VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

2 | 2011

In diesem Heft:

- Der neue Landesvorstand stellt sich vor
- Rückblick: Fünf Jahre Verkehrspolitik in Sachsen-Anhalt
- Bahnhofstest der Ortsgruppe Dresden

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**

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

SUMMER IN THE CITY II - diesmal 24 Stunden Magdeburg

Rund 200 Quadratkilometer weit erstreckt sich diese Landeshauptstadt rechts und links der Elbe, birgt in ihrem Innern eine „grüne Lunge“ nicht nur für ihre etwa 231.000 Einwohner, und ihr berühmter Sohn war experimentierfreudig mit seltsamen Halbkugeln. Ganz genau, diesmal geht’s nach Magdeburg. 24 Stunden voll von Begegnungen mit Historischem, Technischem und Sportlichem.
Vor dem Start gilt: Check out MAREGO! Der Frischling unter den Verkehrsverbünden unseres Verbandsgebiets bietet diverse Ticketarten. Empfehlenswert für uns ist das Tagesticket (3,50 €), womit bis 4 Uhr des Folgetages die Nacht zum Tag gemacht werden kann. Für sechs Euro mehr geht das auch mit vier weiteren Personen auf der Minigruppenkarte (www.marego-verbund.de).

Glacis, was’n das?...
Startpunkt ist die Rückseite des Hauptbahnhofs, wo wir zunächst den Bürgersteig der Stadtringauffahrt entlang- und dann vorm Ring links hinablaufen, um direkt in die Geschichte Magdeburgs einzutauchen. Um einige Jahrhunderte zurückversetzt, befinden wir uns nun auf den alten Wällen der Festungsanlage von Magdeburg, die vorwiegend im 18. Jahrhundert unter der Leitung des Baumeisters G. C. von Walrave entstanden. Der dort angelegte Fußweg führt weiter südlich durch das Glacis. Das ehemalige Festungsvorfeld, wo der Feind möglichst keinerlei Deckung durch Bäume oder tote Winkel finden sollte, ist nur noch teilweise erhalten. Nicht nur, weil im Zuge autoaffiner Stadtentwicklung der Bau der Tangente das Areal in zwei Hälften teilt, sondern auch weil sich – ganz zu unserem Genuss – im 19. Jahrhundert die Gartenbauer Lenné und Niemeyer seiner Gestaltung annahmen. Vorbei am Eike-von-Repgow-Denkmal führt uns ein schmaler Pfad zwischen Carl-Miller-Bad und Bahnschienen hindurch und die Gleisanlagen unterquerend zum Klosterbergegarten, der zu DDR-Zeiten Pionierpark hieß. Heute erinnert der Name wieder daran, dass dort einmal das Kloster Berge stand. Nach dessen Zerstörung 1813 war es erneut Lenné, der hier den ersten Volksgarten Deutschlands schuf. Bontanikfreunden sei hier nicht nur ein Aufenthalt, sondern auch ein Besuch der benachbarten Grusonschen Gewächshäuser empfohlen (www.gesellschaftshaus-magdeburg.de). Nun darf gewählt werden: Geschichtsinteressierte laufen weiter Richtung Norden, wo am Kavalier Scharnhorst und einer Hubbrücke vorbei der Weg über eine neue Fußgängerbrücke via Schleinufer zu frei gelegten Festungsanlagen führt. Nach dem Anstieg über eine Wendeltreppe sollte dann im Möllenvogteigarten inne gehalten werden. Dagegen gilt für Liebhaber der körperlichen Ertüchtigung:

Es lebe der Sport!
Das heißt, ab über die Sternbrücke und hinein in die grüne Lunge! Hierfür sollten bei Reiseantritt Skater, Frisbee oder Rad mitgenommen worden sein, denn der ebenfalls von Niemeyer geplante Rotehornpark auf der Elbinsel Werder bietet mit gut ausgebauten Wegen auf etwa 200 Hektar einen bemerkenswerten Naherholungsraum.
Alternativ oder gar noch im Anschluss ist wohl ein Besuch erst des Ende Mai eröffneten Kletterparks im Elbauenpark empfehlenswert. Dieser verspricht mit sieben Parcours verteilt über drei Höhenlevel Riesenspaß beim Hangeln und Klettern. Mit der Linie 5 ist er am besten vom Hasselbachplatz direkt (Hst. Elbauenpark) erreichbar (www.kletterpark-magdeburg.de).

Schiffe im Fahrstuhl
Wo Schiffe Fahrstuhl fahren, kommen Technikfans auf ihre Kosten. Dazu geht’s mit der Linie 10 Richtung Barleber See zum Schiffshebewerk Rothensee. Von hier aus starten Führungen, von der Stadt und Vereinen organisiert, die auch die weiteren Bauwerke des Wasserstraßenkreuzes wie die große Kanalbrücke einschließen. Weil in unmittelbarer Nachbarschaft des seit 1938 bestehenden, noch funktionstüchtigen Schiffshebewerks inzwischen eine moderne und für größere Schiffe ausgelegte Sparschleuse den Mittellandkanal mit den Magdeburger Häfen verbindet, wurde es 2006 wegen Unrentabilität geschlossen. Für seine Wiedereröffnung setzen sich Wassersportler, Stadt, Landkreise und Land gemeinsam ein, nicht zuletzt zur touristischen Nutzung. Tipp: Wer sich bis zum 12. August beim Kanuclub Börde anmeldet, kann das Wasserstraßenkreuz am dritten Augustwochenende vom Kanu aus auf sich wirken lassen (www.kanu.de).

Zum Tagesausklang darf der kulinarische Genuss nicht fehlen: Den gibt’s im KuCaf mit Kulturbeilage, im Bonaparte bei französischen Weinen oder im Biergarten beim Mückenwirt direkt an der Elbe.

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

EDITORIAL

Alles neu, macht der Mai …

Das Frühjahr bringt frischen Wind in den VCD-Landesverband Elbe-Saale. Aber auch in den Bundesländern gab es einschneidende Veränderungen. Sachsen-Anhalt hat eine neue Landesregierung gewählt. Wir vom VCD stehen mit der neuen Regierung in Kontakt und wollen die politischen Entwicklungen sachlich und kritisch begleiten. In Sachsen-Anhalt hat die NASA den Bahnverkehr auf der Strecke Halle-Köthen-Magdeburg-Stendal-Salzwedel bis in das niedersächsische Uelzen, mit Anschluss nach Hamburg, verbessert. Neue Doppelstockwaggons mit Tischen, komfortablen Sitzen, Steckdosen an jedem Platz und funktionierenden Klimaanlagen, die ab Fahrplanwechsel mit nun 160 km/h unterwegs sein werden, zeigen, wie attraktiv die Bahn sein kann. Im Heft werfen wir auch einen Blick auf die Verkehrspolitik der vergangenen Jahre in Sachsen-Anhalt.

Schlechte Nachrichten kommen aus Sachsen, nachdem der Verkehrsminister der CDU/FDP-Regierung, Sven Morlok, dem Öffentlichen Personennahverkehr drastisch die Finanzen gekürzt hat. Arbeitsplätze gehen verloren und die Bürger sind einmal mehr auf das Auto angewiesen. Die Eisenbahn verliert Fahrgäste und Fahrgeldeinnahmen. Ein Teufelskreis – hat die Politik das nicht bedacht? Der Verkehrsverbund Oberelbe dagegen hat eine Möglichkeit gefunden, seine Leistungen zu erhalten und Fahrgäste nicht zu verprellen. Auch wurde die S-Bahn Dresden modernisiert und mit neuen Loks und Waggons fit für die Zukunft gemacht. Ein Bahnhofstest der VCD-Ortsgruppe Dresden rundet unseren Blick nach Sachsen ab.

Im März wurde auf der Jahreshauptversammlung ein neuer Vorstand gewählt. Leider traten einige langjährige Vorstandsmitglieder nicht wieder an, dafür hatten unsere Mitglieder die Wahl unter neuen Bewerbern. Mit dem Wechsel wurde der Landesvorstand deutlich verjüngt. Mit viel Power und neuen Ideen wird unser Vorstand bestehende Aktivitäten fortführen sowie neue aufnehmen. Alle Vorstandsmitglieder stellen wir Ihnen in diesem Heft vor.

Als neuer, „alter“ Vorsitzender im VCD Elbe-Saale kenne ich die Gegebenheiten und nehme die Vorstandsarbeit mit viel Freude, Kraft und Elan wieder auf. Von 2000 bis 2004 habe ich bereits in unserem Landesverband Vorstandsarbeit geleistet, zwei Jahre davon als Vorsitzender. Auf Grund eines beruflichen Wechsels und eines Umzugs nach Hessen musste ich mich dann zurückziehen. Jetzt bin ich wieder zurück in meiner Heimatstadt Halle. Dem bisherigen Vorstand möchte ich für seine Arbeit danken und freue mich, dass alle weiter im VCD aktiv sein werden.

Mit dem neuen Vorstand wird es auch Änderungen geben. So wollen wir alle VCD-Mitglieder stärker einbeziehen und ihnen mehr Mitspracherecht geben. Unsere Zeitschrift NEUE WEGE soll attraktiver und moderner werden. Viele Ideen und Vorschläge dazu haben wir von Mitgliedern erhalten. Alle Interessenten möchten wir in diesen Prozess einbeziehen, für den wir einen Arbeitskreis gründen werden. Auch für andere Themengebiete sind solche Arbeitskreise denkbar. Zum 25-jährigen VCD-Jubiläum soll zudem ein neuer Regionalflyer für unseren Landesverband erscheinen. Sie sehen, wir gehen neue Wege.

Ihr Jan Krehl

Titelbild: Neue Gesichter und frische Ideen: Der VCD-Landesverband hat einen neuen Vorstand. Foto: Ingo Zander

Arbeitskreis „NEUE WEGE“

Liebe Leserinnen und Leser,

auf der Jahreshauptversammlung des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale am 19. März wurde mit deutlicher Mehrheit beschlossen, unsere Verbandszeitschrift trotz der angespannten Finanzlage weiterzuführen. Sie stellt ein auch durch das Internet nicht ersetzbares Kommunikationsmedium dar, das freilich einer Auffrischung in Form und Inhalt bedarf.

Wir wollen uns vor allem mit den Punkten Erscheinungsweise, Titel, Layout, Finanzierung und der thematischen Ausrichtung beschäftigen. Diese Fragen sollen nicht allein im Vorstand und der Redaktion, sondern unter Einbeziehung der Leserinnen und Leser diskutiert werden. Haben Sie Interesse daran, die Zukunft unserer Zeitschrift aktiv mitzugestalten? Wir laden Sie dazu ein, im neuen Arbeitskreis „NEUE WEGE“ mitzuwirken und dort Ihre Ideen einzubringen. Es ist vorgesehen, in die Homepage des Landesverbandes ein passwortgeschütztes Diskussionsforum einzubinden, das den Mitgliedern des Arbeitskreises als Plattform dient.

Der Arbeitskreis wird zentral in Leipzig und dezentral via Internet-Forum oder Telefonkonferenz tagen.

Wir würden uns über Ihre Mitarbeit freuen. Wer sich einfach ohne regelmäßige Teilnahme an den Treffen einbringen möchte, ist ebenfalls eingeladen. Die Termine zum Arbeitskreis sind ab dem 1.7.2011 unter www.vcd.org/elbe-saale zu finden.

Sie möchten zum Erhalt und Erfolg der NEUEN WEGE beitragen, haben aber nicht die Zeit, am Arbeitskreis teilzunehmen? Dann freuen wir uns über eine Spende.

Ihr VCD-Landesvorstand

MAGAZIN

Parken in Leipzig wird teurer

Erstmals seit zehn Jahren hat der Leipziger Stadtrat im April eine Erhöhung der Gebühren für im öffentlichen Straßenraum liegende Stellplätze beschlossen, die mittels Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden.

Eine halbe Stunde Parken im Stadtzentrum – dort werden 365 Stellplätze vorgehalten – kostet nach der Parkgebührenver-

ordnung statt 50 Cent künftig einen Euro. Die Stadtverwaltung erhofft sich mit der Gebührenerhöhung nicht nur eine Verbesserung ihrer Einnahmesituation, sondern auch eine verkehrslenkende Wirkung, mit der die Aufenthaltsqualität im Zentrum verbessert werden soll. Insgesamt stehen den Autofahrern in der City rund 7000 Pkw-Parkplätze zur Verfügung, vorrangig in privat betriebenen Parkhäusern und Tiefgaragen, die bei unverändert um 75 Cent liegenden Gebühren nunmehr preislich eine Alternative darstellen. Die Verkehrsplaner hoffen, dass damit ein Großteil des Parksuchverkehrs, der auf der Suche nach billigen Parkplätzen am Straßenrand das Zentrum durchkurvte, in die in ausreichender Anzahl vorhandenen Stellplätze in zweiter und dritter Ebene umgelenkt werden kann.
Auf den außerhalb des Zentrums liegenden Parkplätzen der Innenstadt sind künftig 70 statt 30 Cent je halber Stunde fällig. In dieser Zone liegen diverse Veranstaltungsstätten mit hohem Verkehrsaufkommen. Hier hofft die Stadtverwaltung beispielsweise, motorisierte Zoobesucher, die auf der Suche nach kostengünstigen Stellplätzen bislang die benachbarten Wohngebiete belasteten, zur Benutzung des Zoo-Parkhauses animieren zu können, in dem für eine Stunde 1,50 Euro zu zahlen sind. In den äußeren Stadtbezirken, in denen es nur wenige kostenpflichtige Parkplätze gibt, steigt die Parkgebühr von 20 auf 30 Cent je halber Stunde.

Elektromobilität im Dresdner ÖPNV: DVB-Fuhrpark hat neue Hybridbusflotte

Ab sofort sind neue Hybridbusse auf den Linien der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) unterwegs. Bis Mitte Juni erhält das Unternehmen 13 Hybridgelenkbusse, drei Hybridstandardbusse folgen bis Oktober. Damit verfügt das Verkehrsunternehmen mit den beiden bereits vorhandenen Fahrzeugen von Solaris und Hess über insgesamt 18 Hybridbusse. Das sind mehr als zehn Prozent des Dresdner Busfuhrparks. Die neuen Wagen sollen vorzugsweise auf den nachfragestarken 60er-Linien zum Einsatz kommen. Sie stellen einen Zwischenschritt auf dem Weg zum Elektrobus dar und ergänzen das umweltfreundliche Straßenbahnnetz in Dresden.
Zehn Fahrzeuge beschaffte die DVB im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Projektes SaxHybrid. Es sieht den Flottentest mit partiell rein elektrischen Antrieben, die wissenschaftliche Begleitung und eine Weiterentwicklung der Technik vor.
Sechs Fahrzeuge – drei Hess-Gelenkbusse und drei MAN-Standardbusse – konnten über das Projekt RegioHybrid beschafft werden. Dieses Projekt, gestartet und finanziell unterstützt durch das Bundesumweltministerium, soll den Schadstoffausstoß in den Innenstädten reduzieren und Marktakzeptanz sowie Serienreife der Hybridbusse erhöhen.
Angesichts steigender Kraftstoffpreise und dem Ruf nach mehr Umweltschutz vor allem in den Städten muss die technische Weiterentwicklung und Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Hybridfahrzeugen das Ziel sein. Die Projekte werden durch die NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) sowie die Sächsische Energieagentur (SAENA GmbH) begleitet und koordiniert.

Leipzig will mehr für Radfahrer tun

Wenngleich, wie in der letzten Ausgabe der „Neuen Wege“ berichtet, der Leipziger Promenadenring für Fahrräder tabu bleibt, sieht der im Auftrag der Stadtverwaltung erarbeitete Radverkehrsentwicklungsplan langfristig eine Reihe von Verbesserungen für Fahrradfahrer vor. Hierfür beabsichtigt die Verwaltung, bis zum Jahr 2020 jährlich drei Millionen Euro – insgesamt also 30 Millionen Euro – zur Verfügung zu stellen. Die unter Vorbehalt der jeweiligen Haushaltslage stehende Summe soll vor allem der Schließung von Lücken im Radwegenetz, der Errichtung von Abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten und an Haltestellen des ÖPNV sowie der Aufstellung von Wegweisern zugute kommen. Neben Investitionen sind auch Maßnahmen vorgesehen wie etwa eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, mit der bei Autofahrern um mehr Rücksichtnahme auf Radfahrer geworben werden soll. Ziel des Plans ist es, in Leipzig bis 2020 den Anteil des Fahrradverkehrs am Verkehrsaufkommen von 14 auf 20 Prozent zu steigern.
Aktuell werden die Abstellmöglichkeiten im Stadtzentrum verbessert, wo das Verkehrs- und Tiefbauamt in den vergangenen Wochen 74 neue Fahrradbügel aufstellte. Ungefähr noch einmal die gleiche Anzahl soll bis Jahresende folgen. Außerdem wird zur Zeit im Umfeld des Hauptbahnhofs untersucht, wo nach Abschluss der Bauarbeiten für den City-Tunnel weitere Bügel installiert werden können.
Der Radverkehrsentwicklungsplan wird im Herbst dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt. In ihrer nächsten Ausgabe werden ihn die „NEUEN WEGE“ ausführlich vorstellen.

GELDANLAGE
MIT MEHR WERT

In Menschen investieren – mit finanziellem und sozialem Gewinn

Oikocredit vergibt Kredite zum Beispiel an kleine Unternehmen wie 1M Agro-Fuel (Philippinen). Investieren Sie mit einer nachhaltigen Geldanlage in mehr Gerechtigkeit.

Anteile zeichnen ab 200 Euro!

Oikocredit Förderkreis
Mitteldeutschland e. V.
Tel.: (03 91) 5 37 12 40
mitteldeutschland@oikocredit.org
www.oikocredit.org

OIKO CREDIT
in Menschen investieren

Bestandsaufnahme: fünf Jahre Verkehrspolitik in Sachsen-Anhalt

Am 20. März hat Sachsen-Anhalt einen neuen Landtag gewählt. Das Ergebnis verspricht Kontinuität: Die große Koalition aus CDU und SPD unter Führung der Christdemokraten wird fortgesetzt. Das Verkehrsministerium bleibt unter Führung der CDU, allerdings wechselt der Hausherr: Auf Karl-Heinz Daehre folgt Thomas Webel. NEUE WEGE nimmt den Regierungswechsel zum Anlass zur Rückschau auf die vergangene Wahlperiode: Licht und Schatten in fünf Jahren Verkehrspolitik in Sachsen-Anhalt.

Plus: Das Landesnetz

Mit dem Landesnetz – exakt: Bahn- und Bus-Landesnetz – will Sachsen-Anhalt einen neuen Qualitätsstandard im Nahverkehr etablieren. Zum Netz gehören alle Bahnlinien im Land sowie ausgewählte längerlaufende Buslinien. Letztere werden vom Land und den beteiligten Landkreisen gemeinsam finanziert und zeichnen sich durch besondere Kriterien aus: Taktverkehr (ein oder zwei Stunden, auch am Wochenende), Anschluss an die Bahn und die Möglichkeit der kostenlosen Fahrradmitnahme – auf stark genutzten Linien werden dafür Fahrradheckträger an den Bussen eingesetzt. Grundsätzlich werden laut Verkehrsministerium Niederflurbusse eingesetzt. In allen Landesnetz-Buslinien gelten auch Tickets, mit denen man sonst im Bus nicht weit kommt, nämlich die Bahn-Card, das Wochenend- und das Sachsen-Anhalt-Ticket. Zurzeit gibt es 17 Landesnetz-Buslinien, vom Altmarkkreis Salzwedel im Norden bis zum Burgenlandkreis im Süden. Weitere sollen folgen. Im vergangenen Jahr hat das Land begonnen, mit dem Slogan „Mein Takt“ für das Landesnetz zu werben. Nach und nach sollen alle betreffenden Busse und Haltestellen mit dem Symbol „<o>“ und dem Schriftzug „Mein Takt“ versehen werden.

Plus: Das Schnittstellenprogramm

Das Schnittstellenprogramm ist zwar keine Erfindung der vergangenen Legislaturperiode, wurde aber in den zurückliegenden Jahren stark genutzt. Das Land fördert damit Maßnahmen im direkten Bahnhofsumfeld, die durch die Kommunen getragen werden, wie es im ÖPNV-Plan für Sachsen-Anhalt heißt. Ziel ist es, die einzelnen Verkehrsträger, also Bahn, Bus, Auto und Fahrrad, besser miteinander zu vernetzen. Dazu wird zum Beispiel der Bau von Park & Ride- oder Bike & Ride-Anlagen gefördert, aber auch barrierefreie Zugänge oder die Erhöhung von Bahnsteigen. Rund 100 Schnittstellen im ganzen Land sind bereits realisiert oder im Bau.

Plus: Der Harz-Elbe-Express (Hex)

Magdeburg-Halberstadt-Thale/Blankenburg (Harz), Halle-Halberstadt-Wernigerode-Vienenburg, Halle-Könnern-Bernburg – auf diesen Strecken fährt seit Dezember 2005 der Harz-Elbe-Express, eine Tochter von Veolia. Was das mit der Verkehrspolitik Sachsen-Anhalts zu tun hat? Mit Veolia – damals noch Connex – erhielt 2004 erstmals ein privater Betreiber den Zuschlag für ein Netz im Land, nämlich für das Nordharz-Netz. Da der Hex seitdem in puncto Kundenfreundlichkeit und Service Maßstäbe setzt, die man von der Deutschen Bahn im Nah- und Regionalverkehr bis dato nicht unbedingt gewohnt war, sei er an dieser Stelle als durchaus positives Beispiel genannt. Veolia setzt ausschließlich moderne Niederflurtriebwagen vom Typ LINT von Alstom ein. Alle Züge haben Ticket-Automaten an Bord und sind mit Zugbegleitern besetzt, bei denen Fahrkarten ohne Aufpreis gekauft werden können – ein deutlicher Qualitätssprung gegenüber DB Regio. Freilich holt die Bahn mittlerweile auf: So setzt die DB-Regio-Tochter Elbe-Saale-Bahn im Raum Aschersleben-Magdeburg-Dessau die gleichen Triebwagen wie Veolia (Baureihe 642) ein, auf der S-Bahn Halle-Leipzig und mittlerweile auch auf der RB-Linie Halle-Magdeburg-Uelzen verkehren neue Doppelstockwagen. Und im mitteldeutschen S-Bahn-Netz rund um Leipzig und Halle, für das die Bahn den Zuschlag erhalten hat, soll ab Ende 2013 sogar wieder jeder Zug mit Kundenbetreuern besetzt sein. Diesen Service fordert die Landesnahverkehrsgesellschaft NASA auch in aktuellen Ausschreibungen. Sicher haben dazu auch die positiven Reaktionen von Hex-Kunden beigetragen. Veolia setzte damit Maßstäbe. Die gehäuften streikbedingten Ausfälle der vergangenen Monate kratzen jedoch am positiven Image des Hex.

Minus: Straßenbau – Nordverlängerung der A 14 und Westumfahrung Halle (A 143)

Noch immer hält Sachsen-Anhalt an zwei Straßenbauprojekten fest, deren Nutzen umstritten ist – die Nordverlängerung der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin sowie die A 143 westlich von Halle als Verbindung zwischen der A 38 Halle-Göttingen und der A 14 Halle-Magdeburg.

A 14: Wie groß die Widerstände gegen den Bau der Nordverlängerung sind, bekam Sachsen-Anhalt erst vor kurzem vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zu spüren: Die Leipziger Richter wiesen zwar eine Klage des BUND gegen den Planfeststellungsbeschluss für den rund 7,5 Kilometer langen Abschnitt zwischen Wolmirstedt und Colbitz ab. Doch das Land und der BUND einigten sich auf einen Vergleich, wonach der planfestgestellte Abschnitt nun um 1,5 Kilometer verkürzt wird. Das zeigt, wie zäh das 1,3 Millionen Euro teure Projekt vorankommt, das nach jahrelangen Diskussionen erst im Jahr 2003 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden war. Und von dem völlig unklar ist, ob es überhaupt gebraucht wird: Während das Land von täglich 31000 Fahrzeugen ausgeht, spricht der BUND von 20000 – was eine Autobahn nicht rechtfertigen würde. Ein weiteres Problem: Die Finanzierung der 155 Kilometer langen Strecke, unter anderem aus EU-Mitteln, ist nicht komplett gesichert, sondern nur für drei nicht mit einander verbundene Abschnitte mit einer Gesamtlänge von knapp 100 Kilometern, die bis 2015 gebaut werden sollen. Der BUND spricht deshalb von einem „Autobahn-Torso“. Hinzu kommt: Auch die Planung ist längst nicht abgeschlossen. Planfestgestellt ist laut Landesverkehrsministerium bisher lediglich der erwähnte – und jetzt verkürzte – Abschnitt Wolmirstedt-Colbitz.

A 143: Es geht um rund zwölf Kilometer Autobahn zwischen der B 80 westlich von Halle und der A 14 nördlich der Stadt. Die Trasse dieser Westumfahrung würde Naturschutzgebiete von europäischem Rang durchschneiden, deshalb musste das Land nach einem Gerichtsurteil 2007 den Planfeststellungsbeschluss nachbessern, geklagt hatte der Naturschutzbund. Das Verfahren läuft noch. Von der A 143 verspricht sich vor allem die Stadt Halle viel: Wer von der A 38 aus Richtung Göttingen zur A 14 Richtung Magdeburg will, oder umgekehrt, muss nämlich derzeit noch durch die Stadt fahren. Am Ende ist die A 143 deshalb nicht viel mehr als eine Umgehungsstraße – mit 150 Millionen Euro allerdings eine ziemlich teure.

Minus: Der Saale-Kanal

Seit Jahren hält das Land an dem umstrittenen Kanal fest, obwohl es immer unwahrscheinlicher wird, dass er jemals gebaut wird. Der rund acht Kilometer lange und 100 Millionen Euro teure Kanal soll mehrere Windungen der Saale kurz vor der Mündung in die Elbe umgehen und so dafür sorgen, dass die Saale von Halle an flussabwärts ganzjährig mit großen Frachtschiffen befahren werden kann. Das fordern mehrere Unternehmen in der Region, doch ob das Frachtaufkommen am Ende das Projekt rechtfertigt, ist völlig unklar. Das Bundesverkehrsministerium sieht das offenbar genauso, es hat die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens bereits mehrmals verschoben. Vor kurzem präsentierte der Bund seine Pläne für eine Neuordnung der Bundeswasserstraßen, damit verringern sich die Chancen für den Saale-Kanal erneut. Nach dem Konzept des Bundes soll die Saale nämlich in eine Kategorie herabgestuft werden, die nur noch Erhaltung, aber keinen Ausbau des Flusses mehr vorsieht. Offiziell heißt es im Bundesverkehrsministerium, es sei noch nichts entschieden, man wolle den Scooping-Termin zu Umweltfragen abwarten. Wie ein klares Bekenntnis zu dem Projekt klingt das nicht. Geht es nach dem Land, wird der Kanal dennoch gebaut. Die neue Landesregierung hat sich auch im Koalitionsvertrag dazu bekannt, der neue Landtag lehnte einen Planungsstopp ab.

Unentschieden: Der Flughafen Cochstedt

Über Jahre war der ehemalige sowjetische Militärflugplatz für Sachsen-Anhalt ein Fass ohne Boden: 60 Millionen Euro öffentlicher Gelder wurden in den Ausbau gesteckt, doch bis vor kurzem ohne nennenswerte Erfolge. Nach mehreren vergeblichen Versuchen, den Flugplatz als Verkehrsflughafen zu etablieren, konnte ihn das Land im Jahr 2010 an den dänischen Betreiber Airport Development A/S verkaufen – für etwas mehr als eine Million Euro. Seit Ende März steuert der Billigflieger Ryanair von Cochstedt aus mehrere Urlaubsziele in Spanien an. Das Land feiert den Deal, weil es einen Klotz am Bein los ist – aus seiner Sicht verständlich. Doch gleichzeitig wird Cochstedt eine Konkurrenz für den Flughafen Leipzig/Halle, an dem Sachsen-Anhalt beteiligt ist. Und während die Cochstedter sich über Ryanair freuen, hat Altenburg das Nachsehen, dort hatten die Iren sich zuvor zurückgezogen. Vor diesem Hintergrund muss man die Frage stellen, wie viele mit öffentlichen Mitteln hochgepäppelte Mini-Flughäfen sich Deutschland eigentlich leisten kann und will. Immerhin: Sachsen-Anhalt hat angekündigt, den Cochstedt-Betreiber und die dortigen Fluglinien nicht zu subventionieren.

BAHN

Bahnhofstest 2010/11 – Ein Projekt der Ortsgruppe Dresden

Kathrin Viergutz und Lutz Dressler

Die Ortsgruppe Dresden hat alle 129 dem Personenverkehr dienenden, bahnrelevanten Stationen des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) hinsichtlich Service, Sicherheit und Sauberkeit geprüft. Um jeden Bahnhof anforderungsgerecht zu betrachten und dadurch die Stationen vergleichbar und den Handlungsbedarf objektiv bestimmbar zu machen, wurden die Stationen in drei Kategorien eingeteilt, die von ihrer verkehrlichen Bedeutung abhängig sind. Im weiteren Sprachgebrauch werden Stationen, die der Kategorie 3 zugeordnet werden, „Haltepunkte“ genannt, diejenigen der Stationskategorie 2 „Bahnhöfe“ und diejenigen der Kategorie 1 „Hauptbahnhöfe“, wobei letzteres nur Dresden Hauptbahnhof und Dresden Neustadt betrifft.

reichten nur sehr wenige Punkte. Die 111 getesteten Haltepunkte (Kategorie 3) schnitten sehr schlecht ab: Nur 14 davon erreichten gute Ergebnisse (mindestens 80% der Punkte). Es bestätigte sich die Annahme, dass die Aufenthaltsqualität und Fahrgastinformation umso geringer ausfällt, je „kleiner“, abgelegener und als Verkehrsknotenpunkt unbedeutender eine Station und das sie umgebene Gebiet sind.

So soll es sein: Radabstellanlage in Ottendorf-Okrilla. Foto: VCD-OG Dresden

Durchweg negativ wurde das unzureichende Vorhandensein von Sitzgelegenheiten bewertet. Bis auf wenige Ausnahmen ist die Zahl der überdachten und windgeschützten Sitzplätze schon bei leicht überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen unzulänglich. Häufig müssen sich Fahrgäste bei Regen unter ein kleines Dach drängen, das kaum Abstand zum Nebenmann gewährt. Darüber hinaus ist der Zustand der Sitzgelegenheiten oft unzumutbar und intolerabel oder Wartende können sich nur durch den Verzehr von Speisen und Getränken eine Sitzgelegenheit in einem Bistro oder Imbiss „erkaufen“. Gleichfalls lässt auch der Zustand von Wartehäuschen und Wetterschutz zu wünschen übrig. Viele Häuschen wirken aufgrund von starken Verschmutzungen und Vandalismusschäden nicht einladend und mindern so die Aufenthaltsqualität für den Reisenden.

Doch es gab auch Merkmale, die größtenteils positiv bewertet wurden. Der überwiegende Teil der getesteten Stationen ist gut mit Fahrgastinformationen ausgestattet und bietet Reisenden ein vielfältiges Angebot an Verbund- und Umgebungsplänen sowie Tarifinformationen. Zudem erhalten die Fahrgäste Ausflugstipps und weitere wichtige Hinweise wie die Hausordnung und Empfehlungen für weitere Fahrtmöglichkeiten (Sachsenticket, Elbe-Labe-Ticket, Schmalspurbahnen).

Das Konzept des B&R sowie des P&R, also die Möglichkeit, Motorfahrzeuge und Fahrräder abzustellen, wurde größtenteils gelungen umgesetzt. Sowohl Parkplätze als auch Fahrradständer sind an vielen Stationen in ausreichender Zahl vorhanden. Wünschenswert wäre, dass vor allem Fahrradabstellanlagen in geringerer Distanz zu den Bahnsteigen vorhanden sind. Teilweise sind diese zu weit davon entfernt, wodurch näher liegende Geländer und Laternenpfähle als Abstellmöglichkeit genutzt werden. Des weiteren sollten Fahrradständer zumindest teilweise überdacht sein.

Die Schlechtesten – „Lohmen est omen“

Als besonders schlechte Bahnhöfe sollen hier diejenigen genannt werden, die nur zwischen 25 und 40% der Anforderungen erfüllen. So lassen sich die Stationen Burkhardswalde-Maxen, Dresden-Cotta, Hartmannmühle, Lauenstein, Oberschlottwitz, Pirna-Copitz, Rathmannsdorf, Schmilka-Hirschmühle, Schöna, Stadt Wehlen und Wülknitz nennen. Diesen Stationen der dritten Kategorie, den Haltepunkten, mangelt es nicht nur an Sitzgelegenheiten und Fahrgastinformationen, sondern es ist zum Teil auch kein barrierefreier Zugang möglich.

Noch schlechter, mit etwa 25 % erfüllter Anforderungen, steht es um die Aufenthaltsqualität in Bischheim-Gersdorf, Gröditz, Helmsdorf, Köttewitz, Obervogelgesang und Stolpen, die teilweise keinerlei Wetterschutz bieten.

Absolutes Schlusslicht aller Stationen ist Lohmen mit gerade einmal 17% erfüllter Anforderungen. Dieser Haltepunkt bietet weder eine dynamische Fahrplananzeige noch eine Zeitanzeige oder eine verständliche Durchsage bei Zugeinfahrt. Ferner finden sich hier nur sehr wenige Sitzgelegenheiten, die außerdem nur notdürftig überdacht sind. Besonders bemängelt wurde das Fehlen eines Aushangfahrplans und mehrerer Seitenscheiben des Wartestandes, was dem hohen Aufkommen von Vandalismus zuzurechnen ist. Der Bahnsteig kann zwar zumindest von einer Seite barrierefrei erreicht werden, jedoch ist der Weg so stark mit Unkraut bewachsen, so dass das Schieben eines Rollstuhles, Kinderwagens oder Rollators schwerfällt.

Die Besten

Zufriedenstellende Ergebnisse in Kategorie 3 mit mindestens 75% erreichten: Cossebaude, Freital-Potschappel, Großenhain Cottbusser Bahnhof, Hoyerswerda, Hoyerswerda Neustadt, Kamenz, Laußnitz, Niederau und Nossen.

Den überwiegenden Teil der Anforderungen (über 85%) erfüllten Altenberg, Arnsdorf, Freital-Deuben, Glashütte, Klingenberg-Colmnitz, Königsbrück, Nünchritz und Tharandt.

Testsieger unter den Haltepunkten sind Pirna (92%) und Radeberg mit 94% sowie Dresden Flughafen mit 96%.

Hauptbahnhof Dresden

Auf ihrer Webseite verspricht die Deutsche Bahn AG: „Unsere Mitarbeiter sorgen für Sauberkeit und Sicherheit im und um den Hauptbahnhof Dresden.“ Dass dies nur teilweise der Fall ist, hat unser Bahnhofstest ermittelt.

Der Hauptbahnhof Dresden ist der wichtigste Verkehrsknotenpunkt im Verkehrsverbund Oberelbe und verfügt laut DB AG über eine Fläche von 4.186 m². Das Fahrgastaufkommen beträgt 46.000 Personen täglich, die mit täglich 50 Fernverkehrs-, 249 Nahverkehrszügen und 236 S-Bahnen reisen.

Im Bahnhofstest erreichte der Hauptbahnhof 77% der Punkte, was für einen derart wichtigen Knotenpunkt unzureichend ist. Auffallend ist, dass innerhalb und außerhalb des Bahnhofsgebäudes kaum Sitzgelegenheiten außerhalb der Bistros und Kioske vorhanden sind, so dass wartende Fahrgäste genötigt werden, die Gastronomie in Anspruch zu nehmen.

ANZEIGE

Im Hauptbahnhof werden Reisende auf vielfältige Weise über Fahrpläne, Fahrscheine und Ausflugsziele informiert. Trotz kleinerer Mängel schnitt der Hauptbahnhof deshalb im Bahnhofstest im Bereich Fahrgastinformation und -kommunikation mit am besten ab.
Innerhalb des Gebäudes ist zwar ein Stadt- und Umgebungsplan vorhanden, auf dem sich Besucher und Ortsfremde informieren können, jedoch ist dieser nicht auf Anhieb zu finden, da er hinter einer Bäckerei versteckt ist.
Fahrscheinautomaten sind bei Normalbetrieb in ausreichender Zahl vorhanden, für Stoßzeiten und bei sehr hohem Fahrgastaufkommen, beispielsweise bei Sportturnieren oder Stadtfesten, reicht ihre Zahl jedoch nicht aus.
Äußerlich zeigt sich das Bahnhofsgebäude sehr ästhetisch und optisch ansprechend. Trotz der Dauerbaustelle bietet es einen tollen Anblick durch die Verschmelzung von traditioneller Bauweise und modernster Architektur. Die meisten der bewerteten Anforderungen wurden vom Bahnhofsvorplatz und der Empfangshalle erfüllt. Sowohl die hohe Zahl an Zugängen in allen Himmelrichtungen, die vielfältigen Möglichkeiten der Fahrgastinformation wie auch die intelligente Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln überzeugten.
Dringend verbessern muss sich allerdings die Situation der Fahrradabstellmöglichkeiten auf allen Seiten des Gebäudes. In Ermangelung ausreichender Fahrradständer werden Räder willkürlich abgestellt, was zum Versperren wichtiger Fluchtwege führt und die Gefahr von Fahrraddiebstahl erhöht. Aus diesen Gründen fordert der VCD die Einrichtung eines zentralen Fahrradhauses.
Grundsätzlich bietet der Hauptbahnhof seinen Fahrgästen und Besuchern ein großes Spektrum an Service und Information, jedoch birgt er noch viel Verbesserungspotential. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass sich der Bahnhof derzeit im Umbau befindet. In naher Zukunft soll den Fahrgästen „ein neues, vielfältiges Shopping- und Gastronomieangebot mit flexiblen Öffnungszeiten“ zur Verfügung stehen. Ob sich dadurch auch die Aufenthaltsqualität verbessert, gilt es abzuwarten. Eine Überprüfung der zukünftigen Zustände ist geplant.

Dresden Neustadt

Der Bahnhof Dresden Neustadt befindet sich nördlich der Elbe und wurde 1901 in Betrieb genommen. Etwa 30.000 Reisende nutzen ihn täglich. Damit ist er ist der zweitgrößte Fernbahnhof in Dresden.
Der Durchgangsbahnhof ist in Ost-West-Richtung angelegt, mit dem Empfangsgebäude zum Schlesischen Platz hin. Auf dem Vorplatz sind ÖPNV, Taxistand, Pkw-Parkplätze und überfüllte Radabstellplätze zu finden. Anlässlich des 100-jährigen Bestehens wurde mit Modernisierungsmaßnahmen begonnen, u. a. der Renovierung des Empfangsgebäudes, der Decke und der Wände, der Neugestaltung des Wartebereiches und der dynamischen Abfahrtstafel.
Die Empfangshalle ist ebenerdig, jedoch sind die beiden Tunnel, die zu den vier Bahnsteigen führen, von allen vier Eingängen nur über mehrere Treppenstufen zu erreichen. Dort sind zwar überall Notrufsäulen installiert, die ein mobilitätseingeschränkter Reisender betätigen kann, um Hilfe durch das Servicepersonal anzufordern, jedoch ist dies nicht im Sinne der Barrierefreiheit: Als barrierefrei gelten Gebäude, die für Jeden ohne Hilfe zugänglich sind. Ein Mensch möchte nicht abhängig sein von der Unterstützung anderer, zudem stellt sich die Frage, wer außerhalb der gewöhnlichen Arbeitszeiten des Servicepersonals bei der Überwindung der Hürden behilflich ist? Das selbstständige Erreichen des Bahnsteiges ist für mobilitätseingeschränkte Menschen ebenfalls kaum möglich, da weder Rolltreppe noch Aufzug vorhanden sind.
Die Ansage der ankommenden oder abfahrenden Züge auf den Bahnsteigen und in den Tunneln ist für Fahrgäste, insbesondere für sehbeeinträchtigte Reisende hilfreich, jedoch machen fehlende Bodenmarkierungen die Orientierung für letztere sehr schwierig. Neben DB Service Point, DB Reisezentrum und mehreren Fahrkartenautomaten gibt es Blumen- und Lebensmittelläden, einen Zeitschriftenladen sowie mehrere Imbissstände in der Empfangshalle. Einen bewachten Aufenthaltsraum, der im Winter beheizt und regelmäßig gesäubert wird, findet man gegenüber den kostenlosen Toiletten. In den Tunneln und auf den Bahnsteigen sind elektronische Anzeigetafeln für die Gleise zu finden. Die Bahnsteige sind sauber, allerdings mehr als in die Jahre gekommen, was den positiven Gesamteindruck, den man in der Empfangshalle vermittelt bekommt, trübt.
Zusammenfassend lässt sich sagen, dass der Bahnhof Dresden-Neustadt im Bahnhofstest 75 % der Punkte erreichte, was kein schlechten Ergebnis ist, aber zur weiteren Optimierung des Fahrgastmanagements anregen sollte.

Dresden HBF: Positives Fazit mit Verbesserungspotenzial.
Bild: Jan Krehl

Maßnahmen und Sanierungen

Damit das Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln angenehmer und sicherer wird und schließlich mehr Menschen diese effiziente Mobilitätsmöglichkeit nutzen, müssen die festgestellten Mängel und Probleme weitestgehend abgestellt werden. Bahnhöfe und Stationen müssen ein angenehmes Umfeld bieten, das Zugangebot muss attraktiv sein und durch Vertaktung und Anschlusssicherung die verschiedensten Reiseketten ermöglichen. Informationen müssen einfach und klar verfügbar sein, insbesondere im Fall von Abweichungen vom normalen Betriebsablauf.
Was die größtenteils desolaten Bahnhofsgebäude betrifft, scheint die beste Lösung darin zu liegen, diese aus der Immobilienzu-

ständigkeit der DB herauszulösen, indem sie von einer Kommune oder einem Verein gekauft und dann mit Engagement und Ideen wieder mit Leben gefüllt werden. Gute Beispiele dafür sind Sebnitz, Radeberg, Pirna oder Radebeul-Ost.
Ein großes Problem stellen Vandalismusschäden dar, entweder an der Infrastruktur selbst (wie wiederholt in Lohmen) oder z.B. an abgestellten Fahrrädern in abseits gelegenen und schwer einsehbaren P&R-Anlagen. Eine gewisse Entschärfung dieser Probleme tritt bei höheren Fahrgastzahlen ein – eine stärkere Frequentierung der Anlagen führt allein schon zu einer verstärkten „sozialen Kontrolle".
Gegenwärtig laufen bis zum Jahr 2016 (der Zeitplan wurde von der DB immer weiter nach hinten verlängert) umfangreiche Bauarbeiten im sogenannten „Dresdner Knoten". So wie die Stationen zwischen Dresden-Mitte und Pirna bereits um- und ausgebaut wurden, werden in den nächsten Jahren ebenfalls die S-Bahnhöfe zwischen Dresden-Neustadt und Meißen-Triebischtal runderneuert.
Dazu zählen die völlige Trennung (und somit geringe Störanfälligkeit) von Nahverkehr sowie Fern- und Güterverkehr, die Sanierung jeweils mit Barrierefreiheit (Beispiele: bereits fertig Dresden-Strehlen, noch zu bauen Dresden-Pieschen), die Verlegung zwecks besserer Zugänglichkeit (Beispiele: bereits fertig Dresden-Reick, noch zu bauen Dresden-Trachau – Zugang zur Linie 4) sowie der Neubau von Stationen (Beispiele: bereits fertig Dresden-Freiberger Straße, noch zu bauen Dresden-Bischofsplatz, Meißen Altstadt). Die Stationen erhalten dabei grundsätzlich Fahrgastinformationsanlagen.
Es bestehen gute Chancen, dass die Mehrzahl der festgestellten Defizite und Probleme in den nächsten Jahren abgestellt werden kann. Die Praxis zeigt aber auch die Gefahren, dass durch Mittelkürzungen oder Zweckentfremdung vor allem durch den Freistaat Sachsen Vorhaben zeitlich gestreckt oder gar aufgegeben werden müssen.
Genauere Ergebnisse, Kriterienbeschreibungen sowie die Testsieger und Letztplatzierten der Kategorie 2 (Bahnhöfe) können der vollständigen Studie entnommen werden.
Diese ist in Kürze als PDF zu erhalten unter
www.vcd.org/dresden

Geplante Einschnitte vorerst verhindert

Christian Schlemper

Nach der Verabschiedung des Doppelhaushalts für den Freistaat Sachsen durch den Landtag am 17. Dezember 2010 stand fest, dass dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) im Jahr 2011 6,7 Mio. Euro weniger staatliche Mittel zur Verfügung stehen. Der Freistaat hat allerdings die Mittelkürzungen über die beiden Jahre unterschiedlich verteilt, was in diesem Jahr eine Abmilderung gegenüber den ursprünglich angekündigten Kürzungen bedeutet.
Als Folge dieser Entscheidung begannen zu Beginn des Jahres die Detailplanungen für die notwendigen Einschnitte. Wenige Tage nach der Sitzung des Landtages wurde der VVO allerdings über eine weitere Entscheidung informiert, die eine deutliche Abmilderung der Einschnitte ermöglicht. Ein geändertes Stationspreissystem entlastet den VVO ab 2011 um knapp 5 Millionen Euro pro Jahr. Was steckt hinter diesem sperrigen Begriff? Hält ein Zug an einem Bahnhof, so ist dafür eine Gebühr zu entrichten, die unter anderem dazu genutzt wird, Bahnsteige sauber zu halten, umfangreiche Informationen auszuhängen und Unterstände und Gebäude zu reinigen. Diese Gebühren sind je nach Bahnhof und Haltepunkt sehr verschieden. In der Vergangenheit spielten nicht nur Größe und Ausstattung der Bahnhöfe eine Rolle, sondern auch deren Lage. So genannte Regionalfaktoren, die je nach Bundesland sehr unterschiedlich ausfielen, beeinflussten die Preise für die Stationen. Die Bundesnetzagentur hatte dieses Methode kritisiert und die DB Netz AG, Besitzerin der Bahnhöfe, im Jahr 2009 aufgefordert, eine neues transparentes System zu entwickeln. Die nun erfolgten Änderungen entlasten den VVO, da insbesondere die stark genutzten Bahnhöfe Dresden Hauptbahnhof und Dresden Neustadt günstiger geworden sind. „Diese kurzfristig mitgeteilte und ungeplante Entlastung ermöglicht eine deutliche Abmilderung der geplanten Sparmaßnahmen für 2011" so Burkhard Ehlen, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Oberelbe.
Um das Verkehrsangebot dauerhaft stabil zu halten und außerordentliche Tariferhöhungen zu verhindern, sind dennoch Einsparungen notwendig. Durch die Ausschreibung der S-Bahn Dresden sowie der Strecken des Dieselnetzes konnte der VVO Kosten senken. Die dadurch frei gewordenen Mittel in Millionenhöhe waren für Investitionen wie Übergangsstellen und Infrastrukturmaßnahmen vorgesehen. Stimmt die Zweckverbandversammlung zu, so werden diese Gelder nun genutzt, um die verringerten Zahlungen des Freistaates auszugleichen. Trotz der zunächst sicheren Finanzplanung für 2011 bleibt der Druck auf den Nahverkehr hoch. Andere sächsische Verkehrsverbünde mussten ihre Angebote reduzieren, um die Kürzungen auszugleichen. So hat der Verkehrsverbund Mittelsachsen zum 21. Februar Fahrten auf den Strecken Nossen-Döbeln und Riesa-Chemnitz gestrichen. 2012 werden die Zahlungen des Freistaates an den VVO um weitere drei auf dann 9,7 Millionen Euro gekürzt. Auch der VVO wird daher sein Angebot weiter überprüfen müssen.

Mitglieder werben Mitglieder

25 Jahre ist es jetzt her, dass der VCD gegründet wurde, um der autozentrierten Verkehrspolitik etwas entgegenzusetzen. Leider wissen viele Menschen immer noch nicht, dass es eine ökologische Alternative zum ADAC gibt. Das gilt es zu ändern. Sie wissen selbst am besten, warum es sich lohnt, beim VCD dabei zu sein. Überzeugen Sie einen Bekannten, Arbeitskollegen oder Sportsfreund von einem Beitritt zum VCD!
Vorteil für das neue Mitglied: Im ersten Jahr nur 25 statt 50 Euro Jahresbeitrag.
Vorteil für Sie: Wer bis zum Jahresende die meisten neuen Mitglieder wirbt, erhält ein Wochenende auf dem Stolperhof auf Usedom für 2 Personen (bei Familien auch die Kinder) inklusive einem Wochenend-Ticket von der Usedomer Bäderbahn. Unter allen übrigen Werbern und Werberinnen verlost der VCD 15 BahnCards 25 sowie Gutscheine und Freifahrten in den Liniennetzen mehrerer Fernlinienbusunternehmen.
Nähere Informationen unter www.vcd.org/mwm-25.html

VCD ELBE-SAALE

VCD Elbe-Saale mit neuem Vorstand

Auf der Jahresmitgliederversammlung am 19. März wurde ein neuer Landesvorstand gewählt. Mit der Wahl fand auch ein Generationswechsel statt. Jung, dynamisch und frisch motiviert geht der Vorstand an den Start. Wir stellen uns vor:

Jan Krehl ist Landesvorsitzender und lebt in Halle. Er ist seit 1999 im VCD aktiv. Nach einer kaufmännischen Lehre und einer späteren Ausbildung zum Lokführer ist er heute bundesweit im SPNV tätig. Seine Arbeitsschwerpunkte im Landesvorstand umfassen neben der Verbandsführung die Themen Bus und Bahn, Fernverkehr, Kinder, Wasserverkehr, Shared Space und Mobilitätseingeschränkte.

Andreas Grimm ist stellvertretender Landesvorsitzender und lebt in Erfurt. Seit 1989 ist er Mitglied des VCD, seit 2007 Mitglied im Landesvorstand. Dort beschäftigt er sich mit den Themen Verkehrspolitik, Fahrrad und Flugverkehr. Andreas ist Regionalansprechpartner für Thüringen. Beruflich ist er als Referent im Thüringer Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur tätig.

Michael Schmiedel ist stellvertretender Vorsitzender des Landesverbandes und lebt in Leipzig. Über ein Praktikum in der Bundesgeschäftsstelle ist er zum VCD gekommen und seit 2007 Mitglied. Im Vorstand will er sich mit den Themen Auto & Umwelt, Car-Sharing und Mobilität & Klimawandel beschäftigen. Zudem ist er zuständig für die Koordination der Landesgeschäftsstelle und Vertreter des VCD Elbe-Saale im VCD-Länderrat. Michael Schmiedel studiert Geschichte und Politikwissenschaften.

Hagen Riedel ist neuer Schatzmeister des Landesverbandes und kommt aus Naumburg. Er ist seit 2009 Mitglied im VCD. Als Schatzmeister ist er für die Finanzen verantwortlich und beschäftigt sich darüber hinaus mit den Themen Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheit und Straßenbau. Beruflich ist Hagen Riedel als Mitarbeiter am Universitätsrechenzentrum der TU Dresden tätig.

Kathrin Viergutz ist Beisitzerin im Vorstand und seit 2009 VCD-Mitglied. Sie studiert und lebt in Dresden. In Ihrer Ortsgruppe hat sie die Organisation des Bahnhofstests übernommen, da sie den Umweltverbund, insbesondere den ÖPNV, stärken möchte. Sie ist im Vorstand Ansprechpartner für die Themen Internet, Seniorenmobilität und Fußverkehr. Kathrin Viergutz studiert an der TU Dresden Verkehrswissenschaften mit den Schwerpunkten Verkehrsökologie und Ingenieurwesen.

Lutz Dressler lebt in Dresden und ist Beisitzer im Vorstand. Er ist seit 2005 VCD-Mitglied und seit 2008 im Landesvorstand tätig. Dort beschäftigt sich Lutz mit den Themen Pressearbeit, Straßenbau, Verkehrslärm und Rikschas. Lutz Dressler arbeitet als Rikschataxifahrer in Dresden.

Dr. Thomas Hoscislawski ist Beisitzer im neuen Vorstand und lebt in Leipzig. Er ist seit 1988 VCD-Mitglied. Im Landesvorstand ist er für die Themen Schienennahverkehr und NEUE WEGE zuständig, in deren Redaktion er seit 2009 mitarbeitet. Als Gliederungsbeauftragter hält er Kontakt zu den Ortsgruppen und lokalen Ansprechpartnern. Beruflich ist Thomas Hoscislawski als Stadtplaner im Stadtplanungsamt Leipzig tätig.

Büroleiter Geschäftsstelle

Dr. Torsten Bähr ist Büroleiter der Landesgeschäftsstelle in Leipzig. Er studierte in Dresden, Lissabon und München Verkehrsingenieurwesen und arbeitete anschließend von 2007 bis 2010 am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung UFZ in Leipzig sowie am Lehrstuhl für Verkehrsökologie der TU Dresden. Er promovierte zum Thema „Verkehrssysteme in schrumpfenden Stadtregionen“.

Fotos: Ingo Zander

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/donnerstags 10–12 Uhr
Büroleitung: Dr. Torsten Bähr
Vorsitzender: Jan Krehl
Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Lutz Dressler (Radebeul) Presse, Straßenbau, Verkehrslärm, Rikschas, Sachsen
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de, Tel.: 01520.5901170
Andreas Grimm (Erfurt) Verkehrspolitik, Fahrrad, Flugverkehr, Thüringen,
E-Mail: anton_gustav@web.de, Tel.: 0361.5113330
Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig) Kooperationen, örtliche Ansprechpartner, Schienennahverkehr,
E-Mail: thomas.hoscislawski@t-online.de,
Tel.: 0341.2322248
Jan Krehl (Halle) Bus und Bahn, Fernverkehr, Kinder, Wasserverkehr, Shared Space, Mobiliätseingeschränkte, Sachsen-Anhalt
E-mail: elsa-vorsitz@vcd.org, Tel. 0160.90366478
Hagen Riedel (Dresden) Schatzmeister, Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheit, Straßenbau
E-Mail: hagen_riedel@gmx.de, Tel.: 0151.53765932
Michael Schmiedel (Leipzig) Auto & Umwelt, Car-Sharing, Mobilität & Klimawandel
E-Mail: schmiedel.michael@web.de,
Tel.: 0341.6404706
Kathrin Viergutz (Dresden) Fußgänger, Seniorenmobilität, E-Mail: mail@kathrinviergutz.de,
Tel.: 0351.30945037
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.: 030.280351-0 | Fax: 030.280351-10, 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
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.4012426
E-Mail: chemnitz@vcd.org | *Treffen: AG „Stadtverträgliche Mobilität" der Agenda 21, jeden 3. Di/Monat, 17.30 Uhr, Umweltzentrum, Henriettenstraße 5*

Ortsgruppe Dresden
Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351.4218528
E-Mail: dresden@vcd.org | *Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 18.30 Uhr im Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18, 01067 Dresden,Tel.: 0351.4943-316*

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil" jeden letzteb Mittwoch im Monat (außer im Dezember), 18.30 Uhr (im VCD-Büro, Grünewaldstr. 19)

NEU

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
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@osterzgebirge.org

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

SACHSEN-ANHALT:

Altmarkkreis Salzwedel
Eva Stützel, Beetzendorf, Ökodorf Sieben Linden,
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: burgenlandkreis@vcd.org | *Treffen: Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat, 19.30 Uhr in der Taverne „Zum 11. Gebot", Domplatz 21, 06618 Naumburg, weitere Treffen nach Vereinbarung*

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

Dessau-Roßlau
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.8591711, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil" jeden ersten Mittwoch im Monat, 20 Uhr im Biergarten Rieckchen in der Scheplake 10, 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
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 EF

Ortsgruppe Gera
Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365.8311338, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Downtown", Friedrich-Engels-Straße 1, 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 sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage: 2000 Stück
Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Dr. Thomas Hoscislawski, Alexander Schierholz, 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 3/2011 ist am 9.9.2011 Ausgabe erscheint am 5.10.2011
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: (0351) 4519309 oder 0172-9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Schneider, Gecks, Dr. Hedel

Ab ins Grüne!

Raus aus den vier Wänden und rein in die Freizeit. Ob in den Park, in den Wald oder an den See – wir bringen Sie in die Natur! Keinen Plan? Wir schon ...

Unsere **Freizeitpläne** mit erlebnisreichen Rad- und Wanderrouten erhalten Sie online unter: **www.mdv.de** oder Sie rufen uns einfach an: **01803 223399***.

* 0,09 €/Min inkl. MwSt. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunktarif max. 0,42 €/Min

www.mdv.de