VCD
Verkehrsclub Deutschland

# Elbe-Saale-Journal

für Sachsen
Sachsen-Anhalt
Thüringen &
Nordfranken

# NEUE WEGE

2 | 2007

## Klima und Verkehr

Abs.: VCD LV Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig

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

Mitglieder erhalten 3mal jährlich **NEUE WEGE** und bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift **FAIRKEHR**

# Gartenschau mit zwei Gesichtern

Willkommen zur Bundesgartenschau 2007! Erstmals in Ihrer Geschichte wird die BUGA an zwei Standorten ausgerichtet: Gera und Ronneburg. Bis zum 14. Oktober können Sie zwei gegensätzliche Areale erleben. Der „Hofwiesenpark“ in Gera, nahe dem Hauptbahnhof, zwischen dem frisch sanierten Jugendstiltheater, dem Stadtteil Untermhaus und dem Stadtwald gelegen, bildet einen Kontrast zur „Neuen Landschaft“ in Ronneburg, welche auf dem sanierten Gelände des ehemaligen Uranerzreviers der WISMUT entstand.

Mit dem „Hofwiesenpark“ erhielt Gera einen neuen, 30 Hektar großen Volkspark rund um die Sportareale des Stadions und der Schwimmsporthalle. Er bietet Raum für Wiesen und Staudengärten, regt an zum Flanieren unter alten und jungen Bäumen, lockt die Kleinen mit einem phantasievollen Spielgelände oder die Großen auf flussnahe Wege entlang der Weißen Elster. Blumenfreunde können sich an den 14-tägig wechselnden Hallenschauen erfreuen oder durch den wieder in barocker Gestaltung angelegten Küchengarten des Reußischen Fürstenhauses bummeln.

Große Weiten und neue Landschaftsformen können Sie in Ronneburg entdecken. Nach der Bergbauepoche wurde im wahrsten Sinne des Wortes eine „Neue Landschaft“ auf 45 Hektar entworfen. Die Landschaftsgestaltung der „Lichtenberger Kanten“ nimmt Bezug auf die Geometrie der früheren Abraumhalden. Der Entdeckerturm, der sich je nach Wahl des Besuchers alpinistisch oder bequemer per Treppe besteigen lässt, erinnert an ein bergbauliches Fördergerüst. Die Pyramiden der „Neuen Welten“ stehen symbolisch für die im vergangenen Jahr abgetragenen, landschaftsprägenden Kegelhalden.

Das Tal wellenförmig überspannend, verdankt die 240 Meter lange Holzbrücke „Drachenschwanz“ ihren Namen der prägnanten Form. Sie verbindet das Areal rund um den Rosengarten und das alte Rittergut, das heute eine Ausstellung zur Geschichte des Bergbaues und der Umweltsanierung der WISMUT beherbergt, mit dem Kirschberg, in dessen Arboretum die Baumarten der nördlichen Halbkugel unserer Erde vorgestellt werden.

Beide Ausstellungsorte werden durch das Gessental verbunden. Hier können Sie mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Kremserwagen entspannt unterwegs sein und die Natur genießen. Auf halben Weg lädt das kleine Dörfchen Collis ein, Rast zu machen. Ihr Fahrrad müssen Sie leider am Rande der beiden Kernzonen mit den Ausstellungsarealen abstellen. Innen geht es nur zu Fuß weiter.

Zur BUGA kommen Sie am Besten mit dem Zug. In Kooperation mit dem Veranstalter bietet die DB Regio von allen Bahnhöfen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ein Kombiticket für 22 € an, welches die Anreise mit dem Nahverkehr und den Eintritt verbindet. Ansonsten können Sie zwischen einer Tageskarte für 16 € oder einer Zweitageskarte für 26 € wählen. Die Dauerkarte ist für 80 € zu haben. Für Kinder von 7 bis 15 Jahren gelten jeweils ermäßigte Preise (www.buga2007.de).

Zwischen den beiden Standorten verkehrt für BUGA-Besucher ein kostenloser Buspendel, der auch die zentralen Parkplätze erschließt. Alternativ können Sie mit dem Nahverkehr der Bahn zwischen beiden Städten das Gessental durchfahren. Die Ausstellungsareale liegen nahe der Bahnhöfe. In Gera gelten die 1- und 2-Tageskarten auch als Fahrschein im Nahverkehr. Mit der neuen Stadtbahnlinie 1 können Sie das Geraer Gartenschauareal und das Gessental erreichen.

Nehmen Sie sich Zeit, denn Sie können auch außerhalb der BUGA Interessantes entdecken. Die Werkschau „UN-VERBLÜMT: Otto Dix“ des in Gera geborenen Malers öffnet am 24. Juni in der Geraer Orangerie, die sich direkt am Ausstellungslände befindet. Vom 6. bis 8. Juli wird das traditionelle Festival „Alles Theater“ im Geraer Hofwiesenpark gefeiert. Straßentheater, Kleinkunst, Musik zwischen Klassik, Jazz, Rock und Folk unterhalten dann in bewährter und doch immer wieder überraschender Form Geraer und ihre Gäste (www.gera.de).

Erkunden Sie Gera: Zahlreiche Villen und Jugendstilhäuser künden von der Blütezeit der Industriestadt der Gründerjahre. So können Sie beispielsweise die vom Bauhauslehrer Henry van de Velde erbaute Villa Schulenburg in der Straße des Friedens 120 und den benachbarten Dahliengarten besuchen. Gera beherbergt die erste Gartenstadt Thüringens. Den Gartenstädten widmet das Stadtmuseum aktuell eine Sonderausstellung. Mineralienfreunden sei der Höhler Nr. 188 empfohlen, gelegen unter dem Naturkundemuseum am Nikolaiberg. Die Schau in den Gewölben präsentiert prächtige Mineralien aus der Bergbauregion an einem ungewöhnlichen Ort. Mehr über die Braugeschichte der Stadt erfährt man im benachbarten Museumshöhler. Die Höhler wurden vom 16. bis zum 18. Jahrhundert zur Bierlagerung bergmännisch unter den Kellern der Altstadthäuser angelegt. Rund 250 dieser Tiefkeller mit etwa 9 km Gesamtlänge wurden damals errichtet. Heute vermittelt das Höhlermuseum auf 250 unterirdischen Rundgangmetern Interessantes und Skurriles aus vergangener Zeit.

In Ronneburg lädt die Wismut GmbH am 2. Juni zu einem Tag der offenen Tür ein. Hier können Sie sich vor Ort über Deutschlands größtes Umweltsanierungsprojekt informieren und erfahren u. a., wie die vom Bergbau geprägte Region vor der Ära der Neuen Landschaft aussah und wie im Rahmen der Sanierung sprichwörtlich Berge versetzt wurden (www.wismut.de).

Die Blütenpracht der ersten Bundesgartenschau in Thüringen wird von rund 1.000 einzelnen Veranstaltungen begleitet. Kommen und entdecken Sie die BUGA und die kulturelle Vielfalt der Region.

*Schöne Eindrücke wünscht Ihnen Ihr Jens Schneider*

## EDITORIAL

### In aller Munde ...

... ist dieser Tage das Thema Klima und mit ihm auch der Verkehr. Dessen Emissionen oder die Wirkung der Flächenversiegelung sind plötzlich im öffentlichen Interesse. Es wird über ein Tempolimit und neue Modelle der Kraftfahrzeugbesteuerung diskutiert. „Endlich sind ureigene Themen des VCD aus dem Nischendasein in die gesellschaftliche Beachtung gerückt“, formulierte es die stellvertretende VCD-Bundesvorsitzende Monika Ganseforth im Rahmen der diesjährigen Jahreshauptversammlung des Landesverbandes treffend.

Lassen Sie uns die Chance nutzen, den Sachverstand unseres Verbandes und unserer Mitglieder einzubringen. Es gilt u.a. zu zeigen, wie ein umweltweltfreundliches Verkehrsverhalten und Lebensqualität einhergehen können. Was kann ich selbst zur Klimaentlastung beitragen? Viele kleine Schritte sind Mosaiksteine zum Senken von $CO_2$-Emissionen und fortschreitender Flächenversieglung für neue Straßen. Ein Urlaub ohne Flugreise, der Weg zum Einkaufsbummel mit Bus und Bahn oder der Kauf regionaler Produkte: der eigene Beitrag zur Klimaverbesserung ist für Jede(n) möglich!

Werden Sie zum Beispiel aktiv, wenn es um den Schulweg unserer Kinder geht. Hier werden Grundsteine künftigen Verkehrsverhaltens gelegt. Kinder der „Rücksitzgeneration“ sehen es von klein auf als selbstverständlich an, jeden Weg mit dem Auto zurück zu legen. Die VCD-Aktion „Zu Fuß zur Schule“, die in der Zeit vom 17. bis 21. September stattfindet, soll Kinder anregen, per Pedes oder mit dem Fahrrad zur Schule zu kommen. In Hannover trägt die örtliche Aktion den schönen Namen „Schulbus auf Füßen“. Gewinnen Sie andere Eltern für diese Idee. Mit Informationen und Werbematerial unterstützt der Bundesverband gern Aktive vor Ort. Im Gespräch findet sich die Möglichkeit, den VCD als Verband, der vielfältige Interessen des umweltfreundlichen Verkehrs vertritt, potentiellen Interessenten vorzustellen und neue Mitglieder zu gewinnen.

Unsere Beiträge nehmen unter verschiedenen Blickwinkeln Bezug auf die Thematik Verkehr. In der letzten Ausgabe stand die Binnenschifffahrt im Mittelpunkt. Dass Gütertransport jenseits der Straßen- und Luftwege nicht automatisch eine umweltfreundliche Alternative ist, machten uns Leserbriefe mit Blick auf die Beiträge in der letzten Ausgabe deutlich. Diesen Argumenten wollen wir im Heft ein Podium geben.

Im Regionalteil stellen wir Ihnen den neuen Landesvorstand vor, der zu diesjährigen Jahreshauptversammlung in Leipzig gewählt wurde. Dem neuen Vorstand und allen Aktiven wünsche ich eine erfolgreiche Arbeit und viel Rückenwind für das umweltpolitische Engagement.

Ihr Jens Schneider

**Titelbild:** Für eine gutes Klima in der Stadt auf den Weg gebracht: neuer Straßenbahntriebwagen tritt im Bombardier-Werk Bautzen die Reise nach Dresden an (Foto: Jan Krehl)

## INHALT


| | |
|---|---|
| Seite 2 | Bahn & Kultur |
| Seite 3 | Editorial / Leserbriefe |
| Seite 5 | Magazin |
| Seite 6 | Titelthema |
| Seite 9 | Regional |
| Seite 11 | Lokale Ansprechpartner des VCD |


## LESERBRIEFE

**Zum Titelthema der letzten Ausgabe (Güterverkehr auf dem Binnenschiff) schrieb Dr. Ernst-Paul Dörfler:**

Auf Grund des VCD-Artikels zum Güterverkehr Elbe erhielt ich als Leiter des BUND-Elbeprojektes zahlreiche Echos von VCD-Mitgliedern, die Ihr Unverständnis über diesen Beitrag ausdrückten.

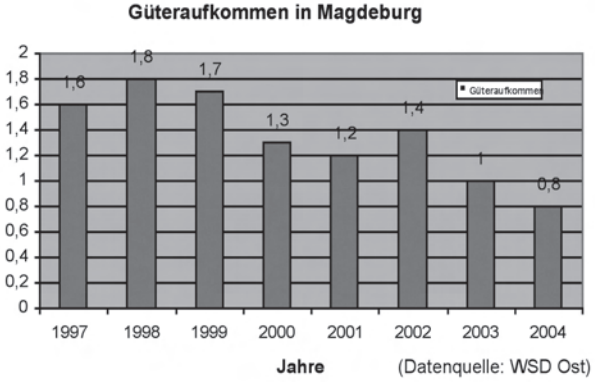
Der Inhalt ist irreführend, weil er Daten von Geesthacht in den Mittelpunkt rückt. In Geesthacht wird die Summe des Güterverkehrs von Elbe, Elbe-Seitenkanal und Elbe-Lübeck-Kanal erfasst, alles andere als repräsentativ für die 500 km lange Mittel und Oberelbe. Die Realität ist eine völlig andere: Der Güterverkehr auf Mittel- und Oberelbe geht seit fast 100 Jahren stetig zurück und beträgt nur noch 1,5 Mio. t/a. Dem stehen Gesamtkosten von 44 Mio. Euro pro Jahr für die Wasserstraße Elbe gegenüber (u.a. für massive technische Eingriffe in Europäische Schutzgebiete ohne Verträglichkeitsprüfung, ein Vertragsverletzungsverfahren in Brüssel läuft).

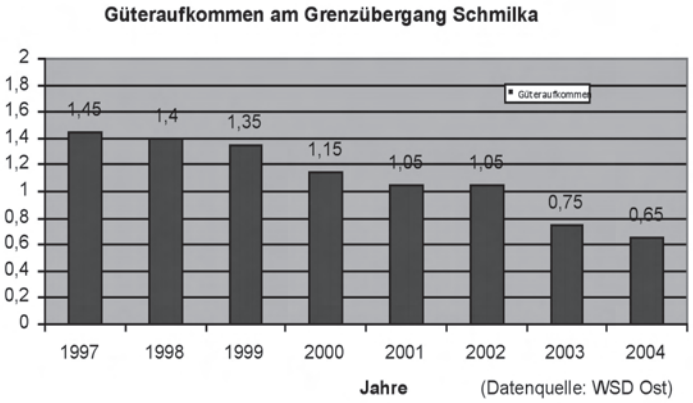
Bürgerinitiativen und Umweltverbände wehren sich seit 15 Jahren gegen die überholte Flusspolitik und den weiteren Verbau der Elbe und Saale zur Wasserstraße, zumal immer öfter das nötige Wasser fehlt und die Baumaßnahmen deshalb nicht zielführend sind. Hinzu kommt die absurde Tatsache, das die Wasser- und Schifffahrtsbehörden den Klimawandel schlicht ignorieren und mit Wassermengen rechnen, die in den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts aktuell waren aber seit über 15 Jahren in der Elbe nicht mehr vorhanden sind.

2006 war nach 2000, 2003 und 2004 ein weiteres Niedrigwasserjahr. Die Elbe war zwischen Dresden und Magdeburg an 106 Tagen auf Grund von Niedrigwasser für Güterschiffe nicht befahrbar. Hinzu kamen wochenlange Schifffahrtssperren wegen Eisgang und Hochwasser. Die Binnenschiffer wandern von der Elbe auf Donau und Rhein ab, wo sie durch die Alpen mehr Wasser zur Verfügung haben. Positiv ist zu werten, dass die Elbe-Häfen die Güter auf die Schiene verlagern konnten.

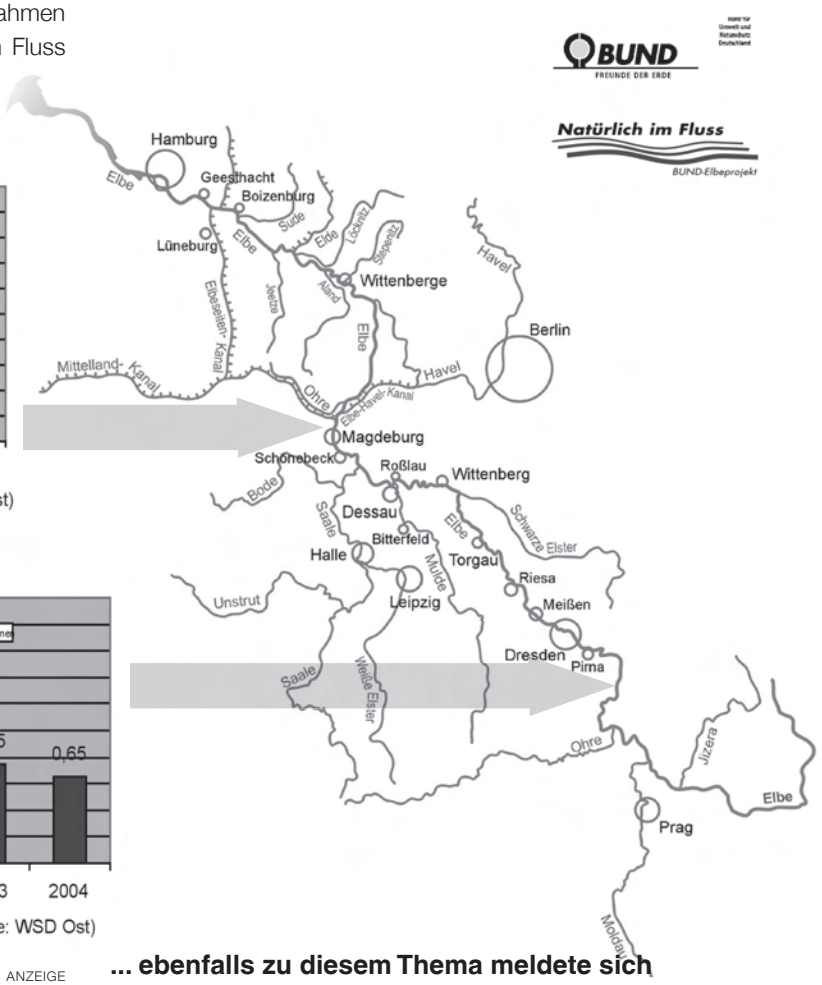
Iris Brunar, Koordinatorin der Umweltverbände in der Internationale Kommission zum Schutz der Elbe stellte fest, dass die vom Bundesverkehrsministerium angestrebte Mindesttiefe von 1,60 m erneut beträchtlich unterschritten wurde und schlussfolgerte, dass der Klimawandel die Elbe erreicht hat. Mit dem Jahr 2006 setzt sich der Trend der letzen Jahre fort, in denen die Elbe an rund 100 Tagen im Jahr Niedrigwasser führte, so dass ihre Fahrrinnentiefe unter dem für den Gütertransport absoluten Minimum von 1,60 m lag. Der BUND resümierte dazu: „Die Baumaßnahmen, die an der Elbe stattfinden, werden das

Ziel der ganzjährigen Befahrbarkeit nicht erreichen, da das nötige Wasser fehlt. Mit der Fortsetzung der Baumaßnahmen werden jährlich Millionen Euro verschwendet und dem Fluss geschadet – ohne Nutzen für die Schifffahrt!“




**Verkehrsaufkommen Mittel- und Oberelbe**




ANZEIGE

**... ebenfalls zu diesem Thema meldete sich Michael Schicketanz:**

*„Mit guter Energiebilanz empfiehlt sich der Güterverkehr auf dem Schiff.“* So steht es im Vorwort von „Neue Wege“ Nr.1/2007 und so steht es wohl auch in vielen Köpfen.

*„Kein anderer Verkehrsträger ist in der Lage, die gleiche Verkehrsleistung so umweltfreundlich zu erbringen wie das Verkehrssystem Binnenschiff/Wasserstraße.“* – so steht’s auf www.wsv.de, der Homepage der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Stand 28.4.2005!) Manches sollte genau gelesen werden. Zum einen steht dort „ist in der Lage“. Es hängt also von Bedingungen ab:

- Eine Einschränkung wird gleich genannt, ein „verhältnismäßig weitmaschiges Verkehrsnetz“. Im mitteldeutschen Raum ist das nur der Mittellandkanal, die Elbe und das Stück Saale bis Halle. – bei pro-elbe heißt es dazu: *„Aufgrund der wesentlich geringeren Netzdichte des Gewässersystems erfordert der Transport per Schiff weitaus häufigere und längere An- und Abtransporte als bei der Bahn, und diese erfolgen meist mit dem Lkw.“* Und Flüsse fließen meist nicht geradeaus. So sind es von Lutherstadt Wittenberg bis Magdeburg auf der Straße etwa 85 km und auf der Elbe etwa 110 !
- *„Für die Entwicklung der Binnenschifffahrt wirkt sich positiv aus, dass der Anteil der größeren Schiffe (Großmotorgüterschiffe) und der Schubschifffahrt sich ständig erhöht.“* (2) Da auf der Elbe schon die bisher dort fahrenden Schiffe viele Tage jährlich nicht fahren können, wirkt sich dies auf der Elbe konkret also nicht positiv aus.

- *„Der Auftrieb des Wassers und die Strömung der Flüsse tragen dazu bei, dass die Transporte der Schifffahrt mit einem minimalen Energieeinsatz durchgeführt werden können."* – Diese Feststellung trifft wohl nur zu, wenn ständig flußab gefahren wird. Dumm nur, dass zumindest das leere Schiff zurück muß. Toll wäre ein Einmalschiff, oder ein Leichtbauschiff, welches zusammengeklappt mit der Bahn wieder zurück transportiert wird…
- Der Energieaufwand für Ausbau, Reparatur und Unterhaltung der „Wasserstraße" ist prozentual auf die Schifffahrt umzulegen.

Der Energieverbrauch hängt also wesentlich davon ab, wie nah Start und Ziel dem Schiff sind, wie viel die Schiffe laden können und auf welcher „Wasserstraße" sie fahren. Anscheinend gibt es dazu fast keine Studien. Die „Mobilitäts-Bilanz" des IFEU von 1999 verglich u.a. den Heizöltransport von einer Hamburger Raffinerie zu einem Heizöllager in Berlin mit Bahn und mit Binnenschiff. Notwendige Rangiervorgänge wurden ebenso berücksichtigt, wie der Energieaufwand für den Schleusenbetrieb. Im Ergebnis benötigt die Bahn im Vergleich zum Schiff nur etwa halb so viel Energie. Noch günstiger schneidet sie bei den $CO_2$-Emissionen ab.
Zum Energieverbrauch der Güterschiffe gibt es anscheinend nur eine Zahl: 1,3 l Diesel/Tonnenkilometer für das Binnenschiff und 1,7 l für die Bahn. Die Zahlen stammen von 1989 und sind dem Bericht der Regierungskommission Bundesbahn vom Dezember 1991 entnommen. – Hier sind also verschiedenste technische Entwicklungen nicht berücksichtigt. Und natürlich ist die Binnenschiffahrt auf der Elbe in den Daten nicht enthalten!
Noch ein kurzer Blick auf die Abgase: Dazu heißt es je nach Quelle: *„Die Binnenschifffahrt ist einer strengen Abgasregulierung unterworfen."* oder auch:*„Bislang gibt es für die Binnenschiffe auch keine Emissionsgrenzwerte. LKW-Motoren werden dagegen aufgrund der strengen Euro-Normen immer sauberer. Hinzu kommt, dass die Flotte der Binnenschiffe mit einem Durchschnittsalter von 48 Jahren recht betagt ist. Ca. 65% ihrer Motoren sind älter als 36 Jahre und entsprechen damit nicht dem Stand der Technik."* (3)
Erinnere ich mich an meine Bootsfahrten auf der Elbe, dann haben alle Binnenschiffe erheblich stinkende Abgasfahnen.
Was folgt aus all dem? Nach derzeitigem Kenntnisstand braucht das Binnenschiff auf der Elbe wohl mehr Energie als die Bahn. Es ist allerdings sehr erstaunlich, dass es anscheinend keine einzige Studie gibt, welche die konkreten Transportmengen auf der Elbe und deren Energieverbrauch bilanziert und zu Bahn und LKW ins Verhältnis setzt.

ANZEIGE

**Insel Usedom, Koserow neue FeWo**
- nur ca.150 m zum Ostseestrand -
Terrasse/Balk., 1-5 P., 2-3 Zi., Kamin,
Ruhige Lage, Bahnhofstransfer, TV,
EBK, Fahrradschuppen, DSL-Internet, Blick ins Grüne
**Ab 29,95 €/Tag www.ihreferien.de 0341/3196200**



## MAGAZIN

### Streckenkalender für Bahnlinie Leipzig – Döbeln

Für die Bahnstrecke Leipzig – Grimma – Döbeln – Roßwein haben der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) und die deutsche Bahn AG einen Streckenkalender herausgebracht, der auf rund 30 interessante Veranstaltungen hinweist und für 14 dieser Veranstaltungen auch konkrete Anreisehinweise mit Bahnfahrplänen gibt. Hintergrund ist ein Projekt zur Fahrgastgewinnung auf dieser Bahnstrecke, das 2006 angestoßen wurde, um die Bedeutung der Bahnlinie als Standortfaktor für das Muldental bewusst zu machen. Dazu zählen auch Kooperationen mit den Gemeinden und mit wichtigen Verkehrszielen und Arbeitgebern sowie Verbesserungen der Busanschlüsse an die Züge. Der Streckenkalender wurde an Haushalte im Einzugsgebiet verschickt und ist u. a. über den MDV oder über die Landratsämter in Grimma und Döbeln erhältlich. Kontakt: MDV-Info-Telefon: 01803.223399.

### Gültigkeit von Thüringen-Ticket und Wochenendticket erweitert

Das Thüringen-Ticket, das werktags ab 9 Uhr und an Wochenenden ganztags für beliebig viele Fahrten in Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt im Nahverkehr der Eisenbahn gilt, hat seinen Anwendungsbereich erweitert. Es gilt nun auch in den Bussen und Straßenbahnen in Mittelthüringen, also z. B. in der Erfurter Verkehrsbetrieb EVAG und der Jenaer Nahverkehrsgesellschaft JeNah, außerdem beim Geraer Verkehrsbetrieb GVB. Das gleiche Ticket wird in Sachsen als Sachsen-Ticket und in Sachsen-Anhalt als Sachsen-Anhalt-Ticket verkauft. Es kostet in diesem Jahr 26 Euro für 5 Erwachsene oder 2 Erwachsene mit allen eigenen Kindern oder 18 Euro für Alleinreisende.
Seit 1. April gilt dieses Ticket auch für Fahrten in das Gebiet des ZVON (Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien) oder aus diesem heraus. Es ist somit auf allen Bus- und Straßenbahnlinien der ostsächsischen Landkreise rings um Bautzen, Görlitz und Zittau gültig.
Auch das Schöne-Wochenend-Ticket (33 Euro für ganz Deutschland, in den Zügen 36EURO) gilt in Erfurt, Weimar, Jena und Gera jetzt im städtischen Nahverkehr.

### Neu: Spezielle Fußgängerstadtpläne

Der Fachverband Fußverkehr (Fuß e.V.) veröffentlicht in Zusammenhang mit dem Pharus-Plan Verlag Fußgängerstadtpläne für verschiedene deutsche Großstädte. Zielgruppe sind sowohl Touristen als auch Einheimische. Plangebiete sind jeweils die erweiterten Innenstädte mit deren Grüngürtel. Besonderheiten dieses Planes besteht im relativ große Maßstab und die Darstellung von Abkürzungen, attraktiven Fußwegeverbindungen, Wegen durch Häuserblöcke und Uferwege. Darüber hinaus sind Wege zu Baudenkmälern, öffentlichen Einrichtungen, Toiletten oder Spielplätzen dargestellt. Bisher sind sechs Pläne erschienen, darunter ein Plan für Dresden, vier weitere sind in Vorbereitung, darunter für Leipzig.
Näheres unter: www.fuss-ev.de/Fussgaenger-Stadtplaene

TITELTHEMA

## Klimaschutz und Verkehr – Können wir Verkehrsteilnehmer das Klima retten?

*Dr. Regine Gerike*

In diesen Tagen ist die Klimaproblematik in aller Munde: Der Stern-Report zu den ökonomischen Folgen des Klimawandels hat weltweit Diskussionen ausgelöst, der IPCC legt neue Ergebnisse vor, der Film „Eine unbequeme Wahrheit“ von Al Gore wird in Schulen gezeigt, sogar die BILD-Zeitung titelt: „Unsere Erde hat Fieber“.
Müssen wir uns Sorgen machen und darüber nachdenken, wie wir uns am besten vorbereiten auf steigende Temperaturen, Trockenperioden etc.? Diese Frage muss man eindeutig mit ja beantworten. In Deutschland sind schon heute deutliche Anzeichen eines Klimawandels zu beobachten, welche sich in Zukunft verstärken werden: Das Wetter wird wärmer, trockener und extremer werden. Hier ist demnach dringender Handlungsbedarf in allen Bereichen der Gesellschaft gegeben.
Der folgende Beitrag hat das Ziel, für den Verkehrsbereich zu zeigen, dass Klimaschutz notwendig, aber nicht schwer ist – im Gegenteil: Es gibt sogar diverse „Win-Win“-Situationen, in denen wir das Klima schützen und gleichzeitig z. B. unseren Geldbeutel schonen. Dies gilt umso mehr, desto eher wir erste Schritte tun.

Die folgenden Fragen will der Beitrag beantworten:

1. Spielt der Verkehrssektor eine relevante Rolle in der Klimaproblematik?
2. Was kann getan werden, damit auch der Verkehr seinen Beitrag zur Bewältigung der Klimaproblematik leistet?

Das nach wie vor wichtigste durch den Verkehr emittierte Treibhausgas ist Kohlendioxid ($CO_2$). Die Menge an emittiertem $CO_2$ ist direkt gekoppelt mit dem Kraftstoffverbrauch: Je mehr (fossilen) Kraftstoff ein Fahrzeug verbraucht, desto mehr $CO_2$ emittiert es und umgekehrt. In Sachsen sind die $CO_2$-Emissionen des Verkehrs von 1996 bis 2002 um ca. 13 % gesunken (ohne Luftverkehr, siehe unten) und haben ein Niveau erreicht, bei dem sie unter unveränderten Rahmenbedingungen in den nächsten Jahren verweilen werden. Eine vom Sächsischen Landesamt für Umwelt und Geologie (LfUG) erstellte Studie prognostiziert für das Jahr 2020 die $CO_2$-Emissionen des Straßenverkehrs mit 85 % des Jahres 2000.
Betrachtet man Gesamtdeutschland, so stiegen die $CO_2$-Emissionen des Verkehrs in den letzten Jahren leicht, eine Tendenz, die sich auch auf globaler Ebene beobachten lässt. Deutschlandweit wird für den Zeitraum zwischen 1995 und 2030 bei unveränderten Rahmenbedingungen ein Anstieg der verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen um 40 % prognostiziert – eine Zahl, die stark durch den Luftverkehr geprägt ist. Für diesen wird eine Verfünffachung der $CO_2$-Emissionen erwartet.
Der Anteil der verkehrlichen $CO_2$-Emissionen an allen Emittenten lag in Sachsen im Jahr 2002 bei 16 %. Dabei wurden für den Verkehr ausschließlich Emissionen einbezogen, die innerhalb des Gebietes des Freistaats verursacht wurden. Sämtliche Emissionen, die von Sachsen außerhalb des Freistaats verursacht wurden, wie z. B. Flugreisen im In- und Ausland, sind nicht enthalten. Weltweit lag der Anteil verkehrlicher $CO_2$-Emissionen an allen Emittenten 2000 bei ca. 25 %.
Die erste zentrale Frage des Beitrags kann damit eindeutig mit ja beantwortet werden: Der Verkehr spielt eine relevante Rolle in der Klimaproblematik. Zudem widersprechen die gegenwärtig zu beobachtenden Entwicklungen der Treibhausgasemissionen dieses Sektors deutlich politisch und wissenschaftlich formulierten Klimaschutzzielen.

Wer kann aber was zur Verbesserung der Situation tun und was sind die Folgen von Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehrssektor?
Zur Beantwortung dieser zweiten zentralen Frage kann auf die klassische Unterteilung von Maßnahmen in Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung sowie die effizientere Abwicklung bleibender Verkehre zurückgegriffen werden.
Die aus Umweltsicht wirksamste Strategie ist es, Verkehre gar nicht entstehen zu lassen. Hier haben Standortentscheidungen einen entscheidenden Einfluss. Ein deutscher Haushalt gibt heute im Durchschnitt 14 % seines Einkommens für Verkehrszwecke aus. Diesen Anteil kann man leicht senken, wenn man seinen Wohnstandort so wählt, dass für die täglichen Wege kein Pkw nötig ist. Eine Monatskarte für den ÖPNV in Dresden kostet gegenwärtig 44 Euro, Fahrrad und Fußverkehre sind noch billiger und fördern zudem die Gesundheit. Durch die sorgfältige Wahl von Wohnstandorten können demnach typische „Win-Win“-Situationen entstehen.
Eine ganz zentrale Stellschraube zur Minderung verkehrlicher Klimawirkungen liegt im Luftverkehr. Ein Flug von Düsseldorf nach Hurghada (Ägypten) und zurück schädigt das Klima mehr als alle Fahrten eines durchschnittlichen Pkw in Deutschland pro Jahr. Jeder vermiedene Flug ist demnach ein Beitrag zum Klimaschutz.
Die Klimawirkungen bleibender Verkehre kann man verringern, indem man sie auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert und/oder Pkw-Verkehre effizienter macht. Allein durch die Änderung des Fahrverhaltens von Pkw-Fahrern können bis zu 25 % Kraftstoff eingespart werden. Eine Schlüsselstelle ist die Anschaffung von Pkw, deren Verbräuche und direkt damit verbunden Klimawirkungen sich stark unterscheiden. Der VCD veröffentlicht jährlich eine Auto-Umweltliste, die eine gute Informationsgrundlage für die Kaufentscheidung ist. Es gibt eine Vielzahl von Ansatzpunkten zur Minderung der Kraftstoffverbräuche bei Pkw (Angabe des Einsparpotenzials in der Nutzungsphase in Klammern): Ge-

wichtsverringerung (12,5 % – 33 %), „Downsizing“ (bis 30 %), Antriebsoptimierung (bis 69 %), alternative Antriebe (bis 30 %), Getriebeoptimierung (bis 8 %), Leichtlaufreifen (bis 7 %), Luftwiderstandoptimierung (bis 12 %).

Alle diese Maßnahmen der „Optimierung des persönlichen Verkehrsverhaltens“ machen sich finanziell und aus Umweltsicht bezahlt. Sie können und müssen unterstützt werden durch staatliche Maßnahmen.
Die TU Dresden hat für den Freistaat Sachsen die Wirkungen eines umfassenden Maßnahmenbündels zur Minderung der Umweltfolgen von Verkehr abgeschätzt, welches Maßnahmen zur Stadtförderung, Verkehrssicherheit, Flächenschutz sowie zum Klimaschutz enthielt. Als besonders klimarelevante Maßnahmen waren z. B. eine $CO_2$-Abgabe, Parkraumbewirtschaftung, Umweltstandards im ÖV, Förderung des Radverkehrs sowie die Förderung kraftstoffsparender Fahrweise und alternativer Kraftstoffe enthalten. Als Ergebnis einer Umsetzung dieser Maßnahmen würden die $CO_2$-Emissionen des Straßenverkehrs für das Jahr 2020 um 21 % unter denen des Trendszenarios liegen. Vergleichbare Szenarien liegen auch für Gesamtdeutschland vor.
Eine Schlüsselrolle in allen derartigen Minderungsszenarien spielen ökonomische Maßnahmen, da diese die Kraftstoffverbräuche und damit die Emissionen von Treibhausgasen besonders wirksam mindern. Preise sind eine ganz zentrale Eingangsgröße für die Kosten-Nutzen-Abwägungen, die jeder von uns bewusst oder unbewusst seinen Verkehrsentscheidungen zugrunde legt. Wird Verkehr teurer, wird weniger nachgefragt. Höhere Preise für Verkehr werden demnach eine unerlässliche Voraussetzung für die Minderung verkehrlicher Klimawirkungen sein. Dies braucht aber kein Anlass zur Sorge sein: Wer heute beginnt, seine Wege zu optimieren (und damit schon heute Geld zu sparen), kann seine Mobilität erhalten oder sogar verbessern, auch wenn Verkehr in Zukunft mehr kosten wird.

Was ergibt sich daraus für die Eingangsfrage: Können wir Verkehrsteilnehmer das Klima „retten“? Das Klimaproblem ist gravierend und langfristig, es ist eine der größten weltweiten Herausforderungen, der wir uns in den nächsten Jahrzehnten gegenübersehen. Niemand kann demnach das Klima „schnell mal retten“. Viele kleine Schritte sind weltweit dafür nötig – heute und in Zukunft. Einen großen Teil dieser Schritte kann und muss aber jeder Einzelne tun. Je eher wir damit beginnen, desto leichter wird es. Heute sind noch Situationen möglich, in denen wir das Klima schützen und gleichzeitig persönliche Vorteile daraus ziehen.

*Regine Gerike ist wissenschaftliche Mitarbeiterin am Lehrstuhl für Verkehrsökologie der TU Dresden.*

## Parksuchverkehr – notwendig oder vermeidbar?

*Matthias Reichmuth*

Um den anerkanntermaßen ungewollten Parksuchverkehr zu vermeiden, werden als Mittel oft noch immer die Vergrößerung der Zahl der Stellplätze oder die Einrichtung von Parkleitsystemen empfohlen, die den Autofahrern den kürzesten Weg zur nächsten freien Tiefgarage weisen.

Dabei werden aber vier Faktoren übersehen:
1. Viele Autofahrer wollen sich gar nicht nach den Parkleitsystemen richten, weil sie auf kostenlose oberirdische Stellplätze hoffen.
2. Wenn Parkleitsysteme nur dann auf den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) verweisen, wenn alle Parkplätze bereits gefüllt sind, kommt dem ÖPNV die Funktion des Lückenbüßers zu statt die Funktion des Hauptverkehrsträgers für innerstädtischen Verkehr.
3. Ein großer Teil des Parksuchverkehrs findet nicht in den Innenstädten statt. Auch in den städtischen Wohngebieten kreisen viele Autofahrerinnen und Autofahrer auf der Suche nach einem freien Platz um den Block.
4. Der Parksuchverkehr konzentriert sich meist auf bestimmte Stunden, manchmal auch nur auf Tage mit besucherstarken Veranstaltungen. Wollte man darauf mit einer Erweiterung des Parkplatzangebotes reagieren, würde dies bedeuten, zusätzliche wertvolle Flächen zu versiegeln, die dann letztlich doch zu den meisten Tages- und Nachtzeiten leer stehen.

Aus der Sicht eines Beifahrers, der selbst kein Auto hat, sind mir einige Besonderheiten aufgefallen, die sich wohl nur mit der Psychologie der Auto fahrenden Bevölkerung erklären lassen. Sie alle beruhen auf einem offenbar unumstößlichen Grundsatz: „Autofahrer hoffen auf einen Parkplatz, der direkt vor der Eingangstür des Zieles liegt.“ Manche spekulieren schon unterwegs, ob es ihnen diesmal gelingt, einen „guten Platz“ zu finden. Andere sehen 100 m vor dem Ziel eine Parklücke, steuern aber nicht hinein, weil es sein könnte, dass sich noch etwas näher dran eine „bessere“ findet – und steuern am Ende nach einer Blockumrundung doch die zuerst entdeckte an. Schließlich gibt es Autofahrer, die jemanden besuchen und – mangels Parklücke vor dem Haus – ihr Auto zunächst etwas weiter weg parken. Während des Abends merken sie dann, dass eine näher gelegene Lücke frei wird, woraufhin sie ihren Pkw umparken, damit er direkt vor dem Fenster steht. Auch eine Fahrzeit von 10 Minuten wird manchmal in Kauf genommen, um von einer Seite des Wochenmarktes einer Kleinstadt auf die andere zu fahren, wo vielleicht ein günstigerer Parkplatz ist – mit dem Ergebnis, dass damit 5 Minuten

Fußweg eingespart werden. In keinem der von mir beobachteten Fälle aus dem echten Leben war übrigens schweres Gepäck im Spiel..
Hier steckt überflüssiger Verkehr! Es ist gesund, zu Fuß zu gehen und sich zu bewegen. Und wenn das Ziel schon zu weit weg ist, um es zu Fuß zu erreichen, dann kann man zumindest einen Teil der Strecke laufen.
Auch für jeden Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel ist es völlig normal, von der Haltestelle noch 300 m zu Fuß zum Ziel zu laufen. Wenn eine Fahrt schon nicht ohne Auto funktioniert, dann sollte man sich wenigstens die letzten 300 m Fußweg gönnen – wer mit diesem Hintergedanken auf Parkplatzsuche geht, vermeidet mindestens die Hälfte des Parksuchverkehrs!
Und für die Innenstädte gilt: Erst wenn klar ist, dass es keine Gratisparklücken an Straßenrändern oder in sonstigen Winkeln gibt, werden die Autofahrer sich durchweg an die Wegeweisung der Parkleitsysteme halten und den Parkplatzpreis als unvermeidlichen Bestandteil ihrer Fahrt einkalkulieren. Erst eine konsequente Parkraumbewirtschaftung schafft auch für die öffentlichen Verkehrsmittel eine faire Ausgangslage beim Preiswettbewerb. Denn um in die Innenstadt der Großstädte zu kommen, gibt es genug Alternativen zum Pkw.

## CityEL – das Elektromobil aus Franken

*Zum Elektromobil führte NEUE WEGE-Redakteur Gerd Weibelzahl ein Interview mit Herrn Nestmeier, Vorstand der CityCom AG aus dem fränkischen Aub bei Würzburg.*

Schildern Sie kurz die geschichtliche Entwicklung Ihrer Firma.
Die Idee für das Fahrzeugkonzept des CityEL wurde 1985 geboren, als der Großvater des heutigen CityEL von der Firma ELTrans A/S in Dänemark produziert wurde. 1987 wurde der MiniEL, der Vorläufer des heutigen CityEL, das erste Mal in Randers (Dänemark) von der dortigen Firma CityCom Randers A/S produziert. Die damals getätigten Entwicklungsleistungen stellen die Basis für den heutigen CityEL dar. Von 1987 bis 1989 wurde der MiniEL in Dänemark produziert, bis zwischen 1990 und 1995 die Nachfolgegenerationen MiniELCity und CityEL am selben Standort von der CityCom A/S hergestellt wurden. 1995 übernahm die CityCom Elektromobile GmbH das dänische Unternehmen und realisierte mit erheblichen Investitionen Produktion und Vertrieb in Deutschland. 1999 übernahm die neu gegründete CITYCOM AG mit Standort in Aub die gesamte Produktion sowie den Vertrieb und bezog 2001 neue Räume, um Produktions- und Vertriebsbedingungen zu optimieren.

Wie viele Mitarbeiter beschäftigen Sie zurzeit? Wie hoch ist das Umsatzvolumen? Wie hoch sehen Sie die Marktdurchdringung in fünf Jahren?
Mit aktuell 11 fest angestellten Mitarbeitern und 3 Teilzeitkräften werden in diesem Jahr ca. 300 Fahrzeuge gefertigt. Wir sehen aufgrund der Kostenstruktur des CityEL im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen erhebliche Wachstumspotenziale für die nächsten Jahre mit einer Vervielfachung des Absatzes. Für 2007 ist ein Umsatzvolumen von ca. 3 Mio. € geplant. Prognosen für die Zeit in 5 Jahren werden aktuell noch nicht ausgegeben.

Stellen Sie kurz Ihr Produkt vor und erläutern Sie die Unterschiede zu einem konventionellen Pkw und zu anderen Elektrofahrzeugen (z. B. Twike oder Hotzenblitz).
Der CityEL ist ein Elektrofahrzeug zwischen Roller und Auto. Im Unterschied zu konventionellen Fahrzeugen fährt der CityEL mit Strom, stößt dabei durch seinen geringen Energieverbrauch aber nur ca. 30g $CO_2$ pro km aus, im Vergleich zu herkömmlichen PKW, die in der Regel deutlich mehr als 150g $CO_2$ pro km in die Luft schleudern, ist dies weniger als ein Fünftel! Als Einsitzer mit Kindersitz unterscheidet er sich von anderen Elektrofahrzeugen wie dem Twike oder dem Hotzenblitz. Auch seine Sicherheit ist derjenigen anderer Elektrofahrzeuge überlegen, da er über eine mit energieabsorbierendem Hartschaum gefüllte Sicherheitsfahrgastzelle verfügt, die bei Unfällen die Aufprallenergie anderer Fahrzeuge absorbiert.

Welche Gründe sehen Sie, dass Elektrofahrzeuge bislang immer noch „Nischenprodukte“ sind? Welche Voraussetzungen müssen gegeben sein, damit Elektrofahrzeuge sich auf dem Massenmarkt durchsetzen?
Zum Einen sind Elektrofahrzeuge noch nicht hinreichend bekannt. Die Allgemeinheit geht oft konventionelle Wege, ohne sich mit alternativen Konzepten wie Elektrofahrzeugen, die bisher auf den Straßen noch in der Minderheit sind, auseinander zu setzen. Hier ist sicher ein wenig Pioniergeist gefragt. Obwohl die Gesamtkosten drastisch günstiger sind als bei herkömmlichen PKW's, ist es wichtig, weitere Maßnahmen zu ergreifen, um den Massenmarkt zu erobern. Zum Beispiel sind Infrastrukturmaßnahmen für umweltfreundliche Mobilität gefragt, die die Politik umsetzen muss, wie die Nutzungsbefugnis für Taxi- und Busspuren sowie kostenlose Parkplätze für Elektrofahrzeuge.

Sehen Sie es als Nachteil für die Marktdurchdringung an, dass der CityEL nur von einer Person genutzt werden kann? Wie kann der CityEL auch für Familien attraktiv gemacht werden?
Der CityEL kann von einer Person mit zwei Kindern genutzt werden kann, so dass oft als Zweitwagen für Familien sehr attraktiv ist. Natürlich wird ein CityEL nicht die Familienlimousine ersetzen können, da durch Leistungsgewicht und Energieverbrauch die ökonomischen sowie ökologischen Vorteile des Elektrofahrzeugkonzeptes schwinden würden, wenn der CityEL für 5 Personen ausgelegt wäre. Dies ist also gar nicht unser Ziel! Da 60 % aller PKW-Fahrten 1-Personen-Fahrten mit einer Fahrstrecke unter 30 km sind, ist der CityEL das ideale Fahrzeug, um diesen Mobilitätsbedarf zu decken, was bereits einen riesigen Markt darstellt.

**Wie sieht die Ökobilanz eines Elektroautos im Vergleich zu einem sparsamen konventionellen PKW (z. B. VW Lupo oder Smart) aus?**
Während der CityEL nur 30g $CO_2$ pro km benötigt, verbraucht ein Kleinwagen ca. 150g $CO_2$ pro km. Der CityEL ist also 5 mal sparsamer als ein konventioneller PKW! Auch der Herstellungsenergieaufwand für den CityEL ist wesentlich geringer als für einen konventionellen PKW, da seine Fahrzeugmasse bei doppelter Nutzungsdauer von ca. 20-25 Jahren nur 20 % derjenigen eines PKW ausmacht.

**Der CityEL als Leichtfahrzeug bewegt sich im Mischverkehr mit konventionellen Pkw, welche immer schwerer werden. Sehen Sie hier ein Sicherheitsproblem für CityEL-Nutzer bei Kollisionen? Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um die Fahrgastzelle bei Kollisionen zu schützen?**
Die Sicherheit des CityEL ist gewährleistet und in Crash Tests sowie realen Unfällen bereits mehrfach bestätigt worden: Da er über ein mit hochenergieabsorbierendem Spezialschaum gefülltes Sanwich-Composite-Chassis verfügt, das bei Unfällen die Aufprallenergie anderer Fahrzeuge absorbiert, wird der CityEL im Falle einer Kollision – unterstützt durch sein geringes Gewicht - einfach zur Seite geschoben. Bei Crash Tests ist uns daher bestätigt worden, dass die Sicherheit des CityEL mit der herkömmlicher Kleinwagen durchaus vergleichbar ist.

## REGIONAL

### Jahreshauptversammlung 2007 des Landesverbandes Elbe-Saale

Am 24. März fand die diesjährige Jahreshauptversammlung des VCD-Landesverbandes in Leipzig statt. Die Grüße des Bundesvorstandes überbrachte die stellvertretende Bundesvorsitzende Monika Ganseforth.
In ihrem Grußwort stellte sie heraus, unser Schwerpunktthema Verkehr und dessen Umweltwirkung durch die Klimadiskussion endlich im Mittelpunkt der gesellschaftlichen Debatte gerückt sei. Der Bundesverband wird diese Thematik schnell inhaltlich besetzen und sich engagiert in die Debatte einbringen. Zum Thema Klima ist der VCD der Verband, hier sei das Engagement vom Bundesvorstand bis zu den Orts- und Kreisgruppen gefragt! Frau Ganseforth kündigte u. a. an, dass weiter öffentlicher Druck ausgeübt wird, um die erhöhten Mehrwertsteuereinnahmen zur Kompensation der Regionalisierungsmittelkürzung verwendet werden.
Die Ziele der Arbeit des Bundesverbandes stimmen auch mit der Zielrichtung im Landesverband überein. In der Diskussion wies Matthias Reichmuth darauf hin, dass eine aktive Mitgliedergewinnung notwendig ist, um vor Ort künftig breiter aufgestellt sein und stärker wahrgenommen zu werden. Mitgliederwerbung bedeute insbesondere Überzeugungsarbeit der einzelnen VCD-Mitglieder, indem auch die Wertegemeinschaft des Verbandes in den Blickpunkt potenzieller Neumitglieder gerückt wird. Die Mitgliederzahl im Landesverband war 2006 leicht gestiegen. Für 2007 werden 100 Neubeitritte angestrebt.
Sowohl die Zahl der Teilnehmer als auch die der Kandidaten für den Vorstand war diesmal größer als in den Vorjahren. Als

Unser neuer Vorstand:

**Karsten Imbrock**
48 Jahre, wohnhaft in Dresden, 2 Kinder
beruflich tätig als Lokführer
VCD-Mitglied seit 1998
Zur VCD-Aktivität: seit 2005 als Vorsitzender im Vorstand

**Matthias Reichmuth**
41 Jahre, 2 Kinder, wohnhaft in Leipzig,
wiss. Angestellter (ÖPNV, Energiewirtschaft)
VCD-Mitglied seit 1988
Zur VCD-Aktivität: seit 1999 im Vorstand, verantwortlich für Vernetzung u. Austausch zwischen Ortsgruppen u. lokalen Ansprechpartnern

**Jana Fischer**
29 Jahre, wohnhaft in Leipzig, Verkehrsplanerin
VCD-Mitglied seit 2005
Zur VCD-Aktivität: seit 2005 im Vorstand;
seit 2005 Mitarbeit in der Redaktion NEUE WEGE

**Jürgen Störch**
44 Jahre, 2 Kinder, wohnhaft in Radebeul,
Fachplaner für Heizung, Lüftung, Sanitär
VCD-Mitglied seit 1991
Zur VCD-Aktivität: seit 1997 im Vorstand als Schatzmeister

**Dorothee Schardt**
27 Jahre, wohnhaft in Leipzig
Studentin der Geographie
VCD-Mitglied seit 2005
Zur VCD-Aktivität: seit 2005 im Vorstand, Länderratsvertretung, (Klima und Verkehr, Öffentlichkeitsarbeit)

**Michael Schicketanz**
48 Jahre, 4 Kinder, wohnhaft in Zahna
Farbenkoch, Umweltdozent, Melanchthonführer
VCD-Mitglied seit 1990
Zur VCD-Aktivität: seit 2005 im Vorstand, Arbeitsschwerpunkte: teilauto, Elbe, Umweltverbund

**Andreas Grimm**
46 Jahre, 2 Kinder, wohnhaft in Erfurt,
Referent im Thüringer Kultusministerium
VCD-Mitglied seit 1989
Zur VCD-Aktivität: seit 2007 im Vorstand

Gäste waren MdB Peter Hettlich (Bündnis 90/ Die Grünen) und MdL Dr. Liane Deike (SPD, umweltpolitische Sprecherin der sächsischen Landtagsfraktion) eingeladen. Mit den beiden Abgeordneten wurde diskutiert, welchen Beitrag die Verkehrspolitik zum Klimaschutz leisten kann. Für Herrn Hettlich liegt einer der Schwerpunkte auf der Verkehrsvermeidung durch verbesserte Raumordnung und Stadt- bzw. Landesplanung.

Auch Änderungen der Grundsteuer oder erhöhte Konsumsteuern wurden debattiert. Frau Dr. Deike stellte Vorschläge des Energieprogramms für Sachsen vor, das nach Abstimmung mit allen Landesministerien zur Beschlussfassung ansteht. Nach ihrer Aussage hat Sachsen zwar eines der dichtesten Straßennetze Deutschlands, dennoch hält sie einen generellen Verzicht auf Straßenneubau nicht für realistisch. Dies wurde von der Mehrheit der Anwesenden kritisiert. Die Mitgliederversammlung setzte sich dafür ein, Flächenneutralität beim Straßen- bzw. Wohnungsbau als eines der künftigen inhaltlichen Ziele zu verfolgen, so dass es perspektivisch keinerlei Stra-ßenneubauten mehr geben soll, sofern nicht an anderer Stelle bisherige Verkehrsflächen im gleichen Umfang renaturiert werden.

### VCD in Halle wieder aktiv

Am 12. Februar 2007 hat sich die VCD-Ortsgruppe Halle nach längerer Pause zum ersten Mal wieder getroffen. Gemeinsam mit dem Gliederungsbeauftragten des Landesvorstands, Matthias Reichmuth, wurde über die derzeitigen Aktivitäten und Möglichkeiten zu deren Verbesserung diskutiert. Als erster Schritt verständigten sich die Teilnehmer auf eine Sprechstunde für VCD-Mitglieder und Interessierte am 3. Montag im Monat mit anschließenden Stammtisch (siehe Seite 13). Der nächste Treff findet am 21. Mai von 19.00 bis 20.00 Uhr im teilAuto-Büro in der Scharrenstraße 9 statt.

### VCD fragt Tagestouristen

Im Rahmen des Kooperationsprojektes zwischen VCD und Mitteldeutschem Verkehrsverbund (MDV) findet in diesem Frühjahr eine Vertiefungsphase statt. An ausgewählten stark frequentierten Ausflugszielen der Region – wie etwa Naumburger Dom, Modellbahnanlage in Wiehe, Burg Gnandstein (Kohrener Land) und Burg Neuenburg (Freyburg/Unstrut) sowie an der Mulde bei Grimma – erhalten Besucher mit der Eintrittskarte einen Kurzfragebogen, um Herkunftsort und Verkehrsmittel der Anreise zu erfragen. Der MDV möchte aus den Ergebnissen ableiten, an welchen Stellen sich eine Änderung der ÖPNV-Angebote an Wochenenden lohnt. Auch Informationsbroschüren des VCD liegen für Interessierte aus.

### Mit Bahn und Fahrrad ins Unstruttal

Die IG-Unstruttalbahn e.V. und der ADFC Erfurt bieten am 8. und 22.7.2007 geführte Radtouren zu Veranstaltungen der Interessengemeinschaft an. Diese beginnen jeweils mit einer Bahnfahrt nach Artern und einer anschließenden Radtour nach Wangen („Arche Nebra“) oder Rossleben. Die Strecke führt teilweise entlang des Unstrutradweges und vorbei an den ehemaligen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten in Gehofen und Donndorf bis nach Wangen (8. Juli) oder nach Rossleben (22. Juli).
Die Tour nach Wangen ist Teil des 2. Aktionstages zum Erhalt der Unstrutbahn, der wie im letzten Jahr mit einer Radsternfahrt aus verschiedenen Orten der Unstrut- und Kyffhäuserregion nach Wangen beginnt. Am Zielort erwartet die Besucher ein abwechslungsreiches Programm ein Podium zur Diskussion. Am 22. Juli ist das zweite Unstrutbahnfest in Roßleben geplant. Unter anderen ist geplant, zu diesem Anlass wieder Züge auf dem Thüringer Teil der Bahn fahren zu lassen.
Treffpunkt für alle Teilnehmer ist für beide Touren am Buchladen im Erfurter Hauptbahnhof um 7:45 Uhr (Abfahrt des Zuges Richtung Artern: 8:06 Uhr vom Bahnsteig 5, Ankunft in Artern ist 9:00 Uhr). Die Fahrkarten sind bitte selbst zu kaufen. Weitere Informationen: über Ralf Kuke (siehe OG Erfurt) oder www. bahnbilder-privat.de

**Impressum:**

| | |
|---|---|
| Herausgeber: | Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig |
| Bankverbindungen: | Geschäftskonto: Kontonummer 574 7376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97 |
| Spendenkonto: | Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung. |
| Erscheinungsweise: | dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten. |
| Auflage: | 2000 Stück |
| Redaktion: | (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth, Jana Fischer, Christian Zschieschang; Beiträge aus Franken: Gerd Weibelzahl (weibelzahl1@aol.com) Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. |
| Gestaltung: | Kassler Grafik-Design, Leipzig |
| Druck: | Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier. |
| Redaktionsschluss der Ausgabe 3/2007: | 11.8.2007, Ausgabe erscheint am 14. September 2007 |
| Anzeigenverwaltung: | Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden Tel. und Fax: 0351/4 51 93 09 oder 01 72/9 22 67 50 E-Mail: michlerfrank@web.de |
| Bildnachweis: | BUGA Gera und Ronneburg 2007 GmbH (1), Schneider (1), CityCom AG (1), Krehl (1/Titelbild). |


ANZEIGE

# KONTAKTE

**VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.**
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19 · 04103 Leipzig
Tel.: 0341/2 15 55 35, Fax: 0341/2 15 55 36
E-Mail: elbe-saale@vcd.org
www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16–19 Uhr · donnerstags 10–12 Uhr
Büroleiterin: Angela Röttger
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19
01157 Dresden, Tel.: 0351/4 21 85 28
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite:
Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org
Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit:
Dorothee Schardt, Leipzig, Tel.: 0341/3 37 39 04
E-Mail: dorothee.schardt@gmx.de

**VCD-Bundesverband**
Kontakt: Kochstraße 27,10969 Berlin
Tel.: 030/28 03 51-0, Fax: 030/28 03 51-10
www.vcd.org

## Unsere Kontakte vor Ort

### Sachsen

**Kreise Bautzen/Löbau-Zittau**
Kontakt: Armin Schubert, Crostau, Tel.: 0 35 92/36 93 61
E-Mail: Ebersbach.uwv@t-online.de

**Ortsgruppe Chemnitz**
Kontakt: Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel.: 03 71/4 01 24 26
E-Mail: VCD-Chemnitz@nietzel.de

**Kreis Delitzsch**
Kontakt: Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 03 42 07/4 15 06
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

**Kreis Döbeln**
Kontakt: Bernd Schöser, Bockelwitz-Altenhof
Tel.: 03 43 21/1 49 21
E-Mail: holzwerkstatt@af-i.de

**Ortsgruppe Dresden**
Kontakt: Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351/4 21 85 28
E-Mail: familie.imbrock@web.de
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr
im Komm-Büro, Umweltzentrum
Schützengasse 18, 01067 Dresden
Tel.: 03 51/49 43-316
E-Mail: dresden@vcd.org

**Kreis Freiberg**
Kontakt: Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 0 37 31/21 25 21
E-Mail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

**Ortsgruppe Leipzig**
Kontakt: Matthias Reichmuth, Leipzig
Tel.: 03 41/9 12 58 57
E-Mail: Reichmuth.Scheibe@web.de
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag
im Monat, 18.30 Uhr (im VCD-Büro,
vgl. Landesgeschäftsstelle)

**Kreis Leipziger Land**
Kontakt: Hans-Martin Schlegel, Zwenkau
Tel.: 03 42 03/4 48 40
E-Mail: hms@brasil-recife.de

**Kreis Meißen**
Kontakt: Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 03 51/8 30 60 35
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

**Kreis Torgau-Oschatz**
Kontakt: Matthias Schulze, Gneisenaustadt Schildau
Tel.: 03 42 21/5 02 06
E-Mail: mail@fotokleber-schildau.de

**Weißeritzkreis**
Kontakt: Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde
Tel.: 0 35 04/61 85 85
E-Mail: jens.grueneliga@web.de

### Sachsen-Anhalt

**Kreis Anhalt-Bitterfeld (bisher: Bitterfeld, Köthen, z. T. Anhalt-Zerbst)**
Kontakt: Christian Zschieschang, Köthen
Tel.: 0 34 96/40 52 27
E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

**Kreis Burgenland (bisher: Burgenlandkreis, Weißenfels)**
Kontakt: Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 034 45/77 28 94
E-Mail: juereuter@t-online.de

**Dessau**
Kontakt: Christoph Erdmenger, Dessau
Tel.: 03 40/6 61 40 82
E-Mail: christoph.erdmenger@gmx.de

**Ortsgruppe Halle (Saale)**
Kontakt: Matthias Albrecht, über teilAuto Halle (S.)
Tel.: 03 45/29 29 7-70
E-Mail: vcd-Halle@teilAuto.net
Treffen: jeden 3. Montag im Monat, 19.00 Uhr im
teilAuto-Stadtbüro, Scharrenstraße 10, Halle

**Kreis Harz (bisher: Wernigerode, Halberstadt, Quedlinburg)**
Kontakt: Peter Lehmann, Wernigerode
Tel./Fax: 0 39 43/60 24 40
E-Mail: Lehmann.Peter@gmx.net

**Ortsgruppe Magdeburg**
Kontakt: Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 03 91/5 57 02 07
E-Mail: Dirk.Polzin@gmx.de

**Salzlandkreis (bisher: Bernburg, Aschersleben-Staßfurt, Schönebeck)**
Kontakt: Markus Senze, Bernburg, Tel.: 0 34 71/30 00 09
E-Mail: Markus.Senze@web.de

**Altmarkkreis Salzwedel**
Kontakt: Eva Stützel, Bandau-Sieben Linden
Tel.: 03 90 00/9 08 75 (p.), 03 90 00/5 12 37 (d.)
E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

**Kreis Wittenberg**
Kontakt: Michael Schicketanz, Zahna
Tel.: 03 49 24/2 02 07
E-Mail: schicketanz@freenet.de

### Thüringen

**Ortsgruppe Erfurt**
Kontakt: Ralf Kuke, Erfurt, Tel.: 03 61/4 21 27 81
E-Mail: r.kuke@onlinehome.de

**Ortsgruppe Gera**
Kontakt: Jens Schneider, Gera, Tel.: 03 65/8 00 23 79
E-Mail: JSchneiderGera@web.de
Treffen: jeden 2. Montag im Monat,
19.30 Uhr im „Podium“, Schloßstraße 1

**Jena**
Kontakt: Uwe Kapell, Jena, Tel.: 0 36 41/22 17 47
E-Mail: UKapell@gmx.de

### Nördliches Franken

**Landesverband Bayern**
Geschäftsstelle: Hessestraße 4, 90443 Nürnberg
Tel.: 0911/47 17 43, Fax: 0911/47 64 73
E-Mail: landesbuero@vcd-bayern.de
www.vcd-bayern.de

**Unterfranken**
Kontakt: VCD-Kreisverband Mainfranken-Rhön e. V.,
Vorsitzender: Christian Loos, Würzburg, Tel.: 09 31/4 04 68 60
E-Mail: wuerzburg@vcd.org
www.vcd-bayern.de/kv/kv_wuerzburg.html

**Coburg**
Kontakt: Rainer Bier, Coburg, Tel.: 0 95 61/234 737
E-Mail: Rainer.Bier@web.de

**Vermissen Sie eine Kontaktadresse für Ihren Landkreis oder in Ihrer Stadt?**

Dann setzen Sie sich bitte mit unserem VCD-Büro (0341/215 55 35) oder mit Matthias Reichmuth (0341/9 12 58 57) in Verbindung, vielleicht können wir Ihnen weiterhelfen!

# Das ist ja InterNETT!

MDV-FAHRTENPLANER:

GANZ INDIVIDUELL, IMMER AKTUELL, ALLES KOMPAKT
INKLUSIVE TARIFAUSKUNFT

Direkt zum Fahrplan und Tarif? Gehen Sie online:
www.mdv.de! Oder Sie wählen das MDV-Infotelefon:
01803 223399 (0,09 €/Min.). Täglich erreichbar!

Im MDV gilt Ihr Verbundticket für Zug Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n