VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

2 | 2010

„Güterverkehr mit dem Binnenschiff – die wirtschaftliche Alternative?“

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**

Summer in the City – 24h L.E.

Von seinen Bewohnern wird das an Weißer Elster und Pleiße gelegene Kleinod kurz L.E. genannt. Mit ihm verbunden sind so klangvolle Namen wie Bach, Bartholdy und Masur. Die letzten Tage der DDR schrieben hier Geschichte. Und der werte Goethe verewigte es als Klein-Paris im Faust, lobend obendrein. Für mich der Gründe genug Ihnen diese liebenswerte Sachsenperle, kurzum „s scheene Leepzsch", mal näher zu bringen und in dieser Bahn&Kultur-Ausgabe Optionen für einen Sommertag in der Stadt vorzustellen. Dazu empfiehlt sich eine Anreise am Vorabend, für dessen Gestaltung Leipzig sicher keine Wünsche offen lässt. Hierfür befragt man am besten ein paar Tage zuvor DAS Portal für Veranstaltungen: www.kreuzer-leipzig.de. Da gibt's nicht nur Infos zu allem Tanzbarem bei Live-Musik oder in den diversen Clubs. Auch sind hier alle aktuell laufenden Filme oder Theaterstücke gelistet, falls der L.E.-Auftakt etwas sanfter sein soll. Der eher traditionell orientierten Leserschaft empfehle ich jedoch ein üppiges Abendmahl in der Originalszenerie Goethes Faust in der Grimmaischen Straße 2–4. Bevor es losgeht, sollte erst einmal ein MDV-Tagesticket erworben werden. Ab drei Personen lohnt sich bereits eine Gruppenkarte für 12 EUR. Ansonsten gibt es Tageskarten für 5 EUR; Kinder zwischen 6–13 Jahren zahlen 3 EUR. (www.mdv.de)

Stadtgewusel oder Ruhe am Wasser

So ein richtiger Sommertag in der Stadt startet natürlich mit einem gemütlichen Frühstück, am besten draußen in der Sonne. Wer gleich in das urbane Flair von gelassenem Gewusel eintauchen will, sollte sich mit den Straßenbahnlinien 10 oder 11 Richtung Markkleeberg Ost/Lößnig (bis Hst. Connewitz Kreuz oder weiter stadteinwärts) begeben und unbedingt einen Platz in einem der vielen Kneipen und Cafés auf der Karl-Liebknecht-Straße ergattern. Die Karli, wie sie liebevoll von den Leipzigern genannt wird, verbindet das Zentrum mit dem Connewitzer Kreuz und ist mit seiner kulinarischen und kulturellen Vielfalt die Hauptschlagader der Südvorstadt. Weil zudem noch viele kleine Läden zum Verweilen einladen, sollte später der Weg ins Zentrum besser zu Fuß als mit einem Leoliner zurückgelegt werden.

Wer den Tag lieber im Grünen beginnt und womöglich mit Kindern unterwegs ist, dem sei das Café Kanal 28 empfohlen. Die kulinarische Kulturfabrik liegt direkt am Karl-Heine-Kanal und bietet am Wochenende entspanntes Frühstücken beim Brunch bis 14 Uhr. Ein Anlegesteg für Paddler ermöglicht obendrein beim Kaffee schlürfen, die Füße ins Wasser zu hängen und für die „Kurzen" gibt's eine eigene Spielfläche direkt neben dem Freisitz. Die einstige Mörtel- und Ziegelfabrik wird am besten vom S-Bhf Plagwitz (Buslinie 60) aus erreicht. Von der Saalfelder Straße führt dann ein Weg kanalbegleitend direkt zum Ziel. Zurück sollte stattdessen über die parallele Spinnereistraße gelaufen und das Baumwollspinnereigelände besucht werden, wo es in den vielen Galerien und Ateliers immer Interessantes zu entdecken gibt. (www.spinnerei.de). Um das Flair des inzwischen von neuen Wohnformen und Kulturszenen überprägten ehemaligen Industrieviertels Plagwitz auf sich wirken lassen zu können, bietet sich für den Rückweg ins Zentrum alternativ zur Fahrt mit der LVB ein Spaziergang am Kanal an.

Noch mal Natur oder doch mal Kunst

Startpunkt für den zweiten Teil des Tages ist die Haltestelle Goerdelerring. Von hier aus sind es für all jene, die nun oder weiterhin lieber ins Grüne wollen, bis zum Clara-Zetkin-Park ebenso etwa 15 Minuten Fußweg wie Richtung Zoo ins Rosental, wo sich August der Starke nur zu gern ein Lustschloß hätte hinbauen lassen. Mehr als die noch heute von der großen Wiese aus erkennbaren Sichtschneisen, die dafür angelegt wurden, ließen die Leipziger Stadtväter des 17. Jh. jedoch nicht zu. Liebhaber klassischer Musik sollten sich für einen Rosental-Besuch übrigens das letzte Juni-Wochenende vormerken, wo das alljährliche „Klassik airleben" stattfindet. Neben einem großen Konzert am Sonnabend darf diesmal am Freitag „Die Fledermaus" auf der eigenen Picknickdecke unter freiem Himmel genossen werden. (www.oper-leipzig.de)

Nur etwa 8 Gehminuten ist das Ziel für alle Kunstliebhaber von der Haltestelle entfernt. Ihr gegenüber gelegen ist das ehemalige Konsument-Warenhaus, das wegen seiner Alu-Außenhaut im Volksmund auch Blechbüchse genannt wird. Es soll in das gerade neu entstehende Einkaufszentrum „Höfe am Brühl" integriert werden, weshalb jene stadtbildprägende Fassade derzeit demontiert ist. Der dadurch sichtbare Hänsel-Sandsteinbau von 1905 entfacht unter den Leipzigern aktuell jedoch erneut Streit um seinen ursprünglich geplanten Abriss und die Wiedernutzung der Außenhaut. Daran nun Richtung Brühl vorbeigelaufen, liegt rechter Hand etwa 500 Meter weiter Ziel und zugleich wohl Mekka all jener, die sich für moderne Kunst interessieren, kurz das MdbK (www.mdbk.de). Und dazu sei verraten, dass derzeit Neo Rauch, einer der bekanntesten Vertreter der in den letzten Jahren weltweit Aufmerksamkeit erfahrenen Neuen Leipziger Schule, ausstellt. Zeitgleich mit der Pinakothek in München werden seine meist großformatigen Gemälde aus den letzen beiden Jahrzehnten bis 15. 8. 10 gezeigt.

In diesem Sinne
wünscht Ihnen Jana Fischer
Maximale Kultur-ness!

EDITORIAL

Mitmachen im VCD ist toll!

... so stand es auf einer der Folien zum Rechenschaftsbericht des Vorstands bei der Jahreshauptversammlung in Freiberg zu lesen. Dahinter steckt aber keine leere Floskel – es sind offenbar tatsächlich immer mehr Menschen, denen es Spaß macht, sich beim VCD zu engagieren. Natürlich kann jeder seine Zeit mit 1000 anderen Dingen verbringen. Aber wer hat schon ein gutes Gefühl dabei, nach dem Ende des Superwahljahres die Politiker ihre Politik machen zu lassen und ansonsten als Konsument abzuwarten, was das Einkaufszentrum an Waren und die Fernsehsender an Programm zu bieten zu haben? Soll die Stadtverwaltung wirklich mehr Geld in Parkhäuser als ins Radverkehrsnetz investieren? Soll die Bahn wirklich das Angebot nach Thüringen und Sachsen im Dezember verschlechtern? Bei solchen Fragen lohnt sich die Einmischung, und der VCD ist dafür die geeignete Plattform.

An mehreren Artikeln im Heft wird das deutlich: So hat sich unter Leitung von Clemens Kahrs spontan eine Arbeitsgruppe aus Bahnnutzern und Fachleuten zusammengefunden, die ein Positionspapier zum Bahnverkehr erarbeitet haben, als sich die Kürzungspläne der Bahn im Fernverkehr abzeichneten. Dieses alternative Konzept zeigt auf, wie auch bei weniger verfügbaren Neigetechnik-ICE-Zügen das Gesamtangebot in Sachsen, Thüringen und Sachsen-Anhalt nicht nur gehalten, sondern vielerorts noch verbessert werden kann. Lesen Sie dazu den Artikel von Clemens Kahrs auf Seite 7.

In Freiberg hat sich im März nicht nur die Jahreshauptversammlung getroffen, sondern auch die Ortsgruppe Mittelsachsen gegründet. Lesen Sie dazu den Bericht von Elke Richert, mit welchen Freiberger Verkehrsthemen diese ihre Arbeit aufgenommen hat. Auch im Burgenlandkreis wurde inzwischen die Gründung einer Ortsgruppe eingleitet – Jürgen Reuter schreibt, wie er dabei vorgegangen ist.

Auch die Mitgliederzahlen des VCD Elbe-Saale steigen, allerdings noch eher langsam (um ca. 5 % in zwei Jahren). Die finanzielle Situation ist aber noch immer kritisch – wir brauchen nicht nur engagierte Aktive, sondern auch mehr einfache Mitglieder, die unsere Arbeit durch ihren Mitgliedsbeitrag unterstützen und wir brauchen Spenden, um z. B. dieses Heft, das auch ehrenamtlich erstellt wird, weiter drucken und verschicken zu können.

Aber auch in diesem Heft befassen wir uns nicht nur mit uns selbst: So wirft Herr Dr. Breimeier einen Blick auf die Wettbewerbssituation zwischen Güterbahn und Binnenschiff aus ökomischer Sicht und im Interview erläutert Sabine Stiebale vom Geraer Verkehrsbetrieb, wie in Gera die MobilLotsen eingeführt wurden.

So hoffen wir, dass auch in diesem Heft für alle Leserinnen und Leser wieder etwas Interessantes dabei ist und wünschen damit viel Spaß –

Ihr Matthias Reichmuth

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 3	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 7	Bahn
Seite 9	ÖPNV
Seite 10	Regional
Seite 11	Lokale Ansprechpartner des VCD

Titelbild: Der Güterverkehr mit dem Binnenschiff auf der Elbe: Mit Blick auf paralle Bahntrassen und häufige Niedrigwasserprobleme erscheint ein Ausbau von Elbe und Saale wenig sinnvoll. Foto: Michael Schicktanz

EDITORIAL

BÜROLEITUNG GESUCHT!

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V. sucht zur Entlastung des ehrenamtlichen arbeitenden Vorstands ab 1. 10. 2010 eine neue Büroleitung in unserer Landesgeschäftsstelle in Leipzig für unsere regulären Öffnungszeiten.

Zu Ihren Aufgaben gehören:
1. Erledigung eingehender Post, Anrufe und E-Mails
2. Beratung von Kundschaft über den VCD
3. Erledigung anfallender Recherche- und Sekretariatsaufgaben in diesem Zusammenhang
4. Kontaktpflege zu verschiedenen internen und externen Stellen
5. Teilnahme an Vorstandssitzungen

Näheres im Internet unter **www.vcd.org/elbe-saale**

Ihre Bewerbungsunterlagen richten Sie bitte bis zum 30.6.2010 an:
VCD Elbe Saale e. V. | Grünewaldstraße 19 |
04103 Leipzig oder per E-Mail an: elbe-saale@vcd.org

BITTE UM UNTERSTÜTZUNG

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,
NEUE WEGE sind nicht nur das „Sprachrohr“ des VCD Elbe-Saale, sondern auch ein wichtiges Forum für die Verkehrspolitik in unseren Ländern. Leider bindet die Zeitschrift mehr finanzielle Mittel als der Landesverband langfristig bereit stellen kann, um die Zeitschrift in der bisherigen Qualität und Quantität aufrecht zu halten.
Daher wendet sich der Vorstand heute an Sie mit der Bitte, durch eine Spende den Bestand unseres VCD-Journals zu sichern. Uns fällt dieser Aufruf nicht leicht, da die Mitglieder bereits ihren Vereinsbeitrag zahlen. Da wir aber wissen, dass NEUE WEGE auch von vielen Nichtmitgliedern gelesen werden, wenden wir uns hiermit ausdrücklich an alle Leser: Tragen Sie mit Ihrer Spende dazu bei, dass wir auch weiterhin „NEUE WEGE“ in der Verkehrspolitik aufzeigen können! **Spendenkonto** Nr.: 105 747 376
Sparda-Bank Berlin eG | BLZ 120 965 97
Verwendungszweck „NEUE WEGE“

VCD testet Bahnhöfe im VVO-Gebiet

In ihren Publikationen nennt die Deutsche Bahn AG „Wohlfühlbahnhöfe“ ihr Ziel. Doch wie kundenfreundlich sind unsere Bahnstationen wirklich? Welche Bereiche bergen noch Verbesserungspotenzial?

Um auf Missstände im Bereich Service, Sicherheit und Sauberkeit ebenso wie auf positiv umgesetzte Beispiele in diesen Bereichen hinzuweisen, hat sich die Ortsgruppe Dresden das Ziel gesetzt, alle 125 Bahnhöfe und Bahn-Haltepunkte im Gebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) auf diese Kriterien hin zu prüfen. Die Ergebnisse des Bahnhofstests sollen veröffentlicht und auch der DB Station & Service AG vorgelegt werden, die für den Betrieb der Bahnhöfe verantwortlich ist.

Überprüft werden dabei folgende Kriterien:

- Erscheinungsbild von Bahnhofsvorplatz und Empfangsgebäude außen
- Erscheinungsbild des Empfangsgebäudes innen
- Erscheinungsbild und Ausstattung der Bahnsteige und Bahnsteigzugänge
- Barrierefreiheit
- Verknüpfung von Bahn und Bus
- Fußgängerfreundlichkeit
- Fahrradfreundlichkeit
- PKW-Fahrer-Freundlichkeit
- Fahrgastinformationsmöglichkeit und Fahrkartenausgabe

Jeder Punkt gliedert sich in mehrere Unterpunkte. Bei der Bewertung werden die Anforderungen an Hauptbahnhöfe, Bahnhöfe und Haltepunkte unterschiedlich berücksichtigt.

Im April beschäftigten sich die aktiven Mitglieder der Ortsgruppe Dresden mit der Formulierung der Anforderungskriterien und der Erstellung eines Leitfadens für die Prüfer. Die Ortsgruppe ist dankbar für Hinweise auf besonders gelungene Bahnhöfe, auf Missstände und Lösungen. Außerdem werden Freiwillige gesucht, die sich gerne nach einer Einweisung zwei bis drei Tage Zeit nehmen, um bestimmte Stationen zu bewerten. Fahrscheine werden gestellt.

Kontakt über: dresden@vcd.org

Radshow für den Klimaschutz

Umfragen bestätigen, dass die meisten Menschen bereit wären, öfter mit dem Rad zu fahren. Scheinbar banale Barrieren stehen dem Umstieg auf das Fahrrad allerdings häufig im Weg. Damit das nicht so bleibt, reist bis September eine bundesweite Radshow unter dem Motto „Dein Rad zählt – für mich. für dich. fürs klima” an zwanzig verschiedenen Stationen in Deutschland. Zur Radshow gehört ein Parcours, auf dem die Verbraucher verschiedene Fahrrad-Modelle testen können – von Citybikes über Rennräder bis hin zu den neuen Elektro-Fahrrädern mit Motorunterstützung. Ein Klima-Triathlon aus Geschicklichkeitsfahren, Radtaschen-Wettpacken und Zeit-Duschen mit regenfester Radkluft verspricht viel Spaß. Darüber hinaus gibt es eine persönliche Typberatung und ausführliche Informationen zu Ausstattung und Technik. Nach dem bundesweiten Auftakt, der am 25. April 2010 in Erfurt stattgefunden hat, sind noch folgende Stationen in Sachsen und Sachsen-Anhalt geplant:

- 29.5.2010 von 10–18 Uhr zum Fahrrad- und Umwelttag auf dem Marktplatz in Halle
- 21.8.2010 von 10–20 Uhr und 22.8.2010 von 10–18 Uhr auf dem Bahnhofsvorplatz in Weißenfels zum Sachsen-Anhalt Tag
- 3.9.2010 beim Tag der Sachsen in Oelsnitz/Erzgebirge

LVB ändert Busnetz

Die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) werden wesentliche Teile ihres Busnetzes ab dem 10. Oktober 2010 verändern. LVB-Geschäftsführer Ronald Juhrs stellte am 12. April die Grundzüge der Busnetzreform „Netz 2010 – Einfach mehr Bus“ beim Frühjahrsempfang der VCD-Ortsgruppe Leipzig vor. Insgesamt wird die Zubringer- und Erschließungsfunktion der Busse verbessert, auch mit Blick auf die zukünftigen S-Bahn-Stationen des City-Tunnels. Im Stadtteil Grünau, der entgegen dem Leipziger Trend deutliche Einwohnerrückgänge verzeichnet, werden im Gegenzug zwei Straßenbahnabschnitte von einem 5-Minuten-Takt auf den 10-Minuten-Takt umgestellt. Die LVB erwartet durch das Konzept mehr Fahrgäste und dadurch mehr zusätzliche Einnahmen als Mehrkosten durch die erweiterten Angebote.

Flexible Zeitkarten bald auch beim MDV?

Warum gibt es im MDV anders als in Gera oder Dresden keine Zeitkarten, die ab Entwertung einen Monat oder eine Woche lang gelten? In Halle, Leipzig oder Altenburg gelten Monatskarten bislang immer vom Monatsersten an und Wochenkarten ab Montagmorgen. Eine Flexibilisierung hatte der VCD im Fahrgastbeirat der LVB bereits vor längerem gefordert. Nun kam der Gedanke auf Initiative der FDP-Stadtratsfraktion und mit Unterstützung des Tourismusgewerbes neu in die Diskussion – und die Verkehrsunternehmen im MDV prüfen, was machbar ist.

Binnenwasserstraßen: die wirtschaftlichsten Transportwege?

Dr.-Ing. Rudolf Breimeier

Die Geschichte der Binnenschifffahrt

Vom Altertum bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts waren Binnenschiffe das einzige leistungsfähige Land-Verkehrsmittel für Güter. Mit dem Beginn des industriellen Zeitalters erwuchs der Binnenschifffahrt in der Eisenbahn ein leistungsfähiger und kostengünstiger Konkurrent, der ihr in vielen Relationen den ersten Rang streitig machte. Dennoch konnte sich die Binnenschifffahrt vor allem im Massengutverkehr auf natürlichen Wasserwegen neben dem jüngeren Verkehrsmittel behaupten. Unterstützt wurde diese Position durch den Bau künstlicher Wasserstraßen und den Ausbau von Flüssen, deren Kosten der Schifffahrt aber nur in geringem Maße angelastet wurden. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob der auch zukünftig geplante Ausbau des Netzes der Wasserstraßen heute noch zeitgemäß ist.

Binnenschifffahrt und Eisenbahn

Das Verhältnis zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn erschien in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg zunächst unproblematisch. Infolge der stürmischen Entwicklung der Wirtschaft konnte die Eisenbahn den Ansprüchen nach Transportkapazität nur mit Mühe gerecht werden. Eine Entlastung durch die Binnenschifffahrt vor allem im Bereich der Massengüter mit einem niedrigen Transportpreis-Niveau war daher durchaus willkommen. Infolge ihres quasi existierenden Verkehrsmonopols konnte die Eisenbahn im Güterverkehr weit über dem Selbstkostenniveau liegende Transportpreise durchsetzen. Diese lukrative Situation war zwar für den Staat förderlich, der die Überschüsse der zumeist in den Händen der Allgemeinheit befindlichen Eisenbahnen abschöpfte, sie begünstigte hingegen die landläufige Meinung, die Bahn sei der Binnenschifffahrt generell wirtschaftlich unterlegen.

Konnte die Eisenbahn in der Zeit bis zum zweiten Weltkrieg einer Konkurrenz durch die Binnenschifffahrt noch gelassen begegnen, so spitzte sich das Spannungsverhältnis zwischen den beiden Verkehrsträgern nach dem zweiten Weltkrieg zu. Ursache dieser Entwicklung war einerseits der erstarkende Wettbewerb des Güterkraftverkehrs auf der Straße, andererseits wurde in Westdeutschland durch den Neubau von Kanälen (Rhein-Main-Donau-Kanal, Elbe-Seitenkanal) und die Kanalisierung von Flüssen (Mittel-Weser, Mosel, Neckar, Main, Donau) der Einzugsbereich der Binnenschifffahrt zu Lasten der Eisenbahn stetig ausgeweitet. Die Folgen dieser Entwicklung waren für die Eisenbahn geradezu dramatisch, sie büßte ab etwa 1975 ihre führende Position im Güterverkehr Westdeutschlands ein.

Die Eisenbahn als Konkurrent der Binnenschifffahrt

Wollte die Eisenbahn angesichts dieser Wettbewerbslage nicht zwischen Binnenschiff und Lastkraftwagen „zerrieben“ werden, musste sie um jede Tonne Ladung kämpfen. Zum Erstaunen der an Verkehrsfragen interessierten Öffentlichkeit war die Bahn zu einem derartigen Wettbewerb gegenüber der Binnenschifffahrt in der Lage, indem sie in größerem Umfang als zuvor statt des Transports einzelner Wagenladungen die Beförderung geschlossener Züge mit einer einheitlichen Ladung vom Versender zum Empfänger anbot. Im Gegensatz zum „Einzel-Wagenladungsverkehr“, der zuvor die Grundlage der Kalkulation bildete, konnten durch derartige „Ganzzüge“ die Transportkosten mehr als halbiert werden. Der Bahn ist es auf diese Weise gelungen, Verkehre auch in „nassen“ Relationen auf der Schiene zu halten, für die ein neuer Wasserweg zunächst konzipiert war. Ein Beispiel ist der Erzverkehr vom Hamburger Hafen zum Hüttenwerk in Salzgitter, der statt auf dem Elbe-Seitenkanal auf der Schiene durchgeführt wird.

Die Kosten von Binnenschifffahrt und Eisenbahn

Die letztgenannten Erfolge der Eisenbahn widersprechen der landläufigen Meinung, die Binnenschifffahrt sei stets das kostengünstigste Verkehrsmittel. Angesichts dieser Situation ist es sinnvoll, die Kosten der beiden Verkehrsmittel etwas genauer zu betrachten.

Um das vermeintlich günstige Kostenniveau der Binnenschifffahrt zu untermauern, wird vielfach auf die fahrdynamischen Eigenschaften dieses Verkehrsmittels verwiesen. „Mit 6 km/h Geschwindigkeit etwa vermag ein Pferd auf waagerechter, nicht befestigter Kunststraße nicht mehr als 1,8 t zu ziehen, auf einer waagerechten Schiene 15 t, dagegen in stehendem Wasser 70 bis 100 t“ ([1] S. 225/226). Dieser Vergleich auf der Basis des veralteten Treidelbetriebs lässt sich nicht auf die moderne Art der Vortriebserzeugung für Schiffe durch Propeller übertragen, weil deren Wirkungsgrad mit bestenfalls 50 % bei Binnenschiffen verhältnismäßig gering ist. Der Wirkungsgrad des Reibradantriebs von Schienenfahrzeugen erreicht demgegenüber nahezu 100 %. Die vermeintliche fahrdynamische Überlegenheit der Binnenschiffe existiert nicht mehr [2]. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes bestätigt diese Überlegung [3]:

	Binnenschiff	Eisenbahn
Diesel-Äquivalentverbrauch [Liter/100 tkm]	1,35	1,39
Kohlendioxyd-Emissionen [g/tkm]	34,90	30,90

Das Ergebnis eines jüngsten Kostenvergleichs der beiden betrachteten Verkehrsmittel ist in den Bildern 1 und 2 dargestellt. Einem Groß-Motorgüterschiff (Länge bis 110 m, Breite 11,45 m, Tiefgang 3,40 m, Nutzlast bis 2200 t), das infolge seiner Dimensionen auf vielen Kanälen und Flüssen überhaupt nicht beziehungsweise nicht voll abgeladen verkehren kann, wird einem Ganzzug mit verhältnismäßig bescheidenen Nutzlasten gegenübergestellt. Die Kosten der zumeist kleineren Binnenschiffe mit Nutzlasten von 1000 bis 1350 t liegen rund 15 % höher. In den Kosten des Binnenschiffs sind Fahrwegkosten nicht berücksichtigt, die auf künstlichen Wasserstraßen in der Form sogenannter Schifffahrtsabgaben im Mittel 0,3–0,4 Cent/tkm betragen. Die Fahrplan-Trassenpreise der Eisenbahn sind in

den Selbstkosten der Güterzüge hingegen berücksichtigt. Eine Begünstigung der Binnenschifffahrt gegenüber der Eisenbahn ist in der Befreiung von der Mineralöl- und Ökosteuer zu sehen, die mit durchschnittlich 0,22 Cent/tkm zu Buche schlagen würde [4].

Die beiden Kostendiagramme und weitere Angaben der Quelle [4] gestatten einen Kostenvergleich zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn für eine Transportweite von 300 km, die der durchschnittlichen Transportweite nahe kommt. Ausgehend von dem Groß-Motorgüterschiff, das dem Kostendiagramm zugrunde liegt, werden kanalgängigen Binnenschiffen Ganzzüge gegenübergestellt, die noch mit einer Lokomotive bespannt werden können.

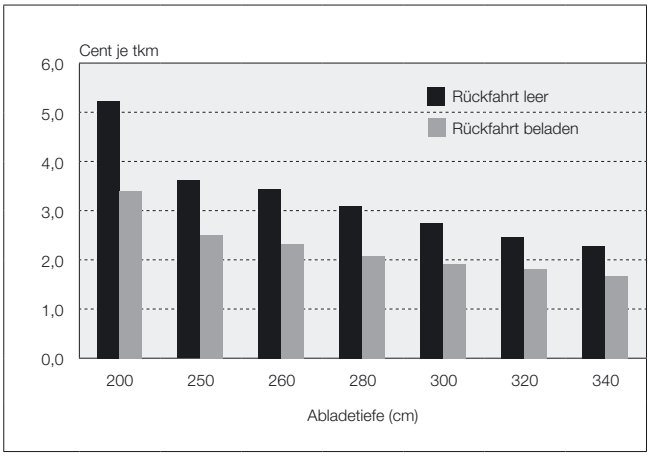


Abb. 1: Kosten eines Groß-Motorgüterschiffs (2200 t) auf dem Rhein (also ohne Anrechnung von Wegekosten) in Abhängigkeit von der Abladetiefe, Transportweite 300 km [4]

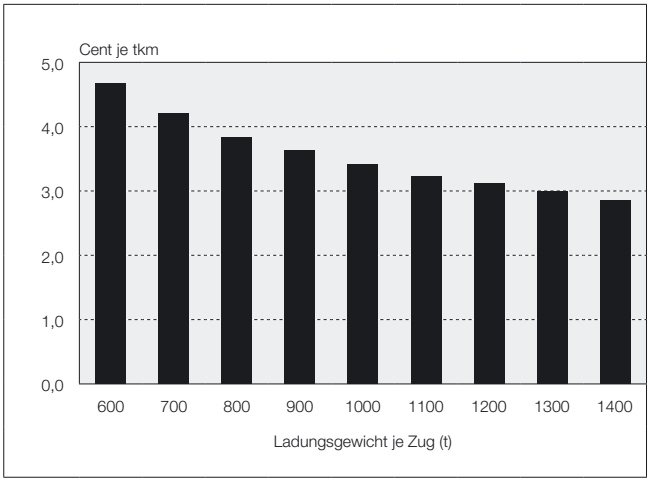


Abb. 2: Kosten eines Ganzzuges in Abhängigkeit von der Nutzlast, Transportweite 300 km [4]

Größere Transporteinheiten, die sowohl auf der Wasserstraße (Schubverband, Koppelverband) wie auf der Schiene (Nutzlast bis 4600 t bei Doppeltraktion) möglich sind, gestatten eine Verminderung der Kosten gegenüber den angegebenen Werten. In den Kostensätzen der Eisenbahn ist berücksichtigt, dass infolge der weitgehenden Verwendung von Spezialwagen in Ganzzügen im allgemeinen jede Lastfahrt mit einer entsprechenden Leerfahrt verbunden ist. Für das Binnenschiff wird zwischen Last- und Leerfahrt differenziert. In der nachstehenden Berechnung wird unterstellt, dass für jede zweite Rückfahrt Rückfracht gefunden wird.

Das durchschnittliche, kanalgängige Binnenschiff mit einer Nutzlast bis zu 1350 t erreicht eine maximale Abladetiefe von 2,5 m. Dieser Tiefgang kann auf vielen Kanälen nicht überschritten werden. Nur auf einigen ausgewählten künstlichen Wasserstraßen ist eine Tauchtiefe von 2,8 m zulässig. Das Ergebnis des Kostenvergleichs stellt sich wie folgt dar:

Groß-Motorgüterschiff auf dem Rhein		
Abladetiefe 3,4 m (siehe Bild)		
(2 x 1,67 + 2,41) / 3	→	1,92 Cent/tkm
Abladetiefe 2,8 m (siehe Bild)		
(2 x 2,08 + 3,04) / 3	→	2,40 Cent/tkm
Abladetiefe 2,5 m (siehe Bild)		
(2 x 2,42 + 3,58) / 3	→	2,81 Cent/tkm

Groß-Motorgüterschiff auf dem Kanal		
Abladetiefe 2,8 m		
2,40 + 0,30	→	2,70 Cent/tkm

Durchschnittliches, kanalgängiges Binnenschiff		
auf dem Rhein		
1,15 x 2,81	→	3,23 Cent/tkm
auf dem Kanal		
3,23 + 0,30	→	3,53 Cent/tkm

Ganzzug		
Nutzlast 1400 t (siehe Bild)	→	2,88 Cent/tkm
Nutzlast 1800 t (nach [4]) Wagenzuggewicht 2500 t	→	2,58 Cent/tkm
Nutzlast 2300 t (nach [4]) Wagenzuggewicht 3000 t	→	2,35 Cent/tkm

Nach diesen Zahlen ist ein Kostenvorteil der Binnenschifffahrt gegenüber der Eisenbahn nur für große Schiffseinheiten erreichbar, die eine Abladetiefe von wesentlich mehr als 2,80 m ausnutzen können. Fahrwasserverhältnisse mit derart günstigen Bedingungen liegen praktisch nur auf dem Niederrhein vor. Kanalgängige Binnenschiffe erreichen auch auf abgabenfreien Wasserstraßen keinen Kostenvorteil gegenüber Ganzzügen. Auf Kanälen ist das Binnenschiff der Eisenbahn generell wirtschaftlich unterlegen. Sollte auch die Binnenschifffahrt eines Tages gezwungen sein, Mineralöl- und Ökosteuer zu entrichten, treten die aufgezeigten Ergebnisse mit zusätzlichen Kosten in Höhe von 0,22 Cent/tkm [4] noch deutlicher zutage.

Ergebnis

Entgegen der landläufigen Meinung ist die Binnenschifffahrt keineswegs stets das Verkehrsmittel mit den günstigsten Transportkosten. Ganzzüge der Eisenbahn sind den gebräuchlichen Binnenschiffen wirtschaftlich überlegen. Nur auf natürlichen Gewässern, die den Einsatz großer Schiffseinheiten mit einer Abladetiefe von deutlich mehr als 2,80 m gestatten, ist ein Vorteil der Binnenschifffahrt nachweisbar. Derartige Fahr-

wasserverhältnisse liegen in Deutschland praktisch nur auf dem Niederrhein unterhalb Duisburg-Ruhrort vor. Der vorgeschlagene Ausbau der Elbe auf eine Mindesttauchtiefe von 1,60 m und der nur im Zusammenhang hiermit verständliche Ausbau der unteren Saale ist angesichts der genannten Ergebnisse wirtschaftlich nicht vertretbar.

Überschätzt wird das Leistungsvermögen künstlicher Wasserstraßen. Infolge der Notwendigkeit von Schleusen ist die Querschnittsleistung von Kanälen und kanalisierten Flüssen in der Summe beider Richtungen auf 6 Schiffe je Stunde beschränkt. Spezielle Güterbahnen, die als bautechnisch einfachere und damit kostengünstigere Alternative künstlicher Wasserstraßen zu betrachten sind, erreichen mit 20 bis 24 Zügen je Stunde ein Mehrfaches der Transportleistung eines Binnenschiffs-Kanals oder eines kanalisierten Flusses.

Literaturverzeichnis
[1] Voigt, F. : Verkehr, II. Band, 1. Hälfte. Verlag von Duncker und Humblot, Berlin 1965.
[2] Breimeier, R. : Der Energieaufwand des Massenguttransportes auf Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen. ETR 7/1970, S. 276–288.
[3] Umweltbundesamt : Daten aus dem Jahr 2005.
[4] Planco Consulting (Essen) und Bundesanstalt für Gewässerkunde (Koblenz): Verkehrswirtschaftlicher und ökologischer Vergleich der Verkehrsträger Straße, Bahn und Wasserstraße. Essen, November 2007.

Neues Konzept für den Fernverkehr in Mitteldeutschland ab Dezember 2010

Clemens Kahrs

Dem aufmerksamen Leser wird es sicherlich nicht entgangen sein, dass die Deutsche Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 deutliche Änderungen im Fernverkehrsnetz der drei mitteldeutschen Länder plant. Ende März/Anfang April 2010 schlugen die medialen Wellen hoch. Bundes-, Landes- und Kommunalpolitiker, Aufgabenträger für den Schienenverkehr sowie Interessensverbände wie auch der VCD versuchten, Näheres von der Deutschen Bahn zu den geplanten Änderungen zu erfahren, kommentierten die vagen seinerzeit bekannten Verlautbarungen der Bahn und intervenierten auf verschiedene Art und Weise.

Unser Landesverband hat sich in der gesamten Diskussion im Wesentlichen auf die mangelhafte Informationspolitik der Bahn konzentriert. So beschloss die Jahreshauptversammlung unseres VCD-Landesverbandes am 20. März 2010 in Freiberg im Beisein von Monika Ganseforth vom Bundesvorstand eine Resolution, die die Deutsche Bahn zur Offenlegung ihrer Pläne sowie zur Rücknahme der geplanten Einschränkungen (weitestgehende Einstellung des Fernverkehrs auf der Mitte-Deutschland-Verbindung, Aufhebung des Stundentaktes Leipzig – Berlin, Wegfall von Direktverbindungen zur Ostsee etc.) aufforderte.

Zwei Wochen später am Ostermontag konnte unser Landesverband der Öffentlichkeit ein eigenes detailliertes Fernverkehrskonzept vorlegen, welches von zahlreichen Tageszeitungen, Radio und Fernsehen (vornehmlich seitens des MDR) interessiert aufgenommen wurde und es am 6. April bis in die Hauptnachrichtensendung „MDR aktuell“ sowie den „SachsenSpiegel“ schaffte. Die Aktivitäten einzelner Minister sowie einer vom Leipziger Oberbürgermeister Burkhard Jung begleiteten Unterschriftensammlung unter Fahrgästen unterstrichen die Brisanz des Themas. Ziel des VCD-Konzeptes und der damit verbundenen Aktivitäten waren das Aufzeigen kurzfristig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 umsetzbarer Änderungen am Liniennetz, die der angespannten Fahrzeugsituation bei den ICE-Zügen Rechnung tragen und im Wesentlichen keine Mehrleistungen für die Bahn bedeuten.

Mittlerweile sind weit mehr Details der vorgesehen Änderungen bekannt worden. Das Interesse am VCD-Konzept ist jedoch ungebrochen. So finden gelegentlich Informationsveranstaltungen statt und es erfolgten Einladungen zu verschiedenen politischen Parteien. Damit wird auch die Rolle des VCD als kompetenter Gesprächspartner gestärkt.

Welche Änderungen kommen zum Fahrplanwechsel konkret auf die Fernverkehrsnutzer in unseren drei Ländern zu? – Im Folgenden werden die Informationen wiedergegeben, die der BAHN-REPORT in seiner Ausgabe 3/2010 am 25. April 2010 veröffentlichte:

So werden die Stundentakte auf den Linien 28 (München–Leipzig–Berlin) und 50 (Wiesbaden–) **Frankfurt–Leipzig–Dresden**) zu Gunsten versetzter 2-Stunden-Takte aufgegeben. Die Linie 50 wird zu einer „schnellen“ ICE-Linie 50.1 mit unverändertem Laufweg und zu heute gleicher Fahrplanlage. Allerdings halten die Züge dieser Linie nur noch in Fulda, Eisenach, Erfurt, Leipzig und Riesa. Dazu kommt die „langsame“ IC-Linie 50.2 Frankfurt Flughafen – Frankfurt Süd – Leipzig mit Bedienung aller bestehenden Fernverkehrshalte. Trotz Beibehaltung des Stundentaktes zwischen Frankfurt und Fulda entsteht dadurch bis Leipzig ein Versatz von 30 min zwischen den Zügen, also ein 30/90-min-Takt.

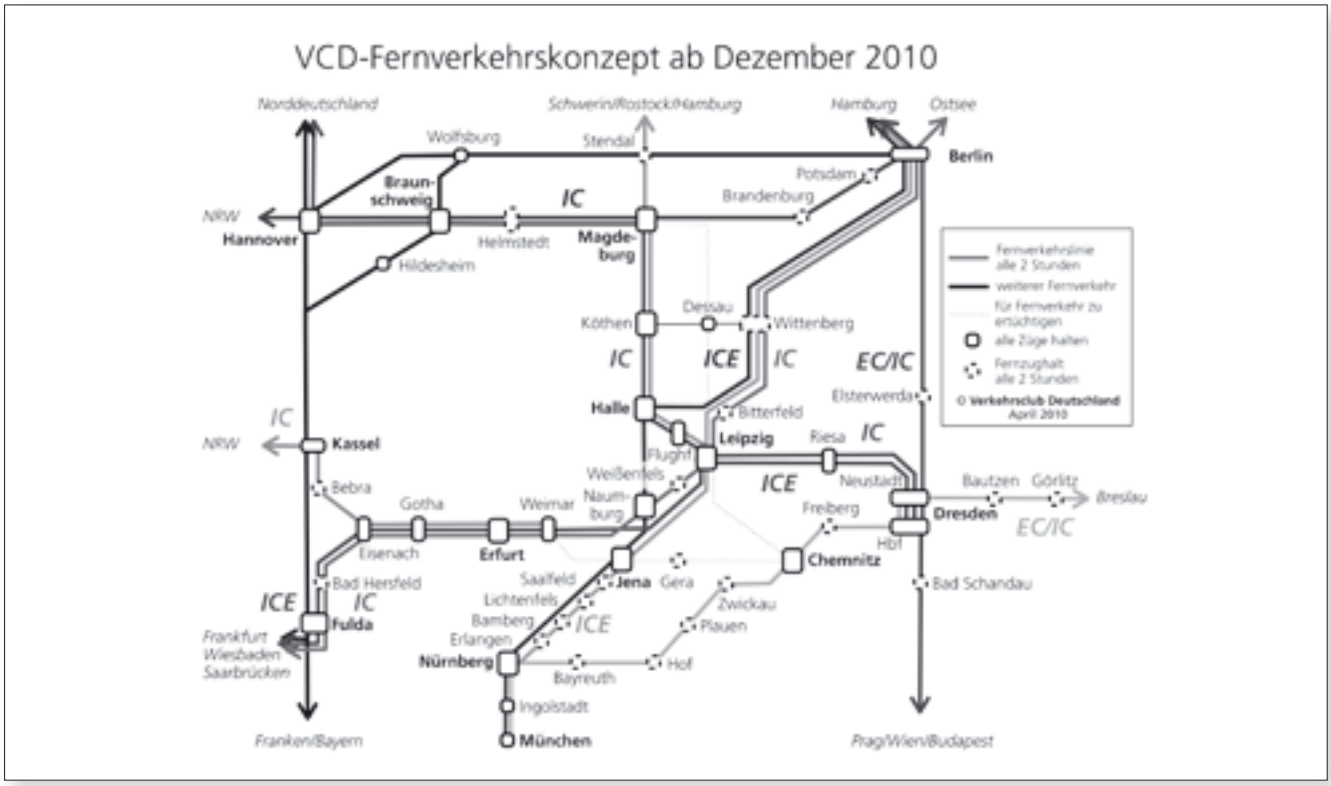
Die Linie 28 (**München–Berlin**) erhält zudem zwei verschiedene Laufwege: Linie 28.1 fährt alle zwei Stunden über Halle und Linie 28.2 in der Zwischenstunde über Leipzig in gleicher Fahrplanlage wie bisher. Linie 50.1 und 28.2 treffen sich wie bisher alle zwei Stunden in Leipzig, die Linien 50.2 und 28.1 alle zwei Stunden in Naumburg.

Den **Stundentakt Leipzig–Berlin** gewährleisten die vierstündliche Verlängerung von Zügen der Relation Hamburg–Berlin nach Leipzig sowie die vierstündliche Verlängerung der IC-Linie 50.2 von Frankfurt nach Berlin.

Ein stündliches Angebot (ca. 30/90-min-Takt) **Leipzig–Dresden** entsteht durch die Überlagerung der zweistündlichen ICE aus Frankfurt mit der Verlängerung der aus Richtung Bremen–Hannover–Magdeburg kommenden und in unveränderter Lage fahrenden IC (Linie 56). Bei einer Reihe von Einzelzügen werden die Linienverläufe untereinander gewechselt.

Mit weitestgehendem Wegfall der **Mitte-Deutschland-Verbindung Ruhrgebiet–Kassel–Erfurt–Halle–Berlin** (Linie 51)

ANZEIGE



verschlechtert sich die Anbindung an die Ostsee und von Thüringen Richtung Nordrhein-Westfalen. Dennoch bleiben viele Verbindungen im mitteldeutschen Raum erhalten, allerdings mit drastisch verlängerten Reisezeiten und wegfallenden Halten:

- Zweistündlich verlängert sich die Fahrzeit Frankfurt–Leipzig um rund 30 min, nach Dresden mit zusätzlichem Umstieg entsprechend
- Die Fahrzeit Nürnberg–Leipzig verlängert sich um rund 25 min auf über 3 ½ Stunden.
- Die Fahrzeit Berlin–München erhöht sich um 20 bzw. 30 min auf über 6 Stunden.
- Zwischen Erfurt und Dresden besteht kein Stundentakt mehr, sondern ein 30/90-min-Takt, was Nahverkehrsanschlüsse sehr erschwert.
- Ebenso besteht zwischen Jena und Leipzig zukünftig ein 40/80-min-Takt statt der heute annähernd reinen stündlichen Bedienung.
- In Weimar wird nur noch alle zwei Stunden gehalten gegenüber derzeit drei Halten in zwei Stunden.
- In Weißenfels halten voraussichtlich nur noch alle 4 Stunden Fernverkehrszüge.
- Durch „Linientauscher“ und den Einsatz von lokbespannten IC-Zügen kommt es immer mehr zu Mischungen von ICE-/IC-Einsätzen und bei gleicher Fahrzeit zu weiteren Verwirrungen im Tarif (zwei ICE-Zugpaare Hannover–Dresden, ein ICE-Zugpaar Kassel–Dresden, zwei IC-Züge Frankfurt–Halle–Berlin.
- Die Anbindung von Dresden-Neustadt wird nach Aussage des Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für Sachsen längst nicht durch alle Fernverkehrszüge erfolgen. Damit gibt es zusätzliche Reisezeitverlängerungen von mindestens 30 Minuten für viele Dresdner und Einwohner des gesamten ostsächsischen Raumes.

Den erheblichen Nachteilen durch längere Reisezeiten, weniger Halte und Verlust von sauberen Stundentakten, die vor allem den schwierigen Fernverkehrsmarkt in Ostdeutschland noch weiter schädigen werden, stehen auch einige Verbesserungen gegenüber:

- Dresden erhält via Leipzig wieder neue Direktverbindungen nach Magdeburg–Hannover–Bremen–Oldenburg (sechsmal am Tag) und Kassel–Paderborn–Düsseldorf (einmal).
- Zwischen Frankfurt, Erfurt und Berlin verkehren wieder sechs statt heute zwei Züge, darunter auch neu ein touristisch interessantes IC-Zugpaar mit Fahrradbeförderung Frankfurt–Erfurt–Halle–Berlin–Stralsund–Binz.
- Halle erhält neu eine Spätverbindung nach Berlin (ab 20.03 Uhr); zudem gibt es die Verlängerung einer Tagesrandverbindung bis/ab Saalfeld.
- Halle erhält eine zweistündliche Direktverbindung mit München.

Die oben angesprochenen Proteste verschiedener Akteure haben kaum Änderungen bei den Planungen bewirkt. Immerhin konnte die stündliche Bedienung von Eisenach und Riesa „gerettet“ werden. Auch die stündliche Verbindung Leipzigs mit Berlin kann als deutlicher Erfolg verbucht werden, obwohl einige Stimmen vermuten, dass diese Verbindung seitens der Bahn nie zur Debatte stand. Die Einführung mehr direkter IC-Züge Frankfurt–Leipzig–Berlin ist eine der zentralen Forderungen des VCD.

Der Landesverband Elbe-Saale wird die Entwicklung der Fernverkehrsanbindung in den drei Ländern genau weiterverfolgen und sich in die Diskussion stärker als in den vergangenen Jahren einbringen. Genau beobachtet werden soll die Fahrzeugsituation bei der DB, um für das Fahrplanjahr 2012 frühzeitig wichtige Verbesserungen anregen zu können. Wichtig ist es zudem, langfristig nach vorne zu sehen und Forderungen zur Wiederanbindung von Gera und Chemnitz mit

klaren Konzepten zu untermauern sowie für neue Zuggattungen zu werben, die die bereits bestehende Lücke zwischen klassischem Fern- und Nahverkehr schließen. Ebenso muss sich die Politik sowie die Bahn heute schon verständigen, welche Auswirkungen die Fertigstellung der Schnellfahrstrecke Halle/Leipzig–Erfurt–Ebensfeld (–Nürnberg) auf die Anbindung der einzelnen Städte hat. Was passiert mit dem Fernverkehr auf der Saalebahn, wie werden Naumburg, Jena und Saalfeld zukünftig angebunden etc.?

Weitere Informationen zum VCD-Konzept bzw. zu den geplanten Änderungen unter:

Download des gesamten VCD-Konzeptes zum Fernverkehr in Mitteldeutschland:

http://www.vcd.org/elbe-saale/presse

Ausführliche Dokumentation der Berichterstattung auf den Seiten des MDR:

http://www.mdr.de/nachrichten/7223234.html

Detaillierte Einzelheiten zu den geplanten Änderungen:

Berschin, Felix; Hansen, Matthias: Neues Konzept für Fernverkehr nach Mitteldeutschland, in: BAHN-REPORT 3/2010 (Mai/Juni 2010), S. 14

Offizielle Pressemitteilungen der Deutschen Bahn AG vom 20.4.2010:

http://www.deutschebahn.com/site/bahn/de/presse/presseinformationen/presseinformationen

MobilLotse

kostenloser Begleitservice für Fußwege und Fahrten mit dem Geraer Verkehrsbetrieb

Im Gespräch: Sabine Stiebale, Projektverantwortliche beim Geraer Verkehrsbetrieb (GVB)

NW: ***Seit März dieses Jahres gibt es in Gera MobilLotsen. Was machen diese MobilLotsen?***

SSt: Die MobilLotsinnen – zehn Frauen – sind für alle da, die irgendein Handicap haben und in Gera auf Fußwegen und bei Fahrten mit dem Geraer Verkehrsbetrieb Begleitung brauchen. Egal, ob man Rollstuhlfahrer ist, geh-, sehbehindert oder blind ist oder bloß gerade ein Gipsbein hat. Und egal, ob man zu Freunden, zum Volkshochschulkurs, zum Bahnhof oder Arzt möchte. Die Begleitung ist kostenlos, für die Fahrten mit dem Geraer Verkehrsbetrieb ist nur ein Fahrschein nötig. Die Lotsinnen begleiten ihre Kunden auf Wunsch von Haustür zu Haustür.

In den vergangenen Wochen haben die zehn MobilLotsinnen eine ganze Reihe Kunden begleitet, darunter sind schon etliche Stammkunden, die den Service nicht mehr missen möchten. So viel ist bereits jetzt nach wenigen Wochen klar: Die Probephase, die zunächst bis Anfang August 2010 angesetzt war, ist schon überstanden, das Projekt soll fortgesetzt werden.

NW: ***Wie sind Sie auf die Idee gekommen, so einen Begleitservice einzurichten?***

SSt: Die Idee kam aus unserem Fahrgastbeirat: von den Vertretern des Blinden- und Sehbehindertenverbands Thüringen. Gerade Menschen mit Handicap müssen ihre Unternehmungen oft mühselig organisieren, sie müssen sich danach richten, ob Angehörige Zeit haben sie zu begleiten oder sie beschränken sich auf die allernotwendigsten Wege. Das Anliegen der MobilLotsen ist, allen Geraern Mobilität und die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben zu erleichtern.

Einen solchen Service gibt es auch schon in anderen Städten, zum Beispiel in Leipzig, Berlin, Essen oder Düsseldorf. Es werden immer mehr. In Thüringen sind wir die Ersten, aber auch Erfurt ist gerade dabei, so einen Service aufzubauen.

Um den Service zu ermöglichen, haben sich ähnlich wie auch anderswo mehrere Projektbeteiligte zusammengetan: Hier in Gera sind es der Sehbehindertenverband, die Stadt Gera, der Geraer Verkehrsbetrieb, ARGE und die Beschäftigungsgesellschaft OTEGAU. Sie sichern die Finanzierung, Sachleistungen wie Aufenthaltsraum, Ausstattung, Plakate, Faltblätter und Schulungen.

NW: ***Wie kann man den Begleitservice anfordern?***

SSt: Am einfachsten übers Telefon, auch übers Internet (www.gvbgera.de/mobillotsen) kann man eine Bestellung ausfüllen. Wir bieten den Service montags bis freitags von 8 Uhr bis 20 Uhr an, wenn aber jemand am Abend oder am Wochenende etwas vorhat, sind auch andere Zeiten möglich, falls die Lotsinnen das einrichten können. Gut ist, wenn man möglichst einen Tag vorher anruft, aber Sie können Ihr Glück natürlich auch am selben Tag versuchen. Uns ist wichtig, dass alles so unkompliziert wie möglich läuft. Wir wollen ja Menschen mit Handicap ihre Unternehmungen möglichst leicht machen.

NW: ***Was sind für Menschen mit Handicap die größten Barrieren beim Bus- und Bahnfahren?***

SSt: Die Barrieren liegen nicht in den Bussen und Bahnen selbst, sondern auf den Wegen zur Haltestelle – all die Stufen und Kreuzungen, die Gehbehinderten zu schaffen machen, und Blinde brauchen natürlich zumindest für ungewohnte Wege eine Begleitung. Die Fahrt selbst ist weniger das Problem, denn unsere Busse und Bahnen sind weitgehend barrierefrei. Anders als im Auto müssen Sie nicht erst Stock und Rollstuhl im Kofferraum verstauen, Sie können aufrecht durch die Tür schreiten oder einfach mit dem Rollstuhl hineinrollen.

NW: ***Wie sind die Servicekräfte ausgebildet?***

SSt: Die zehn Frauen sind alle geschult und wissen wie sie Rollstuhlfahrer und Blinde am besten unterstützen können. Sie entwickeln sich natürlich immer mehr zu Spezialistinnen im Liniennetz des GVB und stehen darum auch für Auskünfte zu Verfügung. Wenn Sie also eine der Frauen mit dem gelben Schal und der Tasche mit dem MobilLotsen-Logo sehen, dann können Sie gern um Auskünfte oder sonst eine Unterstützung bitten.

VCD REGIONAL

Jahreshauptversammlung des Landesverbandes im Freiberg

Am 20. März fand die diesjährige Jahreshauptversammlung des VCD Elbe-Saale in Freiberg statt. Knapp 30 Mitglieder und Gäste berieten und diskutierten über aktuelle Themen. Der Landesvorsitzende Karsten Imbrock berichtete über die Arbeit des Vorstandes, die Aktivitäten der einzelnen Ortsgruppen wurden von den anwesenden Gästen vorgestellt. Positiv ist zu werten, dass der Landesverband Elbe-Saale seit Jahren eine stabile Mitgliederzahl aufweist. Auf regionaler Ebene beginnen die Aktivitäten zu wachsen. Wichtig ist jedoch, die Mitgliederzahl zu steigern, um personell für die Aktivitäten besser gerüstet zu sein und die knappe Finanzlage zu verbessern.

Monika Ganseforth überbrachte die Grüße des Bundesvorstandes. Sie resümierte in Ihrem Beitrag über die steigende Beachtung des VCD im politischen Berlin: „Unsere Stimme wird gehört". Der VCD kritisiert in der Verkehrspolitik nicht nur, er setzt auch positive Meldungen. Bei der Öffentlichkeitsarbeit werden drei Schwerpunkte gesetzt: die Politik (Entscheider), die Gesellschaft (Bevölkerung), und die Verbände sollen erreicht werden, letzteres gelingt z. B. als Mitglied in der Klima-Allianz.

Neben dem Haushaltsbeschluss und der Entlastung des Vorstandes wurde in weiteren Beiträgen aus der fachlichen Arbeit im Landesverband berichtet, so in einem Bericht zu einer Studie über den Fußgängerverkehr in Dresden, bei dem die dortige Ortsgruppe Praxispartner war. Clemens Kahrs stellte Grundzüge eines Fernverkehrskonzeptes für Mitteldeutschland vor (siehe Bericht in diesem Heft).

Intensiv diskutiert wurde auch die Frage, ob der VCD-Landesverband „Träger öffentlicher Belange" (TÖB) werden soll, um damit die Möglichkeit (und auch die Aufgabe) erhält, in Planungsprozessen angehört zu werden. Ein Stadtrundgang unter verkehrlichen Aspekten beendete die gelungene Veranstaltung, für deren Ausrichtung noch einmal ein Dank an die Freiberger Mitglieder um Elke Richert geht.

VCD-Ortsgruppe in Freiberg gegründet

Elke Richert

Anlässlich der Jahreshauptversammlung des VCD-Landesverbandes Elbe/Saale am 20. März haben sich erstmalig mehrere VCD-Mitglieder aus dem Landkreis Mittelsachsen getroffen, um die Möglichkeiten künftiger Aktivitäten in diesem Raum zu diskutieren. Im Ergebnis beschlossen die überwiegend aus Freiberg stammenden Mitglieder, künftig insbesondere in der Region des Stadtgebietes Freibergs verkehrspolitisch aktiv zu werden. Für Freiberg stehen aktuell zahlreiche Straßenbaumaßnahmen an, zu denen sie Stellung beziehen werden. So arbeiten sie bereits der Stadtverwaltung gemeinsam mit dem ADFC Vorschläge zur künftigen Gestaltung der Poststraße in Freiberg zu. Der VCD unterstützt zudem eine Unterschriftensammlung der Studenten der AG Umwelt der TU Bergakademie Freiberg, bei der die Öffnung von Einbahnstraßen im Stadtgebiet, insbesondere der Silbermannstraße, für den Radverkehr in Gegenrichtung gefordert wird. Weiterhin sollen Stellungnahmen zur Gestaltung des Obermarktes und der Chemnitzer Straße erarbeitet werden. Diese ersten Aktivitäten spiegeln bereits die Schwerpunktthemen der künftigen Arbeit der Freiberger VCD-Mitglieder wieder. Auch für die Zukunft haben sie sich vorgenommen, sich insbesondere für die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs einzusetzen. Die TU Bergakademie hat zurzeit über 5.000 Studenten, von denen ein großer Anteil mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs ist. Hier besteht also ein großes Potenzial für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität. Diese große Gruppe der Verkehrsteilnehmer wird aus Sicht der VCD-Mitglieder aktuell in der Verkehrsplanung Freibergs viel zu wenig berücksichtigt. Auch wenn die Stadt aktuell erste Beschilderungen für den Radverkehr vorgenommen hat, fehlen bauliche Maßnahmen, um das Radfahren in Freiberg sicher und zügig zu ermöglichen. Die VCD-Aktiven aus Freiberg haben sich daher vorgenommen, sich künftig für die Einrichtung von Radfahrstreifen und Markierungen im Kreuzungsbereich entlang wichtiger Radrouten im Stadtgebiet einzusetzen, die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr voranzubringen und auf Fußgängerampeln mit ungünstigen Schaltungen und sehr langen Wartezeiten hinzuweisen. Damit gehen sie mit den Zielen der ebenfalls in Freiberg neu gegründeten AG-Rad konform, mit der sie künftig eng zusammen arbeiten wollen, um die Kräfte zu bündeln.
Ansprechpartnerin für den VCD in Freiberg:
Elke Richert, email elke.richert@online.de

Gründung einer Ortsgruppe Naumburg/ Burgenlandkreis

Jürgen Reuter

Am 9. April 2010 trafen sich zum ersten Mal die VCD-Mitglieder aus dem Burgenlandkreis in Naumburg, nachdem sich die Mitgliederzahl im Lauf der letzten vier Jahre mehr als verdoppelt hatte. Eingeladen wurden fast alle telefonisch. Sechs Mitglieder sind erschienen, fast alle aus Naumburg. Der bisherige Ansprechpartner im Kreis, Jürgen Reuter, leitete die Sitzung. Ohne große Einleitungsvorträge kam man ins Gespräch. Jeder hatte zunächst angegeben, in welchen Bereichen er Erfahrungen gesammelt hat. Da waren vor allem Radfahrer, dann aber auch Fußgänger, Senioren, Autofahrer, Nutzer von Bahn und Bus. In einem zweiten Gesprächsgang wurden Probleme benannt, die in Naumburg aufgefallen waren, und deren man sich annehmen musste. Von Schwierigkeiten beim Umsteigen von Bussen, von Bus und Bahn bis zum holprigen Pflaster für Fußgänger. Wichtig war die Frage, wie man das Zu-Fuß-Gehen attraktiver machen könnte.
Fazit war, dass man bereit war, zusammenzubleiben und eine Ortsgruppe zu gründen. In einem Turnus von etwa 4 Wochen wollte man sich weiter versammeln. Der Vorstand des Landesverbandes Elbe-Saale war durch zwei Vertreter aus Erfurt zugegen, die Grüße ausrichteten und Anregungen in die Diskussion brachten.
Es hat sich gezeigt, dass es gut ist,

- wenn man vor einer pauschalen Einladung persönlichen Kontakt aufnimmt,
- wenn man nicht allein die Vorbereitung machen muss,
- wenn man keine großen Einleitungs- oder Grußreden hält, sondern die Teilnehmer reden lässt
- wenn man die Unterhaltung strukturiert,
- wenn man nicht zu lange Zeit einplant.

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 17–20 Uhr/donnerstags 10–12 Uhr
Büroleitung: Hildegard Schumann
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19, 01157 Dresden, Tel.: 0351.4218528
Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder: **Lutz Dressler (Radebeul)** Presse, Straßenbau, Verkehrslärm, Rikschas
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de
Andreas Grimm (Erfurt) Verkehrspolitik, Fahrrad, Flugverkehr, Thüringen, E-Mail: anton_gustav@web.de
Karsten Imbrock (Dresden) Güterverkehr, Verkehrssicherheit, Kinder+Schüler, Sachsen, E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Ralf Kuke (Erfurt) Eisenbahn, ÖPNV, Fußgänger, E-mail: Erfurt@vcd.org
Matthias Reichmuth (Leipzig) Kooperationen,örtliche Ansprechpartner, E-Mail: Matthias.Reichmuth@web.de
Michael Schicketanz (Zahna) Projekt „für mich. für dich. fürs klima“, VCD-Länderrat, Sachsen-Anhalt, E-Mail: Wittenberg@vcd.org
Jürgen Störch (Radebeul) Schatzmeister, E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de
Gestaltung der Internetseite: Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org
Koordination Fahrgastbeiräte: Gilbert Weise, Gera, Tel: 0365.7112702, E-Mail: gw806@freenet.de

VCD-Bundesverband
Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin
Tel.: 030.2803 51-0 | Fax: 030.2803 51-10, www.vcd.org

UNSERE KONTAKTE VOR ORT

SACHSEN

Kreise Bautzen/Görlitz (ehem. Löbau-Zittau)
Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592.369361
E-Mail: Armin-uizo@web.de

Ortsgruppe Chemnitz NEU
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.4012426
E-Mail: chemnitz@vcd.org | *Treffen: AG „Stadtverträgliche Mobilität“ der Agenda 21, jeden 1. Dienstag im Monat, 17.30 Uhr Umweltzentrum,Henriettenstraße 5*

Ortsgruppe Dresden NEU
Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351.4218528
E-Mail: dresden@vcd.org | *Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr im Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18, 01067 Dresden,Tel.: 0351.4943-316*

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag im Monat, 19.30 Uhr (im VCD-Büro, vgl. Landesgeschäftsstelle)

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

Kreis Meißen
Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 0351.8306035
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

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

Kreis Nordsachsen
Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207.41506
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Sächsische Schweiz/Osterzgebirge (ehem. Weißeritzkreis)
Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde, Tel. 03504.618585
E-Mail: jens.grueneliga@web.de

Kreis Zwickau
Anne-Sophie Berner, Lichtenstein, Tel. 037204.87103
E-Mail: a-s.berner@web.de

SACHSEN-ANHALT:

Altmarkkreis Salzwedel NEU
Eva Stützel, Beetzendorf, Ökodorf Sieben Linden,
Tel.: 039000/51237 (d.), E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Anhalt-Bitterfeld
Christian Zschieschang, Köthen. Tel.: 03496.405227
E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Ortsgruppe Burgenlandkreis
Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445.772894,
E-Mail: juereuter@t-online.de | *Treffen: Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat, 19.30 Uhr in der Taverne „Zum 11. Gebot“, Domplatz 21, 06618 Naumburg*

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

Dessau-Roßlau
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.6614082, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Mittwoch im Monat, 20 Uhr im Kiez im Dachgeschoss, Bertolt-Brecht-Straße 29/29a, 06844 Dessau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Jürgen Bruder, Tel.: 0345.6871264, E-Mail: Halle@vcd.org
Treffen: nach Vereinbarung

Ortsgruppe Magdeburg
Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391.5570207
E-Mail: magdeburg@vcd.org

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

THÜRINGEN

Ortsgruppe Erfurt NEU
Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0361.4212781, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Andreas Kavalier“, Andreasstraße 45, 99084 Erfurt

Ortsgruppe Gera
Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365.8311338, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Podium“, Schloßstraße 1, 07545 Gera

Jena
Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641.221747, UKapell@gmx.de

Kreis Saalfeld-Rudolstadt
Dr. Kerstin Bergmann, Rudolstadt. Tel.: 03672.410181
E-Mail: k.b.rud@web.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 im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage: 2000 Stück
Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) 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 3/2010 ist der 20.8.2010, Ausgabe erscheint am 17.9.2010
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351 4519309 oder 0172 9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Reichmuth, GVB, Kuke, Kreuzmann

Jetzt das tun, was da und dort anliegt. Ein einzelnes Ticket bringt Sie hin oder zurück. Heute mehr als 2-mal unterwegs? Dann besser Tageskarte wählen. **MDV-Infotelefon 01803 223399*, www.mdv.de**

In Mitteldeutschland
gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n