VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

2 | 2008

Arbeit 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**

Vom Renaissance-Kleinod elbaufwärts ins Herz Sachsens...

Der Start unserer diesmaligen Bahn & Kultur-Tour ist das Renaissance-Kleinod Torgau. Im Nordwesten Sachsens an der Elbe gelegen, machte das 18.000 Einwohner zählende Städtchen im vergangenen Jahr mit der Ausstellung „Made in Leipzig“ von sich reden. Im in der Frührenaissance entstandenen Schloß Hartenfels waren über mehrere Monate Werke von Künstlern der Leipziger und Neuen Leipziger Schule ausgestellt. Aber auch abgesehen von dieser international beachteten Kunstausstellung ist sowohl Schloss Hartenfels, der Sitz der ernestinischen Linie der Wettiner, als auch die Stadt selbst sehenswert. Ehe wir von hier aus mit dem Rad elbaufwärts wandern, sei Ihnen empfohlen, am Abend zuvor anzureisen. So könnten Sie nämlich an jedem letzten Samstag im Monat um 21.00 Uhr vom Markt aus an einer Nachtwächterführung teilnehmen, auf der Sie etwas über den Berufsstand des Nachtwächters, vor allem aber über die früheren Sitten, Gebräuche und Ereignisse der Stadt erfahren. (**www.museum-torgau.de**) Für die eher musikinteressierten Leser und Fans der handgemachten Rockmusik bietet sich ein Besuch des Brückenkopfs an. In dem vom IG Rock e.V. betriebenen Veranstaltungsort finden in den Sommermonaten mehrfach open air-Konzerte statt. (**www.brueckenkopf-torgau.de**) Bevor es am ersten Tourtag dann mit dem Rad elbaufwärts geht, könnten Sie den Vormittag in Torgau noch dazu nutzen, sich entweder in der Fischerstraße 11 im Braumuseum über die Geschichte des „Torgisch“, des Torgauer Bieres, zu informieren oder die 163 Stufen des Hausmannsturms im Schloß Hartenfels hinaufzusteigen, um schon mal einen Blick auf das Elbtal und die Route des Tages zu werfen.

Von dort aus geht’s direkt flussaufwärts rechtselbisch durch das kleine Straßendorf Loßwig, vorbei an Weßnig und Kranichau zunächst bis Belgern. Dort kann ein kleiner Zwischenstop eingelegt und auf dem historisch erhaltenen Marktplatz der Roland besichtigt werden. Als dieser noch aus Holz war, wurde er einst von Torgauern gestohlen und in die Elbe geworfen in der Hoffnung, ihn in Torgau wieder an Land holen zu können. Doch der Legende nach soll er dort nicht angekommen sein, weil die Einwohner Belgerns ihn bereits an der Zittermühle wieder aus dem Wasser fischten. Inzwischen besteht er aus schwerem Stein und ist dementsprechend diebstahlsicher. Neben dem Roland ist aber auch die Klosterruine in der Pfarrstraße, ein Ableger des Klosters Buch, sehenswert. Für die gemütlichen Radler geht’s von Belgern nur noch ein paar Kilometer bis Staritz weiter, wo im Biergarten der Pension und Gaststätte Lindenhof eingekehrt und auch übernachtet werden kann. Wer unseren Tourenvorschlag etwas sportlicher gestalten möchte, sollte noch etwa bis Kilometer 35 in Stehla durchhalten. Die idyllisch am Elbbogen gelegene, sagenumwobene Nixenstadt bietet verschiedenen Möglichkeiten der Übernachtung, so auch eine zur Jugendherberge umgebaute Mühle. (**www.strehla.de**)

Am zweiten Tag sollte es bereits in den frühen Vormittagsstunden weiter elbaufwärts gehen. Hier kurz vor Riesa zieht sich die Elbe friedlich in weiten Bögen durch die Landschaft. Riesa selbst lassen wir an uns vorbeiziehen. Es sei denn, Sie sind Nudelgeniesser und wollten schon immer mal die Produktionsstätte der Riesaer Teigwaren besuchen. (**www.teigwaren-riesa.de**) Ab Riesa kann es sowohl rechts- als auch linkselbisch weiter flussaufwärts gehen. Mit zunehmender Nähe zu Meißen, etwa in Höhe von Diesbar, tauchen wir nun ein in das kleinste Weinanbaugebiet Deutschlands, das auf eine 800jährige Tradition zurückblicken kann. Auf den Hängen der kleinen Elbweindörfer der „Sächsischen Weinstraße“ sind u. a. Scheurebe, Kerner oder Traminer zu finden. Es empfiehlt sich also, hier zu verschnaufen, an einer Verkostung der hiesigen Weine teilzunehmen und die Ruhe der Elbhänge zu genießen (**www.meiland.de/elbweindoerfer**).

Der letzte Abschnitt unserer Tour führt nun in das Herz Sachsens, das unter Friedrich dem Streitbaren 1423 zum Zentrum des Kurfürstentums wurde. An diese Residenzfunktion erinnern noch heute der stilreinste gotische Dom Deutschlands sowie der erste deutsche Schlossbau, die spätgotische Albrechtsburg. Auf letzterer wurde 1710 mit der Gründung der Meißener Porzellan-Manufaktur der Grundstein für die weltweite Berühmtheit der Kleinstadt gelegt. Produktionsstätte und Museum in der Talstraße 9 sollten Sie daher auf jeden Fall besuchen. Wer lieber selbst etwas gestalten möchte, kann hier auch Porzellan-Malkurse absolvieren (**www.stadt-meissen.de**; **www.meissen.de**).

Abschließend noch der Hinweis, dass Sie Start- und Zielpunkt am besten mit einem Länderticket (25 € für 5 Personen) aus jeder Richtung unseres Verbandsgebiets erreichen bzw. verlassen können. Streckeninfos zum Radweg finden Sie unter **www.elberadweg.de**.

In diesem Sinne wünscht Ihnen Jana Fischer
Maximale Kultur-ness

EDITORIAL

Arbeit und Verkehr

dieses Begriffspaar lebt verwoben in den verschiedensten Verbindungen. Arbeit verursacht Verkehr, Verkehr beschert Arbeit. Ganz gleich ob Menschen oder Güter zu transportieren oder die dazu nötigen Transportmittel und Verkehrswege herzustellen sind. Verkehr ist eine Dienstleistung, die Anbieter und potentielle Kunden zusammenführt.

Der Verkehr ist jeden Morgen und Nachmittag auch sehr individuell, wenn Millionen im eigenen Auto dem Arbeitsplatz entgegen oder zurück nach Hause streben. Im Verkehr wird Freizeit verbracht und der Verkehr bringt uns in die Freizeit.

Der Verkehr wird weiter wachsen, um die wirtschaftlichen und individuellen Bedürfnisse der Zukunft zu befriedigen, so gibt die regierende Politik die Richtung an. Mehr Verkehr, mehr Arbeit, mehr Wohlstand – eine zwangsläufige Verbindung? Unsere Region ist auf allen Feldern beteiligt: Hier werden Autos, Straßenbahnen, Fahrräder, Triebwagen und sogar Flugzeuge produziert. Aufwändige Autobahnen, Fernstraßen und Bahntrassen werden durch die Landschaft geschlagen und verschaffen der Bauwirtschaft Aufträge. Busse und Bahnen buhlen um die Gunst der Kunden, auf gut ausgelasteten Linien oder eher stiefmütterlich von den Zuschüssen des Schülerverkehrs am Leben erhalten.

Wer intensiver über das Verkehrswachstum nachdenkt, dem wird klar, dass in der mitteldeutschen Region ein Wachstum für andere stattfindet. Bei, abgesehen von wenigen Kernen, schrumpfender Bevölkerung wäre im eigentlichen Sinne nur ein ergänzendes Wachsen notwendig. Aber die Region befindet sich in der Schraubzwinge des immer globaler werdenden Wirtschaftens. Ferne Märkte bringen billiger produzierte Ware zu uns. Während die mittelamerikanische Banane und die spanische Paprika auf dem Weg zu ihrem Konsumenten auf hiesigen Autobahnen reifen und Schiffsladungen asiatischer Schnäppchenware über die Häfen an Nord- und Ostsee zu uns auf den Weg gebracht werden, stöhnt die Republik über Energie- und Lebensmittelkosten. Längst ist deutsches Gemüse im Supermarkt zum Exoten verkommen. Der Kreislauf ist kaum noch zu durchbrechen, selbst Biogemüse, vor Jahren noch eine Domäne fortschrittlicher deutscher Landwirte, kommt heute aus Holland oder über den Brenner in unsere Läden. Auch dafür also wachsen die Verkehrsflächen.

In unserer Region wurde vor Generationen maßgebend daran gearbeitet, das Industriezeitalter mobil zu machen. Lokomotiven aus Chemnitz, Autos aus Zwickau oder Eisenach, Flugzeuge aus Dessau: alle waren Begriffe des Fortschrittes. Heute hingegen bedeutet Fortschritt für mich, sich Gedanken zu machen, wie wir den Verkehr vom stetig steigenden Ressourcenverbrauch und Flächenfraß abkoppeln können. Damit „Made in Germany“ für solche Entwicklungen steht, sollte auch an hiesigen Hochschulen intensiv gelehrt und geforscht werden. Diesen Erfindergeist aus und für die Region wünscht sich

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial / Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 8	ÖPNV
Seite 9	Regional
Seite 11	Lokale Ansprechpartner des VCD

Titelbild: Der Verkehr bietet vielfältige Arbeitsplätze: hier in der Buswerkstatt der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH. (Foto: GVB)

MAGAZIN

„Lachender“ Kleinbus im Test

Am 19. und 20. Februar 2008 testeten die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) AG einen vom französischen Hersteller Gruau angebotenen Kleinbus auf Dresdens Straßen. Der als Microbus bezeichnete Wagentyp bietet Fahrgästen insgesamt 9 Sitz- und 12 Stehplätze. Angetrieben wird die Alukarosse von einem Fiat-Serienmotor mit 1,9 Liter Hubraum und 150 PS. Besonders auffällig ist seine äußere Form. Mit 5,46 Metern nicht besonders lang, dafür recht hoch und breit, wirkt der Microbus optisch nicht gerade stromlinienförmig. Dafür ist an der Seite Platz für eine riesige Tür, ähnlich denen, die man von Standardbussen kennt. Die pneumatische Federung verspricht guten Komfort und kann für Rollstühle oder Kinderwagen sogar abgesenkt werden. Das eigentliche Highlight ist seine Frontpartie. Der gerundete Kühlergrill zwischen den beiden Scheinwerfern verleiht dem Bus beinahe ein „lachendes“ Antlitz. In der Grundversion soll der Microbus rund 125.000 Euro kosten. Ausgerüstet mit einem Panoramadach wäre er eine mögliche Alternative für den Citybus der DVB-Tochter Verkehrsgesellschaft Meißen (VGM) mbH oder für so genannte Quartierbuslinien wie die 79 in Dresden-Übigau. Für eine Entscheidung war der Test allerdings zu kurz. Deshalb laufen aktuell Gespräche, den Microbus für eine längere Testphase nach Dresden und Meißen zu holen.

Hohe Ehrung für Otto Mayer

Dem ehemaligen Geschäftsführer der Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen (NVS), Otto Mayer, wurde das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland verliehen. 1996 wurde der Geehrte an die Spitze

der neu gegründeten NVS Thüringen berufen. In dieser Funktion hat er sich bei der Schaffung verzahnter Fahrpläne zwischen Bahn und Bus sowie gemeinsamer Tarifangebote unterschiedlicher Verkehrsunternehmen auf Straße und Schiene bleibende Verdienste erworben. Dazu gehört die schrittweise Einführung eines integralen Taktfahrplanes in Thüringen ebenso wie die Gestaltung attraktiver Angebote mit modernen und leistungsfähigen Triebwagen.

Leichter zum Cospudener See radeln

Auf der Radroute vom Leipziger Auwald zum Cospudener See wird noch vor der sommerlichen Hochsaison ein Nadelöhr für Radfahrer entschärft: Das „Drängelgitter" am Bahnübergang über die Güterbahn Plagwitz-Markkleeberg wird so umgebaut, dass es auch von Fahrrädern mit Anhänger passiert werden kann. Ein echter Fortschritt für alle Eltern, die ihre Kleinkinder jetzt ohne Umwege per Rad zu einem der wichtigsten Leipziger Naherholungsziele mitnehmen können.

Vorschüler fahren in Leipzig gratis

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) befördern seit April 2008 alle noch nicht eingeschulten Kinder gratis. Da es in Leipzig besonders günstige Schülerjahreskarten gibt, ansonsten aber – außer dem Azubi-Tarif – keine Zeitkarten für Kinder angeboten werden, wurde so jetzt die Benachteiligung von sechsjährigen Vorschulkindern aufgehoben. Bei Kindergartengruppen müssen nun generell nur noch die Erzieher/innen eine Fahrkarte lösen. Leider handelt es sich um einen LVB-Haustarifvertrag, so dass bei fast allen anderen Verkehrsunternehmen im MDV-Gebiet weiter gilt: Fahrkarte ab dem 6. Geburtstag lösen! Einzige Ausnahme (abgesehen von der neuen LVB-Regelung): Kinder unter 15 Jahren, die von ihren Eltern mitgenommen werden, falls die Eltern mit Fahrkarten mit der BahnCard 25 oder 50 reisen, dürfen in den Zügen von DB AG und Connex auch innerhalb des MDV gratis mitreisen.

Neue Fahrgastrechte bei DB Regio

Die DB Regio hat in ihren Zügen bereits plakatiert: Bei Verspätungen gibt es seit Anfang des Jahres eine Entschädigung. Entsprechende Regeln gelten jetzt für den Nahverkehr in Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Bayern und Schleswig-Holstein.

Ein Entschädigungsanspruch besteht ab einer Verspätung von mindestens 60 Minuten. Dann erhält der Fahrgast 25 % des Reisepreises in Form einer Gutscheinkarte erstattet. 50 % gibt es, wenn die Verspätung mehr als 120 Minuten beträgt. Zeitkarteninhaber werden mit 2 Euro (2. Klasse) bzw. 3 Euro (1. Klasse) pauschal entschädigt. Auf der Gutscheinkarte werden durch das Personal des ServicePoints die Verspätung und damit der Anspruch bestätigt. Das muss bis 2 Tage nach dem Verspätungsfall geschehen sein. Anschließend wird die Gutscheinkarte zusammen mit dem benutzten Fahrschein (oder einer Kopie davon) einer Verkaufsstelle der DB vorgelegt. Sofern im Anschluss daran eine Fahrkarte gelöst wird, erfolgt eine Anrechung. in allen anderen Fällen wird ein Gutschein ausgegeben. Kann die Entschädigung nicht über eine Verkaufsstelle der DB abgewickelt werden, erfolgt sie per Post (bei der RAN-Zentrale in Münster(Westf) mit entsprechend langen Bearbeitungszeiten). Der Gutschein kann in allen Reisezentren und „Service stores" innerhalb eines Jahres beim Kauf einer Fahrkarte eingelöst werden. Von der Entschädigung ausgeschlossen sind Fahrscheine, die unterhalb einer Grenze von 4 Euro für die einfache Fahrt bleiben. Grundsätzlich von der Entschädigung durch DB Regio ausgeschlossen sind Verbundfahrscheine, Schülerzeitkarten, Ländertickets und das Schöne-Wochenende-Ticket.

Damit ist sind diese Regeln nur ein Schritt, dem weitere, entschiedenere folgen müssen, nicht nur gegenüber den Fahrgästen, sondern auch zwischen den verschiedenen Eisenbahnunternehmen (etwa bei der Anschlusssicherung).

Bei Betrachtung der Erreichbarkeit der Erstattung kann man feststellen, dass Fahrgäste, die nicht in einer größeren Stadt wohnen (wo es einen ServicePoint gibt) und keinen Internetanschluss besitzen, außen vor bleiben. Sollen Sie erst mit dem Zug zur nächsten Stadt fahren, wo sie den Anspruch geltend machen können? Praktischer wäre es daher, wenn die Zugbegleiter der Bahn die Gutscheinkarten generell vorrätig hätten, wie es in der Vergangenheit hin und wieder im Fernverkehr der Fall war.

Der VCD setzt sich für eine Senkung der zeitlichen Grenzen auf deutlich unter 60 Minuten ein, schließlich entstehen in einem Netz mit Stundentakt wohl wenig Fälle mit Verspätungen von mehr als 60 Minuten. Auch ist nicht einzusehen, warum Verbundfahrscheine anders als Nur-Bahnfahrkarten behandelt werden! Außerdem sollte es möglich sein, an Fahrkartenautomaten sowohl Gutscheine zu erhalten als auch einzulösen. Weiterhin sollten Entschädigungen nach niederländischem Vorbild auch bar ausgezahlt werden können.

Sachen gibt es ...

Im April 2007 verschwand der Bahnhof Ströbeck. Die Deutsche Bahn-Tochter Services Immobilien GmbH, Niederlassung Leipzig, fragte einige Zeit später trotzdem bei der Verwaltungsgemeinschaft Harzvorland-Huy an, ob die Gemeinde Ströbeck nicht Interesse habe, das Empfangsgebäude des Bahnhofes käuflich zu erwerben. Andernfalls werde das Objekt im zweiten Quartal 2008 auf dem Internetportal der Bahn-Liegenschaftstochter allgemein offeriert.

Rückblende: Im Zuge des Ausbaus der Strecke Halberstadt – Wernigerode verschwanden im Bahnhof Ströbeck alle Signalanlagen nebst Stellwerk. Beim Abriss dieses Gebäudeteils sei festgestellt worden, dass das Empfangsgebäude in der Standsicherheit gefährdet sei, begründete die Deutsche Bahn ihre kurzfristig gefasste Entscheidung, dieses gleich mit abzureißen.

Eine Entscheidung mit juristischen Folgen: Weil das Empfangsgebäude unter Denkmalschutz stand, reagierte die untere Denkmalschutzbehörde prompt mit einer Strafanzeige, die später jedoch eingestellt worden sei, weil kein Vorsatz vorgelegen habe, wie der Sprecher der Bahn klarstellt. Die Bahn halte sich ansonsten ja an die geltenden Vorschriften.

Mit der jetzigen Kaufofferte für eine längst verschwundene Immobilie dürfte der Bahn indes ein Ehrenplatz im Buch der besonderen Possen sicher sein, wird vor Ort schon mal gefrotzelt.

Jobtickets – mehr Berufsverkehr in Bussen und Bahnen

Matthias Reichmuth

Die Erfindung ist nicht ganz neu, aber sie setzt sich erst allmählich durch: Arbeitnehmer erhalten für Ihre Fahrt zur Arbeit vergünstigte Monatskarten für die Fahrt mit dem öffentlichen Personennahverkehr – damit wird der öffentliche Verkehr für die Pendler preislich attraktiver als das Auto und die Zahl der Autofahrer im Berufsverkehr geht zurück. Die Unternehmen haben davon auch einigen Nutzen, schließlich können sie die Parkplatzflächen auf ihren Betriebsgrundstücken verringern und weil die Verkehrssicherheit im öffentlichen Verkehr höher ist, wird auch der unfallbedingte Krankenstand etwas sinken. Auch die Pünktlichkeit ist im öffentlichen Nahverkehr besser als ihr Ruf und in der Regel besser als die der Autofahrer. Zugleich können die Unternehmen nach außen hin demonstrieren, dass die Nachhaltigkeit – auch im Berufsverkehr – in ihrer Firmenpolitik eine Rolle spielt.

Die Deutsche Bahn AG hat für Bahnpendler bereits seit längerem bundesweite Regeln für derartige Jobtickets aufgestellt, die für solche Pendler in Betracht kommen, die ausschließlich mit Zügen zur Arbeit fahren. Seit 2007 gibt es auch im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) einen Jobticket-Tarif, für den sich zunehmend mehr Arbeitgeber und Arbeitnehmer interessieren. Im Grundsatz gilt: Alle Abo-Monatskarten (egal für wie viele und welche Tarifzonen) werden um einige Prozentpunkte preisgünstiger, wenn sie als Jobticket über die Firmen abgeschlossen werden, die Rabatte beginnen bei 30 abgenommenen Jobtickets mit 6 % und reichen bis zu Großabnehmern, bei denen mindestens 701 Personen teilnehmen, hier gibt es 11 % Rabatt. Die Rabatte können durch die Beteiligung der Arbeitgeber noch um bis zu zwei Prozentpunkte erhöht werden, wenn also nicht nur die Arbeitnehmer ihren Fahrpreis zahlen, sondern die Arbeitgeber zu jedem Jobticket auch noch einen Zuschuss geben.

Da die Abo-Monatskarten bereits gegenüber den normalen Monatskarten günstiger sind (12 Monate kaufen und 10 bezahlen), ergeben sich durch das Jobticket insgesamt also attraktive Rabatte, selbst bei der kleinsten Variante (6 % Rabatt) liegen die Preise noch niedriger als bei der Jahreskarte, die ansonsten das preisgünstigste Angebot darstellt, bei der aber der ganze Jahrespreis auf einen Schlag im voraus bezahlt werden muss.

Um ein solches Jobticket zu nutzen, muss zunächst der Arbeitgeber mit einem der im MDV zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen einen Rahmenvertrag schließen.

Ebenso wie bei den normalen Abo-Monatskarten gelten die Mitnahmeregelungen (ein Erwachsener und drei Kinder zwischen 19 und 4 Uhr an Arbeitstagen sowie ganztägig an Wochenenden und Feiertagen), die Jobtickets sind aber grundsätzlich personengebunden und nicht übertragbar – wer also das Ticket innerhalb der Familie auch einmal verborgen möchte, für den sind die normalen Abo-Karten die bessere Lösung.

Bernhard Sigwarth von der DB Vertrieb GmbH spricht seit etwa einem Jahr mit den Arbeitgebern der Region, die mit der DB Regio AG dann entsprechende Verträge abschließen können. NEUE WEGE fragte Herrn Sigwarth nach seinen Erfahrungen.

Wie viele Jobticket-Verträge konnten Sie seit 2007 im MDV-Gebiet abschließen?

Wir konnten im Jahr 2007 neun Verträge abschließen. Weitere Unternehmen haben Interesse bekundet, hier sind wir auf einem guten Weg, weitere Verträge abzuschließen.

Ist Ihnen bekannt, ob die Nutzer meist Pendler sind, die schon immer mit Bus und Bahn fuhren und jetzt einfach billiger unterwegs sind oder ist auch die Zahl der bisherigen Autofahrer deutlich gesunken?

Es sind viele Neukunden für den ÖPNV dabei! Durch Standortverlagerungen ergaben sich bei einigen Unternehmen zum Beispiel ganz neue Situationen – da konnten viele Mitarbeiter auf einmal für den ÖPNV gewonnen werden. Insgesamt machen wir häufig die Erfahrung, dass nach einem Vergleich der anfallenden Kosten die Alternative „Auto“ gar nicht mehr in Frage kommt.

Wie gehen Sie mit den Verbundgrenzen um? Können in einem Unternehmen auch MDV-Jobtickets und DB-Jobtickets kombiniert werden?

Um eine größtmögliche Ersparnis zu erreichen, können z. B. zwei Jobtickets kombiniert werden. Ein Beispiel: Ein Mitarbeiter möchte von seinem Wohnort Lutherstadt Wittenberg (außerhalb MDV) mit dem ICE zu seinem Arbeitsplatz in Leipzig (im MDV) fahren. In Leipzig nutzt er für die Wege vom und zum Bahnhof den Bus. Daher benötigt er für die ICE-Fahrt Lutherstadt Wittenberg-Leipzig ein DB Jobticket von Lutherstadt Wittenberg Bf nach Leipzig Hbf und in Leipzig ein MDV Jobticket für den Stadtverkehr Leipzig.

Welche Arbeitgeber dominieren bei den Vertragsabschlüssen – Großunternehmen, Behörden oder Mittelstand?

Unter den Interessenten sind viele Großunternehmen, vielleicht weil deren Potenzial – sprich die Mitarbeiterzahl – höher ist als bei den meisten Behörden oder Mittelständlern. Gemessen an den Umsätzen der Vertragsabschlüsse bisher ist das Verhältnis jedoch ausgeglichen.

Gibt es Möglichkeiten für kleinere Unternehmen, sich einem größeren Rahmenvertrag anzuschließen?

Aufgrund der Recherchen und Erfahrungen während der Akquise schätzen wir das Potenzial, das die kleineren Unternehmen bieten, sehr hoch ein. Da ein Rahmenvertrag für das MDV Jobticket bereits ab 30 Nutzern geschlossen werden kann, ist das Angebot auch für diese Unternehmen geeignet – sie bekommen also einen eigenen Rahmenvertrag.

An wen sollten sich Arbeitnehmer wenden, die ihren Arbeitgeber dazu bringen möchten, einen Rahmenvertrag abzuschließen?

Gern zuerst an mich! Falls der Arbeitgeber selbst nicht unmittelbar Interesse zeigt, kann auch der Betriebsrat unterstützen. Wir haben zum Beispiel Rahmenverträge, die von den Betriebsräten in den Unternehmen abgewickelt wurden. Desweiteren sind wir flexibel und versuchen immer, individuell auf die Belange der einzelnen Firmen einzugehen. Schließlich hat solch ein Jobticket-Rahmenvertrag nur Vorteile für alle Beteiligten: für die Mitarbeiter, die Arbeitgeber und nicht zuletzt für die Umwelt. Die Verbund-Jobtickets beschränken sich übrigens nicht nur auf den MDV – auch in zahlreichen anderen Verbünden werden derzeit Jobticket-Vereinbarungen getroffen, in vielen gibt es sie auch schon. Informationen dazu können gern über mich eingeholt werden.

Können Sie ein Jobticket-Angebot auch für einen Verein wie den VCD machen, so dass Mitglieder, deren Arbeitgeber keine Rahmenverträge abgeschlossen haben, über den VCD in den Genuss eines Jobtickets kommen können?

Dies müsste konkret geprüft und mit dem MDV abgestimmt werden. Bisher stehen Vereine als Vertragspartner nicht im Fokus. Im Einzelfall ist letztlich der Beschluss des MDV bindend.

Kontakt: Bernhard Sigwarth
Kundenberater der Deutschen Bahn
Tel. 0175.1848656 | Fax 069.265 21017
bernhard.sigwarth@db-kundenberater.de

ANZEIGE

Wir wollen es mit Ihnen versuchen – Interessenten bitte melden!

Als ersten Schritt auf dem Wege zu einem VCD-Jobticket sammeln wir ab sofort Interessenten: Melden Sie sich bitte in unserer Landesgeschäftsstelle, wenn Sie an einem personengebundenen Jobticket für den Weg zur Arbeit interessiert sind und

- **entweder im Verkehrsgebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds wohnen (z. B. in Leipzig, Halle, Naumburg, Altenburg, Döbeln, Torgau, Delitzsch oder Grimma)**
- **oder auf Ihrem täglichen Weg die Grenze eines Verkehrsverbunds überschreiten (z. B. von Freiberg nach Dresden)**
- **oder ein Ticket ganz außerhalb von Verkehrsverbünden benötigen (z. B. Köthen–Dessau)**
- **oder mit Zügen des Fernverkehrs pendeln (z. B. ICE auch in Verbünden wie zwischen Erfurt und Weimar)**
- **auch mit der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen (Jena, Weimar, Erfurt) laufen Gespräche, ggf. kommen innerhalb dieses Raumes demnächst Jobtickets in Frage.**

Nicht in Frage kommen derzeit Strecken innerhalb der anderen Verkehrsverbünde (z. B. Oberelbe, Mittel-sachsen) – aber auch das muss nicht immer so bleiben.
Wenn Sie also für Ihre täglichen Strecken auf Bus und Bahn umsteigen möchten oder heute schon das ganze Jahr über Bus und Bahn nutzen – melden Sie sich bitte bei uns, sobald 30 Interessenten zusammen gekommen sind, wird in Gesprächen zwischen DB Vertrieb und MDV geprüft, ob der VCD Vertragspartner werden kann.

Jobmaschine Straßenbau?

Peter Hettlich, MdB und Albrecht Stein

Die Probleme im Osten Deutschlands sind vielfältig. Noch immer haben die neuen Bundesländer erhebliche Wanderungsverluste. Vor allem Frauen und Leute mit akademischen Abschlüssen sehen offenbar die besseren Perspektiven in den alten Bundesländern. Viele vermuten, dass das die Einzüge rechtsextremer Parteien in die Landtage Sachsens, Mecklenburg-Vorpommerns und Sachsen-Anhalts mit verursacht hat. Der Versuche und Ideen diese Probleme zu lösen gibt es viele. Konsens ist: der Osten benötigt wirtschaftliche Entwicklung. Voraussetzung dafür war eine verkehrliche Infrastruktur. Anfang der 90er wurde das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit begonnen. Für ca. 15 Milliarden Euro plante man eine Verbesserung der Autobahn-Infrastruktur als Basis für die Ansiedlung neuer Unternehmen.

Nun entzünden sich am Aus- oder Neubau von Autobahnen spätestens seit den 70er Jahren heftige Diskussionen. Von den Befürwortern werden dabei zumeist Argumente wie die Verkürzung der Fahrzeit und Entlastung der umliegenden Ortschaften ins Feld geführt. Besonders häufig verweisen sie auf positive Effekte für die Wirtschaft und damit auf den Arbeitsmarkt. Kritiker beschränken sich in der Regel auf Umweltschäden und die zusätzliche Belastung von Siedlungsbereichen. Dabei ist die Behauptung, dass Autobahnen Arbeitsplätze schaffen oder erhalten, durchaus umstritten.
In der Studie „Jobmaschine Straßenbau?“ wurde nachgewiesen, dass für thüringische und sächsische Gemeinden Autobahnnähe kein Standortvorteil ist. Gemeinden, die näher an der Autobahn liegen, weisen keine besseren Entwicklungen bezüglich der Arbeitslosenzahlen auf. Kirnitzschtal und Rathen sind zwei kleine Gemeinden in der Sächsischen Schweiz. Die Fahrzeit zur Autobahn beträgt bei beiden ca. 37

Minuten. Während Kirnitzschtal einen Zuwachs von Arbeitslosen um 170 % von 1997 bis 2005 erlebt hat, fiel die Zahl in Rathen um 70 %. Betrachtet man nun die Gesamtheit aller Gemeinden in Thüringen und Sachsen und misst den statistischen Zusammenhang zwischen Autobahnnähe und einigen wirtschaftlichen Parametern, fördert dies Interessantes zu Tage. Für die Gewerbe-, Arbeitslosen- und Bevölkerungsentwicklung ist keinerlei Tendenz erkennbar.
Für strukturähnliche Regionen, wie den anderen ostdeutschen Bundesländern, darf man mit gutem Gewissen ein vergleichbares Untersuchungsergebnis annehmen. Ob ein verstärkter Autobahnausbau den anstehenden Strukturbruch im Osten aufhalten oder mildern kann, ist daher äußerst fraglich. Eine Infrastrukturlücke Ost ist nicht erkennbar. Im Bereich Infrastrukturinvestitionen gibt es ein großes Einsparpotenzial. Würde man nur das Investitionsniveau für den Neubau von Bundesstraßen auf das westdeutsche Niveau senken, könnte jährliche eine halbe Milliarde Euro gespart werden. Diese Mittel werden schließlich dringend für Bildung, Forschung und Entwicklung sowie für die Unterstützung direkter Unternehmensansiedlungen benötigt. Gegen den weiteren Aderlass ostdeutscher Regionen und für nachhaltige wirtschaftliche Perspektiven.

„Verkehrsprobleme von morgen schon heute lösen“ Ein Rückblick auf die Verkehrsbefragung von 1968 in Leipzig

Prof. Dr.-Ing. habil. Kurt Ackermann

Die Bearbeitung des Entwurfs des Generalverkehrsplanes der Stadt Leipzig 1967 offenbarte einige Lücken in den verkehrsplanerischen Grundlagen. Unter anderem war das vorhandene Analysematerial unvollständig und zum Teil auch veraltet. Eine umfassende Erhebung aller Verkehrsarten war deshalb notwendig. Allerdings gab es anfangs wegen des Umfangs gegen die angestrebte Verkehrserhebung von Vertretern der örtlichen politischen Organe und von Seiten der Wissenschaft Bedenken. Schließlich unterstützte die Technische Universität Dresden die Initiative des Büros für Verkehrsplanung (BfV) der Stadt Leipzig. Unter Berücksichtigung voraussichtlicher Rückgabequoten wurde der Stichprobenumfang festgelegt mit jeweils einem Fragebogen pro

- 3 Haushalte
- 5 Dienst- und Betriebsfahrzeuge
- 2 Fahrzeuge des einströmenden Straßenverkehrs
- 3 Fahrgäste der Deutschen Reichsbahn
- 2 Fahrgäste der Leipziger Verkehrsbetriebe
- 1 Fahrgast des Kraftverkehrs.

Die Vorbereitung der Erhebung erfolgte zielstrebig. Dennoch waren der Entwurf der Fragebögen, die Einteilung des Erhebungsgebietes in Verkehrsbezirke, die Einholung der Genehmigungen bei örtlichen und zentralen Organen, die Druckarbeiten, die Einsatzplanung der Zählkräfte, der Versand der Fragebögen usw. mit hohem Zeitaufwand und erheblichen Mühen verbunden.
Eine wichtige Voraussetzung für den Befragungserfolg bestand in der breiten Information der Bürger über Ziel und Inhalt. 1500 Plakate, Diawerbung in 22 Kinos, Pressebeiträge, Rundfunkgespräche, Laufschriften und ein kostenloser telefonischer Auskunftsdienst trugen wesentlich zum Gelingen der anonymen Befragung bei.
Am 16. Mai 1968 fand in Leipzig unter dem anspruchsvollen Motto „Verkehrsprobleme von morgen schon heute lösen“ die umfangreichste städtische Verkehrserhebung in der DDR statt. In die Befragung einbezogen wurden

- 108.000 Haushalte
- 5.600 Dienst- und Betriebsfahrzeughalter
- 30.000 Fahrgäste und
- 8.900 Fahrzeugführer des einströmenden Verkehrs.

Zusätzlich zur Haushaltbefragung wurden Querschnittszählungen des einströmenden Verkehrs an mehr als 50 Zählstellen am Stadtrand und an 18 weiteren Punkten in der inneren Stadt von 5.00 bis 21.00 Uhr durchgeführt.
Der Umfang der Befragung, ihre mehr als halbjährige Vorbereitung (20 Mitarbeiter), ihre Durchführung (am 16. Mai mit 1.000 Studenten der Universität und Mitarbeitern einschlägiger Betriebe), die einjährige Aufbereitung und die Gesamtkosten von der Idee bis zum Vorliegen der Auswertungslisten (ca. 100.000 M) stellten zwar einen sehr hohen Aufwand dar, lieferten jedoch erstmalig komplexe Aussagen zum Leipziger Stadtverkehr, die in den Folgejahren Grundlage für die Generalverkehrsplanung und für zahlreiche partielle Untersuchungen bildeten.

Einige ausgewählte Ergebnisse:

- Die Rückgabequote bei Haushalten betrug 28 % und bei Dienst- und Betriebsfahrzeugen 67 %.
- Im Erhebungsgebiet wurden pro Werktag ca. 1,366 Mio Personenfahrten durchgeführt. Davon entfielen auf den Binnenverkehr 85,2 %, den Quell- und Zielverkehr jeweils 6,6 % sowie auf den Durchgangsverkehr 1,6 %.

- Der Berufsverkehr nahm mit 57 % des gesamten Personenverkehrs den Hauptanteil ein. Der Anteil der Verkehrsarten am Berufsverkehr betrug für

Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB)	78 %
Deutsche Reichsbahn *)	1 %
VE Kraftverkehr	0,5 %
Mot. Individualverkehr (MIV)	10,5 %
Fußgänger/Fahrrad	10,0 %.

Im Winter erhöhten sich die LVB-Werte zu Lasten der MIV- und Fußgänger-/Fahrradanteile.

- Der Reisezeitaufwand im Berufsverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ohne Ein- und Auspendler) betrug für ca. 85 % der Berufstätigen bis zu 45 Minuten. Die Reisezeitverteilung wies folgende Werte (ca.) auf:

< 15 Min.	11 %
15 – 30 Min.	32 %
31 – 45 Min.	42 %
46 – 60 Min.	13 %
> 60 Min.	2 %.

Abschließend wird noch einmal hervorgehoben: Zur Datenbeschaffung gab es 1968 keine Alternative. Die gewonnenen Ergebnisse waren für die Stadt- und Verkehrsplanung der 1970er Jahre und darüber hinaus eine sehr nützliche und solide Grundlage. Jedoch wird bei einer vergleichenden Betrachtung besonders aus heutiger Sicht der Vorzug der an der TU Dresden Anfang der 1970er Jahre entwickelten Wiederholungsbefragung nach dem „System repräsentativer Verkehrsbefragungen“ (SrV) deutlich. Diese Stichprobenmethodik schafft mit wesentlich weniger Aufwand aussagekräftige Ergebnisse. Das BfV der Stadt Leipzig (nach der politischen Wende „Amt für Verkehrsplanung“) hat diese Entwicklung von Anfang an unterstützt und seit 1972 an jedem Durchgang des SrV – inzwischen deutschlandweit und international bewährt – teilgenommen. Das vor 40 Jahren gewählte Motto hat nichts an Aktualität verloren, selbst wenn heute für die Umsetzung von Planungen andere Möglichkeiten vorhanden sind.

*) Der S-Bahn-Verkehr auf dem „Ring“ wurde erst 1969 eingeführt; seit der Frühjahrsmesse 1968 wurde Wendezugbetrieb zwischen Hauptbahnhof und Messegelände angeboten.

ÖPNV

Bus betreibt Bahn im Wittenberger Land

Die der Deutschen regionaleisenbahn GmbH (DRE) gehörende Strecke zwischen Wittenberg–Bad Schmiedeberg wird seit dem Fahrplanwechsel vom Landkreis Wittenberg und dem regionalen Busunternehmen Neuer Wittenberger Busverkehr betrieben. Dies ist in Deutschland bisher einmalig. Mit Uwe Garbe, zuständiger Sachgebietesleiter in der Kreisverwaltung Wittenberg, sprach Michael Schicketanz zum Thema.

Wie kam es eigentlich dazu?

Die Nahverkehrsservicegesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA) bestellte die Strecke mit Fahrplanwechsel zum 9. Dezember 2007 ab. Daraufhin wandte sich der Geschäftsführer der DRE an das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt in Magdeburg, um den Bahnbetrieb auf besagter Strecke aufrechtzuerhalten. Im zuständigen Ministerium fand die Idee positive Resonanz. Hinzu kam der glückliche Umstand, dass der den Straßenpersonennahverkehr in der Region betreibende Neue Wittenberger Busverkehr unter Betriebsführerschaft der Vetter GmbH aus Salzfurtkapelle die fachliche Voraussetzung mitbringt, auch den Schienenpersonennahverkehr zu betreiben.

Die Organisation des Nahverkehrs zeichnet sich durch recht komplizierte Vorschriften aus. Können Sie kurz erklären, wie dieses neue Angebot da eingepasst werden konnte?

Zuerst einmal läuft das Projekt vom 9. Dezember 2007 bis zum 22. August 2008 als Pilotprojekt, das im Einvernehmen mit dem Aufgabeträger, dem Neuen Wittenberger Busverkehr, vom Land Sachsen-Anhalt gefördert wird. Da die Schwellenwerte für eine Ausschreibung während dieser Probephase nicht überschritten werden, war es nicht notwendig, die Leistungen für die Probephase auszuschreiben. Eine anteilige Finanzierung durch den Aufgabenträger ist nicht vorgesehen und wird es auch künftig nicht sein.

Was hat sich für die Fahrgäste finanziell geändert?

Es gibt einen gemeinsamen Tarif für Bahn und Bus. Darüber hinaus werden auch Ländertickets, Zeitkarten und das Schöne-Wochenende-Ticket anerkannt. Inhaber einer BahnCard 25, 50 oder 100 erhalten bei Vorlage derselben einen Einzelfahrschein zum ermäßigten Preis.

Konnte das Bahnangebot in der Kürze der Zeit mit den Busangeboten bzw. den DB-Angeboten verknüpft werden?

Im Grunde genommen ja. Es fahren nun montags bis freitags, außer an Feiertagen, wochentags 5 Züge täglich in jede Richtung. Und dieses Bahnangebot wird durch ein Busangebot bzw. den Anrufbus ergänzt. Damit ist das Angebot dem Grunde nach sogar besser geworden.

Es wurden extra Flyer gedruckt, um die Fahrgäste entsprechend zu informieren und natürlich ist das Gesamtangebot auch in die verschiedenen Fahrplänen aufgenommen.
Während die Anschlussmöglichkeiten mit dem Bus nun besser sind als vorher, könnten die Anschlüsse zu den Zügen der DB AG in Wittenberg noch besser sein. Das Problem ist hierbei, dass zwischen dem Wittenberger Hauptbahnhof und Pratau die DB-Trasse genutzt werden muss. Natürlich sind wir interessiert, auch hier Verbesserungen zu erreichen.

Das derzeit eingesetzte dieselbetriebe Fahrzeug steht nicht gerade für Innovation.

Richtig, es ist etwa 50 Jahre alt. Damit kann ein verlässlicher Fahrplan kaum eingehalten werden. Aber Fahrgäste werden nicht „im Regen“ stehen gelassen. Zurzeit wird bei einem Ausfall des Triebwagens Schienenersatzverkehr gefahren. Denn der Zugbegleiter besitzt zugleich die Berechtigung zum Fahren eines Omnibusses. Sobald aber klar ist, dass der Betrieb über mehrere Jahre gesichert ist, wird sicher ein neues Fahrzeug eingesetzt.

Wo groß ist die Chance, dass das Projekt weitergeführt wird?

Zunächst muss die genaue Kalkulation für den Weiterbetrieb vorliegen. Danach wird es Gespräche zwischen allen Beteiligten geben. Wir hoffen, dass es im Ergebnis dessen eine mehrjährige Finanzierungssicherheit gibt. Schließlich muss dringend in Fahrzeug und Bahnanlage investiert werden. Hoffnung macht uns, dass der derzeitige Betrieb nur etwa die Hälfte des bisher von der DB AG kalkulierten Preises kostet. Vor allem aber ist die Verknüpfung von Nebenstrecken der Bahn mit dem Busverkehr deutlich einfacher, wenn beide denselben Betreiber haben. Wenn das bei uns funktioniert, könnte dies für viele andere Strecken in Deutschland interessant sein.

REGIONAL

Jahreshauptversammlung mit prominenten Gästen

Am 5. April fand die Jahreshauptversammlung des VCD-Landesverband Elbe-Saale erstmals in Erfurt statt. In den modernen Räumlichkeiten der Stadtwerke Erfurt berichteten der Vorstand und die Verantwortlichen der Ortsgruppen zunächst von der Arbeit des Vorjahres. Lutz Dressler wurde ohne Gegenstimmen in den Vorstand nachgewählt, wo er Dorothee Schardt folgt, die zwischenzeitlich die Leitung der Landesgeschäftsstelle in Leipzig übernommen hatte.
Im zweiten Teil der Veranstaltung berichtete der Bundesvorsitzende Michael Gehrmann von den aktuellen politischen Erfolgen des Bundesverbands (z. B. Stopp des Transrapid, Begrenzung der Beimischung von Agrartreibstoffen – zwei langjährige Forderungen des VCD wurden 2008 erfüllt). Auch in der Presse wird der VCD verstärkt zitiert. Dann stellte Volker Heepen, Geschäftsführer der Nahverkehrs-Service-Gesellschaft Thüringen, die bisherige und absehbare Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage in den überwiegend ländlichen Räumen Thüringens dar: So konnte die Zahl der Zugkilometer und der beförderten Personen seit 1996 gesteigert werden, obwohl einige Strecken nicht mehr bedient werden. In den ländlichen Räumen sind Bestellgarantien problematisch, weil die Einwohnerzahl jährlich sinkt. Besonders die dramatischen Rückgänge bei der Zahl von Kindern und Jugendlichen verhindern eine Trendumkehr in der Zukunft. Dennoch will die NVS alle Zielgruppen der Zukunft mit dem ÖPNV-Angebot ansprechen, zu dem auch eine Barrierefreiheit bis hin zum Fahrkartenverkauf zählt. Dass einige Verkehrsunternehmen für Fahrkartenverkäufe am Schalter Zuschläge verlangen, wie aus dem Publikum kritisiert wurde, passt auch nach Heepens Ansicht in dieses Konzept schwerlich hinein.
Andreas Möller, Geschäftsführer der Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH, berichtete anschaulich aus der Praxis, welche Chancen und Risiken er auf dem Weg zu einem integrierten Verkehrsangebot vorgefunden hat, und wie dieser Weg in jeder Region Thüringens anders angegangen wurde. Während es in Thüringen sowohl Vorbilder gibt, an denen alle Verkehrsangebote bestens miteinander verknüpft sind und auch so kommuniziert werden (z. B. in Nordhausen), wird an anderen Übergängen leider noch zu deutlich, dass der Nahverkehr auf der Schiene und auf der Straße von völlig unterschiedlichen Verantwortlichen bestellt wird (z. B. Jena-Göschwitz).
Insgesamt zeigte sich, unter welch schwierigen Rahmenbedingungen die Verantwortlichen für das ÖPNV-Angebot arbeiten müssen und sich in diesem Rahmen dennoch aktiv für Verbesserungen engagieren. Auch der VCD als Sprecher der Fahrgäste hat eine wichtige Rolle, weil aus den Reihen der nicht organisierten Fahrgäste häufig kaum ein Echo auf Veränderungen (z. B. veränderte Tarife) kommt.
Im Anschluss führte Ralf Kuke von der VCD-Ortsgruppe Erfurt die auswärtigen Gäste noch durch die Erfurter Innenstadt, wobei der Ausblick vom Turm der Ägidienkirche den Höhepunkt darstellte.

Tour de Natur 2008

Die 18. Tour, die sich zum dritten Mal in der Trägerschaft der GRÜNEN LIGA befindet, wird ab 26. Juli von Gießen über Marburg durch Nord-Thüringen bis nach Magdeburg führen, wo sie am 9. August endet.
Als Schwerpunkthema wählten die Organisatorinnen diesmal den Klimawandel. Unter dem Motto „Aktiv – Umweltbewegt – Unaufhaltsam. Die Tour de Natur sorgt für prima Klima“ werden die Teilnehmerinnen über die am Weg liegenden Autobahnprojekte A 4 light, A 38 und A 49 debattieren, Streckenstillegungen der Deutschen Bahn AG thematisieren, durch den Nationalpark Hainich und andere Naturschutzgebiete rollen, sowie verschiedene alternative Wohnprojekte und das Elbe-Saale-Camp besuchen.
Mit Kundgebungen, Aufsehen erregenden Aktionen, Vorträgen und Podiumsdiskussionen, Straßentheater, Kleinkunst- und Musikdarbietungen machen die Radlerinnen auf ihre Anliegen aufmerksam.

Erwartet werden wie in den vergangenen Jahren 150–200 Mitradlerinnen im Alter von wenigen Monaten bis über 80 Jahren. Der bunte, laute Tross wird von einer umfangreichen Berichterstattung in verschiedenen Medien begleitet. Da natürlich noch vieles in der Tourplanung offen steht, dürfen wir uns mit Spannung auf die nächste Tour de Natur freuen. Auch freuen wir uns wieder auf eine zahlreiche Teilnahme aller aktiven und veränderungsgewillten Radler und Radlerinnen! Also schon jetzt den Urlaub im Sommer 2008 freihalten! Weitere Informationen zur Tour de Natur unter: www.tourdenatur.net

Landesentwicklungsplan Sachsen-Anhalt

Anlässlich der Ankündigung der Neuaufstellung des Landesentwicklungsplans Sachsen-Anhalt begrüßte der VCD die Absicht des Kabinetts, sich darin auch verstärkt mit den Fragen des Klimaschutzes auseinander setzen zu wollen. Er forderte außerdem einen funktionierenden ÖPNV in der Fläche und die Verkehrsvermeidung als Schwerpunktthemen. Kritisch sieht der VCD die Tatsache, dass die Erreichbarkeit zentraler Orte im Maßstab „Autominuten“ gemessen werden solle.

Demo am Tag gegen den Lärm

Am Mittwoch, den 16. April fand in Leipzig eine Demonstration anlässlich des Tages gegen den Lärm statt. Aufgerufen hatte die IG Nachtflugverbot, gemeinsam mit VCD, FLUG e. V., NABU-Ortsgruppe Partheland und Ökolöwe Umweltbund Leipzig. Verkehrslärm stellt die Hauptlärmquelle in Deutschland dar. Zu Beginn der Veranstaltung machte der VCD deutlich, welche Stoßrichtungen zur Bekämpfung des Verkehrslärms er verfolgt: Neben dem Einsatz leiserer Technologien (z. B. Auswechseln alter Klotzbremsen für Bahn-Güterwagen) sind das die Einhaltung von Ruhezeiten (Nachtruhe, Sonntagsruhe), die Verlangsamung des Verkehrs (die langsamsten Verkehrsteilnehmer sind auch meist die leisesten) und die Verkehrseinsparung (lieber regionale Waren kaufen als solche, die mit dem Frachtflieger kommen, lieber Urlaub in der Nähe als mit dem Flugzeug). Nach einem Demonstrationszug mit rund 1.000 Teilnehmern von der Nikolaikirche bis zum Neuen Rathaus übergab die IG Nachtflugverbot an Umweltbürgermeister Rosenthal die 10 Kernforderungen zum Lärmschutz am Flughafen. Die Stadt sagte zumindest zu, sich in der Fluglärmkommission gegen die Südabkurvung einzusetzen. Mehr unter: www.nachtflugverbot-leipzig.de

Empfehlen Sie jetzt den Wechsel zum VCD!

Der VCD wächst – zwar nicht überall, aber überall dort, wo Sie uns weiterempfehlen. Nie gab es z. B. in Gera, Leipzig, im Saale-Holzland-Kreis oder in den Landkreisen Weimarer Land und Leipziger Land mehr Mitglieder als Ende 2007.

Für Ihren Bekanntenkreis finden Sie sicher ausreichend passende Argumente für einen Beitritt: Für überzeugte Bahnfahrer ist es z. B. gut zu wissen, dass der VCD seinerzeit die Einführung der BahnCard erstritten hat und heute die Kunden des Nahverkehrs in zahlreichen Fahrgastbeiräten vertritt (z. B. DB Regio Sachsen, Verkehrsverbund Mittelsachsen, GVB in Gera, HAVAG in Halle, LVB in Leipzig) – für Streitigkeiten im Fernverkehr betreibt er bundesweit die Schlichtungsstelle Mobilität. So können VCD-Mitglieder ihre Interessen wirksamer vertreten.

Wer auf Fahrrad oder Car-Sharing setzt, wird sich über unsere regionalen Kooperationspartner freuen, die VCD-Mitgliedern Ermäßigungen einräumen. Näheres hierzu erfahren Sie von der Landesgeschäftsstelle aktuell auf Anfrage.

Und wer auch heute auf seinen Pkw nicht verzichten kann, kann vom Autoclub zum VCD wechseln. Beim Stromanbieter liegt der Wechsel längst im Trend, beim Verkehrsclub ist das eben so gut möglich. Alles, was an Pannendienst oder Kfz-Versicherung benötigt wird, finden Sie beim VCD im Internet unter www.vcd-service.de.

Dort sehen Sie auch, dass es Service-Angebote nicht nur für Autofahrer gibt: Hausratsversicherung mit Fahrradversicherung, Auslands-Krankenversicherung, Fußgänger-Rechtsschutz oder Schutzbriefe für Radfahrer: Der VCD bietet allen umweltbewussten Verkehrsteilnehmern den passenden Service.

Genug Gründe also, einen guten Vorsatz in die Tat umzusetzen und auch in der Verkehrspolitik auf Klimaschutz und sozial verträgliche Geschwindigkeiten zu setzen! Hat sich das in Ihrem Bekanntenkreis schon alles herumgesprochen? Falls nein – beitreten geht auch ganz leicht im Internet unter: www.vcd.org/elbe-saale/mitglied/antrag.html

Wir freuen uns auf Zuwachs!

www.vcd.org

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel.: 0341 2155535, Fax: 0341 2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org
www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16 – 19 Uhr und
donnerstags 10 – 12 Uhr
Büroleitung: Dorothee Schardt
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19
01157 Dresden, Tel.: 0351 4218528
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite:
Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org

VCD-Bundesverband
Kontakt: Kochstraße 27, 10969 Berlin
Tel.: 030 280351-0, Fax: 030 280351-10
www.vcd.org

Unsere Kontakte vor Ort

Sachsen

Kreise Bautzen/Löbau-Zittau
Kontakt: Armin Schubert, Crostau, Tel.: 035 92369361
E-Mail: Ebersbach.uwv@t-online.de

Ortsgruppe Chemnitz
Kontakt: Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel.: 0371 4012426
E-Mail: VCD-Chemnitz@nietzel.de

Kreis Delitzsch
Kontakt: Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207 41506,
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Kreis Döbeln
Kontakt: Bernd Schöser, Bockelwitz-Altenhof,
Tel.: 034321 14921, E-Mail: holzwerkstatt@af-i.de

Ortsgruppe Dresden
Kontakt: Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351 4218528,
E-Mail: familie.imbrock@web.de
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 18:30 Uhr im
Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18,
01067 Dresden, Tel.: 03 51 4943-316,
E-Mail: dresden@vcd.org

Kreis Freiberg
Kontakt: Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731 212521
E-Mail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

Ortsgruppe Leipzig
Kontakt: Matthias Reichmuth, Leipzig
Tel.: 0341 9125857
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
Treffen: Hans-Martin Schlegel, Zwenkau
Tel.: 034203 44840
E-Mail: hms@brasil-recife.de

Kreis Meißen
Treffen: Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 0351 8306035
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

Kreis Torgau-Oschatz
Kontakt: Matthias Schulze, Gneisenaustadt Schildau
Tel.: 034221 50206
E-Mail: mail@fotokleber-schildau.de

Weißeritzkreis
Kontakt: Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde
Tel. 03504 618585, E-Mail: jens.grueneliga@web.de

Sachsen-Anhalt

Altmarkkreis Salzwedel
Kontakt: Eva Stützel, Bandau-Sieben Linden
Tel.: 039000 90875 (p.), 039000 51237 (d.)
E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Anhalt-Bitterfeld
Kontakt: Christian Zschieschang, Köthen
Tel.: 03496 405227, E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Burgenlandkreis
Kontakt: Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445 772894
E-Mail: juereuter@t-online.de

Kreis Harz
Kontakt: Peter Lehmann, Wernigerode, Tel: 03943 602440
E-Mail: Lehmann.Peter@gmx.net

Dessau
Kontakt: Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340 6614082
E-Mail: kathrin.werner2610@gmx.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Kontakt: Matthias Albrecht, über teilAuto Halle (S.)
Tel.: 0345 29297-70, E-Mail: vcd-Halle@teilAuto.net
Treffen: jeden 3. Montag im Monat, 19.00 Uhr im
teilAuto-Stadtbüro, Scharrenstraße 9, 06108 Halle

Ortsgruppe Magdeburg
Kontakt: Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391 5570207
E-Mail: Dirk.Polzin@gmx.de

Kreis Wittenberg
Kontakt: Michael Schicketanz, Zahna, Tel.: 034924 20207
E-Mail: schicketanz@freenet.de

Thüringen

Ortsgruppe Erfurt
Kontakt Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0361 4212781
E-Mail: r.kuke@online.de
Treffen: jeden 2. Dienstag im Monat, 20 Uhr
neu: im „Double B“, Marbacher Gasse

NEU

Ortsgruppe Gera
Kontakt: Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365 8311338
E-Mail: vcd-gera@arcor.de
Treffen: jeden 2. Montag im Monat, 20 Uhr
im „Podium“, Schloßstraße 1

Jena
Kontakt: Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641 221747
E-Mail: UKapell@gmx.de

Kreis Saalfeld-Rudolstadt
Kontakt: Dr. Kerstin Bergmann, Rudolstadt.
Tel.: 03672 410181, E-Mail: k.b.rud@web.de

NEU

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!

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: Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth, Jana Fischer, Christian Zschieschang. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig
Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Redaktionsschluss der Ausgabe 3/2008 ist der 08.08.2008, Ausgabe erscheint am 16.09.2008
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351 4519309 oder 0172-9226750, Fax: 0351 3237013, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: GVB, DVB, Siegwarth, Ackermann, Hettlich, Schneider

www.heinrich-hannot.de

Für den Sommer schon Pläne?

Die neuen Faltpläne sind da!

Bestellen Sie die Faltpläne „Fahr Rad!", „Wander Lust!" und „Stadt Bummel!" jetzt kostenfrei – am MDV-Infotelefon unter 01803 223399 und auf www.mdv.de! Übrigens: Ihr Fahrrad können Sie im gesamten Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) kostenlos in den Nahverkehrszügen mitnehmen.

In Mitteldeutschland gilt Ihr Verbundticket für

Zug Tram BUS

ZVNL ... eine ganz neue Schiene

DB BAHN

MDV Einfacher fahr'n