VCD Verkehrsclub Deutschland

Mobilitätsmagazin
für Sachsen,
Sachsen-Anhalt &
Thüringen

NEUE WEGE

Kinder und ihre Mobilität

- Bericht von der Mitgliederversammlung
- Fernbushaltestellen brauchen gute Standards
- Reichsbahn-Flair in Sachsen

Absender: **VCD LV Elbe-Saale e.V.** | Petersteinweg 18 | 04107 Leipzig

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

VCD-Mitglieder erhalten dreimal jährlich die regionalen **NEUEN WEGE** und sechsmal jährlich die bundesweite **FAIRKEHR**

2
2015

Von Gotik über Renaissance und Barock bis Jugendstil

Heute entführen wir Sie an die östliche Grenze unseres Landesverbandes. In der Oberlausitz, der Heimat des Herrnhuter Sterns, können Sie die historische Altstadt von Görlitz erkunden. Zur Anfahrt nutzen wir die Ostdeutsche Eisenbahn oder den Trilex. Gut anderthalb Stunden dauert die Fahrt ab Dresden, die mindestens stündlich angeboten wird.

Da die Altstadt von den Bomben des Krieges und den Bausünden der Nachkriegszeit verschont wurde, blieben die verwinkelten Gassen, massiven Befestigungsanlagen, ehrwürdigen Kirchen, reich verzierten Fassaden und Bürgerhäuser aus vielen Epochen erhalten. Mit etwa 4.000 Gebäuden unter Denkmalschutz in der 54.000-Einwohner-Stadt ist sie ein „steingewordenes Geschichtsbuch der Architektur“.

Vom Bahnhof gelangt man, den Straßenbahngleisen folgend, durch die Berliner Straße über den Postplatz in die Altstadt. Auf dem Weg liegt eines der ältesten Kaufhäuser Deutschlands, das 2016 wieder eröffnet wird. Somit bleibt die beeindruckende Fassade zu genießen statt des im Jugendstil aufwändig gestalteten Innenraums. Weiter geht es, vorbei am Naturkundemuseum und dem klassizistischen Theater, zur massigen Kaisertrutz mit dem Kulturhistorischen Museum. Gegenüber steht der Reichenbacher Turm, aus dessen früherer Türmerwohnung wir einen wunderbaren Blick über die Altstadt, die Vorstädte und die polnische Zwillingsstadt Zgorzelec haben. Im Südwesten erhebt sich noch vor dem Oberlausitzer Bergland die Landeskrone – Wanderziel und Wahrzeichen Görlitz’.

Hinter dem Turm öffnet sich der großzügige Obermarkt, den vor allem barocke Bürgerhäuser säumen. Auf der Mitte findet im Advent der berühmte Christkindelmarkt statt. Am anderen Ende steht die gotische Dreifaltigkeitskirche mit dem Schnitzaltar „Goldene Maria“. Ihr gegenüber in der Fleischerstraße findet sich ein ganzjährig geöffneter Weihnachtsladen mit erzgebirgischen Pyramiden, handgefertigten Baumkugeln und dem originalen Herrnhuter Stern.

Der 1722 gegründete Ort Herrnhut liegt 20 km südwestlich von Görlitz. Dort wurde der erste Stern wohl Anfang des 19. Jahrhunderts in einer Knabenanstalt der Herrnhuter Brüdergemeinde gebaut. Zunächst stellten die Erzieher und Schüler die Sterne als Geschenke für ihre Eltern, die sich auf Missionsreisen befanden, selbst her. Später begann die manufakturmäßige Produktion und bis heute werden die Sterne von Hand hergestellt.

An der Dreifaltigkeitskirche beginnt auch die Brüderstraße, an deren Anfang sich die Touristeninformation befindet. Hier starten täglich mehrere öffentliche Stadtführungen und von April bis Oktober auch der „Stadtschleicher“-Kleinbus. Außerdem gibt es Informationen zu weiteren thematischen Führungen (Telefon 03581/47570, www.goerlitz-tourismus.de).

Wir folgen der Brüderstraße hinab zum Untermarkt, wo rechts das Haus Schönhof etwas in die Straße hineinragt. Es ist eines der ältesten Renaissance-Bürgerhäuser in Deutschland (1526) und eines von sechs Hallenhäusern am Untermarkt. Als im 14. und 15. Jahrhundert in Görlitz die Tuchmacherei blühte, hatten die Tuchmacher hier ihre Tuchhallen. In einem der Häuser ist das Schlesische Museum untergebracht.

Linkerhand steht das in mehreren Bauetappen entstandene Rathaus. Am Turm des alten Rathauses wurden schon vor über 400 Jahren die beiden Kunstuhren mit den goldenen Zeigern installiert. Der Untermarkt wird geteilt durch einige Geschäftshäuser, die „Zeile“, und die Alte Börse im mustergültigen Hochbarock auf deren Rückseite. Ihr gegenüber, etwas unscheinbar im Hauseingang der Nummer 22, befindet sich der weit bekannte Flüsterbogen.

Das Eckhaus zur Peterstraße ist die ehemalige Ratsapotheke mit reich verziertem Portal und den beiden Sonnenuhren „Solarium“ und „Arache“. Diese Querstraße hinunter kommen wir zu St. Peter und Paul mit den beiden weißen, gotischen Türmen. Die größte Kirche und Predigtstätte des Bischofs der schlesischen Oberlausitz ist in barocker Pracht gestaltet, besonders die Sonnenorgel.

Steil gehen wir hinab ins Neißetal. Einige Wohnhäuser schmiegen sich an die alten Stadtmauern. Vor elf Jahren wurde die Altstadtbrücke über den Grenzfluss ins polnische Zgorzelec wiedereröffnet. Bis Kriegsende gab es nur eine Stadt und

nach Jahrzehnten der Teilung engagieren sich beide Städte in der Annäherung. Auf dem Rückweg über die Neißestraße zum Untermarkt laden allerlei Restaurants und Cafés zum Verschnaufen und Stärken ein.

Wer danach noch Puste hat, dem ist ein Abstecher zum Heiligen Grab empfohlen. Ende des 15. Jahrhunderts brachte Bürgermeister Emmerich nach der Sühne-Pilgerreise Baupläne der Heiligen Stätten von Jerusalem mit. So wurde ein Landschaftsgarten mit den Kapellen angelegt, der die Topographie Jerusalems nachzeichnet. Die Heiliggrab-Kapelle ist eine verkleinerte Kopie des Grabs Christi in seiner mittelalterlichen Gestalt.

Nicht nur für Kinder ist das Museum in der Rothenburger Straße 7, das über 4.000 Spielzeuge vor allem aus dem Erzgebirge zeigt: Räuchermännchen, Zündholzschachteln, kleine Autos, eine ganze Miniaturwelt und eine original eingerichtete Spielzeugmacherstube.

Die Rückfahrt empfiehlt sich nach einer Übernachtung oder mit den Bahnen 18:44 Uhr, 20:44 Uhr oder 22:44 Uhr nach Dresden.

Eine gute Reise wünscht Ihnen
Michael Bartnik

„Kinder an die Macht“

sang schon 1986 Herbert Grönemeyer.
Doch aus der Perspektive vieler Autofahrer sollen sich Kinder von der Straße fernhalten. Denn sonst leben sie aus deren Sicht gefährlich, da sie auf die Straße rennen, Roller oder Rad auf der Straße fahren könnten und so den Verkehrsfluss stören und andere bedrängen.
Der VCD sagt: Kinder sind auch Verkehrsteilnehmer, auf die es besondere Rücksicht zu nehmen gilt. So können sie selbstständig mobil werden. Daher beschäftigt sich diese Ausgabe mit dem Schwerpunkt „Kinder und ihre Mobilität“. Wie lernen Kinder heute die Straße kennen? Wo will der VCD es besser machen? Wann ist Kind auch Kind im öffentlichen Verkehr? Wie nehmen Kinder Ihren Schulweg wahr?
Apropos Macht: Zur Jahresmitgliederversammlung im Juli ist ein neuer Vorstand gewählt worden. NEUE WEGE berichtet darüber und zeigt die neuen Gesichter im Landesvorstand. Im Interview stehe ich als Vorsitzender des VCD Elbe-Saale Rede und Antwort.
Apropos neu: das sind der Name „Mobilitätsjournal“ und das Aussehen unseres bisherigen Elbe-Saale-Journals NEUE WEGE. Das Redaktionskollegium wurde erweitert und wir bieten nun alle Seiten zeitgemäß in Farbe an. Inhaltlich haben wir Bewährtes beibehalten und mehr Platz für die Meinungen und Fotos aus der Leserschaft geschaffen. Wem dann mancher Text noch nicht aufregend genug ist, für den gibt es zukünftig Erfahrungen von Elsa auf der vorletzten Seite – lassen Sie sich überraschen!◆

Ihr Laurenz Heine

Leserfoto gesucht

In Zukunft möchte die NEUE WEGE ihre Leser an der Heftgestaltung beteiligen, indem auf Seite 3 immer das schönste Leserfoto aus der Rubrik „Mobilität im Elbe-Saale-Gebiet“ veröffentlicht wird. Dieses Bild hat stets Bezug zum nächsten Titelthema.
Mailen Sie uns dieses Mal bis zum 9. Dezember 2015 ihr schönstes Fotoerlebnis zum Thema „Mitteldeutsches S-Bahn-Netz“ an foto@vcd-mitte.de. Beachten Sie dabei, dass die Bildrechte bei Ihnen liegen und dass erkennbar abgebildete Personen mit der Veröffentlichung einverstanden sind.
Nun wünschen wir nur noch: Gutes Fotowetter!

Einladung

Aktiven- und Familienwochenende 10./11. Oktober 2015, Schwarzatal (Thür.)

VCD Verkehrsclub Deutschland

Der Vorstand des VCD-Landesverbands Elbe-Saale e.V. lädt alle Mitglieder und Interessierte sowie deren Familien zum Aktiventreffen an der Oberweißbacher Bergbahn ein! Berg- und Talstation der Bergbahn wurden dieses Jahr von der „Allianz pro Schiene“ zum „Bahnhof des Jahres“ gekürt und sind somit wert besucht zu werden!
Termin: Sa/So, 10./11. Oktober 2015
Ort: Talstation der Oberweißbacher Bergbahn direkt am Bahnhof Obstfelderschmiede, Versammlungsraum im Betriebshof der Kombus GmbH

Programm:

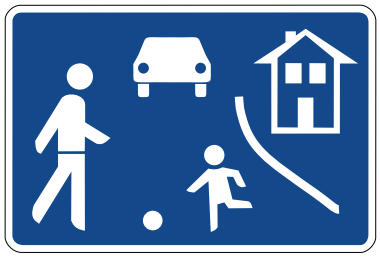
Sonnabend, 10. Oktober 2015
12.05 Uhr Zugankunft mit Umstieg in Rottenbach
12.30 Uhr gemeinsames Mittagessen mit Aktiven und deren Familien
ca. 13.30 Uhr Aktiventreffen für Aktive und Interessierte
ca. 15 Uhr Vortrag *„Die KomBus GmbH – Aktuelle Herausforderungen sowie aktuelle Projekte wie der KombiBus“*
ca. 16 Uhr Kaffeepause
ca. 17 Uhr Vortrag und Exkursion *„Die Oberweißbacher Bergbahn – Wie wichtig es ist, sich immer wieder in Erinnerung zu rufen“*
Anschließend Fahrt mit der Bergbahn nach Lichtenhain a. d. Bergbahn, Besichtigung des Maschinenhauses, Weiterfahrt mit dem Triebwagen nach Cursdorf, Einchecken ins Hotel, Abendessen im Hotel
Tagesausklang in fröhlicher Runde

Sonntag, 11. Oktober 2015
10.14 Uhr Fahrt von Cursdorf über Lichtenhain a. d. Bergbahn nach Obstfelderschmiede
10.48 Uhr Ankunft in Obstfelderschmiede
11 Uhr Fortsetzung des Aktiventreffens
12.30 Uhr Mittagessen im Restaurant „Talstation“ (auf eigene Rechnung)
13.30 Uhr Fortsetzung des Aktiventreffens
15.30 Uhr Ende des Aktiventreffens
15.53 Uhr Zugabfahrt ab Obstfelderschmiede nach Hause
Alle derzeit landesverbandsweit aktuellen Themen wie beispielsweise die SPNV-/ÖPNV-Finanzierung oder die Fernverkehrsplanung werden diskutiert und bearbeitet.
Jede/r kann mit seiner Anmeldung weitere Themen einbringen, die vor Ort zur Diskussion gestellt und je nach Größe und Interessenlage der Runde bearbeitet werden. Die Ergebnisse des Treffens werden dokumentiert und allen Teilnehmern und Ortsgruppen zur Verfügung gestellt.

parallel: Familienprogramm
Während die VCD-Aktiven unseren Landesverband bewegende Themen diskutieren, sind deren Familien herzlich eingeladen, gemeinsam die Umgebung zu erkunden. Als Ausflugsziele bieten sich u. a. eine Fahrt mit der Oberweißbacher Bergbahn, das Erklimmen des Fröbelturmes oder ein Besuch des Fröbelmuseum und Olitätenstübchens an.
Die Teilnahme an einem oder beiden Tagen des Aktiventreffens ist kostenfrei. Eintrittsgelder sowie Fahrtkosten sind selbst zu entrichten. Für die Fahrten vor Ort wird das Tagesticket der Oberweißbacher Bergbahn empfohlen, welches sich schon nach einer Berg- und Talfahrt rechnet und auch zwischen Rottenbach und Cursdorf gültig ist. Kinder unter 15 Jahren fahren kostenfrei mit.
Die Übernachtung ist im Hotel „Im Kräutergarten“ in Cursdorf reserviert. Preis: 31 EUR pro Person und Nacht mit Frühstück, Kinder bis 12 Jahre die Hälfte. Die Anreise zum Hotel erfolgt mit der Oberweißbacher Bergbahn bis Cursdorf. Das Hotel ist ca. 300 Meter vom Bahnhof entfernt.

Für einkommensschwache Mitglieder (Schüler, Studenten, Hartz-IV-Empfänger) ist auf Antrag eine Fahrtkostenbeihilfe bei der Anreise möglich.
Anmeldungen sowie Themen für das Aktiventreffen richten Sie bitte spätestens bis zum 2. Oktober an die Landesgeschäftsstelle, Tel. (0341) 2155535, E-Mail: elbe-saale@vcd.org

Kinder auf der Straße



Würden Sie Ihrem Kind sagen: „Geh auf die Straße spielen“? In welchem Alter trauen Sie Ihrem Kind den Weg zum Kindergarten bzw. zur Schule allein zu? Oder anders gefragt: Können Sie sich daran erinnern, auf der Straße zu spielen? Wann sind Sie das erste Mal allein/mit Freunden zur Schule gegangen?

Dabei ist es gar nicht so lange her, hier in den neuen Bundesländern, wo es vor der Wende noch bedeutend weniger Autos gab. Auch ich kann mich noch gut an eine Nebenstraße aus schlechtem Kopfsteinpflaster auf meinem Schulweg erinnern, wo eigentlich nie ein Auto fuhr und ich immer in der Straßenmitte ging. Begleitet wurde ich ab der ersten Klasse nur von meiner ein Jahr älteren Schwester.

Doch heute ist es auch in kleinen Straßen in den Wohngebieten nicht vorstellbar, kreuz und quer auf der Straße zu rennen, zu skaten oder Rad zu fahren. Federball oder Fußball auf der Fahrbahn ohne Unterbrechung durch Autos ist schon dank des ruhenden Verkehrs unmöglich geworden. Alltägliche Wege werden den Kindern nicht allein zugetraut, weil Hauptverkehrsstraßen ein hohes Unfallrisiko bergen.

Kinder werden an den Rand gedrängt. Die Fußwege sind zum Bespielen meist zu schmal und die parkenden Autos dürfen nicht berührt werden. Spielflächen gibt es in den Städten oft nicht einmal im hauseigenen Hof, da viele befestigt und mietbare Stellflächen sind. Hauptstraßen können nur mittels Querungshilfen überwunden werden. Als Freiräume bleiben öffentliche Spielplätze, Grün- und Parkanlagen sowie wenige verkehrsberuhigte Mischverkehrsflächen, umangssprachlich oft „Spielstraße“ genannt. Dabei wird verkannt, dass die Spielstraße für jedweden rollenden Verkehr gesperrt ist und somit Fußgängern und spielenden Kindern in Gänze zur Verfügung steht. Da die meisten Anwohner die letzten Meter bis zu Ihrem Heim nicht zu Fuß zurücklegen möchten, ist die echte Spielstraße allerdings sehr selten und vermutlich vom Aussterben bedroht. Werden neue Räume geschaffen, wie ein temporär zum Spielen freigegebener Straßenabschnitt in Berlin-Prenzlauer Berg, so reicht schon die Klage eines Anwohners, um dies zukünftig gerichtlich zu unterbinden.

Den fehlenden Freiräumen und einer kindgerechten Gestaltung wird eine Verkehrserziehung entgegen gesetzt, die stark an den Bedürfnissen der Autofahrer und dem weitestgehenden Selbstschutz der Kinder orientiert ist. Eine kinderfreundliche Gestaltung der Straßen reduziert sich auf vereinzelte Spielgeräte auf verfügbaren (übrig gebliebenen) Flächen. So wurde im Rahmen eines Projekts im Leipziger Stadtzentrum Mobiliar für Kinder aufgestellt: z.B. ein Mini-Labyrinth oder kleine Wasserquellen, in denen die Kinder herumplanschen können. Ziel war, in der Innenstadt neben den Einkaufsmöglichkeiten für Erwachsene etwas für die begleitenden Kinder anzubieten. Ähnliches lässt sich auch in den Fußgängerzonen (Einkaufsstraßen) anderer Städte finden.

Welche Straßen Kinder brauchen und wie sie Straßen, Verkehr sowie bestimmte Situationen wahrnehmen, können nur Kinder selbst herausfinden. Daher unterstützt der VCD Aktionen, die Kindern bei der Orientierung und dem Lernen im Straßenverkehr helfen oder Freiräume für Kinder schaffen. Ob nun „zu Fuß zur Schule“, FahrRad! oder VCD Laufbus – statt Warnwesten werden Kinder animiert, aktiv am Verkehr teilzunehmen, sie für die Gefahren zu sensibilisieren und altersgerechte Wege zu finden. Die VCD Mobilitätsfibel fasst viele Aspekte zusammen, damit Kinder selbstständig und sicher unterwegs sind.

Auch auf der Seite der Infrastruktur kann noch viel erreicht werden. Die Reduktion der durchschnittlichen Geschwindigkeit trägt dabei wesentlich zur Sicherheit von Kindern bei. So hat ein Fahrer bei 50 km/h noch nicht einmal angefangen zu bremsen (Reaktionsweg), wenn der Fahrer mit 30 km/h bereits gestoppt hat. Und sind wir doch ehrlich, wo wird sich an die „50“ gehalten? Der VCD setzt sich daher – auch im Sinne der Kinder – für eine Ausweitung von Tempo 30 ein. Dass den Schwächeren mehr Raum gegeben werden muss, verdeutlichte der VCD Elbe-Saale in Dresden, Leipzig und Erfurt am ParkingDay (18.09.2015) mit der Umwidmung von

Parkplätzen wenigstens für einen Tag.

Der VCD möchte den Kindern ein wenig Freiraum zurückgeben und die Alltagswege für eine selbstständige Mobilität sicher gestalten. Vielleicht können Kinder zukünftig die Straßenräume wieder anders erleben und zurück erobern. Die politische Konsequenz wäre im Berliner Beispiel, den Straßenabschnitt wegen mangelnder Spielflächen dauerhaft für Kinder freizugeben. ◆ *Laurenz Heine*

Tarifbestimmungen: Wann ist das Kind ein Kind?

Gemäß § 1 des Jugendschutzgesetzes sind Kinder Personen, die noch nicht 14 Jahre alt sind. Personen, die schon 14, aber noch nicht 18 Jahre alt sind, gelten als Jugendliche. Doch ist das Jugendschutzgesetz nicht maßgebend für die Tarifbestimmungen im öffentlichen Personenverkehr. Hier gelten zum Teil andere Regeln, die bei den verschiedenen Verkehrsunternehmen und -verbünden auch noch voneinander abweichen. Gilbert Weise hat einschlägige Bestimmungen für den Elbe-Saale-Raum auszugsweise zusammengestellt.

Eisenbahn

(außerhalb von Verkehrsverbünden):

Deutsche Bahn:

Kinder bis einschließlich 5 Jahren fahren ohne Fahrkarte und kostenlos mit; Kinder bis einschließlich 14 Jahren reisen in Begleitung von Eltern oder Großeltern kostenlos, müssen aber auf deren Fahrschein mit angegeben werden. Alleinreisende Kinder fahren zum halben Preis, für sie muss ein Ticket gebucht werden.

Erfurter Bahn:

Kinder zwischen 6 und 14 Jahren reisen in Begleitung mindestens eines Eltern-/Großelternteils kostenfrei, wenn diese Fahrkarten zum Normalpreis besitzen.

Fernbus:

Generell gilt: Ist ein Aktionspreis günstiger als ein Kinderpreis, gilt der Aktionspreis.

Kleinkinder bis 3 Jahre werden nur in mitgebrachten Kleinkindersitzen oder Babyschalen befördert.

MeinFernbus/Flixbus:

Unter 10-jährige werden nur in Begleitung einer mindestens 18-jährigen Person befördert.

Kinder und Minderjährige vor vollendetem 15. Lebensjahr reisen jedoch allein (nur auf Tages-, nicht auf Nacht- und nicht auf Umsteigeverbindungen), wenn eine Bestätigung eines Erziehungsberechtigten (schon beim Buchen der Fahrt) vorliegt, da das Busunternehmen keine Aufsichtspflicht übernimmt.

Unter 15-jährige reisen zu ermäßigten Preisen, Ältere (ab vollendetem 15. Lebensjahr) alleine zum regulären Preis.

Postbus:

Kleinkinder-/Babyschalensitze können gegen Gebühr hinzugebucht werden.

Kinder und Jugendliche ab dem 12. Geburtstag dürfen mit einer Einverständniserklärung des Erziehungsberechtigten alleine (nur im Inland und nur auf Direktverbindungen) reisen. Am Ankunftsort muss das Kind durch eine bevollmächtigte Person abgeholt werden. Alleinreisende Kinder und Jugendliche zwischen dem 12. und 16. Geburtstag gelten als Erwachsene.

Berlinlinienbus:

Ab 9 Jahren reist das Kind allein. Für Kinder ohne Begleitung gilt i. d. R. der Spartarif. Tariflich wird zwischen Kindern von 0 bis 12 und Jugendlichen von 13 bis 26 Jahren unterschieden.

IC Bus:

Für alle Personen ist eine Gratis-Reservierung notwendig, auch für die kostenfreien Familienkinder unter 15 Jahren – aber nur, wenn auch ein Platz benötigt wird.

Verkehrsverbünde und -gemeinschaften:

Verbundfreie Gebiete gibt es sowohl in Sachsen-Anhalt als auch in Thüringen. Dort gelten eigene Tarifbestimmungen der Verkehrsunternehmen.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass es für Kinder, Schüler und Jugendliche eine breite Palette unterschiedlichster Zeitkarten gibt, beispielsweise: Schülerzeitkarten, Zeitkarten im Ausbildungsverkehr, Schülerferientickets, SchülerAboCard (mit Mehrwert wie Kino- oder Schwimmbad-Eintrittsermäßigungen) und vieles mehr.

Dieser Abriss stellt nur einen Auszug aus den verschiedenen Tarifbestimmungen mit Stand vom 12. August 2015 dar. Bitte informieren Sie sich vor jeder Fahrt genau über den jeweiligen Tarif!

Betrieb / Verbund	Kleine Kinder: kostenfrei in Begleitung Erwachsener	Ältere Kinder: ermäßigt	Bemerkungen
KomBus	bis zum 6. Lebensjahr	von 6 bis 14 Jahren	1)
Magdeburger Regionalverkehrsverbund (marego)	nicht schulpflichtige Kinder bis zum 6. Lebensjahr	von 6 bis 14 Jahren	2), 3)
Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)	nicht schulpflichtige Kinder bis zum 6. Lebensjahr	von 6 bis 13 Jahren	
Regionalbusgesellschaft Unstrut-Haninich und Kyffhäuserkreis (RS)	bis zum 6. Lebensjahr, wenn sie keinen eigenen Sitzplatz beanspruchen	Kinder zwischen 6 und 11 Jahren	
Verkehrs- und Tarifgemeinschaft Ostharz (VTO)	bis zum 6. Lebensjahr	von 6 bis 14 Jahren	4)
Verkehrsgesellschaft Wartburgkreis (VGW)	bis zum 6. Lebensjahr	bis zum 15. Geburtstag: 65% des Einzelfahrpreises	5)
Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS)	bis zum 6. Lebensjahr, aber unentgeltlich maximal drei Kinder	nach dem 6. Geburtstag bis einschließlich 15. Geburtstag	
Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT)	bis unter 8 Jahre, aber höchstens bis zur Einschulung	ab der Einschulung bis einschließlich 14 Jahre	
Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)	nicht schulpflichtige Kinder bis zum 6. Lebensjahr	von 6 bis 14 Jahren	6)
Verkehrsverbund Vogtland (VVV)	bis zum 6. Lebensjahr	nach dem 6. Geburtstag bis einschließlich 15. Geburtstag	
Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON)	bis Einschulung	von 6 bis 14 Jahren	

Bemerkungen:

1) Als Erwachsener gilt man, wenn man das 14. Lebensjahr vollendet hat.
2) Bei DB Regio und bei Transdev Sachsen-Anhalt sowie in der Tarifzone Magdeburg werden Kinder bis zum 6. Geburtstag – auch in Gruppen – unentgeltlich befördert, wenn diese in Begleitung von mindestens einer Person ab 6 Jahre sind.
3) Außerhalb der Tarifzone Magdeburg: Zwei Kinder bis zum 6. Geburtstag pro Begleitperson unentgeltlich, für jedes weitere Kind ist bis zum 6. Geburtstag eine ermäßigte Fahrkarte zu lösen.
4) Bis zwei Kinder pro Begleitperson kostenfrei (sonst ermäßigt), aber beliebig viele eigene Kinder kostenfrei.
5) Mindestfahrpreis: 1 EUR.
6) Kindergartengruppen (außer Begleiter) werden unentgeltlich befördert.

Vom Ende der Warnwesten

Warum wir einen Paradigmenwechsel in der Verkehrserziehung brauchen

Vor knapp einem Monat starteten Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ins neue Schuljahr. Und wie immer wurde im Vorfeld der Schuleinführungen auf die Verkehrssicherheit hingewiesen.

Üblicherweise flattern durch den Medienwald dann Warnungen vor den Gefahren des Schulwegs – und das nicht nur für die Erstklässler. Die Polizei, mit tatkräftiger Unterstützung der Landesverkehrswachten, kommt in die Schulen und unterrichtet die Kinder in der so genannten Verkehrserziehung. Obwohl die Inhalte dieser Trainings in den letzten Jahren sukzessive modernisiert wurden, findet sich trotzdem an so mancher Stelle noch der alte Geist: Verkehrssicherheit heißt dort in erster Linie „Bahn frei für den Autoverkehr“. Denn es erstaunt schon, dass als Hauptansprechpartner solcher Kampagnen meist Kinder ausgewählt werden, und nicht diejenigen, die im Auto oder Laster unterwegs sind.

Sicher ist es richtig, Kinder zu sensibilisieren und sie dazu anzuhalten, in brenzligen Situationen ihre Sicherheit an erste Stelle zu setzen. Aber wenn diese Erziehung so weit geht, dass Kinder als rein defensive Verkehrsteilnehmer betrachtet werden, deren vordringliche Aufgabe es sei, sich selbst vor den Gefahren, die vom Kfz-Verkehr ausgehen, schützen zu müssen, dann geht etwas gehörig in die falsche Richtung.

Wie sonst sind Kampagnen zu verstehen, die jedes Jahr erneut an die Schulen gebracht werden: das großzügige Verteilen von Warnwesten und Reflektoren oder die immer wiederkehrenden Appelle zum Tragen von Fahrradhelmen.

Kinder sind aber keine passiven Verkehrsteilnehmer, die sich am besten so verhalten, dass der Kfz-Verkehr möglichst ungehindert fließen kann. Das Gegenteil ist der Fall: die Stärkeren müssen auf die Schwächeren Rücksicht nehmen. In erster Linie müssen also die Autofahrer selbst die Kinder schützen, indem sie langsam und vorausschauend fahren. Entsprechend lautet die Formulierung in Paragraf 1 der Straßenverkehrsordnung: „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“ Dieser Grundsatz muss wieder im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit stehen.

Vor allem aber brauchen wir einen sehr viel weitergehenden Paradigmenwechsel. Kinder gehören nicht länger mit gelber Warnweste passiv an den Straßenrand gedrängt. Kinder sollen vielmehr selbst zu aktiven und verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmern erzogen werden. Statt sich zu verstecken sollen Kinder raus auf die Straße – in Spielzonen, verkehrsberuhigten Bereichen und natürlich auch auf dem Weg zur Schule. Kinder wollen selbst entdecken, was es heißt, unterwegs und mobil zu sein. Und am besten ist es, wenn sie sich umweltfreundlich und gesundheitsfördernd fortbewegen. Dabei müssen wir ihnen helfen und Denkanstöße geben. Auch was die Wahl der Verkehrsmittel betrifft. Kurzum: die alte Verkehrssicherheitsarbeit reicht nicht mehr aus. Was wir brauchen, ist eine neue Form der Mobilitätserziehung für unsere Kinder, die sowohl die Pflichten als auch die Rechte im Straßenverkehr berücksichtigt und für die Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer einsteht.

◆ *Michael Schmiedel*

Schulwegdetektive unterwegs

Als meine Kinder vor fünf Jahren eingeschult wurden, staunte ich nicht schlecht, was jeden Morgen vor der Schule los war. Autos rollten an, parkten auf Gehwegen, Randstreifen und Feuerwehrzufahrten. Dazwischen liefen die Kinder. Und je näher das erste Klingeln der Schulglocke rückte, umso hektischer wurde es. Angesprochene Eltern reagierten oft gereizt. Die Kinder alleine zur Schule zu schicken, das gehe doch nicht bei dem heutigen Verkehr.

Da bekanntlich die größte Gefahr von den Elterntaxis ausgeht und Erwachsene nur schwer ihre Gewohnheiten ändern, wollte ich die Kinder dafür gewinnen, selbständig zu Fuß zur Schule zu gehen. Als passende Anleitung mit tollen Ideen nahm ich mir das Buch von Philipp Spitta mit dem Titel „Praxisbuch Mobilitätserziehung“ zur Hand und stellte meine Projektidee als Ganztagesangebot der Lichtensteiner Heinrich-von-Kleist-Grundschule vor. Dabei stellte sich heraus, dass damals kein einziges Kind mehr als zwei Kilometer Schulweg hatte und laut der Richtlinien für die Schülerbeförderung alle Kinder theoretisch zu Fuß gehen könnten.

Wöchentlich eine Stunde am Nachmittag trafen sich schließlich im Schuljahr 2013/2014 maximal zehn Kinder der Klassenstufen 2 bis 4, die sich für das Freizeitangebot angemeldet hatten. Zur Ausstattung gehörten Schreibunterlagen, Maßband, Stoppuhr und Warnwesten des VCD, die jeder Schüler mit seinem Vornamen und dem Titel unserer AG: „Schulwegdetektive“ beschriftete. So machten wir uns auf den Weg nach draußen. Wir fielen auf und das wollten wir auch. Es gefiel den Kindern.

Anfangs suchten die Mädchen und Jungen Straßenschilder, malten sie auf und wir besprachen ihre Bedeutung. An der nächstgelegenen Ampel stoppten die Kinder die Grün- und Rotphasen für die Fußgänger und beobachteten, ob auch ältere Leute es schafften, über die Straße zu kommen. Im Schulumfeld maßen wir Gehwegbreiten und diskutierten, teilweise mit Passanten, ob die Wege breit

genug sind zum Begegnen mit Taschen oder Kinderwagen. Dass es hier stadtplanerisch Nachholbedarf gibt, war den Kindern schnell klar. Dafür entdeckten wir Bänke zum Verweilen, die eine Wohnungsgesellschaft im Stadtteil aufgestellt hatte. In dem in den 1960er Jahren gebauten Wohngebiet leben heute viele ältere Menschen. Wir dachten uns Texte für Briefe an Nachbarn der Schule aus und verteilten sie in den umliegenden Wohnblocks. Einige Frauen und Männer kamen daraufhin in die Schule und berichteten den Kindern von ihrer Schulzeit früher und von ihren Schulwegen, die ja oft weiter waren und immer gelaufen wurden, weil es nicht anders ging.

Wir luden weitere Gäste ein, beispielsweise von der Stadt. Der Ordnungsamtsleiter erzählte über Falschparker, wobei sich die Kinder am meisten für das Datenspeichergerät interessierten. Aus Chemnitz kamen zwei Mitarbeiterinnen des Verkehrsverbundes Mittelsachsen. Für ihre Erläuterungen des Busnetzes hatten wir schon gut vorgearbeitet mit unserer Haltestellenerkundung an der Bushaltestelle der benachbarten Oberschule. Während unserer AG-Zeit fuhr dort regelmäßig ein Linienbus ab. Wir hatten Glück, der Fahrer kam vorzeitig an der Endhaltestelle an und schenkte uns etwas Zeit. Die Kinder hatten sich reichlich Fragen ausgedacht, die sie ihm stellten.

Eine Perspektive auf das Auto mit seinem großen Platzbedarf, der Spiel- und Lebensflächen raubt, versuchten wir mit dem Aufzeichnen von Autoumrissen zu gewinnen. Lehrer und Erzieher hatten uns zum Messen ihre Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Und schließlich stoppten wir in Schulnähe im Tempo-30-Gebiet Fahrzeuge, indem wir 100 Meter abmaßen und mit Laufklappe und Stoppuhr die Zeit für das Durchfahren der Strecke feststellten. In einer Tabelle konnten wir schnell die Geschwindigkeit des Autos ablesen. Das war eine Riesengaudi. Die Kinder an der Klappe, die das Signal zum Drücken der Stoppuhr gaben, wollten ja nicht entdeckt werden von den Fahrern.

Laufen bedeutet auch Sehen, Entdecken, Staunen und Lernen, ganz nebenbei. Und wer seine Stadt bewusst wahrnimmt, will keine graue Langweile sondern Vielfalt. Also übten wir uns selber, kreativ zu sein. Angeregt von einer Kunstaktion ging es in das Stadtzentrum, wo wir eine Telefonzelle mit bunten Luftballons füllten. Ach, auf unserem Marktplatz gibt es doch tatsächlich noch eine Telefonzelle, staunten die Passanten und wir beobachteten das Geschehen hinter dem Schaufenster des Spielzeugladens, dessen Inhaberin uns beim Aufpumpen geholfen hatte.

Zum Abschluss des Schuljahres reichte das Projektgeld noch für ein Gruppenticket. Die Kinder durften mit Bus und City-Bahn nach Glauchau fahren und die Polizeistation besichtigen.

Ob die Schulwegdetektive ihre Eltern bedrängen, nicht mehr mit dem PKW gebracht zu werden? Einige kamen sowieso zu Fuß, andere liefen tatsächlich öfter alleine ihre Schulwege. Auf alle Fälle war das Projekt ein kleiner Schritt, wenigstens ein Gefühl dafür zu bekommen, dass mobil sein nicht nur automobil bedeutet und es viel spannendere Alternativen gibt. Wünschenswert erscheint es, die Mobilitätserziehung in den Unterricht zu integrieren, weil die Kinder vormittags aufnahmefähiger sind und mehr Schülerinnen und Schüler erreicht werden können. Die Themen eignen sich für fächerübergreifenden Unterricht hervorragend und können praktisch umgesetzt werden, wodurch sie sich nachhaltiger einprägen. ◆ *Anne-Sophie Berner*

Bahnverkehr Leipzig–Chemnitz ab Dezember mit Reichsbahn-Flair

Die von Leipzig über Geithain nach Chemnitz verkehrenden Regionalexpressverbindungen werden zum bevorstehenden Fahrplanwechsel von der Mitteldeutschen Regiobahn (MRB) übernommen. Das zur französischen Transdev-Gruppe (vormals Veolia Verkehr) gehörende Unternehmen löst damit die Deutsche Bahn auf dieser 81 km langen Strecke als Betreiber ab. Aus der bisherigen Regionalexpresslinie RE 6 wird am 13. Dezember die Expresslinie E 7 – was zwar nach Fernverkehr klingt, aber Regionalverkehr bleibt. Die von den Aufgabenträgern zu leistenden Zuschüsse liegen im Ergebnis des nach EU-Verordnung 1370/2007 vorgenommenen Vergabeverfahrens deutlich unter den bisher an DB Regio entrichteten Zahlungen. Die MRB, die bereits die Regionalbahnzüge auf dem Streckenabschnitt zwischen Leipzig und Geithain fährt, ist ebenso wie DB Regio tarifvertraglich mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) verbunden, so dass diese Einsparungen in erster Linie auf den Austausch des rollenden Materials zurückzuführen sein dürften. Wie bei der MRB üblich, werden die Fahrkarten über die üblichen Vertriebswege hinaus auch ohne Aufpreis beim Zugbegleiter erhältlich sein. An der Integration in den DB-Tarif mit Bahncard-Ermäßigung und in die Verbundtarife des MDV und VMS wird sich nichts ändern.

Der Betreiberwechsel geht auf einen einvernehmlichen Beschluss der beiden Aufgabenträger „Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig“ (ZVNL) und „Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen“ (ZVMS) zurück, die den Schienenpersonennahverkehr für den Freistaat Sachsen bestellen. Die Verkehrsleistungen wurden mit verminderten Anforderungen an die Fahrzeugausstattung vergeben, da in der zuvor durchgeführten Ausschreibung des Dieselnetzes Nordwestsachsen kein finanzierbares Angebot einging und auch in Verhandlungen mit DB Regio keine Einigung erzielt werden konnte, die eine Direktvergabe ermöglicht hätte. Problematisch bei der Vergabe dieser Linie war, dass die Aufgabenträger keine Einsatzgarantie für Neufahrzeuge über die Vertragslaufzeit hinaus geben konnten, da von Seiten des Freistaates Sachsen die Absicht besteht, die Strecke zu elektrifizieren und teilweise zweigleisig auszubauen und damit Chemnitz über Leipzig wieder an das IC-Netz der DB anzuschließen – dieses Ziel ist sowohl im Landesentwicklungs- wie auch im Landesverkehrsplan verankert. Der Verkehrsleistungsvertrag läuft bis zur derzeit noch ungewissen Umstellung der Strecke auf elektrischen Betrieb, jedoch mindestens bis Dezember 2023 und längstens bis Dezember 2025.

Unter dem früheren sächsischen Wirtschaftsminister Sven Morlok (FDP) hatte der Freistaat bereits 2,4 Millionen Euro in Vorplanungen investiert, die im vergangenen Jahr abgeschlossen wurden. Der jetzige sächsische Wirtschaftsminister Martin Dulig (SPD) will die Planung nur dann fortführen, wenn sich die DB an den Kosten für die zehn Millionen Euro teuere Entwurfsplanung beteiligt. Hierzu zeigt das Staatsunternehmen allerdings wenig Neigung – das im März dieses Jahres präsentierte neue Fernverkehrskonzept der DB sieht vor, Chemnitz lediglich in Richtung Dresden, Jena und Hof an das IC-Netz anzubinden. Auch in dem 2012 vorgestellten VCD-Fernverkehrskonzept für Mitteldeutschland spielt die Strecke nach Leipzig keine Rolle. Dulig will sich dennoch mit Nachdruck für die Aufnahme der Streckenelektrifizierung in den Bundesverkehrswegeplan und in den Bedarfsplan für den Ausbau des Schienennetzes einsetzen – eine Voraussetzung für eine Kostenbeteiligung des Bundes für die Streckenertüchtigung. Eine seriöse Prognose, wann mit der Elektrifizierung zu rechnen ist, kann angesichts der ungeklärten Finanzierung niemand geben – gestritten wird ja zunächst nur über die Planungskosten und noch gar nicht über die auf 250 Millionen Euro veranschlagten Baukosten. Anzunehmen ist demnach, dass das ab Dezember rollende Material bis zum Ende seiner technischen Lebensdauer im Einsatz sein wird.

Die Strecke wird bislang von roten Triebwagen der Baureihe 612 mit Neigetechnik und klimatisierten Großräumen befahren, die zwischen 2000 und 2002 in Dienst gestellt wurden und in Doppeltraktion verkehren. Abgelöst werden diese durch von Dieselloks der Baureihe ER 20 gezogene silbergraue Abteilwagen mit Seitengang, die am Zugende durch einen Großraum-Steuerwagen mit Fahrradabteil ergänzt werden. Die Waggons wurden zwischen 1988 und 1990 für den D-Zug-Verkehr der Deutschen Reichsbahn beschafft; an ihrer dem damaligen Stand der Technik entsprechenden Belüftungstechnik änderte auch die vorgenommene Modernisierung nichts. Sie waren zuletzt auf der von der Nord-Ostsee-Bahn (NOB) betriebenen Strecke Hamburg–Westerland in Betrieb und wurden dort durch modernere Wagengarnituren des Interconnex abgelöst, der bis 2014 zwischen Leipzig, Berlin und Warnemünde verkehrte. Beide Unternehmen gehören ebenfalls zum Transdev-Konzern. Den in Sechserabteilen untergebrachten Fahrgästen stehen etwas breitere Sitze zur Verfügung, jedoch halbiert sich gegenüber der im Großraum üblichen Sitzplatzanordnung 2+2 die Anzahl der Fensterplätze. Da es sich schon bei den bisher eingesetzten Triebwagen nicht um Niederflurfahrzeuge handelte, bedeutet der hohe Einstieg bei den NOB-Waggons keine Verschlechterung – angesichts dessen dürfte die im Steuerwagen vorhandene, für Rollstuhlfahrer geeignete Toilette freilich nur von begrenztem Nutzen sein. Als Vorteil nennt

die MRB die Durchgängigkeit des gesamten Zuges für den Zugbegleiter, wodurch sich das Sicherheitsgefühl für die Fahrgäste erhöhe. Außerdem stünden den Fahrgästen mehr Toiletten und mehr Fahrradstellplätze zur Verfügung. Hervorgehoben wird auch der höhere Reisekomfort, da durch die Konzentration des Geräusche und Vibrationen verursachenden Dieselantriebs in der Lokomotive die Fahrgastwaggons über eine größere Laufruhe verfügen.

Der fahrplanmäßige Stundentakt wird beibehalten, allerdings mit veränderten Abfahrts- und Ankunftszeiten, da die lokbespannten Züge kein bogenschnelles Fahren erlauben. Die Reisezeit weicht für die beiden Fahrtrichtungen wegen der eingleisigen Strecke mit nur wenigen Begegnungsmöglichkeiten weiterhin voneinander ab, sie verlängert sich aufgrund der reduzierten Höchstgeschwindigkeit für Hin- und Rückfahrt von 118 auf 124 Minuten.

Chemnitz kann also ab Dezember sozusagen als Vorgeschmack für den von der DB in ihrem Fernverkehrskonzept für 2022 in Aussicht gestellten Anschluss an das IC-Netz wieder Fernvehrkehrs-Flair schnuppern, wenn auch, zumindest was das Wagenmaterial angeht, nur auf dem Standard der guten alten Reichsbahnzeit.
◆ *Thomas Hoscislawski*

Aufbruchstimmung in Chemnitz

Ein Bericht von der Mitgliederversammlung 2015 im Chemnitzer Umweltzentrum

Mehr als ein Dutzend stimmberechtigte Mitglieder und damit fast genau ein Prozent der Mitglieder im Elbe-Saale-Gebiet waren der Einladung zur Mitgliederversammlung gefolgt, ging es doch diesmal vorrangig um die Wahl eines neuen Vorstandes. Zudem konnte neben unserem Leipziger Büroleiter und Regionalkoordinator Florian Quitzsch auch der Bundesvorsitzende des VCD, Michael Ziesak, begrüßt werden.

Der bisherige Vorsitzende Michael Schmiedel berichtete über die Aktivitäten der vergangenen rund 15 Monate in unseren drei Bundesländern. Schwerpunkte waren, so sein Rückblick, die Landtagswahlen in Sachsen und Thüringen, die Fahrpreispetition im MDV, das Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“, das gut besuchte Aktiventreffen in Leipzig sowie der ÖPNV-Zugänglichkeitscheck in Wittenberg und im Landkreis Meißen. Freude löste die Gründung der beiden Ortsgruppen Chemnitz und Jena aus. Der Landesverband Elbe-Saale konnte als einer der wenigen Landesverbände seine Mitgliederzahlen nicht nur halten, sondern sogar auf rund 1.350 Mitglieder steigern. Im Ausblick auf die neue Legislaturperiode steht das Thema Mobilitätskunde ganz oben, im Oktober ist ein neues Aktiventreffen geplant, und unser Mobilitätsmagazin „NEUE WEGE“ wird eine Auffrischung erfahren – dieses Heft hier ist gerade die erste Ausgabe davon.

Unser Schatzmeister Clemens Kahrs stellte den Kassenbericht für 2014 vor, der ein minimales Defizit von 16,66 Euro aufwies, und erläuterte den Haushaltsplan für 2015. Hier gilt weiterhin, dass projektbezogene finanzielle Mittel durch die Ortsgruppen und Regionalgliederungen beim Landesvorstand beantragt werden können.

Nach der einstimmigen Entlastung des Vorstandes durch die Mitgliederversammlung bei Enthaltung der anwesenden Vorstandsmitglieder ging es an die Wahlen für die neue Legislaturperiode. Der neue Vorstand (*siehe Seite 10*) besteht aus dem Vorsitzenden Laurenz Heine aus Leipzig, der stellvertretenden Vorsitzenden Anne-Sophie Berner aus Chemnitz, dem stellvertretenden Vorsitzenden Michael Schmiedel aus Leipzig, dem Schatzmeister Clemens Kahrs aus Dresden und dem Beisitzer Thomas Hoscislawski aus Leipzig. Den Landesverband werden Michael Schmiedel und Jens Schneider als Delegierte auf der Bundesdelegiertenversammlung vertreten, während Wencke Dittmann und Gilbert Weise Ersatzdelegierte sind.

Der Bundesvorsitzende dankte dem bisherigen Landesvorstand für seine Arbeit und freut sich auf die Zusammenarbeit mit dem neuen Vorstand. Zudem lobte er unsere Verbandszeitschrift „NEUE WEGE“. Außerdem berichtete er von den zahlreichen Aktivitäten des Bundesverbandes, darunter der ÖPNV-Zugänglichkeitscheck und die stets mit großer Öffentlichkeit versehene Auto-Umwelt-Liste sowie sehr erfolgreiche Aktionen zum Eisenbahnerstreik und zur PKW-, LKW- und Fernbus-Maut.

Dirk Bräuer von der Chemnitzer Stadtverwaltung bereicherte die Veranstaltung mit einem abwechslungsreichen Vortrag über die Stadt- und Verkehrsplanung in Chemnitz, in dem er sich besonders den negativ das Stadtbild prägenden Verkehrsschilderanlagen in Chemnitz zuwandte.

Am Nachmittag brachte der neu gewählte Vorstand den Antrag „Fernbushaltestellen brauchen gute Standards“ (*siehe Seite 13*) ein, der von der Mitgliederversammlung einstimmig ohne Enthaltungen angenommen wurde. Im nächsten Schritt wird dieser Antrag bei der kommenden Bundesdelegiertenversammlung eingereicht. Als zusätzliche Formalie war noch eine Namensänderung zu beschließen: Unser Vereinsname lautet nun „VCD Landesverband Elbe-Saale e.V.“, bislang war der VCD Elbe-Saale als „Länderverband“ beim Amtsgericht eingetragen.

Das Protokoll und alle vorgestellten Dokumente aus der Mitgliederversammlung können auf Nachfrage im Leipziger Regionalbüro eingesehen werden. ◆
Gilbert Weise

VCD Elbe-Saale: Der neue Vorstand

Auf der Mitgliederversammlung des Landesverbands am 4. Juli wurde satzungsgemäß ein neuer Vorstand gewählt. Leider stellten sich keine Kandidaten aus Thüringen und Sachsen-Anhalt zur Wahl. Umso mehr freut sich der Vorstand, nachdem er jahrelang rein männlich besetzt war, wieder eine Frau in seinen Reihen begrüßen zu dürfen. Der neue Vorsitzende Laurenz Heine wird im Interview in diesem Heft ausführlich vorgestellt. Hier die Kurzporträts der vier anderen Vorstandsmitglieder:

Dr. Michael Schmiedel (37)

geht mittlerweile in seine dritte Wahlperiode im Landesvorstand. Seit 2008 ist er aktives VCD-Mitglied in Leipzig und war dort vor allem in der lokalen Verkehrspolitik engagiert. Seit einigen Jahren arbeitet er als parlamentarischer Berater für die SPD-Fraktion im Sächsischen Landtag und ist dort u.a. für die Themenbereiche Städtebau, Wohnen und Verkehr zuständig. Dadurch ist er in Sachsen und in der Landespolitik bestens vernetzt, sehr zum Nutzen des VCD. Im Landesvorstand übt er das Amt des stellvertretenden Vorsitzenden aus, ist für die Pressearbeit verantwortlich und betreut als passionierter Radfahrer u.a. das Thema Radverkehr.

Anne-Sophie Berner (50)

wurde erstmals in den Vorstand gewählt. Als langjähriges VCD-Mitglied benutzt sie in der Regel Bahn, Bus und Fahrrad – das Auto nur, wenn es nicht anders geht. Das war in Lichtenstein, wo sie bis 2014 lebte, oft unausweichlich, ist jetzt an ihrem neuen Wohnsitz Chemnitz aber anders. Bis zu ihrem Umzug saß sie für die Grünen im Zwickauer Kreistag. Beruflich ist sie als Museologin und Leiterin des Museums der Stadt Lichtenstein tätig. Im Landesvorstand ist sie stellvertretende Vorsitzende. Ihre zehnjährigen Zwillinge legen es nahe, dass sie sich neben dem ÖPNV und Verkehrslärm mit den Themen „Kinder im Verkehr“ und „Verkehrssicherheit“ beschäftigt.

Clemens Kahrs (32)

aus Dresden ist seit 1992 Mitglied im VCD und wurde als Schatzmeister wiedergewählt. Beruflich widmet er sich der Beratung von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünden, wodurch er unmittelbare Berührung mit den Themen Bus und Bahn hat. Im VCD-Landesverband engagiert er sich stark im Arbeitskreis „Eisenbahnfernverkehr für Mitteldeutschland“, auf lokaler Ebene in den Diskussionsprozessen zur Dresdner Verkehrsplanung. Im Vorstand ist er Ansprechpartner für die Themen Schienenverkehr und städtischer Verkehr.

Dr. Thomas Hoscislawski (55)

ist seit 2011 Beisitzer im Vorstand und lebt in Leipzig. Dem VCD gehört er seit 1988 an. Beruflich ist er als Stadtplaner bei der Leipziger Stadtverwaltung tätig. Als autolos lebender, überzeugter Fußgänger wird ihm täglich bewusst, dass viele Verkehrsprobleme aus der ungenügenden Berücksichtigung der schwächsten Verkehrsteilnehmer in der Stadtplanung entstehen. Im Landesvorstand ist er zuständig für die NEUEN WEGE, deren Redaktion er seit 2009 angehört. Er ist Ansprechpartner für den Fußverkehr und zudem auch für den Flugverkehr.

Ich wünsche mir aktive Präsenz vor Ort

Interview mit dem neuen VCD-Landesvorsitzenden Laurenz Heine

Für NEUE WEGE fragte Jens Schneider nach.

NEUE WEGE: Laurenz Heine, geben Sie uns bitte einen kurzen Steckbrief zu Ihrer Person.
LAURENZ HEINE: Ich bin 37 Jahre alt, studierter Diplomingenieur für Stadt- und Regionalplanung, lebe seit 2011 in Leipzig und bin seit Juli stolzer Vater eines Sohnes.

NEUE WEGE: Neu im Vorstand und gleich als Vorsitzender: welche Erfahrung bringen Sie in der Verbandsarbeit mit?
LAURENZ HEINE: VCD-Mitglied bin ich seit 2000. Im Jahr davor habe ich den Verband bei einem Praktikum zum VCD-Tourenplaner des Landesverbandes Berlin kennengelernt und blieb dann in den Arbeitskreisen Tourismus und Bus & Bahn aktiv. Als studentischer Assistent und später als Sachbearbeiter war ich, mit einer Pause, fast 5 Jahre in der Bundesgeschäftsstelle in Berlin im Verkehrsreferat sowie im Klimaprojekt tätig. Da habe ich auch viel von der Arbeit mit und in den Gliederungen kennengelernt.

NEUE WEGE: Das klingt nach einer guten Projekterfahrung. Was möchten Sie als Vorsitzender beim VCD Elbe-Saale bewegen?
LAURENZ HEINE: Es wird hoffentlich viele spannende Themen geben. Inhaltlich werde ich mich auf das Thema Auto, inklusive Carsharing, Fernbusse und Luftreinhaltung, konzentrieren. Ganz allgemein wünsche ich dem Landesverband mehr aktive Mitglieder und Präsenz an möglichst vielen Orten in Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt. Ich möchte mit dem Vorstand und der Landesgeschäftsstelle aktiv dafür arbeiten und habe daher auch die Funktion des Gliederungsbeauftragten übernommen. Unsere Hilfe kann organisatorisch sein und bei Bedarf auch mit handfestem Einsatz.

NEUE WEGE: Was bewegt den neuen Landesvorsitzenden in seiner Freizeit?
LAURENZ HEINE: Persönlich bin ich viel mit dem Rad unterwegs, bin Fan von Bussen und Bahnen. Das Auto nutze ich nur sehr selten, teste derzeit Carsharing für mich und meine Familie. Im Urlaub bin ich ebenfalls gern mit dem Rad unterwegs, meine Radreisen führten mich bis nach Dänemark, Schweden oder auch Prag. Ausgleich finde ich auch in der Musik, singe im Chor und spiele mehrere Instrumente.

Wir wünschen viel Erfolg bei der Arbeit an der Spitze des Landesverbandes!

Park statt Parkplatz

Immer mehr Menschen gestalten den öffentlichen Raum – der VCD ist dabei

Wie in vielen anderen Bereichen schwappen auch bei den Umwelt- und Verkehrsaktivisten neue Trends aus den Vereinigten Staaten über den Großen Teich. Genauso wie beim „PARK(ing) Day“ (so die offizielle Schreibweise).

Alles begann 2005 in Kalifornien, genauer gesagt in San Francisco. Zehn Jahre später ist der Trend längst auch in Europa und in unserem Verbandsgebiet angekommen und zieht immer weitere Kreise. Der weltweite Aktionstag findet jedes Jahr am 21. September statt, einige Städte nehmen es allerdings nicht so genau. Dresden und Leipzig haben in diesem Jahr beispielsweise den 18. September zum PARK(ing) Day ausgerufen, in Erfurt findet er einen Tag später statt. Gemeinsam ist, dass die Termine in die europäische Woche der Mobilität fallen, in der mit zahlreichen Aktionen und Veranstaltungen über das Thema Verkehr informiert und diskutiert wird.

Was genau steckt nun hinter dem PARK(ing) Day? Alles begann damit, dass die kalifornischen Pioniere eine Parklücke mitten in San Francisco kurzfristig in einen Park umfunktionierten um darauf aufmerksam zu machen, wie viel Platz mittlerweile für den Autoverkehr asphaltiert wurde. Mit Rollrasen und einigen Pflanzkübeln verwandelten sie die Betonwüste in einen erholsamen Ort zum Verweilen. Und so ist es noch heute: Ziel des PARK(ing) Days ist, die Stadtflächen, die sonst nur für Autos reserviert scheinen, für alternative Nutzungen zurückzugewinnen, und sei es nur für einen Tag. Der Kreativität bei der Park-Gestaltung sind dabei keine Grenzen gesetzt und die Teilnehmenden sind oftmals Initiativen und Kreative, die unabhängig voneinander arbeiten und neue Räume schaffen. Gleichzeitig ist der PARK(ing) Day ein weltweites Ereignis, bei dem sich die Teilnehmer im Internet miteinander vernetzen.

Dies steigert ihre ohnehin schon nicht geringe Aufmerksamkeit vor Ort noch mehr. Und so wie die Welle des PARK(ing) Days einst über den Atlantik kam, verbreitet sich der Trend in immer mehr europäischen Städten. Auch immer mehr Ortsgruppen des VCD Elbe-Saale schließen sich der Bewegung an. Seit einigen Jahren sind Erfurt und Leipzig regelmäßig dabei, in diesem Jahr gingen auch die Dresdner Aktiven erstmals an den Start. Denn neben dem kreativen Element transportiert der PARK(ing) Day eine verkehrspolitische Botschaft. Er macht deutlich, wie sehr der öffentliche Raum in unseren Städten immer noch von Autos dominiert wird.

Die Resonanz auf diese ganz andere Art der Wahrnehmung des öffentlichen Raums ist durchweg positiv. Die meisten Menschen sind überrascht, eine Grünfläche mitten zwischen parkenden Autos zu entdecken. Sie bleiben stehen und sind interessiert – der beste Zeitpunkt, um mit ihnen ins Gespräch zu kommen. Wenn es dann wie im letzten Jahr in Leipzig noch Kaffee und von einem lokalen Bäcker gespendeten Kuchen gibt, dann wird der PARK(ing) Day sicher auch weiterhin ein großer Erfolg. ◆

Rezension für NEUE WEGE

oekom e.V. (Hrsg.):
„Postfossile Mobilität" – Zukunftstauglich und vernetzt unterwegs.
München, oekom-Verlag, 2014.

Nach der Energiewende ist vor der Verkehrswende. So oder so ähnlich hören wir es allenthalben, wenn darüber diskutiert wird, wie wir in Zukunft mobil sein werden.

Die Verkehrswende kommt also. Nur weiß noch keiner so genau, in welche Richtung diese „Wende" gehen wird. Wohin sie gehen soll, um auch in Zukunft unsere Mobilitätsansprüche erhalten zu können, zeigt der vom Münchner oekom-Verlag in seiner Reihe „Politische Ökologie" herausgegebene Sammelband, der die Programmatik bereits im Titel trägt: Postfossile Mobilität – zukunftstauglich und vernetzt unterwegs. Dort beschreiben eine Reihe namhafter Autoren, darunter der Chefredakteur der VCD-Mitgliederzeitschrift fairkehr, Michael Adler, sowie der verkehrspolitische Sprecher des VCD, Gerd Lottsiepen, wie sie sich eine zukunftsfähige Mobilität in Deutschland und Europa vorstellen.

Die Beiträge sind jeweils kurz gehalten und auch für diejenigen verständlich, die sich nicht tagtäglich mit verkehrswissenschaftlichen Fragen auseinandersetzen. Insgesamt sind die 16 Artikel in fünf Hauptthemenfelder gegliedert. Der Einstieg mit dem Titel „Rasender Stillstand", einem von dem Kulturtheoretiker Paul Virilio geprägten Diktum, beleuchtet an Hand von Zitaten und Grafiken die Ausgangsposition, in der sich unsere heutige (Mobilitäts-)Gesellschaft befindet.

Im zweiten Themenbereich dreht sich alles um die „Spritschlucker". In einem ersten Beitrag präsentiert der Verkehrsplaner Oliver Schwedes die Geschichte der Mobilität und weist auf den – sowohl für die Menschheit als auch für das Klima einschneidenden – Wendepunkt hin, als die Menschen sich nicht mehr nur mit Muskelkraft fortbewegten, sondern anfingen, fossile Energieträger für die Fortbewegung einzusetzen. Dies geschah während der industriellen Revolution und nahm seinen Beginn mit der Verbreitung der Eisenbahn. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg begann in Europa das Zeitalter der Massenmobilisierung und damit der Siegeszug des Automobils. Diesem Siegeszug sowie den Rahmenbedingungen, die dem „Fetisch motorisierter Individualverkehr" Vorschub leisteten, spürt Herman Knoflacher in bekannter Manier in seinem Beitrag mit dem programmatischen Titel „Auto im Kopf" nach. Welche Änderungen der Rahmenbedingungen weg vom autozentrierten Verkehr und hin zu einer nachhaltigen Mobilität notwendig sind, erläutert Werner Reh in klarer Sprache in seinem Aufsatz „Die Leitplanken setzen die Bürger". Er identifiziert dabei fünf Handlungsfelder, in denen es politischer Richtungsentscheidungen bedarf. Welche dies im Einzelnen sind, zeigen Tilmann Heuse und Richard Menger anhand der Planung der Bundesverkehrswege. Die beiden Sprecher des BUND-Arbeitskreises Verkehr fordern nichts weniger als einen Paradigmenwechsel: die Überwindung regionaler Interessen zugunsten einer zukunftsfähigen Mobilitäts- und Transportstrategie des Bundes. Zu einer solchen Strategie gehört auch die Einsicht, dass Verkehrs- und Energiewende zusammenhängen und nur gemeinsam gelingen können. Dass es dabei aber nicht reicht, einfach nur den Antriebsstrang der fahrbaren Untersätze zu wechseln, verdeutlichen die beiden Berliner Wissenschaftler Weert Canzler und Andreas Knie in ihrem Aufsatz „Mobil mit selbst gemachten Strom".

Der dritte Themenbereich mit dem Titel „U-Turn" beleuchtet anhand konkreter Beispiele die Chancen für eine nachhaltige Mobilität. Den Einstieg macht Michael Adler mit seinem „Weckruf für öffentliche Verkehrsbetriebe". Er fordert die städtischen Unternehmen auf, flexible – und auf die Wünsche der Nutzer des ÖPNV zugeschnittene – Angebote und Tarife zu entwickeln. Seine Beispiele reichen von der Einführung eines E-Ticketings bis hin zur Möglichkeit eines umlagefinanzierten Nahverkehrs.
Zahlreiche Beispiele, wie man im ländlichen Raum auch ohne Auto mobil sein kann, zeigen die beiden Mobilitätsforscher Melanie Herget und Frank Hunsicker. Um diese Basis zu verbreitern braucht es ihrer Ansicht nach nicht nur eine gemeinsame Auskunfts- und Buchungsplattform, sondern auch den Willen der Bevölkerung, individuelle und gemeinsame Mobilität stärker miteinander zu verknüpfen. Wie erfolgreich das System der geteilten Mobilität in Städten schon funktioniert, zeigen Friederike Hülsmann und Wiebke Zimmer in ihrem Beitrag zum Carsharing. Sie argumentieren überzeugend, dass dort, wo es zu einem Rückgang im Pkw-Besitz gekommen ist, dies vorwiegend auf Carsharing zurückzuführen ist. Außerdem sehen sie Carsharing als Sprungbrett für die automobile Elektromobilität. Denn während z.B. der Markt für Elektrofahrräder boomt, stagniert weiterhin die Markteinführung von Elektroautos. Dass dies nicht nur mit der zögerlichen Förderung zu tun hat, beschreibt Gerd Lottsiepen in seinem Artikel „Raus auf die Straße". Er sieht die Versäumnisse vor allem auf Seiten der Industrie. Denn während die Hersteller noch mit der Umrüstung des Antriebsstrangs beschäftigt sind, verschlafen sie die Entwicklung kleiner und leichter E-Fahrzeuge mit niedrigem Verbrauch und hoher Effizienz. Das Kapitel beschließt der Aufsatz des Wuppertaler Universitätsprofessors Bert Leerkamp über die Herausforderungen im Güterverkehr. Immer noch sind die Kosten für den Transport von Gütern zu niedrig und verbraucht dieser zu viele fossile Brennstoffe. Bert Leerkamp fordert daher als erste Maßnahme die Einbeziehung des Güterverkehrs in den Emissionshandel.

Der vierte Themenbereich steht unter dem Motto „Neue Beweglichkeit" und wird eingeleitet von einem programmatischen Artikel von Bernhard Knierim.

„Mehr Verkehr macht nicht glücklicher“ ist seine These. Auf jeden Fall macht aber mehr Radverkehr glücklicher. „Ab in die Pedale!“ lautet die Forderung des Präsidenten der European Cycling Foundation (ECF), Manfred Neun. Er präsentiert eine „Radl-Roadmap“ in fünf Stufen, um dem Radverkehr mehr Bedeutung für die Verkehrswende zu geben, z.B. durch Radschnellwege oder die Nutzung von Lastenrädern für die Feinerschließung im Gütertransport. Auf die oftmals zu Unrecht vernachlässigten Fußgängerinnen und Fußgänger weist der Wiener Verkehrsplaner Ulrich Leth hin. Für ihn ist der Fußverkehr „die Verkehrsart der postfossilen Stadt“. Doch um sich ungehindert zu Fuß fortbewegen zu können, müssten Autos sukzessive aus den Städten und dem öffentlichen Raum zurückgedrängt werden. Für solche Maßnahmen braucht es allerdings Akzeptanz und eine Änderung des Verkehrsverhaltens von großen Teilen der Bevölkerung. Die Psychologin Anja Peters und der Wirtschaftsingenieur Wolfgang Schade zeigen, mit welchen Mitteln sich die notwendigen Verhaltensänderungen befördern ließen. Am Schluss des Kapitels findet sich ein Interview mit dem Mobilitätsforscher Stephan Rammler. Auch er fordert neue Mobilitätsgewohnheiten und vor allem eine Stärkung des Sharing-Gedankens, d.h. der gemeinschaftlichen Nutzung.

Der fünfte Teil des Buches ist eine Zusammenstellung von erfolgreichen und zur Nachahmung empfohlenen Praxisbeispielen und Projekten sowie den dahinter stehenden Akteuren. Außerdem finden sich einige kurze Buchbesprechungen und Leseempfehlungen. Quasi obendrauf gibt es drei Beiträge aus dem „Spektrum Nachhaltigkeit“, die sich mit eher mobilitätsfernen Themen beschäftigen.

Insgesamt ist den Herausgebern die Wahl der Themenbereiche und der Aufsätze sehr gut gelungen. Die Beiträge bauen z.T. aufeinander auf, sind kurz und prägnant formuliert und bleiben trotz aller Details immer auch für den Nicht-Experten verständlich und gut lesbar. Sicher, bei manchen Themen hätte man sich noch mehr Informationen und vertiefendere Analysen gewünscht. Doch das ist weniger den Autoren selbst als dem Format des Buches geschuldet, das vor allem Wert auf Verständlichkeit und Übersichtlichkeit legt. Wer sich also (neu) mit Argumenten bewaffnen will, wie eine nachhaltige Mobilität gestaltet werden kann, oder wer sich einfach nur komprimiert informieren möchte, dem sei dieser Sammelband ausdrücklich empfohlen. ◆

Michael Schmiedel

Fernbushaltestellen brauchen gute Standards

Mitgliederversammlung verabschiedet wegweisendes Positionspapier

Der VCD Landesverband Elbe-Saale hat Anfang Juli auf seiner jährlichen Mitgliederversammlung verbindliche Standards für eine bessere Ausstattung und Gestaltung von Fernbushaltestellen gefordert.

„Die Fahrgäste wünschen sich beispielsweise überdachte Haltestellen mit Sitzgelegenheiten, Papierkorb und Beleuchtung. Vor Ort sollten Rufnummern von Service-Hotlines, Fahrplanaushänge, Liniennetze, Tarifinformationen, Informationen zum weiterführenden örtlichen Verkehr sowie Umgebungs- und Stadtinformationen vorhanden sein“, so Philipp Kosok, der wesentlich an der Erarbeitung des Positionspapiers mitgewirkt hat.

„Wenn ich mir die Situation in Leipzig anschaue, wo die Fahrgäste von der Straße aus ihr Gepäck im Bus verstauen, während gefährlich nah hinter ihnen die Straßenbahnen vorbeirauschen, dann sind Änderungen der Standards dringend geboten“ ergänzt Gilbert Weise, Sprecher des Arbeitskreises Fernbus.

Das einstimmig beschlossene Positionspapier des Verbandes richtet sich sowohl an die Landespolitik als auch an die Kommunen sowie die Fernbusbetreiber selbst. Es wird auf der nächsten Bundesdelegiertenkonferenz als Antrag des VCD Landesverbandes Elbe-Saale eingebracht. Der Text kann als PDF-Datei von der Internetseite http://vcd-mitte.de/fernbus heruntergeladen werden. ◆

Kontakte

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Peterssteinweg 18 | 04107 Leipzig
Tel.: 0341.2155535 | Fax: 0341.2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org, www.vcd-mitte.de
Bürozeit: montags 16–19 Uhr/donnerstags 10–12 Uhr
Büroleitung: **Florian Quitzsch**
Vorsitzender: **Laurenz Heine**
Newsletter: **Philipp Kosok,** vcd-mitte.de/newsletter

Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Anne-Sophie Berner (Chemnitz)
Kinder, Verkehrssicherheit, Lärm, ÖPNV
E-Mail: anne-sophie.berner@vcd-mitte.de,
Tel. 0371.45860876
Laurenz Heine (Leipzig) *örtliche Ansprechpartner, Auto, Fernbus, Klima, Luftreinhaltung*
E-Mail: laurenz.heine@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.46108810
Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig)
Fußgänger, Flugverkehr, „Neue Wege“
E-Mail: thomas.hoscislawski@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.2322248
Clemens Kahrs (Dresden)
Schienenfernverkehr, städtischer Verkehr
E-Mail: clemens.kahrs@vcd-mitte.de,
Tel.: 0179.7518502
Dr. Michael Schmiedel (Leipzig)
Fahrgastrechte, Radverkehr
E-Mail: michael.schmiedel@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.6404706

VCD-Bundesverband

Wallstraße 58, 10179 Berlin
Tel.: 030.280351-0 | Fax: 030.280351-10, www.vcd.org
E-Mail: mail@vcd.org

Ihre Kontakte vor Ort:

SACHSEN

Landkreise Bautzen & Görlitz
Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592.369361
E-Mail: Armin-uizo@web.de

Ortsgruppe Chemnitz
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.27238060
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, Peterssteinweg 18)

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

Landkreis Meißen
Lutz Dressler, Tel.: 0172.7321461, E-Mail: lutz@pro-rikscha.de

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

Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge
Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde, Tel. 03504.618585
E-Mail: jens@osterzgebirge.org

SACHSEN-ANHALT

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

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

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

Landkreis Mansfeld-Südharz
Marion Böhme, Hettstedt, Tel.: 03476.852391,
E-Mail: ma.boehme@email.de

Ortsgruppe Dessau-Roßlau
Jörn Lindmaier, Dessau, Tel. 0178.1973926,
E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Dienstag im Monat, 20.15 Uhr im Biergarten Rieckchen, Scheplake 10, 06844 Dessau-Roßlau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

Regionalgruppe Halle-Saalekreis
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

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

THÜRINGEN

Stadt Eisenach und Wartburgkreis
Norbert Gläser, Wutha-Farnroda, Tel.: 036921.301047,
E-Mail: noglwu@t-online.de

Ortsgruppe Erfurt
Falko Stolp, Erfurt, Tel.: 0151.15676441, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr
im „Andreas Kavalier“, Andreasstraße 45, 99084 Erfurt

Ortsgruppe Gera
Jens Schneider, Gera, Tel.: 0365.8002379,
E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr
im „Markt 1“, 07545 Gera

Ortsgruppe Jena
Jennifer Schubert, Jena, Tel. 03641.230638

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

Stadt Weimar und Landkreis Weimarer Land
Matthias Altmann, Nohra-Obergrunstedt, Tel.: 03643.829710
E-Mail: ma.altmann@me.com

Die S-Bahn Mitteldeutschland

Seit Mitte Dezember 2013 verbindet mit der Eröffnung des Leipziger Citytunnels und der Neuordnung des Bahnverkehrs die S-Bahn Mitteldeutschland die Städte Leipzig und Halle mit ihrer Umgebung. Dabei werden mit 7 Linien auf 430 km Netz insgesamt 104 Stationen in 5 Tarifgebieten bedient.

Mit über 55.000 Fahrgästen täglich kommt es dabei trotz Nachbesserungen beim letzten Fahrplanwechsel in Stoßzeiten zu Gedränge in den Wagen. Dies führt zu Unzufriedenheit bei den Betroffenen, jedoch ist kurzfristige Entlastung bisher nicht möglich. Lieber schieben sich die Beteiligten die Verantwortung gegenseitig zu.

Im nächsten Heft wollen wir uns daher näher mit dem mitteldeutschen S-Bahn-Netz befassen.

Elsa meckert

Kleinlich nennt man mich, pedantisch gar. Dabei stimmt das nicht. Ich habe nur immer Pech. Ich stehe am falschen Fahrkartenautomaten an. Mir knallt die Bustür vor der Nase zu. Ich bekomme natürlich die kaputte Vorderlampe.

Und mir hört keiner zu. Aber das ändert sich jetzt.

Ich darf meckern. Ich soll meckern und: Ich werde meckern! Und zu meckern gibt es über Bahnen, Busse, Autos, Rad- und Fußverkehr so viel.

Doch wenn ich selbst nichts mehr zu meckern habe, dann meckere ich auch gern für Sie. Was Ihnen so widerfahren ist, was Sie aufgeregt hat und Sie anderen schon immer mitteilen wollten.

Schreiben Sie mir Ihre Geschichten an die Geschäftsstellenadresse oder ganz bequem an elsa-meckert@vcd-mitte.de.

Eine Lastenrad-Odyssee

Ich habe es mir ganz einfach vorgestellt, ein Lastenrad zu erwerben. Erst die Testfahrt, dann die Bestellung mit allem Zubehör, obwohl der Preis sich gewaschen hat. So ein Lastenrad ist halt ein Luxusartikel mit ökologischem Zusatznutzen.

Nach einem Monat ohne Nachricht vom Händler erdreistete ich mich nachzufragen und siehe: die Bestellung war nie weitergeleitet worden. Also weiter warten. Nach weiteren Wochen fragte ich erneut nach, dieses Mal waren es Lieferschwierigkeiten des Produzenten – kann ja niemand etwas dafür. Schön, dass jetzt alle ein Lastenrad wollen. Da habe ich total viel Verständnis.

Mehr als 10 Wochen nach der Bestellung, war es endlich da. Die Rechnung für die schwarze Plane kam auch gleich noch – aber ich wollte doch eine rote? Oh, da ist wohl mal wieder etwas schief gegangen. Aber immerhin ist es da, nur nicht zu viel erwarten. Schnell einen Termin vereinbart und hin gefahren. Da stand es gut sichtbar, doch keiner war da. Schade! Inzwischen will ich das Rad eigentlich gar nicht mehr haben, aber bezahlt ist es nun dummerweise auch schon.

Es lebe der Servicegedanke!

Unterstützen Sie die Arbeit des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale mit ihrer steuerabzugsfähigen Spende! Nutzen Sie dazu unser neues Konto:

VCD Landesverband Elbe-Saale e.V.
Dresdner Volksbank Raiffeisenbank
IBAN: DE94 8509 0000 2649 7910 00
BIC: GENODEF1DRS

Alle Spender erhalten im Januar unaufgefordert eine Spendenbescheinigung zur Vorlage beim Finanzamt. Bitte geben Sie daher bei der Überweisung Ihre Mitgliedsnummer oder Adresse an.
Herzlichen Dank für Ihre finanzielle Unterstützung unserer Arbeit vor Ort!

IMPRESSUM:

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig

Bankverbindungen: Spendenkonto: Dresdner Volksbank Raiffeisenbank, IBAN: DE94 8509 0000 2649 7910 00, BIC: GENODEF1DRS 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 im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück

Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Dr. Thomas Hoscislawski, Clemens Kahrs, Dr. Michael Schmiedel, Gilbert Weise, Sven Windisch
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Bildangaben: Titelbild, S. 6, 7, 10/2 Fotos: Anne-Sophie Berner/VCD
S. 2 oben Foto: Michael Bartnik/VCD
S. 2 unten Foto: Gilbert Weise/VCD
S. 3 Foto: golden eyes Fotostudio Leipzig
S. 4, 9 Fotos und Grafiken: Laurenz Heine/VCD
S. 8 Fotos: vzbv/Marcus Gloger
S. 10/1, 3, 4 Fotos: Ingo Zander
S. 13 Fotos: Thomas Hoscislawski/VCD

Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig

Druck: Ökoprint Chemnitz. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Redaktionsschluss: 28.8.2015

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de

Ausgeflogen

Radrausch, Wanderlust, Entdeckertour:
12 spannende Touren kreuz und quer durch Mitteldeutschland

„Ausgeflogen" – die Freizeitbroschüre des MDV mit abwechslungs- und erlebnisreichen Tagesausflügen in Ihrer unmittelbaren Umgebung. Kostenfrei bestellbar im Shop unter **www.mdv.de.**

Im MDV gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

DB BAHN ZVNL

MDV
Einfacher fahr'n