VCD Verkehrsclub Deutschland

Mobilitätsmagazin
für Sachsen,
Sachsen-Anhalt &
Thüringen

NEUE WEGE

Mobil dank Wasser

- Wassertourismus an Elbe und Saale
- Fernbus-Haltestelle Erfurt
- Bahnverbindung Leipzig–Chemnitz

Absender: **VCD LV Elbe-Saale e.V.** | Peterssteinweg 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
2016

Auf mittelalterlichen Spuren – Wandern im Unteren Selketal

Ruhe. Man hört nichts außer das Zwitschern der Vögel und das Rauschen des Flusses. Er schlängelt sich durch saftige Wiesen. Rechts und links dicht bewaldete Berghänge. Es ist kein besonders enges, felsiges Tal – trotzdem ist es eines der reizvollsten im ganzen Harz: das Untere Selketal.

Zunächst geht es mit Bus und Bahn über Aschersleben nach Gernrode. Dort ist besonders beeindruckend die romanische Stiftskirche St. Cyriakus, eine der ältesten Kirchen Norddeutschlands und

Die Stiftskirche in Gernrode. (Foto: LMG Sachsen-Anhalt)

aus der Zeit Ottos dem Großen (961). Doch es bleibt kein langes Verweilen, denn schon bald startet am Kleinbahnhof der alte Dampfzug. Gemächlich schnauft er in die Berge des Harzes. Ein ganz besonderes Reiseerlebnis ist es, auf der Plattform zu stehen, den leichten Fahrtwind zu spüren und zu beobachten, wie sich der Zug durch die engen Kurven windet.

Am Bahnhof Mägdesprung heißt es schon „Aussteigen!“. Das alte Bahnhofsgebäude in der traditionellen örtlichen Bauform steht leider seit einigen Jahren leer. Hier beginnt die etwa 20 km lange Wandertour durch das Untere Selketal. I. Hammer, II. Hammer, III. Hammer ... die enge Straße führt vorbei an alten Schmiedewerken, die einst die Bodenschätze aus den Bergen verarbeiteten.

An dem ehemaligen Landhaus Selkemühle endet die Straße und spätestens ab hier geht es nur noch zu Fuß weiter. Auf einer der Bergkuppen ruht irgendwo zwischen den Wipfeln versteckt die Ruine der Burg Anhalt. Sie gab dem Land einst ihren Namen. Es beginnt der schönste Teil des Selketals. Nur ab und zu trifft man Wanderer oder Radfahrer. Hier und da gibt es Rastplätze, an denen man sich ausruhen und stärken kann.

Nachdem die Selke abermals die Allee gekreuzt hat, ist sie das erste Mal hoch oben auf einem Bergsporn zu sehen: Die Burg Falkenstein. Kurz hinter dem Hotel Thalmühle biegt ein unscheinbarer Weg ab. Er führt den steilen Hang hinauf bis zur Burg.

Nicht ohne Grund war sie die beliebteste Märchenfilmkulisse der DEFA, denn ihr blieb der Charme einer anmutigen, mittelalterlichen Ritterburg erhalten. Wird die Bastion rechtzeitig (vor 16 Uhr) erreicht, kann den Flugvorführungen des Falkners beigewohnt werden. Er zeigt mit Adlern, Habichten und Falken seine Dressurkünste. Die Innenräume von Burg Falkenstein sind zum Museum umgestaltet. Es zeigt das Leben auf einer Burg: mit Rittersaal, Schlafgemächern, Damenzimmer usw. Am Ende der Ausstellung führt eine enge Treppe hinauf auf den Turm. Die 100 Stufen werden aber mit einem wunderbaren Ausblick belohnt: Über das Selketal und die Berge des Ostharzes bis hin zum Brocken und ins Harzvorland.

Anderthalb Kilometer durch den Wald sind es bis zur Bushaltestelle Gartenhaus. Wer schon fußlahm ist, kann sich von der „Burgbahn“ kutschieren lassen. Hier hält der Bus zurück zum Bahnhof Aschersleben.

Eine gute Reise durch das Selketal
wünscht Ihnen
Michael Bartnik

Unermütlich schnauft sie durch's Gebirge: Die Harzquerbahn. (Foto: wikimedia.org)

Aussicht vom Försterblick bei Gernrode (Foto: de.wikipedia.org, Hejkal)

Für Fahrplanauskünfte in Sachsen-Anhalt eignet sich die Fahrplanauskunft

@ www.insa.de

sehr gut. Diese ist auch als App erhältlich und zeigt auch eventuelle Verspätungen von Bahnen & Bussen an.

Wasser ist kostbar.

Foto: Golden Eyes Fotografie Leipzig

Wasser ist Leben. Doch können wir den wahren Wert in unserem Land wirklich bemessen? Wasser ist selbstverständlich und wird vielfältig genutzt. Gerade an heißen Sommertagen, aber nicht nur, genießen wir das Nass. Egal ob es dann am, im, unter oder auf dem Wasser ist. Auch unser Landesverband schmückt sich mit den beiden bedeutenden Flüssen in Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt.

Sie werden von der Selke lesen, einem Zufluss der Bode im Harz, von der Nutzung der Flüsse zum Ansiedeln, dem Transport für Waren und Personen, zum Antrieb von Maschinen, leider manchmal auch als Abfluss. Wasser ist ebenso eine Barriere, die es zu überwinden gilt. Erst in neuerer Zeit bekommt der Freizeitnutzen immer mehr Raum, so auch in diesem Heft.

So verbindet die neue Marina in Leipzig die Stadt mit den gefluteten Tagebau-Landschaften im Umland und der Lindenauer Hafen wurde an das Wasserstraßennetz angebunden. Das Bitterfelder Revier und die Braunkohlereviere in der Lausitz wurden und werden mittlerweile in Wassersport- und Freizeitparadiese umgewandelt. Darüber hinaus ziehen die Talsperren an der Saale Tagesgäste wie Dauercamper an.

Wollen Sie Traumschiff-Feeling genießen? Auch durch Mitteldeutschland fahren Flusskreuzfahrtschiffe. Empfehlenswert sind ebenso die alljährliche Flottenparade in Dresden oder die Fahrt mit einem Schaufelraddampfer der ältesten und größten Raddampferflotte der Welt.

Viel Spaß beim Stöbern in diesem Mobilitätsmagazin, am besten mit einem Heißgetränk und Blick auf die Wellen beim Sonnenuntergang. Genießen Sie das Wasser in seiner Vielfalt! ◆

Ihr Laurenz Heine

Teich im Johannapark nahe der Leipziger Innenstadt

VCD Verkehrsclub Deutschland

Einladung zum Aktiven- und Mitgliedertreffen 2016 in Leipzig

Der Vorstand des VCD-Landesverbands Elbe-Saale e. V. lädt alle Aktiven, VCD-Mitglieder und Interessierte für Samstag, den 22.10.2016, zum Aktiven- und Mitgliedertreffen nach Leipzig ein!

Es beginnt um 9:30 Uhr in Leipzig-Neustadt im Pöge-Haus und endet gegen 18:30 Uhr.

Ausführliche Informationen auf S. 23 sowie unter www.vcd-mitte.de

Leserfoto-Wettbewerb

Beschauliche ruhige Fleckchen, ein Teich mit einer romantischen Brücke, Entengeschnatter – auch das ist die Großstadt Leipzig.

Die eingesandten Fotos zum Thema Wasser waren so vielfältig wie die Nutzungsmöglichkeiten des kühlen, frischen Nass‘. Die Redaktion dankt allen Hobbyfotografen für die Einsendungen. Wir entschieden uns für das Motiv vom Johannapark in Leipzig von Konrad H. aus Leipzig als unser Leserfoto.

Sind Sie in den nächsten Wochen mit Bussen oder Bahnen in den Klein- und Mittelstädten des Elbe-Saale-Landes unterwegs, so sollten Sie Ihre Kamera nicht vergessen. Schicken Sie uns Ihre Eindrücke von den „Öffentlichen“. Unter allen Einsendungen verlosen* wir dieses Mal **fünf Sachsen-Tickets**, die freundlicher Weise von der DB Regio zur Verfügung gestellt werden. Damit sind Sie mit der Bahn sowie in vielen Verkehrsverbünden einen Tag lang in Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen unterwegs. Jetzt neu gelten die Ländertickets auch im gesamten VVO.

Senden Sie uns Ihr Foto bis zum **15. November 2016** mit zwei bis drei erläuternden Sätzen an **foto@vcd-mitte.de**. Beachten Sie dabei, dass die Bildrechte bei Ihnen liegen und erkennbar abgebildete Personen mit der Veröffentlichung einverstanden sind.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Motivsuche und: Kommen Sie dabei bitte nicht unter den Bus!!

* Unter allen Einsendern werden per Losverfahren von der Redaktion die Gewinner ermittelt, per E-Mail benachrichtigt und die Kontaktdaten erbeten. Die Zusendung der Gewinne erfolgt dann per Post an die genannten Kontaktdaten. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Das Sachsen-Ticket gilt in den drei genannten Bundesländern für einen Tag. Die Geltungsbestimmungen und Beförderungsbedingungen können auf www.bahn.de eingesehen werden.

Titelfoto: Marcel Dally

Perspektivwechsel – Wasserreisen

Wer sich heute überlegt, wie er ein Ziel erreichen kann, beispielsweise um von Dresden nach Torgau, von Grimma nach Dessau oder von Naumburg nach Halle zu kommen, würde vielleicht Eisenbahn und Auto gegeneinander abwägen. Aber er käme bestimmt nicht auf die Idee, auf der Saale, Elbe oder Mulde mit einem Schiff zu fahren. Im unserem Alltag spielt die Binnenschifffahrt für den Personenverkehr keine Rolle. Allenfalls ist eine Flussüberquerung alltagsrelevant, wie sie auf der Elbe beispielsweise mit Gierfähren noch zu finden ist. Schließlich können dort auch Autos transportiert werden.

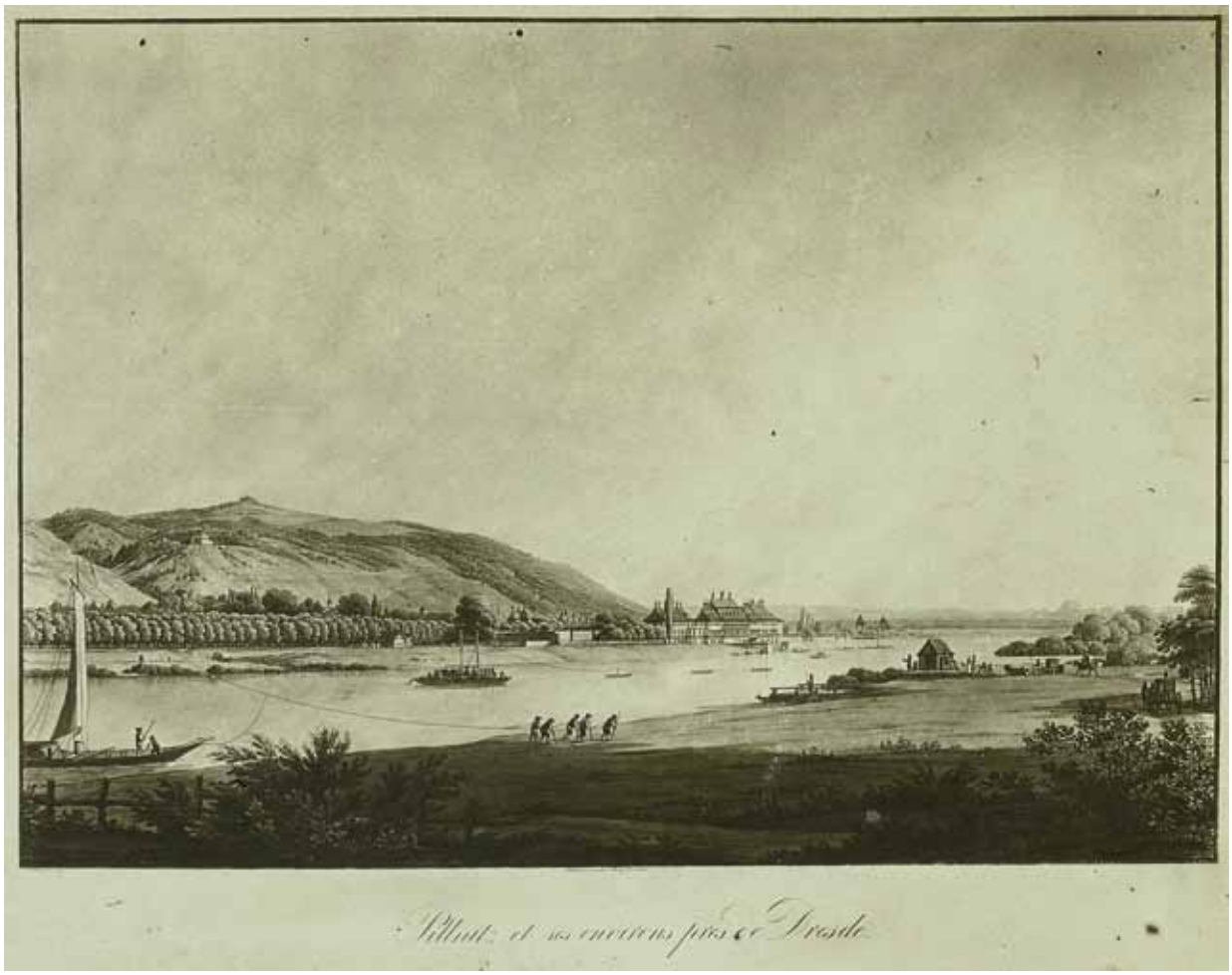
Vereinzelt gibt es auf den genannten Flüssen Fußgänger- und Fahrradfähren, die uns jedoch eher in der Freizeit beglücken. Und nicht nur beim Überqueren entdecken Touristen die Flüsse. Sie spielen eine Rolle als Freizeitverkehrsadern. Vom sanften Tourismus auf Paddelbooten oder mit dem Fahrrad neben dem Wasser bis zum Massentourismus auf Kreuzfahrtschiffen. Im Urlaub erfahren Menschen auf sehr unterschiedliche Art das Wasser zum Vorwärtskommen.

Wer sich gar für ein Floß als Urlaubsgefährt entschieden hat, ist auf die Strömung und das Wetter besonders stark angewiesen. Bei Windstille hat er viel Zeit, um vom Wasser aus die Welt zu betrachten, Tiere zu beobachten und Pflanzen zu sehen, unterwegs im Tempo der Natur. Ein guter Augenblick auch, um sich in frühere Zeiten zurückzuversetzen, als mit Flößen Güter transportiert wurden, um sie am Zielort zu verkaufen. Sogar das Floß ließ sich auseinandernehmen und das Holz fand neue Interessenten, die es verarbeiteten. Das war praktisch und nachhaltig zugleich.

Bleiben wir bei dem zeitlichen Perspektivwechsel: Der Mensch des Mittelalters reiste sehr viel mit Schiffen. Sie waren

Blick vom Wedniger Ufer über die Mulde nach Nerchau auf die St. Martinskirche, 1985 (Quelle: Kreismuseum Grimma)

Blick auf das Schloss Pillnitz bei Dresden mit einem Treidelkahn und einer Seilfähre Druckgrafik aus dem 19. Jahrhundert (Quelle: SLUB Dresden/Deutsche Fotothek)



nicht nur bequem und billig, man kam auch schneller vorwärts als auf dem Landweg. Auf Flüssen, wo sich heute keiner mehr Reiseverkehr vorstellen kann, fuhren Kähne, die klein und eng waren. Es gab keine Luxuskabinen. Zum Übernachten gingen die Reisenden an Land und nahmen Quartier in den örtlichen Gasthäusern. Auch während der Fahrt verließen die Passagiere manchmal das Schiff. Herrschte Niedrigwasser, hieß es nicht nur aussteigen – auch die Fracht musste ausgeladen werden, um das Boot anschließend mit Pferden, Ochsen oder durch Menschen zu treideln. Kamen gar handfeste Hindernisse, wie beispielsweise Wasserfälle, musste das Schiff über Land gezogen werden. Im besten Fall war das alles nicht nötig, wenn durch den Wind und die Segel das Schiff genügend Kraft zur Fahrt erhielt. Flussabwärts reichte es, zu steuern, während die Strömung das Schiff vorwärts trieb.

Doch konnten Hindernisse auch förderlich sein. An diesen Stellen entstanden Siedlungen und damit Arbeitsplätze. Des Reisenden unfreiwilliger Halt gereichte anderen Menschen zum Vorteil. Aus Siedlungen wurden Städte und es entstanden Häfen. Der Handel wurde angekurbelt, wodurch die Städte noch weiter wuchsen.

Ebenso verhielt es sich dort, wo Wasserwege und Landstraßen sich kreuzten. Bevor es Brücken gab, dienten Furten als Querung. Auch hier hieß es verlangsamen und im Gasthaus bei Hochwasser warten. Viele Städte im Elbe-Saale-Gebiet nahmen so ihren Anfang. Erfurt trägt die Geschichte heute noch im Namen.◆

Anne-Sophie Berner

Fähre bei Kössern an der Mulde um 1930 (Quelle: Kreismuseum Grimma)

Wassertourismus auf der Saale in Ziegenrück und der Region „Thüringer Meer“

„Thüringer Meer“ – so wird die weitläufige Region um die beiden Saalestauseen Bleiloch und Hohenwarte genannt.

Seit 1932 wird die Saale durch insgesamt fünf Talsperren auf ca. 80 km Länge angestaut und bildet damit das größte zusammenhängende Stauseegebiet Europas. Die Saale schlängelt sich hier mit unzähligen Windungen durch den Naturpark Thüringer Schiefergebirge/Obere Saale, der durch lichte Hochflächen mit herrlichen Aussichtspunkten und engen Tälern inmitten steiler, bewaldeter Berge geprägt wird. Sie bilden ein einzigartig schönes Panorama, das zum Verweilen einlädt.

Die Vielfältigkeit der Landschaft birgt jede Menge an Möglichkeiten, seinen Urlaub, Tagesausflug oder sonstige Freizeit zu gestalten. Egal ob an Land oder auf dem Wasser, jeder kann hier tun, was sein Herz begehrt.

Das Segeln auf den Stauseen hat eine 50 jährige Tradition. Selbst ungeübte, ob jung oder alt, können hier in den Segelschulen und -vereinen die wichtigsten Grundlagen des Segelhandwerks erlernen. Auch zum Surfen oder Wakeboarden sind hier die Voraussetzungen ideal.

Vom Kanu aus kann man das „Thüringer Meer“ aus einem neuen, eindrucksvollen Blickwinkel entdecken, inmitten der Natur umgeben von imposanten Bergzügen. Entspannter geht es natürlich auch – mit dem Ruder- oder Tretboot, welches man an mehreren Orten ausleihen kann. Auch Wassermotorsportbegeisterte kommen hier voll auf ihre Kosten. Und wer kein eigenes Motorboot hat, kann sich rundum in der Region an den Verleihstationen eines mieten.

Besonders interessant sind der Hohenwarte- und Bleilochstausee auch für Taucher, da beim Anstauen mehrere Ortschaften geflutet wurden, von denen man

Ein Bungalowdorf am Hohenwartestausee. (Fotos: © Fremdenverkehrsamt Ziegenrück)

Blick auf Schloss Burgk oberhalb der Talsperre Burgkhammer, eine der fünf Talsperren der Saalekaskade

neben alten Wracks mit ein bisschen Glück ein paar Überreste entdecken kann. Wer nicht selber auf dem Wasser aktiv werden möchte, kann auch an Bord eines der Fahrgastschiffe auf dem Bleiloch- oder Hohenwarte-Stausee die Schönheit des „Thüringer Meeres“ auf sich wirken lassen und entspannen. So eine Schifffahrt macht nicht nur Familienausflüge, sondern auch Tagesausflüge für Reisegruppen, Vereins- und Familienfeiern bis hin zur Hochzeit zum Erlebnis und zeigt allen Gästen die Besonderheiten der Region.

Eine weitere Besonderheit auf dem „Thüringer Meer“ ist die einzige Autofähre Deutschlands, die auf einem Stausee verkehrt. Die „Mühlenfähre“ der KomBus GmbH befördert jährlich tausende Passagiere – vom Fußgänger bis zum Auto – an der Linkenmühle über den Stausee (http://www.kombus-online.eu/angebote/Faehre)

Idyllische Rad- und Wanderwege rund um die Talsperren oder spezielle Naturlehrpfade säumen die Ufer und laden zur Erholung ein. Die Highlights sind der 75 Kilometer lange Hohenwarte-Stausee-Weg und der Saale-Radweg.

Auch der Badespaß kommt nicht zu kurz. Wer möchte, kann sich in einer der unzähligen frei begehbaren Badebuchten oder auch am Sandstrand im kühlen Nass erfrischen.

Natürlich hat die Region „Thüringer Meer“ auch kulturell einiges zu bieten. Museen, alte Burgen und Schlösser können Sie hier entdecken, sowie Theater-Veranstaltungen erleben.

Für Familien halten die Urlaubsorte der Region jede Menge Abwechslung bereit. Zum Beispiel kann man Klettern, Minigolf spielen oder einen Spaziergang durch den Märchenwald machen, auf der Sommerrodelbahn den Berg hinab sausen und im Naturparkhaus spielend den Naturpark, das Thüringer Schiefergebirge entdecken. Präsentiert wird die Region von der mittlerweile vierten „Thüringer Meerjungfrau“ Diana König, welche im letzten Jahr ihr Amt angetreten hat und das „Thüringer Meer“ würdevoll auf Messen und Veranstaltungen in ganz Deutschland vertritt. ◆

Doreen Schilling,
Fremdenverkehrsamt Ziegenrück

@ www.ziegenrueck.de
www.thüringer-meer.de

Ziegenrück ist mit den Linienbussen der Kombus GmbH gut zu erreichen. Die Fahrzeiten mit Bahn und Bus ab Dresden betragen 4:20 h, ab Leipzig 3:00 h, ab Erfurt 2:10 h und ab Magdeburg 5:00 h.

Saalburg-Ebersdorf am Thüringer Meer

Die MS „Gera“ vor der Kulisse von Saalburg.

Saalburg, ein fast 800 Jahre altes Städtchen, liegt auf einem Bergsporn dicht am Stausee der Bleilochtalsperre. Es ist zu jeder Jahreszeit ein verlockendes Ausflugsziel – betriebsam im Frühling, Sommer und Herbst, wohltuend ruhig im Winter. Der Stausee ist 28 Kilometer lang und bietet alle Möglichkeiten des Wassersports: Segeln, Surfen, Wasserski, Schwimmen und Angeln. Ausflüge zu Wasser mit Mietbooten oder die beliebten Fahrten mit den Fahrgastschiffen zur Sperrmauer und Richtung Saaldorf bis Harra gehören dazu. Wer das Besondere mag, dem sind Kaffeefahrten, Mondscheinfahrten mit Musik und Tanz oder Dixieland-Fahrten zu empfehlen.

Die Bleilochtalsperre ist ein Paradies für Angler. Sie beherbergt einen hervorragenden Raubfischbestand. Kapitale Hechte, Zander, Barsche und Welse fühlen sich hier wohl.

Ein besonderes Erlebnis ist auch eine Führung durch die Sperrmauer (Anmeldung unter 036647/294970)

Der Märchenwald zieht Besucher aller Altersgruppen, besonders aber die Kinder in seinen Bann. Wanderfreunde zu Rad und zu Fuß finden gepflegte Wanderwege entlang des Stausees und in der Umgebung vor. Der Saale-Radweg, der Saale-Orla-Wanderweg und der Internationale Wanderweg Eisenach–Budapest führen über Saalburg.

Besucher mit kulturellem Interesse finden im historischen Hotel „Kranich“ nicht nur eine Einkehrstätte, sondern befinden sich direkt im Gebäude des alten Stadttores, durch das einst die alte Handelsstraße von Leipzig nach Nürnberg hindurchführte – ins Saaletal hinunter und über die überdachte Holzbrücke, die bis zum Stau 1930 den gesamten Verkehr über die Saale bewältigte. Vom Tor aus kann man nach beiden Seiten die mittelalterliche Stadtmauer verfolgen, die den alten Stadtkern mit der Kirche und dem Rathaus umschlossen hat. Der Turmstumpf des Burgturmes, der auf dem Gelände der ehemaligen Schule, einst die Saalburg, an die wehrhafte Zeit der Stadt im Mittelalter erinnert, ist ein weiterer Zeuge der Stadtgeschichte.

Am Kulmberg führt neben dem Hotel „Fürstenhöhe“ eine Sommerrodelbahn den Hang hinunter – sehr zum Vergnügen der kleinen und großen Schlittenfahrer. Von der Terrasse des Hotels genießt man einen herrlichen Blick über den See, die Stadt und über die Höhenzüge des Frankenwaldes bis hin zum Rennsteig.

Auch die Umgebung von Saalburg verdient einen Besuch. Da sind die Dorfkirchen in Kulm, Gräfenwarth und Friesau mit ihren ursprünglichen dörflich geprägten Innenräumen. Da lockt Schloss Burgk den Wanderer wie auch die motorisierten Gäste. Eine Wanderung dorthin entlang der Saale, vorbei am Kobersfelsen, gehört sicher zu den besten Eindrücken, die der Naturfreund von der Saale und der von ihr geprägten Landschaft mitnehmen kann. Auch ein Besuch des Landschaftsparks in Ebersdorf kann zu jeder Jahreszeit sehr erholsam sein.

Umgeben von bewaldeten Höhenzügen haben sich die zwei Campingplätze direkt am Ufer des Stausees zu einem attraktiven Anziehungspunkt entwickelt. Hier gibt es ausgezeichnete Bedingungen zum Segeln und Surfen. Ausgedehnte Fuß- und Radwanderungen in die nähere Umgebung sind empfehlenswert.

Der Campingplatz Kloster hat eine Kapazität von 350 Plätzen. Er ist mit einem modernen Sanitärgebäude ausgestattet. Die sanitären Anlagen sind behindertengerecht.

Der Campingplatz Bad hat eine Kapazität von 220 Plätzen. Zurzeit ist hier ein modernes Sanitärgebäude im Bau.◆

Silvia Post

Touristinformation
Markt 1
07929 Saalburg-Ebersdorf
Tel. 036647/29080
www.saalburg-ebersdorf.de
bb@saalburg-ebersdorf.de

Saalburg ist gut mit den Bussen der Kombus GmbH von Bad Lobenstein zu erreichen: Reisezeit mit Bahn und Bus ab Dresden ca. 5:00 Stunden, ab Leipzig: ca. 4:00 Stunden, ab Erfurt ca. 3:30 Stunden, ab Magdeburg ca. 6:00 Stunden.

Sommer auf der Bleilochtalsperre. (Fotos: © Touristinformation Saalburg-Ebersdorf)

Zeulenrodaer Meerjungfrau

Wer Natur spüren will, der sollte unbedingt Zeulenroda-Triebes besuchen. Mit ihren Ortsteilen umschließt die Stadt die große Wasserfläche des Stausees der Talsperre Zeulenroda, die liebevoll „Zeulenrodaer Meer“ genannt wird. Herrliche Aussichten, ausgedehnte Wälder und Wiesen sowie das naturbelassene Weidatal sind der perfekte Ausgangspunkt für Rad- und Wandertouren.

Bevor man ins Grüne zieht, sollte man aber auch der Stadt und ihren Bürgern – den „Karpfenpfeifern“ – unbedingt einen Besuch abstatten. Das stolze Rathaus im klassizistischen Stil, der Brunnen mit dem Karpfenpfeifer und seinem Karpfenkabarett sind beliebte Fotomotive. Auch die Dreieinigkeitskirche mit der einzigartigen modernen Freskenmalerei ist sehenswert. Die Türme der beiden markanten Gebäude, die übrigens auch zu einem Rundblick über die Stadt einladen, sind – wie auch das 57 m hohe Hochhaus der Firma Bauerfeind am Ortsrand – Wahrzeichen der Stadt. Das völlig barrierefreie Städtische Museum Zeulenroda, das Winkelmannsche Haus in Triebes als eines der ältesten Blockbohlenhäuser Thüringens, das Tiergehege Rabensleite oder auch das Thermen- und Erlebnisresort Waikiki (www.badeweltwaikiki.de) mit seinem echt hawaiianischen Ambiente ergänzen die vielfältigen Freizeitangebote.

Der seit 2006 bereits mehrfach zertifizierte und fast vollständig naturbelassene „Qualitätsweg Wanderbares Deutschland“ verbindet mit 43 km Länge die Talsperre Zeulenroda und die Weidatalsperre. Immer wieder bieten sich spannende Perspektiven und wunderbare Aussichten auf die idyllische Landschaft und die Stauseen. Naturliebhaber können hier viele seltene Pflanzen und Tiere beobachten. Mit etwas Glück kommen auch Angler auf ihre Kosten: In den fischreichen Gewässern leben Aale, Karpfen, Hechte, Zander und viele Edelfische. Seit der Freigabe der ehemaligen Trinkwassertalsperre zur touristischen Nutzung im September 2012 entstehen viele Freizeitangebote am Zeulenrodaer Meer. Drei Naturstrandbäder laden zum Boot fahren, Baden und Relaxen am Wasser ein und bieten Spaß und Entspannung für jedes Alter. Barrierefreiheit und Nachhaltigkeit kennzeichnen fast alle diese Angebote. Auch der Badestrand kann von

Der Weidendom lädt zum Träumen ein.

Rollstuhlfahrern genutzt werden. Motorboote sind auf dem Stausee nicht gestattet.

Im Ortsteil Quingenberg hat der Segelsport sein Domizil, am Bio-Seehotel (www.bio-seehotel-zeulenroda.de) bietet die Wassersportschule Thüringen viele Wassersportarten an: Segeln, Kitesurfen, Surfen, Kanusport und Tretbootfahren sind hier möglich (www.wassersport-thueringen.de)

Das neuangelegte, behindertengerecht zugängliche Strandbad Zeulenroda. (Fotos: © Tourismuszentrum Zeulenrodaer Meer)

Der barrierefreie und drei Kilometer lange Promenadenweg am Wasser verbindet das Thermen- und Erlebnisresort Waikiki das Bio-Seehotel mit Hochseilgarten, die Eventfläche am See und das Strandbad am Hotel mit dem Naturerlebnisbad Zeulenroda, dem Restaurant „Das Strandhaus“ und dem Wohnmobilhafen Zeulenrodaer Meer.
Zu den im Text beschriebenen Zielen gelangen Besucher ganz leicht mit Linienbussen: Badewelt Waikiki: Haltestelle Zeulenroda, Erlebnisbad; Bio-Seehotel und Wassersportschule Thüringen: Haltestelle Zeulenroda, Abzweig Seehotel ◆

Sabine Casper

Tourismuszentrum
Zeulenrodaer Meer
Strandbad Zeulenroda
Bleichenweg 30
07937 Zeulenroda-Triebes
Telefon: 036628/987064
www.zeulenrodaer-meer.de

Zeulenroda ist mit der Bahn gut erreichbar: von Leipzig direkt in 1:40 h; von Dresden aus in 3:20 h und von Magdeburg aus in 3:30 h, jeweils mit Umstieg in Leipzig sowie von Erfurt aus in 2:50 h mit Kaffeepause beim Umsteigen in Gera.

Zusätzlich verkehrt der Rufbus zwischen Zeuleroda Bahnhof, Waikiki und dem Zeulenrodaer Meer von und zu allen Zügen mit Anmeldung bis 30 Minuten vor Abfahrt unter 01804/783287.
Nähere Informationen finden sich unter www.prg-greiz.info/157/rufbus-zeulenroda

Abenteuer & Entspannung

Für uns zählt hauptsächlich die Kombination Abenteuer und Entspannung. Aus diesem Grund lassen wir zwei Wasserratten es uns nicht nehmen, sämtliche Seen in Thüringen zu erkunden. Häufigstes Ziel ist dabei die Hohenwartetalsperre. Zum einen habe ich schon seit meinem 5. Lebensjahr hier jede Ferien verbracht, zum anderen zieht es mich aus wahrscheinlich dem gleichen Grund auch heute noch hier her.
Mein Name ist Marcel Dally, ich bin gebürtiger Geraer und bewege mich mit meiner Liebsten am liebsten auf Gewässern herum.
Bei dieser Wasserwanderung (24. Mai 2015) haben wir unser Schlauchboot an der Staumauer zu Wasser gelassen und sind von dort aus flussaufwärts in Richtung Ziegenrück gefahren.
Unser kleiner Elektromotor reicht aus, um uns zwei Tage lang frei auf dem See bewegen zu können. Wir warfen am „Drachenschwanz“ den Anker, der in unserem Fall aus einem großen Stein und zirka 20 Meter Naturstrick bestand. Das genügt, solange kein starker Wind geht. Das Wetter schwankte zwischen sonnig und bewölkt, und hin und wieder regnete es auch kurz.

Aber wie es so schön heißt: Nicht das Wetter ist schlecht, sondern die Bekleidung. Also schnitten wir uns aus einer Bauplane, die etwa 4 Euro kostet, unser Bootsverdeck, sogar passgenau.
Sie können aus diesen Zeilen und den Bildern sicherlich entnehmen, dass man mühelos viel schöne Zeit auf und am Wasser verbringen kann.
Rund um die Hohenwartetalsperre gibt es sehr viele schöne Pensionen, wenn man lieber im warmen Bett schlafen will.
Wir haben schon viel in der Region ausprobiert und kommen immer wieder zu dem Ergebnis, dass sich jede Entscheidung, die Zeit an Gewässern zu verbringen, auszahlt. Egal, ob mit oder ohne Boot.
Was gibt es schöneres, als heimisches Wasser zu sehen, zu riechen und bei besserem als unserem Wetter auch zu fühlen? Nichts. Wir beide jedenfalls werden hier noch unser Leben lang zu Hause sein. ◆

Marcel Dally, Gera

Fotos: © Marcel Dally

Was lange währt ...

Nach knapp drei Jahren Bauzeit verbindet seit Sommer 2015 eine Kanalrinne den Lindenauer Hafen im Leipziger Westen mit dem Karl-Heine-Kanal.

Die Idee dazu reicht schon mehr als hundert Jahre zurück, als der Industriepionier Karl Heine seine Fabriken per Schiff über einen Elster-Saale-Kanal und damit über Halle und weiter über die Elbe mit Hamburg verbinden wollte. Er finanzierte auch den nach ihm benannten Kanal in Plagwitz, dessen Bau 1856 begann. Doch die 1933 begonnenen Arbeiten am Elster-Saale-Kanal kamen im Zweiten Weltkrieg zum Erliegen, die Wasserstraße Richtung Halle blieb unvollendet und damit der fast fertiggestellte Lindenauer Industriehafen ohne Anschluss an einen Fluss.

Fotos: © Dietmar Franz

Mit dem verlängerten Kanal und einigen neuen Hafenanlagen wurde nun eine Verbindung vom Lindenauer Hafen über den Karl-Heine-Kanal durch die Weiße Elster zum Neuseenland geschaffen. Damit kann der Wassertourismus bis in die Stadt geholt werden. Gleichzeitig wurde das Quartier wesentlich aufgewertet: Stadthäuser und Villen sowie Büro- und Gewerbeflächen machen den neugestalteten Landschaftsraum zum Wohnen, für Gewerbe wie auch für Freizeit und Naherholung attraktiv. Im nördlichen Hafenbereich erinnern die denkmalgeschützten Speichergebäude an die Vergangenheit. Knapp zehn Millionen Euro wurden für die 665 Meter lange Wasserverbindung ausgegeben. ◆ *Gilbert Weise*

@ www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/projekte/lindenauer-hafen

Die Bilder zeigen die Luisenbrücke 2010 und 2015 sowie das Gelände vor dem Lindenauer Hafen 2009 und 2015.

Dresden – unter, am, auf dem und mit Wasser

In einem Themenheft mit dem Schwerpunkt „Wasser“ sollte natürlich auch nicht der Blick auf „Elbflorenz“[1] mit seinem „Canale grande“[2] fehlen. Von den vielen Dingen, die sich zum Thema Wasser aufschreiben lassen, stellen die NEUEN WEGE hier eine Auswahl vor:

Dresden am Wasser

Befragt man Dresdner Kinder zum Thema „Dresden und das Wasser“ kommen sie recht schnell auf die Elbe zu sprechen und kommen dabei ins Schwärmen:
„Sie ist schön. Sie ist groß. Sie fließt von Tschechien durch Dresden bis nach Hamburg. Sie ist eine Sehenswürdigkeit für die Touristen und da fahren viele Dampfer drauf“. Und: „Auf dem Elbradweg kann man gut Radfahren. Es gibt kleine Strände und man kann dort gut Enten füttern.“

Heinrich von Kleist (1777–1811) schreibt während seiner Dresdner Zeit 1807 bis 1809: *„Dresden hat eine große feierliche Lage, in der Mitte der umgränzenden Elbhöhen, die in einiger Entfernung, als ob sie aus Ehrfurcht nicht näher zu treten wagten, es umlagerten. Der Strom verläßt plötzlich sein rechtes Ufer und wendet sich schnell nach Dresden, seinen Liebling zu küssen. Von der Höhe des Zwingers kann man seinen Lauf bis nach Meißen verfolgen. Er wendet sich bald zu dem rechten, bald zu dem linken Ufer, als würde die Wahl ihm schwer, und wankt, wie vor Entzücken und schlängelt sich spielend in tausend Umwegen durch das freundliche Tal, als wollte er nicht in das Meer.“*

Auf Dresdner Stadtgebiet münden 21 Bäche und Gräben in die Elbe, die in den Wohnquartieren für manch lauschiges Plätzchen sorgen. Zusätzlich suchen sich die Vereinigte Weißeritz linkselbisch und die Prießnitz rechtselbisch ihren Weg durch die Stadt und haben ihre Mündung in die Elbe innerhalb des Stadtgebietes. Die Prießnitz durchfließt die Dresdner Heide – Dresdens großes Wald- und Wandergebiet komplett. Entlang der Weißeritz werden derzeit mehr und mehr öffentliche Wege geschaffen, die zu einem Grünzug für Fußgänger und Radfahrer entwickelt werden sollen.

Dresden unter Wasser

Von den drei großen Hochwassern 2002, 2006 und 2013 erinnern sich die meisten Kinder und Jugendlichen nur an jenes von 2013 als die Stadt relativ glimpflich davon gekommen ist. Damals konnten schon viele Maßnahmen zur Vermeidung von Flutschäden greifen, die nach 2002 beschlossen wurden. Dennoch zeigt sich an der kindlichen Aussage, wie sehr sich das Thema Flut in das kollektive Gedächtnis der Stadt gebrannt hat. Die Elbe ist ein wichtiges Thema der Stadt und die Dresdner sind stolz auf sie.

Fotos: © Clemens Kahrs

Leipziger Straße mit Sandsäcken zum Hochwasserschutz

Nach wie vor halten sich Rat und Stadtverwaltung an eine Bauordnung von 1905, die einer weiteren Bebauung der Dresdner Elbwiesen Einhalt gebietet. Die Bebauung mit Häusern oder gar Straßen ist somit ein Tabu für die Stadt. Breite Straßen in Flussnähe wie in manch anderer Metropole ohne direkte Zugänglichkeit wird es in Dresden nicht geben. Das sorgt dafür, dass die Dresdner „normale“ Hochwasser anders als in Köln oder an der Mosel recht gelassen hinnehmen. Der natürliche Überflutungsbereich ist in weiten Teilen der Stadt erhalten geblieben.

Dresden über Wasser

Große Ausnahme der jüngeren Vergangenheit bezüglich des (Nicht-)Schutzes der Flusslandschaft bleibt der Bau der überregional bekannten **Waldschlösschenbrücke**. Obwohl sie mittlerweile die „Altstädter“ Seite links der Elbe und die „Neustädter“ Seite rechts der Elbe verbindet, ist die Stadtbevölkerung nach wie vor geteilter Meinung über die Sinnhaftigkeit ihres Baus. Ein eigens von den Brückenbefürwortern initiierter Bürgerentscheid führte zu zwei Dritteln Zustimmung seitens der Stadtbevölkerung (bei knapp über 50 % Wahlbeteiligung). Die Folgen sind weitgehend bekannt. Der Bau wurde mit wenigen Änderungen vollzogen, das Dresdner Elbtal verlor seinen Status als Weltkulturerbe und die Rechtmäßigkeit des Baus der Brücke beschäftigt noch immer die Gerichte. Ein Treppenwitz der Geschichte ist, dass die Stadt im Winterhalbjahr eben die Fußgängertreppen der Waldschlösschenbrücke sperren lässt, da sie vom Winterdienst nicht sinnvoll geräumt werden können. Somit müssen die wenigen Fußgänger auch noch weite Umwege laufen.

Von den acht Brücken über die Elbe sind vier in sehr gutem Zustand. Zudem wurde die **Albertbrücke** gerade saniert und

Blick auf die „Waldschlösschenautobahn“

Abendstimmung an der Elbe im August 2016

an die historische Bauweise angelehnt etwas verbreitert seit kurzem wieder komplett für den Verkehr freigegeben. Straßenbahnen und Fahrräder konnten während der gesamten Bauzeit passieren. Die Albertbrücke ist mit über 9.000 Radfahrern heute schon die von „Velorittern“ in Dresden am stärksten frequentierte Brücke. Einziges Manko der Sanierung ist, dass Straßenbauamt und Denkmalschutzbehörde nicht über eine sinnvolle Ausgestaltung der Brückengeländer einigen konnten. So müssen die Bürger nun mit einem schlechten Kompromiss leben: Vor das niedrige historische Brückengeländer wurde ein modernes höheres geschraubt.

Sobald die Albertbrücke fertig ist, kommt die zentral in der Stadt gelegene **Augustusbrücke** „dran“, die in der jetzigen Form ein Bau von 1910 ist und deren Schäden nach 1945 lediglich ausgebessert wurden. Wegen der geringen Bedeutung für den motorisierten und die hohe Bedeutung für den nichtmotorisierten Verkehr plant die Stadt Dresden die Sperrung für Autos und die ausschließliche Nutzung durch Straßenbahnen, Fußgänger und Fahrradfahrer. Die aufgrund ihrer zentralen Lage rege von Touristen genutzte Brücke wird in diesem Zusammenhang oft mit der Prager Karlsbrücke verglichen, die allein den Fußgängern vorbehalten ist.

Die 1971 errichtete 2. **Carolabrücke** als moderner Nachfolgebau der 1945 zerstörten 1. Carolabrücke von 1892 steht ebenfalls zur Sanierung an. Der Termin ist noch nicht absehbar. Offen ist ebenso wie mit dem Wahrzeichen Dresdens – dem „Blauen Wunder“ bzw. der Loschwitzer Brücke von 1895 umgegangen werden soll. Da das Blaue Wunder im Gegensatz zu fast allen anderen Dresdner Elbbrücken weder Kriegszerstörungen erlitt noch aus anderen Gründen neu- oder umgebaut wurde, wird heute wegen der fortgeschrittenen Alterung seine dauerhafte Erhaltbarkeit hinterfragt. Die Verkehrsbelastung der Brücke ist hoch und ihre Erhaltung für Zwecke des leichten Fahrzeugverkehrs durch routinemäßige Pflege ist bis ca. zum Jahr 2025 gesichert. Die Gewichtsbeschränkung von 15 Tonnen (mit Ausnahmen für Linienbusse) besteht schon seit langem. Wie es danach weitergeht, wird in den kommenden Jahren zu diskutieren sein.

Seit 10 Jahren sorgt die bestehende Schuldenfreiheit der Stadt dafür, dass neue Projekte – egal in welchem Politikfeld und somit auch im Verkehrsbereich – nur dann angegangen werden, wenn sie ohne neue Schulden finanziert werden können. Dieser Ratsbeschluss hat nahezu den gleichen „heiligen“ Stellenwert wie der zur Sicherung der freien Elbwiesen.

Dresden auf dem Wasser

Nicht unerwähnt bleiben darf natürlich die Dresdner Dampfschiffahrt – welche sich auch nach der Rechtschreibreform zu Recht mit zwei „f“ schreiben darf. Als weltweit größte Schaufelraddampferflotte mit neun historischen Seitenraddampfern, darunter der Dampfer „Diesbar“, welcher als Technisches Denkmal geschützt ist und noch mit Kohle befeuert wird – zuzüglich zwei modernen, komfortabel ausgestatteten Salonschiffen sowie zwei kleinere Motorschiffe – sucht die Flotte ihres gleichen. Alle Raddampfer wurden auf den Traditionswerften Dresden-Laubegast und Dresden-Blasewitz zwischen 1879 und 1929 gebaut. Personenausflugsverkehr auf der Oberelbe findet elbaufwärts in das Elbsandsteingebirge der Sächsischen Schweiz zwischen Dresden und Hrensko, elbabwärts von Dresden nach Meißen und weiter bis in die Elbweindörfer nach Diesbar und Seußlitz statt.

Der „PD Dresden“ am Terrassenufer mit Carolabrücke im Hintergrund

Die Fahrt mit dem Raddampfer ist für Besucher der Stadt fast immer im Programm dabei. Dennoch gestalteten sich die Jahre 2015 und auch 2016 aus „Wettersicht“ für das Schifffahrtsunternehmen schwierig. Das extrem lang anhaltende Niedrigwasser im Sommer bei Pegelständen der Elbe, die teilweise bis zur 50-cm-Marke sanken, musste in 2015 an 15 Tagen in der Hauptsaison der Fahrbetrieb eingestellt werden und über drei Monate hinweg konnte nur eingeschränkt gefahren werden. Somit wurden 30 % weniger Tickets gegenüber dem Vorjahr verkauft. Der Verkauf eines der Raddampfer steht für das Unternehmen jedoch nicht zur Disposition.

Inzwischen zur guten Tradition geworden, starten die Raddampfer am 1. Mai und auch zu ausgewählten anderen Tagen zur Flottenparade. Zahlreiche Dresdner und ihre Gäste säumen rechts und links das Ufer der Elbe und schauen sich das Spektakel an. Unter dem eindrucksvollen Signal der Dampfpfeifen legen die Schiffe dann in Paradeformation vom Terrassenufer ab.

Mit dem Verkehrsverbund Oberelbe gibt es eine Vereinbarung zu einem Kombiticket, welches Vergünstigungen verspricht, wenn man mit dem Schiff hin und der S-Bahn wieder zurück fahren möchte. Günstiger mit dem Schiff ist man nur unterwegs, wenn man eine der zahlreichen Fähren in Dresden sowie den Ortschaften flussauf und -ab nutzt, die meistens in den Tarif des Verkehrsverbundes Oberelbe integriert sind.

Stürmische Wogen am verkehrsreichen Albertplatz

Dresden mit Wasser

In Dresden gibt es über 300 Brunnen und Wasserspiele. Damit zählt Dresden zu den brunnenreichsten Städten Deutschlands. Brunnen prägen das Stadtbild, schaffen Lebens- und Aufenthaltsqualität und sind von städtebaulich-historischer Bedeutung. Sie sind meistens das Schmuckstück einer Parkanlage oder eines Straßenzuges.

Zu den für die für die Stadt bedeutenden Anlagen zählen die Monumentalbrunnen am Albertplatz „Stilles Wasser“ und „Stürmische Wogen“, 1894 von Robert Diez geschaffen, die Fontäne am Palaisplatz (um 1900) sowie die 1969 geschaffenen Pusteblumen in der Mitte der Prager Straße – Dresdens Haupteinkaufsstraße. Ein interessanter Brunnen mit Verkehrsbezug findet sich an der Straßenecke Striesener Straße/Güntzstraße unweit des Stadtzentrums: „Der Flugwille des Menschen“. Es handelt sich dabei um einen zunächst unvollendet gebliebenen Brunnen, der 1957 von Max Lachnit geschaffen wurde. Er steht vor dem Studentenwohnheim Güntzstraße und wurde nach seiner Sanierung im Oktober 2014 eingeweiht.

Dresdens ältester Brunnen ist der Queckbrunnen an der gleichnamigen Straße „Am Queckbrunnen“ hinter dem Schauspielhaus, welcher 1461 seine erste Erwähnung fand. Seine Höhe mit dem Storch beträgt 4,50 m. Sein Brunnenwasser sollt der Legende nach zu Mutterglück führen. Mit Sicherheit eine der Erklärungen für den hohen Geburtenüberschuss in der Stadt.

Vieles zum Wasser in Dresden gäbe es zu berichten. Wer sich auf den Weg durch Dresden begibt und seinen Blick hebt, wird mit Sicherheit auch seine eigenen Entdeckungen machen. ◆

Clemens Kahrs

Der Flugwille des Menschen (Fotos: © Clemens Kahrs)

[1] Wortschöpfung Johann Gottfried Herders (1744–1803) aus dem Jahr 1802 mit Blick auf die zahlreichen Kunstsammlungen in beiden Städten

[2] Vision Friedrich August I., genannt August der Starke (1670–1733), welcher Dresden nach dem Vorbild Venedigs als eine Anreihung von Adelspalästen und Sakralbauten entlang der Elbe entwickeln wollte

Wussten sie schon, dass ...

... **alle Schiffe**, die auf deutschen Binnenschifffahrtsstraßen fahren und eine Motorleistung von mehr als 2,21 Kilowatt haben, ein amtliches oder ein amtlich anerkanntes Kennzeichen führen müssen? Behörden- oder Wasserrettungsfahrzeuge mit einer Flagge oder entsprechender Aufschrift sind von der Kennzeichnungspflicht ausgenommen.

... **die Elbe** als einziger Fluss das von Mittelgebirgen umschlossene Böhmen zur Nordsee hin entwässert?

... an den **Ufern der Saale** mehr als sechzig Burgen bzw. Burgruinen stehen? Die Saale ist einer der burgenreichsten Flüsse Europas!

... bereits **1128** die Saaleschifffahrt nachweisbar ist? Salz und Holz waren damals die ab Halle transportierten Güter.

... das **Leipziger Neuseenland** als Seenverbund einmal eine Wasserfläche von etwa siebzig Quadratkilometer einnehmen wird? Es wird damit nahezu halb so groß sein, wie die Stadtfläche von Halle (Saale). Das Leipziger Neuseenland soll nicht nur touristisch genutzt werden, sondern auch dem Hochwasserschutz dienen. Größter See mit allein 970 Hektar ist der Zwenkauer See.

... Bundesverkehrsminister Dobrindt eine **Maut für Sportboote** einführen wollte? Damit füllte er kurzzeitig das Sommerloch 2016 – die Idee wurde umgehend „kassiert".

... der **Geiseltalsee im Saalekreis** mit 1.853 Hektar Fläche der größte künstliche See in Deutschland ist? Zusammen mit dem Runstedter See, dem Südfeldsee und dem wesentlich kleineren Hassesee bildet er den Geiseltaler Seenkomplex.

... der **Klabautermann** – ein kleiner Kobold – unsichtbar an Bord eines Schiffes seinen Schabernack treibt? Wenn es im Schiff rumort, ist er es meist, sagt die Legende. Sein plötzliches Verschwinden oder auch Erscheinen zeigt Unheil an.

Die Wettiner Fähre
Als Gymnasium wird heute die Stammburg der Wettiner, mit über 900-jähriger Geschichte eines der ältesten Fürstenhäuser Deutschlands, genutzt.
Die Hochseilfähre pendelt täglich bis 22 Uhr, werktags ab 5 Uhr morgens, an Sonntagen eine Stunde später, rund 20 Kilometer nördlich von Halle über die Saale.
Foto: Dietmar Franz

... die **abgabenpflichtige Strecke** für die Binnenschifffahrt auf der Saale 124 Tarifkilometer beträgt? Der Anfangspunkt ist die Mündung in die Elbe (Kilometer 0,00) bei Barby, der Endpunkt Bad Dürrenberg (Kilometer 124,16).

... in **Thüringen** dreißig natürliche Badegewässer mit insgesamt vierzig Badestellen, in Sachsen 34 EU-Badegewässer und in Sachsen-Anhalt 69 öffentliche Badegewässer zu Spiel und Badespaß einladen? Diese Gewässer werden von den Gesundheitsämtern nach einem verbindlichen Plan überwacht. Neben einer gründlichen Inspektion der Badestelle erfolgt die Beprobung des Badewassers: vor Beginn und mehrfach während der Badesaison.

... die **Bildtafel der Binnenschifffahrtszeichen** in Deutschland 18 Verbots-, elf Gebots-, fünf Einschränkungs-, drei empfehlende, mehr als 22 Hinweiszeichen, rund elf Zusätzliche Schilder, Pfeile und Aufschriften sowie Fahrwassertonnen, Körperzeichen und Feuer auflistet? Als Bootsfahrer, Wassersportler oder Schwimmer kann die Kenntnis der unterschiedlichen Zeichen nicht nur hilfreich, sondern auch überlebenswichtig sein.

... die **Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO)** Teil des deutschen Schifffahrtsrechts ist? Die BinSchStrO gilt auf den in ihr aufgezählten Wasserstraßen für alle darauf betriebenen Fahrzeuge. So haben Sportboote (Kleinfahrzeuge) bis 20 Metern Länge Fahrzeugen der Berufsschifffahrt in der Regel auszuweichen.

... die **Bleilochtalsperre** in Thüringen mit 215 Millionen Kubikmetern Wasser bei Vollstau das höchste Stauseevolumen einer Talsperre in Deutschland hat? Der Muldestausee ist die größte Talsperre in Sachsen-Anhalt, sie fasst 135,5 Millionen Kubikmeter Wasser.

... die **Elbe** auf einer Länge von 727 Kilometern durch Deutschland fließt? Sie ist damit der zweitgrößte Fluss Deutschlands. Weitere 367 Kilometer werden in Tschechien durchflossen. In der Liste der Flüsse Europas liegt sie an vierter Stelle hinter Donau, Weichsel und Rhein, gefolgt von Oder und Memel.

... die **Rappbode-Talsperre** im Harz in Sachsen-Anhalt mit 106 Metern die höchste Talsperre Deutschlands ist? Gefolgt wird sie von der Talsperre Leibis-Lichte im Thüringer Wald mit 102,5 Metern.

... die **Saale** noch im 10. Jahrhundert die Grenzlinie zwischen den Sorben und dem Frankenreich bildete? Ab dem 12. Jahrhundert lag sie dann innerhalb der deutschen Grenzen.

... es neben der originalen Ballade „Die Lorelei" von Heinrich Heine auch eine **„Säk'sche Lorelei"** der Mundartdichterin Lene Voigt gibt? Das Ende – man ahnt es – ist nicht weniger dramatisch.

... **Flusskreuzfahrten** auch für die Elbe und die Havel gebucht werden können? Neun Schiffe von sechs Reedereien listen die Kataloge derzeit auf, und meist ist eine Kombination der beiden Flüsse im Angebot. Ein Vorteil der Flusskreuzfahrten: hier gibt es keine Innenkabinen. Die Reisen dauern zwischen fünf und zwölf Nächten, sie kosten von knapp 600,- Euro bis fast das Vierfache.

... **Fähren** u.a. in freifahrende und nichtfreifahrende Fähren unterschieden werden? Während die freifahrenden Fähren örtlich nicht gebunden sind und nicht zwangsläufig eine feste Fährstrecke haben, sind die nichtfreifahrenden Fähren meist an ein Seil (oder eine Kette) gebunden oder hängen unter einer Brücke. Das Seil kann sowohl im als auch über dem Gewässer befestigt sein. Zudem wird in Fähren mit und in welche ohne eigenem Antrieb – die sogenannten Gierseilfähren – unterschieden. Diese nutzen die Energie des strömenden Wassers, indem der Rumpf schräg zur Strömung („gierend") eingestellt wird.

... beim **Hochwasser im Juni 2013** in sieben Ländern Mitteleuropas zu schweren Überflutungen kam? Mindestens 25 Todesopfer waren zu beklagen. Gebietsweise war der Mai der niederschlagreichste Monat seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Laut Berechnungen des Deutschen Wetterdienstes sind alleine in Bayern, Sachsen, Thüringen und Hessen in den vier Tagen des Starkregens insgesamt 13,4 Milliarden Kubikmeter Niederschlag gefallen. Die Pleiße schwoll beispielsweise auf das 90-fache ihrer normalen Menge an. Die Schäden in Sachsen allein wurden auf 2 bis 2,5 Milliarden Euro geschätzt.

... im **Jahr 2015 der Güterumschlag** bei der sachsen-anhaltinischen Binnenschifffahrt 7,46 Millionen Tonnen betrug? Fast zwei Drittel davon wurden versendet, gut ein Drittel empfangen.

... im **Schwarzatal**, mitten im Thüringer Wald, die Goldgräberstimmung ausgebrochen ist? Das Flüsschen ist für seinen Goldreichtum bekannt, und Goldwaschen ist dort nach Anmeldung gern auch in Gruppen möglich. Sogar ein Zweitages-Lehrgang an einer Goldwäscher-Akademie wird angeboten.

... in **Alsleben im Salzlandkreis** 1890 der erste Schifferverein an der Saale entstand? Sein Name: „Undine", nach einem weiblichen, jungfräulichen Wassergeist.

... in **Ziegenrück** ein Wasserkraftmuseum existiert? Es zeigt anschaulich die Gewinnung von Strom aus der Kraft des Wassers, erläutert die Saalekaskade und beherbergt eines der ältesten noch im Original erhaltenen Laufwasser-Kraftwerke (Baujahr 1900) Deutschlands.

... Interessenten an rund einem Dutzend Sportbootschulen im Verbandsgebiet den amtlichen **„Sportbootführerschein Binnen"** erwerben kann? Er wird für Sportboote bis 15 Metern Länge und mit einer Motorleistung ab 15 PS oder drei Quadratmetern Segelfläche gebraucht. Die umfangreiche Prüfung besteht aus einem Theorie- und Praxisteil.

... bei der **Bootsführerscheinprüfung** auch Seemannsknoten getestet werden? Wer sich mit Acht- und Kreuzknoten, Belegen auf einer Klampe, Rundtörn, Pal-, Schot-, Stopper- und Webeleinstek auskennt, hat gute Chancen zum Bestehen eines Teils der Praxisprüfung.

... mit 81,7 Metern der **Geiseltalsee** nach der Rappbode-Talsperre (82,4 Meter) das tiefste Gewässer in Sachsen-Anhalt ist? Er gehört auch zu den zehn wasserreichsten Seen in Deutschland. Mit gut zwei Dritteln der Größe folgt der Goitzsche See; der Tagebaurestsee gehört zum Bitterfelder Bergbaurevier.

... rund **9,3 Prozent** der Mittel im Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 auf den Verkehrsträger Wasser entfallen sollen? Für Aus- und Neubauprojekte sind dies 4,3 Prozent bzw. 200 Millionen Euro.

... **Schifffahrtszeichen** sowohl nach Art ihrer Wahrnehmbarkeit (Tag-/Nacht-/Schall- oder Funkzeichen) als auch nach ihrer Positionierung (fest oder schwimmend) unterschieden werden?

Hochwasser an der Weißen Elster
Nur noch wenige Zentimeter trennen die Bahnstrecke Gera–Weida über die Zwötzener Brücke in Gera von der hochwasserführenden Weißen Elster am 3. Juni 2013
Foto: Gilbert Weise

Zu DDR-Zeiten waren die Wasserstände und Tauchtiefen der größeren Flüsse zweimal täglich über den Rundfunksender „Radio DDR 1" zu empfangen. Recht monoton vorgetragen bleiben nicht nur die verschiedenen Gewässer, sondern auch die Namen großer und kleinster Ortschaften dauerhaft im Gedächtnis: „Die Elbe: Ústi – nicht gemeldet, Decín – Vier Meter Zwanzig plus Zwei, Schöna – Dresden, Dresden – Riesa, Riesa – Elster, Elster – Saale, Saale – Abstiegkanal plus minus Null, Abstiegkanal – Niegripp, Niegripp – Mühlenholz, Mühlenholz – Cumlosen, Cumlosen – Boizenburg: Drei Meter Sechzig plus Fünf." Und auch „Halle-Trotha Oberpegel", „Mittellandkanal – Staatsgrenze Rothensee", „Die Saale: Halle – Calbe, Calbe – Mündung", „Die Oder: Ratzdorf – Frankfurt, Frankfurt – Warthe, Warthe – Hohensaaten, Hohensaaten – Widuchowa" und „Untere-Havel-Wasserstraße: Rathenow – Bahnitz, Bahnitz – Plaue" sind einige Beispiele. Heutzutage können die Fahrrinnen- und Tauchtiefen jederzeit vom Elektronischen Wasserstraßen-Informationsservice (ELWIS) im Internet abgerufen werden.

... seit mehr als 750 Jahren die Saale zur **Flößerei** genutzt wurde? Der 1984 gegründete „Flößerverein Uhlstädt, Oberkrossen und Rückersdorf e.V." hat sich dieser Traditionspflege verschrieben und veranstaltet alle zwei Jahre zu Pfingsten ein Flößerfest. Ein Flößereimuseum zeigt Wissenswertes zur Langholzflößerei auf der Saale nicht nur zwischen Rudolstadt und Orlamünde.

... sich auch der alte **Goethe** vielseitig dem Thema Wasser genähert hat? In seiner Ballade „Der Fischer" von 1779 wird jener durch eine Nixe mit Gesang und Worten in die Tiefe des Wassers gelockt. Bekannt sind gewiss die dramatischen Schlusszeilen: „Halb zog sie ihn, halb sank er hin und ward nicht mehr gesehn." Im „Osterspaziergang" hingegen beschreibt Goethe die Lebensfreude bei einer Flussfahrt: „Wie der Fluß in Breit und Länge so manchen lustigen Nachen bewegt, und, bis zum Sinken überladen, entfernt sich dieser letzte Kahn."

... zu den bekanntesten Gewässern des **Elbe-Einzugsgebiets** die Moldau, die Saale, die Havel mit der Spree und die Elde mit der Müritz gehören? ◆

Gilbert Weise

Einladung zur Podiumsdiskussion „Wie weiter mit der sächsischen Verkehrspolitik?“

VCD Verkehrsclub Deutschland

Der VCD-Landesverband veranstaltet zusammen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Sachsen/Thüringen in **Dresden** am **26. Oktober 2016 von 18.30 Uhr bis etwa 20 Uhr eine Podiumsdiskussion** mit den verkehrspolitischen Sprechern des sächsischen Landtags von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen sowie DIE LINKE. Unter einer fachkundigen Moderation wird zu den Auswirkungen des Doppelhaushalts auf die Verkehrspolitik diskutiert, vor allem zum öffentlichen Personenverkehr sowie zum Rad- und Fußverkehr. Der Veranstaltungsort steht mit Erscheinen dieser NEUEN WEGE fest und wird unter **www.vcd-mitte.de** sowie der Tagespresse veröffentlicht. Fragen ans Podium können vorab unter elbe-saale@vcd.org eingereicht werden!

Kompetent, individuell und für Mitglieder kostenlos

Die VCD-Verkehrsberatung hilft bei Fragen zu ökologischer Mobilität weiter

Welches Gebrauchtauto hat einen geringen Spritverbrauch, einen bequemen Einstieg und eine möglichst gute Abgasnorm? Wie komme ich mit der Bahn samt Familie und Hund bequem nach Italien? Und was kann ich als Elektro-Rollstuhlfahrer dagegen tun, dass mir plötzlich die Mitnahme im Linienbus verweigert wird? Diese und ähnliche Fragen gehen Tag für Tag bei der Verkehrsberatung des VCD-Bundesverbandes ein. Rund 1.000 Anfragen per E-Mail, Brief oder Telefon beantworten die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen im Jahr – vor allem rund ums Thema Auto. Aber auch Fragen zu Elektro-Fahrrädern, Verkehrsberuhigung, Bahn, ÖPNV, Mobilität von Kindern oder Älteren erreichen die Verkehrsberatung regelmäßig. Sie ist Teil des VCD-ServiceCenters in der Bundesgeschäftsstelle in Berlin-Mitte. Der kostenlose Beratungsservice der Verkehrsberatung ist ausschließlich VCD-Mitgliedern vorbehalten, lediglich für Journalisten und Journalistinnen und Vertreter von anderen Umwelt- oder Verbraucher-Verbänden wird eine Ausnahme gemacht. Auch wenn viele Fakten im Internet verfügbar sind: Die Suche nach den gewünschten Informationen erfordert meist gehörig Kopfarbeit verbunden mit einer Portion Kreativität, um die oftmals recht ausgefallenen Anfragen kompetent zu beantworten. Anders als in großen Callcentern, in denen häufig auf vorgefertigte Textbausteine zurückgegriffen wird, recherchieren die Experten der VCD-Verkehrsberatung nach aktuellen und teilweise schwer zu erhaltenden Informationen, stets orientiert an den individuellen Bedürfnissen eines jeden Anfragenden. Da kann es schon mal vorkommen, dass die Verkehrsberater bei einem Beherbergungsbetrieb anrufen und abklären, ob eine Abholung vom nächstgelegenen Bahnhof möglich ist, oder für ein anfragendes Mitglied bei der Behindertenbeauftragten eines Verkehrsbetriebs einen zeitnahen Termin vereinbaren. Besonders gefragt ist die VCD-Verkehrsberatung, wenn ein umwelt- und verkehrspolitisches Thema in den Medien diskutiert wird – wie beispielsweise der aktuelle Skandal um die Manipulation von Abgaswerten bei Autos. Aber auch die Einführung neuer Verkehrsvorschriften oder ein plötzlicher Kälteeinbruch lassen die Nachfrage nach Rechtsinformationen oder Kaufempfehlungen für spritsparende Winterreifen in die Höhe schnellen. Oft hilft hier Interessierten auch ein Klick auf die Internetseiten des VCD. Unter der Rubrik „Themen“ finden sich umfangreiche Informationen zu aktuellen Umwelt- und Verkehrsfragen. In der Rubrik „Infothek“ werden die häufig an die Verkehrsberatung gestellten Fragen übersichtlich aufbereitet und beantwortet – von A wie Abgaswerte bis Z wie Zebrastreifen.

Bei verkehrsrechtlichen Fragen vermittelt die Verkehrsberatung an einen der Anwälte und Anwältinnen des VCD-Netzwerkes, bei denen VCD-Mitglieder eine Erstberatung zum Sonderpreis von 25 Euro erhalten. Und für fairkehr-Leserinnen und -Leser trägt die VCD-Verkehrsberatung in der Rubrik „ServiceZeit“ aktuelle Informationen aus den Bereichen Verkehr, Umwelt und Reise zusammen und stellt neue Produkte aus dem VCD-Online-Shop vor.

Die persönliche VCD-Verkehrs beratung erreichen Sie:
Mo–Do 9–16 Uhr | Fr 9–13 Uhr
Tel: 030/280351-27 | Fax: 030/280351-10
E-Mail: verkehrsberatung@vcd.org

Sachsenticket gilt jetzt auch im Dresdner Nahverkehr

In ihrer letzten Ausgabe erläuterten die Neuen Wege die Nutzungsbedingungen für die von der DB herausgegebenen Ländertickets. Was in anderen Verkehrsverbünden des Elbe-Saale-Gebiets schon längere Zeit Praxis war, gilt seit 1. April auch im Gebiet des Verkehrsverbunds Oberelbe (VVO): Mit dem Sachsen- / Sachsen-Anhalt- / Thüringen-Ticket können nicht nur die Züge des Nahverkehrs (einschl. S-Bahn und Regionalexpress) benutzt werden, sondern jetzt auch die im VVO verkehrenden Busse und Straßenbahnen, außerdem die meisten Elbfähren. Interessant ist dies für Besucher, die mit der Bahn von außerhalb ins Verbundgebiet hineinfahren oder für die dortigen Bewohner, die mit der Bahn aus dem Verbundgebiet hinausfahren. Für Reisende, die sich nur innerhalb des VVO bewegen, bleiben die vom Verkehrsverbund herausgegebenen Tages- und Kleingruppenkarten günstiger. Vom neuen Angebot ausgenommen sind die besonderen und historischen Verkehrsmittel wie die Dresdner Bergbahnen, die Kirnitzschtalbahn, die Lößnitzgrundbahn, die Weißeritztalbahn sowie die Stadtrundfahrt Meißen. Erhältlich ist das Ticket bei den DB-Verkaufsstellen und -automaten und darüber hinaus überall dort, wo bisher schon Verbundfahrscheine erworben werden konnten. ◆

Lutz Dressler

Wohin mit den Fernbussen?

Diskussion eines innerstädtischen Fernbushaltes am Beispiel Erfurt

Sie sind da: Grell, laut und billig. Mittlerweile sind sie zu einem Bestandteil des Stadtverkehrs in Mitteldeutschland geworden. Nachdem zu Beginn ausschließlich die Großstädte angefahren wurden, verdichtete sich das Netz der Fernbusunternehmen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Inzwischen werden auch Klein- und Mittelstädte wie Weißenfels, Halberstadt, Köthen, Saalfeld, Rudolstadt, Marienberg, Bautzen oder Görlitz einbezogen. Je mehr Fernbusse zu sehen sind, je mehr wird über sie kontrovers diskutiert. Auch innerhalb der Mitglieder des VCD klaffen die Meinungen über das neue Verkehrsmittel auseinander: Ist er ökologisch vertretbar oder nicht? Ist er zu fördern oder nicht? Sollte er Maut zahlen oder nicht? ... oder besser gleich abschaffen?

Die Gretchenfrage: Halt des Fernbusses in der Innenstadt oder in Randlage?

Im Rahmen meines Studiums an der Fachhochschule Erfurt war ich – Tony Tietz – im letzten Semester Teil eines Projektteams, welches sich mit einem interessanten Auftrag der Stadt Erfurt beschäftigte. Eine wesentliche Fragestellung dabei war, ob und unter welchen Umständen der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Erfurt geeignet wäre, auch den Fernbusverkehr der Stadt abzuwickeln. In diesem Zusammenhang beschäftigte sich unsere Projektgruppe ausgiebig mit den Regelungen und verkehrlichen Belangen der ankommenden und abfahrenden Fernbusse in unserer Stadt. Dabei fiel auf, dass auch die Entscheidungsträger und politischen Akteure ein sehr differenziertes Bild vom Fernbus im Allgemeinen wie auch von seinen Potenzialen für die Stadt hatten. Daraus hatten sich bei ihnen die verschiedensten Ideen und Vorstellungen ergeben, wo die Fernbusse in Zukunft halten sollten – beispielsweise war neben einer Innenstadtlage immer wieder der Flughafen als Standort im Gespräch. Dieser Artikel ist der Versuch, sich nüchtern ein Bild von den bunten Reisebussen zu machen. Dabei werden vor allem auf die Belange und Argumente der Entscheidungsträger eingegangen, die sich jetzt auf einen Umgang mit den Fernbussen in den Kommunen festlegen müssen. In den neu angefahrenen Klein- und Mittelstädten müssen erst einmal neue Stationen gefunden werden. In den Großstädten wie Chemnitz oder Erfurt stehen Planungen oder Baumaßnahmen an, über die noch nicht entschieden ist. Wohin also mit den Fernbussen?

Prognosen des Verkehrsaufkommens gestalten sich schwierig

Seit der Liberalisierung im Jahr 2013 stieg die Zahl der Unternehmen im Markt sowie der Fahrgäste dieses neuen Verkehrsmittels stetig an. So fuhren im Jahr 2013 gerade 8,2 Millionen Fahrgäste mit Fernbussen, 2014 bereits 16 Millionen. Im Jahr 2015 stieg die Zahl der Fahrgäste nochmals um 25 Prozent auf mittlerweile rund 27 Millionen. Es ist jedoch schwer abzuschätzen, welche Entwicklung der Markt zukünftig nehmen wird. Hierzu liegen zwar bereits einige Prognosen vor, darunter auch vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie renommierten Beratungsunternehmen wie Intraplan Consult oder TCI, jedoch unterscheiden sich diese Prognosen deutlich und zeichnen – je entfernter der Horizont ist – ein völlig differenziertes Bild vom Verkehrsaufkommen in der Zukunft. Selbst die Mittelfristprognose von 2014/2015 (Intraplan) und die Kurzfristprognose von 2015 (TCI) unterschieden sich schon im ersten Prognosejahr deutlich vom tatsächlichen Verkehrsaufkommen. Diese Varianz macht langfristige Entscheidungen auf allen politischen Ebenen nicht einfacher. Aber all diese Prognosen eint eine Aussage: Fernbusse sind keine Eintagsfliege, sondern werden sich zweifels-

Fernbus an der Haltestelle Erfurt Hbf direkt neben dem InterCity-Hotel. (Foto: © Gilbert Weise)

frei als fester Bestandteil des Fernverkehrsangebots in Deutschland etablieren. Dabei werden sich die Fahrgastzahlen auch in den kommenden Jahren noch erhöhen. Wie sehr und wie lange sie noch steigen, hängt vor allem vom Ende des Preiskampfes ab. Dann, so das einheitliche Meinungsbild der Prognosen, würden sich die Fahrgastzahlen stabilisieren.

Freund oder Feind Fernbus?

Doch weshalb wird der Fernbus überhaupt so kontrovers diskutiert? Die Kritiker führen dafür vor allem häufig ökologische Defizite an. Zweifelsohne ist der Fernbus zumeist ein dieselbetriebenes Fahrzeug, mit all den damit verbundenen Nachteilen. Damit lähmt er eine positive Entwicklung weg von fossilen Energieträgern in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Nicht nur, dass durch die Fernbusse die Einhaltung der EU-Richtwerte zur Luftreinhaltung in den Städten erschwert wird. Durch die Lautstärke der Dieselmotoren werden alle Emissionen des Fernbusses in den Städten zu einem erkennbaren Problem. Auf dem Weg zu einer Stadt mit hoher Lebensqualität scheint der Fernbus daher eher im Weg zu stehen. Bezieht man jedoch die Sitzplatzkapazität der Busse mit ein, braucht sich dieser im Verkehrsmittelvergleich nicht zu verstecken. Die Studie vom Heidelberger Ifeu-Institut berechnet die durchschnittlichen ProKopf-CO_2-Emissionen eines Reisebusses mit 20 Gramm CO_2 pro Kilometer. Damit liegt er in dieser Studie mit seinen Emissionen sogar unterhalb der Bahn. Vor allem liegt er aber weit unterhalb des motorisierten Individualverkehrs. Hierbei wurde davon ausgegangen, dass ein moderner Mittelklasse-Pkw 150 Gramm pro Kilometer und Kopf verbraucht. Selbst Elektro-Pkw, unabhängig der Bauart, können die Reisebusse nur dann schlagen, wenn sie vollständig mit Ökostrom betankt werden.

Der Fernbus ist eindeutig Teil des Umweltverbundes. Zwar verursacht er einen vermeidbaren Teil der Emissionen in den Städten, aber als Fernverkehrsprodukt kann er durch seine hohe Auslastung mit einer sehr geringen CO2-Emission pro Kopf punkten. Zudem ist jedes häufiger genutzte öffentliche Verkehrsmittel im Fernverkehr eine Reduzierung des offenkundig problematischeren Anteils der Pkw-Fahrten. Das würde zumindest dann zutreffen, wenn die Zuwächse bei den Reisebussen nicht ausschließlich auf der Abwanderung der Bahnfahrer fußen. Für die Bahn ist der Fernbus bekanntermaßen ein Konkurrent. Laut einer Studie des IGES Instituts fuhren 44 Prozent der Nutzer vorher üblicherweise Bahn (davon 14 Prozent mit dem Nah- und 30 Prozent mit dem Fernverkehr). Doch dicht gefolgt steht dem bereits der Anteil der Pkw-Nutzer gegenüber. Mit insgesamt 38 Prozent beweist er, dass der Fernbus durchaus eine attraktive Alternative für die Pkw-Fahrer und -Mitfahrer sein kann.

Somit ergänzt der Fernbus den Umweltverbund und arrangiert einen Markt, in dem jedes Verkehrsmittel seine Vorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ausspielen kann.

Fernbusse als Nutznießer vorhandener Infrastruktur?

Negativ bleibt anzumerken, dass die günstigen Fahrpreise der Fernbusse nicht zuletzt auf die ungleiche Behandlung der Fernverkehrsunternehmen durch gesetzlich vorgeschriebene Gebühren zurückzuführen sind. Der VCD-Bundesverband kritisiert seit Jahren die unzureichende Beteiligung der Fernbusunternehmen an den Infrastrukturkosten. Der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) lehnt jedoch eine Maut für die Fernbusse für die nächste Zeit ab. Der Markt sei „im Aufwachsen“ und es bestünde

Verkehrsmittel	CO_2-Emission pro Person	CO_2-Ersparnis gegenüber dem Pkw
Flugzeug	380 g / km	+ 153 Prozent
moderner Mittelklasse-PKW	150 g / km	0
Bahn	40 g / km	- 73 Prozent
Reisebus	20 g / km	- 87 Prozent
Mittelklasse-Elektro-PKW (16 kWh/100 km)	100 g / km (7 g/km mit Ökostrom)	- 33 (95) Prozent
Leichtbau-Elektro-PKW (8 kWh/100 km)	50 g/km (3.5 g/km mit Ökostrom)	- 66 (97) Prozent

Abbildung 1: CO_2-Emissionen pro Kopf im Verkehrsmittelvergleich (Quelle: Ifeu; DB UmweltMobilCheck)

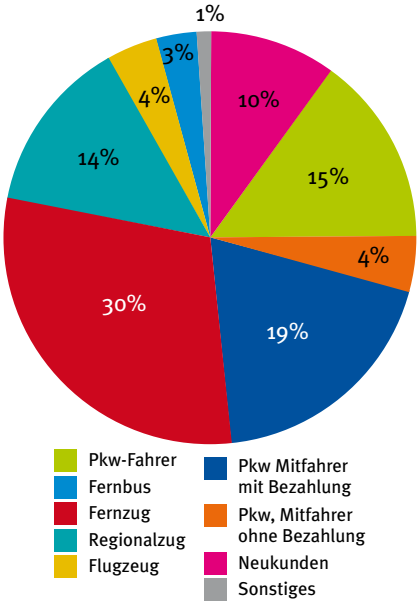


Abbildung 2: Anteil üblicherweise bisher genutzter Verkehrsmittel von Fernbuskunden (Mehrfachnennung möglich) Quelle: IGES Institut

zum jetzigen Zeitpunkt kein Anlass für eine Einbeziehung der Reisebusse in das Mautsystem. Eine generelle Ablehnung sei dies aber nicht. Langfristig rechnet auch der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) mit einer Maut. Diese würde die Fahrpreise um 10 Prozent erhöhen, wobei laut BDO Mautkosten von 0,2 bis 0,5 Cent pro Fahrgastkilometer diskutiert würden.

Einen Beitrag an den Infrastrukturkosten können die Fernbusunternehmen aber nicht nur durch eine Maut für Fernstraßen leisten, sondern auch durch ein Nutzungsentgelt an den Stationen. Beispiele wie die Gebührenpflicht am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in Hamburg zeigen auf, dass die Fernbusunternehmen durchaus ein solches Entgelt zu zahlen bereit sind, wenn eine qualitative Infrastruktur in entsprechender Lage zur Verfügung gestellt wird. Die Bürgerschaftsfraktion der SPD in Hamburg verriet, dass die Unternehmen in der Regel 3,60 Euro pro Abfahrt am ZOB zahlen. Hamburg investierte jedoch in ein neues, modernes Terminal zur Abfertigung von Fernbussen, welches von einer Tochtergesellschaft der Stadt, der Hamburg Busport GmbH nach wirtschaftlichen Maßstäben betrieben wird. Auch andere Kommunen könnten sich den Betrieb oder die notwendigen Investitionen durch Entgelte finanzieren.

Dies ist auch eine Option für die Stadt Erfurt. Durch eine Baumaßnahme in der Kurt-Schumacher-Straße wenige Meter

östlich des Hauptbahnhofes muss im Rahmen der Entwicklung eines neuen Stadtquartiers die derzeitige Haltestelle verlegt werden. Der Standort war bisher nur eine Interimslösung, hatte sich jedoch bewährt und wurde in Folge auch nicht weiter hinterfragt. Nun muss ein neuer Standort gefunden werden. Eine Variante ist der eher mäßig ausgelastete ZOB in der unmittelbaren Nähe zum Hauptbahnhof. Die Stadt Erfurt könnte die Fernbusse dort integrieren und durch ein Entgelt die nötigen Investitionen (zum Beispiel die Anhebung des heute teils zu niedrigen Daches) finanzieren. Die studentische Projektgruppe sollte prüfen, inwieweit eine Nutzungsmischung aus öffentlichem Personennahverkehr einerseits und den Fernbusunternehmen andererseits verkehrlich organisiert werden kann.

Dazu beschäftigten wir uns zuerst mit den rechtlichen Rahmenbedingungen. Es musste geklärt werden, mit welchen finanziellen Mitteln der ZOB finanziert wurde und ob diese in irgendeiner Weise ein Zweckbindung auf den ÖPNV zur Folge hätten. Außerdem ist die Widmung des ZOB von entscheidender Bedeutung. Dabei kann man drei Formen unterscheiden: Sollte der ZOB ausschließlich für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gewidmet sein, ist eine Nutzung für den Fernverkehr ausgeschlossen. Lässt die Widmung Einschränkungen zu, ist eine Nutzung für Fernbusse als „Sondernutzung“ zulässig und es kann folglich auch ein Entgelt erhoben werden. Ist der ZOB jedoch öffentlich gewidmet, steht er allen zur Verfügung, also auch den Fernbussen, dann jedoch stets kostenfrei. Es müssen auch unterschiedliche Richtlinien für die Gestaltung der Haltestellen beachtet werden. So sollte durch die Gepäckfächer auf beiden Seiten des Fernbusses darauf geachtet werden, dass bei einer Längsaufstellung mindestens fünf Meter vom Bordstein bis zum fließenden Verkehr freigehalten werden, um keine Gefahrensituation für Reisende auf der Fahrerseite des Busses zu provozieren.

Im weiteren Verlauf des Projekts wurde eine Verkehrserhebung durchgeführt. Neben der Erkenntnis, dass der Fahrplan im Fernbusverkehr ständig Veränderungen unterliegt und Aushänge oft nicht mehr aktuell waren, fiel auf, dass die Fernbusse zu etwa jeweils einem Drittel pünktlich und zu einem Drittel verspätet, aber eben auch zu früh abgefahren sind. Durch die ausschließliche Buchung im Internet waren den Fahrern alle zusteigenden Fahrgäste bekannt und konnten somit zum Teil verfrüht abfahren, wenn sich alle bereits an Bord befanden. Dies gestaltet die Kapazitätsanalyse schwierig und in der Folge eine Zuweisung der Fernbusse auf Bussteige entsprechend kompliziert.

Die gewonnenen Daten wurden dann mit Hilfe der o. g. Erkenntnisse hochgerechnet. Die beschriebene deutliche Spanne veranlasste uns, drei verschiedene Szenarien für das Prognosejahr 2020 zu erstellen. Durch die eindeutigen und zumeist pünktlichen Abfahrten der Nahverkehrsbusse konnten die Busse klar einzelnen Bussteigen zugeordnet werden. Die verbleibenden Kapazitäten an drei von sechs Bussteigen sollten dann den Fernbussen zur Verfügung stehen. Diese sollten sich selbstständig, je nach aktueller Verkehrslage, für eine der angebotenen Haltestellen entscheiden.

Neue Erkenntnisse konnten auch durch eine Befragung der Erfurter Fernbuskunden in der Kurt-Schumacher-Straße gewonnen werden (Abb. 3). So kommen 22 Prozent mit dem Pkw zur Haltestelle (meist als Mitfahrer) und 39 Prozent mit Stadtbussen, Straßenbahnen und Regionalzügen. Schnell vergisst man über die 17 Prozent zu sprechen, die unmotorisiert, mit dem Fahrrad und zu Fuß anreisen – Zubringerverkehr, der sich bei einer Haltestelle in Stadtrandlage teilweise mit dem ÖPNV abwickeln ließe – aber sicherlich auch wesentlich mit dem Pkw stattfinden würde.

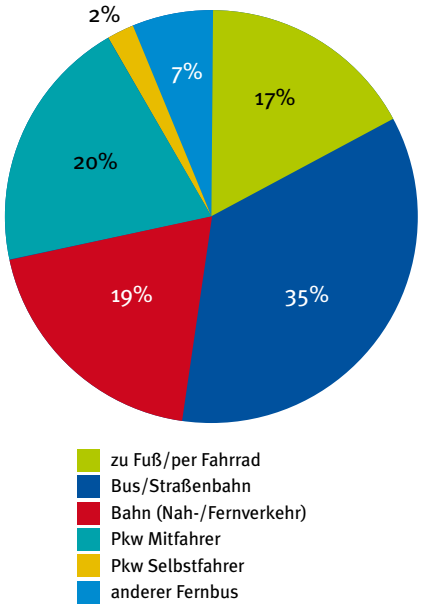


Abbildung 3: Anreise zum Fernbushalt Erfurt
Quelle: Studentisches Projekt, FH Erfurt 2016

In einer Abschlusspräsentation wurden dann die Ergebnisse den Stadtratsmitgliedern und Verwaltungsmitarbeitern präsentiert. Die Reaktion, die auch bis heute auch in der politischen Auseinandersetzung in der Stadt vorherrscht, war sehr differenziert. Von den Skeptikern werden ausschließlich die Probleme des Fernbusses erläutert. Dabei kann dieser doch auch Potenziale in sich bergen. Sowohl bei den Flughäfen als auch bei den Bahnhöfen werden von verantwortlicher Seite stets die positiven volkswirtschaftlichen Effekte vorgetragen. Doch wer kann diese denn für einen Fernbusbahnhof ausschließen? Fakt ist, mit den Fernbussen findet nicht nur eine Verlagerung der Kunden von der Schiene statt, sondern es können neue, bisher dem öffentlichen Verkehr fremde Gruppen gewonnen werden. Eine Entscheidung in Erfurt steht auch nach monatelanger Diskussion weiterhin aus.

Es bleibt festzustellen: Der Fernbus ist Teil des Umweltverbundes und somit in erster Linie Konkurrent zum Pkw, auch wenn durch ihn Bahnfahrer abwandern. Aus ökologischer Sicht ist er zu fördern. Die Konkurrenz zur Bahn kann nur dann relativiert werden, wenn auch der Fernbus sich fair im Fernverkehrsmarkt behaupten muss. Durch eine Infrastrukturabgabe würde er, ebenso wie die Bahn, an den Kosten der Infrastruktur beteiligt werden und sich somit der Kostenwahrheit stellen. Dabei können auch die Kommunen einen Beitrag leisten, indem sie für die bereitgestellte Infrastruktur ein Entgelt verlangen. Dies ist dann möglich, wenn den Fernbussen auch eine qualitative Haltestelle mit allen dafür notwendigen Ausstattungen zur Verfügung gestellt wird. Dadurch würden alle im Umweltverbund profitieren: die Bahn und die Fernbusse. Wer sich für eine ökologische Verkehrspolitik in Mitteldeutschland einsetzen möchte, der sollte unvoreingenommen prüfen, ob den Bürgern und den Fernbusunternehmen dort eine attraktive Infrastruktur angeboten werden kann, wo der Fernbus hingehört: in die zentrale Lage der Stadt. ◆

Tony Tietz

„Chemnitz könnte es ohne großen Aufwand besser haben!“

Interview mit Dirk Bräuer, Verkehrswissenschaftler

Die Bahnverbindung zwischen Leipzig und Chemnitz ist seit Monaten in der öffentlichen Diskussion und bewegt Bürger wie auch Leser der Neuen Wege. Der VCD sprach dazu mit Verkehrswissenschaftler Dirk Bräuer.

Herr Bräuer: Wie ist der derzeitige Stand auf der Relation Leipzig–Chemnitz?

Seit Ende 2015 fährt die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) die Linie RE 6 Leipzig – Chemnitz mit lokbespannten Zügen und hat damit auf dieser Relation die DB Regio AG als Eisenbahnverkehrsunternehmen abgelöst.

Die Reisezeit der MRB-Züge ist mit 59–65 Minuten etwas länger als die der DB-Regio-Züge von zuletzt 58–60 Minuten. Das liegt sowohl an ihrer niedrigeren Höchstgeschwindigkeit (140 km/h gegenüber 160 km/h) als auch daran, dass sie ohne die Neigetechnik der DB-Regio-Triebwagen verkehren.

Die längeren Fahrzeiten wirken sich auf die Anschlüsse aus. Wie ist hier der Stand?

Mit dem letzten Fahrplanwechsel haben sich in Leipzig auch die Anschlüsse vom und zum Fernverkehr geändert: Konnte man voriges Jahr noch von und nach Berlin in ca. 20 Minuten und von und nach Frankfurt a.M. in ca. 40 Minuten umsteigen, haben sich die Umsteigezeiten jetzt auf ca. 35 bis 45 min für Berlin und rund eine Stunde für Frankfurt a.M. erhöht. Dementsprechend verlängerten sich auch die Reisezeiten zwischen Chemnitz und den wichtigen Fernverkehrszielen entlang dieser Linien.

Knapp eine Stunde Wartezeit hätte die Bahn doch vermeiden können, oder?

Die Verschlechterung dieser Anschlüsse geht nicht auf den neuen Betreiber der Linie von Chemnitz nach Leipzig zurück, sondern auf die geänderten Lagen der Fernverkehrszüge in Leipzig, was schon länger absehbar war. Auch wenn noch die DB-Regio-Züge mit ihren früheren Zeiten verkehren würden, wären beide Fernverkehrslinien nicht zu erreichen.

Die zwischen Chemnitz und Leipzig eingesetzten Fahrzeuge sind ja nicht gerade fahrgastfreundlich…

Der zu Grunde liegende Verkehrsvertrag der MRB hat eine vergleichsweise kurze Vertragslaufzeit von 8 bis 10 Jahren. Das derzeitige Betriebskonzept kann damit als Übergangskonzept angesehen werden. Insofern erklärt und relativiert sich der in der Öffentlichkeit oft kritisierte Einsatz von „Gebrauchtfahrzeugen“ vielleicht etwas.

Welche Verbesserungsmöglichkeiten bestehen kurzfristig?

Was die Fahrzeiten und vor allem die Anschlusssituation in Leipzig angeht, so lässt sich durchaus auch kurzfristig etwas machen: Verschiebt man die Fahrlagen der Züge Leipzig – Chemnitz und Gegenrichtung um ca. eine halbe Stunde – passend zum Fernverkehr – ergeben sich wieder recht gute Anschlüsse in Leipzig.

Wie sieht das für die wichtigen Anschlüsse in Leipzig genau aus?

So ließe sich von und nach Berlin eine nahezu ideale Übergangszeit von 10 Minuten erreichen. Die Reisezeit Berlin – Chemnitz und Gegenrichtung läge wieder unter 2 Stunden und 30 Minuten – eine halbe Stunde schneller als heute. Auch in und aus Richtung Frankfurt a. M. ließe sich die Übergangszeit wenigstens auf rund eine halbe Stunde reduzieren.

Das klingt verlockend. Was bewirken Ihre Vorschläge noch?

Bei dieser Gelegenheit können auch die Reisezeiten noch etwas angeglichen (auf 61–63 Minuten) und die Wendezeit in Chemnitz auf 8 Minuten erhöht werden, was der Fahrplanstabilität helfen würde. Die Regionalbahn-Linie Leipzig – Bad Lausick – Geithain ließe sich wieder auf die früheren gewohnten Lagen zurücklegen.

Allerdings müssten in diesem Zusammenhang auch die S-Bahnen zwischen Borna und Geithain um 30 min getauscht werden, was meiner Ansicht nach jedoch ohne weitgehende Konsequenzen möglich ist. Auch ist zu beachten, dass sich in Chemnitz zwar gute Anschlüsse zu und von den RE-Zügen in und aus Richtung Freiberg ergeben, jedoch nicht von und nach Hohenstein-Ernstthal. Das wäre jedoch zumindest mit den werktäglichen RB-Zügen in der Hauptverkehrszeit erreichbar.

Kommen wir zur Infrastruktur: Langfristig war eine Elektrifizierung der Strecke geplant, diese ist jedoch nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten. Das bedeutet doch das Aus für einen Intercity von Chemnitz nach Norden, oder?

Foto: © privat

Dirk Bräuer hat Verkehrsingenieurwesen an der Fakultät Verkehrswissenschaften Friedrich List der TU Dresden studiert, an der TU Dresden gearbeitet und gehört dem Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung (iRFP) an. Er beschäftigt sich dort mit der Entwicklung der Fahrplankonstruktions-Software FBS und berät Eisenbahnunternehmen und verantwortliche Entscheidungsträger in Fragen des Schienenverkehrsmanagements. In den Jahren 2010 bis 2012 hat er den VCD bei der Entwicklung des VCD-Fernverkehrskonzepts für Mitteldeutschland „2017+“ fachlich begleitet.

Eine Fernverkehrsanbindung von Chemnitz über diese Strecke ist damit unwahrscheinlicher geworden. Allerdings wäre ein Reisezeitgewinn durch eine solche Verbindung ohnehin fragwürdig. Die angekündigten 50 Minuten wären nur ohne Zwischenhalte möglich – hätten also einen regelmäßigen Entfall der Halte in Bad Lausick, Geithain, Narsdorf und Burgstädt bedeutet oder ein zusätzliches Verkehren des Fernverkehrszuges zum bisherigen RE. Allein mit einem Zwischenhalt hätte auch der Fernzug bereits 53 Minuten gebraucht – eine Reisezeit, die wir 2007 schon einmal im Regionalverkehr hatten.

Die Elektrifizierung würde also eher einem schnellerem Regionalverkehr nützen?

Im Gegensatz zu den erreichbaren Fernzug-Zeiten könnte man mit elektrischem Regionalverkehr sogar mit vier Zwischenhalten 55 Minuten erreichen.

Natürlich dürfen wir nicht vergessen, dass ein elektrischer Betrieb potentiell kostengünstiger und ökologischer ist als Dieselbetrieb. Die Elektrifizierung würde also vor allem einen Nutzen in diesen Richtungen erwarten lassen. Sie jedoch in Zusammenhang mit kürzeren Reisezeiten zu bringen, halte ich für nicht realistisch.

Bis Geithain verkehrt ja schon die S-Bahn elektrisch. Was wäre denn mit einer Elektrifizierung nur des südlichen Abschnitts von Geithain nach Chemnitz?

Dies würde bedeuten, die S-Bahn (das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz) von Geithain bis Chemnitz auszudehnen. Durch die relativ vielen Halte der S-Bahn allein zwischen Leipzig und Geithain würde sich auf diesem Wege eine längere Reisezeit nach Chemnitz ergeben als mit dem bisherigen Regional-Express.

Alternativ gibt es hier zumindest die theoretische Möglichkeit der Verlängerung einer derzeit in Leipzig-Connewitz oder Gaschwitz endenden S-Bahn nach Chemnitz über Borna. Diese könnte als Express-S-Bahn verkehren mit wenig Halten, ähnlich wie es in Richtung Zwickau bereits angeboten wird. Man könnte dann umsteigefrei von Chemnitz unter den Leipziger Marktplatz fahren. Das wären immerhin etwas weniger Zugkilometer als über Bad Lausick und damit potentiell weniger Betriebskosten bei gleichzeitig weniger Investition in die Elektrifizierung – klingt erst einmal nicht schlecht. Allerdings wäre selbst dann die Reisezeit Leipzig Hbf. (Tiefbahnsteig) – Chemnitz Hbf. mit ca. 75 min immer noch deutlich über der Reisezeit über Bad Lausick – 15–20 min mehr, in denen man leicht vom Leipziger Hauptbahnhof zum Marktplatz laufen kann...

Das klingt plausibel. Gibt es weitere Nachteile dieser Lösung?

Zu bedenken ist zudem, dass man im Großraum Chemnitz mit dem Chemnitzer Modell ein anderes Konzept verfolgt als mit dem Mitteldeutschen S-Bahn-Netz. So wird die CityBahn-Linie nach Burgstädt direkt in die Chemnitzer Innenstadt geführt und erspart damit Reisenden aus dem Umland das Umstei-gen am Chemnitzer Hauptbahnhof. Dies wäre mit Zügen des mitteldeutschen-S-Bahn-Netzes so nicht umsetzbar.

Falls es nun langfristig zu keiner Elektrifizierung kommen sollte – welche Alternativen zum gegenwärtigen Angebot gibt es denn im Dieselbetrieb?

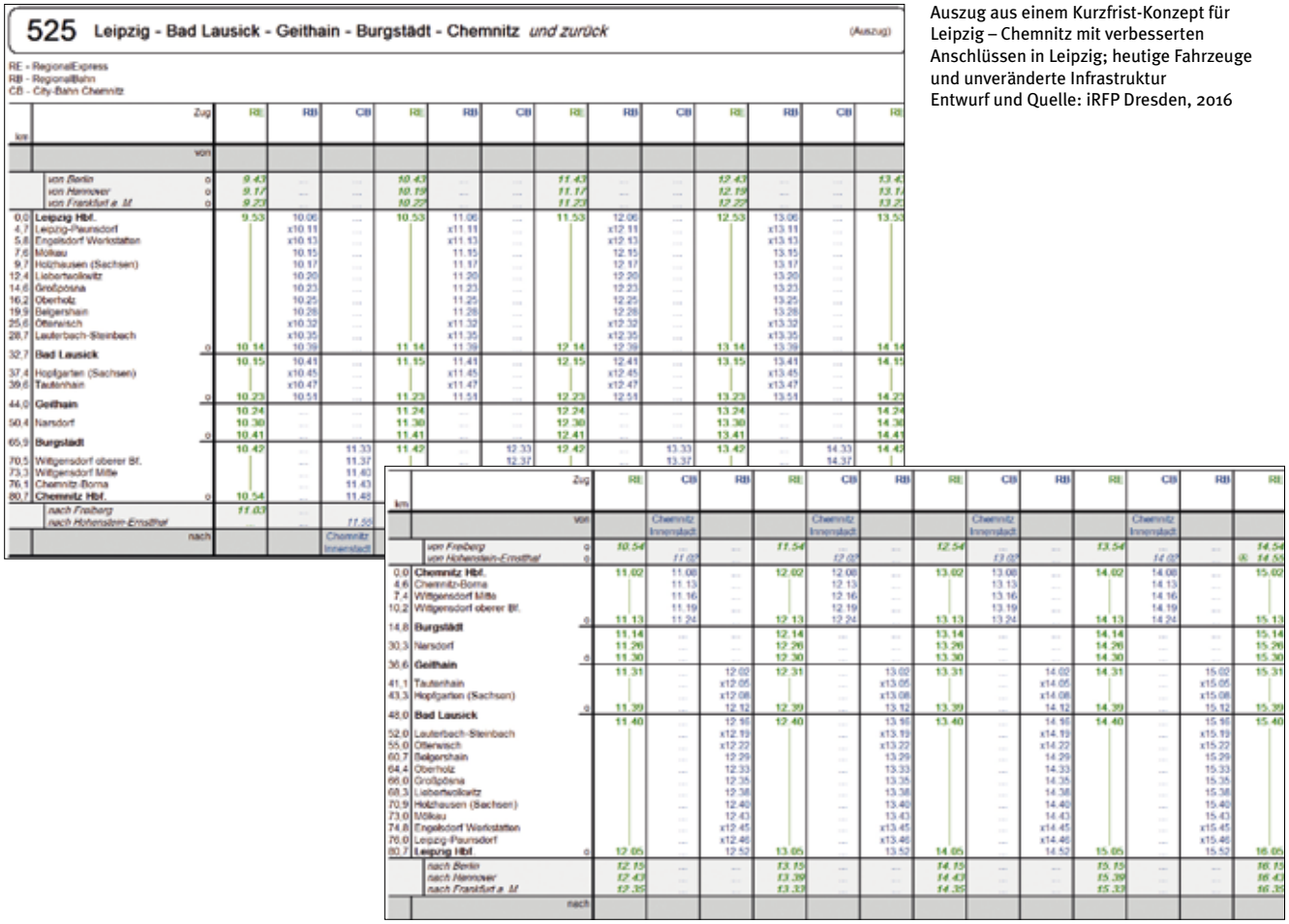
Es gibt auch moderne Dieselfahrzeuge, die fahrdynamisch noch eine Reisezeitkürzung gegenüber den heutigen erlauben und nicht die allseits bekannte Unbeliebtheit der Baureihe 612 <die „RegioSwinger"-Triebwagen mit Neigetechnik; Anm. der Redaktion> genießen. Etwa mit Fahrzeugen des Typs Alstom Coradia LINT ließe sich die derzeitige Reisezeit von 59–65 Minuten noch einmal um ca. 5 Minuten auf 56–59 Minuten kürzen und damit unter eine Stunde bringen – ganz ohne Neigetechnik, ohne Elektrifizierung und meiner Meinung nach auch ohne die unbeliebten Eigenschaften anderer Fahrzeuge.

Lässt sich das denn kurzfristig umsetzen?

Das ist keine reine Theorie – solche Fahrzeuge gibt es bereits im Einsatz z. B. bei der DB Regio AG als Baureihen 620 und 622.

Mit Rücksicht auf den derzeitigen Verkehrsvertrag wäre das allerdings nicht vor 2023 eine Option – und dann sieht die Welt der in Frage kommenden Schienenfahrzeuge vermutlich bereits wieder ganz anders aus.

Fotos: © Anne-Sophie Berner



525 Leipzig - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt - Chemnitz *und zurück* (Auszug)

RE - RegionalExpress
RB - RegionalBahn
CB - City-Bahn Chemnitz

km	Zug	RE	RB	CB	RE	RB	CB	RE	RB	CB	RE	RB	CB	RE
	von													
	von Berlin	9.43	...	...	10.43	...	...	11.43	...	...	12.43	...	...	13.4
	von Hannover	9.17	...	...	10.19	...	...	11.17	...	...	12.19	...	...	13.1
	von Frankfurt a. M.	9.23	...	...	10.23	...	...	11.23	...	...	12.23	...	...	13.2
0,0	**Leipzig Hbf.**	9.53	10.06	...	10.53	11.06	...	11.53	12.06	...	12.53	13.06	...	13.53
4,7	Leipzig-Paunsdorf		x10.11	...		x11.11	...		x12.11	...		x13.11	...	
5,8	Engelsdorf Werkstätten		x10.13	...		x11.13	...		x12.13	...		x13.13	...	
7,6	Mölkau		10.15	...		11.15	...		12.15	...		13.15	...	
9,7	Holzhausen (Sachsen)		10.17	...		11.17	...		12.17	...		13.17	...	
12,4	Liebertwolkwitz		10.20	...		11.20	...		12.20	...		13.20	...	
14,6	Großpösna		10.23	...		11.23	...		12.23	...		13.23	...	
16,2	Oberholz		10.25	...		11.25	...		12.25	...		13.25	...	
19,9	Belgershain		10.28	...		11.28	...		12.28	...		13.28	...	
25,6	Otterwisch		x10.32	...		x11.32	...		x12.32	...		x13.32	...	
28,7	Lauterbach-Steinbach		x10.35	...		x11.35	...		x12.35	...		x13.35	...	
32,7	**Bad Lausick**	10.14	10.39		11.14	11.39		12.14	12.39		13.14	13.39		14.14
		10.15	10.41	...	11.15	11.41	...	12.15	12.41	...	13.15	13.41	...	14.15
37,4	Hopfgarten (Sachsen)		x10.45	...		x11.45	...		x12.45	...		x13.45	...	
39,6	Tautenhain		x10.47	...		x11.47	...		x12.47	...		x13.47	...	
44,0	**Geithain**	10.23	10.51	...	11.23	11.51	...	12.23	12.51	...	13.23	13.51	...	14.23
		10.24	...	...	11.24	...	...	12.24	...	...	13.24	...	...	14.24
50,4	Narsdorf	10.30	...	...	11.30	...	...	12.30	...	...	13.30	...	...	14.30
65,9	**Burgstädt**	10.41	...	...	11.41	...	...	12.41	...	...	13.41	...	...	14.41
		10.42	...	11.33	11.42	...	12.33	12.42	...	13.33	13.42	...	14.33	14.42
70,5	Wittgensdorf oberer Bf.		...	11.37		...	12.37		...	13.37		...	14.37	
73,3	Wittgensdorf Mitte		...	11.40										
76,1	Chemnitz-Borna		...	11.43										
80,7	**Chemnitz Hbf.**	10.54	...	11.48										
	nach Freiberg	11.03	...											
	nach Hohenstein-Ernstthal			11.55										
	nach			Chemnitz Innenstadt										

km	Zug	RE	CB	RB	RE	CB	RB	RE	CB	RB	RE	CB	RB	RE
	von		Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt			Chemnitz Innenstadt		
	von Freiberg	10.54	...	...	11.54		...	12.54		...	13.54		...	14.54
	von Hohenstein-Ernstthal		11.05			12.05			13.05			14.05		15.05
0,0	**Chemnitz Hbf.**	11.02	11.08	...	12.02	12.08	...	13.02	13.08	...	14.02	14.08	...	15.02
4,6	Chemnitz-Borna		11.13	...		12.13	...		13.13	...		14.13	...	
7,4	Wittgensdorf Mitte		11.16	...		12.16	...		13.16	...		14.16	...	
10,2	Wittgensdorf oberer Bf.		11.19	...		12.19	...		13.19	...		14.19	...	
14,8	**Burgstädt**	11.13	11.24		12.13	12.24		13.13	13.24		14.13	14.24		15.13
		11.14	...	...	12.14	...	...	13.14	...	...	14.14	...	...	15.14
30,3	Narsdorf	11.26	...	...	12.26	...	...	13.26	...	...	14.26	...	...	15.26
36,6	**Geithain**	11.30	...	...	12.30	...	...	13.30	...	...	14.30	...	...	15.30
		11.31	...	12.02	12.31	...	13.02	13.31	...	14.02	14.31	...	15.02	15.31
41,1	Tautenhain		...	x12.05		...	x13.05		...	x14.05		...	x15.05	
43,3	Hopfgarten (Sachsen)		...	x12.08		...	x13.08		...	x14.08		...	x15.08	
48,0	**Bad Lausick**	11.39	...	12.12	12.39	...	13.12	13.39	...	14.12	14.39	...	15.12	15.39
		11.40	...	12.16	12.40	...	13.16	13.40	...	14.16	14.40	...	15.16	15.40
52,0	Lauterbach-Steinbach		...	x12.19		...	x13.19		...	x14.19		...	x15.19	
55,0	Otterwisch		...	x12.22		...	x13.22		...	x14.22		...	x15.22	
60,7	Belgershain		...	12.29		...	13.29		...	14.29		...	15.29	
64,4	Oberholz		...	12.33		...	13.33		...	14.33		...	15.33	
66,0	Großpösna		...	12.35		...	13.35		...	14.35		...	15.35	
68,3	Liebertwolkwitz		...	12.38		...	13.38		...	14.38		...	15.38	
70,9	Holzhausen (Sachsen)		...	12.40		...	13.40		...	14.40		...	15.40	
73,0	Mölkau		...	12.43		...	13.43		...	14.43		...	15.43	
74,8	Engelsdorf Werkstätten		...	12.45		...	13.45		...	14.45		...	x15.45	
76,0	Leipzig-Paunsdorf		...	x12.48		...	x13.48		...	x14.48		...	x15.48	
80,7	**Leipzig Hbf.**	12.05	...	12.52	13.05	...	13.52	14.05	...	14.52	15.05	...	15.52	16.05
	nach Berlin	12.15	...	...	13.15	...	...	14.15	...	...	15.15	...	...	16.15
	nach Hannover	12.43	...	...	13.39	...	...	14.43	...	...	15.39	...	...	16.43
	nach Frankfurt a. M.	12.35	...	...	13.33	...	...	14.35	...	...	15.33	...	...	16.35
	nach													

Auszug aus einem Kurzfrist-Konzept für Leipzig – Chemnitz mit verbesserten Anschlüssen in Leipzig; heutige Fahrzeuge und unveränderte Infrastruktur
Entwurf und Quelle: iRFP Dresden, 2016

Welche alternativen Fernverkehrsanbindungen kommen für Chemnitz in Frage?

Natürlich sollte man hier zunächst an die Sachsen-Franken-Magistrale <die Strecke Dresden–Chemnitz–Hof–Nürnberg; Anm. der Redaktion> denken, die ja gewissermaßen auch die klassische Fernverkehrsachse für Chemnitz war. Dass hier gerade erst der Verkehrsverbund Mittelsachsen und die Mitteldeutsche Regio-bahn moderne und schnelle Regionalverkehrstriebwagen in Betrieb genommen haben, bedeutet nicht zwangsläufig eine langfristige Abkehr vom Fernverkehr auf dieser Relation. Es sei daran erinnert, dass diese Relation auch in der sogenannten Fernverkehrsoffensive der Deutschen Bahn – Zielnetz 2030 enthalten ist, welche der Konzern erst vor reichlich einem Jahr vorgestellt hat.

Intercitys nach Dresden und Nürnberg und darüber hinaus – das klingt nun wirklich nach ferner Zukunft…

Derzeit ist das Haupthindernis für einen Fernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale vor allem die fehlende Elektrifizierung südlich von Hof. Im Gegensatz zur Elektrifizierung zwischen Leipzig und Chemnitz ist diese jedoch durchaus im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Für Chemnitz bedeutet das meiner Meinung nach, in größeren Zusammenhängen zu denken: Durch Lückenschlüsse im elektrischen Netz profitiert Chemnitz mittelbar auch von entfernteren Investitionen.

Das ist verständlich und die Elektrifizierung des Teils nach Hof absehbar. Was ist mit Fernzügen in die Bundeshauptstadt?

Was die für Chemnitz sicherlich wichtige Anbindung in Richtung Berlin angeht, so ist die schon genannte Reisezeit von unter 2½ Stunden über Leipzig mittelfristig übrigens auch auf ande-ren Wegen erreichbar: Es gibt Szenarien, nach denen sich mit einem guten Regional-Express zwischen Chemnitz und Elsterwerda eine Umsteigeverbindung mit einer Reisezeit von ca. 2 Stunden und 20 Minuten zwischen Chemnitz und Berlin ergibt – nach Abschluss der Bauarbeiten auf der Berlin-Dresdner Magistrale ohne weitere Infrastruktur-Investitionen und optional mit direkter Anbindung an den dann vielleicht eröffneten Flughafen BER.

Ist es sinnvoll, dass Chemnitz sich auch für eine Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung in Richtung Weimar einsetzen sollte?

Nicht in dem Maße wie auf der Sachsen-Franken-Magistrale. In Richtung Erfurt–Frankfurt a. M. wird man in allen bekannten Szenarien von Chemnitz über Leipzig immer schneller sein als über Gera. In Richtung Nürnberg–München trifft das trotz Neubaustrecken so nicht zu.

Herr Bräuer, wir danken Ihnen für das Gespräch und Ihre sachliche Argumentation!

Das vollständige Interview mit weiteren Aspekten zur Fernverkehrsanbindung von Chemnitz sowie einen Fahrplanentwurf mit besseren Anschlüssen in für Chemnitzer in Leipzig können Sie nachlesen unter www.vcd-mitte.de/Fernverkehr_Chemnitz.

Das Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn von 2015 unter dem Namen „Mehr Bahn für Metropolen und Regionen – Die größte Kundenoffensive in der Geschichte des DB Fernverkehrs“ kann unter folgendem Link als Download angefordert werden. http://www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/9910362/medienpaket_fernverkehr.html

VCD Verkehrsclub Deutschland

Einladung zum Aktiven- und Mitgliedertreffen 2016 in Leipzig

Der Vorstand des VCD-Landesverbands Elbe-Saale e. V. lädt alle Aktiven, VCD-Mitglieder und Interessierte zum **Aktiven- und Mitgliedertreffen** nach **Leipzig** ein!
Vorgesehen ist u. a., in verschiedenen Arbeitsgruppen zu diversen „mobilen" Themen zu diskutieren und nach Lösungen zu suchen. Die Arbeitsgruppen orientieren sich an den zur Mitgliederversammlung gegründeten Arbeitskreisen (s. S. 24).
Nach dem gemeinsamen Mittagessen sind Vorträge zur Medienarbeit sowie zum Mitteldeutschen Verkehrsverbund vorgesehen. Außerdem werden die Ergebnisse aus den Arbeitsgruppen präsentiert.
Für Abwechslung sorgt nach der Kaffeepause eine Exkursion zum zentralen Stellwerk der Deutschen Bahn für Mitteldeutschland in Leipzig.

Termin: **Samstag, 22. Oktober 2016**
Ort: **Leipzig, Pöge-Haus in Leipzig-Neustadt, Hedwigstraße 20, 04315 Leipzig**
Beginn: **09.30 Uhr, Ende: 18.30 Uhr**

Das Pöge-Haus ist zentrumsnah gelegen, nur anderthalb Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt. Es befindet sich genau gegenüber der Heilig-Kreuz-Kirche in der Neustadt. Vom Hauptbahnhof mit der Straßenbahnlinie 1 (Richtung Mockau) bzw. 3 (Richtung Sommerfeld) oder vom Wilhelm-Leuschner-Platz mit der Straßenbahnlinie 8 (Richtung Paunsdorf) bis zur Haltestelle Einertstraße in der Eisenbahnstraße fahren, von dort sind es neun Minuten zu Fuß.
Jede/r kann nach Leipzig kommen. Die Teilnahme am Aktiven- und Mitgliedertreffen ist kostenfrei. Fahrtkosten für die An- und Abreise sind selbst zu entrichten. Die Ländertickets der Deutschen Bahn AG (Sachsen-/Thüringen-/Sachsen-Anhalt-Ticket) berechtigen im Nahverkehr zur Fahrt von und nach Leipzig und zur Nutzung des Stadtverkehrs in Leipzig. Für einkommensschwache Mitglieder (z. B. Schüler, Studenten, Hartz-IV-Empfänger) ist auf formlosen Antrag beim Vorstand eine Fahrtkostenbeihilfe bei der Anreise möglich.
Der Landesverband übernimmt die Kosten für Speisen & Getränke.
Zwecks besserer Planung der Verpflegung und der Exkursion teilen Sie ihr Kommen und ihre Interessen bitte der Landesgeschäftsstelle bis zum 15. Oktober 2016 mit: Tel. (0341) 21 555 35, E-Mail: elbe-saale@vcd.org. Änderungen vorbehalten.

Das genaue Programm mit externen Referenten sowie Exkursion siehe unter www.vcd-mitte.de.

NEUE WEGE nur mit Dir

Unser Mobilitätsmagazin NEUE WEGE erfreut sich im Landesverband und darüber hinaus großer Beliebtheit. Leider bereitet es uns immer mehr Aufwand, die Qualität dieses Mobilitätsmagazins dauerhaft zu gewährleisten. So verzögerte sich beispielsweise diese Ausgabe, da wir in der Redaktion nicht die notwendigen Kapazitäten hatten.
Daher wünschen wir uns Deine Unterstützung. Die anfallenden Aufgaben sind dabei vielfältig: Neben dem Schreiben von Artikeln oder Akquirieren von Autoren geht es auch um das Korrekturlesen, Beantworten von Leserbriefen, Finden von Ideen für Interviewpartner, „Schießen" und Auswählen von Bildern, Gewinnen von Anzeigenkunden und noch vieles mehr. Wer selbst Artikel verfassen kann ist genauso willkommen wie jemand, der jemanden kennt, der interessante Artikel schreibt – sei es in den Fahrgastbeiräten, in den Kommunalverwaltungen, bei den Hochschulen, in der Verkehrspolitik, bei Fahrradherstellern oder in Fahrplanabteilung eines Verkehrsbetriebs.
Ebenso verhält es sich mit den Fotos: Wer selbst gern fotografiert ist genauso richtig am Platze wie jemand, der den Kontakt zu einem guten Fotografen herstellen kann. Dabei arbeiten wir als Team zusammen, auch wenn jeder an einem anderen Ort wohnt. Denn der wesentliche Zeiteinsatz findet am heimischen Computer statt – dabei bestimmst Du selbst, was und wie viel Du übernimmst.

Wer sich also in Zittau, Zeitz oder Zella-Mehlis, an Elbe oder Saale angesprochen fühlt, meldet sich bitte unter **elbe-saale@vcd.org**. Und dank Ihrer bzw. Deiner Mitarbeit kann es schon bald heißen: **NEUE WEGE mit neuem Redaktionsmitglied.**

Briefe an die Redaktion

Die Redaktion erreichten zwei Leserbriefe, die wir Ihnen nicht vorenthalten möchten.

Haben Sie auch eine Frage, Anregung oder Information? Wir freuen uns auf Ihre Einsendung!

Zu Elsa meckert in Heft 1/2016

Leserbrief (Auszug): „die Glosse ‚Elsa meckert' in o. g. Ausgabe enthält die Aussage, dass sowohl ‚Elsa' als auch die Straßenbahn zeitgleich ‚grün' gehabt haben, was bei keiner in Deutschland eingesetzten Ampelanlage technisch möglich sein sollte. ... Dies werden Ihnen auch die im Beitrag zitierten Studenten im ersten Semester hoffentlich vermittelt haben! Insofern ist Überspitzung sicher ein legitimes Mittel auf Probleme aufmerksam zu machen, bei der Wahrheit sollten aber auch meckernde Ziegen bleiben."

Frank Rupprecht, Erfurt

Antwort Elsa: es freut mich, dass das letzte Heft gelesen wurde, aber eine Kleinigkeit muss ich doch erläutern. Es stand drin: „die Straßenbahn ... fährt los und parallel an mir und den anderen vorbei". Das bedeutet: Die Haltestelle befindet sich hinter der Kreuzung parallel zur Hauptstraße in Seitenlange. Die Querstraße wird durch die Straßenbahn und die Fußgänger zeitgleich gequert, wenn die Ampeln grün zeigen. Selbstverständlich hat da der Autoverkehr auf der Querstraße rot.

Velomobile im Alltag

Leserbrief (Auszug): *„Ich bin animierter Leser Ihrer / unserer Zeitschrift. Und hier kommt ein Vorschlag, eine Anfrage meinerseits: Ich fände es sehr interessant, einen Beitrag über VELOMOBILE zu lesen – diese Tretmobile auf höchstem Niveau. Das Netz gibt viele Varianten her; der Interessent wünscht sich nähere Info zu Alltagstauglichkeit, StVO-Kompatibilität usf. Geht da was?"*

Eckhard Giese, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Vielen Dank für die Anregung. Ab und zu ist solch ein Fahrzeug auch in unserem Verbandsgebiet zu sehen. Bei unfreundlichem Wetter macht das Radfahren so gleich doppelt Spaß.

Zu Alltagserfahrungen konnten wir bisher keinen Velomobilisten befragen, so dass wir diese Antwort zunächst schuldig bleiben müssen. Aber wir haben uns umgeschaut und können dies vielleicht nachreichen. Zum Umgang des Gesetzgebers mit Velomobilen können wir unverbindlich folgende Antworten liefern:

Velomobile sind, soweit muskelkraftbetrieben oder mit Tretunterstützung bis max. 25 Kilometer pro Stunde, nach der StVO und StVZO als Fahrrad eingestuft. Die Rechte und Pflichten sind somit dieselben in Bezug auf notwendige technische Ausstattung (Licht, Klingel, Bremsen etc.), als auch die Nutzung von Radwegen und anderes. Bei der Radwegbenutzung gilt aber einschränkend, dass die Benutzungspflicht nur besteht, wenn die baulichen Gegebenheiten den Erfordernissen eines Velomobils entsprechen (andernfalls Unzumutbarkeit; VwV zu § 2 Abs. 4 StVO).

Beispiele, in denen eine Nutzung der Fahrbahn trotz Radwegbenutzungspflicht möglich ist, können zu schmale oder mit Engstellen versehene Radwege, ein sehr schlechter baulicher Zustand oder eine fehlende Räumung von Glas oder Schnee sein.

Arbeitskreise für alle offen

Auf der Mitgliederversammlung im Frühjahr 2016 in Dessau wurden die bisherigen und die neuen Arbeitskreise im Landesverband Elbe-Saale vorgestellt. Viele der anwesenden Mitglieder nutzten die Gelegenheit, sich bei einem oder mehreren Arbeitskreisen einzutragen. Ziel ist die Vernetzung von Experten und Interessierten zu einem Thema innerhalb des Verbandsgebietes.

Derzeit gibt es die Arbeitskreise

- Kinder und Verkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr,
- Schienen-Personenfernverkehr,
- Fußverkehr,
- Verkehrssicherheit
- Umwelt und Gesundheit.

In jedem Arbeitskreis ist mindestens ein Vorstandsmitglied vertreten. Die Kommunikation erfolgt vor allem per E-Mail. Treffen sind bei der Mitgliederversammlung und beim Akiventreffen und darüber hinaus nach interner Abstimmung vorgesehen.

Wer an einem der oben genannten Themen mitmachen oder neue Themen einbringen will, kann sich jederzeit gerne an die Landesgeschäftsstelle wenden.

Der VCD Elbe-Saale aktiv vor Ort

In den Regional-, Kreis- und Ortsgruppen im Elbe-Saale-Land engagieren sich viele VCD-Mitglieder für eine umweltverträglichere Mobilität. Möchten Sie auch aktiv werden, finden Sie Ihren Ansprechpartner und die regelmäßigen Termine am Ende des Heftes. Zu thematischen Schwerpunkten können Sie sich zudem bei den Arbeitskreisen beteiligen. Wir freuen uns auf Ihr Mitwirken.

Chemnitz

Die Ortsgruppe präsentierte im Rahmen des Projekts „Was wird uns 2050 bewegen" den VCD beim Uni-(Spaß)sportfest mit einem Rad-Langsamfahrwettbewerb. Um den Rad-, aber auch den Fußverkehr ging es auch am 2. September. Die Ortsgruppe Chemnitz traf sich an diesem Freitag ab 19 Uhr im Umweltzentrum Chemnitz und diskutierte an konkreten

Beispielen Themen wie die Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Alle neuen und alten VCD-Mitglieder aus Chemnitz und der Region sind herzlich eingeladen, in der Ortsgruppe mitzumachen.

Chemnitz: Auf dem Uni-(Spaß)sportfest war der VCD im Rahmen seines Projektes „Was wird uns 2050 bewegen„ vertreten. (© Anne Ramm, VCD)

Erfurt

Die VCD-Ortsgruppe Erfurt positionierte sich in der Diskussion um den Fernbushalt für einen innerstädtischen Standort. Dabei wurden die Vor- und Nachteile des Fernbusses erneut deutlich formuliert und dessen Bedeutung im Umweltverbund herausgestellt. Ideal wäre die Errichtung des Fernbus-Bahnhofs am bestehenden Hauptbahnhof, um Synergien zu nutzen.

Fahrrad fahren, die Stadt kennenlernen, Verkehrserziehung, Integration und Spaß. All das gab es am 20. April innerhalb des VCD Projekts „Willkommen in Erfurt - Fürs Klima auf Tour“. Schulsozialarbeiter Alexander Gans, Klassenlehrer Sebastian Ziegler und Schulleiter Falko Stolp waren mit 22 Schüler*innen der 5. und 6. Klassen in Erfurt unterwegs. Dieses Mal war das Ziel der Nordpark. Dort gab es eine Pause mit Fußball und Radakrobatik. Alle freuen sich schon auf die nächste Fahrt.

Erfurt: Am 23. Mai wurde am Erfurter Hauptbahnhof eine zweite Radstation durch den Oberbürgermeister Andreas Bausewein eröffnet. (© Falko Stolp, VCD)

Gera

Die Geraer VCD-Ortsgruppe machte Anfang April eine Exkursion nach Plauen. Schwerpunkt der Besichtigungstour waren die Verknüpfung zwischen Eisenbahn und Straßenbahn am neuen Haltepunkt Plauen Mitte, die ÖPNV-Tarife sowie der Städtebau aus verkehrlicher Sicht. Parkscheine gelten dort an ausgewählten Stellen als Straßenbahnfahrschein.

In Jena nahm ein Vertreter der Ortsgruppe an einem Gespräch über die Tarife im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) teil. Das ewige Thema des (nicht vorhandenen) Kurzstreckentarifs wurde dort ebenso kontrovers behandelt wie die Idee individualisierter Tarife (von Haltestelle zu Haltestelle statt der derzeitigen Zonentarife).

In einer Stellungnahme zum Luftreinhalteplan der Stadt Gera positionierte man sich gemeinsam mit dem Grünen Haus Gera e.V. und der Geraer Gruppe des BUND gegen eine von der Stadt Gera vorgesehene Installation von zwei zusätzlichen Ampeln, die den Verkehrsstau nur an andere Stellen verlagern werden.

Die Mitglieder der Geraer Ortsgruppe brachten individuelle Positionen zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes beim BMVI ein. Für Gera essentiell ist darin die noch immer nur unter „Weiterem Bedarf“ eingeordnete Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Schienenverbindung. Ebenso Thema war das Parken im Stadtzentrum. Händler waren mit der Bitte an die Stadt herangetreten, dass im Stadtzentrum in einer Fußgängerzone zwischen Marktplatz und Straßenbahnhaltestelle kostenlos geparkt werden darf. Begründet wurde dies mit der Hoffnung auf Belebung des Zentrums. Der VCD hat sich entsprechend ablehnend geäußert: „Ruhender Verkehr belebt keine Innenstadt“. Nach der vier Wochen dauernden kostenpflichtigen Testphase, die über 900 Euro Parkgebühren einbrachte, soll der Stadtrat über die Umwidmung zum (nur noch) verkehrsberuhigten Bereich abstimmen.

Derzeit wird durch die Geraer Ortsgruppe ein „Flügelkonzept“ genannter Fahrplan für ausgewählte Eisenbahnstrecken in Ostthüringen erarbeitet. Ziel ist dabei eine bessere Fahrgastverteilung zwischen den Regional- und Expresszügen, die Erhöhung der Beförderungskapazität in den

Plauen: Wer in Plauen auf dem Markt parkt, erhält den Fahrschein für Bus und Bahn gleich am Automaten dazu. Das Kombiticket gilt bis zum Ende der Parkzeit für eine oder zwei Stunden. (© Gilbert Weise, VCD Elbe-Saale)

Regionalzügen und eine umsteigefreie Verbindung zwischen Erfurt und Pößneck, da in Jena der Zug „geflügelt“ wird. Entscheidend ist, dass im Gegensatz zum Konzept des Nahverkehrsplans 2018 keine Fahrzeuge zusätzlich bestellt werden müssen.

Halle

Im Hallenser Fahrgastbeirat ist die VCD-Ortsgruppe Halle seit Jahren vertreten und leitet die Arbeitsgruppe „Fahrplan und Umsteigebeziehungen“. Hier geht es um das Liniennetz und den Fahrplan der HAVAG. Mit Ideen und Anregungen, wo es aktuell und in Zukunft Verbesserungsbedarf gibt, kann sich jeder an die Ortsgruppe wenden. Wo klemmt es? Welche Linien sind besonders anfällig für Verspätungen? Wie klappt es beim Umsteigen? Schreibt uns an die E-Mail-Adresse halle@vcd.org oder sprecht uns auf dem Tag der offenen Tür bei der HAVAG am Stand des Fahrgastbeirats an.

Die Ortsgruppe engagiert sich zudem mit den Mitstreitern der Wipperliese für den Erhalt der kleinen Bahn. Weitere Unterstützer sind gern gesehen.

Leipzig

Am 4. April unternahm der VCD in Zusammenarbeit mit dem Fuss e.V. einen Spaziergang mit Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung zu ausgewählten Situationsbeispielen des Fußverkehrs im Zentrum und im Kolonnadenviertel. Weitere Vertreter der Stadt und von Verbänden sowie interessierte Bürger und Medienvertreter nahmen ebenso teil. Auf dem Weg wurden positive Aspekte sowie Kritikpunkte aufgezeigt und diskutiert. Da auch Fachleute aus der Stadtverwaltung dabei waren, konnten die Beispiele gut vertieft und mögliche kurzfristige Lösungen besprochen werden. Weitere Informationen und ein detailliertes Protokoll sind auf www.vcd-mitte.de/leipzig zu finden.

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: Neu: freitags 10 bis 15 Uhr und Termine nach Vereinbarung
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 Donnerstag 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 Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr im „PlanB“, Lily-Herking-Platz 1, 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

Mit Bus und Straßenbahn durch Klein- und Mittelstädte

Oft denken wir in Stereotypen, so auch beim Verkehr. Für die Wahl des Verkehrsmittels wird oft unterschieden in Großstädte mit attraktivem öffentlichem Verkehr und das Land mit rudimentären Angeboten. Daraus ergibt sich eine geringe oder überdurchschnittliche Nutzung des ÖPNV oder eben des eigenen Autos. Doch wie schaut es in den Mittel- und Kleinstädten des Elbe-Saale-Landes aus?

Dieser und weiteren Fragen wollen wir im nächsten Heft nachgehen und aus VCD-Sicht gelungene Beispiele aus der Region und darüber hinaus nennen. Wie sieht es heute aus und wie gestaltet sich die Zukunft? Haben Straßenbahnen in den Mittel- und Kleinstädten eine Zukunft bei sinkenden Einwohnerzahlen? Was sind die größten Herausforderungen? Was wünschen sich die Menschen? Und wer sind diese Menschen?

Parking Day in Elbe-Saale

Im kommenden Heft berichten wir ausführlich von unseren Aktionen im September für lebenswerte Städte mit weniger Pkw-Verkehr.

Zu Fuß zur Schule und zur Kita

Wie sieht es im Schulalltag und in der Kita mit der Anreise aus? Lesen Sie im nächsten Heft den Erfahrungsbericht einer Kita-Leiterin.

Na, wo parken DIE denn?!

Schon mal eine Ziege auf einem Fahrrad gesehen? Sicher können Sie sich das nicht vorstellen, so auch nicht die Autofahrer. Wie sonst ist zu erklären, dass die Ausfahrt vor meinem Stall ständig zugeparkt ist? Absicht möchte ich niemandem unterstellen.

Und doch scheinen Personen mit anderthalb und mehr Tonnen Stahl um sich herum, wenig Rücksicht auf die Bedürfnisse von Menschen und Ziegen mit Rad, Gepäck, Kinderwagen, im Rollstuhl oder einfach nur auf den eigenen Füßen oder Klauen zu nehmen. Geparkt wird, wo man andere Blecheimer nicht stört, egal ob dort eine Querung mit abgesenktem Bordstein, ein Gehweg zu Ende oder ein markierter Radweg ist. Sind Gehweg und Straße schmal, werden die Vehikel lieber halb auf dem Bürgersteig abgestellt, statt den Fahrraum einzuengen.

Dabei ist es für alle anderen egal, ob das Beförderungsmittel da nur wenige Minuten oder auch Tage dort steht – es steht nun mal im Weg! Und das ist nicht immer nur ärgerlich oder mit Umweg verbunden, sondern kann auch gefährlich sein. Die Kreuzung oder Fahrbahn ist nicht einsehbar, die Querung zwischen den Fahrzeugen für andere am Verkehr Teilnehmende nicht erwartbar, der Schwenk mit dem Rad auf die Kfz-Spur mit Risiken und geringen Abständen verbunden. Und gerade wenn man es eilig hat – und ich habe es fast immer eilig, wenn ich unterwegs bin – also wenn ich es eilig habe, bringt mich jede vermeidbare Verzögerung auf die Palme. Erst recht, wenn andere daran schuld sind.

So stehen die dann direkt vor meinem Stall, wo der Weg aufhört und neben einer Mauer auf die Fahrbahn mündet – netterweise mit abgesenktem Bord, und machen aus bequemen zwei Metern Wegfläche weniger als einen halben Meter! Das wird eng. Aber auch Radfahrer sind vor so etwas nicht gefeit. Neulich parkte dort wieder einer so, und als ich später noch mal los bin, hat doch tatsächlich jemand seinen Drahtesel genau in diese kleine Lücke an ein Verkehrsschild gekettet. Da wusste ich nicht mehr, was ich dazu meckern könnte!

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), Laurenz Heine, Dr. Thomas Hoscislawski, Clemens Kahrs, Dr. Michael Schmiedel, Gilbert Weise
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig
Druck: Ökoprint Chemnitz.
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Redaktionsschluss: 26.09.2016
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 01573.1095146, E-Mail: michlerfrank@web.de

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

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

Alle Spender erhalten 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!

Ausgeflogen

Spannende Touren kreuz und quer durch Mitteldeutschland

Ab Mai 2016

Sie ist wieder da: AUSGEFLOGEN – Die Freizeitbroschüre des MDV.
Mit 11 neuen, attraktiven Rad-, Wander- und Erlebnistouren.
Ab Mai kostenlos im Shop unter **www.mdv.de**.

Im MDV gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

ZVNL

MDV
Einfacher fahr'n