VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

2 | 2012

In diesem Heft:

- VCD-Fernverkehrskonzept für Mitteldeutschland
- KombiBus: Mobilitätszukunft im ländlichen Raum
- Carsharing in kleinen Städten

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**

Zum Flanieren, gar Promenieren...

entführt Sie dieses Mal die Bahn&Kultur-Reihe in ein temporäres Blumenreich, zu einem echten Scharoun und auf geschichtsträchtige Schienenwege.

Unser erstes Ziel heißt im Obersorbischen Lubji. Das erstmals von Bischof Bruno II. von Meißen 1221 als Lubaw erwähnte kleine Städtchen im südöstlichen Zipfel Sachsens ist heute als Löbau bekannt und diesjähriger Austragungsort der sächsischen Landesgartenschau (LGS). Bahn- und Busanreisende erhalten zu ihrem Besuch einen Eintrittsnachlass von 2 € pro Person bzw. 4 € bei Vorlage eines Familientickets. Für VVO-Verbundtickets mit Mindestpreis 3 € gilt dieselbe Regelung. Der Standort der ehemaligen Zuckerfabrik im Osten der Stadt ist die Spielwiese der Gartenschaugestalter, die jenen in den vielseitigen Verweilorten immer wieder thematisch aufgreifen. So begleiten den Hauptweg (Berg- und Talpromenade) fünf ehemalige Absetzbecken der Fabrik. Hier werden nicht nur verschiedene Pflanzen in Szene gesetzt, auch wird das Thema Zucker neu erfahrbar. Wogegen zu Beginn einzelne übergroße Zuckerkristalle zur Kletter-, Schaukel- und Rutschpartie verlocken, führt der Weg den Besucher im vorletzten Becken über eine Limonade, dem Inbegriff von Zuckerwasser eben. Wer sich beim Flanieren gern musikalisch unterhalten lassen will, sollte den 21.06.12 dick im Kalender umkringeln. Hier findet nicht nur auf dem Gelände der LGS, sondern auch in der restlichen, recht pittoresken kleinen Stadt die alljährliche „Fête de la Musique“ statt. Amateur- und Berufsmusiker bespielen dann vielerlei Orte. (www.landesgartenschau-loebau.de)

Dabei empfiehlt es sich, den Spaziergang auch abseits der Spielorte fortzusetzen, um beispielsweise das König-Albert-Bad zu bestaunen. Jener architektonische Prunkbau eines Stadtbades wurde 1875 gebaut nach den Entwürfen des Professors Ernst Giese, der im 19. Jahrhundert an der Düsseldorfer Kunstakademie sowie der Technischen Hochschule Dresden lehrte und auch für das Antlitz des Dresdner Hauptbahnhofs mitverantwortlich war. Heute befindet sich in diesen eleganten Gemäuern ein Restaurant, was auch für private oder geschäftliche Anlässe gebucht werden kann.
Einen architektonisch spannenden Bau ganz anderer Art können Sie in der Kirschallee 1b entdecken. Sein Erbauer, Hans Scharoun, war einer der bedeutendsten Vertreter der organischen Architektur, Mitglied der Architektenvereinigung „Der Ring“ und erster Stadtbaurat im Berlin nach ’45. Sein Wiederaufbaukonzept war der sozialistischen Regierung wegen des Bauhaus-Charmes für ihre Hauptstadt leider zu bourgeois und dekadent für eine Realisierung. Ein Leitbild der Moderne, wo er

sich innen wie außen in seiner Formensprache verwirklichen konnte, entstand dafür hier in Löbau 1933 im Auftrag der Eheleute Schminke. Sie waren für zeitgenössische Architektur aufgeschlossen und durch einen Besuch der Stuttgarter Weißenhofsiedlung auf Scharoun gestoßen. Das nach deren Enteignung 1952 jahrzehntelang als Pionierhaus genutzte Haus steht heute (dienstags bis sonntags von 10–17 Uhr) nicht nur Architekturinteressierten offen. (www.stiftung-hausschminke.eu)

Wer des Flaneurdaseins bislang nicht müde ist, sollte am nächsten Morgen noch nicht den Heimweg antreten. Ein erster kleiner Spaziergang führt zum schmucken Löbauer Bahnhof, der im Zuge des Anschlusses an die Fernbahnlinie Dresden – Görlitz Mitte des 19. Jahrhunderts gebaut wurde. Dort nehmen Sie den Zug 8.25 Uhr Richtung Lubán, der Löbauer Partnerstadt in Polen. Wochentags ermöglicht diese Verbindung mit knapp 2,5 Stunden Aufenthalt in Zgorzelec obendrein noch einen kleinen Rundgang in der Nachbarstadt von Görlitz, wofür sich das Ufer der Lausitzer Neiße flussauf- und stadteinwärts und der Miejski Dom Kultury (städtisches Kulturhaus) mit dem ihn umgebenden Park auf dem Rückweg bestens eignen. Womöglich lässt sich dabei auch ein Ausblick auf das Neißeviadukt finden.
Zurück im Zug bewegen Sie sich nun auf der ehemaligen Schlesischen Gebirgsbahn. Die von den Preußen erbaute Bahnstrecke diente vor allem als günstiger Transportweg für die Steinkohle aus dem Waldenburger Revier in Niederschlesien. Als eine der ersten elektrifizierten Eisenbahnstrecken überhaupt hat sie zugleich Pioniercharakter für die spätere Entwicklung der Elektrifizierung im Schienenverkehr. 1866 wurde auch Hirschberg bzw. Jelena Gora angeschlossen, wo der Flaneur mit einem Rundgang durch den von Barock- und Renaissance- ebenso wie Jugendstil- und Gründerzeitbauten geprägten Stadtkern rund um den Rathausplatz oder entlang der ul. 1 Maja noch einmal auf seine Kosten kommt. Zum Verweilen laden zwischendrin die zahlreichen Cafés in den Laubengängen der Häuser ein, die einst den wohlhabenden Gerbern, Tuchmachern, Kürschnern oder Händlern gehörten. In der aus dem 15. Jahrhundert stammenden Turmbastei erfahren Sie von der hiesigen Touristeninformation Weiteres über das am Fuße des Riesengebirges gelegene Hirschberg. So ließe sich der Spaziergang beliebig in eine Wanderung ausdehnen, um beispielsweise die Burg Chojnik oder das Arbeitshaus von Gerhard Hauptmann im Ortsteil Agnetendorf -„Haus Wiesenstein“- zu besichtigen.

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

Alternativen entwickeln!

Ideen wider Alternativlosigkeit: diesen Anspruch will der VCD mit seiner Arbeit immer wieder erheben. Unsere Vorstellungen einer umweltfreundlichen Mobilität sehen wir als einen Impuls für eine Ressourcen schonende und menschenfreundliche Lebensweise. So auch in Themen, die wir kritisch begleiten und für deren Lösung die Tagespolitik nur – um die Wortschöpfung unserer Bundeskanzlerin zu gebrauchen – alternativlose Ansätze vorhält.

Ein Beispiel ist der künftige Bahnfernverkehr zwischen Berlin und München. Nachdem die Neubaustrecke als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit dank lobbyistischen Wirkens aus der Thüringer Landeshauptstadt in der Ära des Ministerpräsidenten Vogel statt auf der kürzeren Strecke den Umweg über Erfurt nehmen wird, zeigen sich mit der näher rückenden Eröffnung immer klarer die daraus resultierenden Probleme. Städte wie Jena oder Weimar, bisher direkt per ICE erreichbar, sehen sich abgehängt und machen mobil. Doch die neue Trasse ist milliardenschwer durch Thüringen und Bayern geschlagen und es wird realistisch nur Einzelzüge oder gar keinen Fernverkehr abseits dieser Neubaustrecke geben.

Hier lag der Ansatz einer Arbeitsgruppe des VCD-Landesverbandes: wenn schon die Wandlung im Fernverkehr nicht mehr umkehrbar ist, dann müssen alle Regionen der mitteldeutschen Länder bestmöglich an die neue Nord-Süd-Achse angebunden werden. Mit viel Ideen, Sachverstand und Einbeziehung real vorhandener Voraussetzungen ist ein Taktkonzept im Entstehen, über welches Sie in diesem Heft lesen werden.

Alternativen sind auch für den Busverkehr im ländlichen Bereich dringend notwendig, um trotz schwindender Bevölkerung und schrumpfender Schülerverkehre – letztere oft einzige ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum – weiterhin öffentlichen Verkehr für Alle aufrecht zu erhalten. Hier ist der Kombibus, eine Verbindung zwischen Linienbus und Güterbeförderung, ein interessanter Ansatz. Lesen Sie mehr darüber in diesem Heft.

Carsharing gilt als Alternative zum eigenen PKW. Jedoch endet dieses heute anerkannte Angebot meist jenseits der Metropolen und Ballungsräume. Damit wollte sich eine Initiativgruppe nicht abfinden und arbeitet nunmehr als Verein „Verkehrswende in kleinen Städten e.V.“ an diesem Thema. Dass die kleinen Städte gar nicht klein sein müssen, zeigt sich am Beispiel Chemnitz, wo es derartige Angebote derzeit auch noch nicht gibt.

Wie Sie sehen, wird sich der VCD nicht der Alternativlosigkeit ergeben. Viele neue Themen warten besetzt zu werden. Darüber können wir gern mit Ihnen ins Gespräch kommen, wenn der VCD Elbe-Saale am 15. September in Leipzig sein zwanzigjähriges Jubiläum feiert.

Viele gute Ideen wider die Alternativlosigkeit und einen schönen Sommer wünscht Ihnen
Ihr Jens Schneider

Einladung

20 Jahre VCD-Landesverband Elbe-Saale ein Grund zum Feiern !

Termin: 15. September 2012, 13–16 Uhr

Ort: Café Yellow im Haus Steinstraße, Steinstr. 18, 04275 Leipzig (Südvorstadt)

Der Veranstaltungsort ist vom HBF aus zu erreichen mit den Straßenbahnlinien 10 (Richtung Lößnig) oder 11 (Richtung Markkleeberg-Ost): 6 Haltestellen bis „Karl-Liebknecht-/Richard-Lehmann-Str.“ fahren, von hier aus die Karl-Liebknecht-Straße bis zur Kreuzung Steinstraße zurückgehen und dort links abbiegen. Wir empfehlen einen Fahrschein für Tarifzone Leipzig kaufen (2,30 € - Sachsen-Ticket gilt nicht).

Im Anschluss laden wir ein zum Stadtspaziergang mit dem Spaziergangsforscher Bertram Weisshaar.

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 6	ÖPNV
Seite 10	Regional
Seite 11	Ansprechpartner vor Ort

Titelbild: Im dünn siedelten Skandinavien ist der Kombibus, wie hier in Schweden, bereits praktizierter Alltag. Die gesamte Logistik per Linienbus auf einen Blick: Linienbus, Güterabfertigung, Zustellfahrzeug, Behälter und Kunden. Foto: Constantin Pitzen

Was bringt Sachsen der neue Landesverkehrsplan 2025?

Die sächsische Staatsregierung hat am 8. Mai 2012 den Entwurf des Landesverkehrsplans (LVP) für die gesetzlich vorgeschriebene Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung freigegeben. Das Beteiligungsverfahren ist für den 25. Mai bis 6. Juli 2012 vorgesehen. Im Zuge der Anhörung kann zum Entwurf Stellung genommen werden, der auch im Internet unter www.smwa.sachsen.de unter der Rubrik Verkehr einsehbar ist. Hinzuweisen wäre noch auf die von der TU Dresden durchgeführte strategische Umweltprüfung – im Umweltbericht des LVP werden die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen und ihre Umweltauswirkungen näher beschrieben und bewertet.

Der Landesverkehrsplan Sachsen 2025 spiegelt die verkehrspolitischen Grundsätze und Ziele der Staatsregierung wider und ist eine Fachplanung für die Verkehrsträger und die Entwicklung des Gesamtverkehrssystems. Er definiert aufbauend auf einer Verkehrsprognose bis 2025 den Bedarf einzelner Verkehrsprojekte, die dann im Landesentwicklungsplan, der gegenwärtig ebenfalls neu aufgestellt wird, raumordnerisch gesichert werden. Der Landesverkehrsplan bindet die Staatsregierung und ihre nachgeordneten Behörden intern. Er entfaltet aber im Gegensatz zum Landesentwicklungsplan keine unmittelbaren Rechtswirkungen nach außen. Zum Inhalt: Das sächsische Straßennetz ist bereits sehr gut ausgebaut, so dass neben einigen Lückenschließungen von bereits in Bau befindlichen Maßnahmen (A 72, B 178) zukünftig der Erhalt des Straßennetzes im Vordergrund stehen soll. Die Anbindung an den Fernverkehr im Bereich Schienennetz ist in vielen Regionen Sachsens (Vogtland, Raum Chemnitz, Ostsachsen) in den letzten Jahren immer schlechter geworden. Nur die sächsischen Städte Dresden, Leipzig, Riesa und Bad Schandau sind überhaupt noch an das Fernverkehrsnetz direkt angebunden. Es besteht ein erheblicher Problemdruck und Verbesserungsbedarf. Ansprechpartner sind hier aber in erster Linie der Bund und die Deutsche Bahn AG.

Der Entwurf des LVP enthält weitere interessante Aussagen zu den Bereichen ÖPNV, Luftverkehr, Binnenschifffahrt, Güterverkehr sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Aussagen zur Verkehrsvermeidung allgemein und damit auch zum Klima- und Umweltschutz werden allerdings vermisst. Die Umweltverbände, so auch der VCD Landesverband Elbe Saale, sollten daher den Entwurf kritisch unter die Lupe nehmen und auf Schwachstellen dezidiert hinweisen.

ANZEIGE

Insel Usedom, Koserow 4 FeWo
- nur 3 min. zum Ostseestrand -
süd/west-Terrasse/Blk., 1-4 P, 2-3 Zi., Kamin
Bahnhofstransfer, TV, DVD, kinderfreundlich
Hunde gern gesehen, EBK, WM, Bj. 2007, Internet, Blick ins Grüne
34 - 89 € / Tag www.ihreferien.de 0341/3196200

Freistaat investiert massiv in umweltfreundlichen Personennahverkehr

Für das Jahr 2012 stehen im Landesinvestitionsprogramm 100 Mio. Euro für die Förderung von ÖPNV-Maßnahmen zur Verfügung. Dem steht ein Antragsvolumen von rd. 117 Mio. Euro gegenüber. Damit kann der Großteil der beantragten Maßnahmen in diesem Jahr begonnen werden. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhen sich die Gesamtausgaben um 10 Mio. Euro. Insgesamt stellt der Freistaat Sachsen in diesem Jahr mehr als eine halbe Mrd. Euro für den ÖPNV (Betrieb und Investitionen) zur Verfügung.

„Wir wollen auch in den kommenden Jahren investieren, um einen leistungsstarken und kundenorientierten Personennahverkehr zu sichern“, so Verkehrsminister Sven Morlok. Insbesondere der Bereich Bus (Fahrzeuge und Infrastruktur) partizipiert mit über 20 Prozent der diesjährigen Investitionen von der Förderung. Fünf Mio. Euro stehen für die Beschaffung neuer Omnibusse zur Verfügung. Zur besseren Verknüpfung und Koordinierung der verschiedenen Verkehrsträger fließen weitere Fördermittel in den Bau neuer Übergangsstellen. Moderne Leit- und Telematiksysteme sollen den Verkehr intelligent steuern und der Fahrgastinformation dienen. Auch weitere Park&Ride- sowie Bike&Ride-Angebote sollen Bürgern eine optimale Nutzung der verschiedenen Angebote ermöglichen. Weitere Investitionsschwerpunkte in den kommenden Jahren bilden insbesondere das „Chemnitzer Modell“ mit der Einbindung von regionalen Eisenbahnstrecken in das Streckennetz der Chemnitzer Straßenbahn und der Ausbau der Stadtbahnlinien in Dresden (Strehlen – Löbtau und Bühlau – Weißig). Außerhalb des ÖPNV-Investitionsprogramms investiert der Freistaat Sachsen in das Großvorhaben City-Tunnel-Leipzig zur Einführung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes.

Umfangreiche Änderungen mit Fahrplanwechsel in Gera

Mit dem Fahrplanwechsel im Juni nimmt der Geraer Verkehrsbetrieb (GVB) zahlreiche Änderungen in Takten und Linienzuschnitten vor. GVB-Geschäftsführer Ralf Thalmann betonte zur Fahrplanvorstellung, dass mit der Vertaktung und Linienverzahnung die wichtigsten Vorzüge der Angebote bleiben. Jedoch muss sich der GVB auf künftig geringere Zuschüsse des Landes und aus dem Verbund der Stadtwerke einstellen. So wird die Taktfrequenz außerhalb der Hauptverkehrszeiten, an Wochenenden und in den Ferien verringert. Im Stadtrandbereich werden Bedienungen im Busverkehr zusammengelegt. Verbessern soll sich die Taktverküpfung der Linien an der Zentralhaltestelle Heinrichstraße, um ein entspannteres Umsteigen zu ermöglichen. Gleichfalls soll der Bahn-Haltepunkt Gera-Zwötzen, welcher ab Juni von der Erfurter Bahn bedient wird, eine verbesserten Anschluss an die GVB-Angebote in den Stadtteilen Lusan und Zwötzen erhalten.
Weitere Informationen: www.gvbgera.de

VCD Elbe-Saale entwickelt Fernverkehrskonzept für Mitteldeutschland

Welche Fernverkehrsleistungen können Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg ab 2017 erwarten?

Die im Titel benannte Neubaustrecke für den Eisenbahnfernverkehr berührt alle mitteldeutschen Länder. Deswegen ist es umso wichtiger, sich frühzeitig Gedanken zu machen, welchen Fahrplan die Bevölkerung mit Inbetriebnahme der neuen Teilstrecke von Halle/Leipzig nach Erfurt im Dezember 2015 sowie des Teilstücks Erfurt – Ebensfeld (– Nürnberg) mit Abzweig in Coburg voraussichtlich im Dezember 2017 erwarten kann. Dass bestehende ICE-Linien über die neuen Strecken geführt werden, ist mittlerweile bekannt. Was aber mit der Anbindung der Mittel- und Großstädte passiert, die von der Strecke links oder rechts liegen gelassen werden, ist derzeit noch mehr als unklar.

Fahren in Jena, Weimar, Saalfeld, Naumburg, Weißenfels ab Ende 2015/17 noch Fernzüge? Wie profitieren auch diese Städte von den Reisezeitgewinnen, die die neue Infrastruktur verspricht? Wie werden die lang laufenden Züge von München über Erfurt nach Berlin geführt – über Halle oder Leipzig? Wie ernst meint es die Deutsche Bahn mit ihren Vorstellungen, die Stadtzentren von München und Berlin in unter 4:00 Stunden zu verbinden? – Bei Entfall des Haltes auch in Erfurt ist dies möglich ...

Naumburg Hbf: Umstieg von der Regionalbahn in den ICE – wie lange noch? Foto: Ralf Kuke

Bisher sind von der Deutschen Bahn nur vage Verlautbarungen getroffen worden, welche Fahrplankonzepte in Erwägung gezogen werden. Die betroffenen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr gehen bereits heute „vom Schlimmsten“ aus und planen Zubringerlinien zu den dann weniger werdenden Fernbahnhöfen und entwickeln Ersatzkonzepte für wegfallende ICE und IC-Linien.

Dies ist für den VCD-Landesverband Elbe-Saale Anlass genug, sich intensive Gedanken zu machen, wie ein Fernverkehrskonzept für ganz Mitteldeutschland aussehen kann. Aufgegriffen werden sollen die Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur, die Bahn und der Bund als Verantwortliche für den Fernverkehr sollen in die Pflicht genommen werden und die Beteiligten sollen sich den Sachzwängen der künftig zur Verfügung stehenden Infrastruktur öffentlich stellen.

Klar ist, dass der VCD die Neubaustrecke Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg in der jetzigen Form so nicht unterstützt hat. Allerdings muss sich auch der VCD den Tatsachen stellen, aus der Infrastruktur das Beste machen und diese sinnvoll nutzen.

So hat sich unter reger Beteiligung eines festen Stamms an 5 bis 10 aktiven VCD-Mitgliedern aus allen drei Ländern eine Projektgruppe gebildet, die ca. alle sechs Wochen das Thema im Leipziger Büro des Landesverbandes diskutiert. Weiterhin konnte der VCD das Institut für Regional- und Fernverkehrsplanung (iRFP) mit Sitz in Dresden und Leipzig als unabhängigen Gutachter gewinnen und somit die gesetzten Ziele auf solide Füße stellen:

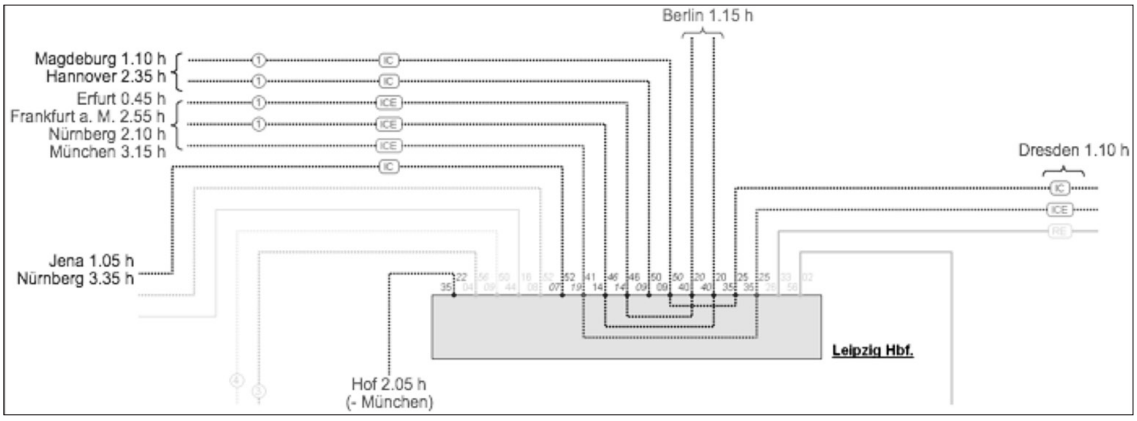
- Einfaches System für Einwohner, Bahnkunden und Multiplikatoren
- Weitgehende Vertaktung und Anschlussgewährung an allen Knotenbahnhöfen
- Verbesserung der Reisezeiten
- keine Verschlechterung der Erreichbarkeit der Mittelstädte

Unterstütz vom iRFP wird der VCD im Frühsommer an die Öffentlichkeit gehen und einen Vorschlag unterbreiten, mit welchem konkreten Fahrplankonzept alle wichtigen Städte Mitteldeutschlands ab Ende 2017 mit Fernverkehrszügen erreichbar sein sollen. Dies wird eine Diskussionsgrundlage sein, mit der der VCD auf die Deutsche Bahn, die Kommunen sowie die Bundespolitik zugehen wird, um endlich Licht ins Dunkel der Thüringer Tunnelröhren zu bringen. Wichtiges Anliegen des VCD ist dabei, konstruktiv zu diskutieren.

Abfahrts-, Fahrzeiten und Anschlüsse für Leipzig nach dem VCD-Fernverkehrskonzept

So sieht das VCD-Konzept – beispielhaft für Leipzig dargestellt – stündliche Abfahrten nach Dresden, Berlin, Halle, Magdeburg, Hannover, Erfurt, Frankfurt/Main, Nürnberg und München vor. Weiterhin wird es von Leipzig alle 2 Stunden eine hochwertige Verbindung durchs Saaletal und damit nach Naumburg, Jena und Saalfeld geben. Ebenso wird Leipzig alle 2 Stunden mit dem westsächsischen Raum, Franken und München verbunden. Alles zu attraktiven Reisezeiten und umsteigefrei. Sinnvolle Zwischenhalte in der Region werden eingeplant.

Der VCD steht mit seinen Aktivitäten nicht allein. Bereits heute gibt es zahlreiche Aktionen in Weimar und Jena, die den Erhalt der Fernverkehrsanbindung zum Ziel haben. Weiterhin wird die Diskussion zur Anbindung Leipzigs von der dortigen Stadtverwaltung kritisch verfolgt. Nicht



Konzeptdarstellung für Verbindungen, Fahr- und Abfahrtszeiten am Beispiel Leipzig HBF

zuletzt gibt es zahlreiche Aktivitäten, z. B. der Sächsisch-Bayerischen Städtekette, die um die Wiedereinrichtung eines schnellen und v. a. bequemen Fernverkehrsangebotes auf der Sachsen-Franken-Magistrale kämpft.

Um auch Ihnen als Leser der NEUEN WEGE die Möglichkeit zu geben, vor der Veröffentlichung Einfluss auf die Inhalte VCD-Fernverkehrskonzeptes für Mitteldeutschland zu nehmen, bitten wir Sie um Ihre Meinung!

Welche Ansprüche an den Fernverkehr haben Sie für unsere drei Bundesländer nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke? Was ist schon gut und sollte beibehalten oder weiter verbessert werden? Schreiben Sie unter dem Stichwort „Fernverkehr 2017“ an elbe-saale@vcd.org! Wir garantieren Ihnen, dass wir Ihnen zurück schreiben und die Aufnahme Ihrer Gedanken in das Konzept prüfen werden. Wenn Sie Interesse haben, das fertige Konzept im Zuge der Veröffentlichung zugesendet zu bekommen, schreiben Sie uns ebenfall eine E-Mail! Wir freuen uns sehr auf Ihre Anregungen!

ÖPNV

Daseinsvorsorge: KombiBus bietet dem ländlichen Raum eine neue Logistikstruktur

Constantin Pitzen / Arbeitsgemeinschaft KombiBus

Kurier-Express-Paket (KEP)-Dienste sind Wunschpartner

Der Landkreis Uckermark im Nordosten Brandenburgs wagt einen Perspektivwechsel – zukünftig sollen Güter- und Personenverkehr kombiniert werden. Der „KombiBus“, ein Projekt der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft mbH (UVG), geht ab Januar 2012 in die Umsetzung. Eine Kombination aus Linienbus, Kleintransporter und Fahrdienst soll die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Dienstleistungen im ländlichen Raum verbessern. Langfristig soll so die Versorgung der ländlichen Bevölkerung dauerhaft und auf hohem Niveau gesichert werden – und das mehrmals täglich bis ins letzte Dorf. Der KombiBus bildet damit eine perfekte Infrastruktur, die zukünftig eine „logistische Lücke“ bei vielen lokalen Wirtschaftspartnern schließen kann. Unterstützt wird dieser neue Ansatz durch das Bundesministerium des Innern (BMI), das im Rahmen des Modellvorhabens „Daseinsvorsorge 2030 – innovativ und modern – eine Antwort auf den demografischen Wandel“ praxisorientierte und übertragbare Konzepte entwickeln lässt.

Die Kombination zwischen Personen- und Güterverkehr ist nicht ganz neu: Erst in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg haben sich in vielen europäischen Ländern die Wege von Güter- und Personenbeförderung getrennt. Während bis in die 1960er und 1970er Jahre hinein die Postbeförderung per Bus auch in Deutschland praktiziert wurde, ist die Kombination der Dienstleistungen in der nachfolgenden Zeit zunehmend in Vergessenheit geraten. Erst der demographische Wandel und die damit einhergehenden Herausforderungen führen in vielen ländlichen Regionen zu einem Umdenken. Sowohl das Land Brandenburg als auch der Landkreis Uckermark zeichnen sich hier als innovative Mitgestalter, Querdenker und kreative Ideengeber aus.

Im ländlichen Raum können Transportleistungen künftig nur noch durch die Kombination beider Sparten effizient und wirtschaftlich angeboten werden. Dafür müssen sich sowohl Nahverkehrsunternehmen als auch KEP-Dienstleister rüsten; letztere halten zum jetzigen Zeitpunkt noch ihre eigene Infrastruktur vor. Als Beispiel sei das Amt Gerswalde genannt, das geografische Zentrum der Uckermark mit 18 Einwohnern pro Quadratkilometer mit einem prognostizierten Bevölkerungsrückgang von 24% in den Jahren 2009 bis 2030. Der Aspekt „Versorgung“ rückt zwangsläufig in einen neuen Fokus, denn Fahrgast und Paket-Kunde werden bei diesen Entwicklungen im Regelfall zum wirtschaftlichen Engpassfaktor. Der Fahrtaufwand pro Kunde wird aufgrund der geringen Dichte schlicht zu groß.

Aus dem Blickwinkel der Nahverkehrsunternehmen zeichnet sich perspektivisch schon jetzt dringender Bedarf ab, Mobilität künftig anders zu organisieren und zu finanzieren. Die langfristige Entwicklung im ländlichen Raum lässt sich aus dem Blick der Verkehrsplanung längst nicht mehr ignorieren: Rückläufige Schülerzahlen, zunehmende Überalterung der Bevölkerung, sinkende PKW-Verfügbar-

Anhängerzug bestehend aus Linienbus und Anhänger für die Belieferung ländlicher Lebensmittelgeschäfte. Foto: Constantin Pitzen

keit durch eine zunehmende Altersarmut, kontinuierliche Abwanderung von Fachkräften sowie schrumpfende Kommunalbudgets. Der Uckermärker spürt zunehmend die Veränderungen in allen Bereichen der Versorgung. Die steigenden Entfernungen, die durch die Zentralisierung von Versorgungsdienstleistungen zurückgelegt werden müssen, gehen bei allen Beteiligten in der Region mit steigenden Kosten, im erhöhtem Zeitbedarf und Energieverbrauch einher. Dies gilt auch für die KEP-Dienste, die zunehmend größere Entfernungen vom Umladepunkt bis zu ihrem Endkunden im „letzten Dorf" zurücklegen müssen, um hier ggf. ein einziges Päckchen zuzustellen. Diese Überlegungen gilt es mittlerweile in den eigenen Geschäftsmodellen zu berücksichtigen.

Die beschriebenen Szenarien lassen politische Entscheidungsträger und Experten nach anderen Lösungen suchen, wie Erreichbarkeit und Versorgung im ländlichen Raum langfristig sicherzustellen sind. Aus jetziger Perspektive erscheint nur ein Weg sinnvoll: Regionale Dienstleister können nur durch die eintretenden Synergie-Effekte, die durch eine gemeinsame Bündelung von Ressourcen und Kapazitäten entstehen, ihre jetzige Dienstleistung gegenüber ihren Kunden in der Fläche aufrechterhalten.

Das Konzept „KombiBus" greift diese Ansätze auf und bietet verschiedene Kooperationsmöglichkeiten zwischen Nahverkehrsunternehmen und KEP-Diensten an.

Nutzung von Frachtraumkapazitäten auf langen Strecken

Ausgangspunkt der konzeptionellen Überlegungen war die Feststellung, dass ein nicht voll besetzter Linienbus grundsätzlich über Frachtraumkapazitäten verfügt, die zum Transportieren von Gütern genutzt werden können. Dieser Frachtraum wird i.d.R. mehrmals täglich – je nach Fahrplanangebot – zur Verfügung gestellt.

Durch die Abfrage bei Partnern aus der Wirtschaft, wer im Landkreis Uckermark wann und wie viel Frachtraum benötigt und welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, um Fahrzeuge des Linienbusverkehrs in Anspruch zu nehmen, wurden für das Modellvorhaben KombiBus im Rahmen einer vereinfachten Analyse die möglichen logistischen Nachfragepotenziale ermittelt. Diese liegen in den verschiedensten Branchen vor, wie z. B. Lebensmittel, Gesundheit, Banken, Tourismus und Logistik.

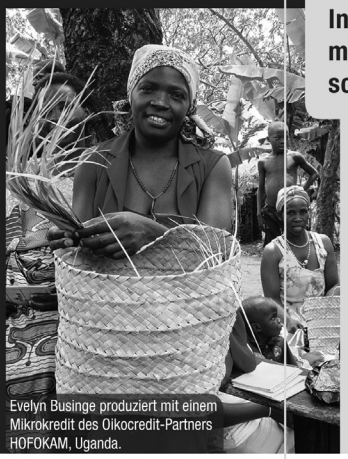
Die Auswertung der Analyse hat gezeigt, dass die KEP-Dienste ideale Partner für den KombiBus sind. Die möglichen Transportaufgaben des KombiBusses lassen sich in drei Gruppen gliedern: a) Von regionalen Verteilzentren (im Landkreis oder Nachbarkreis) zu lokalen Zustellern oder Agenturen, b) von Agenturen oder lokalen Konsolidierungspunkten zu regionalen Verteilzentren oder c) taggleiche Transporte zwischen regionalen Verteilzentren, Agenturen oder anderen Konsolidierungspunkten. Auf diesen Relationen bietet der KombiBus in der Regel mehrmals täglich Verbindungen an. Dies ermöglicht eine verlässliche und preiswerte Bedienung mit gesteigerter Qualität für die Endkunden bei gleichzeitiger Entlastung interner Ressourcen.

Verborgene logistische Potenziale im Taktfahrplan des Linienverkehrs

Pakete, Paletten, Gemüsekisten, Koffer u.v.m. passen in jeden Nahverkehrsbus. Damit ist jedes Busunternehmen in der Lage, das KombiBus-Modell bei sich einzuführen. Hingegen ist zu prüfen, inwieweit bestehende Liniennetze und Fahrpläne für die logistischen Anforderungen optimiert werden müssen.

ANZEIGE

GELDANLAGE
MIT MEHR WERT



Evelyn Businge produziert mit einem Mikrokredit des Oikocredit-Partners HOFOKAM, Uganda.

In Menschen investieren – mit finanziellem und sozialem Gewinn

Oikocredit vergibt seit 35 Jahren Darlehen in Entwicklungs- und Schwellenländern, zum Beispiel an Mikrofinanzorganisationen wie HOFOKAM in Uganda.

Investieren Sie ab 200 Euro in eine Geldanlage mit sozialem und finanziellem Gewinn.

Oikocredit Förderkreis
Mitteldeutschland e.V.
Tel.: 0391-59 77 70 36
mitteldeutschland@oikocredit.org
www.oikocredit.org

OIKO CREDIT
in Menschen investieren

Die vorbereitenden Arbeiten haben gezeigt, dass die Nutzbarkeit des Linienbusverkehrs für logistische Aufgaben erheblich besser ist, wenn der Fahrplan des Personenverkehrs nach den Kriterien des „Integralen-Takt-Fahrplans (ITF)“ konstruiert wurde. Der ITF setzt das Prinzip „Hub-and-Spoke“ aus der Logistik auf das System des Personenverkehrs um. Dabei werden Fahrpläne symmetrisch aufgebaut, Bahnen und Busse aus allen Richtungen treffen sich an ausgewählten Knotenpunkten, es gibt einen Anschluss aus allen Richtungen in alle Richtungen und anschließend fahren die beteiligten Bahnen und Busse in alle Richtungen ab. Das Netz der regionalen Buslinien wird differenziert in (1) stündliche oder zweistündliche Hauptlinien und (2) in Linien, die seltener fahren und primär Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrnehmen. Insbesondere die letztgenannte Gruppe von Buslinien wird in zunehmendem Maße bedarfsgesteuert durchgeführt, d.h. Fahrzeit und Linienweg werden teilweise in Abhängigkeit von Kundenwünschen flexibel durchgeführtgestaltet.

Die Struktur des ITF ermöglicht durch Optimierung der Umsteigezeiten an den Knotenpunkten schnelle Reiseketten für Personen und Güter zwischen allen in das System einbezogenen Orten. Die Knotenpunkte des ITF eignen sich hervorragend für die Verknüpfung zwischen dem Netz des Busverkehrs und den KEP-Diensten. Oftmals liegen die ITF-Knoten an Busbahnhöfen oder Bahnhöfen und dort gibt es in der Regel Platz für Ladetätigkeiten.

Zukunftsmusik: Integration der KEP-Dienste in die Personenbeförderung

Langfristig gesehen soll das Konzept „KombiBus“ die Integration von Fahrzeugen der KEP-Dienste zur Beförderung von Fahrgästen berücksichtigen. Dafür müssen sowohl die Unternehmen als auch das Fahrpersonal die Anforderungen des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erfüllen. Der Geschäftsführer der UVG, Lars Boehme, steht dieser Perspektive offen gegenüber, da aus seiner Sicht eine eindeutige Win-Win-Situation für beide Partner ersichtlich ist. Für sein Unternehmen ergeben sich betriebliche Vorteile im Rahmen der Optimierung des Linienverkehrs. Mit Blick auf seine Fahrgäste zeichnet sich insbesondere durch die Integration von verfügbaren Fahrzeugpotenzialen der KEP-Partner ein stärker erweitertes Mobilitätsangebot für die Einwohner von entlegenen Dörfern ab, als dies ohne Nutzung der KEP-Fahrzeuge möglich wäre. Über diese neuen Zubringerdienste wird der Anschluss an die leistungsstarken Hauptlinien des öffentlichen Nahverkehrs gestärkt.

Im BMI, im Land Brandenburg und im Landkreis Uckermark ist man vom „KombiBus“ überzeugt. Ab Seit Januar 2012 beginnt läuft die Umsetzungsphase und mit ihr die Gestaltung eines neuartigen Mobilitätssystems und -angebotes im Zusammenwirken lokaler Partner, um die Erreichbarkeit und die Versorgung in ländlichen Regionen aufrechtzuerhalten.

Carsharing abseits der Metropolen – Ziel des „Verkehrswende in Kleinen Städten e.V.“

Torsten Bähr

Das Thema Carsharing ist momentan in den Medien sehr präsent, wie Sie in dieser Ausgabe der NEUE WEGE, aber auch in einer umfangreichen Berichterstattung in der fairkehr 3/2011 erkennen können. Nun ist Carsharing nicht gleich Carsharing – doch darüber soll an dieser Stelle gar nicht diskutiert werden. Vielmehr wird in diesem Beitrag über eine Initiative berichtet, die es sich zum Ziel gemacht hat, den Umweltverbund als Ganzes und das Carsharing als dessen Bestandteil in kleinen und mittelgroßen Städten zu fördern. Dass dies kein Selbstläufer sei seion scheint, zeigt schon die Tatsache, dass sich im Gebiet des Landesverbandes Elbe-Saale Carsharing-Aktivitäten vor allem auf die mitteldeutschen Großstädte beschränken. Dagegen gibt es keine Carsharing-Angebote beispielsweise in Meinigen, Freiberg oder Halberstadt. Nicht viel anders sieht es anderswo in Deutschland aus: die großen und bekannten Carsharing-Initiativen (z. B. stadtmobil, cambio) findet man v. a. in den großen Städten, auch wenn diese im Umland dieser Städte ebenfalls Präsenz zeigen.

Dass es Carsharing in kleineren Städten nicht einfach hat, hat mehrere Gründe: um Carsharing zumindest wirtschaftlich kostendeckend betreiben zu können, müssen die Autos auch entsprechend häufig genutzt werden. So wirken sich beispielsweise die geringe Siedlungs- und Einwohnerdichte und der geringe Anteil typischer Carsharing-Nutzer an der Bevölkerung hemmend für eine eigendynamische Entwicklung von Carsharing aus. Aufgrund der raumstrukturellen Entwicklung, die häufig mit der Ausdünnung der sozialen Infrastruktur sowie der kleinräumigen Nutzungsentmischung, verbunden ist, also der räumlichen Trennung von Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs- und Erholungsort, sind Einwohner in Klein- und Mittelstädten oft sehr mobil. Das heißt, sie legen vergleichsweise viele Wege und lange Strecken zurück, wobei der motorisierte Individualverkehr (MIV) eine zentrale Rolle für ihre tägliche Mobilität spielt. Da Carsharing vor allem als Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie zum Rad- und Fußverkehr verstanden werden sollen, sind entsprechende Voraussetzungen aber dafür ausschlaggebend, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) eine zentrale Rolle für die alltägliche Mobilität spielt. Weil das Angebot des öffentlichen Verkehrs meist qualitativ nur als mäßig einzuschätzen ist, Carsharing aber vor allem dort stark ist wo der ÖPNV stark ist, verstärkt sich der Stellenwert des eigenen PKW zusätzlich.

Um aber auch in Kleinstädten eine echte Mobilitätsoption zu sein, sollte das Carsharing hier in Punkten Flexibilität, Professionalität und Komfort den Angeboten in Großstädten gleichen. Doch aufgrund der geringeren und damit eingeschränkten Anzahl an Fahrzeugen und Stationen ist

dies gerade in Bezug auf Komfort und Flexibilität nur ansatzweise möglich. Denn gerade die Nähe zum Nutzer und die Vielseitigkeit aufgrund unterschiedlicher Fahrzeugklassen ist sind erst mit einem bestimmten Angebotsumfang möglich.

Nun wächst trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen aber auch bei Menschen in Klein- und Mittelstädten der Wunsch, eine Alternative zum eigenen Auto zur Verfügung zu haben. Daher ist ein Ziel der Arbeit des Verkehrswende in Kleinen Städten e.V., in möglichst vielen Städten und Gemeinden ein Carsharing zu ermöglichen. Der vergleichsweise junge Verein, der erst Anfang 2011 gegründet wurde (der VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V. ist eines seiner Gründungsmitglieder) möchte vor allem Carsharing in Klein- und Mittelstädten bekannter machen, indem er in Seminaren, in Infoveranstaltungen und mit Vorträgen über Zusammenhänge, Situation und Tendenzen des Verkehrs informiert, die umweltschädlichen Auswirkungen des Verkehrs erklärt und über die Vorteile des Carsharing aufklärt.

Eine wichtige Voraussetzungen für den Erfolg des Carsharings in Klein- und Mittelstädten ist lokales Engagement, um das Thema in das Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit zu bringen, möglichst viele lokale Unterstützer zu finden und anderen Interessierenten eventuelle Unsicherheiten, Ängste oder Vorbehalte zu nehmen. Der Verkehrswende e.V. bietet sich hier als Ansprechpartner an, der Interessenten informiert sowie in Gründung befindliche und bestehende Carsharing-Initiativen mit Rat und Tat unterstützt und begleitet, indem er bspw. lokalspezifische Carsharing-Strategien entwickelt und bei deren Umsetzung berät.

Aktuell unterstützt der Verein zum Beispiel die Vorbereitung bzw. den Aufbau von Carsharing in Gotha, Döbeln, Gera, Meißen und Chemnitz und begleitet mit ideeller Arbeit laufende Carsharing-Projekte in Tharandt, Wittenberg, Dessau-Roßlau sowie Freiberg.

Möchten Sie mehr über den Verein wissen? Schreiben Sie eine E-Mail: info@verkehrswende-ev.de

Kleine Bahn ganz groß – Naumburger Straßenbahn würdigt mit Fachveranstaltung den touristischen Schienenverkehr außerhalb der Zentren

Am 20. April 2012 lud die Naumburger Straßenbahn GmbH im Nietzsche-Dokumentationszentrum in Naumburg zu einer Fachveranstaltung ein, die bei vielen Nahverkehrsexperten in Mitteldeutschland auf Interesse stieß. So fanden sich neben der Politprominenz wie dem Minister für Landentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Thomas Webel (CDU) sowie dem Naumburger OB Bernward Küper (CDU), auch Vertreter von Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Behörden aus Sachsen-Anhalt, Thüringen, Sachsen und darüber hinaus ein.

Kern der Fachtagung war die Fragestellung, welchen Beitrag touristisch geprägte Schienen-Verkehrsmittel in den von ihnen bedienten Verkehrsräumen zur Wirtschaftskraft, aber auch insgesamt zum gesellschaftlichen Leben leisten. Dass gerade die Naumburger Straßenbahn deutlich zum öffentlichen Leben und damit letztlich zur Steigerung der Lebensqualität in Naumburg beiträgt, konnten deren Geschäftsführer Andreas Plehn und Andreas Messerli deutlich unter Beweis stellen. Mit insgesamt acht fest angestellten Mitarbeitern und einem rührigen Trägerverein stellt die Naumburger Straßenbahn neben dem täglichen Fahrbetrieb im Halbstundentakt mit verschiedenen Partnern auch ein überaus breites Kulturprogramm auf die Beine, welches für Betriebe dieser Größe seines Gleichen sucht. Was in diesem Jahr so alles läuft, kann unter www.naumburger-strassenbahn.de nachgelesen werden.

So fielen die Worte des Ministers sowie seines Staatssekretärs auch wohlwollend aus. Beide zeigten sich erfreut über die gute Zusammenarbeit der verschiedenen ÖPNV-Unternehmen im Süden Sachsen-Anhalts und lobten die steigenden Besucherzahlen im touristischen Bereich, die nicht zuletzt auch dank der besonderen Bahnen zustande kommen.
In seinem Impulsvortrag zu Erfolgsfaktoren für den touristischen ÖPNV hob Gerd Probst als Marketingexperte im öffentlichen Nahverkehr hervor, dass es vor allem Kümmerer vor Ort braucht, die es ehrlich mit Mitarbeitern und Kunden meinen und es wissen wollen. Gerade bei touristischen Linien steht das Reiseerlebnis oft im Vordergrund. Die Mitarbeiter können so gerade bei den Kunden punkten, die selten oder zum ersten Mal mitfahren und daher mehr Fragen als geübte Fahrgäste haben. Wichtig ist für Probst, Reiseerlebnisse zu schaffen, also Fahrplan, Fahrzeuge, Informationsmaterial und Mitarbeiter so einzusetzen, dass die Kunden das System leicht verstehen und gerne mitfahren. Dies sorgt für eine baldige Wiedernutzung und vor allem für Weiterempfehlung.
Praxisberichte weiterer touristischer Bahnen aus Sachsen-Anhalt (Dessau-Wörlitzer Eisenbahn, Harzer Schmalspurbahnen), Thüringen (Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn, Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen) und Sachsen (Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft, Dresdner Verkehrsbetriebe) unterstrichen die Erfolgsfaktoren und verdeutlichten deren touristischen Wert für die jeweilige Region.

Aus Sicht des VCD setzt das Engagement der Naumburger Straßenbahn Maßstäbe in der Branche – zeigt sie doch den „Großen“, wie unter speziellen Rahmenbedingungen mit wenig finanziellem Mitteleinsatz eben Großes geleistet wird. Nächstes Ziel der Naumburger Straßenbahn ist daher die Sicherstellung der Finanzierung der kommenden Jahre sowie die Verlängerung der Strecke um 400 Meter.

VCD ELBE-SAALE

Wahlprüfsteine zur Wahl des Oberbürgermeisters in Erfurt

Am 22. April fanden in Thüringen die Wahlen der Landräte und Bürgermeister statt. Als Entscheidungshilfe für die Wahl des Oberbürgermeisters in Erfurt hat die dortige VCD-Ortsgruppe an alle sieben Kandidaten verkehrspolitische Wahlprüfsteine versandt. Anders als in der Vergangenheit waren diese nicht als Fragen, sondern als Thesen formuliert, zu denen sich die Kandidaten ablehnend, zustimmend oder neutral äußern konnten. Die elf Prüfsteine erfragten u. a. die Haltung zum Ausbau der Stadtbahn und des Radverkehrsnetzes oder zur Einrichtung von Shared-Space-Bereichen. Zudem gab es Gelegenheit für einen kurzen Kommentar. Sechs der Kandidaten haben geantwortet und zum Teil auch von der Kommentarmöglichkeit Gebrauch gemacht.
Die Ortsgruppe veröffentlichte die Auswertung als Pressemitteilung, die auch im Internet publiziert wurde (http://vcd-mitte.de/author/erfurt). Eine von zwei größeren Regionalzeitungen berichtete in einem Beitrag über die Ergebnisse. Die Form der vorgegebenen verkehrspolitischen Thesen erleichterte den Kandidaten die Stellungnahme und verhinderte, dass sie in ihren Antworten in langatmige und verschwommene Unverbindlichkeiten auswichen. Zudem waren hierdurch die Haltungen der Kandidaten besser vergleichbar. Gleich im ersten Wahlgang für die nächsten sechs Jahre mit 59 % der Stimmen wiedergewählt wurde der bisherige OBM Andreas Bausewein (SPD) der in der kommunalen Verkehrspolitik eher für „ein weiter wie bisher“ steht. Die Wahlprüfsteine sind vom Prinzip her auf andere Städte übertragbar. Für Rück- oder Nachfragen steht die Ortsgruppe unter erfurt@vcd.org gern bereit.

Einladung zur Fahrraddemo in Halle/Saale im Rahmen der „Tour de Natur 2012“

Am 22. Juli 2012 startet die „Tour de Natur“ – die alljährliche Fahrradtour für umweltfreundliche Mobilität – in Halle an der Saale.
Aus diesem Anlass laden wir Sie ein, zum Auftakt der „Tour de Natur“ mit uns gemeinsam in Halle eine Fahrraddemonstration gegen die geplante Saaletal-Autobahn A 143 („Westumfahrung Halle“) und für eine natur- und umweltfreundliche Verkehrspolitik im halleschen Raum durchzuführen.

Start der Demo:
22.7.2012, 10 Uhr; Halle, Marktplatz.

Hintergrundinformationen und Kontakt:
Sebastian Voigt
Naturschutzbund Deutschland
Regionalverband Halle/Saalkreis
www.nabu-halle.de
eMail: nabuhalle@t-online.de | Telefon: 0345 / 20 21 618

Die Tour de Natur 2012 führt von Halle aus bis zur Ostsee und endet am 4. August in Greifswald. Weitere Stationen in Sachsen-Anhalt sind Bernburg und Barby, wo Aktionen gegen den Saale-Ausbau geplant sind.
Weitere Informationen: www.tourdenatur.net.

Mitteldeutsche Fahrgastbeirat-Konferenz

Im Herbst 2012, findet in Leipzig die erste Fahrgastbeirat-Konferenz für den mitteldeutschen Raum statt. Ziel ist es, die Fahrgastbeiräte der städtischen Verkehrsunternehmen und der regionalen Überlandverkehre (Bus und Straßenbahn) aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen zu vernetzen sowie den Austausch der Fahrgastbeiräte im Sinne der Fahrgäste zu fördern. Zentral gelegen und von fast allen Regionen und Städten gut erreichbar, wird die 1. Fahrgastbeirat-Konferenz Mitteldeutschland in Leipzig stattfinden. Bereits 2011 hat der VCD Landesverband Elbe-Saale e.V., welcher die Fahrgastinteressen in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen vertritt, ein Fahrgastbeirattreffen im kleinen Rahmen durchgeführt. Da dieses Treffen großen Anklang gefunden hat und aus den Fahrgastverbänden heraus der Wunsch zur Kommunikation besteht, hat der VCD beschlossen, die „Mitteldeutsche Fahrgastbeirat-Konferenz“ ins Leben zu rufen. Da dem VCD nicht von allen Fahrgastbeiräten die Adressen und Ansprechpartner bekannt sind, sind uns Zuschriften oder Meldungen per E-Mail seitens Fahrgastbeiräte an die VCD-Landegeschäftsstelle willkommen. Weitere Informationen werden ab Juli 2012 direkt an die Fahrgastbeiräte mit den Einladungen versendet.

Ortsgruppe Leipzig: Neue Treffen

Die VCD-Ortsgruppe Leipzig hat am 14.05.2012 mit einer neuen Folge interner Treffen begonnen, die ab sofort in unregelmäßigen Abständen zusätzlich zum „forum urban mobil“ stattfinden werden. Besprochen wurden u. a. die Teilnahme des VCD Leipzig am Stadtradeln, ein neuer interner Email-Verteiler und die Pressearbeit. Da der VCD auch in einigen Gremien vertreten ist (Bürger für umweltfreundliche Mobilität, Fahrgastbeirat der LVB, Runder Tisch Verkehr), soll der Austausch zu diesen Gremien verstärkt werden. Für das Treffen am 12.06. steht der Meinungsaustausch zum „Runden Tisch Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum“ im Mittelpunkt, wo unter Beteiligung des VCD bis 2014 neue städtische Leitlinien entwickelt werden.
Weitere Informationen: leipzig@vcd.org

VCD-Landesverband mit neuen Internetauftritt

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale hat im Frühjahr seinen Internetauftritt neu gestaltet. Ab sofort können Sie dort wieder Pressemitteilungen, Termine und vieles mehr aktuell erfahren.Schauen Sie mal wieder herein unter
www.vcd.org/elbe-saale

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.: 0172.7321461
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.: 0173.1379931
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: N.N.
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 letzten Mittwoch im Monat (außer im Dezember), 18.30 Uhr (im VCD-Büro, Grünewaldstr. 19)

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
Dr. 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
Andreas Grimm, Erfurt, Tel.: 0361.5113330, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Andreas Kavalier", Andreasstraße 45, 99084 EF

Ortsgruppe Gera
Jens Schneider, Gera, Tel.: 0365.8002379, 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, Dr. 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 3/2012 ist am 7.9.2012 Ausgabe erscheint am 16.10.2012
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Pitzen, Kuke, Schneider

Auf die Räder... Fertig... Los!

Endlich rückt der Sommer näher und es heißt raus in die Natur.

Auch in diesem Jahr gibt es auf unseren MDV-Radtouren wieder jede Menge zu entdecken!

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

Bestell Dir FahrRad! kostenfrei unter: www.mdv.de oder 01803 223399*

In Mitteldeutschland
gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

ZVNL
... eine ganz neue Schiene

DB BAHN

MDV
Einfacher fahr'n