VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

1 | 2012

In diesem Heft:

- Einladung zur Jahreshauptversammlung
- Verkehrsmittelwahl
- Leipziger Radverkehrsplan
- Abwärtsspirale im sächsischen SPNV

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**

Geraer Entdeckungen

Kennen Sie Gera? Nein? Dann seien Sie neugierig! Einst war die Stadt eine von vielen kleinen Residenzen, die auch noch heute im Land der Dichter, Denker und Bratwürste mit heimeiligen Fachwerkflair zu finden sind. Abseits der Spuren von Goethe, Schiller oder Bach hatte sich die Stadt in Deutschland über die Jahrhunderte einen Namen durch ihre Garne und Stoffe, später durch ihren Maschinenbau gemacht. Siedlung und Fabriken waren eng miteinander verwoben und die Zahl der Schornsteine überstieg immer die der Kirchtürme. Mit der DDR verschwanden Industrie, Staub und Schornsteine. Über die Jahrhunderte hatten Stadtbrände, Industrialisierung, Krieg, DDR-Städtebau und zuletzt der Bevölkerungsschwund die Stadt immer wieder verändert und ihr Gesicht aufs Neue geprägt. Heute ist Gera grüner und luftiger. Es lädt ein, abseits der großen Touristenrouten kulturell Interessantes aus 775 Jahren Stadtgeschichte zu entdecken!

Mit dem Regionalverkehr der Bahn ist Gera aus allen Richtungen gut zu erreichen. Deshalb beginnt unsere Entdeckungstour am Hauptbahnhof. Von hier aus gelangen Sie auf geradem Weg zum Markt. Um sich einen Überblick zu verschaffen, lohnt ein Aufstieg auf den Turm des Renaissancerathauses (immer samstags ab 14 Uhr). Die Stadt und der schöne Marktplatz mit Stadtapotheke und Simsonbrunnen liegen Ihnen zu Füßen. Wer nicht in die Höhe mag, kann am Nikolaiberg in die Geraer Höhler, tief liegende Bierkeller aus dem späten Mittelalter, hinabsteigen und Interessantes über die Brau- und Stadtgeschichte erfahren. Der Höhler Nr. 188, heute zum Naturkundemuseum gehörend, präsentiert faszinierende Minerale in einem ganz besonderen Licht und Ambiente der Unterwelt. Wer mit Kindern unterwegs ist, dem sei die Ausstellung im darüber liegenden Naturkundemuseum im Schreiberschen Haus, dem ältesten Bürgerhaus der Stadt, empfohlen (www.gera.de).

Gleich gegenüber dem Museum lohnt ein Blick in die Salvatorkirche, deren barockes Äußeres ein Inneres ganz im Jugendstil bewahrt. Nicht weit davon entfernt befindet sich in der Greizer Straße das Museum für angewandte Kunst (MAK) mit einer bedeutenden Sammlung zu Keramik und der Kunst des Art deco. Rund um diese Straßenzüge findet alle zwei Jahre die Höhler-Biennale statt. In deren Mittelpunkt stehen Kunstinstallationen, die mit dem dunklen Ausstellungsort in ein einzigartiges Wechselspiel treten. Die nächste Biennale findet zwar erst 2013 statt, aber dies sollten Sie sich unbedingt ansehen! (www.hoehlerbiennale.de)

Auf eine Reise durch Stadt- und Industriegeschichte können Sie im modern gestalteten Stadtmuseum gehen. Hier erfahren Sie, wie Gera von einer Ackerbürger- und Residenzstadt zum Industriezentrum der Gründerjahre wuchs. Maschinenbau und Textilindustrie verhalfen der Stadt zur Blüte. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts zählte Gera zu den reichsten Städten Deutschlands. Modernes Leben zog ein. Bereits 1892 wurde eine Straßenbahn gebaut, in den 20er Jahren das erste Hochhaus in Thüringen. Von der wirtschaftlichen Blüte künden heute noch eine Vielzahl imposanter Villen. Bei einer speziellen Park- und Villentour können Sie einige davon entdecken (www.gera-tourismus.de).

Wen es eher ins Grüne zieht, der sollte vom Bahnhof in Richtung Untermhaus aufbrechen. Der Stadtteil, früher unterm Haus des Fürsten gelegen, hat sich bis heute Charme und Gemütlichkeit bewahrt. Zunächst geht es am schmucken Jugendstiltheater, das Theaterbühne und Konzertsaal unter einem Dach vereint, vorbei zum Küchengarten. Das andere Ende dieses Parks markiert die Orangerie, heute eine Kunstgalerie. Bis zum 18. März ist dort die Ausstellung „Otto Dix – retrospektiv“ zu sehen, die dem 120. Geburtstag des in Untermhaus geborenen Malers gewidmet ist. Zum Geburthaus des Künstlers neben der gotischen Marienkirche, heute ein Museum, gelangt man über die Küchengartenallee und die Untermhäuser Brücke. An warmen Tagen lädt das Brückencafé ein, hier eine Pause zu machen. Zu Speisen und Getränken gibt es von unten gratis eine kühle Brise von der dahineilenden Weiße Elster.

Wer nach dem Besuch bei Dix erst einmal ausspannen will, kann dies im benachbarten Hofwiesenpark tun. Kinder sind begeistert vom fantasievollen Spielplatz, der wie der gesamte Park zur Bundesgartenschau 2007 entstand. An Untermhaus grenzt der Geraer Stadtwald. Wer dort hin möchte, sollte den Weg über Schloß Osterstein, früher Residenz der Fürsten Reuß jüngere Linie, nehmen. Nach Kriegszerstörung und Sprengung im Jahr 1962 sind heute noch Bergfried, Schlossgarten und Amtsgebäude zu finden. Dort und in der alten Schlosswache gibt es des Öfteren Ausstellungen und vom Terrassencafé belohnt der schöne Blick über die Stadt für den Aufstieg.

Übrigens: Wer aktiv sein will, dem sei empfohlen, seine Stadtentdeckung mit einem Ausflug auf dem Rad entlang der Elster nach Bad Köstritz oder Wünschendorf zu verbinden. Dies bietet sich an, denn Fahrräder kann man in Thüringer Nahverkehrszügen kostenlos mitnehmen.

Viel Spaß beim Entdecken wünscht Ihnen
Ihr Jens Schneider

EDITORIAL

Alltagswege…

… werden von objektiven Umständen und subjektiven Gewohnheiten bestimmt. Unser häufigster Weg im Alltag ist der zur Arbeit oder Ausbildung. Auf diesen stellen sich Routinen ein, die auch in andere Lebensbereiche ausstrahlen. Wie sich diese auf unsere Verkehrsmittelwahl auswirken, erfahren Sie in diesem Heft.

Damit möglichst viele Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können, müssen Städte, Kreise und Länder die Voraussetzungen dazu zu schaffen. Ein Punkt dabei ist, durch gezielte Radverkehrsplanung die gewünschten Ziele, schnell, direkt und sicher gegenüber Individualverkehr sowie Fußgängern zu erreichen.. Wichtige Instrumente dazu sind Radverkehrspläne. In dieser Ausgabe berichtet der Radverkehrsbeauftragte der Stadt Leipzig über die Aufstellung und Ziele der kommunalen Planung in der Messestadt. Leipzig ist in der Region eine der Städte, die vom ADFC mit Blick auf die Radverkehrsfreundlichkeit im bundesweitem Vergleich mit am besten beurteilt wurden.

Sind für die Alltagswege längere Strecken zu bewältigen, sollte sich als Alternative die Bahn anbieten. Um attraktiv für Pendler und Gelegenheitsnutzer zu sein, müssen aber Angebotsdichte und Vertaktung stimmen. Einerseits wurde in den letzten Jahren durch die Besteller viel erreicht, jedoch gilt es auch, durch die Bereitstellung öffentlicher Mittel diese Daseinsvorsorge sicher auszugestalten. Besonders in Sachsen kam es im vergangenen Jahr auf Grund der drastischen Mittelkürzungen zum Wegfall von Angeboten, was eine Spirale von Folgeerscheinungen in Bewegung brachte. Engagierte VCD-Mitglieder haben hier im Vorfeld Initiative ergriffen und die Folgen dieser Entwicklung einer breiten Öffentlichkeit bekannt gemacht. Dabei wurde auch eine Zusammenarbeit mit den sächsischen Großstädten und vielen Landtagsabgeordneten erreicht, welche durch die Argumente überzeugt werden konnten.

Dieses Beispiel zeigt, dass die verbandspolitische Arbeit des VCD wichtig ist und vom Engagement der Aktiven lebt. Welche Ziele in diesem Jahr in Angriff genommen werden, können auch Sie zur Jahresmitgliederversammlung in Gera erfahren und mitbestimmen. Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 7	Fahrrad
Seite 9	SPNV
Seite 10	Regional
Seite 11	Ansprechpartner vor Ort

LESERBRIEF

Zum Artikel „Pro und Kontra Saaleausbau“, NW 3/2011, schrieb Uwe Arnold an uns:

„Ich habe lange überlegt, ob ich überhaupt etwas dazu schreibe. War es wirklich notwendig, Herrn Sprinzek Platz in unserer Zeitung einzuräumen? Ein Artikel, der ein Zitat nach dem anderen bringt, ohne wirkliche Argumente. Wenn Ihr ein Pro und Contra darstellen wollt, dann müsst Ihr Fragen an beide vorgeben, so dass sich das Mitglied aus den Antworten dann ein Bild machen kann. Solche Propaganda-Artikel kann ich regelmäßig bei uns in Sachsen-Anhalt in der Tageszeitung lesen, da muss der VCD keinen wertvollen Platz in seiner Mitgliederzeitung verschwenden. Die Variante mit den Fragen hätte auch den Charme, dass sich die Protagonisten auf ihre Argumente konzentrieren müssen.“

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2012 des VCD-LV Elbe-Saale e.V.

Der Vorstand des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale lädt Sie recht herzlich zur Jahreshauptversammlung am 24. 3. 2012 in Gera ein.

Ort: Konferenzraum im Hauptbahnhof Gera (Eingang neben Haupteingang Hauptbahnhof)
Zeit: 24. März 2012, 11–15 Uhr

Tagesordnung:
- Begrüßung und Vorstellungsrunde
- Feststellung der Beschlussfähigkeit
- Wahl der Versammlungsleitung und Protokollführung
- Bericht des Vorstandes und Diskussion

Mittagspause

- Bericht des Schatzmeisters zum Jahr 2011
- Bericht der Kassenprüfer
- Entlastung des Vorstandes
- Beschlüsse und Verabschiedung des Haushaltes 2012
- Berichte aus den Arbeitsgruppen und regionalen Gliederungen
- Anträge

Gastreferat: *„KombiBus in der Uckermark – eine Antwort auf den demografischen Wandel“ (Referent: Herr Constantin Pitzen)*

Für ein Mittagessen und Getränke ist gesorgt.
Im Anschluss besteht die Möglichkeit zu einer kleinen Stadtführung (Dauer ca. 1 Stunde).

Titelbild: Die Verkehrsmittelwahl hängt auch von der Attraktivität der Angebote ab. Eine moderen Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs ist dabei wesentlich. Unser Bild zeigt den Hallenser Markt. Foto: Jan Krehl

MAGAZIN

Ende der Radwege-Benutzungspflicht in Dessau-Roßlau

Die Stadt Dessau-Roßlau hat beschlossen, ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) aus dem Jahr 2010 jetzt umzusetzen. Demnach dürfen Radfahrer nur dann zur Benutzung von Radwegen verpflichtet werden, wenn eine Fahrt auf der Straße besonders gefährlich ist. Dessau-Roßlau will jedenfalls bis zum Frühjahr 80 Prozent seines Straßennetzes für Radler freigeben. Die blauen Radwegeschilder, die Radfahrer zur Benutzung dieser Wege verpflichten, sollen dann an den betreffenden Stellen abmontiert werden.

Damit ergibt sich für die Radfahrerinnen und Radfahrer eine Wahlfreiheit, ob sie die in Dessau-Roßlau durchaus zahlreichen Radwege oder die Fahrbahnen nutzen. Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) begrüßte die Neuregelung. Ein ADFC-Vertreter sagte der Mitteldeutschen Zeitung, eine solche Regelung werde auch für Halle und Magdeburg angestrebt.

Verkehrsforscher hatten bereits länger festgestellt, dass das subjektive Sicherheitsempfinden auf getrennten Radwegen weit höher sei als die tatsächliche Sicherheit. Durch die räumliche Abtrennung von der Straße werden Radfahrerinnen und Radfahrer häufig aus der Windschutzscheiben-Perspektive kaum wahrgenommen und geraten an Kreuzungen dann in Gefahr, wenn sie vor abbiegenden Pkw und Lkw auftauchen. Der VCD erwartet, dass bei einer allgemeinen Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht schnellere Radfahrerinnen und Radfahrer auf die Fahrbahnen ausweichen werden, wenn deren Belag ein besseres Fortkommen ermöglicht oder auf den Radwegen langsamere Radler unterwegs sind. Somit kann diese Aufhebung der Benutzungspflicht die Attraktivität des Radfahrens steigern.

Umweltzonen dienen der Gesundheit

Bei der Einführung der Umweltzonen in Deutschland war regelmäßig umstritten, ob diese Zonen ihren Hauptzweck erfüllen, nämlich die Gesundheit zu schützen. In Leipzig, Halle und Magdeburg gelten sie schon, in Erfurt ist die Einführung in der Diskussion. Nun haben Leipziger Umweltmediziner nachgewiesen, dass der Nutzen eintritt, indem sie die Notfalleinsätze in Leipzig auswerteten. Mehr als zwei Drittel der Notfalleinsätze hatten ihre Ursache in Herz-Kreislauf- und in Atemwegserkrankungen.

Entscheidend für den Unterschied sind leichter Dieselruß und ultrafeine Partikel mit bis zu 100 Nanometer Größe. Bereits ein Anstieg der Anzahl dieser sehr kleinen Partikel um 1000 pro Kubikzentimeter führte zu etwa fünf Prozent mehr Notfalleinsätzen wegen einer plötzlich auftretenden Fehlregulation des Blutdrucks.

Im 3sat-Magazin „nano“ folgerte Dr. Ulrich Franck vom Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ) in Leipzig: „Eine Verringerung der Fahrleistung von Dieselfahrzeugen mit veralteter Technik kann deshalb tatsächlich die gesundheitliche Gefährdung der Stadtbewohner verringern. Und das auch dann, wenn ein möglicher Effekt auf die Einhaltung der gesetzlichen massenbezogenen Grenzwerte wegen des Witterungseinflusses erst über mehrere Jahre hinweg nachgewiesen werden kann.“

Der VCD fordert, die Wirksamkeit von Umweltzonen dadurch zu steigern, dass auch die Emissionen von Baumaschinen, Schiffen und Diesellokomotiven gesenkt werden. Auch in diesen Bereichen müsse das Ziel sein, in Umweltzonen nur Fahrzeuge und Maschinen mit Rußfilter zuzulassen.

Nähere Informationen: www.vcd.org/umweltzone.html

B 87 n: Staatsregierung korrigiert Entscheidung des Regionalen Planungsverbandes

In den beiden letzten Jahren kam es zu einem umfangreichen Planaufstellungsverfahren, mit dem eine geeignete Trasse für ein Straßenneubauprojekt des Bundesverkehrswegeplans (B 87 n) von Leipzig über Torgau in Richtung Cottbus gesucht wurde. Nach 4000 Einwendungen von Einwohnern, insbesondere aus dem Raum Taucha bei Leipzig, wurde vom Regionalen Planungsverband Leipzig-Westsachsen im Regionalplan festgelegt, dass eine Trasse bevorzugt nördlich an Taucha vorbeiführen sollte und dann in der Nähe des BMW-Werks auf die A 14 treffen würde. Falls aus wirtschaftlichen oder verkehrlichen Gründen diese Trasse ausscheidet, wäre danach ein Neubau südlich von Taucha nur unter Nutzung vorhandener Straßentrassen möglich, um die wertvolle Parthenaue nicht zu zerschneiden.

Nachdem dieses Planverfahren abgeschlossen und der Regionalplan zur Genehmigung eingereicht wurde, genehmigte das sächsische Innenministerium den Plan nur unter dem Vorbehalt, dass auch Trassenvarianten südlich von Taucha im Ausnahmefall zulässig sein könnten, wenn sie zu keiner neuen Zerschneidung der Partheaue führen oder diese Zerschneidung zumindest minimieren würden. Nach Ansicht des Ministeriums wurde damit die Festlegung im Regionalplan lediglich präzisiert und klargestellt, dies widerspricht allerdings dem eindeutigen Votum der Bevölkerung für eine Trassenführung nördlich von Taucha und damit außerhalb der Partheaue.

Unterdessen hat das Bundesamt für Straßenwesen die Ergebnisse der manuellen Verkehrszählung von 2010 veröffentlicht. Danach sind auf der B87 zwischen Eilenburg und Jesewitz 7600 Fahrzeuge am Tag unterwegs, zwischen Torgau und Mockrehna sind es 8900. „Von den für 2015 vorhergesagten rund 25000 ist die Region weit entfernt“, zitiert die Leipziger Volkszeitung Bernd Brandtner vom Kreisvorstand der Bündnisgrünen in Nordsachsen. Und von Herzberg nach Zwethau, also über die Landesgrenze von Brandenburg nach Sachsen, pendelten nur 4200 Fahrzeuge täglich.

Das Bundesverkehrsministerium hat – sehr zum Ärger des nordsächsischen Landrats Czupalla – bereits angedeutet, dass für eine vierspurige Trasse der verkehrliche Bedarf nicht mehr gegeben ist und strebt eine dreispurige Trasse an.

Der VCD hofft, dass auch die dreispurige Variante in den Schubladen bleibt und die Steuergelder lieber in den Erhalt des vorhandenen Straßennetzes sowie in den öffentlichen Verkehr investiert werden.

Mehr zum Thema: www.alternative-b87.de; www.pro-parthenaue.de/

Insel Usedom, Koserow 4 FeWo
- nur 3 min. zum Ostseestrand -
süd/west-Terrasse/Blk., 1-4 P, 2-3 Zi., Kamin
Bahnhofstransfer, TV, DVD, kinderfreundlich
Hunde gern gesehen, EBK, WM, Bj. 2007, Internet, Blick ins Grüne
34 - 89 € / Tag www.ihreferien.de 0341/3196200
ANZEIGE

Determinanten der Verkehrsmittelwahl Mit welchem Verkehrsmittel kommen wir zur Arbeit und warum?

Kathrin Viergutz

Rund 13 Prozent[1] der in Dresden zurückgelegten Wege sind Wege zur Arbeitsstelle. Die Besonderheit der Betrachtung des Reisezwecks Berufsreise liegt in der Regelmäßigkeit der Verkehrsnachfrage. Gewöhnlich werden Berufsreisen regelmäßig an mehreren Tagen der Woche zu häufig ähnlichen Tageszeiten und festen Zyklen und mit regelmäßig derselben Quelle und Senke (Wohnung und Arbeitsplatz, auch umgekehrt) unternommen. Diese Eigenschaft der Berufsreise führt dazu, dass Individuen ihr Verkehrsverhalten routinisieren, was die Wahrscheinlichkeit einer Änderungsbereitschaft in Bezug auf das gewohnte Verkehrsverhalten verringert. Die Entscheidung für ein Verkehrsmittel zur Bewältigung eines Weges erfordert vom Verkehrsteilnehmer die Kenntnis der zur Verfügung stehenden Mobilitätsalternativen. Dabei spielt die Wahrnehmung der Eigenschaften der Verkehrssysteme eine entscheidende Rolle.

Im Rahmen meiner Abschlussarbeit des Studienganges Verkehrswirtschaft der Technischen Universität Dresden habe ich eine Studie durchgeführt, welche die Determinanten der Verkehrsmittelwahl von Großstadtbewohnern auf dem Weg zur Arbeitsstelle erforscht. Dabei wurde untersucht, welche grundsätzlichen Überlegungen angestellt werden, wenn sich ein Individuum für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels aus einer Menge zur Verfügung stehender Verkehrsmittel für den Arbeitsweg entscheidet. Außerdem wurde die Wahrnehmung von Eigenschaften der Verkehrssysteme untersucht, wodurch Wahlentscheidungen von Verkehrsteilnehmern nachvollziehbar gemacht werden sollen. Dies geschah am Beispiel der Beschäftigten des Neuen Rathauses der sächsischen Landeshauptstadt Dresden. Das Rathaus ist im Innenstadtbereich gelegen und vollständig ins Verkehrskonzept integriert, wodurch gewährleistet ist, dass für die Studienteilnehmer mehrere Mobilitätsalternativen existieren. Der Stichprobenumfang beträgt 52 und gilt daher nicht als repräsentativ.

Kenngrößen der Beeinflussung von Nutzenempfindungen von Verkehrsteilnehmern sind:

- demographische und sozioökonomische Variablen
- psychographische Variablen: Werte und allgemeine Einstellungen
- Zugehörigkeit zu sozialen Systemen: Kultur, Subkultur, Familienverhältnisse, Bezugsgruppe, soziale Schicht
- situative Variablen: Fahrtzweck, Tageszeit
- geographische Variablen: Zurückgelegte Quell-Ziel-Relation
- bisheriges Verhalten

Dabei existieren vielfältige Gründe für die kurzfristige und langfristige Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels:

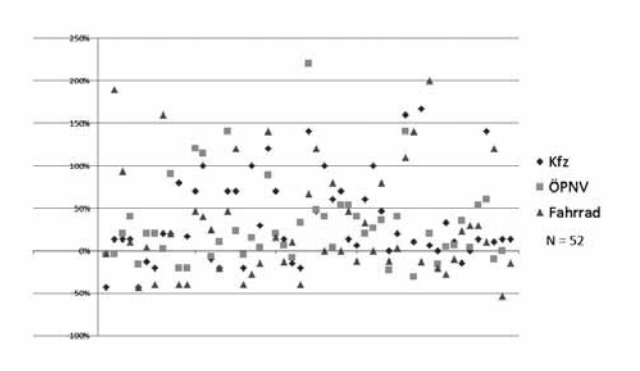
- Kostenersparnis, Effizienz
- Zeitersparnis, gute Verbindung
- Bequemlichkeit der Nutzung
- Bequemlichkeit des Fahrzeugs
- Weniger Stress
- Wetter, Witterung, Glätte
- Mangel an Alternativen, kein Kfz
- Mangel an Information
- Fehlendes Interesse an der Suche nach Alternativen, Gewohnheit
- Komplexität, hoher Informationsbeschaffungsaufwand
- Freude an der Nutzung des Modus
- Identifikation, Projektion
- Unabhängigkeit und Flexibilität
- Beschäftigung während der Fahrt
- Mitnahme von Personen
- Mitgenommen werden, Angebot einer Fahrgemeinschaft
- Abstimmung, Koordination
- Kürze der Relation
- Streik, Verhinderung
- Gesundheitliche Einschränkungen
- Fitness, Gesundheit, Sport
- Ökologische Aspekte
- Privatheit, Gesellschaft
- Sicherheitsgefühl (Gewalt)
- Sicherheitsgefühl (Verkehrsunfälle)
- Abgangsprobleme (Parkplatz)
- Transport von Sachen
- Verbindung mit weiteren Aktivitäten

Der Motorisierungsgrad der Befragten, bezogen auf den Besitz eines Pkw, beträgt 77 Prozent, lediglich zwei der Befragten besitzen keinen Pkw-Führerschein und 87 Prozent der Befragten besitzen mindestens ein Fahrrad. Alle Befragten gaben an, im Besitz eines Job-Tickets zu sein, welches sie zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel berechtigt. Rund 77 Prozent der Befragten nutzen zur Bewältigung des Weges zur Arbeitsstelle gewöhnlich öffentliche Verkehrsmittel, 15 Prozent bevorzugen das Auto und vier Prozent entscheiden sich regelmäßig für das Fahrrad.

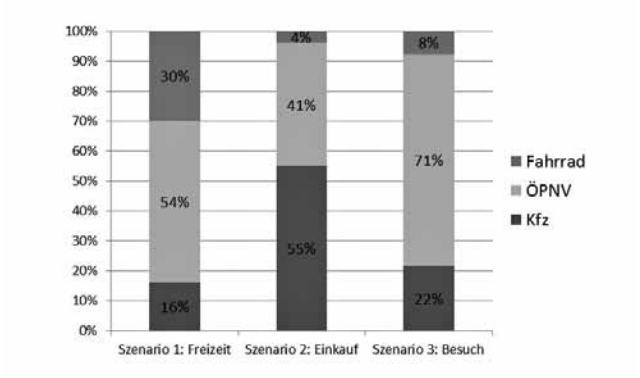
Die Analyse der absoluten Häufigkeit der von den Befragten aufgeführten Gründe zur Wahl des gewohnten Verkehrsmittels auf dem Weg zur Arbeitsstelle ergab, dass 28 der 52 Befragten Zeitersparnis als Grund für die Wahl des gewohnten Verkehrsmittels angaben. Für 19 Befragte spielt die Kostenersparnis, und für 13 Befragte die Bequemlichkeit der Nutzung des Modus eine entscheidende Rolle. Neun Befragte begründeten die Wahl des Modus mit der Kürze der Relation und sieben Befragte entschieden sich zur Vermeidung von Stress für ihr gewohntes Verkehrsmittel. Dabei spricht für 88 Prozent der Kfz-Nutzer und für 50 Prozent der ÖPNV-Nutzer die Zeitersparnis für die Wahl ihres favorisierten Verkehrsmittels. Für 48 Prozent der ÖPNV-Nutzer stellen öffent-

[1] Vgl. Ahrens, G.-A. (Hrsg.): Mobilität in Dresden und Umland – Ergebnisse der Verkehrserhebung System repräsentativer Verkehrserhebungen SrV 2008, Sonderveröffentlichung, Technische Universität Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Dresden 2010, S.9.

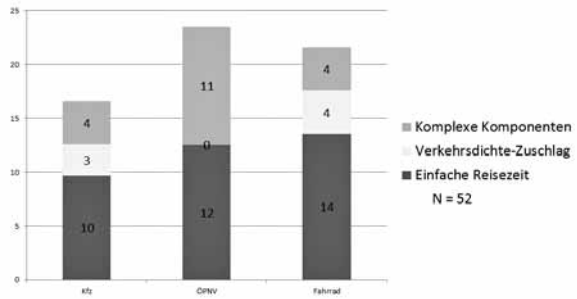
liche Verkehrsmittel eine kostengünstige Mobilitätsalternative dar, auch aufgrund der geringen Ad-hoc-Kosten, die durch den Besitz eines Job-Tickets zu entrichten sind.



Auf die Entscheidungsfindung haben die Eigenschaften, welche einem Verkehrsmittel zugesprochen werden, einen erheblichen Einfluss. Den Studienteilnehmern wurden drei Szenarien mit den Wegezwecken Freizeitaktivität, Einkauf sowie privater Besuch vorgestellt, die sich mit einem gewöhnlichen Arbeitstag verbinden lassen. Die Befragten wurden aufgefordert, das Verkehrsmittel zu nennen, welches sie für diesen Zweck bevorzugen würden, vorausgesetzt, ihnen stünden die Verkehrsmittel Kfz, ÖPNV und Fahrrad uneingeschränkt zur Verfügung. Für den Einkauf und den damit verbundenen Transport von Sachen stellt das Kfz das am häufigsten gewählte Verkehrsmittel dar, wohingegen für eine sommerliche Freizeitaktivität öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad bevorzugt werden. Insgesamt werden öffentliche Verkehrsmittel bevorzugt genutzt, insbesondere für Besuchsaktivitäten, was auch darauf zurückzuführen ist, dass den Befragten die Stadtteile Gruna und Striesen als Ziel genannt wurden, die unweit des Neues Rathauses Dresden gelegen und gut ins Netz der Dresdner Verkehrsbetriebe AG integriert sind.



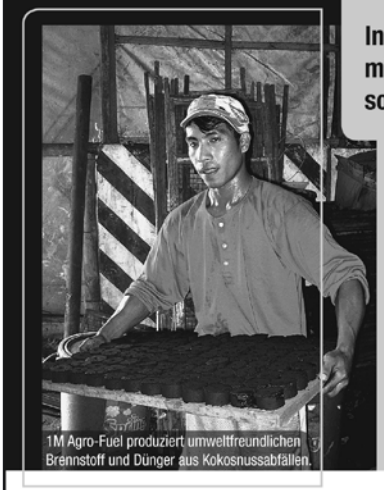
Weiter wurden die Befragten aufgefordert, für genannte Eigenschaften dasjenige Verkehrsmittel zu nennen, dem diese Eigenschaften für den Arbeitsweg am treffendsten zuzuschreiben sind. Die abgefragten Eigenschaften sind Preisgünstigkeit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Flexibilität. Rund 75 Prozent der Befragten bescheinigen dem Fahrrad die höchste Preiswertigkeit für den Weg zur Arbeitsstelle, wohingegen Bequemlichkeit eine Eigenschaft ist, die lediglich zwei Prozent der Studienteilnehmer als erstes dem Fahrrad zusprechen. Das Kfz wird von 67 Prozent als das bequemste und von 54 Prozent als das schnellste Verkehrsmittel erachtet. Damit entfallen auf das Kfz in den Bereichen Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Flexibilität die jeweils höchsten Anteile, wohingegen nur für zwei Prozent der Befragten das Kfz die preisgünstigste Mobilitätsalternative darstellt. Für 22 Prozent der Befragten gilt das Fahrrad, für 70 Prozent das Kfz als das flexibelste der genannten Verkehrsmittel. Den öffentlichen Verkehrsmitteln wird mit einem Anteil von 38 Prozent Schnelligkeit und 31 Prozent Bequemlichkeit zugesprochen.



Mit Dank an die Professur für Verkehrsökonometrie und -statistik der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ der TU Dresden. Die vollständige Studie kann unter mail@kathrinviergutz.de angefordert werden. Diskussion und Anregungen bitte ebenfalls an diese Adresse.

ANZEIGE

GELDANLAGE
MIT MEHR WERT


1M Agro-Fuel produziert umweltfreundlichen Brennstoff und Dünger aus Kokosnussabfällen.

In Menschen investieren – mit finanziellem und sozialem Gewinn

Oikocredit vergibt Kredite zum Beispiel an kleine Unternehmen wie 1M Agro-Fuel (Philippinen). Investieren Sie mit einer nachhaltigen Geldanlage in mehr Gerechtigkeit.

Anteile zeichnen ab 200 Euro!

Oikocredit Förderkreis
Mitteldeutschland e.V.
Tel.: 0391-59 77 70 36
mitteldeutschland@oikocredit.org
www.oikocredit.org

OIKO CREDIT
in Menschen investieren

Ein Bericht zum Radverkehrsentwicklungsplan in der Stadt Leipzig 2010-2020

Jan Rickmeyer/Fahrradbeauftragter der Stadt Leipzig

Die Stadt Leipzig will den Radverkehr weiter fördern. Dieses Engagement führt die Bestrebungen der Vergangenheit, Radfahren noch attraktiver, sicherer und beliebter zu machen, fort. Eine radverkehrsfreundliche Verkehrsinfrastruktur führt zu einer höheren Lebensqualität, trägt zu einer familienfreundlicheren Stadt bei und ist damit auch ein wichtiger Standortfaktor. Ein stärkerer Radverkehrsanteil an den täglichen Wegen entlastet zudem durch weniger Lärm und weniger Schadstoffemissionen die Umwelt und schont das Klima.
Der zur Zeit im Entwurf befindliche Radverkehrsentwicklungsplan 2010–2020 ist das Fachkonzept der Stadt Leipzig zur Förderung des Radverkehrs, der aus einem klassischen Radverkehrskonzept zur Planung der Verkehrsinfrastruktur und weiteren sogenannten „weichen" Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs besteht.

Grundlage

Die Stadt Leipzig hat im Jahr 2002 mit dem Handlungskonzept zur Förderung des Radverkehrs die Aufgaben und Maßnahmen zur Entwicklung und Förderung des Radverkehrs zusammengefasst und konzeptionell weiterentwickelt sowie Ziele und Maßnahmen für die folgenden Jahre fortgeschrieben. Mit einem Stadtratsbeschluss wurde das Handlungskonzept als Grundlage der Arbeit der Stadt Leipzig auf dem Gebiet der Radverkehrsförderung ab 2002 bestätigt. Wesentlicher Bestandteil dieses Handlungskonzeptes war ein 20-Punkte-Programm zur Radverkehrsförderung, dessen Umsetzung mit dem Radverkehrsentwicklungsplan 2010–2020 fortgeschrieben und an die geänderten Rahmenbedingungen für das gesamte Stadtgebiet angepasst wird.

Zu den geänderten Rahmenbedingungen gehören unter anderem Hinweise, die sich aus dem Nationalen Radverkehrsplan 2002–2012 und der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen (2005) als neue Vorgaben und Standards ergeben. Nicht zuletzt zählt dazu aber auch der steigende Einsatz von E-Bikes und Pedelecs (Fahrräder mit Voll-Elektromotor bzw. mit elektrischer Unterstützung) sowie die mit den Auswirkungen des demografischen Wandels verbundenen Veränderungen der Nutzungsschwerpunkte des Fahrrades.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Entwurf des Radverkehrsentwicklungsplans wurde in den zuständigen Fachausschüssen, den Stadtbezirksbeiräten und den Ortschaftsräten diskutiert, beraten und votiert. Mehr als 100 Zuschriften, Stellungnahmen und E-Mails mit über 1000 Einzelhinweisen zum Entwurf sind eingegangen und wurden abgewogen. Viele Hinweise von Bürgern gab es zu spezifischen Fragen der Radverkehrsführung, die im Einzelnen nicht die Maßstabsebene des Radverkehrsentwicklungsplans betrafen, aber als Einzelthemen durch die Verwaltung weiterverfolgt und geprüft werden. Themen und Fragen, die auf die strategische Ausrichtung des Radverkehrs eingehen, wurden berücksichtigt und im Radverkehrsentwicklungsplan aufgenommen, soweit möglich. Bei Maßnahmen, die außerhalb des Betrachtungszeitraums des Radverkehrsentwicklungsplans liegen, wurde entschieden, inwieweit vorbereitende Maßnahmen in den nächsten Jahren ggf. erforderlich sind, um eine spätere Realisierung zu ermöglichen. Diese Maßnahmen wurden dann in der Regel als „ergänzende Maßnahmen" aufgenommen und in den Plänen dargestellt.

Im Frühjahr 2011 sind noch einmal intensive Abstimmungen mit den Ämtern der Stadt, den Teilnehmern der Arbeitsgemeinschaft Radverkehrsförderung und mit den Vertretern des Umlandes sowie des Grünen Rings und Neuseenlandes geführt worden. Im Ergebnis wurde die Umsetzung eines inneren Fahrradrings innerhalb des Promenadenrings ergänzt und ein weiterer Beschlusspunkt aufgenommen. In diesem Beschlusspunkt wurde die Bedeutung des touristischen Radverkehrs neben dem Alltagsverkehr betont, der insbesondere bei der Entwicklung fahrradtouristischer Routen mit dem Umland wichtig ist.

Ziele

Die Stadt Leipzig möchte den „Radverkehr als System" weiterentwickeln, um den Anteil des Radverkehrs im Alltagsverkehr dauerhaft zu erhöhen. Radfahren soll als vollwertiges Alltagsverkehrsmittel noch stärker in den Mittelpunkt gerückt werden und ganzjährig nutzbar sein. Für den Nutzer soll das Fahrrad zunehmend eine bewusste Option und Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden. Neben dem Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur als wesentlicher Voraussetzung zur Fahrradnutzung sind vor allem Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit von Bedeutung. Messbare Ziele helfen dabei, Leitbilder umzusetzen und die Umsetzung zu kontrollieren. Daher wurden drei Ziele entwickelt.

Ein Ziel ist die Steigerung des Radverkehrsanteils an den täglichen Wegen (Modal Split) von 14,4 % im Jahre 2008 auf 18 % im Jahre 2020. Wichtig dabei ist, den Umweltverbund insgesamt zu fördern. Das heißt, sowohl den Fußgängeranteil auf dem heutigen Niveau von rund 27 % der täglichen Wege zu halten, den ÖPNV-Anteil von 18,8 % (2008) auf 25 % zu steigern als auch Radverkehr auf 18 % zu erhöhen. Sollte dieses Ziel erreicht werden, würde das bedeuten, dass im Vergleich zur heutigen Situation rund ein Viertel der heute mit dem Pkw erledigten Wege zukünftig zusätzlich mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden und der Anteil des Umweltverbundes bei ca. 70 % der täglichen Wege liegen wird.

Ein weiteres Ziel beschreibt, dass die Anzahl der Schwerverletzten und getöteten Radfahrer im Vergleich zu 2008 je Einwohner und bezogen auf die Verkehrsleistung im Radverkehr bis zum Jahr 2025 um 25 % gesenkt werden soll. Dieses Ziel kann erreicht werden, wenn sich bei Zunahme der Radfahrten die Gesamtzahl der individuell gesteuerten Fahrzeuge nicht wesentlich erhöht, sondern tendenziell eher verringert (z. B. durch eine stärkere Nutzung des ÖPNV),

wenn ausreichend attraktive Radverkehrsanlagen angeboten werden können und sich die Fahrzeugnutzung und das Fahrverhalten dahingehend ändern, dass verkehrssichere Fahrräder, unter Beachtung der Verkehrsregeln, genutzt werden.

Die Nutzerzufriedenheit mit dem Angebot an Radverkehrsanlagen sowie die allgemeine Unterstützung bzw. Förderung des Radverkehrs ist eine wichtige Zielgröße, die nur über Befragung ermittelt werden kann. Bisher wurde diese Zufriedenheit durch die Stadt noch nicht erfasst und wird in 2011 erstmals im Rahmen der kommunalen Bürgerumfragen abgefragt.

Vergleichbare Erhebungen wurden in der Vergangenheit durch Befragungen des ADFC und des ADAC zur Einschätzung der Radverkehrssituation in den Städten durchgeführt. In den beiden zuletzt durchgeführten Befragungen konnte Leipzig jeweils einen vorderen Platz einnehmen und lag damit in den neuen Ländern an erster Stelle was das sogenannte „Fahrradklima“ angeht.

Ausblick
Im Sommer 2011 wurde bei der Fortsetzung des Runden Tischs Radverkehr die Entwicklung des Radverkehrsentwicklungsplans als eines der wichtigsten Ereignisse des vorangegangen Jahres gewürdigt und ein baldiges Inkrafttreten begrüßt. Zur Sitzung am 21. 3.2012 soll der Radverkehrsentwicklungsplan als ein wichtiges Instrument zur Radverkehrsplanung vom Leipziger Stadtrat beschlossen werden.

Links zu Themen des Radverkehrsentwicklungsplans:
Entwurf des Radverkehrsentwicklungsplans:
www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/verkehr/rad

Informationsseite auf der Internetpräsenz der Stadt Leipzig zum Thema Radfahren:
http://www.leipzig.de/de/buerger/service/dienste/verkehr/Radfahren-in-Leipzig-18872

Informationsseite zum Thema Radfahren in Leipzig
http://www.radfahren-in-leipzig.de/

ANZEIGE

SPNV

Nahverkehr auf der Schiene in der Abwärtsspirale

Vor einem Jahr konnten Sie in NEUE WEGE einen Bericht über die Kürzungsbeschlüsse des sächsischen Landtags im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) lesen – gegenüber der langfristigen Finanzplanung fehlten den Zweckverbänden 24,2 Mio. € für 2011 und 34,9 Mio. € für 2012 – und das, obwohl die Bundesregierung – trotz Sparhaushalt – die Mittel nicht kürzte, sondern planmäßig leicht angehoben hat. Festgelegt wurden die Kürzungen mit einer Änderung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung. Der Freistaat Sachsen gibt damit nur noch knapp zwei Drittel der vom Bund erhaltenen Mittel an die Zweckverbände weiter, die damit den SPNV bestellen – in Thüringen sind es dagegen rund 90 %.

Wie sich diese kurzfristigen Kürzungen konkret auswirken, konnte vor einem Jahr nur tendenziell erahnt werden, im Laufe des Jahres 2011 wurden die Folgen jedoch immer deutlicher:

- alle Zweckverbände strichen Investitionsmittel zusammen, die sonst in den Nahverkehr geflossen wären, insbesondere für die Modernisierung der Zugangsstellen (P+R-Anlagen, Umsteigehaltestellen usw.).
- Die Fahrpreiserhöhungen 2011 fielen in einigen Regionen (z. B. Oberlausitz) überdurchschnittlich stark aus.
- Im Raum Dresden und Lausitz reichten diese beiden Maßnahmen aus, weil gleichzeitig die Stationspreise etwas gesenkt wurden, Züge mussten vorerst noch nicht wegfallen. Im Westen von Sachsen wurde der Bahnverkehr aber deutlich eingeschränkt:
- Am 29.4.2011 wurde in Leipzig die gut nachgefragte S-Bahn-Linie 1 (Hbf-Miltitzer Allee) komplett eingestellt. Weil die Verträge nicht mehr kündbar waren, mussten trotzdem für die nicht mehr bedienten Halte bis Jahresende noch eine halbe Mio. Euro Stationsentgelte bezahlt werden.
- Regionalbahnen fielen weg (z. B. Leipzig – Eilenburg), Regionalexpresse wurden mit S-Bahn-Verkehren zu einer RB-Linie verschmolzen (Leipzig – Borna – Geithain).
- Die Regionalbahn Leipzig – Meißen wurde erst von Döbeln bis Nossen, im Dezember 2011 dann an Wochenenden und Vormittagen auch zwischen Grimma und Döbeln auf einen Zweistundentakt ausgedünnt.
- Zahlreiche Ausdünnungen der Fahrpläne gab es im Chemnitzer Raum (Richtung Zwickau, Riesa und Altenburg). Marienberg im Erzgebirge wird seit Dezember 2011 nur noch einmal täglich von einem Zug angefahren, und das auch nur von Montag bis Freitag.
- Nachdem umfangreiche Bauarbeiten zwischen Altenburg und Glauchau dazu führten, dass die Züge auf der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Erfurt, Jena und Chemnitz um 15 Minuten schneller nach Chemnitz fahren könnten, reichte dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen das Geld nicht mehr, um die Züge bis Chemnitz zu be-

stellen. Der Regionalexpress aus Göttingen endet nun in Glauchau, dort wird nach 10 Minuten Wartezeit in eine Regionalbahn umgestiegen. Der durch die Baumaßnahmen gewonnene Zeitvorteil ist damit wieder aufgezehrt.

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale wollte diese Auswirkungen nicht resigniert hinnehmen, sondern wurde mit einem neu gegründeten Arbeitskreis „SPNV-Finanzierung“ aktiv. Ein Positionspapier wurde erarbeitet, das die wesentlichen Folgen der „Morlok‘schen Streichorgie“ zusammenfasste. Hingewiesen wurde darin besonders auch auf zwei Gefahren, mit denen die Streichungen zu einer Abwärtsspirale zu werden drohen:

Gefahr 1: Bei der Neuverteilung der Regionalisierungsmittel des Bundes wird 2014 Sachsen voraussichtlich weniger Geld bekommen als Länder, die die Regionalisierungsmittel vollständig für die Bestellung des SPNV genutzt haben. Der kurzfristige finanzielle Vorteil wird zum langfristigen Schaden.

Gefahr 2: Die Infrastrukturkosten für Bahnhöfe und Gleisnetze, die relativ unverändert sind, werden von der DB Netz AG bzw. der DB Station & Service AG auf die verbleibenden Züge umverteilt, um wieder die bisher geplanten Einnahmen zu erzielen – für jeden Zug wird also das Halten an Bahnhöfen und das Nutzen der Gleise teurer.

Im Mai wurde es zunächst den Städten und Landkreisen vorgestellt, um Mitstreiter zu gewinnen. Nachdem die drei Großstädte Chemnitz, Dresden und Leipzig sich inhaltlich hinter das Papier gestellt hatten, wurde das gemeinsame Papier mit den Logos der drei kreisfreien Städte und des VCD an Landtagsabgeordnete verschickt. Die Resonanz zeigte, dass die Sachargumente für viele Landtagsabgeordnete – auch der Regierungsfraktion CDU – nachvollziehbar waren, das Thema war aber politisch zu heiß, die Öffentlichkeit hatte die Zusammenhänge der Abwärtsspirale noch kaum wahrgenommen.

Im November konnte dann konkret eine Pressekonferenz zum Thema geplant werden, zu der Leipzigs OBM Jung einlud, der sich angeboten hatte, für die Initiative zur SPNV-Finanzierung die Schirmherrschaft zu übernehmen. Michael Schmiedel vom VCD-Vorstand, OBM Jung und Matthias Reichmuth vom Arbeitskreis SPNV-Finanzierung erläuterten schließlich am 8. Dezember der Presse das Positionspapier mit dem Ziel, die ÖPNV-Finanzierungsverordnung wieder dorthin zu bringen, wo sie vor den Streichungen stand.

Inzwischen war bekannt geworden, dass der Freistaat Sachsen für 2011 mit Steuermehreinnahmen von 653 Mio. und für 2012 von 877 Mio. Euro gegenüber dem Haushaltsplan rechnet. Von diesen Einnahmen würden folglich knapp 4 % ausreichen, um 2012 die ursprüngliche Finanzierung wieder herzustellen (wobei angesichts der Vorlaufzeiten die Rücknahme der Streichungen nicht von heute auf morgen erfolgen könnte). Die Presse griff das Thema breit auf (MDR info, LVZ, DNN, lokale Fernsehsender), auch von den Oppositionsparteien im Landtag kam Zustimmung zur VCD-Initiative. Wenig später wurde bekannt, dass der eine befürchtete Mechanismus der Abwärtsspirale bereits schneller zuschlägt als gedacht: Die DB Station und Service hatte die Stationspreise für 2012 kurzfristig erhöht, im Raum des ZVNL kamen so Mehrkosten von mehr als 2,3 Mio. Euro für die bestellten Züge zusammen. Als Konsequenz musste der ZVNL beschließen, den Regionalexpress Leipzig – Altenburg – Hof schnellstmöglich abzubestellen.

Eine Woche später wurde auch Verkehrsminister Morlok (FDP) im Radio zum Thema befragt. Seine Antworten machten öffentlich deutlich, wie wenig er von der Materie verstanden hat. So empfahl er den Zweckverbänden die Aushandlung günstigerer Preise mit der Bahn (langfristige Verkehrsverträge waren ihm offenbar unbekannt) oder die Bestellung von Bussen statt Bahnen (die preiswerter sind). Schon bevor der VCD öffentlich Position bezog, stellte die Presse (Leipziger Internet-Zeitung) fest, dass sich der Minister damit gründlich blamiert hatte.

Nun bleibt der VCD weiter am Ball, denn bis Jahresende 2011 war das Thema zwar öffentlich geworden, bei den Regeln zur SPNV-Finanzierung hatte sich aber noch nicht wirklich etwas bewegt. Die Kooperation mit den Bestellern des SPNV und mit den Städten war schon wirksam und kann 2012 weiter ausgebaut werden.

Kontakt: Matthias Reichmuth,
Arbeitskreis SPNV-Finanzierung,
Mail: Matthias.Reichmuth@web.de

Sachsen-Anhalt und Thüringen: Fahrplanwechsel bringt drei Bahnstrecken das Ende

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 fahren auf drei Strecken unseres Verbreitungsgebietes keine Züge mehr: Die Züge von Magdeburg nach Loburg wurde auf Busse umgestellt, nachdem die Qualität der Schienen zwischen Biederitz und Loburg sich so verschlechtert hatte, dass die ohnehin langsame Fahrt noch länger geworden wäre. Nun ist der Bus von Loburg nach Magdeburg schneller als es die Bahn gewesen wäre.

Ebenfalls nach langen Diskussionen eingestellt wurde die Ohratalbahn von Gotha über die Bachstadt Ohrdruf nach Gräfenroda, obwohl die Strecke noch 2002 nach umfangreichen Oberbau-Investitionen wieder eröffnet worden war. 2005 war der Haltepunkt Frankenhain verlegt und modernisiert worden. Busparallelverkehr und das Sinken der Fahrgastzahlen um 35 % von 2004 bis 2010 waren die Hauptgründe für das Ende des Verkehrs. Die Argumente der Interessengemeinschaft Ohratalbahn konnten das Ende nicht aufhalten.

Ebenfalls ohne Zugverkehr ist seit Dezember die Strecke von Berga-Kelbra nach Stolberg im Harz. Seit 2007 gab es ohnehin nur ein touristisches Wochenend-Angebot, das nicht im erhofften Maße angenommen wurde.

Ryanair zieht von Cochstedt nach Leipzig/Halle um

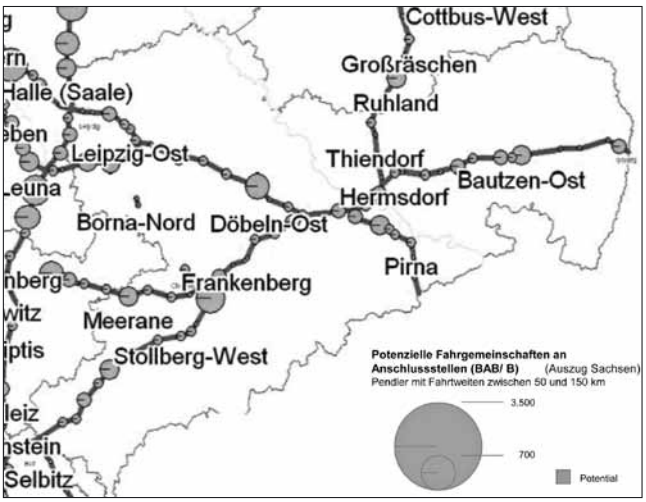
„Ryanair zieht von Altenburg nach Cochstedt um“ – das meldeten die NEUEN WEGE in Heft 1/2011. Wie seinerzeit berichtet, war der ehemalige sowjetische Militärflugplatz mit einem zweistelligen Millionenbetrag von der öffentlichen Hand zu einem Verkehrsflughafen ausgebaut und nach jahrelangen erfolglosen Versuchen, auf ihm Linienflugverkehr zu etablieren, zu einem Schnäppchenpreis an einen dänischen Investor verkauft worden. Die Landesregierung von Sachsen-Anhalt hatte dabei klar gestellt, dass es durch sie keine Subventionierung des laufenden Betriebs geben würde. Abweichend von seiner bisherigen Betriebsphilosophie wagte Ryanair nach dem Abschied vom Flugplatz Altenburg unter diesen ungewohnten Bedingungen dennoch einen Neustart in Cochstedt. Nun wird es drei der vier Strecken, mit denen die irische Fluggesellschaft den bei Magdeburg liegenden Flughafen im vergangenen Jahr erstmals in die Linienflugpläne gebracht hat, im kommenden Sommerflugplan nicht mehr geben. Stattdessen nimmt Ryanair ab Ende März auf dem Flughafen Leipzig/Halle neben den bisherigen Zielen London und Rom nun auch Malaga, Faro und Mailand ins Programm. Der Malaga-Flug ersetzt ein entsprechendes Angebot des Flughafens Berlin-Schönefeld und zielt damit auf einen Einzugsbereich bis hin zum Berliner Raum. Beobachter vermuten, dass mit der Neueröffnung des Berliner Großflughafens in diesem Jahr der Standort für Ryanair zu teuer und deswegen mittelfristig weitere Flüge nach Leipzig/Halle verlegt werden könnten. In Cochstedt gerät das Werben um andere Anbieter, mit denen man die entstandenen Lücken schließen wollte, immer mehr ins Stocken. Um wenigstens die geplante, aber von der Fluggesellschaft Germania wieder auf Eis gelegte Verbindung nach Budapest zu retten, schickt der Flughafen das neugegründete Eigenunternehmen „CSO City Fly“ auf die Startbahn. Bei den geplanten ein bis zwei Flügen pro Woche sollen 19-sitzige Propellermaschinen zum Einsatz kommen, die der Flughafen von der Münchner Binair anmieten möchte. Auf ähnliche Weise war im Dezember bereits die München-Strecke gerettet worden, nachdem der Partner Air Lipsia kurz vor dem Erstflug abgesprungen war. Die Neubelebungsversuche für Cochstedt scheinen unter keinem guten Stern zu stehen. Wie viele Jahre müssen noch ins Land gehen, bis auch die Dänen merken, dass es angesichts der Angebote in Berlin, Leipzig/Halle und Hannover für einen im Mittelpunkt dieses Dreiecks liegenden Verkehrsflughafen offensichtlich tatsächlich keinen Bedarf gibt?

Carsharing statt Dienstauto

Vermutlich als erste öffentliche Dienststelle des Freistaates Sachsen hat sich die Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt vor fünf Jahren für Carsharing entschieden. Damit hat die Stiftung nicht nur einen Beitrag zum Umweltschutz geleistet, sondern auch eine rationelle und wirtschaftliche Lösung als Alternative zum eigenen Dienstfahrzeugbestand gefunden.
Die Leasingfahrzeuge sind mittlerweile alle abgeschafft. Werden die Leasingraten, Kraftstoffkosten, Parkplatzgebühren an den Stiftungsstandorten und darüber hinaus auch der Verwaltungsaufwand für Reparaturen, Reifenwechsel etc. betrachtet, ist die Teilnahme am Carsharing eine kostengünstige, zeitsparende und umweltbewusste Lösung. „Unsere praktischen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Nutzung der Fahrzeuge sehr unkompliziert und effizient ist.“, so Stiftungsdirektor Dietmar Kammerschen. Die Sächsische Landesstiftung Natur und Umwelt hofft, im Freistaat durch ihre Teilnahme am Carsharing einen Anstoß für die weitere Verbreitung einer genialen Idee zu geben.

Sachsen fördert Mitfahrparkplätze

Im Rahmen der kommunalen Straßenbauförderung fördert Sachsen den Bau von Mitfahrparkplätzen. Der Landkreis Bautzen wird als erster von dieser Unterstützung des Freistaates profitieren. Mit einem Zuschuss von 422.000 Euro können zwei neue Parkplätze an den Anschlussstellen Ohorn und Burkau der A 4 gebaut werden.
„Fahrgemeinschaften helfen den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren und verringern damit Umweltbelastungen“, begründet Minister Morlok die neue Regelung. „Mit Hilfe der Förderung versetzen wir die Kommunen in die Lage, Pendlerparkplätze als Treff- und Umsteigepunkte von Fahrgemeinschaften einzurichten. Dass Bedarf besteht, zeigen die ‚wilden‘ Parkplätze insbesondere im Umfeld der Autobahnanschlüsse.“
Nach einer Studie des Bundes (siehe Kartenauszug für Sachsen) gibt es neben Burkau und Bautzen weiteres Potenzial für Mitfahrparkplätze in der Nähe von Autobahnauffahrten (siehe Karte).



Auftakt für Arbeitskreis NEUE WEGE

Am 26.11.2011 traf sich erstmals der Arbeitskreis NEUE WEGE. Zum Auftaktreffen ging es zunächst erst einmal darum, dessen Arbeitsziele zu umreißen. Unser Mitgliederjournal soll ein frisches und zeitgemäßes Erscheinungsbild erhalten, gleichfalls inhaltlich noch stärker aus der Region berichten. Dabei möchte die Arbeitsgruppe gern die Vorstellungen der Mitglieder aufnehmen. Im Rahmen der Jahreshauptversammlung werden erste Vorstellung zur künftigen zur inhaltlichen und graphischen Gestaltung vorgestellt. Gleichfalls geht es darum, die Arbeit der ehrenamtlichen Redaktion effektiver zu gestalten.
Ihre Vorschläge und Ideen können Sie gern an uns richten: elsa-medien@vcd.org.

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: Dr. Torsten Bähr
Vorsitzender: Jan Krehl
Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Lutz Dressler (Radebeul) Presse, Straßenbau, Verkehrslärm, Rikschas, Sachsen
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de, Tel.: 0172.7321461
Andreas Grimm (Erfurt) Verkehrspolitik, Fahrrad, Flugverkehr, Thüringen,
E-Mail: anton_gustav@web.de, Tel.: 0361.5113330
Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig) Kooperationen, örtliche Ansprechpartner, Schienennahverkehr,
E-Mail: thomas.hoscislawski@t-online.de,
Tel.: 0341.2322248
Jan Krehl (Halle) Bus und Bahn, Fernverkehr, Kinder, Wasserverkehr, Shared Space, Mobiliätseingeschränkte, Sachsen-Anhalt
E-mail: elsa-vorsitz@vcd.org, Tel. 0160.90366478
Hagen Riedel (Dresden) Schatzmeister, Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheit, Straßenbau
E-Mail: hagen_riedel@gmx.de, Tel.: 0151.53765932
Michael Schmiedel (Leipzig) Auto & Umwelt, Car-Sharing, Mobilität & Klimawandel
E-Mail: schmiedel.michael@web.de,
Tel.: 0341.6404706
Kathrin Viergutz (Dresden) Fußgänger, Seniorenmobilität, E-Mail: mail@kathrinviergutz.de,
Tel.: 0351.30945037
Gestaltung der Internetseite: N.N.
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.: 030.280351-0 | Fax: 030.280351-10, 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
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.4012426
E-Mail: chemnitz@vcd.org | *Treffen: AG „Stadtverträgliche Mobilität" der Agenda 21, jeden 3. Di/Monat, 17.30 Uhr, Umweltzentrum, Henriettenstraße 5*

Ortsgruppe Dresden
Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351.4218528
E-Mail: dresden@vcd.org | *Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 18.30 Uhr im Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18, 01067 Dresden,Tel.: 0351.4943-316*

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil" jeden letzten Mittwoch im Monat (außer im Dezember), 18.30 Uhr (im VCD-Büro, Grünewaldstr. 19)

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

Ortsgruppe Mittelsachsen
Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731.212521
E-Mail: mittelsachsen@vcd.org, *Treffen: nach Vereinbarung*

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@osterzgebirge.org

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

SACHSEN-ANHALT:

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

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

Ortsgruppe Burgenlandkreis
Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445.772894,
E-Mail: burgenlandkreis@vcd.org | *Treffen: Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat, 19.30 Uhr in der Taverne „Zum 11. Gebot", Domplatz 21, 06618 Naumburg, weitere Treffen nach Vereinbarung*

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

Dessau-Roßlau
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.8591711, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil" jeden ersten Mittwoch im Monat, 20 Uhr im Biergarten Rieckchen in der Scheplake 10, 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
Andreas Grimm, Erfurt, Tel.: 0361.5113330, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Andreas Kavalier", Andreasstraße 45, 99084 EF

Ortsgruppe Gera
Jens Schneider, Gera, Tel.: 0365.8002379, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Downtown", Friedrich-Engels-Straße 1, 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, Alexander Schierholz, Jana Fischer, Dr. 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 2/2012 ist am 4.5.2012 Ausgabe erscheint am 12.6.2012
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Krehl, Schneider

Fahrschein ohne Scheine!

Mit easy.GO bargeldlos Tickets kaufen.

Verbindung finden und Ticket kaufen ohne Anmeldung – du hast es in der Hand. Jetzt easy.GO downloaden und

- die nächste Haltestelle orten,
- aktuelle Abfahrtszeiten abrufen,
- bargeldlos das passende Ticket kaufen.

Gibt's kostenlos im App Store, Android Market oder als Download (SMS „easy" an 82 000).

Zug S Tram BUS

easy-unterwegs.de

easy. GO