VCD Verkehrsclub Deutschland

Mobilitätsmagazin
für Sachsen,
Sachsen-Anhalt &
Thüringen

NEUE WEGE

Geldeintreiber

Wer finanziert einen guten öffentlichen Nahverkehr?

- Einladung zum Mitglieder- und Aktiventreffen 2017
- Revolution in Hameln-Pyrmont: Bus und Bahn günstiger und besser
- Öffentliche Verkehrsmittel bei Großveranstaltungen

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
2017

„Gewitter im Gehirn“

Der Leipziger Osten im Spiegel von Clemens Meyers Roman „Als wir träumten“

Zwischen Mühl- und Oststraße erstreckt sich das Gelände des alteingesessenen Brauhauses zu Reudnitz, bundesweit bekannt vor allem für die Marke »Sternburg«. Die Brauerei spielt eine gewichtige Rolle im Leben des 15-jährigen Danie und seiner Freunde, steigen sie doch nächtens über die Mauer, um sich mit »Stoff« zu versorgen – und werden einmal auch prompt von der Polizei erwischt. Auf dem Revier Südost sind sie ohnehin Stammgäste. Kaum der Kindheit als Pioniere der ungeliebten DDR-Jugendorganisation entwachsen, kommt mit der Pubertät auch die Wende über sie, und sie verlieren jeglichen Halt. Ihr Absturz wird begleitet von Unmengen an Bier und Apfelkorn, von Schlägereien und Diebstählen, von Zerstörungswut und nächtlichen Touren im geklauten Auto, aber auch von gescheiterter erster Liebe. In ihren Hirnen gewittert es, und von einer Mischung aus Lebensgier und Verzweiflung getrieben, fahren sie ihr Leben gegen die Wand: Mark hängt an der Nadel und spritzt sich schließlich zu Tode, Walter rast gegen einen Baum, Rico verschwindet für lange Zeit im Knast. Danie, der vielleicht die Kurve kriegen wird, resümiert: »Sicher, wir hatten eine Menge Spaß damals, und doch war bei dem, was wir taten, eine Verlorenheit in uns, die ich schwer erklären kann.« Diese Geschichte einer verlorenen Generation wird erzählt mit großer Kraft und Wut, mit viel Zärtlichkeit und Einfühlungsvermögen.

Ausgangspunkt einer Tour durch Reudnitz könnte der Friedenspark sein, der sich auf dem Gelände des 1846 als zweiter städtischer Friedhof eröffneten Neuen Johannisfriedhofs erstreckt. An seiner Südseite glänzt die vergoldete Zwiebelkuppel der Russischen Gedächtniskirche von 1913, welche an die in der Völkerschlacht gefallenen russischen Soldaten erinnert. Nur wenige Schritte entfernt befindet sich mit dem Deutschen Buch- und Schriftmuseum das weltweit älteste Museum dieser Art im Gebäude der Deutschen Nationalbibliothek.

Doch zurück zur Mühlstraße, wo sich im Roman ein zum Sexshop mutierter früherer Spielzeugladen befindet. Hier ist man mitten im Kiez der Jungs. An der Brauerei vorbei nach Norden, die Oststraße querend, erreicht man den nach Leipzigs bekannter Mundartdichterin Lene Voigt benannten und preisgekrönten Park auf dem Gelände des früheren Eilenburger Bahnhofs. Wer gut zu Fuß ist, kehre zur Oststraße zurück und gehe in östlicher Richtung bis zum Ostfriedhof mit verschiedenen Sondergrabanlagen. Ihn nach Norden verlassend (Zweinaundorfer Straße) erreicht man bald den Volkshain Stünz mit seinem See, der für Danie und seine Clique ebenfalls eine große Rolle spielt.

Das Völkerschlachtdenkmal ist eines der Wahrzeichen Leipzigs.

Vom Charme des Verfalls, der im Roman das Viertel charakterisiert, ist heute nicht mehr viel zu spüren. Dafür lohnen sanierte Gründerzeitfassaden den Gang auch in manche Nebenstraße. Und wer sich stärken will, dem sei das Brauereilokal »Hopfenspeicher« in der Oststraße 38 empfohlen – der Reudnitzer Bierkutscherbraten mit Speckbohnen und Salzkartoffeln passt wohl am besten zu einer solchen Tour.◆

Eine gute Reise wünscht Ihr Michael Bartnik.

Gründerzeithäuser im Leipziger Osten

Clemens Meyer (Jahrgang 1977),
von der FAZ als „Zauberer von Leipzig-Ost“ gefeiert, hat mit seinem Debütroman für Furore gesorgt und erhielt im Frühjahr 2008 sogar den Preis der Leipziger Buchmesse. „Als wir träumten“ spielt überwiegend im Stadtteil Reudnitz, in einem historischen Industrie- und Proletarierquartier, das auch heute noch abseits der Touristenwege liegt. Wer sich jedoch mit der Straßenbahn von der City aufmacht zum Völkerschlachtdenkmal oder zum berühmten Südfriedhof, sollte hier einmal auf den Romanspuren auf Entdeckung gehen, etwa indem er an der Mühlstraße aussteigt.

Neue Wege auf alten Pfaden

In den letzten Ausgaben riefen wir um Hilfe bei der Erstellung unseres Mobilitätsmagazins. Vor und während der Mitgliederversammlung in Erfurt sind in der Redaktion viele positive Rückmeldungen zum Heft eingegangen und es konnten neue Mitstreiter gewonnen werden. Wir sind aber noch auf der Suche nach einer Chefredakteurin oder einem Chefredakteur. Doch zunächst ein Dank an alle Leserinnen und Leser sowie Unterstützerinnen und Unterstützer, die dieses Magazin erst möglich machen.

Im Ergebnis der Diskussion auf der Mitgliederversammlung bleibt das Magazin in der bekannten Art bestehen. Nach den guten Erfahrungen mit den Tourismus-Artikeln der letzten Ausgabe wird diese regelmäßig als eigene Rubrik erscheinen. Weiterhin setzen wir einen weiteren Wunsch um und werden einzelnen Orts- und Regionalgruppen mehr Platz bieten, damit besonders gelungene Arbeit vor Ort zum Nachmachen animiert.

In der Mitgliederversammlung in Erfurt ging es auch um Geld. Geld! Geld wird überall benötigt, so auch für den öffentlichen Nahverkehr. Doch woher kommen die notwendigen Finanzmittel? Wer zahlt? Wem nutzt es? Dies wollen wir in dieser Ausgabe näher beleuchten. Das angekündigte Interview mit dem MDV konnte bisher leider nicht realisiert werden, aber wir bleiben am Ball. Im Gegensatz zu Hameln-Pyrmont, wo mehr Busse sowie Bahnen fahren und die Fahrpreise sinken, werden im MDV-Gebiet die Fahrpreise auch 2017 angehoben. Allen fünf in Auftrag gegebenen Gutachten zum Trotz. Schade.

Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern einen wunderbaren Spätsommer.◆

Ihr Laurenz Heine

INHALT

Thema

Wer zahlt für Bus und Bahn? 4
Ticket oder Tanken, was ist teurer? 5
ÖPNV-Reformen in Hameln-Pyrmont 6
City-Maut 8
Die Teufel in den Details 9
Organisation von Großveranstaltungen 11

Verkehr

Wittenbergs „grüner“ Bahnhof versus „grüner“ Zughof 12
Bahnverkehr Südthüringen 13
Radfahren auf dem Gehweg erlaubt 14
Auf nach Frankenhain 15
Doppelte Haltestelle 15

Reise

Familienurlaub mit Abenteuer 16

VCD Elbe-Saale

VCD – Was ist das? OG Erfurt erzählt 18
VCD aktiv: Europäische Woche der Mobilität 20
Der neue Vorstand stellt sich vor 22
Bericht von der Mitgliederversammlung 24
Wohnen leitet Mobilität 24

Kontakte 25
Kolumne „Elsa meckert“ 26
Vorschau 27
Impressum 27

VCD Verkehrsclub Deutschland

Einladung zum Aktiven- und Mitgliedertreffen 2017 in Apolda

Der Vorstand des VCD-Landesverbands Elbe-Saale e. V. lädt alle Aktiven, VCD-Mitglieder und Interessierte zum Aktiven- und Mitgliedertreffen nach Apolda ein!

Thema ist Mobilität im ländlichen Raum, zu dem wir einen ersten anschaulichen Beitrag am Bahnhof Apolda und auf dem Weg in die Stadt erhalten. Beim anschließenden gemeinsamen Mittagessen gibt es Zeit zum Diskutieren, aber auch zum allgemeinen Austausch. Danach gehen wir auf das Gartenschaugelände und bis 14:30 Uhr kann dieses auf eigene Faust oder in Gruppen erkundet werden. Ab 14:30 Uhr geht es mit der inhaltlichen Arbeit im Plenum und in Gruppenarbeit weiter. Die Ergebnisse werden zum Abschluss im Plenum präsentiert.

Termin: Samstag, 23. September 2017
Ort: Bahnhof Apolda und Klima-Pavillon auf der Landesgartenschau Thüringen
Beginn: 11:15 Uhr am Bahnhof, Ende: gegen 18 Uhr auf dem Gartenschaugelände (25 Minuten Fußweg zum Bahnhof)

Klima Pavillon

*Jede*r kann nach Apolda kommen. Die Teilnahme am Aktiven- und Mitgliedertreffen ist kostenfrei, den Eintritt zur Landesgartenschau übernimmt der VCD. Fahrtkosten für die An- und Abreise sind selbst zu entrichten. Die Ländertickets der Deutschen Bahn AG (Sachsen-/Thüringen-/Sachsen-Anhalt-Ticket) berechtigen im regionalen Bahnverkehr zur Fahrt von und nach sowie der Busse in Apolda, ebenso wie in vielen weiteren Orten.*

Für einkommensschwache Mitglieder ist auf formlosen Antrag beim Vorstand eine Fahrtkostenbeihilfe für die Anreise möglich.

Das Mittagessen bezuschusst, muss aber selbst bezahlt werden. Um besser zu planen, bitten wir um zeitnahe Voranmeldung bei der Landesgeschäftsstelle: Fon (0341) 21 555 35, E-Mail elbe-saale@vcd.org.

Änderungen vorbehalten.

Das genaue Programm und die Speisekarte wird nach Anforderung sowie Anmeldung zugesandt.

Finanzierung des ÖPNV – eine Problemeinordnung

Als „Daseinsvorsorge“ wird er oft und vielerorts beschrieben und definiert, der öffentliche Personennahverkehr. Unter anderem in zahlreichen ÖPNV-Gesetzen der Bundesländer, auch in unserem Einzugsbereich. Das ist auch gut und richtig und wichtig so. Gerade im Zeitalter des nun allgemein auffälligen Klimawandels sollte und müsste man meinen, dass es umfassende Bereitschaft in der Politik gibt für eine auskömmliche Finanzierung von Bahn und Bus.

Doch weit gefehlt! Es geht in der Finanzpolitik eben um ein prinzipielles Feilschen und Tauziehen, um einen Machtkampf der Lobbys, um Schuldenbremse und Klientelbedienung – und um oftmals widerstreitende Interessen zwischen Bund und Ländern einerseits sowie der Bundesländer untereinander andererseits. Das Anliegen, nämlich eine wirklich attraktive Mobilitätsalternative zum Auto zu schaffen und vorzuhalten, kommt dabei allzu oft unter die Räder.

Das ist nicht nur oft unwürdig und kurzsichtig, sondern geradezu skandalös! Denn: es geht um nichts weniger als den Erhalt unserer Lebensgrundlagen! Ohne einen starken, attraktiven ÖPNV hat die Verkehrswende keine Realisierungschance! Und fällt diese aus, können wir das Erreichen der bundesdeutschen Klimaschutzziele vergessen! Was wiederum ein fatales Signal für die europäische und globale Umweltpolitik wäre.

Eine auskömmliche Nahverkehrsfinanzierung ist also eine Grundfrage zukunftsgerechter Politik. Einerseits. Andererseits muss natürlich nicht nur darauf geachtet, sondern auch überwacht werden, dass die bereitgestellten Mittel mit dem größtmöglichen Effekt eingesetzt werden! Will heißen: die Menge an Finanzmitteln und die damit realisierten Beförderungskilometer sind nicht die allein entscheidenden Größen! Denn Parallelverkehre, wo Bahn und Bus oder auch Stadt- und Regionalverkehr auf der weitaus gleichen Strecke, vielleicht auch noch zeitgleich, nebeneinander herfahren, oder auch Liniennetze, welche an künstlich oder willkürlich gesetzten Grenzpunkten einfach enden (etwa weil das betreffende Stadt- oder Kreisgebiet dort seinen Abschluss findet) sind nicht im Sinne einer effektiven Erschließung. Behaupte keiner, dass es solche Fälle auch im Bereich unseres VCD-Landesverbandes nicht gäbe!

Es geht also um zweierlei. Und, gemessen an den genannten Notwendigkeiten, in entsprechender Reihenfolge: in einem ersten Schritt muss definiert, geplant, offen diskutiert und transparent festgelegt werden, wie ein attraktives Nahverkehrsangebot konkret aussehen und ausgestaltet werden soll. Also wo, wann und wie oft welche Linien auf Schienen und Straßen verkehren und wie man aus den Fahrzeug-, Wege- und Bedienungsparametern einen möglichst optimal verknüpften Fahrplan realisiert. Danach müssen der dafür notwendige Finanzbedarf ermittelt und die entsprechenden Mittel geplant und bereitgestellt werden. Dies sind auch die Felder, in denen seitens der Öffentlichkeit und der Verbände eingehakt werden kann und muss! Denn für die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes werden bei den gesetzlich festgelegten Aufgabenträgern (dies können für den Straßenpersonennahverkehr Landkreise, manchmal auch Städte, für den Schienenpersonennahverkehr in der Regel Zweckverbände oder Länder sein) Nahverkehrspläne aufgestellt und auch regelmäßig fortgeschrieben. Und dort gibt es jede Menge Änderungs-, Anpassungs- und Verbesserungsbedarf! Denn von einer durchgängig wünschenswerten Struktur und einem anforderungsgerechten Umfang der ÖPNV-Angebote sind wir noch meilenweit entfernt!

Dies ist auch maßgeblich eine Frage der Finanzierung. Auch dazu sind in den Nahverkehrsplänen Aussagen enthalten, wobei die dafür maßgeblichen Entscheidungen zu Mittelumfang und –vergabe in den Haushaltsbeschlüssen der jeweils zuständigen politischen Entscheidungsebenen getroffen werden. Und dort liegt das Hauptproblem. Denn es fehlt weithin der politische Wille, Geld in wirklich notwendigem Umfang bereit zu stellen, sodass im Regelfall auch der gewährte Finanzumfang den Maßstab bildet für die Quantität und Qualität des Angebotes und nicht umgekehrt. Aber dazu mehr in den weiteren Beiträgen dieser Ausgabe der NEUEN WEGE.

Wir werden uns als VCD jedenfalls aktiv einbringen, wenn es um die nächsten Fortschreibungen der Nahverkehrspläne geht. Und wir freuen uns natürlich dabei über jede Unterstützung! Wer sich beteiligen und aktiv werden möchte und weitere Fragen dazu hat, der wende sich bitte an die Redaktion oder den Landesvorstand.◆

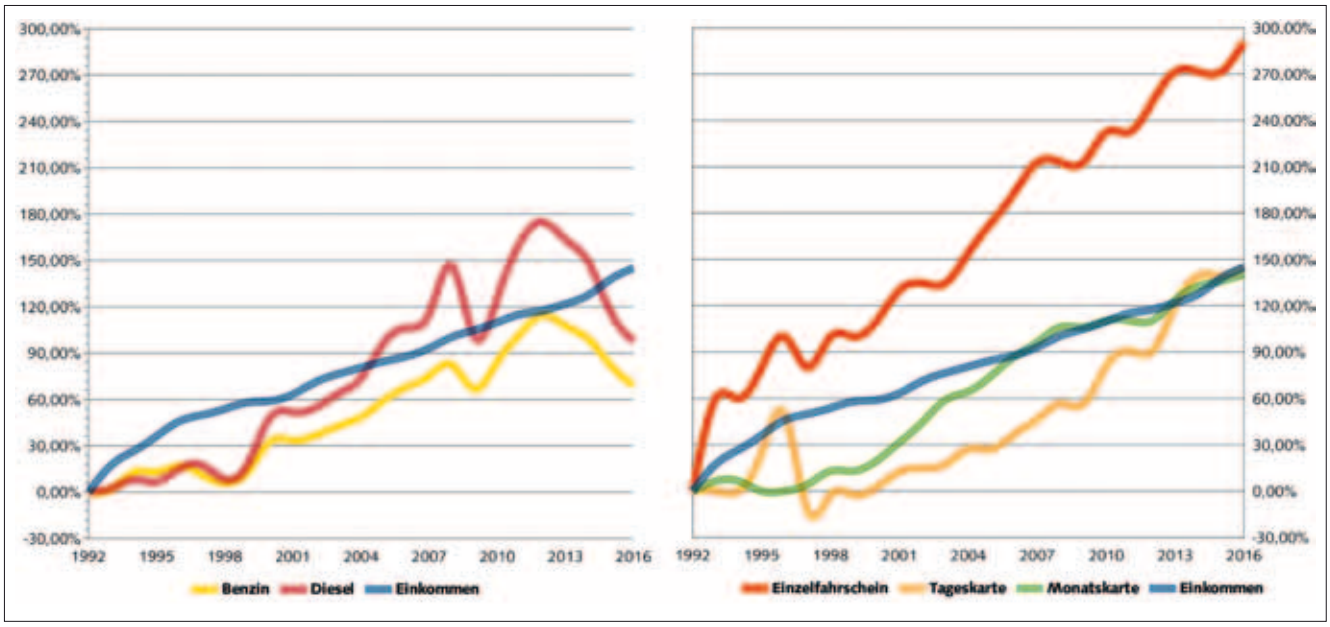
Matthias Altmann

So soll es sein: Stadtbus verbindet Haupt- und Nordbahnhof in Erfurt

Wird Busfahren teurer als Tanken?

Diese Frage kann man leider mit einem deutlichen „Ja“ beantworten.
Als anschauliches Beispiel haben wir hier diverse Daten zusammengefasst, die diese These untermauern.

Auch wenn gewiss der eine oder andere Leser einwirft, wir haben Äpfel mit Birnen verglichen, so ist die Grundtendenz dennoch erkennbar: Die Kraftstoffpreise an der Zapfsäule steigen nicht so stark wie die Fahrpreise im ÖPNV.
Dennoch seien einige Erläuterungen zum Zahlenwerk gestattet:



Preisentwicklungen von Kraftstoffen und Fahrscheinen (beispielhaft in Gera) im Vergleich zur Einkommensentwicklung in den neuen Bundesländern

Jahr:
Bezugsdauer ist das jeweilige Kalenderjahr. Die angegebenen Tarife beziehen sich dabei auf den am 1. Juli des jeweiligen Jahres geltenden Tarif.

Durchschnittlicher Preis für Superbenzin bzw. für Dieselkraftstoff:
Diese Angaben sind entnommen aus https://de.statista.com/statistik/daten/studie/776/umfrage/durchschnittspreis-fuer-superbenzin-seit-dem-jahr-1972/ bzw. aus https://de.statista.com/statistik/daten/studie/779/umfrage/durchschnittspreis-fuer-dieselkraftstoff-seit-dem-jahr-1950/.
Gera liegt in Thüringen – es wurde in http://www.auto.de/magazin/kraftstoffpreise-vor-allem-den-stadtstaaten-niedrig/ im Juni 2017 festgestellt, dass an Thüringer und saarländischen Tankstellen die höchsten Preise im gesamten Bundesgebiet für den Kraftstoff verlangt werden.

Durchschnittlicher Bruttoverdienst – Neue Länder:
Die Zahlen zum Bruttomonatsverdienst sind Durchschnittswerte, die das Statistische Bundesamt zur Verfügung stellt. Die Zahlen gelten allerdings für vollbeschäftigte Arbeitnehmer im Produzierenden Gewerbe und im Dienstleistungsbereich ohne Sonderzahlungen. Demzufolge fallen die geringen Löhne der besonders vielen Teilzeitbeschäftigten oder gar der Arbeitslosen gar nicht in diese Tabelle. Dass Gera mit knapp zehn Prozent Arbeitslosigkeit Thüringens Schlusslicht darstellt und fast doppelt so hoch wie der Bundesdurchschnitt von 5,8 Prozent liegt, sei nur am Rande festgestellt. Seit 1992 gab es große Einkommensverschiebungen. Die unteren Gehälter profitierten vom Gehaltszuwachs weniger stark als die oberen. Die Zahl der Beschäftigten mit Tarifbindung ist seit der Wende extrem gesunken (nur noch etwas über 30 Prozent), so dass die Gruppe, die gar keine signifikanten und regelmäßigen Gehaltssteigerungen genießt, stark gewachsen ist. Zudem wurde Anfang der 2000er Jahre der Niedriglohnsektor stark ausgebaut und mit den Hartz-IV-Gesetzen die große Gruppe derer geschaffen, die am Existenzminimum lebt. Aus diesen Gründen fließen die Bruttoverdienste nicht mit in die Grafik ein.

Preis eines Einzelfahrscheins, einer 24-Stunden-/Tages-Karte bzw. einer 30-Tage-Karte:
Dargestellt sind ausgewählte Tarife für das Stadtgebiet Gera. Dabei ist zu beachten, dass mit der Gebietsreform 1994 das Stadtgebiet gewachsen ist, ohne dass es damals Preissteigerungen gab. Es gab zwischenzeitlich weitere Tarifangebote, die nur eine begrenzte Zeitdauer gültig waren (Firmenticket, Einzelfahrschein als Sammelkarte, Kurzstreckenkarte, 7-Tage-Card, 9-Uhr-Card, Schüler-Abo-Card, Halbjahres-Card, Monatskarte für eine Linie, Karte für Gera-Pass-Inhaber, Partnerkarte zur Stadtkarte, Semester-Ticket, Espresso-Ticket etc.) und daher nicht sinnvoll darstellbar sind. Außerdem gab es punktuelle Änderungen bei den Nutzungsbedingungen auch zwischen den dargestellten Zeiträumen, etwa Mitnahmeregelungen, Übertragbarkeiten, Gültigkeitsdauer (gleitend, bis 24.00 Uhr, bis 0.30 Uhr oder bis Dienstende) etc. Seit einigen Jahren ist Gera mit der City-Zone 40 im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT) vertreten, womit dessen Preise gelten. Diese verschiedenen Aspekte schränken die Vergleichbarkeit punktuell ein.

Fazit:
Die Aufwendungen für den ÖPNV-Nutzer laufen im Vergleich zu den reinen Kraftstoffkosten an der Zapfsäule davon. Der MIV hat diese starke Steigerung nicht – seit 2013 sinken sogar die Preise für den Kraftstoff. Diese Entwicklung ist in zweierlei Hinsicht besonders bedenklich:
Der Nutzergruppe der „Wahlfreien“, die oft aus unterschiedlichen Gründen ohnehin einen PKW vorhält, liefert die Kostenentwicklung einen guten Grund, den ÖPNV nicht zu benutzen. Auch die Attraktivität für Mehrpersonenhaushalte, eine Abo- oder Monatskarte für den ÖPNV statt eines Zweitwagens zu nutzen, sinkt. Übertragbare Zeitkarten sind zudem noch teurer als im Vergleich dargestellt. Dabei hat es der ÖPNV mit anderen Nachteilen schon schwer genug, gegenüber den Wahlfreien zu punkten, so etwas mit der niedrigeren durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit, zum Teil notwendigen Umsteigevorgängen und Wartezeiten oder einer geringen Taktung, was die Verfügbarkeit einschränkt. Die Nutzergruppe der „Nicht-Wahlfreien“ trifft es dagegen noch härter. Sie ist auf den ÖPNV angewiesen und muss die Teuerung erst einmal so hinnehmen. Zu beobachten ist auch, dass Wege stattdessen vermehrt mit dem Rad gefahren werden oder auf kurzen Strecken gelaufen wird. Das ist unbestritten gesund. Allerdings erhöht das den Verkehrsanteil im Umweltverbund nicht, stattdessen kannibalisiert sich der Umweltverbund selbst. Einer rückläufigen Nutzung des ÖPNV folgen Angebotsanpassungen in Form von Ausdünnung oder Tarifanpassungen mittels zusätzlicher Erhöhungen, zum Teil über die geplanten Verteuerungen hinaus, da entfallene Einnahmen ausgeglichen werden müssen. Eine Spirale, die vielerorts bereits zu beobachten ist. Der ÖPNV muss im Umweltverbund aber ein starkes Rückgrat bilden, damit der Umweltverbund als Alternative zum eigenen Fahrzeug wahrgenommen wird. Schließlich zeichnet sich der Umweltverbund durch eine starke Mischnutzung aus – anders als die alleinige Wegebewältigung durch ein eigenes Fahrzeug.◆

Felix Kaiser

Bus- und Bahnfahren ist im Vergleich zum Einkommen seit 1992 bedeutend teurer geworden, Tanken hingegen billiger.

ÖPNV-Reformen im Landkreis Hameln-Pyrmont

Am 1. Januar 2017 ging die bundesweit viel beachtete Tarifreform im Landkreis Hameln-Pyrmont an den Start. Es handelte sich nicht um die einzige Reform.
Arne Behrens – Geschäftsführer der beteiligten Busunternehmen – berichtet über erste Erfahrungen und das notwendige Ineinanderwirken der Reformen.

Der Beweggrund für den Landkreis Hameln-Pyrmont, zum 1. Januar 2017 das Tarifsystem neu zu strukturieren, stark zu vereinfachen und mit der einhergehenden Senkung der Nahverkehrspreise (durchschnittlich –36 Prozent) zu starten, war der politische Wille, ein attraktiveres ÖPNV-Angebot zu schaffen, das zu mehr Kundenzufriedenheit und dementsprechend auch zu steigenden Fahrgastzahlen führen soll. Es galt, mit einer Tarifreform eine Alternative zur sogenannten „Nutzerfinanzierung“ – der immer stärker ansteigenden Kostenbeteiligung des Fahrgastes am ÖPNV – anzubieten. Die Nutzerfinanzierung stellt insofern eine Sackgasse dar, weil einerseits regelmäßig durch politischen Willen mehr Fahrgäste gewünscht werden und dies durch den ÖPNV-Kostendeckungsgrad ein größeres Defizit verursacht. Andererseits können absolut höhere Belastungen nicht durch Fahrpreiserhöhungen beim Fahrgast aufgefangen werden. Hier ist schnell das Ende der Zahlungsbereitschaft erreicht. Dies wiederum würde zu weniger Nachfrage (und damit sozialer Teilhabe) führen.

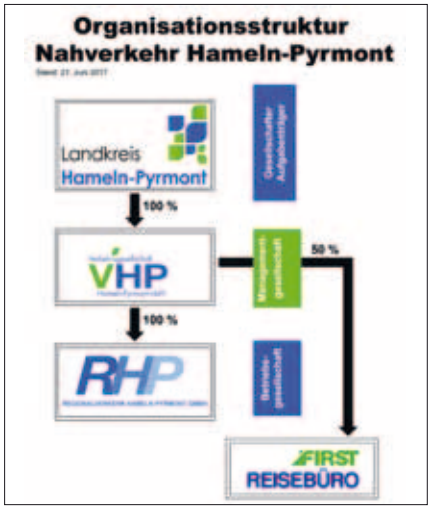
Der Kreis als Aufgabenträger und Gesellschafter hat im ersten Jahr rund 2,8 Millionen Euro Tarifmindereinnahmen eingeplant. Dieses Geld muss demzufolge nicht mehr durch den Fahrgast direkt beigesteuert werden. Nach dem ersten Quartal 2017 lag die Hochrechnung der Tarifeinnahmen noch rund 280.000 Euro vom Ziel entfernt. Ziel ist es, durch verschiedene Vertriebseinnahmen diese Lücke kurz- bis mittelfristig zu schließen.

Arne Behrens
ist Jahrgang 1963, stammt aus Soltau (Niedersachsen), ist verheiratet und hat zwei Kinder.
Der kaufmännischen Ausbildung im Handel und dem Studium der Wirtschaftswissenschaften sowie der Absolvierung eines Trainee Programms bei der Deutschen Bundesbahn (später Bahn AG) folgten knapp zehn Jahre Führungsfunktionen im DB Konzern (Nah-, Regional- und Fernverkehr sowie Vertrieb). Außerhalb der Bahn war er mehrere Jahre auf Seiten der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger tätig.
Seit 1. Oktober 2016 ist Arne Behrens Geschäftsführer der Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont mbH.

Gerade als ländlich geprägter Landkreis ist es entscheidend, Mobilität auch in der Fläche außerhalb der Ballungsgebiete gewährleisten zu können. Darüber hinaus soll mit den außerordentlich günstigen Fahrpreisen allen Bevölkerungsschichten die soziale Teilhabe ermöglicht werden. Zuletzt kann mit der Mobilität günstiger Wohnraum erschlossen werden, der in urbanen Räumen nicht mehr verfügbar ist. Arbeit und Wohnen müssen zusammen gedacht werden.

Das neue Tarifsystem besteht vom Grundsatz her lediglich aus einem Nah- und einem Ferntarif. Die Fahrticketpreise belaufen sich auf 2 Euro für den Nah- und 3 Euro für den Ferntarif. Die Gültigkeitsdauer des Fahrtickets wurde nach Analyse auf zwei Stunden festgelegt. Innerhalb dieses Zeitraums ist es beliebig nutzbar. Von dieser „kleinen Tageskarte“ wurden trotz der sehr guten Entwicklung bei Monats- und Wochenkarten im ersten Quartal noch rund zwei Prozent mehr Tickets abgesetzt. Eigentliche Gewinner sind jedoch die Inhaber von Monats- und Wochenkarten. Hier wurden im Vergleich zum Vorjahr rund 250 Prozent mehr Tickets abgesetzt. Weitere Besonderheit im Landkreis Hameln-Pyrmont: In einigen Pilotregionen kann das Abo zusätzlich mit einem Pedelec gebucht werden. Pro Monat kosten Abo und Pedelec für die kreisweite Nutzung lediglich 49 Euro (für den Partner 29 Euro). Diese Maßnahme hilft u.a. auch, die Mobilitätskette bis vor die ländliche Haustür zu organisieren. Übrigens: Durch den deutlichen Rückgang der Bartarife können gleichzeitig auch Geldlogistikkosten eingespart werden.

Die Tarifreform wurde durch eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Hier ein Beispiel für die zentral beworbenen Angebote: (Kreisweite) Monatskarte mit und ohne Pedelec.



Landkreis Hameln-Pyrmont – Beteiligungen im ÖPNV ab 1.12017

Der Radius des Nahtickets ist auf das jeweilige Gemeindegebiet einschließlich seiner Ortsteile begrenzt. Mit dem Ferntarif kann man sich innerhalb des gesamten Landkreises bewegen. Damit ist das neue Tarifsystem für alle relativ einfach zu verstehen.

Neben dem Tarif wurde zum 1. Februar 2017 auch der Fahrplan reformiert. Was nützt ein günstiger Preis, wenn es keine Gelegenheit gibt den Tarif zu nutzen? In einer ersten Phase wurde an den Stellen verstärkt, wo Fahrgastengpässe erwartet wurden (durchschnittlich kreisweit + 15 Prozent). Mit einem 15-Minuten-Takt in gewissen Bereichen wurde somit eine deutliche Verbesserung des Angebotes erreicht. Für die zusätzlichen Fahrplanangebote wurden 2017 rund 1,1 Millionen Euro eingeplant. Die verschiedenen Maßnahmen werden durch eine erhöhte Beteiligung der Städte und Gemeinden beim Nahverkehrsplan 2018 flankiert. In der zweiten Phase der Fahrplanentwicklung sollen flexible Bedienungsformen und die Verbindung von Bus und Bahn näher in den Fokus rücken. Mit Hilfe neuer Bus-Bahn-Tarife sollen ab 2018 Potenziale verkehrsträgerübergreifender Nutzungen erschlossen werden.

Bis 2021 wird die Fahrzeugflotte modernisiert. Dies wird durch die Busförderung des Landes Niedersachsen und Beiträge des Gesellschafters ermöglicht. Durch diese Maßnahme wird eine Senkung der Betriebsausgaben erwartet und eine Attraktivitätssteigerung für den Fahrgast. Durch bessere Nachfragekenntnisse soll zukünftig kundengerechter angeboten werden können.

Die Tarifmindereinnahmen und Betriebsmehraufwendungen werden durch verschiedene Refinanzierungspositionen des Kreises und der Verkehrsunternehmen gemildert. So sorgt beispielsweise die dritte Reform – die Unternehmensreform – im Kreis dafür, dass durch die Fusionierung der Busunternehmen von vier auf zwei Unternehmen die Strukturen schlanker und flexibler ausgestaltet werden können. Zukünftig werden dadurch auch eine interne Einnahmeaufteilung und die damit verbundenen Kosten entbehrlich. Der Kreis kann beispielsweise seine Bezuschussungen der Schülerzeitkarten reduzieren, da das Tarifniveau als Bezugsgröße abgesenkt wurde. Begleitet wurde die **Unternehmensreform** durch eine Reform auf Aufgabenträger- und Gesellschafterseite: Hier gibt es ab 2017 mit dem Landkreis nur noch einen Gesellschafter und einen Aufgabenträger.

Fazit: Die ersten Erfahrungen weisen in die richtige Richtung. Im ersten Quartal stiegen die Nachfragezahlen auf Basis der genutzten Fahrscheine um rund 56 Prozent. Aufgrund der betriebswirtschaftlichen Grundzusammenhänge im ÖPNV muss zur Erzielung eines langfristig tragfähigen Ergebnisses jedoch bei Aufwand und Ertrag noch weiter optimiert werden. Es ist zudem notwendig, über den Tellerrand des eigenen ÖPNV-Systems hinaus zu denken. Dies bedeutet konkret für die Region, dass Kooperationen mit den Tourismusorganisationen, den Kliniken, dem Handel und der Wirtschaftsförderung angeschoben werden.◆

Daten und Fakten (gerundete Werte, vor den ÖPNV-Reformen 2017):

Der Landkreis Hameln-Pyrmont liegt im Weserbergland im südlichen Niedersachsen. Er umfasst eine Fläche von 796 qm.
127 Busse befördern acht Millionen Fahrgäste pro Jahr im Linienverkehr. Auf 47 Buslinien werden 4,2 Millionen Buskilometer Verkehrsleistung erbracht. Den 150.000 Einwohnern im Landkreis Hameln-Pyrmont stehen 700 Haltestellen zur Verfügung. Kreisstadt ist Hameln. Die Stadt hat 56.000 Einwohner.
SPNV in der Region:

- S-Bahn von Hannover nach Hameln (Halbstundentakt) und weiter nach Paderborn (Stundentakt)
- Regionalbahn (Weser-Bahn) von Bünde nach Hildesheim (Stundentakt).

„City-Maut“ – die Lösung aller Probleme?

Der Trend geht zur Urbanisierung. Während der ländliche Raum zusehends an Einwohnern verliert, ziehen immer mehr Menschen in die Städte und urbanen Ballungszentren. So sind etwa in Leipzig seit dem Jahr 2000 rund 100.000 zusätzliche Einwohner hinzugekommen. In den letzten Jahren hat diese Entwicklung nochmals an Dynamik gewonnen und Leipzig ist nun die am schnellsten wachsende Großstadt Deutschlands.

Unsere Städte wachsen – und damit auch das Verkehrsaufkommen

Doch mit dem Einwohnerzuwachs kommen auch neue Probleme. Denn diese Menschen wollen und müssen ebenfalls mobil sein. Die Folge: noch mehr Autos verstopfen die ohnehin belasteten Straßen, der Parkraum wird knapp, sowohl in der Innenstadt als auch in den Wohngebieten. Und die Menschen, die den öffentlichen Nahverkehr benutzen, spüren ebenfalls, dass die Busse und Bahnen immer voller werden.

Wie kann man nun diesem Trend begegnen und dafür sorgen, dass den Einwohnern die notwendige Mobilität gesichert wird und gleichzeitig darauf hinarbeiten, den Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Fahrrad, Carsharing, Fußverkehr) weiter zu steigern? Wie kann man erreichen, dass mehr finanzielle Mittel für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und des Radwegenetzes zur Verfügung stehen und den Menschen zusätzliche Anreize verschaffen, das eigene Auto stehen zu lassen und auf umweltfreundliche Alternativen umzusteigen?

City-Maut als wirkungsvolles Steuerungsinstrument

Eine Lösung ist die City-Maut. Mit der City-Maut könnten der Kfz-Verkehr in Innenstädten wirkungsvoll gesteuert und die Einnahmen aus der Maut direkt in den Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrs investiert werden. Doch was genau ist eine City-Maut, wie funktioniert sie und warum hat sie bisher noch niemand eingeführt?

Als City-Maut wird eine Gebühr für die Nutzung innerstädtischer Verkehrsinfrastruktur bezeichnet, die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor entrichten müssen. Dabei gibt es unterschiedliche Modelle, wie und wofür eine solche Abgabe erhoben werden kann. Das bekannteste Modell ist die Ausweisung bestimmter Gebiete, die nur noch gegen Gebühr befahren werden können, z.B. innerstädtische Bereiche mit hoher Verkehrsbelastung. Auch bei der Gebührenerhebung gibt es unterschiedliche Modelle, entweder per Vignette, an einer Mautstation, mit Vorrichtungen direkt im Fahrzeug (on-board-unit) oder als sogenanntes Post-Pay-Verfahren, d.h. durch eine nachträgliche Abrechnung.

Einnahmen aus der Maut müssen direkt dem Umweltverbund zugute kommen

Wichtig ist, dass die durch eine City-Maut generierten Einnahmen zu 100 Prozent und zweckgebunden für den Umweltverbund zur Verfügung gestellt werden. Denn nur so kann die erwünschte Lenkungswirkung erreicht und der notwendige Ausbau des ÖPNV finanziell unterstützt werden. Dadurch würden Autofahrer nicht etwa „bestraft“, wenn sie in die Innenstädte fahren möchten, sondern die Kommunen könnten gleichzeitig attraktive Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen Auto anbieten.

Ein weiterer positiver Effekt kommt hinzu. Sobald weniger Autos in den Innenstädten unterwegs sind, nehmen die Lärm- und Umweltbelastungen ab und unsere Städte werden lebenswerter. Städte mit City-Maut hätten es einfacher, die Vorgaben zu Feinstaub- und Stickoxidbelastungen einzuhalten, für die dort lebenden Menschen bedeutet dies eine effektive Verbesserung ihrer Lebens- und Gesundheitsqualität.

Es gibt aber auch kritische Stimmen

Wenn also alles so toll ist, warum haben wir dann noch keine City-Maut in unseren Städten? Erstens, weil immer noch die rechtlichen Rahmenbedingungen fehlen, damit Kommunen einen solchen Schritt gehen können. Und zweitens, weil viele verantwortliche Politiker befürchten, nicht mehr wiedergewählt zu werden. Ein dritter Kritikpunkt ist, dass dadurch die Wirtschaft leiden würde, denn es würden z.B. Handwerker, die auf ihr Auto angewiesen sind, zusätzlich belastet und außerdem würde der innerstädtische Handel benachteiligt, weil viele Autofahrer stattdessen Einkaufszentren auf der grünen Wiese ansteuern. Ein weiterer Einwand ist, dass Straßennutzungsgebühren generell unsozial seien, denn dann könnten sich nur noch reiche Autofahrer die Fahrt in die Innenstädte leisten.

All diese Kritikpunkte müssen natürlich ernst genommen werden. Trotzdem könnte eine nach sozialen Kriterien und der Schwere der Umweltbelastung gestaffelte City-Maut dafür sorgen, unsere Innenstädte lebenswerter zu machen und dem ÖPNV eine langfristige Finanzierungsperspektive zu sichern. In Singapur wurde bereits 1975 die erste City-Maut eingeführt und auch in London, Stockholm aber auch in Städten wie Oslo und Bologna wurden mit einer Innenstadtmaut sehr gute Erfahrungen gemacht.

Ihre Meinung ist wichtig – Diskutieren Sie mit

Sollen wir uns also für eine City-Maut auch in den Städten in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen stark machen? Soll der VCD die Forderung nach einer City-Maut erheben oder lieber andere Maßnahmen fordern, um die Umweltbelastungen unserer Städte durch den Autoverkehr einzudämmen und die Finanzierung des ÖPNV auch in Zukunft zu sichern?
Ihre Meinung ist uns wichtig. Schreiben Sie uns unter elbe-saale@vcd.org und teilen Sie uns Ihre Ansichten mit.◆

Michael Schmiedel

ÖPNV-Finanzierung: Die Teufel in den Details

Der Grundansatz klingt gut: seit der Regionalisierung des ÖPNV im Jahr 1996 gibt der Bund Geld in einem gesetzlich festgeschriebenen Rahmen (um den immer wieder gerungen wird) an die Länder. Diese finanzieren damit den Nahverkehr, ergänzt – so soll es zumindest sein! – um eigene Mittel und weitere rechtlich fixierte Leistungen wie etwa für die Schülerbeförderung. Die Zuständigkeit für die konkrete Ausgestaltung der Angebote liegt vor Ort bei den durch landesgesetzliche Vorgaben definierten Aufgabenträgern. Also: regionale Kompetenz mit öffentlichem Geld für ein passgenaues Mobilitätsangebot. So weit, so schön, so theoretisch.

Aber die praktische Realität ist komplizierter als vielleicht gedacht. Denn viele Akteure mit ihren eigenen Interessenlagen und auch Zwängen sind Beteiligte in diesem Prozess. Und viele Details und teilweise komplexe Zusammenhänge bieten auch vielen kleinen Teufelchen Räume, um sich darin zu verstecken und ihr Unwesen zu treiben. Mit der Folge, dass das unzureichend knappe Geld oft auch noch ineffektiv eingesetzt, ja nicht selten regelrecht verschleudert wird.

Beispiel 1: Ohratalbahn

Lange Zeit war sie unbestrittener Bestandteil des landesweiten Thüringer Schienenverkehrs: die Verbindung von Gotha nach Gräfenroda. Sie verband nicht nur zwei Hauptstrecken miteinander, sondern stellte auch eine attraktive Anbindung des Thüringer Waldes in Richtung Norden dar. Entsprechend dieser Bedeutung investierte auch die DB Netz AG nach der Jahrtausendwende einen zweistelligen Millionenbetrag in die Streckensanierung. Kurz darauf jedoch wurde der Verkehr durch den Freistaat abbestellt. Aus Spargründen. Trotz der großen Bedeutung der Strecke für eine nachhaltige Erschließung der gesamten Thüringer-Wald-Region! Nun liegen neue Gleise – und rosten vor sich hin. Und die DB Netz AG sieht sich in ihrer Position bestärkt, künftig nur dann in die Sanierung von Nebenstrecken zu investieren, wenn sie eine langfristige Bestellgarantie durch das Land bekommt. Womit sich dieses oft schwer tut, wenn es nicht sicher sein kann, wie sich die Bundeszuweisungen in Zukunft entwickeln. Die Verantwortung wird immer schön weitergeschoben, Schuld sind immer andere, die Katze beißt sich in den Schwanz und der Teufel lacht sich ins Fäustchen.

Dunkle Wolken über den Gleisen: kein Zug mehr auf der sanierten Ohratalbahn

Beispiel 2: Pfefferminz- und Unstrutbahn

Landeshoheit ist schön. Aber sie kann auch zu giftigen Stilblüten führen. Zwischen dem nördlichen Thüringen und dem südlichen Sachsen-Anhalt gab es ursprünglich zwei schöne, netzverbindende, durchgehende Nebenstrecken in Ost-West-Richtung: die Unstrutbahn von Naumburg nach Artern und die Pfefferminzbahn von Straußfurt über Sömmerda bis Großheringen. Doch erst bestellte Thüringen den Betrieb auf seinem Teil der Unstrutbahn ab. Diese verkehrt seitdem nur noch auf ihrem östlichen Abschnitt bis Wangen. Und nun sollen am 8. Dezember dieses Jahres auf der Pfefferminzbahn die letzten planmäßigen Züge zwischen Großheringen und Buttstädt rollen. Denn es konnte mit Sachsen-Anhalt offenbar keine Klärung für eine weitere Bestellung für diesen Abschnitt, welcher in seinem Verlauf mehrfach die Ländergrenze überquert, getroffen werden. In Betrieb bleibt lediglich der verbliebene Rest zwischen Sömmerda und Buttstädt. Und damit fahren künftig nur noch Züge auf dem westlichen Teil der Pfefferminz- sowie auf dem östlichen Teil der Unstrutbahn. Von beiden Strecken ist jeweils nur noch ein Rumpfstück übrig geblieben. „Verbunden“ werden beide einst durchgehende Strecken nahe ihrer neuen Endpunkte durch die Trasse der Neubaustrecke Erfurt – Halle mit den vorbei rauschenden Hochgeschwindigkeitszügen, als Zeichen, wo die Prioritäten bundesdeutscher Verkehrspolitik liegen...

Neue Gleise, neuer Bahnsteig, neue Schrankenanlage – aber Zugverkehr abbestellt – Haltepunkt Frankenhain

Beispiel 3: Apolda

Eine Kleinstadt mit Potenzial: nach weitgehendem wirtschaftlichem Niedergang in den Nachwendejahren mausert sich Apolda zunehmend zu einem attraktiven Standort zwischen Weimar und Jena. Mit einer ebensolchen Nahverkehrsanbindung per Schiene: jeweils zur halben und vollen Stunde verkehren vom Apoldaer Bahnhof die schicken Abellio-Züge auf der Strecke zwischen Erfurt und Leipzig bzw. Halle in beiden Richtungen. Nun hat man sogar einen schicken kleinen Busbahnhof daneben gebaut. Aber genutzt werden diese tollen Bedingungen durch den Straßen-Regionalverkehr: fast nicht! Die Abfahrtstafel der Busse passt bequem auf einen kleinformatigen Aushang. Weder gibt es

Neu gebauter Bussteig am Bahnhof Apolda: eine halbherzig vertaktete Regionalbuslinie und 15 Stadtbusabfahrten an Wochentagen, Samstags und Sonntags eine einzige Friedhofsfahrt – verschenktes Potenzial

einen Direktanschluss von den Zügen in die City noch in die umliegenden Orte. Verschenktes Potenzial für beide Verkehrsträger, für eine bessere Inanspruchnahme und Auslastung des Gesamtsystems und für die Menschen vor Ort und die Umwelt allemal! Und auch die gerade für Studenten – für welche Apolda ein neuer Geheimtipp als Wohnort werden könnte – wichtige Busverbindung nach Jena harrt einem weiteren Ausbau – es fehlt das Geld! Und den durchaus nahe liegenden Gedanken, Apolda an das Jenaer Straßenbahnnetz anzuschließen, verkneift man sich gleich ganz, um sich nicht als unverbesserlicher Phantast der Frage aussetzen zu müssen, wer „sowas" denn bezahlen solle...

Beispiel 4: Parallelverkehr und Lücken im Ilmtal

Wer beispielhaft sehen möchte, wie es nicht laufen sollte, der nehme sich einmal die Fahrplantabellen der alten Kursbuchstrecke 579 Weimar – Kranichfeld und der Regionalbuslinie 221 Weimar – Bad Berka – Blankenhain her und lege sie vergleichend nebeneinander. Sichtbar wird ein weithin klassischer Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn, örtlich wie zeitlich. Hingegen ist das unweit von diesen Linienverläufen befindliche Bade- und Freizeitparadies am Stausee Hohenfelden mit Therme, Strand, Kletterwald und Campingplatz nur unzureichend und umständlich von Weimar aus erreichbar. Bei jedem Ideenwettbewerb zur Verbesserung des bestehenden Angebotes kämen mit Sicherheit deutlich bessere Lösungen heraus als die derzeit bestehende – und dies, ohne einen Euro mehr auszugeben. Alle wissen das, aber es tut sich nichts. Zu groß sind der Unwillen und die Angst vor eigenem Prestige- und Einnahmeverlust bei den für den Busverkehr Verantwortlichen, um zu für die Allgemeinheit sinnvollen Angeboten zu kommen. Da wurde es schon als großer Erfolg gefeiert, dass man sich wenigstens am Wochenende zu zeitlich versetzten Fahrzeiten zwischen Weimar und Bad Berka verständigt hat. Allerdings ist das noch gar nichts gegen den skandalösen Busstreit von Gotha, wo monatelang Fahrzeuge zweier konkurrierender Unternehmen dieselben Linien nebeneinander bedienten und wertvolles Geld sozusagen öffentlich regelrecht verbrannt wurde. Aber diese Posse nachzuvollziehen, überlassen wir unseren geneigten Leser*innen lieber gern über andere Kanäle...

Beispiel 5: die Angst vor dem Erfolg

Was ist der unbestritten wesentliche Entscheidungsfaktor im Vergabewettbewerb: das Geld! Klar soll dieses effektiv eingesetzt werden! Aber bevor ein zwölf oder gar fünfzehn Jahre laufender Verkehrsvertrag mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben wird, ist die „spitze Feder" angesagt. Auch, was die zu beschaffende Fahrzeuganzahl betrifft. Jeder Cent Mehraufwand muss vermieden werden, schließlich geht es um lukrative Aufträge, und die Konkurrenz ist groß und stark! Die Frage aber, was passiert, wenn im Verlauf der langjährigen Vertragsdauer das Fahrgastaufkommen so stark wächst, dass die Züge an ihre Kapazitätsgrenze gelangen, stellt sich kaum jemand. Eigentlich wäre dies ja eine wünschenswerte, ja notwendige Entwicklung, doch woher soll das Geld kommen, dann zusätzliche Fahrzeuge anzuschaffen? Dieser Fall wurde ja zum Zeitpunkt des Vergabeverfahrens einfach nicht kalkuliert! Die Folgen lassen sich beinahe täglich in den überfüllten Zügen des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes nachvollziehen. Mit den Personalkosten sieht es nicht viel anders aus. Und so bleibt beispielsweise der wünschenswerte Zustand, in jedem Nahverkehrszug ein kompetentes Zugbegleitpersonal vorzufinden, zumindest abseits der Hauptstrecken weithin ein frommer Wunsch. Einfach, weil das für nicht finanzierbar gehalten wird. Fahrgeldverluste, Vandalismusschäden und Servicemängel werden dafür hingegen offenbar bereitwillig in Kauf genommen.

Das alles zeigt: die Frage nach einer auskömmlichen ÖPNV-Finanzierung ist vielfältig. Sie verlangt aber nach gemeinsamen Antworten all derer, die an einer wirklich attraktiven Alternative zum motorisierten Individualverkehr interessiert sind. Nicht verschwiegen werden soll und darf an dieser Stelle, dass es auch ausgesprochen positive Beispiele gibt, was die Angebots- und Qualitätsverbesserung betrifft. So kann sich das Nahverkehrsangebot auf der Schiene auf den Strecken rund um Erfurt und vor allem Richtung Jena und Naumburg durchaus sehen lassen. Und im Saale-Holzland-Kreis zwischen Stadtroda, Eisenberg, Crossen an der Elster und Jena wird in fast beeindruckender Weise gezeigt, wie gut Bus und Bahn ineinandergreifen können, wenn das gewollt ist und gekonnt wird. Diese Leuchttürme müssen zum weiten Strahlen gebracht werden. Der VCD wird sich weiterhin aktiv in diese gesamte Thematik einbringen.◆

Matthias Altmann

Bahnhof Apolda: zwei Züge, viele Reisende, aber der Busbahnhof (rechts im Bild) leer

Verkehrsplanung bei Veranstaltungen

Was Festivalisierung mit Mobilität zu tun hat

Ein Trend, der in großen wie kleinen Städten seit Jahren beobachtet wird, ist die Festivalisierung. Großveranstaltungen mit mehreren zehntausend Teilnehmenden verhelfen dem Austragungsort zu überregionaler Bekanntheit. Doch auch von kleineren Events wie Stadtfesten, Mittelaltertagen oder Musikwochen versprechen sich Städte einen Gewinn: in ökonomischer Hinsicht wie auch in Bezug auf ihr Image. Folgerichtig nehmen die Anzahl und auch die Vielfalt öffentlicher Veranstaltungen in Deutschland seit Jahren zu.

Die überregionale Anziehungskraft solcher Events setzt allerdings zwangsläufig Verkehrsströme in Gang, die gelenkt werden wollen. Zu den logistischen Fragen, mit denen sich jeder Veranstalter befassen muss, gehören somit auch die Themen Anfahrt und BesucherInnenlenkung. Auch die lokalen Behörden erwarten in der Regel ein tragfähiges Verkehrskonzept, bevor die notwendigen Genehmigungen erteilt werden.

Verkehrskonzepte

Bereits bei der Planung sollten Verkehrsfragen mitgedacht werden, um böse Überraschungen zu vermeiden. Ziel muss es auch sein, die Beeinträchtigungen für Gäste ebenso wie für Anlieger so gering wie möglich zu halten. Gerade bei Veranstaltungen in Innenstädten ist es auch im Interesse der Veranstalter, den Anteil des MIV möglichst gering zu halten, da andernfalls Stau und Platzprobleme drohen. Wer dennoch mit dem Auto anreisen möchte, sollte animiert werden, das Fahrzeug auf P+R-Parkplätzen am Stadtrand abzustellen und das letzte Wegstück mit Bus oder Bahn zurückzulegen.

Bei kostenpflichtigen Veranstaltungen wie Großkonzerten oder Fußballspielen gehört ein Kombiticket, das als Eintritts- und ÖPNV-Fahrkarte gilt, daher mittlerweile zum Standard. Bei der Langen Nacht der Wissenschaften in Berlin ließ sich die Eintrittskarte sogar am Fahrkartenautomaten lösen – so konnte das Angebot auch ohne eine Karte aus dem Vorverkauf genutzt werden.

Beim Kirchentag auf dem Weg in Leipzig kamen mobile Fahrradabstellanlagen am Thomaskirchhof zum Einsatz.

Bei Abendveranstaltungen sind ab einer gewissen Größenordnung zudem die Ausweitung der Taktzeiten oder der Einsatz von Sonderzügen und -bussen angebracht. Eine solche Mobilitätsumlage könnte auch Carsharing- oder Leihfahrradanbieter einbinden.

Fahrrad mitdenken

Insbesondere Gäste aus der unmittelbaren Umgebung sollten ohnehin für die Anreise per Fahrrad begeistert werden, denn dies entlastet den Nahverkehr und führt zu einer räumlichen Entzerrung der BesucherInnenströme.

Sichere Fahrrad-Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe des Veranstaltungsortes stellen dafür eine wichtige Voraussetzung dar. Prominent in der Innenstadt postiert, können diese auch von AnwohnerInnen und TouristInnen genutzt werden und verschaffen dem Verkehrsmittel Fahrrad zusätzlich Sichtbarkeit im öffentlichen Raum. Und wenn der Fahrradparkplatz in der Stadt drei Tage im Jahr möglich ist, wieso ist er es nicht auch bald ganzjährig?

Dass in Anreisekonzepten das Verkehrsmittel Fahrrad mitgedacht wird, ist noch nicht selbstverständlich. Nicht selten gehen kurzfristige Sperrungen zulasten der FahrradfahrerInnen. Etwa, wenn Plätze oder Gassen für den Verkehr gesperrt werden, ohne dass Umleitungen ausgeschildert werden. Hier sind auch die Ordnungsbehörden oft nicht ausreichend sensibilisiert.

Große Musikfestivals finden oft an mehr oder weniger entlegenen Orten oder zumindest außerhalb der Kernstadt statt. Traditionell erfolgt(e) die Anreise dorthin mit dem Auto. Inzwischen versuchen jedoch immer mehr Veranstalter, ihre Klimabilanz zu verbessern und bewerben deshalb eine umweltfreundliche Anreise. So gibt es Foren für Mitfahrgelegenheiten, und kostengünstige Busshuttles vom bzw. zum nächstgelegenen Bahnhof erleichtern die Anreise mit dem Zug. Einkaufsgelegenheiten auf dem Festivalgelände ermöglichen außerdem die Reduzierung des Gepäcks, sodass sich die Anfahrt flexibler gestalten lässt. Hohe Parkgebühren für Autos und mobile Abstellanlagen für Fahrräder können ebenfalls die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten der Umwelt entscheiden.

Interne Logistik

Auch für den Veranstalter selbst bedarf es natürlich einer gewissen Transportlogistik. Egal, ob beim Weinfest in der Stadt oder dem Rockfestival im Grünen: Eine ganze Menge Material muss bewegt werden, um einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung zu gewährleisten. Hinter den Kulissen legen OrganisatorInnen, HelferInnen und Mitwirkende viele Wege zurück. Dass auch hier auf emissionsfreie Verkehrsträger zurückgegriffen werden kann, beweist der zunehmende Einsatz von Lastenrädern und Fahrrädern, wofür das Coffeebike nur ein Beispiel ist. Vielleicht haben viele Veranstalter und Dienstleister inzwischen erkannt, dass ein anderer Umgang mit Mobilität Ressourcen und Geld sparen können.

Fazit: Die Verkehrswende beginnt nicht auf Festivals. Aber sie könnte dort in die nächste Runde gehen.◆

Gustav Lieberknecht

Wittenbergs „grüner“ Bahnhof versus „grüner“ Zughof

Das alte Bahnhofsgebäude war marode und eine Sanierung wäre zu teuer, so wurde es dem Bürger vermittelt.
Alle Argumente, die für einen Erhalt sprachen, waren damit vom Tisch:

- für den Denkmalschutz kein Problem, es gab ja noch zwei Gebäude des bedeutenden Architekten Franz Schwechten in Wittenberg;
- der für die Reisenden günstige Standort zwischen den Bahnsteigen der Nord-Süd- und der Ost-West-Verbindung mit der Möglichkeit, aus dem Empfangsgebäude durch den Tunnel alle Bahnsteige „trockenen Fußes“ zu erreichen;
- und letztlich auch ein identitätsstiftendes Empfangsgebäude, welches viele Wittenberger Bahnreisende seit Jahrzehnten mit ihrer Stadt verband.

Das immer wieder populistisch vorgetragene Wittenberg bekommt einen „grünen Bahnhof“ ist insofern lächerlich bzw. ein scheinheiliges Alibi, da die Stadtordnung z. B. in der Innenstadt untersagt, Photovoltaik-Anlagen auf die Dächer zu bringen (wie nötig wäre Reformation im Hinblick auf den Klimawandel). Das alte Empfangsgebäude mit einem riesigen, verschattungsfreien Süddach hätte viel mehr Strom produzieren können, als zum Betrieb des Bahnhofs notwendig ist. Außerdem werden in Deutschland wohl zehn Gebäude dieser Art errichtet. Identität, Heimatgefühl – Fehlanzeige.
Das ist Geschichte, nun zur Gegenwart.

Was man beim Eintritt durch die imposanten, automatischen Glastüren in dieser Jahreszeit sofort empfindet: es zieht. Der Warteraum befindet sich in der großen Eingangshalle, lässt jede gemütliche, die Zeit verkürzende Atmosphäre vermissen, und der Wartende ist bei ständig sich öffnenden und schließenden Türen einem permanenten Zug ausgesetzt. Zur Erinnerung: das Foyer des alten Bahnhofs war durch sogenannte Windfangtüren, die zugegebenermaßen mit einem Fahrrad nur schwierig zu bewältigen waren, doppelt sowohl gegen Zugluft vom Eingang als auch von den Bahnsteigen geschützt. Der Fortschritt (oder die Modulbauweise) fordert eben seinen Tribut. Eine hübsche Keramik zur Historie der anhaltinischen Eisenbahnstrecke aus dem alten Empfangsgebäude ist hinter den Gepäckaufbewahrungsschränken versteckt, sodass sie von den Sitzen der Wartenden nicht bemerkt wird und von denjenigen, die ihr Gepäck einschließen bzw. abholen, wohl auch nur zufällig.

Ein überdimensionierter Zeitungsshop und eine auch zum gemütlicheren Sitzen einladende Backwarenabteilung residieren auf der anderen Seite dieses zentralen Durchganges. Aber auch hier bemerkt man den Zug.
Vielleicht wollte man den Mitarbeitern am Fahrkartenschalter diesen ständigen Zug ersparen, denn das Kernstück jedes Bahnhofs, der Fahrkartenschalter, ist unauffällig in einem Nebengang platziert. In Anbetracht von Online-Buchung und Automaten scheint er von den Planern zu einer „Statistenrolle“ verdammt. In der Realität fällt der Fahrkartenautomat (es gibt nur einen) auch mal aus, da die Zuständigkeit und Wartung „outgesourced“ sind, weder das Bahnhofspersonal noch das Personal am Schalter hat Zugriff. Man kann von Glück reden, wenn am Automaten ein Schild mit der Aufschrift „defekt“ hängt. Sonst kann es z. B. passieren, dass man eine Fahrkarte wählt, fünfzig Euro einführt und das, was rauskommt, ist das Wechselgeld, aber keine Fahrkarte. Dann beginnt die Fragerei nach Zuständigkeiten, der Zug ist sowieso abgefahren, und wenn man sein Geld sofort wiederhaben will (d. h. ohne Antragsformulare usw.), dann muss man am Schalter drohen, die Polizei zu rufen.

Falls man eine Fahrkarte im Internet online gebucht hat und möchte diese am Reisetag Stunden vor Abfahrt des anvisierten Zuges am Schalter zurückgeben, so ist das so einfach nicht möglich. Man erhält kein Geld dafür, aber Formulare, die man auszufüllen und mit der Fahrkarte ans „Servicecenter für Fahrgastrechte“ nach Frankfurt schicken muss. Von dort geht es weiter an die DB Fernverkehr nach Bamberg zur Bearbeitung. Man erhält von dort innerhalb eines Monats eine abschließende Antwort oder Zwischennachricht. Wenn man diesen Durchblick hat, dann leuchtet sofort ein, dass die Rückgabe der Fahrkarte am Reisetag mit einem Erstattungsentgelt von 19 Euro verbunden ist. Glücklicherweise sind die Fahrpreise der DB inzwischen so, dass man meistens doch noch etwas zurück erstattet bekommt.

Einer von vielen: dieser Bahnhofgebäudetyp wird an mehreren Orten in Deutschland errichtet.

Es kann einem auch passieren, dass man dringend auf die Toilette muss und die Tür sich trotz Einwurf des Geldstücks nicht öffnet. Dann sollte man seine Notdurft eben irgendwo, wahrscheinlich im „Grünen“, verrichten. Denn vom Schalterpersonal erhält man keine Hilfe, nur die lapidare Auskunft: Wir sind nicht zuständig. Ist eben „outgesourced“.

Jetzt kann man seinen Frust ja noch am Personal, also an einem Menschen (der meist für diese organisierte Verantwortungslosigkeit ja auch nichts kann) abreagieren. Wie schön wird die Zukunft, wenn ein Roboter mit immer gleicher Tonlage und einem Smiley denselben Schwachsinn von sich gibt und man vom Gefühl absoluter Hilflosigkeit übermannt wird, auf einem zugigen Bahn- oder treffender Zughof zu stehen.◆

Dr. Hans-Ulrich Tschirner

Südthüringen an den ICE-Bahnhof Coburg besser anbinden

Schnellbus Coburg – Zella-Mehlis als länderübergreifende Zusammenarbeit

Die zum Dezember 2017 bevorstehende Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt bringt neuen Schwung in die Diskussion, den südthüringer Raum an den ICE-Bahnhof Coburg anzubinden. Die Herstellung des Bahnlückenschlusses zwischen Coburg und Südthüringen ist bereits seit 2009 in den Regierungsprogrammen der Thüringer Landesregierungen verankert worden. Dabei wurde die Notwendigkeit des Bahnbaus in mehreren Gutachten nachgewiesen. So stellte die Prognos AG bereits 2012 fest, dass für den südthüringer Raum der ICE-Halt in Erfurt für Fahrten Richtung Süden keinen Vorteil bringt, da der Fahrtzeitgewinn der Neubaustrecke weitgehend durch die Umwegfahrten nach Erfurt aufgefressen werden. Prognos kam damals zum Ergebnis, dass Coburg der zweite ICE-Systemhalt für Thüringen neben Erfurt ist.

Allerdings kann der ICE-Halt Coburg seine Wirkung für Südthüringen nicht entfalten, weil einerseits mit nur sechs Fahrten am Tag zu wenige ICE-Fahrten angeboten werden und es andererseits keine Bahnstrecke nach Coburg außer der umwegigen Verbindung über Sonneberg gibt. Eine ebenso vom Land Thüringen zusammen mit der IHK zu Coburg und der IHK Südthüringen beim Planungsbüro TTK in Auftrag gegebene Studie zeigte die Wirtschaftlichkeit des Lückenschlusses eindrücklich auf, da bei Dieselbetrieb ein Kosten-Nutzen-Faktor von über 6 ermittelt wurde. Würde die Werrabahn auf der gesamten Strecke zwischen Coburg und Eisenach elektrifiziert, so würde sich immer noch ein Kosten-Nutzen-Faktor von annähernd 3 ergeben.

Die Maßnahme wurde daher von den Ländern Bayern und Thüringen bei der Fortschreibung des Verkehrswegeplanes angemeldet. Seitens des Bundes wurde die Aufnahme in den Verkehrswegeplan mit der fachlich fragwürdigen Begründung verweigert, dass auf der Strecke keine Fernzüge verkehren würden und außerdem auf einer nicht elektrifizierten Strecke kein Güterverkehr möglich wäre. Wenn man diese Argumente hört, dann fragt man sich, wie denn dann die Wacker-Chemie im bayerischen Chemiedreieck ihre umfassenden Güterströme bewältigen kann.

Von Grub am Forst nach Themar verbringt man mit 68 Minuten mehr Zeit mit Warten als mit Fahren (64 Minuten).

Je näher der Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Neubaustrecke kommt, umso mehr fühlen sich die Südthüringer vom modernen Bahnverkehr abgehängt. Die Strecke verläuft in weiten Teilen durch den Landkreis Hildburghausen, ohne dass es eine vernünftige Zugangsmöglichkeit gibt.

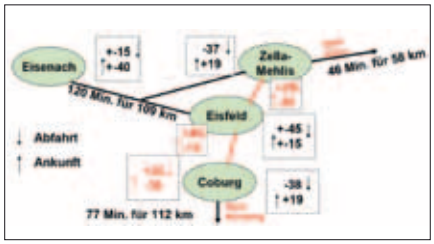
Erfreulicherweise ist nun die Thüringer Landesregierung nach langen Jahren des Zögerns bereit, ein Raumordnungsverfahren zur Ermittlung der Trasse des Lückenschlusses mit möglichst hoher Wirtschaftlichkeit und möglichst geringer Beeinträchtigung der Umwelt zu finanzieren. Zögerlich zeigt sich weiterhin das reiche Bayern. So wird behauptet, dass der Lückenschluss das Kriterium zur Finanzierung nach der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes (= 1000 Reisendenkilometer je Kilometer zu reaktivierender Strecke) nicht erfüllt. Für die Strecke Coburg – Eisfeld müssten somit 20.000 Reisendenkilometer zusammen kommen. Um die Zahl möglichst klein zu rechnen, werden bei überregionalen Verkehren (z. B. von Coburg nach Meiningen mit 70 Personenkilometern je Fahrt) nur die auf den Abschnitt Coburg – Eisfeld entfallenden 20 Personenkilometer anerkannt. Mit solchen Tricks kann man jede Maßnahme „totrechnen“. Es bleibt zu hoffen, dass die bayerische Verwaltung ihre Meinung ändert und das Raumordnungsverfahren im nächsten Jahr zu ermöglicht.

Die Ursache der seit Jahren zögerlichen Haltung in Bayern ist v.a. in der Trassendiskussion zu suchen. Im politischen Gespräch wird der Lückenschluss immer als wichtige Maßnahme genannt und es gibt sowohl im Landkreis wie auch in der Stadt Coburg dazu mehrere Gremienbeschlüsse. Zwischen Reden und Handeln klafft eine große Lücke, da die betroffenen Kommunen Bad Rodach und Lautertal entweder ablehnend gegenüber stehen oder nur die Vorteile des Personenverkehrs nutzen wollen, aber nicht bereit sind, Güterverkehre zu akzeptieren. Bad Rodach bekennt sich zwar zum Lückenschluss, möchte aber nur eine Personenverkehrsstrecke bauen lassen. Bei Baukosten von ca. 140 Mio. EUR allein für den Neubau Bad Rodach–Hildburghausen (d.h. ohne die Bahnstrecke Coburg–Bad Rodach) ist diese Position wirtschaftlich problematisch. Die Gemeinde Lautertal, durch welche die historische Werrabahn zwischen Coburg und Eisfeld verlaufen ist, macht es sich besonders leicht. Man wäre nicht gegen eine Bahnstrecke, aber gegen die Nutzung der historischen Trasse. Eine Benennung einer alternativen Fahrtmöglichkeit bleibt man schuldig. Um die Befürworter des Lückenschluss moralisch ins Abseits zu stellen, wird behauptet, dass diese die auf der historischen Trasse sich befindende Bebauung abreißen wollen und somit den betroffenen Bürgern das Hab und Gut wegnehmen wollen. Dabei wird verschwiegen, dass bereits das Büro TTK im Jahr 2012 eine Möglichkeit aufgezeigt hat, die Bebauung mittels zweier Tunnel zu umfahren.

Für die Landesregierung ist es ein Leichtes, mit Verweis die vorhandene Uneinigkeit in der Region die Ablehnung des Projektes zu begründen.

Einstweilen verbleibt die Möglichkeit, auf den Bus zu setzen. Die VCD Kreis-

gruppe Coburg hat das Konzept eines Schnellbusses Coburg–Zella-Mehlis erarbeitet. Wenn es gelingt, die ca. 70 Kilometer von Coburg nach Zella-Mehlis innerhalb von 65 Minuten zurück zu legen, dann ist es möglich, die beiden RE-Linien Sonneberg–Coburg–Nürnberg (über Neubaustrecke zwischen Coburg und Bamberg) und Würzburg–Zella-Mehlis–Erfurt miteinander zu verknüpfen. Wenn auf der Buslinie alle Bahnangebote anerkannt und verkauft werden, dann dient die Schnellbuslinie als echter „Schienenersatzverkehr“. Die Politik in Südthüringen zeigt großes Interesse am Konzept und es ist zu hoffen, dass der Bus im Laufe des nächsten Jahres rollt.



Zur Fahrplanskizze „Schnellbus Coburg – Zella-Mehlis“ gibt es mittlerweile viele positive Rückmeldungen.

Der Schnellbus kann als Initialzündung fungieren, um die verbesserungswürdige ÖPNV-Zusammenarbeit zwischen der bayerischen und Thüringer Seite zu forcieren. In anderen Bereichen wie dem Gesundheitswesen (Klinikverbund Regiomed), dem Naturschutz (Projekt „Grünes Band“), der Regionalplanung (Initiative Rodachtal) oder dem Tourismus (Tourismusregion Coburg-Rennsteig) gibt es bereits gute Beispiele einer länderübergreifenden Zusammenarbeit. Beim öffentlichen Verkehr hat man hingegen das rudimentäre Anfangsstadium einer Zusammenarbeit noch nicht verlassen. Zwischen benachbarten Orten wie Heldburg und Seßlach gibt es keine Busverbindung oder bei gut vertakteten Linien wie der Linie Coburg–Schleusingen wurden innerhalb der Stadt Coburg Bedienungsverbote eingeführt, so dass die Bürger aus Thüringen bzw. Bayern nur am zentralen Omnibusbahnhof in den Bus einsteigen können, welcher nach Thüringen fährt. Die VCD Kreisgruppe Coburg sieht es als sinnvoll an, wenn die Thüringer Landkreise Hildburghausen, Schmalkalden-Meiningen und Sonneberg sowie die bayerischen Landkreise Coburg, Kronach und Lichtenfels sowie das Oberzentrum Coburg mittels eines Verkehrsverbundes Werra-Main zusammenarbeiten. Der Beitritt zu den jeweiligen Verbünden im Bundesland (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg in Bayern, Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen in Thüringen) hat sich nicht als Option erwiesen, um den Bedürfnissen der Bevölkerung zu entsprechen. Die Landesgrenze hätte dann noch stärker als Verkehrsgrenze gewirkt.◆

Gerd Weibelzahl (VCD Bayern)

Drei Fahrscheine für eine Strecke!

Erlauben, was alle machen

Anfang des Jahres gab es eine Gesetzesänderung, die das Begleiten von radelnden Kindern auf dem Gehweg durch einen ebenfalls radfahrenden Erwachsenen erlaubt. Einer der Gründe neben besserer Aufsicht und Begleitung war, dass es in der Realität schon so gehandhabt wird.

Zunächst ist es begrüßenswert, dieses Bedürfnis und die Pflicht der Eltern zu legalisieren und den Eltern einen Ermessensspielraum zu geben. Der VCD begrüßt die Änderung. Mir persönlich stellen sich aber einige Fragen, da keine Pflicht besteht, junge Radelnde auf dem Gehweg zu begleiten, jedoch die Aufsichtspflicht besteht, die bisher auf der Fahrbahn radelnde Eltern erfüllten.

Zum einen ist es gut, dass bei Fahranfängern die Begleitung durch räumliche Nähe gewährleistet ist. Zum anderen wird der knappe Raum für Fußgänger weiter verringert und neue Konflikte entstehen. Dass Kinder wie Erwachsene auf Gehwegen Schritt fahren und an Kreuzungen absteigen müssen, weiß keiner.

Wenn ich zwei Kinder begleite, von denen eines den Gehweg benutzen muss, das andere jedoch nicht darf, wen begleite ich dann? Das auf der Fahrbahn den Gefahren des automobilen Verkehrs ausgesetzte oder das zwischen den Fußgängern schlängelnde Kind? Welche Aufsichtspflichtverletzung wird mir vorgeworfen, wenn dem anderen Kind etwas passiert? Wenn ich mich als Elternteil entscheide, mein Kind nicht auf dem Gehweg zu begleiten und es passiert doch ein Unfall, trage ich dann eine Mitschuld? Kann ich überhaupt reagieren, wenn ich selbst mit dem Fahrrad fahre?

In vielen Innenstädten sind Gehwege sehr schmal. Dort dürfen nun Eltern mit kleinen Kindern radeln.

Hier dürfen Radfahrende fahren, aber bitte langsam und mit besonderer Rücksicht auf Fußgänger.

Im Gegenzug muss jetzt die Gehwegbenutzungspflicht für Kinder aufgehoben werden, wenn diese schon am Straßenverkehr teilnehmen können. Damit die Fahrbahn für alle Radelnde sicher ist, muss die Geschwindigkeit in Nebenstraßen konsequent gesenkt und Raum für Kinder geschaffen werden.

Wenn aber die Politik dazu übergeht, im Straßenverkehr zu erlauben, „was alle machen“, dann fällt mir in Bezug auf Radfahrende noch eine Menge ein, das gern ebenfalls legalisiert werden kann. Wie wäre es, wenn rote Ampeln unter Beachtung der Vorfahrt überfahren werden dürfen, wenn keine Fahrspur überquert wird (ähnlich dem grünen Pfeil). Angenehm wäre auch die Freigabe des Radwegs in Gegenrichtung, wenn die Fahrbahn mehr als 4 Spuren oder eine räumliche Trennwirkung hat. Ihnen fallen sicher noch mehr Gesetzesanpassungswünsche ein.◆

Laurenz Heine

Auf nach Frankenhain!

Ein netter kleiner Ort am Thüringer Wald ist mein Ziel an diesem Julimittag. Nein, nicht zum Urlaubmachen, leider! Ein paar Fotos will ich „schießen“, damit in den „NEUEN WEGEN“ die traurige Berühmtheit dieses malerischen Dorfes bildhaft gemacht werden kann. Dort gibt es nämlich zwar einen ziemlich neu angelegten Bahnsteig an einem sanierten Schienenstrang und sogar eine moderne Lichtsignal- und Halbschrankenanlage, aber keinen Zugverkehr mehr. Näheres ist in diesem Heft zu lesen.

Also: Fahrplan rausgesucht und ausgedruckt. Das Ganze ist sogar zwischen einem Vor- und einem Nachmittagstermin zu schaffen! Vom Bahnhof Plaue geht es mit dem Bus weiter. Mein Ausdruck weist 500 Meter Fußweg aus, zur Haltestelle Postplatz. Nun ja, das wird kein Problem sein, denke ich mir, bei reichlich zwanzig Minuten Übergangszeit. Obwohl ich mir die Frage stelle, wieso der Regionalbus nicht direkt den Bahnhof anfährt. Nun ja, ich verlasse jedenfalls den Zug in Plaue. Passiere die wohl früher und noch jetzt für den Schienenersatzverkehr genutzte Haltestelle(!) und suche nach einem Hinweis, wie ich denn zum Postplatz gelangen könnte. Fehlanzeige. Eine ältere Frau weist mir schließlich den Weg.

Auf dem Rückweg weist mein Fahrplanauszug an, bis zur Haltestelle Schule zu fahren. Von dort seien es 250 Meter und fünf Minuten Fußweg bis zum Bahnhof. Bei sechs Minuten Übergangszeit bis zur Abfahrt des Zuges ganz schön ehrgeizig! Der Bus ist zum Glück pünktlich. Ich steige aus – und habe noch mal Glück. Meine Ahnung täuscht mich nicht. Der schmale Fußweg zwischen zwei Wohnhäusern hindurch führt mich direkt zum Bahnhof. Das hätte aber auch schief gehen können, denn ein Wegweiser oder Hinweisschild war wieder – Fehlanzeige.

Und erneut weiß ich: oft ist nur wenig nötig, aber eben doch noch viel zu tun, damit der ÖPNV bei den dafür Verantwortlichen zu einer Herzensangelegenheit wird!◆

Matthias Altmann

Die doppelten Haltestellen von Wittenberg

Wer mit den Öffentlichen im Landkreis Wittenberg unterwegs ist, kann vielerorts zwei Haltestellenschilder bewundern. Seit über 10 Jahren betreibt die Firma ‚Vetter‘ den Busverkehr im Landkreis, nachdem sie 2006 die Ausschreibung gewonnen hatte. Die bis dahin in der Lutherstadt Wittenberg fahrende Firma ‚Scalar‘ akzeptierte das Ausschreibungsergebnis nicht und klagte. Dadurch konnte sie nicht gezwungen werden ihre Schilder abzubauen. Und da sie die Schilder auch nicht an den neuen Betreiber verkaufen wollte, stehen seitdem zwei Schilder an den Haltestellen. Anfangs waren die alten Schilder mit blauen Plastiktüten abgedeckt. Nach und nach verschwinden nach den Tüten auch die Schilder, denn bei größeren Baumaßnahmen im Bereich der Bushaltestellen werden die alten Schilder entfernt. Bis auf diese Weise das letzte Doppelschild verschwunden ist, kann es noch ein paar Jahrzehnte dauern.

Vorschlag: Vielleicht könnte der veraltete Anbieter seine Schilder in englisch beschriften. Die vielen internationalen Gäste sind als Zielgruppe bisher nicht entdeckt. Dabei würden am Hauptbahnhof Ankommende mit Gepäck sicher sehr gern einen Bus nutzen.◆

Michael Schicketanz

Zu zweit ist man weniger allein- ein echter Schildbürgerstreich.

Zunächst bot sich allen Fahrgästen an den Haltestellen der Anblick blauer Mülltüten über den nicht mehr gültigen Schildern.

317er nach Euper oder 357er nach Zahna - fehlende und irritierende Informationen machen es ortsunkundigen Nutzern schwer.

Familienurlaub mit Abenteuer

Als ich Freunden und Kollegen davon erzählte, den letztjährigen Urlaub in ähnlicher Weise zu wiederholen, wurde ich gleich gebeten, darüber zu berichten. Dieses Jahr ging es für zehn Tage nach Bornholm und unsere Familie von zwei Erwachsenen, zwei großen Jungs (12 und 8) und einem Kleinkind (2) war um eine Tochter (5 Monate) gewachsen.

Die Reisevorbereitung war stressiger, da die Kiste des Lastenrades erneuert, ein ausreichend großes Zelt angeschafft und vor allem die Hin- und Rückreise mit Bahn und Fähre geplant werden mussten. Nach der guten Erfahrung im letzten Jahr sollte die Strecke überwiegend mit dem IC zurückgelegt werden. Die Wege zum und vom Hafen waren wir mit den Rädern unterwegs. Zum Personen- und Gepäcktransport standen ein Lastenrad, ein Erwachsenenrad mit Anhänger und zwei Kinderräder zur Verfügung. Die beiden Kleinen nahmen im Lastenrad Platz.

Auf der Hinreise lief alles relativ problemlos. Der Einstieg in den alten Inter-Regio-Waggon war mit Hilfe des Zugbegleiters zu bewältigen. Beim Ausstieg halfen uns weitere Reisende. Statt der zwei Wagen weiter gebuchten Reservierung, fanden wir nahe der Räder sogar ein freies Abteil. Der Umstieg in den Nahverkehrszug erfolgte in Rostock direkt am Gleis. Das erste Abenteuer erwartete uns dann in Stralsund. Der Bahnhof des Jahres 2016 ist nur bedingt barrierefrei. Das Ankunftsgleis kann nur über zwei kleine Fahrstühle und eine Unterführung verlassen werden, in die das Lastenrad auch leer und zusammengeklappt nicht passte. Den mittels Schranken gesicherten Bahnübergang durften wir auch auf Anfrage nicht nutzen. Somit musste ich das Rad eine schmale Seitenrinne die Treppen hinunter. Nur zu zweit schafften wir es eine ebensolche Rinne wieder hoch. Am Ausgang mussten wir eine 90° Kurve auf engstem Raum meistern, um die Rampe zu erreichen. Nach etwa 45 Minuten hatten wir endlich den Bahnhof verlassen.

In Stralsund machten wir Zwischenstation, gingen in die Innenstadt, aßen das erste Urlaubseis und übernachteten in einem großen Saal in der Nähe des Hafens. Am nächsten Morgen ging es früh, aber glücklicherweise von einem direkt erreichbaren Gleis nach Lietzow, von wo aus wir direkt zum Hafen Sassnitz-Mukran über einen Radweg 7,5 km durch den Wald fahren wollten. So kamen wir zum zweiten Abenteuer. Statt der empfohlenen Bundesstraße verließen wir uns auf den „regionalen Radweg“, welchen wir auf einer Onlinekarte fanden. Vorab wussten wir von einem engen Bahnübergang, welcher sich vor Ort als absolut unpassierbar für Anhänger und Lastenrad präsentierte. Getrieben von Ehrgeiz umging ich die engen Drängelgitter und wir waren alsbald auf der anderen Seite. Doch dort mussten wir einen erdigen Waldweg mit mehreren Anstiegen und tiefen Spurrillen bewältigen. Vor allem die Mücken machten den Weg zur Tortur, an Pause war nicht zu denken. Die Anstiege schoben wir, das Lastenrad teilweise zu zweit. Nachdem ein besonders anstrengender und langer Anstieg bewältigt und das Umkehren nicht mehr zeitlich mit der Abfahrt der Fähre kompatibel war, wurde der Weg etwas besser. Jedoch waren auf dem breiteren Weg nun große und vor allem tiefe Pfützen, so dass beide großen Jungs je einmal bis zur Wade im Wasser standen. Mit großen Anstrengungen erreichten wir den Hafen und auch die Fähre rechtzeitig. Für die erlittenen Qualen und die vielen Mückenstiche bestellten wir uns ein gutes Mittagessen auf der Fähre. Die Erholung auf dem Schiff war für alle notwendig.

Da wir zunächst einkaufen gingen, nahmen wir erst am späten Nachmittag die Weiterfahrt zu unserem Ziel in Dueodde in Angriff. Erfrischend war die gute bis sehr gute Radinfrastruktur mit asphaltierten und vor allem ausgeschilderten Wegen. Wir folgten der Route 10 gen Osten. Dieser Hauptradweg umschließt die gesamte Insel entlang der Küste. Trotz des flachen Profils gab es auch anstrengende Passagen, einen Regenschauer und einen auf Dauer eintönigen Weg. Es wurde immer später und der Zeltplatzwart fragte uns mehrfach telefonisch nach unserer Ankunft. Letztendlich hinterließ uns einen Zettel an der Rezeption. Nach zwei größeren Pausen und 31,5 km erreichten wir den Zeltplatz gegen halb Elf. Unser Abenteuer drei: Erstmaliger Zeltaufbau im Dunkeln mit müden Kindern. Es ging aber relativ schnell und bald schliefen alle.

Der Zeltplatz war wunderbar und bot den Kindern Tischtennis, Tischkicker und vor allem ein großes Trampolin. Der Strand war nah, doch wegen Algen konnten wir nicht baden. Wir radelten in die nächsten Orte und besuchten die wichtigsten Sehenswürdigkeiten. In der Nähe einer Wassermühle etwa sieben Kilometer vom Campingplatz fanden wir schönen Strand mit einem Bach. Beim Buddeln und Bach umleiten kamen wir mit dem Ostseewasser in Berührung. Beim nächsten Besuch dieses Strandes kämpften wir uns gegen starken Wind. Doch die Tour nahm eine plötzliche Wendung, als ein Reifen platzte. Der älteste der Jungs liebte Vollbremsungen auf jedem Untergrund, und nun war der Mantel hinüber. Leider enttäuschte die Unterstützung durch den VCD Fahrradschutzbrief (angebotene Erstattung eines Taxis, aber keine Auskunft zum nächsten Fahrradladen). Dafür waren die Besitzer einer Töpferei sowie ein zufällig dort parkender Leipziger sehr hilfsbereit. Vielen Dank an dieser Stelle! Abenteuer vier war somit auch ausgestanden.

Radelnd mitgedacht: Abstellplätze für Lastenräder und Krankenfahrstühle vor dem Supermarkt

Einen Tag vor der Rückreise stürzte der jüngere der beiden

Endlich baden: alle genossen Wetter und Wasser

Großen und hatte eine gewaltige Schramme über der linken Brust. Mit Verband, einer Pause und einem großen Eis (zum Essen) konnte die Verletzung aber erstversorgt werden. Dem Rückweg stand nichts mehr im Weg.

Abenteuer fünf war der Zeltabbau und das Verstauen des Gepäcks. Wir wählten eine etwas längere Tour und starteten mit ausreichender Reserve. Der erste Stopp war der tolle Strand mit nahem Café. Endlich konnten wir auch in der Ostsee baden. Das Wetter war herrlich. Die Pause musste nach knapp zweieinhalb Stunden abgebrochen werden, denn es lagen noch knapp 28 km vor uns. Diesmal ging es über die Routen 10, 21 und 24. Bis Aakirkeby ging es meist sanft bergauf und in der Stadt machten wir die nächste große Pause. Danach genossen wir die Fahrt, denn es ging meist bergab. Ein großes Stück nutzten wir die ehemalige Eisenbahnstrecke. Die Radwege zeigten sich von ihrer besten Seite. An der Rundkirche in Nylars aßen wir das Abendbrot mit dem letzten Tageslicht. Mit Einbruch der Dunkelheit und Einfahrt unserer Fähre kamen wir in Rönne an. Die neue Nacht-Fährverbindung ins polnische Swinouście ist noch wenig nachgefragt. So konnten wir uns zügig in unseren Kabinen einrichten und die Überfahrt für knapp fünf Stunden Schlaf nutzen. Schon früh um Sechs verließen wir die Fähre und starteten die Rückreise mit einer kurzen Tour zum Bahnhof Swinemünde Zentrum.

Mit der Usedomer Bäderbahn ging es nach Züssow und von dort weiter mit dem IC bis Berlin. Mit einem Stopp kurz vor dem Berliner Hauptbahnhof begann dann das sechste Abenteuer. Doch das ahnten wir noch nicht. Aufgrund der Signalstörung fuhren wir mit etwa 15 Minuten Verspätung im Bahnhof ein und trafen die Oma zum Picknick an der Spree. Zeit hatten wir planmäßig genug, denn wir mussten drei Stunden warten, da erst in diesem IC genügend Fahrradstellplätze vorhanden waren.

Zurück am Bahnsteig war die Überraschung groß, als wir das Fahrradabteil nicht fanden. Die Zugbegleiter bestätigten uns, dass dieser Wagen fehlte. Wir konnten in großer Eile die Kinder- sowie das Erwachsenenrad im letzten Einstiegsbereich und einem Abteil unterbringen sowie die notwendigsten Sachen vom Anhänger und Lastenrad über ein Fenster austauschen – schon ging die Fahrt für fast alle weiter. Meine Freundin war mit drei Rädern, viel Gepäck und vier müden Kindern unterwegs nach Leipzig und war dort ein echter Hingucker. Ich blieb mit Lastenrad und Anhänger (die nicht kuppelbar sind) sowie meiner Mutter zurück in Berlin. Mit Genehmigung der Zugbegleiter behielt ich das Ticket, auf dem zum Leid meiner Freundin auch die City-Option vermerkt war. Zusätzlich fiel uns erst nach der Abfahrt auf, dass ich den Wohnungsschlüssel bei mir trug. Dank dem Ticket von Mitreisenden und der Beherbergung durch die Tante in Leipzig konnte die Zeit bis zu meiner Ankunft überbrückt werden. Gepäck und Erwachsenenrad wurden am Bahnhof ein- bzw. angeschlossen.

Für mich ging es in Berlin nach einem kurzen, aber netten Gespräch im Reisezentrum nach etwa einer Stunde Warten weiter mit dem Regionalzug nach Lutherstadt Wittenberg. Meine Mutter half beim Einstieg. Der Zug war wegen der Signalstörung etwa zehn Minuten verspätet, jedoch sollte der Anschlusszug trotz fünf Minuten planmäßiger Umsteigezeit warten. Hilfsbereite Mitreisende nahmen freundlicher Weise den Stress und den Anhänger für den Umstieg auf sich. Jedoch scheiterte ich an den kleinen Fahrstühlen, so dass der Zug auf dem Mittelbahnsteig für mich unerreichbar war. Eine weitere Stunde später ging es daher von einem anderen, über eine Sackgasse erreichbaren Gleis nach Bitterfeld. Der große Vorteil dieses Zuges war, dass er im Gleis gegenüber der Leipziger Züge einfuhr, denn auch in Bitterfeld sind die Fahrstühle winzig. Wieder fand sich eine Mitreisende, die den Anhänger mit in den Zug nehmen wollte, jedoch hielt die Bahn eine weitere Überraschung parat. In den mitteldeutschen S-Bahnzügen ist nur eines von vier Mehrzweckabteilen für das Lastenrad geeignet. Genau die Tür zu diesem Abteil hatte einen gelben Zettel, der auf eine Türstörung hinwies. So musste ich auch diesen Zug fahren lassen. Glücklicherweise war es dann nur etwa eine halbe Stunde, bis der Regionalexpress nach Leipzig kam. Der Zug war bedeutend leerer, so dass ich das Lastenrad quer in den Eingangsbereich stellte. Den Anhänger navigierte in und aus den Zug ein hilfsbereites junges Paar, das mich in Leipzig auch noch bis zum Fahrrad begleitete – vielen Dank dafür. Mit etwa dreieinhalb Stunden Verspätung war ich endlich um 20:30 Uhr in Leipzig. Meine Lebensgefährtin kam zum Bahnhof und wir fuhren das Gepäck nach Hause. Die Kinder schliefen im Auto und wurden von ihrem Onkel nach Hause gefahren.

An der Nylars Kirke pausierten wir. Für die Rundkirchen ist Bornholm berühmt

Abgesehen von der Rückfahrt war die Reise mit der Familie gelungen und kann solch eine Reise jedem empfehlen. Im Zug und auf der Fähre hat man Zeit für die Kinder, kann sich bewegen und die Fahrt ist gut planbar. Vor Ort ist man mit den eigenen Rädern flexibel – vor allem das Lastenrad für die beiden Kleinen war vorteilhaft. Bornholm und die dortige Fahrradinfrastruktur kann radelnden Familien nur wärmstens an Herz gelegt werden. Wir werden auf jeden Fall dorthin zurückkehren, denn es gibt noch viel zu entdecken. Wer übrigens die Fahrt mit Lastenrad scheut oder gar keines besitzt, kann sich auf Bornholm ein Christiania leihen. Sie werden übrigens auf Bornholm produziert.◆

Laurenz Heine

VCD – Was ist das?

Mit dieser Frage werden wir oft bei unserer Öffentlichkeitsarbeit bzw. bei Aktionen konfrontiert. Den ADAC als „Interessenvertreter*in“ der Autobesitzer*innen und den ADFC für die Radfahrer*innen kennen in der Regel viele, aber der Verkehrsclub Deutschland ist meist unbekannt. Um diesen Zustand zu verändern, hat die VCD-Ortsgruppe Erfurt viel diskutiert und schließlich eine Strategie entwickelt. Dabei gibt es zwei sachliche Problemlagen, die unbedingt berücksichtigt werden mussten. Erstens haben wir in Erfurt bei über 50 VCD-Mitgliedern nur einen „aktiven“ Teil von vier bis sechs Personen und zweitens sind diese dann meist auch noch in anderen Vereinen oder Ehrenämtern aktiv und natürlich auch berufstätig. Wie wird man also sichtbar im Bereich der (umwelt) politischen Willensbildung? Unsere Ortsgruppe hat hier einen Weg gefunden, der für alle noch leistbar ist, so dass auch der Spaßfaktor nicht auf der Strecke bleibt.

Auf drei wichtigen Standbeinen fußt somit unsere Tätigkeit.

1. Aktive Zusammenarbeit mit anderen Vereinen und Verbänden bei der Besprechung von Problemen in der Stadtentwicklung und der Gestaltung von Aktionen. Eine enges Verhältnis zum ADFC ergibt sich schon allein aus der Tatsache, dass viele VCD-Mitglieder auch im ADFC sind. Aber auch Vereine, die mit Verkehrspolitik vordergründig nichts zu tun haben, sind bei einigen Veranstaltungen mit im Boot.

Inhalt Mobiwoche 2016

Das größte Projekt ist mittlerweile die Gestaltung der Europäischen Woche der Mobilität, die jährlich im September, dieses Mal vom 16. bis 22.9., stattfindet und in Erfurt nun das dritte Mal von einem Netzwerk dieser Vereine organisiert wird, auch weil die Stadt Erfurt hier nicht mehr aktiv ist. So werden in diesem Jahr mittlerweile acht Vereine eine abwechslungsreiche Veranstaltungsreihe auf die Beine stellen. Von der Rollschuhdisco über einen politischen Diskussionsabend bis zur Rollparade durch die Stadt soll den Erfurter Bürger*innen Wege aufgezeigt werden, dass eine andere Mobilität möglich ist.

2. Die VCD-Ortsgruppe organisiert eine bis zwei Aktivitäten im Jahr mit einem speziellen Veranstaltungsformat zu aktuellen Themen mit verschiedenen Personengruppen. Durch die doch nicht alltäglichen Formate versuchen wir Interesse bei den Bürger*innen, Politiker*innen und der Presse zu wecken. Zum Beispiel hatten wir Stadträte zu einer Parkhaus-Diskussion nach dem Prinzip der 6 denkenden Hüte eingeladen. Hier werden die Beteiligten zu einem Perspektivwechsel „gezwungen“, indem sie sich unter einer zufällig gewählten Hutfarbe zu der Problematik äußern sollten. Jede Hutfarbe steht dabei für eine bestimmte Sichtweise: grün für kreativ, schwarz für negativ, rot für emotional, weiß für objektiv, gelb für positiv und der blaue Hut war der Moderator.

Erzähl-Café

Weitere Veranstaltungen waren ein Erzählcafé mit dem Thema „ÖPNV – weltweit“, bei dem man sich in lockerer Runde über die Organisation und Besonderheiten des ÖPNV in anderen Ländern austauschte oder Kurzfilmabende zum Thema ökologische Mobilität mit anschließender Diskussion.

3. Wir bemühen uns durch eine möglichst aktive Öffentlichkeitsarbeit um eine gute Zusammenarbeit mit der Presse bzw. dem örtlichen Radiosender Radio FREI. Dies geschieht in der Regel über Pressemitteilungen und Pressegespräche. Bei dieser Öffentlichkeitsarbeit sind selbstverständlich die

Rollparade – Demo durch Erfurt mit allem was rollt

Demo – mit einem Fahrradwegteppich haben wir einen plötzlich endenden Fahrradweg verändert

Multikulti-Tour

Verkehrsregel-Flyer, mehrsprachig

Stadt- und Landespolitik und die Stadtverwaltung mit einbezogen. Wir möchten dabei keine Gelegenheit auslassen, unsere Meinung bzw. unsere Sichtweise zu Themen der ökologischen Mobilität kund zu tun.

Durch diese von uns nun schon mehrere Jahre praktizierte Strategie ist es uns zumindest bei Politik, Verwaltung und Presse gelungen, dem VCD in der Landeshauptstadt „ein Gesicht" zu geben. Um das gleiche bei allen Bürger*innen der Stadt zu erreichen, müssen wir weiterhin hart arbeiten und neue kreative Ideen suchen und nutzen.

Nachtrag: Als Ortgruppe versuchen wir jederzeit auf aktuelle Anlässe möglichst schnell zu reagieren. So auch im Jahr 2015, als viele Familien nach Deutschland kamen und bei uns Hilfe und Unterstützung suchten. Gemeinsam mit dem ADFC, Schulen, Gemeinschaftsunterkünften und ehrenamtlichen Helfern organisierten wir sogenannte Multikulti-Fahrradtouren. Diese waren bei allen Beteiligten sehr beliebt, lernten doch so unsere neuen Bürger*innen nicht nur Erfurt und Umgebung näher kennen, sondern zusätzlich die Verkehrsregeln in Deutschland. Und das Wichtigste: Es entstanden schnell Freundschaften zwischen den deutschen und ausländischen Kindern und Erwachsenen.◆

Falko Stolp (OG Erfurt)

11. Sächsischer Klimakongress
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag

Klima kennt keine Grenzen – neue Allianzen in Zeiten nationaler Abschottung

+++ Themen: Klimaschutz im Föderalismus +++ IT-Sicherheit von Strom- und Gasnetzen +++ GRÜNER Mobilpass statt Tarifdschungel +++ Leben ohne Plastikmüll +++ Wirksamkeit kommunaler Klima- und Energieprogramme +++

Samstag, **2.12.2017, 10 Uhr**
TU Dresden, Hörsaalzentrum, Bergstr. 64

gruene-fraktion-sachsen.de

Zeit zum Nach- und Umdenken!

Europäische Woche der Mobilität mit zahlreichen Aktivitäten in Elbe-Saale

In der Zeit von Mitte bis Ende September findet in diesem Jahr zum wiederholten mal die Europäische Woche der Mobilität statt. Traditionell ist dies die Zeit nach den großen Ferien, wo der Alltagsverkehr wieder deutlich anschwillt. Viele europäische Städte wollen sich zusammen mit Vereinen und Verbänden mit aufmerksamkeitsstarken Aktionen bemerkbar machen, um die Einwohner zum Umdenken hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl zu bewegen. Auch die aktiven Ortsgruppen des VCD sowie der Landesverband engagieren sich! Dieses Jahr trägt das Programm in einigen Städten ganz deutlich die Handschrift des VCD, der in vielen Fällen zusammen mit Partnern tolle Aktionen auf die Beine stellt! Folgende Highlights haben wir herausgesucht:

CHEMNITZ

Donnerstag, 14. September, 16 bis 19 Uhr
Kassberg vor dem Helenenhof

Aktion zum Internationalen Parking Day *gemeinsam mit dem ADFC und dem BUND*

DRESDEN

Gesamtes umfangreiches Programm unter **www.dresden.de**

Freitag, 15. September, nachmittags
Martin-Luther-Platz in der Dresdner Neustadt

Internationaler Parking Day: Loungen und chillen mit Grill dort wo sonst geparkt wird

Montag, 18. September, 18 Uhr
Lichthof im Verkehrsmuseum Dresden, Augustusstraße 1
Ortsgruppe Dresden in Kooperation mit der S-Bahn Dresden

Reisevortrag „Wann fährt der nächste Zug nach … Asien?“
Bei Fernreisen ist heute fast immer das Flugzeug das Verkehrsmittel der Wahl. Warum eigentlich? Lernt ein Reisender die Welt nicht dann erst kennen, wenn er am Boden bleibt? „Der Weg ist das Ziel“ dachte sich Ferry Quast und bestieg in Dresden den Zug in Richtung Osten. Ob Iran, Pakistan, Indien, Bangladesch, Myanmar, Südostasien, Vietnam, China oder Russland – die einheimischen Mitreisenden verrieten, wie Gesellschaft, Politik und Umwelt wirklich in ihren Ländern ticken. Die Reise sorgte daher für einige Überraschungen: Äußerste Gastfreundschaft mit Vollverpflegung bei Pakistanis? Selbstverständlich! Strahlende Augen bei Kindern, die eigentlich gar nichts haben? Ständig! Ein Singapur, das viel mehr Geschichten erzählen kann als die häufig bestaunten Hochhäuser andeuten? Ebenfalls erlebt. Ferry Quast nimmt alle mit auf eine eher ungewöhnliche Reise in ungewöhnliche Länder. Anschnallen ist nicht erforderlich. **Eintritt frei!**

Dienstag, 19. September, 18 Uhr
Lichthof im Verkehrsmuseum Dresden, Augustusstraße 1
VCD-Landesverband in Kooperation mit dem VDV Sachsen/Thüringen

Podiumsdiskussion „Dicke Luft in Dresden!“
Fahrverbote für Autos ab 2018 und Strafzahlungen an die EU?
Lässt sich das noch verhindern? Podiumsgäste sind Bürgermeisterin Eva Jähnigen, Beigeordnete für Umwelt und Kommunalwirtschaft in Dresden, Andreas Hemmersbach, Vorstand Finanzen und Technik Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Dorothee Saar, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung, Deutsche Umwelthilfe e.V. und ein Vertreter Universitätsklinikum Dresden, Klinik und Poliklinik für Kinder- und Jugendmedizin. Es moderiert Hanno Griess vom mdr-Hörfunk. **Eintritt frei!**

Mittwoch, 20. September, 19.30 Uhr
Programmkino Ost, Schandauer Straße 73
Lokale Agenda 21 für Dresden e. V. in Kooperation mit dem VCD Dresden

Kinofilm „Nicht ohne uns“, im Anschluss Filmgespräch
Ganz gleich wo auf der Erde und egal wie unterschiedlich ihre Persönlichkeiten auch sein mögen, überall finden sich Kinder, die ähnliche Ängste, Hoffnungen, Träume und Wünsche für die Zukunft haben. Für ihren Dokumentarfilm „Nicht ohne uns!“ bereiste Filmemacherin Sigrid Klausmann 15 Länder auf fünf Kontinenten und gab insgesamt 16 Kindern eine Stimme. Denn sie haben alle die Sorge um den Planeten, um die Natur und die Sehnsucht nach Sicherheit, Frieden, Freundschaft und Glück gemeinsam. Ein Film über die Zukunft unseres Planeten, die unsere Kinder einmal mitgestalten werden.
Eintritt 5 EUR, ermäßigt 4 EUR

Donnerstag, 21. September, 18 Uhr
DREWAG-Treff im World Trade Center, Ecke Freiberger/Ammonstraße
Lokale Agenda 21, Referent Richard Emmermacher, VCD Dresden

Energiedialog „Mobilität der Zukunft – Warum wir die Verkehrswende brauchen und wie sie gelingt“

Der Begriff Verkehrswende ist in aller Munde. Doch was ist damit eigentlich gemeint? In Politik und Wirtschaft werden damit vor allem technische Innovationen, wie das Elektroauto oder das automatisierte Fahren in Verbindung gebracht. Doch eine wirkliche Verkehrs„wende“ geht weit darüber hinaus. Denn die vielen Grenzwertüberschreitungen für CO_2, Feinstaub und Stickoxide, der hohe Ressourcen- und Flächenverbrauch des Verkehrs, die Beeinträchtigungen der Gesundheit durch Lärm, Abgase und Unfälle: All diese Probleme werden nicht allein durch technische Innovationen gelöst. Auch wir müssen unsere Verhaltensweisen hinterfragen. Die Frage ist: Was kann der/die Einzelne tun und welche Maßnahmen müssen von der Politik ergriffen werden? Anhand von Beispielen aus deutschen und europäischen Städten wird gezeigt: Eine Verkehrswende lohnt sich für alle!

ERFURT

Europäische Woche der Mobilität vom 15. bis 22.9.2017 in Erfurt				verantwortlich
Freitag, 15.9.17	16 Uhr	Anger	Eröffnung der Europäischen Mobilitätswoche in Erfurt	BUND
Freitag, 15.9.17	19 Uhr	WIR-Garten, Wallst. 18	Kurzfilmabend mit dem Fahrradkino StimmOmat: Sag uns Deine Meinung	VCD, Globale
Samstag, 16.9.17	10 - 16 Uhr	Futterstraße	Parking Day – Erober dir die Straße zurück (mit Preisverleihung „Draisine 4.0“ - Stadt Erfurt)	ADFC (teilauto, BUND, Globale, VCD, Spirit of football, Stadt Erfurt)
Samstag, 16.9.17	14:30 Uhr	ab Weimar Hbf	Interkulturelle Radtour von Weimar nach Erfurt	Nebenan.de
Samstag, 16.9.17	18 Uhr	Stadtgarten, Dalbergsweg 2a	Saturday Skatefever - Erfurts zweite Rollschuhdisco	Rollerderby
Sonntag, 17.9.17	13 Uhr	ab Hauptbahnhof	Rollparade „Mit allem was rollt quer durch Erfurt“	Velolimousine
Montag, 18.9.17	19 Uhr	Café Aquarium, FH Erfurt, Altonaerstr. 25	Erzählcafé „ÖPNV international“ Nahverkehrsgeschichten aus aller Welt	Sprachcafé
Dienstag, 19.9.17	19 Uhr	Café Nerly, Marktstr. 6	Diskussionsabend „Hält der Erfurter Knoten - Was er verspricht?“	VCD
Mittwoch, 20.9.17	8 - 13 Uhr	TGS Roter Berg, Karl-Reimann-Ring 14	Umwelttag – Für das Klima auf Tour „Mit dem Fahrrad ins Kino“	TGS Roter Berg
Mittwoch, 20.9.17	20 Uhr	Naturkundemuseum, Große Arche 14	Filmabend „Cars vs. Bikes“ mit Diskussion (Fahrradkino)	Globale
Donnerstag, 21.9.17	17:30 Uhr	ab Fischmarkt	Verkehrspolitische Radtour durch Erfurt	ADFC

LEIPZIG

Ausführliches Programm lag bei Drucklegung noch nicht vor.
siehe **www.leipzig.de Suche → „Europäische Mobilitätswoche 2017“**

VCD Elbe-Saale: Der neue Vorstand

Am 6. Mai 2017 wurde auf der Mitgliederversammlung satzungsgemäß ein neuer Vorstand gewählt. Erfreulicherweise stellten sich dieses Mal auch Kandidaten aus Thüringen zur Wahl, aus Sachsen-Anhalt gab es leider keine. Ebenso freut sich der Vorstand, eine weitere Frau im Vorstand zu begrüßen. Alle bisherigen und neuen Vorstandsmitglieder stellen sich hier in kurzen Portraits vor:

Laurenz Heine (39)

ist zum zweiten Mal als Vorstandsvorsitzender von den anwesenden Mitgliedern gewählt worden. Bevorzugtes Verkehrsmittel ist für ihn das Fahrrad, wobei er variiert zwischen Alltags-, Klapp- und Lastenrad – je nach Einsatzbereich. Laurenz lebte viele Jahre in Berlin und war dort im Landesverband sowie im Bundesverband tätig. Nach seinem Umzug nach Leipzig wurde er 2015 wieder für den VCD aktiv. Eine große Motivation ist für ihn die Schaffung eines besseren Umfelds und einer gesünderen Umwelt für seine nun zwei Kinder, denn der heutige Verkehr belastet zu sehr die Menschen. Um die Mobilität zu verbessern, will Laurenz den VCD und seine Vision eines menschenorientierten, umweltverträglichen Verkehrs durch Aktionen und Pressearbeit bekannter machen.

Dr. Michael Schmiedel (39)

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

Anne-Sophie Berner (51)

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

Clemens Kahrs (43)

ist auf der jüngsten Mitgliederversammlung zum dritten Mal zum Kassenwart gewählt worden. Im VCD-Landesvorstand betreut er die Region Dresden und Ostsachsen und engagiert sich ansonsten für den Schienenpersonenverkehr sowie den städtischen Verkehr. Beruflich ist er als Unternehmensberater angestellt und berät in ganz Deutschland Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger.

Thea Sabine Vollmer (52)

wurde erstmals in den Vorstand als Beisitzerin gewählt. Sie ist nahe Offenburg (Baden-Württemberg) geboren und 1987 nach Berlin gezogen. Dort hat sie 20 Jahre sehr gerne gelebt. Eine neue Liebe brachte sie und ihre Familie 2006 nach Arnstadt in Thüringen. Thea engagiert sich seit 2013 stark im ADFC und hat dort die Ortsgruppe gegründet. Des Weiteren unterstützt sie den BUND Ilm-Kreis. Ihre Themen sind vor allem ein Miteinander im Straßenverkehr sowie ein Füreinander in diesem mit allen Menschen, die sich dort aufhalten. Um mehr für den Rad- und Fußverkehr im Ilm-Kreis und in Arnstadt zu erreichen, trat Thea 2016 dem VCD bei. Daher liegt ihr die Vernetzung mit anderen Vereinen am Herzen. Sie sieht sich als Vorbild, was Ökologie und Ökonomie betrifft, und ist sich der Macht der Endverbraucher bewusst. Ihre Autos hat sie immer wieder abgeschafft, sobald keine Notwendigkeit mehr bestand, und fährt lieber Fahrrad und mit dem öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Als Körpertherapeutin unterrichtet sie Yoga, Meditationen in Arnstadt und leitet Radtouren deutschlandweit.

Matthias Altmann (53)

lebt als Teil einer fünfköpfigen, ohne eigenes Auto mobilen Familie in Weimar. Dort war er kurz nach der Wende bereits Gründungsmitglied des damaligen VCD-Landesverbandes Thüringen. Als Eisenbahner und umweltbewegter Gewerkschafter liegen ihm seit jeher eine gut vernetzte öffentliche Mobilität mit der Schiene als Rückgrat auch mit deren besonderen Bedeutung für den Gütertransport am Herzen. Als neu in den Landesvorstand gewähltes Mitglied möchte er sich vor allem auch um die regionale Vernetzung der verkehrspolitisch Aktiven kümmern, weil nachhaltige Mobilität nach seiner festen Überzeugung nicht nur eine starke Stimme für zukunftsweisende Konzepte braucht, sondern zu einer Überlebensfrage im Zeitalter des menschengemachten Klimawandels geworden ist.

Der neu gewählte Vorstand (v.l.n.r.): Michael Schmiedel, Laurenz Heine, Anne-Sophie Berner, Thea Vollmer und Matthias Altmann (es fehlt Clemens Kahrs)

Bericht von der Mitgliederversammlung

Der Einladung zur Mitgliederversammlung 2017 des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale folgten in die Thüringische Landeshauptstadt Erfurt am 6. Mai etwa 15 Mitglieder. Aus terminlichen Gründen konnte leider kein Mitglied des Bundesverbandes anwesend sein. Veranstaltungsort war das Café Franz Mehlhose, dessen Mitarbeiter anfangs von unserer Anwesenheit überrumpelt schien.

Die Formalien wurden zügig abgehandelt, so dass sich danach der turnusmäßigen Wahl des neuen Vorstandes und weiterer Delegierter gewidmet werden konnte.

Der neue Vorstand setzt sich aus bisherigen und komplett neuen Vorstandsmitgliedern zusammen.

Wiedergewählt wurden Laurenz Heine als Vorsitzender, Anne-Sophie Berner und Dr. Michael Schmiedel als seine Stellvertreter sowie Clemens Kahrs als Schatzmeister. Neu hingegen sind Thea Vollmer und Matthias Altmann aus Thüringen, die beide als Beisitzer gewählt wurden. Damit wird der Vorstand wieder weiblicher und ist nicht mehr ganz so ‚Sachsen-lastig'. Thea Vollmer ist in unserem Thüringer Partnerverband ADFC sehr aktiv und will ihr Radfahrer-Wissen in die VCD-Arbeit im Elbe-Saale-Gebiet einbringen; Matthias Altmann ist bei der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) aktiv und kann seine sozialen Kontakte wie seine Kenntnisse der Eisenbahnen für die VCD-Vorstandstätigkeit nutzen. Ausgeschieden hingegen ist auf eigenen Wunsch Dr. Thomas Hoscislawski, der aber weiterhin in der Redaktion unseres Mobilitätsmagazins NEUE WEGE mitarbeiten wird. Der Vorstand dankt Thomas für seinen jahrelangen Einsatz.

Diskussion über die NEUE WEGE auf der Mitgliederversammlung

Inhaltlich kritisiert wurde, dass sich der VCD in der jüngsten Zeit sehr den urbanen Zentren gewidmet hat – die ländlichen Regionen dürfen aber mit ihren Mobilitätsproblemen nicht vergessen werden. Laurenz Heine versichert stellvertretend für den gesamten Vorstand, dass in unserem ländlich geprägten Verband diese Regionen im Blick behalten werden und die Kritik von den Mitgliedern bereits an den Bundesverband weitergetragen wurde. So soll sich auch das Aktiventreffen schwerpunktmäßig mit ländlichen Gebieten auseinandersetzen.

Neben der Wahl zum Vorstand stand auch eine Debatte über die Weiterentwicklung der Verbandszeitschrift NEUE WEGE auf der Agenda, welche sehr rege verlief. Nach dem Aufzeigen von verschiedenen Alternativen waren sich alle einig, dass man am besten den Mittelweg eines Mitgliedermagazins weiter beschreitet, auch wenn sich die Parameter wie Redaktionsmitarbeit, Anzeigenaufkommen, Druck- und Versandkosten etc. hin und wieder ändern. Gerne soll aber die Redaktion und vor allem die Funktion eines Chefredakteurs fester etabliert werden. Die Bereitschaft zur Mitarbeit in der Redaktion – schwerpunktmäßig aufgeteilt in Korrekturlesen, Beiträge selbst verfassen, Autoren suchen, Anzeigengewinnung etc. – wurde dann auch von vielen schriftlich fixiert.

Die Wahl des Vorstands erfolgte geheim unter Mitwirkung des Landesgeschäftsstellenleiters Florian Quitzsch.

Alles in allem war die 2017er Mitgliederversammlung eine gelungene Veranstaltung mit guter Beteiligung und reger Diskussion. Der Dank geht an alle Beteiligten, aber vor allem an die Erfurter Ortsgruppe für die Vorbereitung sowie an Matthias Reichmuth, der die Versammlung gewohnt souverän geleitet hat.◆

Gilbert Weise, Florian Quitzsch

VCD Projekt „Wohnen leitet Mobilität"

Mehr als 80 Prozent aller täglichen Wege beginnen zu Hause und derzeit in Deutschland zu Dreiviertel mit dem eigenen Pkw. Dreiviertel aller im Verkehr verursachten Klimagase entstehen durch die Autonutzung; der Verkehrssektor ist der Einzige, bei dem die Emissionen im Vergleich zu 1990 gestiegen sind. Bis 2050 muss der Verkehrsbereich vollständig dekarbonisiert sein, darf also durch die Mobilität kein CO_2 verursacht werden.

Um direkt ab der Haustür das Zufußgehen, Fahrrad-, Bus und Bahnfahren attraktiver zu gestalten, startete der VCD Bundesverband am 1. Juli 2017 das Projekt „Wohnen leitet Mobilität" in Kooperation mit dem Öko-Institut und dem Deutschen Mieterbund. In fünf Modellregionen sollen Kommunen, Wohnungsunternehmen und Mobilitätsanbieter zusammengebracht und Lösungen für eine klimaverträgliche Verkehrsmittelwahl umgesetzt werden. Ziel ist zum Projektende am 31.12.2019 ein Maßnahmenkatalog, der Mieterinnen und Mietern mehr Wahlfreiheit gibt.

Neben der Region Berlin-Brandenburg, der Metropolregion Hannover, der Region Nord um Kiel und dem Rhein-Main-Gebiet um Darmstadt fiel die Wahl auch auf das Sachsendreieck unter der Schirmherrschaft von Chemnitz. Regionalkoordinatoren bringen die Projektpartner zusammen und unterstützen organisatorisch, inhaltlich und mit Ideen. Für Chemnitz werde ich, Laurenz Heine, am 1.9. die Stelle antreten. Martin Schmidt von der Ortsgruppe Chemnitz wird mich unterstützen, so dass eine enge Verzahnung zwischen Projekt, Landesverband und Ortsgruppe gewährleistet ist.◆

Laurenz Heine

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: vcd-mitte.de/newsletter

Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Matthias Altmann (Weimar) Thüringen
Gütertransport, öffentlicher Nahverkehr
E-Mail: matthias.altmann@vcd-mitte.de,
Tel. 03643.829710
Anne-Sophie Berner (Chemnitz) Westsachsen
Kinder, Fußgänger, Verkehrssicherheit, Mobilitätsbildung
E-Mail: anne-sophie.berner@vcd-mitte.de,
Tel. 0371.45860876
Laurenz Heine (Leipzig) Sachsen-Anhalt
Auto, Fernbus, Klima, Wohnen, NEUE WEGE
E-Mail: laurenz.heine@vcd-mitte.de,
Tel.: 0176.39200029
Clemens Kahrs (Dresden)
Schienenverkehr, Fahrgastrechte, Stadtentwicklung
E-Mail: clemens.kahrs@vcd-mitte.de,
Tel.: 0179.7518502
Dr. Michael Schmiedel (Leipzig)
Fahrrad, Flugverkehr, Lärm, Luftreinhaltung
E-Mail: michael.schmiedel@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.6404706
Thea Vollmer (Arnstadt) Thüringen
Ländliche Mobilität, Barrierefreiheit, Mobil im Alter
E-Mail: thea.vollmer@vcd-mitte.de,
Tel.: 0157.84768681

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 und Sprechstunde jeden 2. Mo/Monat, ab 18 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.dressler@vcd-mitte.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

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: jeden ersten Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr,
Details www.dessau-natuerlich-mobil.de/news-termine

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

Ansprechpartner der Arbeitskreise

Fußverkehr:	Thea Vollmer
Kinder und Verkehr:	Anne-Sophie Berner
Öffentlicher Personennahverkehr:	Matthias Altmann
Schienen-Personennahverkehr:	Clemens Kahrs
Umwelt und Gesundheit:	Michael Schmiedel
Verkehrssicherheit:	Laurenz Heine

Elsa meckert

Kürzlich bin ich von meinem Vater – einem alten Geißbock – nach Leipzig eingeladen worden. Wir wollten mal den Zoo und dort unsere Verwandten besuchen. Klar, dachte ich, nehmen wir die Bahn. Schließlich ist allein schon Europas größter Kopfbahnhof eine Reise wert, auch wenn er manchmal eher als Einkaufszentrum mit Gleisanschluss betrachtet wird.

Mein Vater ist nicht mehr so gut auf den Klauen unterwegs, und so ist es immer ganz gut, mal hier und da eine Sitzgelegenheit zu haben, um wieder zu Kräften kommen. Also: Ankommen mit dem Zug am Bahnhof – zum Glück nicht mehr wie vor Jahren an einem Außenbahnsteig. Gemächlich laufen wir beide zum Querbahnsteig. Ich will gleich mal an der Auskunft fragen, wann und von welchem Bahnsteig unser Zug am Abend zurückfährt. Mein Vater: „Ich muss mich erst mal kurz hinsetzen.“ Doch wo? Ich schaue mich um: Nirgends, absolut nirgends in der weiten Halle sehe ich auch nur eine einzige legale Sitzgelegenheit, um die müden Beine des Reisenden ausruhen zu können. Die wenigen sichtbaren Sitzplätze gehören Systemgastronomen, andere wenige befinden sich auf den Bahnsteigen. Was hat man sich dabei nur gedacht? Jetzt schaue ich mich intensiver um. Und stelle fest: die kleinen bunten Punkte an den Glasscheiben, wo man in die tieferen Geschosse schauen kann, entpuppen sich als zwei Schülergruppen, die sich mangels Sitzbänken notgedrungen wie Bettler auf dem Fußboden ausbreiten müssen, um auf ihren Zug zu warten. Angestachelt – auch durch meinen Vater, der langsam unruhig wird und sich sichtbar schwerer auf den vier dünnen Beinen halten kann – beobachte ich die Szenerie weiter. Da, ein Schlipsträger: Was macht der? Er will seinen Aktenkoffer öffnen, um ein Online-Ticket knitterfrei zu verstauen. Aber wo legt er das Business-Utensil hin, damit nichts rausfällt? Wirklich: auf den Fußboden! Das gibt’s doch nicht. Doch – denn eine andere waagerechte Ablagefläche findet sich in diesem modernen Großstadtbahnhof, den täglich rund 120.000 Menschen ansteuern, nicht. Selbst die rhombusförmigen Abfallbehälter haben in der Mitte eine Spitze nach oben, so dass man nicht einmal da einen Aktenkoffer hinlegen und öffnen könnte.

Alles in allem: Irgendwie haben wir es noch mit mehreren Zwischenhalten zum Zoo geschafft, auch wenn mein Vater inzwischen sehr bockig geworden ist. Ich musste ihm sogar versprechen, dass wir beim nächsten Verwandtenbesuch das Auto und nicht den Zug nehmen werden. Denn da ist serienmäßig eine Sitzgelegenheit eingebaut.

Liebe DB Station&Service AG: Denkt daher bitte bei weiteren Sanierungen und Modernisierungen von Bahnhöfen an den Fachbegriff AUFENTHALTSQUALITÄT. Denn nicht alle Zicken, Böcke und Geißlein sind so fit, dass sie aus dem Zug heraus im Bocksprung auf und davon sind. Sondern es gibt immer mehr Fahrgäste, die sich auch im Bahnhof mal hinsetzen müssen, bevor der nächste Weg beginnt. Also: „Gibt’s im Bahnhof bald mehr Sitze – fänden’s Mensch und Ziege Spitze!“ und ich hätte nichts mehr zu meckern.

Unterstützen Sie die Arbeit des VCD Landesverbandes Elbe-Saale mit Ihrer steuerabzugsfähigen Spende!

Nutzen Sie dazu unser Konto:
VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.
Dredner 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!

VCD Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Elbe-Saale e. V.

Ausblick

Breiter, schwerer, aber vor allem schneller wird der Verkehr, besonders mit dem Auto. Hohe Geschwindigkeiten in allen Bereichen der Mobilität werden allgemein als zielführend angesehen, egal ob Autobahn, Schnellbahntrasse oder Radschnellwege. In der nächsten Ausgabe des Magazins im Dezember wollen wir uns genauer mit dem Ziel der Schnelligkeit und die daraus resultierenden Folgen auseinandersetzen. Und was bleibt von den hohen Geschwindigkeit im Alltag übrig? Wie sehen Alternativen aus? Wie sind wir schnell ohne zu rasen? Zur besinnlichen Weihnachtszeit wollen wir ihnen auch winterliche Reisetipps geben und freuen uns auf Ihre Empfehlungen. Diese und weitere Anregungen können Sie uns gern senden an elsa-medien@vcd.org.

Chefredakteur gesucht

Das Redaktionsteam des Mobilitätsmagazins NEUE WEGE konnte erweitert werden. Weitere Mitstreiter sind gern gesehen, zum Beispiel beim Aktiventreffen. Nun braucht das neue Team auch eine erfahrene Leitung, um die Qualität dieses Mobilitätsmagazins dauerhaft zu gewährleisten und die Erstellung weiter zu professionalisieren. Ab nächstem Jahr ist für das ehrenamtliche Engagement auch eine Aufwandsentschädigung vorgesehen.

Daher wünschen wir uns Deine Unterstützung. Die anfallenden Aufgaben sind dabei vielfältig und werden gern Deinen Vorlieben und Fähigkeiten angepasst: Neben dem Schreiben von Artikeln oder Akquirieren von Autoren geht es in erster Linie um die Organisation und Terminsetzung sowie Kommunikation im Redaktionsteam und mit externen Partnern. Dabei arbeiten wir aber immer als Team zusammen und unterstützen uns gegenseitig.

Vorerfahrungen, Studium oder Ausbildung sind hilfreich beim Einstieg in die Redaktionsleitung, aber keine Bedingung. Wichtig sind Herzblut für eine grüne Mobilität, Begeisterung für den VCD, Talent in Organisation und Freude am Kommunizieren. Alles Weitere kann nach Absprache flexibel gehandhabt werden.

Wer sich also zwischen Altmark, Suhl und Zittau, an Elbe, Elster oder Saale angesprochen fühlt, meldet sich bitte unter **elbe-saale@vcd.org**. Und dank Deiner Mitarbeit kann es schon bald heißen: **NEUE WEGE mit neuem Redaktionsmitglied.**

IMPRESSUM:

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Petersstein weg 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) Matthias Altmann, Laurenz Heine (Leitung), Dr. Thomas Hoscislawski, Clemens Kahrs, Dr. Michael Schmiedel, Gilbert Weise; Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Bildangaben: Hamelner Stadtmarketing und Tourismus GmbH (HMT): Titel; BonAlex [CC BY-SA 4.0], Wikimedia Commons: S. 2.1; Michael Bartnik: S. 2.2; Golden Eyes, Fotografie Leipzig: S. 3; Matthias Altmann: S. 4, 9, 10; Laurenz Heine: S. 6.1, 14.3, 16, 17 ; Verkehrsgesellschaft Hameln-Pyrmont: S. 6.2, 7; Gustav Lieberknecht: S. 11; Andre_de[CC BY-SA 4.0], Wikimedia Commons: S. 12; Gerd Weibelzahl: S. 13, 14.1, 14.2; Michael Schicketanz: S. 15, Falko Stolp: S. 18, 19; 20; Florian Quitzsch S. 22.1, 23; Ingo Zander: S. 22.2, 22.4; Anne-Sophie Berner: S. 22.3; Michael Schmiedel: S. 24

Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig

Druck: Ökoprint Chemnitz. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Redaktionsschluss: 21.07.2017

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 01573.1095146, E-Mail: michlerfrank@web.de

Ich kenne den VCD bereits und werde jetzt VCD-Mitglied.

☐ Ich trete dem VCD bei zum 01. ☐ .2017: *Jahresbeitrag*
☐ **Einzelmitgliedschaft** (mind. 60 Euro) ☐ Euro
☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (mind. 75 Euro) ☐ Euro
Bitte nennen Sie alle Personen im Haushalt.

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

☐ Ich benötige einen **VCD-Schutzbrief**. Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich Informationsmaterial.

Vorname*

Nachname*

Straße und Hausnummer*

Straße und Hausnummer – zweite Zeile

Postleitzahl und Wohnort*

Geburtsdatum

E-Mail

Datum und Unterschrift

*Pflichtfeld, bitte ausfüllen

E0004

Oder ganz einfach online Mitglied werden unter:
www.vcd.org/mitglied-werden.html

Ich möchte den VCD erst einmal näher kennenlernen.

Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich ...
☐ ... die nächsten drei Ausgaben des VCD-Magazins fairkehr
☐ ... ein Infopaket zur Arbeit des VCD
☐ ... ein Infopaket zu den ökologischen Schutzbriefen und Versicherungen mit Sonderkonditionen für umweltverträglichere Autos

Sämtliche persönliche Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte – mit Ausnahme an die VCD Service GmbH und die fairkehr GmbH – findet nicht statt.

Coupon abtrennen, faxen an 030/280351-10 oder per Post senden an:
VCD e.V., Wallstraße 58, 10179 Berlin

VCD Verkehrsclub Deutschland

VCD – der ökologische Verkehrsclub

Stadt.Land.Bus.

Der fährt und fährt und fährt ...

Ab 07. August 2017

Muldental in Fahrt:

Unser **verbessertes** Busangebot

- neue Verbindungen mit mehr Haltestellen
- optimal aufeinander abgestimmte Zeiten für Umsteiger
- Linien im Stunden- und 2-Stunden-Takt
- mehr Fahrten am Wochenende, am Abend und in den Ferien

Fahrpläne unter **www.regionalbusleipzig.de** und **www.thuesac.de**

Unterstützt durch: Freistaat SACHSEN

Eine Gemeinschaftsinitiative von: Landkreis Leipzig, REGIONAL BUS LEIPZIG, THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH Sitz Altenburg, ZVNL, MDV

Zug S BUS