels nehmen?

Reinhard Wölpert: Ich denke, das wird sehr stark davon abhängen, wo sich diese Wohnparks befinden. Verfügen sie über einen guten ÖPNV-Anschluss, so werden sich sicherlich Käufer oder auch die Erben der Ersteigentümer als Nutzer finden. Wenn sie fernab von jeglichem funktionierenden ÖPNV liegen, wird es mit einer Nachnutzung voraussichtlich sehr schwierig werden und ich kann mir gut vorstellen, dass diese Häuser für die Erbengeneration ein Problem darstellen.

Für NEUE WEGE fragten Jens Schneider und Dr. Thomas Hoscislawski nach.

Neubürgerberatung als wirksames Instrument zur Förderung des Umweltverbundes

Jochen Heller, Omniphon GmbH Leipzig

Jährlich ziehen in Deutschland rund 10% der Bevölkerung um. Wer seine Wohnung wechselt, muss auch sein Mobilitätsverhalten neu ausrichten. Dazu müssen viele Informationen beschafft werden und für die täglichen Wege müssen neue Verhaltensroutinen eingeübt werden. Diese Situation der Neuorientierung kann genutzt werden, um mittels gezielter Information und Motivation eine Verhaltensänderung zu Gunsten des Umweltverbundes zu erreichen: Weniger Autofahrten, mehr Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmittel.

Pilotprojekt in München: 7,6% mehr ÖPNV

In Deutschland gibt es deshalb zahlreiche Konzepte zur Neubürgerberatung. Das aufwändigste Projekt ist die kontinuierliche Neubürgerberatung der Stadt München und der Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG). In München erhält jeder der jährlich rund 80.000 Neubürger ein standardisiertes Informationspaket und eine Bestellkarte für weitergehende Informationen per Post. Wer keine Dauerkarte besitzt, kann ein Testticket anfordern. Außerdem gibt es die Möglichkeit, sich individuell per Telefon beraten zu lassen. Die Adressen werden vom Einwohnermeldeamt unter Einhaltung des Datenschutzes zur Verfügung gestellt, da die Förderung des Umweltverbundes im öffentlichen Interesse liegt.

Bevor sich die Stadt und die MVG entschlossen, Neubürgermarketing kontinuierlich zu betreiben, wurde die Wirksamkeit in einer Pilotphase im Jahr 2006 getestet (siehe Bamberg, S., Heller, J. u.a. in: Internationales Verkehrswesen 3/2008, S. 73–76). Dazu wurden 5000 Münchener Neubürger in einer mehrstufigen Dialogmarketingkampagne über umweltfreundliches Mobilitätsverhalten informiert und motiviert. Die Aktion wurde von der Leipziger Agentur Omniphon entwickelt und durchgeführt. Die unabhängige Evaluationsstudie ergab bei diesen Neubürgern einen um 7,6% höheren ÖPNV-Anteil als bei der Kontrollgruppe. Die durchschnittlichen Mehreinnahmen der MVG betragen je Neubürger rund 13 €. Damit liegen die zusätzlichen Erlöse über den Kampagnekosten.

Forschungsprojekt des Verkehrsministeriums bestätigt Wirkung

Diese positiven Ergebnisse veranlassten das Bundesverkehrsministerium ein Forschungsprojekt zu fördern, dass die Wirkungsmechanismen von Neubürgermarketing in den Mittelpunkt stellte (FoPS Projekt Nr. 70.0795/2007, Bearbeitung Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen University sowie Professor Dr. Sebastian Bamberg).

Ein wichtiges Element des Forschungsprojektes war die Evaluation von drei verschiedenen Kommunikationsmaßnahmen mit Neubürgern. Dazu wurden in Halle (Saale), Frankfurt/M. und München Neubürger zufällig in 3 Interventions- und eine Kontrollgruppe aufgeteilt:

„Nur Paket“: Bei diesem Kampagnentyp wurde nur ein standardisiertes Informationspaket versendet, das Grundinformationen zum lokalen ÖPNV-Angebot beinhaltete.

„Nur Dialog“: Zunächst wurde eine Servicekarte zusammen mit einem personalisierten Begleitschreiben versendet. Mit der Servicekarte konnten verkehrsmittelübergreifend Informationen zum ÖPNV, zum Car-Sharing, zum Radfahren und zu Ausflugsmöglichkeiten bestellt werden. In einem kurzen Frageteil wurden für alle Haushaltsmitglieder Angaben zur ÖPNV- und zur Fahrscheinnutzung erbeten. Auf dieser Grundlage wurden später Zielgruppen gebildet, um die Intensität der Kommunikation zu steuern (z. B. zielgruppenspezifische Vertiefungstelefonate, Versand weiterer Informationen). Weiterhin konnte ein Schnupperticket bestellt werden.

„Paket und Dialog“: Dieses Design stellt die Kombination aus den beiden oben beschriebenen Verfahren dar. Dem Basisinformationspaket wurde zusätzlich die Servicekarte beigelegt, damit weitergehende Informationen bestellt werden konnten. Der weitere Verlauf entsprach dann der Gruppe „Nur Dialog“.

Die Kampagnen wurden von Omniphon im Jahr 2008 durchgeführt. Die Adressen stammten von den Einwohnermeldeämtern. Je Kampagnentyp und Stadt wurden 400 Personen angeschrieben. Die Wirkung wurde gemessen, indem nach Abschluss der Kommunikationsmaßnahmen Befragungen durch drei unabhängige Feldbüros durchgeführt wurden.

Als zentrale Ergebnisse lassen sich feststellen (siehe Abbildung unten):

- Personen, die nur ein Infopaket erhielten, nutzen im Vergleich zur Kontrollgruppe nicht häufiger den ÖPNV. Die deutliche Reduktion des MIV-Anteils zugunsten des Fußwege-Anteils erscheint jedoch nicht plausibel, da dieser Gruppe ausschließlich Informationen zum ÖPNV zugesandt wurden.
- In der „Dialoggruppe“ liegt der ÖPNV-Anteil 6,9% über der Kontrollgruppe. Die Steigerung geht aber vor allem zu Lasten des Fußwegeanteils. Der MIV-Anteil ist fast genauso hoch wie in der Kontrollgruppe.
- In der Gruppe, die ein Informationspaket mit Servicekarte (Paket und Dialog) erhielt, ist der Fußwegeanteil genauso hoch wie in der Kontrollgruppe. Der Radanteil ist jedoch mit 15,5% deutlich höher (Kontrollgruppe 10,9%). Auch der ÖPNV-Anteil liegt mit 34,6% um 5,2% über dem Wert der Kontrollgruppe. Die deutliche Steigerung des Umweltverbundes reduzierte die MIV-Nutzung um 8,6%. Im Forschungsbericht steht dazu: „Offensichtlich hat die Kombination der beiden Interventionsformen (…) einen additiven Reduktionseffekt auf die MIV--Nutzung.“ (S. 106)

Empfehlungen zur Gestaltung von Neubürgermarketing

Die Autoren des Forschungsprojektes fassen die vorliegenden Praxiserfahrungen und die Befunde aus eigenen und weiteren Evaluationsstudien zum Neubürgermarketing wie folgt zusammen:

„In der großen Mehrzahl der heutigen Neubürgeransätze wird ein ÖPNV-Standardpaket verteilt. Teilweise ist der ÖPNV auch nur ein Teil eines gesamtstädtischen Willkommenspaketes. Bei diesen Ansätzen ist die Resonanz der Neubürger (z. B. zur Einlösung von Gutscheinen) sehr gering und es sind keine Verhaltenseffekte zu erwarten.“ Genauso wenig könne eine alleinige Verteilung von Schnuppertickets ohne Verteilung von Informationen einen signifikanten Umsteigeeffekt bewirken (FoPS-Bericht, S. 126). Eine höhere Aufmerksamkeitswirkung als die Verteilung beim Einwohnermeldeamt wird einer Kontaktierung der Neubürger auf dem Postweg zugesprochen (S. 134). Kernelemente erfolgreicher Kommunikation sind das

aktive Versenden eines Grundstocks an standardisierten Informationen in Kombination mit dem Angebot individueller Informationen.

Fazit und Ausblick

Intelligent gestaltetes Neubürgermarketing ist ein erprobtes und nachweislich erfolgreiches Instrument zur Förderung des Umweltverbundes. Die Mehreinnahmen für die Verkehrsunternehmen übersteigen die Kosten und die Städte können durch den verkehrsmittelübergreifenden Ansatz weitere umweltpolitische Ziele erreichen. Es ist zu hoffen, dass sich diese Form des Mobilitätsmanagements in Deutschland durchsetzt. Neubürger bilden aber nur eine Teilgruppe der Verkehrsteilnehmer. Deshalb werden von Omniphon weitere Kommunikationskampagnen entwickelt und durchgeführt. Im Mittelpunkt stehen unterschiedliche Zielgruppen, z. B. Senioren, potenzielle Abokunden und Bewohner in Stadtteilen, die von Systemmaßnahmen betroffen sind.

VCD REGIONAL

Verkehrsentwicklungsplan Dresden (VEP)

Im vergangenen Sommer bekam die OG Dresden eine Einladung von der Stadtverwaltung, an der Erarbeitung eines VEP für die Stadt Dresden mitzuarbeiten. Am 30.9.09 konstituierte sich der Runde Tisch mit vielen Verbänden und Interessengruppen sowie ÖPNV-Betreibern und der Transportwirtschaft. Vorgeschaltet ist ein Lenkungsausschuß. Beratend steht ein Wissenschaftlicher Beirat zur Seite. Ihm gehören verschiedene Professoren u. a. von der TU Dresden an. Zur Zeit erarbeiten wir die Forderungen des VCD an den VEP. Im Januar findet das nächste Treffen statt.

Einführung Busnetz 2010 in Dresden

Am 28.11. 2009 startete das neue Busnetz der DVB AG. Im Vorfeld wurde die VCD-Ortsgruppe zu dessen Bewertung herangezogen. Auch die Öffentlichkeit wurde einbezogen und konnte ihre Meinung äußern. Es gab verschiedene Kritiken von Anwohnern der Hepkestraße wegen der Linienführung der Linie 85 über ihre Straße, da sie befürchteten, dass kein Platz auf der Straße zum Parken ihrer Autos und zum Begegnen mit dem Linienbus wäre. Beim Start des neuen Netzes behinderte ein falsch parkendes Auto den Busverkehr. Die VCD-OG begleitete die Einführung mit mehreren Pressemeldungen, in denen u.a. eine Car-Sharing-Station als Ausgleich für weggefallene Parkplätze gefordert wurden. Am ersten Betriebstag fand auf dem Parkplatz am Pirnaischen Platz ein Fest mit einer Busrallye statt. Einige Fahrer verfuhren sich in der ersten Zeit. Inzwischen hat sich vieles eingespielt. Die VCD-OG findet am neuen Netz gut, dass viele bisher noch nicht angefahrene Gebiete in das ÖPNV-Netz aufgenommen wurden. Es wurden auch viele neue Haltestellen in Betrieb genommen.

Zweites Aktiventreffen beim VCD Elbe-Saale erfolgreich

Am 21.11.2009 fand in Leipzig das zweite Aktiventreffen des VCD LV Elbe-Saale statt, zu dem Teilnehmer aus drei Bundesländern kamen. Nach einem Bericht von der Bundesdelegiertenkonferenz stellte Torben Ibs von der Verbraucherzentrale Sachsen die Möglichkeiten zur Mitwirkung für örtliche VCD-Aktive im Projekt „für mich. für dich. fürs Klima.“ vor. Peter Hettlich, der von 2002 bis 2009 als MdB dem Verkehrsausschuss des Bundestages angehört hatte, stellte die Systematik der Bundesverkehrswegeplanung vor und berichtete von zahlreichen Straßenbauplanungen in der Region. Seine Folien sind im Internet zu finden unter www.vcd.org/elbe-saale/elbe-saale/aktiventref.php Anregungen zur Pressearbeit und anderen Möglichkeiten aktiv zu werden, kamen unter anderem von Eva Hannak aus der Bundesgeschäftsstelle. Der Wunsch, auch im Herbst 2010 wieder ein Aktiventreffen zu organisieren, wurde von allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern geteilt.

Vereinigte Fahrgastbeiräte

Zu einem Gedankenaustausch trafen sich am 27. November 2009 in Leipzig die Fahrgastbeiräte aus Gera, Halle/Saale, Leipzig und der DB Regio Sachsen. Auf diesem erstmaligen gemeinsamen Treffen sollte festgestellt werden, inwieweit es Schnittmengen im jeweiligen Themenspektrum gibt und ob es sinnvoll ist, Aktivitäten künftig abzustimmen oder zu bündeln.

Dabei wurde deutlich, dass die Themen der regionalen Fahrgastverbände, welche die Fahrgastinteressen der jeweiligen Stadtverkehre betreuen, nur selten den Problemstellungen im überregionalen Schienenverkehr entsprechen. Themenfelder für eine Zusammenarbeit wurden jedoch in den Bereichen Tarif und Kommunikation gesehen. Daher soll auch in Zukunft ein Austausch zwischen den Gremien stattfinden, welche dann bei Bedarf gemeinsam agieren.

Auto teilen auch in Gera?

Die Ortsgruppe Gera führte im September 2009 gemeinsam mit dem Grünen Haus Gera e. V. einen Gesprächsabend zu den Chancen eines CarSharing-Projektes in der 100.000-Einwohner-Stadt Gera durch. Neben einer Vertreterin des Geraer Verkehrsbetriebes GVB waren mehr als ein Dutzend interessierte Bürger anwesend, von denen einige die Erwartung hatten, es würde sich bereits um eine Auftaktveranstaltung handeln. Die beiden Vertreter von teilAuto stellten in erster Linie die Idee und das Prinzip von CarSharings vor. Zudem wurde versucht, Möglichkeiten für eine Realisierung in Gera aufzuzeigen. Dabei liegt für teilAuto der Schwerpunkt derzeit in der weiteren Etablierung des Carsharings in Jena und Weimar. Als Erfolg kann die am selben Abend ins Leben gerufene Initiative eines Besuchers gewertet werden, die sich die Etablierung eines Nachbarschaftsauto-Projektes in Gera vorgenommen hat. Die Ortsgruppe Gera wird sich dem Thema auch in Zukunft – zumindest begleitend – widmen.

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/donnerstags 10–12 Uhr
Büroleitung: Hildegard Schumann
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19, 01157 Dresden, Tel.: 0351.4218528
Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder: **Lutz Dressler (Dresden)** Presse, Straßenbau/Autos, Verkehrslärm, Rikschas
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de
Andreas Grimm (Erfurt) Verkehrspolitik, Fahrrad, Flugverkehr, Thüringen, E-Mail: anton_gustav@web.de
Karsten Imbrock (Dresden) Güterverkehr, Verkehrssicherheit, Kinder+Schüler, Sachsen, E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Ralf Kuke (Erfurt) Eisenbahn, ÖPNV, Fußgänger, E-mail: Erfurt@vcd.org
Matthias Reichmuth (Leipzig) Kooperationen,örtliche Ansprechpartner, E-Mail: Matthias.Reichmuth@web.de
Michael Schicketanz (Zahna) Projekt „für mich. für dich. fürs klima“, VCD-Länderrat, Sachsen-Anhalt, E-Mail: Wittenberg@vcd.org
Jürgen Störch (Radebeul) Schatzmeister, E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de
Gestaltung der Internetseite: Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org
Koordination Fahrgastbeiräte: Gilbert Weise, Gera, Tel: 0365.7112702, E-Mail: gw806@freenet.de

VCD-Bundesverband
Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin
Tel.: 030.2803 51-0 | Fax: 030.2803 51-10, www.vcd.org

UNSERE KONTAKTE VOR ORT

SACHSEN

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

Ortsgruppe Chemnitz NEU
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.4012426
E-Mail: chemnitz@vcd.org | *Treffen: AG „Stadtverträgliche Mobilität“ der Agenda 21, jeden 1. Dienstag im Monat, 17.30 Uhr im Techn. Rathaus, Annaberger Straße 89, 09120 Chemnitz*

Ortsgruppe Dresden
Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351.4218528
E-Mail: dresden@vcd.org | *Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr im Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18, 01067 Dresden,Tel.: 0351.4943-316*

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag im Monat, 19.30 Uhr (im VCD-Büro, vgl. Landesgeschäftsstelle)

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

Kreis Meißen
Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 0351.8306035
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

Kreis Mittelsachsen
Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731.212521
E-Mail: mittelsachsen@vcd.org

Kreis Nordsachsen
Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207.41506
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

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

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

SACHSEN-ANHALT:

Altmarkkreis Salzwedel
Eva Stützel, Bandau-Sieben Linden, Tel.: 039000.90875 (p.), 039000.51237 (d.), E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Anhalt-Bitterfeld
Christian Zschieschang, Köthen. Tel.: 03496.405227
E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Kreisgruppe Burgenlandkreis
Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445.772894,
E-Mail: juereuter@t-online.de | *Treffen: Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat, 19.30 Uhr in der Taverne „Zum 11. Gebot“, Domplatz 21, 06618 Naumburg*

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

Dessau-Roßlau
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.6614082, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Mittwoch im Monat, 20 Uhr im Kiez im Dachgeschoss, Bertold-Brecht-Straße 29/29a, 06844 Dessau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Jürgen Bruder, Tel.: 0345.6871264, E-Mail: Halle@vcd.org
Treffen: nach Vereinbarung

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

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

THÜRINGEN

Ortsgruppe Erfurt
Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0361.4212781, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Dienstag im Monat, 20 Uhr im „Gasthaus Moser“, Michaelisstraße 37, 99084 EF

Ortsgruppe Gera
Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365.8311338, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Podium“, Schloßstraße 1, 07545 Gera

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

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

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), Dr. Thomas Hoscislawski, 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 2/2010 ist der 17.04.2010, Ausgabe erscheint am 15.05.2010
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351 4519309 oder 0172 9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Mothes (Titel), Wikipedia (S. 2), Schneider (S. 3), Wölpert (S. 8), Reichmuth (S. 10)

Jetzt das tun, was da und dort anliegt. Ein einzelnes Ticket bringt Sie hin oder zurück. Heute mehr als 2-mal unterwegs? Dann besser Tageskarte wählen. **MDV-Infotelefon 01803 223399*, www.mdv.de**

In Mitteldeutschland
gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n