VCD Verkehrsclub Deutschland

Mobilitätsmagazin
für Sachsen,
Sachsen-Anhalt &
Thüringen

NEUE WEGE

Abgefahren?

Öffentlicher Verkehr in Klein- und Mittelstädten

- Ideal und Realität von Stadtbussystemen
- Neue Wege in Sachsen: Muldental in Fahrt
- Interview mit Naumburger Straßenbahnern

Absender: **VCD LV Elbe-Saale e.V.** | Peterssteinweg 18 | 04107 Leipzig

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

VCD-Mitglieder erhalten dreimal jährlich die regionalen **NEUEN WEGE** und sechsmal jährlich die bundesweite **FAIRKEHR**

3
2016

Mit der Thüringerwaldbahn von Gotha nach Tabarz

Der Ausgangspunkt der Thüringerwaldbahn – einer der ältesten Überlandstraßenbahnen Deutschlands – nach Waltershausen und Tabarz ist der Hauptbahnhof in Gotha. Direkt hinter der wunderschön gestalteten Gartenanlage der Orangerie befindet sich auf einer Anhöhe das weit über die Grenzen des Landkreises Gotha hinaus bekannte Schloss Friedenstein.

Auf der anderen Seite des Stadtzentrums angekommen, lässt sich das Flair der Stadt am besten durch einen kleinen Stadtbummel entdecken und erleben.

Hier macht die Thüringerwaldbahn ihrem Namen alle Ehre – auf der Fahrt durch das gleichnamige Mittelgebirge.

Eine Tatrabahn vor dem Museum der deutschen Versicherungswirtschaft in der Bahnhofsstraße.

Weiter in Richtung Westen überwindet die Bahn ihre erste Steigung und erreicht an der Haltestelle Wagenhalle den eingleisigen Abschnitt, der aus der Stadt Gotha führt. Nach kurzer Fahrt folgt die Haltestelle Schöne Aussicht, von der Sie den ersten Blick auf die Höhen des Thüringer Waldes werfen können. Nachdem die Eisenbahnlinie Erfurt – Gotha – Eisenach unterquert wurde, verabschiedet sich die Linie 1, die auch die Gleise der Linie 4 in Gotha nutzt. Während die Linie 1 nach links abbiegt und zum Krankenhaus fährt, biegt die Linie 4 nach rechts ab und verlässt die Stadt in Richtung Thüringer Wald. Nach wenigen Minuten erreichen Sie das erste Überlandziel, den Boxberg, nach dem auch die gleichnamige Pferderennbahn benannt ist. Wenn man hier die Bahn verlässt, führen ruhige Wanderwege hinauf zur Rennbahn, und an verschiedenen Stellen bekommt man einen Panoramablick über den Thüringer Wald, der sich zu jeder Jahreszeit lohnt.

Nach dem Passieren von verschiedenen verträumten Dörfern entlang der Strecke kommt die Bahn zum Gleisdreieck in Waltershausen. Hier zweigt eine 2,4 Kilometer lange Strecke nach Waltershausen Bahnhof ab, welche mit einem Pendelzug betrieben wird. Einen Abstecher in das Zentrum von Waltershausen sollte man einplanen. Auch dort gibt es viel Sehenswertes zu entdecken.
Sportbegeisterte finden gegenüber dem Gleisdreieck das Erlebnis-Freibad sowie im Winter eine Kunsteisbahn. Nach dem Verlassen der Stadt Waltershausen an der Haltestelle Schnepfenthal wird der Waldbahncharakter so richtig deutlich. Die Bahn ist an den Höhenzügen des Thüringer Waldes angekommen und fährt jetzt in das Tal des Badewassers mit den romantischen Reinhardsbrunner Teichen.
Die nächste Haltestelle ist Reinhardsbrunn Bahnhof. Hier bestehen günstige Umsteigemöglichkeiten zu mehreren Buslinien, die den Thüringer Wald überqueren. Nach der Überwindung von 96 Höhenmetern seit den ersten Erhebungen des Thüringer Waldes trifft die Bahn nun in Friedrichroda ein, einem ruhigen Kur- und Erholungsort, der immer einen Besuch wert ist. Von dort aus kann man über zahlreiche Wanderwege den Rennsteig erklimmen, der heute durchgängig begehbar ist.

Nicht weit entfernt von Friedrichroda folgt die Station der Marienglashöhle. Die faszinierende Kristallhöhle mit einem Höhlensee ist ein „Muss“ für jeden Touristen im Thüringer Wald. Nach erneuter Fahrt durch den herrlichen Thüringer Wald erreicht die Bahn ihre Endhaltestelle in Tabarz. Der Kur- und Erholungsort Tabarz liegt am Fuße des 916 Meter hohen Inselsberges – ein ideales Ausflugsziel zu Fuß oder mit dem Bus. Zudem verfügt Tabarz auch über ein Wellness- und Spa-Resort, in dem man baden oder sich einfach nur entspannen kann. Nach einer knappen Stunde Fahrzeit und 21,7 Kilometern befindet man sich direkt im „Grünen Herz“ Deutschlands und ist um viele Eindrücke reicher geworden.

Der besondere Tipp: Mieten Sie sich eine Straßenbahn
Eine weitere Attraktion, um den Thüringer Wald zu erreichen, sind Sonderfahrten mit „Historischen Straßenbahnen“ nach Ihren ganz individuellen Wünschen. Die Fahrzeiten sind frei vereinbar und der Zug steht für Ihren persönlichen Ausflug zur Verfügung. Informationen, Beratungen und Buchungen im Service Center der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH:
Tel. (03621) 431116 | E-Mail: info@waldbahn-gotha.de

Alle „Historischen Straßenbahnen“ finden Sie auch im Internet:

@ www.waldbahn-gotha.de

Die Klimakonferenz in Marrakesch

ist Geschichte, der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung nach langem Tauziehen beschlossen.

Doch was genau wurde beschlossen, speziell im Verkehrssektor? Was bedeutet das für unseren Alltag?

Bis Mitte des Jahrhunderts will Deutschland weitgehend auf Treibhausgasemissionen verzichten. Dazu sollen in verschiedenen Bereichen, so auch im Verkehrssektor, schrittweise die Emissionen gesenkt werden. Um die Ziele zu erreichen, muss unsere Mobilität vollständig klimaneutral gestaltet sein, ein „weiter wie bisher“ ist so nicht möglich.

Für die Region um Elbe und Saale bedeutet das eine maßgebliche Veränderung der automobilen Gewohnheiten – der Elektromotor allein wird nicht die Lösung sein. Vielmehr ist eine Kombination aller Verkehrsträger mit Schwerpunkt auf dem Umweltverbund notwendig. Doch ist das möglich?

Unser Verbandsgebiet ist überwiegend ländlich geprägt. Ein Augenmerk wollen wir in dieser Ausgabe auf die Klein- und Mittelstädte werfen: Wie sieht dort heute der öffentliche Verkehr aus? Kann das die Zukunft sein? Welche Konzepte liegen in der Schublade oder werden auf der Straße umgesetzt?

Auch der VCD hat sich seinem Selbstbildnis kritisch gestellt. Als Schwerpunkt in der Arbeit wurde für dieses und das kommende Jahr das Motto „Lebenswerte Städte“ ausgerufen. Die Frage ist: Wie wollen wir leben? Gerade in den Auto geprägten kleineren Städten wird es keine leichte Antwort geben. Veränderungen sind notwendig. Kleine Schritte sind empfehlenswert, wie auf der großen internationalen Politbühne. Da haben vor allem viele Entwicklungsländer die Abkehr von fossilen Brennstoffen beschlossen, bevor diese dort so prägend sind wie in Europa. Auch wenn die Ziele noch schwammig formuliert sind, die Richtung stimmt.

Nutzen Sie die kalte Jahreszeit zum Lesen und etwas Nachdenken. Vielleicht finden Sie für sich selbst gute Vorsätze für das Jahr 2017. ◆

Ihr Laurenz Heine

INHALT

Thema

Automobil oder nicht mobil? 4
So sollte ein Stadtbus-System sein 5
Modellvorhaben „Muldental in Fahrt“ 6
Bus und Bahn in Mittel- und Kleinstädten 7
Ortsumgehungen – Falle für den Nahverkehr? 10
Interview zur Naumburger Straßenbahn 12

Verkehr

Das Fahrrad als Verkehrsmittel Nr. 1 14
Auto oder Bahn? 16
Bundesverkehrswegeplan 2030 18

VCD Elbe-Saale

Aktiven- und Mitgliedertreffen 2016 18
Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten 19
Der Park(ing) Day in Mitteldeutschland 20
Podiumsdiskussion mit Landtagsabgeordneten 21
Unser Gesicht im sozialen Netzwerk 21
Bundesdelegiertenversammlung 2016 22
Der VCD Elbe-Saale aktiv vor Ort 23

Kontakte 25
Elsa meckert 26
Vorschau 27
Impressum 27

Leserfotos

1

2

3

Auch dieses Mal danken wir für die Zusendungen. Alle Gewinner der Ländertickets werden von uns per E-Mail benachrichtigt und die Fahrkarten zeitnah zugesandt. Die Redaktion wünscht gute Fahrt.

Statt für ein Foto entschieden wir uns für diese drei. **Felix K. aus Gera** schickte uns zum Foto Nr. 1: „Die Straßenbahn in Plauen hat eine lange Tradition, so hegt und pflegt man vor Ort auch historische Fahrzeuge, wie den Wagen 51, der bei bestem Wetter gerade seine Sonderfahrt beendet hat und vom oberen Bahnhof wieder ins Elstertal in Richtung Betriebshof rollt.“

Birgit P. aus Dresden schickte uns den Schnappschuss Nr. 2 mit dem Kommentar: „Am ‚Herzogingarten‘ in Dresden – direkt an Zwinger und Semperoper – wird derzeit intensiv gebaut und auch falsch geparkt. Ob der Besitzer des in Leipzig gefertigten Porsche Carrera GT (334 km/h, ab 181.690,00 Euro) sich nur den Parkschein (1,50 Euro je Stunde) sparen wollte oder einfach keine standesgemäße Parklücke fand, bleibt unbekannt.“

Gilbert W. aus Gera schrieb uns zum Bild Nr. 3: „Vom guten ÖV-Angebot in Plauen konnte sich die Geraer VCD-Ortsgruppe bei der Frühjahrsexkursion überzeugen. Alle Linien fahren die Zentralhaltestelle „Tunnel“ als ideale Umsteigestation in der Fußgängerzone an. Schon seit 1894 setzt Plauen übrigens auf Elektromobilität.

Automobil oder nicht mobil?

In den deutschen Großstädten verliert das eigene Auto langsam seine überragende Bedeutung als Verkehrsmittel der ersten Wahl. Der Umweltverbund wird gestärkt. Vor allem junge Menschen brauchen oder wollen sich gar kein eigenes Auto mehr anschaffen. Im Gegensatz dazu werden die Angebote des öffentlichen Verkehrs in den ländlichen Gebieten ausgedünnt oder ganz abgeschafft und das Auto bleibt für viele der Garant für die eigene Mobilität. Doch wie sieht es in Kleinstädten (5.000 bis 20.000 Einwohner) oder Mittelstädten (20.000 bis 100.000 Einwohner) in Thüringen, Sachsen-Anhalt und Sachsen aus?

Wie die Menschen sich fortbewegen, hängt von vielen Faktoren ab, und es gibt deutliche Unterschiede zwischen den Ortschaften, die in der Stadtstruktur und der verkehrlichen Historie begründet liegen. Dennoch lassen sich allgemeine Aussagen treffen. So sichern Busse ein Mindestmaß an Mobilität in den Grund-, Mittel- und Oberzentren im Elbe-Saale-Land. Doch um ihre täglichen Wege zurückzulegen, ist für etwa die Hälfte der Menschen in diesen mitteldeutschen Städten das Auto die erste Wahl. Neben subjektiven Gründen gibt es dafür auch objektiv nachvollziehbare Argumente.

Schwacher öffentlicher Verkehr

Vielerorts ist das Angebot von Busverkehrsdienstleistungen gering. Manche Kleinstädte werden ausschließlich durch Regionalbusse erschlossen, welche seltener fahren und halten. Der Weg zur Bushaltestelle ist weit und die Wartezeit lang. Zudem richtet sich das Angebot an die Nutzer, die hauptsächlich auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind: Schülerinnen und Schüler. Angebote in den Abend- und Nachtstunden sind somit rar. Eine Verknüpfung zu Regionalbahnen oder anderen Buslinien ist nicht immer gegeben.

Aber auch in Mittelstädten ist das Angebot im Vergleich zu Großstädten bedeutend schlechter. Da die Nachfrage nach dieser öffentlichen Dienstleistung gering ist, bedarf es der Zuschüsse, die nicht alle Gemeinden im notwendigen Maß leisten (können). Ohne ein besseres Angebot aber bleibt die Nachfrage gering.
Hier sind die Kommunen gefragt, ein attraktives Angebot einzufordern und in die Zukunft zu investieren. Wie das aussehen kann, zeigt das Modellprojekt im sächsischen Muldental (S. 6).

Stadtstruktur

Welche der täglichen Ziele mit welchem Verkehrsmittel erreichbar sind, hängt auch wesentlich mit der Stadtstruktur zusammen. Gibt es einen Ortskern mit funktionierendem Handel und Gewerbe? Wo kann der Wocheneinkauf erledigt werden? Wo ist der nächste Baumarkt, Bahnhof oder die weiterführende Schule? Gerade die Discounter zum günstigen Einkauf wurden in den neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts „auf der grünen Wiese“ oder zumindest verkehrsgünstig an Ausfallstraßen am Ortsrand platziert. Dies betrifft auch andere flächenintensive Verkaufseinrichtungen wie Baumärkte und Möbelhäuser. Die Wege dahin sind für viele Einwohner weit und die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr ist ungünstig.

Neben der planerischen Lenkungswirkung durch die Gemeinde ist hier aber jeder selbst gefragt. Wo sind meine Zielorte? Muss ich wirklich bis dort hin oder gibt es Alternativen? Gibt es schöne, grüne, ruhige Wege, die ich zu Fuß oder mit dem Rad nutzen kann? Denn neben der Lage und Entfernung spielt die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer eine wichtige Rolle. Radwege auf oder neben der Fahrbahn sind häufig nicht ausreichend vorhanden oder älteren Datums, die Qualität der Wege und das Sicherheitsgefühl für Radfahrer somit nicht attraktiv. Auch die Wegeführung für Fußgänger wird häufig den Bedürfnissen des Autoverkehrs angepasst und nicht umgekehrt.

Die Kommunen sind gefordert, langfristig Strukturen zu schaffen, um die Alternativen zum Auto zu fördern. Die Bundesländer beginnen, bei der Radwegeinfrastruktur finanzielle Anreize zu setzen.

Auto-Routine

Die größte Hürde für eine umwelt- und klimaverträgliche Mobilität ist aber die alltägliche Routine, egal ob auf dem Land oder in der Stadt. Wer bisher täglich Auto fährt, fährt zukünftig fast immer mit dem Auto. Wer das Rad bisher präferierte, nimmt künftig ebenso das Rad. Und Bus- und Bahnfahrer nutzen bevorzugt den öffentlichen Verkehr. – Niemand überlegt jeden Morgen, wie er nun zur Arbeit kommt oder wie am Nachmittag zum Supermarkt. Warum sollte das, was funktioniert, geändert werden? Besondere Anlässe um die eigene Mobilität zu überprüfen. Meist sind dies gravierende Änderungen im privaten oder beruflichen Umfeld.

Wenn aber so ein Anlass eintritt, müssen die Rahmenbedingungen günstig sein für einen Wechsel zum Umweltverbund. Daher sind Investitionen der Klein- und Mittelstädte notwendig, um mittel- bis langfristig den Anteil von Bus-, Rad- und Fußverkehr zu erhöhen.◆

Laurenz Heine

So sollte ein Stadtbus-System sein – Verbandsempfehlungen

„ÖPNV ist Daseinsvorsorge und sichert die Mobilität der Menschen, auch in ländlichen Regionen", meinte der Hauptgeschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Oliver Wolff, in einer Pressemitteilung bereits im Jahre 2013. Rund 54 Millionen Deutsche leben außerhalb der Metropolen und Großstädte in ländlichen Räumen. Der VDV ordnet Städte bis zu 75.000 Einwohnern den Mittelstädten zu.

Im Blauen Buch „Stadtbus – mobil sein in Klein- und Mittelstädten", das zu den Standardwerken des VDV zählt, gibt der Verband die folgenden Tipps für Stadtbussysteme:

Steckbrief eines idealtypischen neuen Stadtbus-Systems für Klein- und Mittelstädte:

- Neues ÖPNV-Angebot mit übersichtlicher Linienführung;
- Linienführung ausschließlich auf den Ort (allenfalls noch auf unmittelbare Nachbarorte) bezogen, nicht in die Region ausgreifend;
- Regelmäßiges Angebot in einem merkbaren Takt;
- Verknüpfungen an einem zentralen Punkt mit geplanten (Rundum-)Anschlüssen;
- Abstimmung mit dem Regionalverkehr per Bus und per Bahn;
- Attraktive, mit Elementen des Stadtbus-Design wiedererkennbar gestaltete Haltestellen, die im Zusammenspiel mit den Niederflur-Stadtbussen fahrgastgerechte und behindertenfreundliche Einstiegsverhältnisse garantieren;
- Moderne, komfortable Niederflurbusse mit guten Fahrgastinformationseinrichtungen außen und innen;
- Umfassende Beschleunigungsmaßnahmen, die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit des Stadtbusses gewährleisten;
- Kundenorientierte, übersichtliche Tarifgestaltung auch bei Einbettung in einen übergeordneten Verkehrs- und Tarifverbund;
- Stadtbus-Büros in günstiger Citylage, vorzugsweise in unmittelbarer Nähe zur Zentralhaltestelle des Stadtbus-Systems;
- Umfassende, intensive Marktkommunikation ab der Einführungsphase unter Wahrung einer durchgängigen Stadtbus-Identität.

Empfehlungen für die Einrichtung eines Stadtbus-Systems:

1. Ein Stadtbus-System soll nicht gegen den vorhandenen ÖPNV (örtlicher und regionaler Bus) und Schienenpersonennahverkehr gerichtet sein, sondern integriert mit ihm geplant und betrieben werden!
2. Synergieeffekte nutzen – Kosten minimieren!
3. Vorhandenes Know-how, vorhandene Konzessionen nutzen, vorhandenes ÖPNV-Unternehmen mit Stadtbus-Planung, -Marketing und -Betrieb betrauen!
4. Stadtbus-System bedeutet nicht zwangsläufig Midibus oder Kleinbus – **geeignete** Fahrzeuge einsetzen (Schülerverkehrsspitzen berücksichtigen), Wirtschaftlichkeit beachten!
5. Vorhandene ÖPNV-Unternehmen sind in der Lage, jede geeignete Fahrzeugart einzusetzen, sofern diese wirtschaftlich betrieben werden kann.
6. Potenziale für ein Stadtbus-System sorgfältig abschätzen – reicht die Tragfähigkeit für Regionalbus und Stadtbus?
7. Ein Stadtbus-System kostet Geld, für professionelle Planung und Marketing, Investitionen (nicht nur Busse!) und **laufenden** Betrieb. Sein Aufbau hat nur Sinn, wenn die **dauerhafte** Bereitschaft zur Finanzierung besteht!
8. Die Finanzierung eines Stadtbus-Systems darf nicht als Anlass genommen werden, um die Finanzierung des Regionalverkehrs zu reduzieren. Denn ÖPNV darf nicht an den Gemarkungsgrenzen enden, sondern muss ein attraktives Angebot aus einem Guss darstellen!
9. Der Stadtbus braucht – wie der regionale ÖPNV – flankierende Unterstützung: Ampel-Beeinflussung, Busspuren, Parkraum-Bewirtschaftung etc.
   Nur wenn die Bereitschaft besteht, diese Maßnahmen beherzt umzusetzen, hat es Sinn, Geld für das Stadtbus-System auszugeben! ◆

Gilbert Weise

Quelle:
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen / VDV-Förderkreis e. V. (Hrsg.): Stadtbus – mobil sein in Klein- und Mittelstädten / Mobility in Small and Medium-Sized Towns by Urban Bus. Alba Fachverlag GmbH & Co. KG, 2000, ISBN -3-87094-642-3.

Der Bustreff im Arnstädter Zentrum am Ausgang der Fußgängerzone dient der Verknüpfung von Stadt- und Regionalbuslinien.

Zum VDV:
Im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sind rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland organisiert. Der Verband sieht seine Aufgaben in der Beratung der Mitgliedsunternehmen und der Politik, in der Pflege des Erfahrungsaustausches zwischen ihnen und in der Erarbeitung technischer, betrieblicher, rechtlicher und wirtschaftlicher Grundsätze. Der VDV vertritt außerdem die Interessen der Unternehmen gegenüber Parlamenten, Behörden, Industrie und anderen Institutionen. Die Vorgängerorganisationen traten beispielsweise nach dem Zweiten Weltkrieg für eine Standardisierung bei Straßenbahnwagen (Stichwort Aufbau- und Verbandswagen) ein und entwarfen ab den 1960er-Jahren eine Typenempfehlung für den Standard-Linienbus. Aktuell fordert der Verband eine europaweite Verbotsregelung für laute Güterwagen.

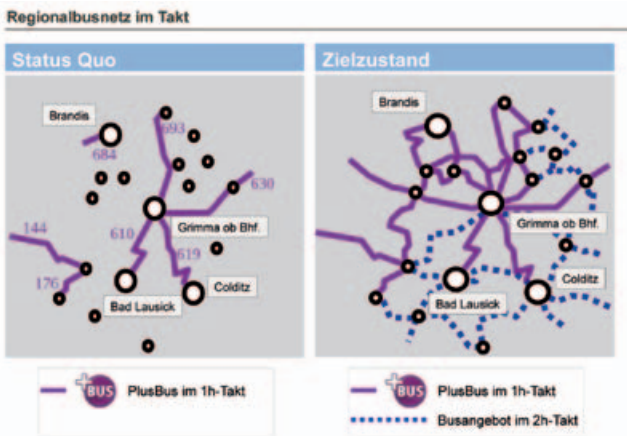
Modellvorhaben „Muldental in Fahrt“

Mit dem Fahrplanwechsel zum 11. Dezember 2016 erhält die Region des Muldentals im Landkreis Leipzig neue und optimierte Buslinien. Dies ist der erste Schritt zu einem verbesserten Verkehrsangebot in der Region. Mit dem innovativen Regionalbusnetz nimmt der Landkreis Leipzig eine Vorreiterrolle in ganz Sachsen beim Thema Mobilität in ländlichen Gebieten ein.

Verbesserte Mobilität und Lebensqualität entstehen hier durch zusätzliche Haltestellen, mehr Verbindungen, komfortable Umsteigemöglichkeiten durch optimierte Verknüpfung mit anderen Linien bzw. Verkehrsmitteln sowie zusätzlichen Verkehrsangeboten auch am Abend, am Wochenende und in den Schulferien. Auf den meisten Strecken kommen zudem moderne und neue Fahrzeuge zum Einsatz, die den Fahrgast bequem und entspannt ans Ziel bringen.

Wie richtungsweisend dieses Projekt ist, bestätigt auch Steffen Lehmann, Geschäftsführer der Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV): „Wir gehen damit einen wahren Paradigmenwechsel an – weg von der Ausdünnung des ÖPNV in ländlichen Regionen, hin zu einem richtig attraktiven Mobilitätsangebot für alle Muldentaler Einwohner. Der MDV als strategischer Mobilitätspartner betritt damit Neuland. Auch aus der sächsischen Landeshauptstadt schaut man deshalb mit großem Interesse ins Muldental.“

Seit zwei Jahren wird an dem neuen Konzept gearbeitet, um Familien, Senioren, Singles und Touristen, Gewebetreibenden und Berufstätigen sowie Schülern, Auszubildenden und Studenten eine Mobilität jenseits des Autos zu bieten. Ziel ist, vor allem in den Abendstunden und am Wochenende mehr Fahrten als heute anzubieten. Dafür wird ein vertaktetes Bus-Netz gesponnen, dessen Linien die Ortschaften im 1- oder 2-Stunden-Takt miteinander verbinden. Zusätzlich sind die Buslinien an die S-Bahn und Regionalbahnen in der Region angebunden – der Umstieg zwischen Bus und Bahn wird hergestellt. Damit jede vertaktete Bus-Linie mit möglichst vielen anderen Linien verknüpft und dadurch eine maximale Zahl von Anschlüssen gewährleistet wird, entstehen ausgewählte Haltestellen, an denen sich immer mindestens zwei Linien zur selben Zeit treffen (sogenannte Knoten-Haltestellen). Dadurch ist ein Umstieg zwischen den Linien problemlos möglich.



Zusätzlich könnte es lokale Busnetze in Bad Lausick, Brandis, Colditz und Grimma geben. Hierfür werden derzeit Finanzierungsmöglichkeiten geprüft. Diese Stadtbusse wären auch in Nebenstraßen unterwegs und hielten an möglichst vielen Stellen, um auf diese Weise nahezu das gesamte Stadtgebiet zu erschließen. Damit sollen die Bürgerinnen und Bürger der Region nur kurze Wege bis zur nächsten Haltestelle zurücklegen müssen. Um ein attraktives Stadtbusangebot zu gewährleisten, sollen die Stadtbuslinien im 30-Minuten-Takt verkehren. Wie die Regionalbusse wären dann auch die Stadtbusse an die S-Bahnen und die Regionalbahnen angebunden. Damit ein Umstieg zwischen den Stadtbuslinien sowie zu den Regionalbuslinien erfolgen kann, sollen sich die Buslinien an zentralen Haltestellen (sogenannte Rendezvous-Haltestellen) treffen. Als Stadtbusse sind Minibusse zum Einsatz vorgesehen, die auch durch kleine Gassen fahren können. Durch ihren stufenlosen Eingangsbereich ermöglichen sie den Fahrgästen einen bequemen Einstieg.◆ *MDV*

„Die neuen Linien“

613
Colditz – Bad Lausick

- Erschließung von Zschetzsch und Schönbach
- Angebotsausweitung am Wochenende und bis in die Abendstunden
- Verkehrt von Montag bis Samstag im 2-Stunden-Takt, an Sonntagen alle 2 bis 4 Stunden
- Regelmäßige Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen in Bad Lausick nach Leipzig
- Regelmäßige Fahrten zum Freizeitbad „Riff“ an allen Wochentagen

659
Falkenhain – Burkartshain

- Neues Verkehrsangebot für die Verbindung Falkenhain – Burkartshain
- Ganztägiges, regelmäßiges Verkehrsangebot – auch am Wochenende und bis in die Abendstunden
- Verkehrt von Montag bis Samstag im 2-Stunden-Takt, an Sonntagen alle 2 bis 4 Stunden
- Regelmäßige Anschlüsse zu den Nahverkehrszügen in Kühren
- Anschluss Richtung Leipzig und Dresden

689
Brandis – Gerichshain

- Neues Verkehrsangebot in Brandis
- Anbindung an das Fachklinikum
- Ganztägiges, regelmäßiges Verkehrsangebot – auch am Wochenende und bis in die Abendstunden
- Verkehrt von Montag bis Samstag im 30-Minuten-Takt
- Ab 20 Uhr und an Sonntagen im 1-Stunden-Takt
- Freitag und Samstag bis 23 Uhr
- In Gerichshain regelmäßiger Anschluss zur S-Bahn nach Leipzig und Wurzen

694
Wurzen – Grimma

- Erschließung von Burkartshain
- Mehr Haltestellen
- Verkehrt von Montag bis Freitag im 2-Stunden-Takt
- Anschluss zu den Plus-Bus-Linien teilweise möglich
- Montag bis Freitag in Grimma optimale Anschlüsse in Richtung Leipzig zu den Nahverkehrszügen

Bus und Bahn in Mittel- und Kleinstädten – ein Rundblick durch Thüringen

In Klein- und Mittelstädten gibt es je nach Finanzlage des Landkreises, der Kommune, dem Engagement des Stadtoberhaupts, der Bürgerschaft und historisch bedingter Entwicklungen Stadtverkehrssysteme unterschiedlichster Qualitäten und Ausprägungen. Von vorbildlichen Angeboten mit intensiver Nutzung bis hin zu rudimentären Verkehren mit leidlichem Fahrgastzuspruch reicht die Palette.

Prinzipiell sind in Thüringen die Landkreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger für den ÖPNV. Kreisangehörige Städte können freiwillig die Rolle des Aufgabenträgers und damit Finanziers übernehmen (Nordhausen) bzw. das vom Landkreis bestellte Angebot durch eigenes finanzielles Engagement ergänzen.

An dieser Stelle geben die NEUEN WEGE einen Überblick über die Stadtverkehre in Thüringen. Ausführlichere Portraits finden sich auf www.vcd-mitte.de/Thueringer-Stadtbusse.

Kleine Kleinstädte

lfd	Stadt	Einwohner	Fahrschein	Fahrschein (ermäßigt)	Verbund-gebiet
1	Oberhof	1.700	ab 1,30 €	ab 0,70 €	kein Verbund
2	Bad Lobenstein	6.100	ab 1,20 €	ab 0,90 €	kein Verbund
3	Neuhaus am Rennweg	6.800	ab 1,30 €	ab 1,00 €	kein Verbund
4	Bad Berka	7.500	ab 1,50 €	ab 1,10 €	VMT
5	Schleiz	8.500	ab 1,20 €	ab 0,90 €	kein Verbund
6	Weida	8.800	ab 1,70 €	ab 1,20 €	Ergonet

In den Städten Bad Berka, Bad Lobenstein, Neuhaus am Rennweg, Oberhof, Schleiz und Weida gibt es nur ein Grundangebot im öffentlichen Nahverkehr. Regionalbuslinien werden nur durch ein oder zwei Stadtbuslinien ergänzt. Diese Stadtbusse, welche Klein- oder Midibusse sind, verbinden dabei überwiegend den Bahnhof mit touristischen oder anderen wichtigen Zielen. Taktverkehre gibt es, wenn überhaupt, nur an Wochentagen. Meist beschränkt es sich auf einzelne Fahrten.

Hervorzuheben ist der touristisch orientierte Verkehr in Oberhof, der Anschlüsse zur Bahn bietet und für Gäste mit der Kurtaxe abgegolten ist. Mit der geplanten Aufgabe des Zughalts am Bahnhof Oberhof und Verlegung zum Bahnhof Zella-Mehlis ist ab Ende 2017 mit einer Neuausrichtung der Stadtlinie zu rechnen.

Seit der Eröffnung des Stadtbus-Systems Schleiz 2009 prägen besonders beklebte Kleinbusse die Kreisstadt.

Mittlere Kleinstädte

Das Grundangebot ist in den Städten Bad Salzungen, Eisenberg, Hildburghausen, Pößneck, Schmölln und Waltershausen ähnlich gestaltet. Die meisten dieser Städte verfügen in der Woche über eine getaktete Stadtbuslinie, in Bad Salzungen halbstündlich, in Eisenberg und Schmölln stündlich. Am Wochenende sind die Angebote jedoch rar.

Hildburghausen hingegen bietet mit zwei Fahrten von Montag bis Donnerstag das geringste Angebot thüringischer Städte. Der 2005 eingeführte tägliche Stundentakt war für die ÖPNV-fernen Stadtbewohner überdimensioniert und so wurde die Linie nach mehreren Reduzierungen 2011 gänzlich eingestellt. Eine Aufwertung scheiterte bisher an der fehlenden Ko-Finanzierung durch die Kreisstadt.

Mit drei Linien bietet Pößneck einen angemessenen ÖPNV. Die Stadtbusse bilden das Grundgerüst des ÖV in der größten Stadt im Saale-Orla-Kreis, auch am Wochenende. Die Linie B verbindet dabei u.a. den Oberen Bahnhof (Strecke Gera–Weida–Saalfeld) und den Unteren Bahnhof (Strecke Jena–Orlamünde–Pößneck) miteinander.

Eine Sonderstellung nimmt Waltershausen ein, das mit der Linie 6 der Thüringerwaldbahn sogar mittels Straßenbahn erschlossen ist. Der 30- bzw. 60-Minuten-Takt verbindet den Bahnhof Waltershausen über Gleisdreieck mit dem Ortsteil Schnepfental. Die Strecken wurden 1929 mit der gesamten Thüringerwaldbahn Gotha–Tabarz in Betrieb genommen. Weitere Stadtbereiche werden hingegen nur vom Regionalbus bedient.

Große Kleinstädte

Vom Bahnhof zur Allendestraße in Schmalkalden führt die Stadtlinie A, die sonntags mit dem Midibus keine großen Aufgaben vor sich hat.

Das Angebot an öffentlichem Verkehr in den Städten Bad Langensalza, Heilbad Heiligenstadt, Leinefelde-Worbis, Schmalkalden, Sömmerda und Zeulenroda-Triebes ist besser als in den anderen Kleinstädten. Im überwiegenden Teil der Orte ergänzen zwei Stadtbuslinien vorhandene Regionalbusse. Die Stadtbusse verkehren wochentags im Halb-Stunden- oder Stunden-Takt, jedoch verringert sich das Fahrtenangebot am Samstag gravie-

lfd	Stadt	Einwohner	Fahrschein	Fahrschein (ermäßigt)	Verbund-gebiet
7	Schmölln	11.400	ab 1,50 €	ab 0,90 €	MDV
8	Hildburghausen	11.700	Kilometertarif	Kilometertarif	kein Verbund
9	Pößneck	12.100	ab 1,20 €	ab 0,90 €	kein Verbund
10	Waltershausen	13.000	ab 1,50 €	ab 1,10 €	VMT
11	Eisenberg (Thüringen)	13.700	ab 1,50 €	ab 1,10 €	VMT
12	Bad Salzungen	15.800	ab 1,50 €	ab 1,00 €	kein Verbund

rend und zum Teil gibt es sonntags keine einzige Fahrt.
Vorbildlich ist in Bad Langensalza, der Rosen- und Kurstadt am Rande des Nationalparks Hainich, die Nutzung von Elektrobussen auf einer der beiden Stadtbuslinien. Das vollständig fehlende Angebot am Sonntag ist hingegen ausbaufähig. Da bietet Leinefelde-Worbis samstags und sonntags mit einem Rufbus immerhin ein Mindestmaß an Mobilität.
In der Doppelstadt des Eichsfeldkreises stellt die Expressbuslinie 1 Duderstadt–Worbis-Leinefelde–Dingelstädt das Kernangebot dar. Die Fahrt von Worbis nach Leinefelde kostet 1,50 Euro. Bleibt man in einer Stadthälfte, kostet die Fahrt zehn Cent weniger.
Auch das Angebot in Schmalkalden ist mit mehreren Linien gut. Zentraler Startpunkt ist der Busbahnhof mit bahnsteiggleichem Übergang zur Süd-Thüringen-Bahn (STB), der im Vorfeld der Landesgartenschau 2015 entstand. Die Übergangszeiten zwischen Bahn und Bus sind mit 20 bzw. 18 Minuten aber entschieden zu lang.
Besserung der aktuellen Situation in Sömmerda wurde für das kommende Jahr angekündigt. Dann soll wieder ein echter Stadtbusverkehr starten. Dieser unterlag hier in den vergangenen Jahren einer erheblichen Schrumpfung und heute ergänzt nur noch eine Stadtbuslinie von Montag bis Freitag mit Einzelfahrten die Erschließung des Stadtgebietes durch den Regionalbus.
In Zeulenroda-Triebes existiert mit vier Fahrten am Vormittag per Kleinbus nur ein rudimentäres Angebot. Dieses wird mit einem Rufbus ergänzt, der zum Unteren Bahnhof von und zu allen Zügen täglich mit 15 Fahrten und nach telefonischer Voranmeldung die Anbindung sichert. Darüber hinaus gibt es mit dem „Rufbus Zeulenrodaer Meer“ täglich zweistündliche Kleinbusverbindungen. Zum Linientarif wird zusätzlich ein Rufbus-Komfortzuschlag von 1,50 Euro erhoben.

lfd	Stadt	Einwohner	Fahrschein	Fahrschein (ermäßigt)	Verbund-gebiet
13	Heilbad Heiligenstadt	16.500	ab 1,40 €	ab 0,70 €	kein Verbund
14	Zeulenroda-Triebes	16.900	ab 1,70 €	ab 1.20 €	Ergonet
15	Bad Langensalza	17.500	ab 1,70 €	ab 1,00 €	kein Verbund
16	Leinefelde-Worbis	18.500	ab 1,40 €	ab 0,70 €	kein Verbund
17	Sömmerda	19.000	ab 1,50 €	ab 1.00 €	kein Verbund
18	Schmalkalden	19.300	ab 1,30 €	ab 0,70 €	kein Verbund

Kleine Mittelstädte

In den Mittelstädten Apolda, Arnstadt, Greiz, Ilmenau, Meiningen und Sondershausen sieht es auf dem Papier zunächst nach einem guten Angebot mit mehreren Stadtbuslinien aus, welches jedoch bei näherer Betrachtung auf ein bis zwei vertaktete Linien zusammenschrumpft. Wochentags sind Halb- und Stundentakte üblich, jedoch nimmt auch hier die Netzabdeckung am Wochenende ab. In Apolda ist nicht einmal dies gewährleistet. Der Austragungsort der Landesgartenschau 2017 bietet eine Stadtlinie, die auf wechselnden Wegen ohne Takt von Montag bis Samstag verkehrt.
Von neun Linien in Meiningen bieten zwei unter der Woche durch Überlagerung auf dem gemeinsam befahrenen Hauptabschnitt einen attraktiven 15-Minuten-Takt. An Wochenenden bricht der Fahrplan leider auf Einzelfahrten mit divergierenden Linienwegen zusammen, auch die anderen Linien sind nur ergänzende Einzelfahrten.
In Ilmenau wie auch in Sondershausen sichert jeweils eine Linie die Grundversorgung an Wochenenden. Von Montag bis Freitag gewährt der 30-Minuten-Takt ein gutes Angebot, welches am Wochenende bis zum Stundentakt gestreckt wird. Weitere zwei Linien ergänzen das Angebot wochentags.
Das Angebot in Greiz ist mit acht Stadtbuslinien attraktiv und führt historisch bedingt bis ins sächsische Elsterberg. In der Kreisstadt selbst entstehen auf der von allen Linien befahrenen Hauptstrecke zwischen Bahnhof und Puschkinplatz in der Fußgängerzone Übergangsmöglichkeiten bei dichtem Takt.

lfd	Stadt	Einwohner	Fahrschein	Fahrschein (ermäßigt)	Verbund-gebiet
19	Greiz	21.000	ab 1,70 €	ab 1,20 €	Ergonet
20	Meiningen	21.100	ab 1,30 €	ab 0,70 €	kein Verbund
21	Apolda	21.900	ab 1,50 €	ab 1,10 €	VMT
22	Sondershausen	21.900	ab 1,70 €	ab 1,00 €	kein Verbund
23	Arnstadt	24.200	ab 1,20 €	ab 0,60 €	kein Verbund
24	Ilmenau	25.900	ab 1,20 €	ab 0,60 €	kein Verbund

Einen sehr gelungenen öffentlichen Nahverkehr bietet die älteste Stadt Thüringens und Geburtsort von Johann Sebastian Bach: Arnstadt. Bereits 1996 wurde ein Stadtbussystem moderner Prägung eingeführt, d. h. mit einem Rendezvous am Bustreff im Stadtzentrum, der Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen und einem eigenen Corporate Design. Das Stadtbusnetz besteht aus vier Linien, von denen zwei von Montag bis Freitag alle halbe Stunde und am Wochenende stündlich verkehren. Am Bustreff besteht immer der Anschluss zur anderen Linie (Rendezvous). Mit dem Ausbau des Erfurter Kreuzes existiert seit 2015 ein zweiter Verknüpfungspunkt. Hier erfolgt auch der Linienübergang zu den Regionalbuslinien.

Mittlere Mittelstädte oder Stadtverbünde

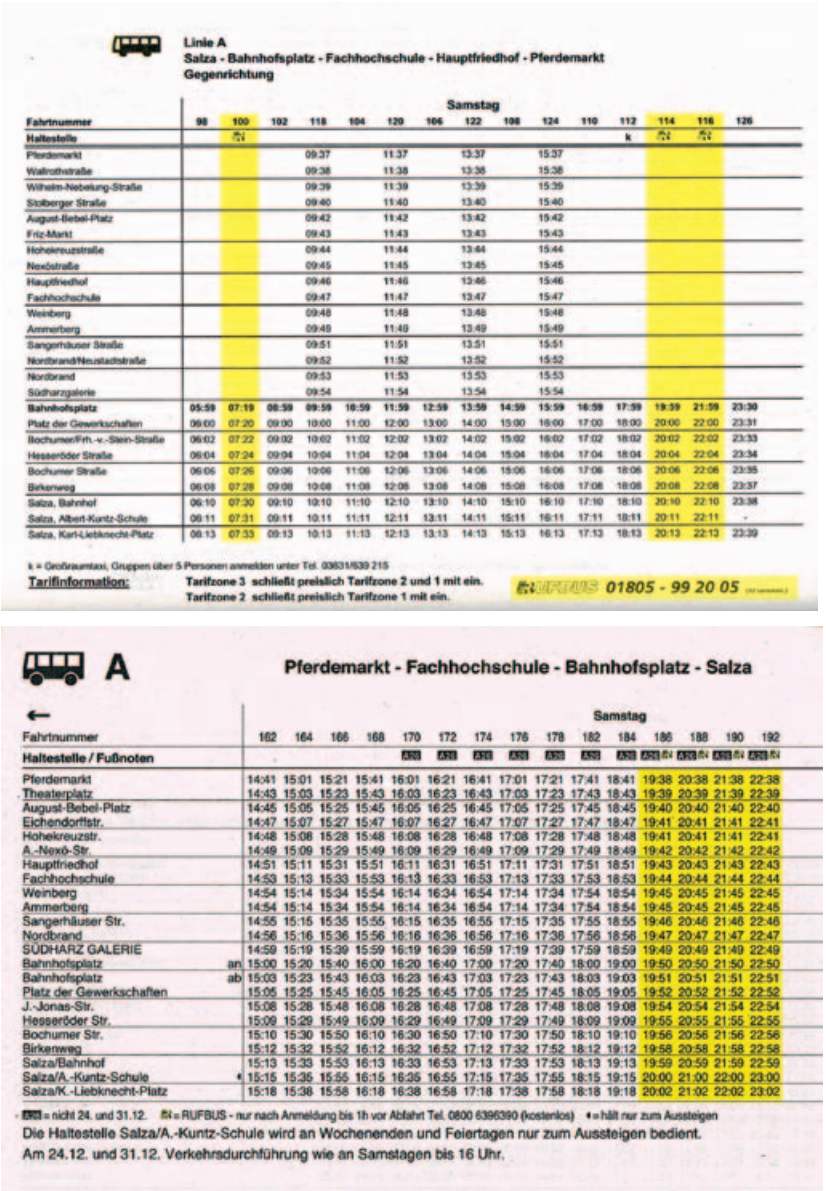
Die Stadtbussysteme in Altenburg, Eisenach, Gotha, Mühlhausen, Nordhausen und Sonneberg/Neustadt bei Coburg sind sehr gut ausgebaut. In allen Städten gibt es ein Grundnetz aus einigen Stammlinien, die wochentags teilweise im 10-Minuten-Takt, meist im 15- oder 20-Minuten-Takt verkehren und auch am Wochenende die Mobilität ermöglichen. Ergänzend kommen weitere Stadtbuslinien hinzu, die zu den Hauptzeiten die Erreichbarkeit stadtweit ermöglichen. In einigen Städten kommen auch Straßenbahnen zum Einsatz.
Der öffentliche Verkehr wird in Altenburg und Mühlhausen entsprechend ihrer Größe mit je sechs Buslinien gewährleistet. Einzig das frühe Betriebsende in Mühlhausen mit 19.30 Uhr fällt auf.
Der Stadtverkehr in Eisenach wird über zwanzig „historisch gewachsene“ Linien abgewickelt. Eine dringend notwendige Linienreform erfolgte bisher nicht. Die

lfd	Stadt	Einwohner	Fahrschein	Fahrschein (ermäßigt)	Verbund-gebiet
25	Altenburg	32.900	ab 1,50 €	ab 0,90 €	MDV
26	Mühlhausen	33.300	ab 1,70 €	ab 1,00 €	kein Verbund
27	Sonneberg/Neustadt bei Coburg	23.600/ 15.300	ab 1,30 €	ab 1,00 €	kein Verbund
28	Nordhausen	41.700	ab 1,60 €	ab 0,80 €	5 Tarifzonen, kein Verbund
29	Eisenach	42.000	ab 1,50 €	ab 1,00 €	kein Verbund
30	Gotha	44.800	ab 1,50 €	ab 1,10 €	VMT

drei häufig verkehrenden Stammlinien werden von weiteren Linienverkehren ergänzt, die zweitweise vertaktet, meist jedoch in unregelmäßigen Zeitabständen fahren. Aktuell entsteht westlich des Hauptbahnhofs ein neuer Busbahnhof, der die bisher getrennten alten Anlagen von Stadtbus und Regionalbus ersetzt. Für Fahrten auf die Wartburg gilt ein Sondertarif von 2,50 Euro.

Gotha und Nordhausen setzen die Straßenbahn als Hauptverkehrsmittel ein. In Gotha verkehrt diese auf unterschiedlichen Strecken und mit der Thüringerwaldbahn weit über die Stadtgrenze hinaus. Auf der Achse Hauptbahnhof – Sundhausen fährt die Straßenbahn werktags sogar alle zehn Minuten. Weite Teile des übrigen Stadtgebietes werden mit fünf Buslinien erschlossen. Angebotsergänzend sind die Regionalbuslinien. In Nordhausen gibt es neben den zwei Straßenbahnlinien, die mit Combino-Duo-Fahrzeugen auch eine Teilstrecke auf der Harzquerbahn in die Region fahren, vier Stadtbuslinien sowie einige Regionalbusse. Im Abendverkehr dominiert der Rufbus.

Eine Sonderrolle nimmt der gemeinsame Stadtverkehr von Sonneberg und Neustadt bei Coburg ein. Seit 1997 verkehren sechs Linien, wobei zwei ausschließlich in je einer Stadt unterwegs sind. Der Stundentakt unter der Woche verringert sich am Wochenende auf fünf Einzelfahrten. Zur Inbetriebnahme gab es ein durchgängiges Corporate Design. Dieses wurde aber in den letzten Jahren mit Abnahme der stringenten Fahrplangestaltung aufgeweicht.



Linie A
Salza - Bahnhofsplatz - Fachhochschule - Hauptfriedhof - Pferdemarkt
Gegenrichtung

Samstag

Fahrtnummer	98	100	102	118	104	120	106	122	108	124	110	112	114	116	126
Haltestelle												k			
Pferdemarkt				09:37		11:37		13:37		15:37					
Wallrothstraße				09:38		11:38		13:38		15:38					
Wilhelm-Nebelung-Straße				09:39		11:39		13:39		15:39					
Stolberger Straße				09:40		11:40		13:40		15:40					
August-Bebel-Platz				09:42		11:42		13:42		15:42					
Fritz-Markt				09:43		11:43		13:43		15:43					
Hohekreuzstraße				09:44		11:44		13:44		15:44					
Nexöstraße				09:45		11:45		13:45		15:45					
Hauptfriedhof				09:46		11:46		13:46		15:46					
Fachhochschule				09:47		11:47		13:47		15:47					
Weinberg				09:48		11:48		13:48		15:48					
Ammerberg				09:49		11:49		13:49		15:49					
Sangerhäuser Straße				09:51		11:51		13:51		15:51					
Nordbrand/Neustadtstraße				09:52		11:52		13:52		15:52					
Nordbrand				09:53		11:53		13:53		15:53					
Südharzgalerie				09:54		11:54		13:54		15:54					
Bahnhofsplatz	05:59	07:19	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:59	19:59	21:59	23:30
Platz der Gewerkschaften	06:00	07:20	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	20:00	22:00	23:31
Bochumer/Frh.-v.-Stein-Straße	06:02	07:22	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	18:02	20:02	22:02	23:33
Hesseröder Straße	06:04	07:24	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04	20:04	22:04	23:34
Bochumer Straße	06:06	07:26	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06	20:06	22:06	23:35
Birkenweg	06:08	07:28	09:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08	20:08	22:08	23:37
Salza, Bahnhof	06:10	07:30	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	20:10	22:10	23:38
Salza, Albert-Kuntz-Schule	06:11	07:31	09:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	18:11	20:11	22:11	-
Salza, Karl-Liebknecht-Platz	06:13	07:33	09:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13	20:13	22:13	23:39

k = Großraumtaxi, Gruppen über 5 Personen anmelden unter Tel. 03631/639 215

Tarifinformation: Tarifzone 3 schließt preislich Tarifzone 2 und 1 mit ein.
Tarifzone 2 schließt preislich Tarifzone 1 mit ein.

RUFBUS 01805 - 99 20 05

A

Pferdemarkt - Fachhochschule - Bahnhofsplatz - Salza

Samstag

Fahrtnummer		162	164	166	168	170	172	174	176	178	182	184	186	188	190	192
Haltestelle / Fußnoten																
Pferdemarkt		14:41	15:01	15:21	15:41	16:01	16:21	16:41	17:01	17:21	17:41	18:41	19:38	20:38	21:38	22:38
Theaterplatz		14:43	15:03	15:23	15:43	16:03	16:23	16:43	17:03	17:23	17:43	18:43	19:39	20:39	21:39	22:39
August-Bebel-Platz		14:45	15:05	15:25	15:45	16:05	16:25	16:45	17:05	17:25	17:45	18:45	19:40	20:40	21:40	22:40
Eichendorffstr.		14:47	15:07	15:27	15:47	16:07	16:27	16:47	17:07	17:27	17:47	18:47	19:41	20:41	21:41	22:41
Hohekreuzstr.		14:48	15:08	15:28	15:48	16:08	16:28	16:48	17:08	17:28	17:48	18:48	19:41	20:41	21:41	22:41
A.-Nexö-Str.		14:49	15:09	15:29	15:49	16:09	16:29	16:49	17:09	17:29	17:49	18:49	19:42	20:42	21:42	22:42
Hauptfriedhof		14:51	15:11	15:31	15:51	16:11	16:31	16:51	17:11	17:31	17:51	18:51	19:43	20:43	21:43	22:43
Fachhochschule		14:53	15:13	15:33	15:53	16:13	16:33	16:53	17:13	17:33	17:53	18:53	19:44	20:44	21:44	22:44
Weinberg		14:54	15:14	15:34	15:54	16:14	16:34	16:54	17:14	17:34	17:54	18:54	19:45	20:45	21:45	22:45
Ammerberg		14:54	15:14	15:34	15:54	16:14	16:34	16:54	17:14	17:34	17:54	18:54	19:45	20:45	21:45	22:45
Sangerhäuser Str.		14:55	15:15	15:35	15:55	16:15	16:35	16:55	17:15	17:35	17:55	18:55	19:46	20:46	21:46	22:46
Nordbrand		14:56	15:16	15:36	15:56	16:16	16:36	16:56	17:16	17:36	17:56	18:56	19:47	20:47	21:47	22:47
SÜDHARZ GALERIE		14:59	15:19	15:39	15:59	16:19	16:39	16:59	17:19	17:39	17:59	18:59	19:49	20:49	21:49	22:49
Bahnhofsplatz	an	15:00	15:20	15:40	16:00	16:20	16:40	17:00	17:20	17:40	18:00	19:00	19:50	20:50	21:50	22:50
Bahnhofsplatz	ab	15:03	15:23	15:43	16:03	16:23	16:43	17:03	17:23	17:43	18:03	19:03	19:51	20:51	21:51	22:51
Platz der Gewerkschaften		15:05	15:25	15:45	16:05	16:25	16:45	17:05	17:25	17:45	18:05	19:05	19:52	20:52	21:52	22:52
J.-Jonas-Str.		15:08	15:28	15:48	16:08	16:28	16:48	17:08	17:28	17:48	18:08	19:08	19:54	20:54	21:54	22:54
Hesseröder Str.		15:09	15:29	15:49	16:09	16:29	16:49	17:09	17:29	17:49	18:09	19:09	19:55	20:55	21:55	22:55
Bochumer Str.		15:10	15:30	15:50	16:10	16:30	16:50	17:10	17:30	17:50	18:10	19:10	19:56	20:56	21:56	22:56
Birkenweg		15:12	15:32	15:52	16:12	16:32	16:52	17:12	17:32	17:52	18:12	19:12	19:58	20:58	21:58	22:58
Salza/Bahnhof		15:13	15:33	15:53	16:13	16:33	16:53	17:13	17:33	17:53	18:13	19:13	19:59	20:59	21:59	22:59
Salza/A.-Kuntz-Schule	♦	15:15	15:35	15:55	16:15	16:35	16:55	17:15	17:35	17:55	18:15	19:15	20:00	21:00	22:00	23:00
Salza/K.-Liebknecht-Platz		15:18	15:38	15:58	16:18	16:38	16:58	17:18	17:38	17:58	18:18	19:18	20:02	21:02	22:02	23:02

= nicht 24. und 31.12. = RUFBUS - nur nach Anmeldung bis 1h vor Abfahrt Tel. 0800 6396390 (kostenlos) ♦ = hält nur zum Aussteigen

Die Haltestelle Salza/A.-Kuntz-Schule wird an Wochenenden und Feiertagen nur zum Aussteigen bedient.
Am 24.12. und 31.12. Verkehrsdurchführung wie an Samstagen bis 16 Uhr.

Der Vergleich der Fahrplantabellen der Linie A vom Samstag aus dem Fahrplanheft der VBN vom Dezember 2006 und Dezember 2015 zeigt eindrucksvoll die positive Entwicklung.

Midibusse mit markantem Design in sonnengelb und schwarz gewährleisten in Sonneberg und Neustadt b. Coburg den Stadtverkehr.

Große Mittelstädte oder Stadtverbünde

Zwei Stadtverbände und Weimar bieten sehr unterschiedliche Stadtbusstrukturen. Während durch den Zusammenschluss von Saalfeld, Rudolstadt und Bad Blankenburg zum Städtedreieck Saalebogen ein gemeinsamer Verkehrsraum mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsangebot geschaffen wurde und Suhl aus seiner Zeit als Bezirkshauptstadt ein gutes Verkehrssystem erhalten und optimieren konnte, sind in Weimar nach der Wende eher Rückschritte zu verzeichnen gewesen.

Trotz modernem Fuhrpark und zahlreicher Neubaustrecken wurde der elektrische Oberleitungsbus als umweltfreundliches Verkehrsmittel durch gebrauchte Dieselbusse ersetzt, die ab 1993 den kompletten Stadtverkehr über-

lfd	Stadt	Einwohner	Fahrschein	Fahrschein (ermäßigt)	Verbund-gebiet
31	Suhl/ Zella-Mehlis	36.300/ 10.700	ab 1,80 €	ab 1,30 €	kein Verbund
32	Städtedreieck Saalebogen	54.700	ab 2,10 €	ab 1,50 €	kein Verbund
	Saalfeld	25.000	ab 1,50 €	ab 1,20 €	
	Rudolstadt	22.900	ab 1,50 €	ab 1,20 €	
	Bad Blankenburg	6.800	ab 1,50 €	ab 1,20 €	
33	Weimar	63.600	ab 2,00 €	ab 1,50 €	VMT

So oder ähnlich hatte sich der Busunternehmer Wolfgang Steinbrück den ÖPNV in Gotha vorgestellt. Bus ersetzt Straßenbahn. Das Thüringer Landesverwaltungsamt lehnte seinen eigenwirtschaftlichen Konzessionsantrag zum Ersatz der Straßenbahnlinien ab.

nahmen. Derzeit gibt es elf Linien, von denen die zwei Stammlinien zur Hauptverkehrszeit alle 15 Minuten sowie Freitag- und Samstagnacht bis ein Uhr mindestens stündlich fahren.
Die zwölf Stadtbuslinien in Suhl erfreuen sich trotz Bevölkerungsrückgang einer großen Beliebtheit, so dass weiterhin auf den Hauptlinien tagsüber ein 20-Minuten-Takt gerechtfertigt ist. An Wochenenden fahren die Busse alle sechzig Minuten. Das Stadtgebiet wird zusätzlich von Regionalbuslinien der benachbarten Landkreise bedient. Ein 1989 begonnener Aufbau eines O-Bussystems wurde 1990 in der Wendezeit leider abgebrochen.

Seit 1997 arbeitet der Städteverbund „Städtedreieck am Saalebogen“ zusammen. Das tripolare Zentrum wird von sechs Cityverbindungen im 15- bis 30-Minuten-Takt umfassend erschlossen, wobei am Wochenende die Linie S2 vom Freitagmorgen bis Sonntagabend sogar durchgehend stündlich fährt! Verschieden gestaffelte Tarife sowie Festival- und Tourismustickets runden das gute Angebot ab.

Diese kurze Zusammenfassung zeigt, dass ein gutes Angebot an öffentlichem Nahverkehr keine Frage der Größe einer Stadt ist, sondern der Prioritäten in den Kommunen. Attraktive Mobilitätsdienstleistungen sind mehr als reine Daseinsvorsorge und ermöglichen allen Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben und die eigene Versorgung. Die Erfolgsgeschichten einiger Thüringer Städte zeigen, dass ein solches Angebot von den Bürgern genutzt wird.◆

Mirko Peter, Suhl
Gilbert Weise/ Laurenz Heine, Gera

Ortsumgehungen – Falle für den Nahverkehr?

Mit der politischen und wirtschaftlichen Wende 1989/90 nahm auch der Verkehr stark zu: Autos für alle ohne lange Wartezeiten, Wandel der Arbeitswelt weg von Großbetrieben hin zu in der Fläche verteiltem Gewerbe und Industrie, Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße und Zunahme von kleinteiligem Güterverkehr auf der Straße. Die Lösung für unzählige belastete Ortschaften fand sich schnell im Bau von Ortsumgehungen. Es folgte somit in den neuen Bundesländern die gleiche Entwicklung wie zuvor in den alten, mit den gleichen Vorteilen und Problemen. Die Folgen waren zum einen weniger Verkehr in den Orten, weniger Lärm, weniger Schmutz und Abgase, zum anderen aber auch weniger Leben in den Ortskernen, Zerschneidung von Naturflächen sowie Flächenversiegelung von Ackerland.
Ortsumgehungen haben viele Für und Wider. Auch ein Vierteljahrhundert nach der Wende wird noch debattiert und auch nicht selten emotionsgeladen gestritten. DievNEUE WEGE werden sich in einer späteren Ausgabe mit dieser Thematik intensiver beschäftigen – heute sei der Blick auf die Auswirkungen für den Öffentlichen Personennahverkehr gerichtet. Wie wirken sich Ortsumgehungen auf Menschen aus, die nicht hinterm Steuer sitzen? Beispielhaft möchten wir einen Blick auf die Strecke vom ostthüringischen Triptis nach Saalfeld ins Städtedreieck am Saalebogen werfen.

In Triptis beginnt die Bundesstraße B 281, welche dort an die B 2 angeschlossen ist und vor den Toren der Kleinstadt über eine Anschlussstelle an die Bundesautobahn A 9 verfügt. Sie führt entlang der Städte Neustadt/Orla und Pößneck, des Industriestandorts Unterwellenborn (Stahlwerk Thüringen/ehemals Maxhütte) nach Saalfeld/Saale und dann weiter in Richtung Eisfeld zur B 4. Im Raum Saalfeld trifft die B 281 zudem auf die Bundesstraßen B 85, B 88 und die künftige B 90. Von der Ortsmitte in Triptis bis zum Bahnhof in Saalfeld beträgt die Strecke heute etwa vierzig Kilometer. Parallel zur Bundesstraße verläuft die Bahnstrecke Gera–Saalfeld, welche Teil der Hauptbahn Leipzig–Probstzella ist.
Vor der Wende benötigte man für die Strecke ab Triptis bis Saalfeld im Pkw je nach Verkehr etwa eine Stunde und 7 Minuten. Sie war etwa einen Kilometer kürzer als heute. Die gleiche Strecke fuhr eine Omnibuslinie von Gera kommend und benötigte dafür 15 Minuten länger. Sie erreichte diese Fahrzeit, indem sie nur einmal in jedem Ort hielt. Dafür bestanden Übergänge zu anderen Buslinien des Nahverkehrs an den Busbahnhöfen in Neustadt und Pößneck, jeweils mit ausreichender Übergangszeit, und eine Umsteigemöglichkeit am Bahnhof Unterwellenborn. Die parallel

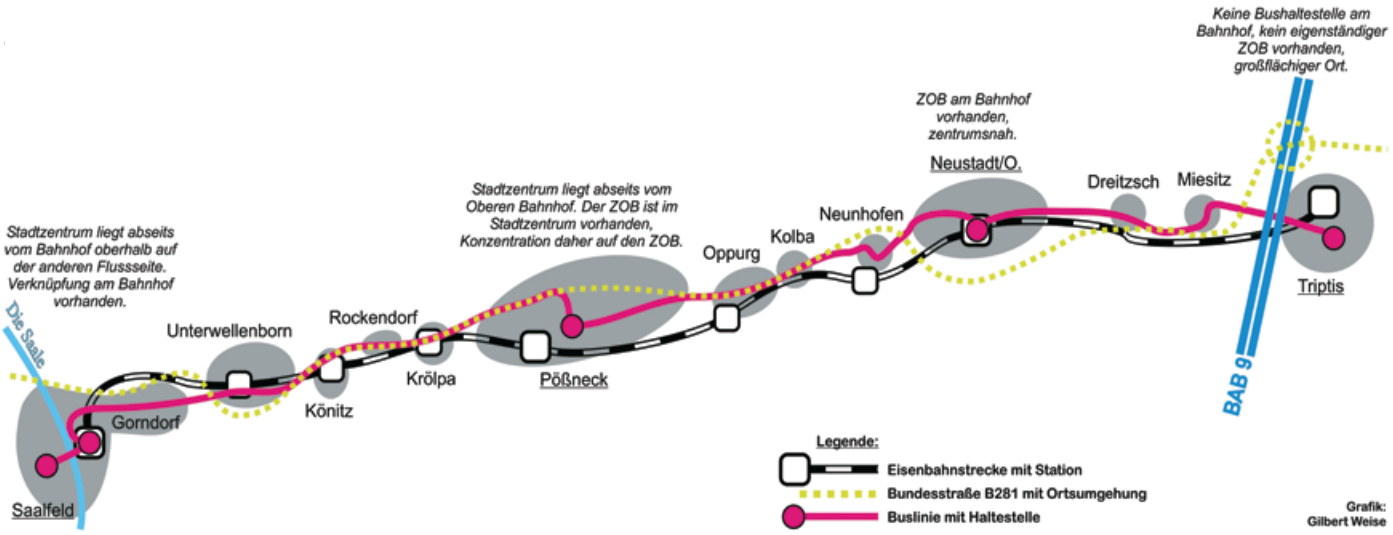
verkehrenden Züge fuhren die Strecke in etwas über einer halben Stunde. Das war konkurrenzlos, und entsprechend gut war auch die Nachfrage.
In den letzten 25 Jahren folgte der Bau mehrerer Ortsumgehungen, sodass heute große Teile der Städte und Ortschaften mit erlaubten 100 Kilometern pro Stunde umfahren werden können. Weitere Ortsumgehungen befinden sich in Planung. Die Fahrzeit im Pkw verringerte sich auf heute schon circa 30 bis 35 Minuten, also auf knapp die Hälfte der Zeit gegenüber damals. Der Kraftfahrer spart somit viel Zeit, gerade beim täglichen Pendeln.

Und der Nicht-Kraftfahrer? Die Busse fahren auch heute noch zu den Fahrgästen, also durch die Orte. Sie halten inzwischen häufiger und bedienen mehr Unterwegshaltestellen, um mehr Menschen zu erreichen. Das ist notwendig, denn die Nachfrage ging nach der Wende massiv zurück. Durch moderne Fahrzeugtechnik und eine schnellere Fahrgastabfertigung (hauptsächlich nachfragebedingt) wird der Mehraufwand zwar überkompensiert, dennoch benötigt der Bus für die gleiche Strecke immer noch eine Stunde und 14 Minuten. Das ist etwas für Menschen, die Zeit haben. Aber ist dies eine Alternative zum Pkw? Immerhin gibt es noch die Eisenbahn. Die spurtstarken Triebwagen von heute schaffen als Expresszug die Strecke in 28 Minuten. Es ginge sicher noch schneller, Beschleunigungsmaßnahmen würden aber gewiss einen ähnlichen Aufwand erfordern wie der Bau der Umgehungsstraßen. Die Menschen abseits des Steuers werden gern vergessen. Sie haben in ihrer Mobilität keine Vorteile dadurch, dass eine Umgehungsstraße gebaut wird. Im Gegenteil besteht sogar noch die Gefahr, dass die Nachfrage im Nahverkehr durch den großen Fahrzeitunterschied weiter sinkt und Angebote zurückgefahren werden. Dadurch sinkt die Nachfrage noch weiter, das Auto ist schließlich unschlagbar. Oder?

Es gibt Möglichkeiten gegenzusteuern und an unserem Beispiel wird davon auch Gebrauch gemacht. Hier ist es die Bahnstrecke, die eine vertaktete und schnelle Alternative bietet. Der Busverkehr wird in Lastrichtung am Bahnfahrplan ausgerichtet, die Busse dienen als Zubringer, so wie kleine Landes-, Kreis- und Ortsverbindungsstraßen Zubringer zur Bundesstraße sind. Eine durchgehende Buslinie von Triptis nach Saalfeld gibt es heute nicht mehr. In Neustadt gilt es umzusteigen. Schließlich sind es von dort bis nach Saalfeld nur noch gut 20 Minuten mit dem Zug. Und Triptis ist ein Kreuzungsbahnhof. Hier besteht sogar Anschluss in beide Richtungen. Auf diese Weise lassen sich vergleichsweise schnelle Verbindungen realisieren und das Umland profitiert sogar noch von der Bahn ganz ohne eigenen Bahnhof.
Auch ohne parallel verlaufende Bahnstrecke lässt sich das Prinzip anwenden: Eine Expressuslinie stellt eine überregionale Verbindung her und hält nur in größeren Ortschaften mit Übergang vom und zum Nahverkehr vor Ort. Umsteigehaltestellen mit Anschluss an die Umgehungsstraße können am Ortsrand entstehen, dasselbe gilt für Rendezvous-Haltestellen. Radwege und überdachte Abstellanlagen komplettieren das Ganze. Für eine bessere Akzeptanz können die Expressbusse auch Komfortmerkmale von Fernbussen oder Regionalzügen aufweisen, die der Linienbus im Nahverkehr nicht unbedingt hat.
Damit die Ortsumgehung nicht zur Falle für den Nahverkehr wird und durch ihre Vorzüge unnötig neuer Verkehr entsteht, muss im Sinne der Fahrgäste im Nahverkehr und mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung auch an Bus und Bahn gedacht werden.

Die NEUE WEGE-Redaktion ist interessiert daran, welche Lösungen sich für den Öffentlichen Nahverkehr bei Ortsumgehungen in anderen Regionen bewährt haben. Kennen Sie ein besonders gelungenes Beispiel? Dann schicken Sie uns gerne einen Hinweis per E-Mail an elsa-medien@vcd.org.◆

Gilbert Weise / Felix Kaiser



Schematische Darstellung der Ortsumgehenungen zwischen Saalfeld/Saale und Triptis

„Ich hasse Streckenstilllegungen!“

Interview zur Naumburger Straßenbahn

Eingleisig im Gegenverkehr, mit uralten Wagen und bestimmt nur etwas für „Touris“ und Straßenbahnfreunde. So kommt dem flüchtigen Betrachter die Straßenbahn in Naumburg vor. Sie verkehrt seit 1892 mit einigen Unterbrechungen auf einer ringförmigen Strecke, seit 1994 jedoch nur noch auf einem Teilstück davon. Die von der Naumburger Straßenbahn GmbH betriebene Bahn ist heute der kleinste Straßenbahnbetrieb in Deutschland und einer der kleinsten in Europa. Dass dahinter ein entschiedenes Konzept steht, welches mit viel Enthusiasmus umgesetzt wird, um den Naumburgern die Alltagsmobilität zu erleichtern, erschließt sich bei näherer Betrachtung schnell. Wer und was hinter der Straßenbahn Naumburg steckt und ob das Konzept auf andere kleinere Straßenbahnbetriebe in Mitteldeutschland übertragbar ist, wollten die NEUEN WEGE von den beiden geschäftsführenden Gesellschaftern Andreas Plehn und Andreas Messerli genauer wissen.

Herr Plehn, Herr Messerli: Warum engagieren Sie sich so sehr für die Naumburger Straßenbahn?

Plehn: Ich bin gebürtiger Naumburger. Meine Großeltern waren Eisenbahner, und ich habe mich als Kind schon frühzeitig für den Schienenverkehr begeistern lassen. Damals waren Schienen und Wagen der Naumburger Straßenbahn im Vergleich zu den Großstädten wie Leipzig in keinem guten Zustand. Man merkte, dass es sehr „loddrig“ zuging. Als Zehnjähriger dachte ich schon: „Als Direktor würde ich das besser machen!“ Später gelang es mir dann, mich beruflich für die Naumburger Straßenbahn zu engagieren.

Messerli: Mein Engagement begann als Tourist in Naumburg. Ich wunderte mich sehr, dass da brandneue Gleise lagen, obwohl die Bahnen nur einmal im Monat fuhren. Damals war ich Geschäftsführer von Bernmobil, dem städtischen Verkehrsunternehmen in Bern. Dort fährt jede Linie alle sechs Minuten. Ein Jahr später fragte man mich, ob ich aus der Ferne Gesellschafter werden wolle. So konnte ich mein Fachwissen einbringen. Ich hasse Streckenstilllegungen! Als wir dann später den täglichen Betrieb aufnahmen, bin ich nach Naumburg gezogen.

Für diejenigen, die die jüngere Geschichte der Ringbahn Naumburg nicht kennen: Wie kam es dazu, dass Sie heute täglich im Halbstundentakt einen „historischen Linienbetrieb“ fahren?

Plehn: Mit der Wende war abzusehen, dass es so nicht weitergeht. Die Fahrzeuge stammen alle aus den 1950er- und 1960er-Jahren. Unser erster Oberbürgermeister nach der Wende war aus dem Westen und fand, dass bei rund 30.000 Einwohnern ein Stadtbus reiche, die Straßenbahn müsse weg. Das hat uns Einheimische mit weiteren Enthusiasten aus ganz Deutschland angespornt, Unterschriften zu sammeln und dafür zu sorgen, die Straßenbahn bei Bürgern und Politik ins Bewusstsein zu rücken. Wir konnten uns Naumburg ohne Straßenbahn nicht vorstellen.
1991 ging es mit 300 Metern Strecke los, die wir an einzelnen Tagen im Jahr befahren haben. Dann waren es bald 1.200 Meter Strecke, viele aufzuarbeitende Fahrzeuge und viele ehrenamtlich helfende Hände. In den 1990ern diskutierten wir mit Gemeinderat und Verwaltung und 1999 schließlich stimmte der Rat zu, die Strecke zwischen Hauptbahnhof und Salztor nach heutigen Standards zu sanieren.

Messerli: Im Jahr 2002 kam ich dazu. Wir konnten den Betrieb dann schrittweise ausweiten: Seit 2007 fahren wir täglich.

Frisch saniert steht dieser 1973 gebaute sogenannte Reko-Wagen im täglichen Dienst.

Dem Nahverkehr verbunden: Andreas Messerli (links) und Andreas Plehn

Andreas Plehn (43) ist Geschäftsführender Gesellschafter der Naumburger Straßenbahn GmbH und ist der Stadt Naumburg sowie der Straßenbahn eng verbunden. Als gelernter Werkzeugmechaniker bringt er das nötige technische Verständnis mit. In seiner Zeit als Erzieher in einer Behinderteneinrichtung hat er Geduld und Beharrlichkeit an den Tag legen müssen, was ihm auch im Geschäft der Organisation eines Straßenbahnbetriebes zu Gute kommt.

Andreas Messerli (45) ist ebenfalls Geschäftsführender Gesellschafter der Naumburger Straßenbahn GmbH und arbeitete jahrelang bei Bernmobil, dem städtischen Verkehrsunternehmen der Schweizer Bundeshauptstadt. Er gilt unter anderem als Erfinder des Moonliners, dem erfolgreichen Nachtbusnetz für Bern und den Kanton. Anfangs sporadisch, seit einigen Jahren in Vollzeit, widmet er seine ganze Kraft der Naumburger Straßenbahn. Er ist mit einer Naumburgerin verheiratet und Vater von Zwillingen.

Was ist Ihr Erfolgsgeheimnis?

Plehn: Was unsere Fahrgäste betrifft, so werben wir auf der persönlichen Ebene um einen festen Kundenstamm. Wenn ein Zug am Bahnhof Verspätung hat, warten wir, wenn es geht. Im Übrigen hatten wir nichts zu verlieren und konnten so den Behörden gegenüber etwas fordernd auftreten. Man konnte uns nichts wegnehmen, wir hatten ja nichts.

Messerli: Verschiedenste Faktoren führten dazu, dass es uns gibt. Vor allem ist es die Liebe der Naumburger zur Straßenbahn. Viele haben natürlich gedacht, die Bahn ist ein Spielzeug der großen Jungs. Viele haben sich

dann aber doch gefreut, dass es wieder quietscht, auch wenn sie nur hin und wieder mal gefahren sind. Wir können sagen: Die Naumburger hängen an ihrer Bahn.

Plehn: Ein weiterer nicht zu vergessender Faktor ist der sehr aktive Verein im Hintergrund. Viele unserer heutigen Mitarbeiter engagieren sich schon lange für die Bahn. Wir sind bürgernah und haben ein gutes Netzwerk und Kontakte in die Stadt, zu Vereinen und Institutionen. Nicht zuletzt wussten wir nicht, auf was wir uns einlassen. Wir haben einfach „gemacht"!
Das Thema Marketing hatte ich zunächst unterschätzt: Das braucht eigentlich Geld, was wir nicht haben. Mit unserer guten Vernetzung in der Stadt, die ich einbringen kann, und dem Fachwissen von Andreas Messerli können wir jedoch einiges wettmachen.

Bald wieder ein Schmuckstück: Die Aufarbeitung des ältesten Triebwagens, eines Lindner-Wagens aus Ammendorf vom Baujahr 1928, steht kurz vor dem Abschluss.

Wer fährt denn nun eigentlich bei Ihnen mit?

Plehn: Viele denken, dass wir fast nur Touristen fahren. Tatsächlich sind übers gesamte Jahr jedoch 70 Prozent unserer Fahrgäste Naumburger. Wir haben auch Pendler aus Jena, die vom Regionalexpress am Bahnhof umsteigen und mit uns das letzte Stück bis zur Arbeit fahren. Im Sommer ist der Anteil der Touristen naturgemäß etwas größer. Auch am Wochenende fahren die Naumburger mit: zum Spielplatz, zum Rummel oder in die Stadt zum Einkaufen. Wir haben alle Altersgruppen und alle Schichten in der Bahn.

Wie muss man sich Ihren Arbeitstag als Geschäftsführer eines so kleinen Unternehmens vorstellen?

Messerli: Wir haben keine Vorzimmerdame. Man hat uns gleich am Apparat oder an der Tür. Unser Alltag ist sehr bunt. Wir können uns in Exceltabellen im Detail verlieren, dann klingelt's und jemand möchte eine Beratung für eine Sonderfahrt, eine Depotführung oder eine Weinverkostung in der Bahn.

Plehn: Bei mir ist es noch bunter. Ich vertrete die Kollegen im Fahrdienst bei Urlaub und Krankheit. Auch sonst mache ich einige Dienste im Monat und fange früh mit dem Fahren an, gehe danach ins Büro, um den Kollegen draußen die Pause zu ermöglichen. Die Bahn selbst hat ja tagsüber keine Pause.
Dazu kommen bei uns beiden die Aufgaben der operativen Überwachung. Wir müssen wechselseitig Gewehr bei Fuß stehen, falls mal etwas Großes passiert. Auch sonst können wir uns gut vertreten.

Wie wichtig ist die Politik für Sie?

Plehn: Wir haben natürlich auch Termine bei der Stadt. Sprichwörtlich „putzen wir Klinken". Bis wir für ein Vorhaben Fördermittel bekommen, braucht es immer einiges an Abstimmung.
Wenn die Politiker sich Dinge vor Ort ansehen und erleben, können sie sich das vorstellen und besser entscheiden.

Sind Sie das Nesthäkchen des Landesverkehrsministers?

Plehn: Ja und Nein. 2007 war es Dank des damaligen Verkehrsministers Dr. Daehre möglich, dass unser Defizit mit der Einrichtung des täglichen Betriebs vom Land übernommen wird.
Wir kalkulierten damals mit einem jährlichen Minus im fünfstelligen Bereich und wollten dieses mit Partnern und Sponsoren decken. Dr. Daehre hat uns die Finanzierungszusage gleich für vier Jahre gegeben. Das war unerwartet komfortabel.

Was würde die Stadt Naumburg sagen, wenn man sie fragte?

Plehn: Armin Müller ist der stellvertretende Oberbürgermeister und der für uns zuständige „Fachbereichsleiter für Bürgerdienste". Er würde bestätigen, dass das Ganze kein leichter Weg war. Er würde auch stolz sagen, dass die Stadt uns heute freiwillig einen Betriebskostenzuschuss zahlt. Auch ist die Stadt stolz darauf, das nächste Stück Strecke zum Salztor zu bauen – immerhin 450 Meter! In den Anfangsjahren hat sich die Stadt erst auf öffentlichen Druck hin mit der Bahn beschäftigt. Mittlerweile sind die Entscheidungen des Gemeinderates einstimmig!

Messerli: Die Stadt ist stolz darauf, eine Bahn mit dieser Vergangenheit als Alleinstellungsmerkmal zu haben. Stolz auch, überhaupt als Kleinstadt eine Straßenbahn zu haben.
Wir haben die Mobilnummer des Oberbürgermeisters. Als es einmal eng wurde bei einer bestimmten Finanzierungsentscheidung, konnte er kurzfristig eine Zusage für eine Bereitschaftserklärung abgeben. Das war „Rettung in letzter Minute". Das muss man mal erwähnen! Nach den vier Jahren mit täglichem Betrieb war es 2011 für die Stadt nicht mehr vorstellbar, wieder auf einen Saisonbetrieb zurückzufallen.

Was sind Ihre Pläne für 2017?

Plehn: Die Streckenverlängerung zum Salztor wird im Herbst eröffnet. Den Betrieb können wir dann mit dem gleichen Aufwand bewerkstelligen, haben aber ein um 20 Prozent größeres Einzugsgebiet!

Messerli: Nächstes Jahr feiern wir unser großes Jubiläum „125 Jahre Naumburger Straßenbahn"! An einigen Tagen werden wir dann mit unserem „Triebwagen No. 17" von 1928 den deutschlandweit ältesten Wagen im Linieneinsatz haben.
Mit dem Theater wird es in der Spielzeit 2017/18 wieder eine gemeinsame Inszenierung geben. Da haben wir 2012 schon gute Erfahrungen gemacht.

Was raten Sie anderen kleinen Straßenbahnunternehmen in Mitteldeutschland, um langfristig im Geschäft zu bleiben?

Messerli: Raten ist übertrieben. Die Lage ist überall anders. Patenschaften und Kontakte sind aber selten verkehrt.

Plehn: Wir müssen uns abheben von anderen. Wir müssen dem Fahrgast einen Mehrwert bieten, den er nicht erwartet. Das Personal muss dahingehend geschult werden, die Kunden nicht als notwendiges Übel anzusehen. Ein „Guten Tag!“ und das Überreichen von Informationen gehört einfach dazu! Wir geben einen unerwarteten Mehrwert, indem wir dem Kunden die Tür öffnen. Selbstverständlich ist bei uns, Taschen und Kinderwagen mit in die Bahn zu heben. Die Fahrgäste wissen und schätzen, dass den Älteren geholfen wird.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?

Plehn: 2028 wird Naumburg 1.000 Jahre alt. Unsere Vision ist, bis dahin die Streckenführung wieder als Ring zu schließen. Eine mit der Stadt diskutierte Variante ist, näher in die Innenstadt zu kommen – mit welcher Linienführung auch immer. Außerdem wollen wir noch auf den Bahnhofsvorplatz. Da sind wir mit der Stadt auf einem guten Weg, auch wenn wir in diesem Fall die 70 Meter Gleis allein oder mit Landeshilfe finanzieren müssen.

Messerli: Und wir wünschen uns jede Menge Fahrgäste, auch wenn wir das dann irgendwann mit dem aktuellen Konzept nicht mehr bewältigen könnten.

Vielen Dank für Ihren tiefen und ehrlichen Einblick hinter die Kulissen!

Das Interview führte Clemens Kahrs.◆

Das Fahrrad als Verkehrsmittel Nr.1 – Vision und Realität

Ein Ausblick in die Gestaltung einer Stadt der Zukunft

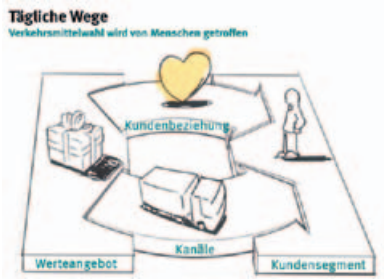
Am 16. April 2016 fand die diesjährige Mitgliederversammlung des Landesverbandes des VCD Elbe-Saale in den Räumlichkeiten des Umweltbundesamtes statt. Dort referierte Ines Bockhardt zum Thema „Service Design – Anreizsysteme für den Alltäglichen Radverkehr“. Dabei ging es um den alltäglichen Verkehr in großflächig zersiedelten Räumen und speziell die Rolle, die das Fahrrad dabei spielen kann.

Am 14. November 2016 hat Deutschland seinen nationalen Klimaschutzplan beschlossen. Das Ziel: Weitgehende Treibhausgasneutralität bis 2050. Um dieses Ziel zu erreichen, muss bis 2030 eine Minderung der Treibhausgasemissionen von 55 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 in Deutschland erfolgen. Das bedeutet für den Verkehrssektor eine Reduktion bis 2030 um 40 bis 42 Prozent (BMUB 2016). Aktuell verursacht der Verkehr rund ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Deutschland. Die Emissionen sind im Vergleich zu 1990 sogar noch gestiegen (um 0,6 Prozent bis 2014) (UBA 2015). Hier gibt es also eine Menge Optimierungspotenzial. Und welches Verkehrsmittel ist prädestiniert, um dieses Vorhaben umzusetzen? Natürlich das Rad! Warum? Würde jede zweite kurze Autofahrt in Deutschland mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, könnten täglich fast 8.000 Tonnen CO_2-Emissionen eingespart werden (UBA 2013). Radverkehr produziert keine Schadstoffe (Feinstaub, NOx etc.), keinen Lärm, und braucht weniger Fläche. Auf einen Pkw-Stellplatz passen sechs bis acht Fahrräder. Außerdem ist die Bewegung gut für die Gesundheit.

Rein logisch spricht alles für die Nutzung eines Fahrrades als DEM Verkehrsmittel Nummer 1. Warum gibt es also überhaupt noch den individuellen motorisierten Individualverkehr in Form von Automobilen? Immerhin steht ein Fahrzeug durchschnittlich 95 Prozent der Zeit bzw. 23 Stunden am Tag im öffentlichen Raum oder auf privaten Grundstücken.
In kompakten Städten wie Berlin oder Hamburg wirken die oben genannten Fakten Wunder auf die Nutzung des Rads als Verkehrsmittel, man umgeht den täglichen Autostau und investiert keine kostbare Zeit bei der Suche nach einem Parkplatz. In stark zersiedelten Städten wie Dessau sieht die Situation wiederum anders aus. Breite Straßen (historisch bedingt: Dessau war Reichsresidenzstadt) regen zum schnellen Fahren an, Parkplatz- oder gar Lärmprobleme sind marginal. Es besteht wenig ÖPNV-Nachfrage. Grund ist eine geringe Bevölkerungsdichte, die seit 1990 auch noch um mehr als 20 Prozent zurückgegangen ist.

Um die Situation nachvollziehen zu können, lassen Sie sich doch auf einen kleinen Perspektivwechsel ein:
Es ist Montagmorgen 5 Uhr in einem kleinen 500-Seelen-Ort. Die nächstgrößere Stadt ist 20 Kilometer entfernt. Draußen schüttet es in Strömen und natürlich ist es noch stockdunkel. In Erinnerungen schwelgend denken Sie an die warmen, hellen Sommertage zurück, an denen Sie – noch ohne Kinder – jeden Tag mit dem Rad zur Arbeit in die 20 Kilometer entfernte Stadt geradelt sind. Sie waren so fit! Heute liegt ein langer Tag vor Ihnen: Die Kinder müssen an verschiedenen Orten in den Kindergarten und die Schule gebracht werden, nach der Arbeit steht der Wocheneinkauf an, die Kinder müssen zu unterschiedlichen Sporteinrichtungen, und eigentlich hatten Sie sich fest vorgenommen, heute auch endlich mal wieder zum Training gehen zu können. Wie wäre das alles ohne Auto machbar?

Antworten auf diese und andere Fragen konnten die Zuhörer des Vortrags in einem Mini-Workshop selbst herausfinden. Dazu wurden die Teilnehmer/innen in drei Gruppen aufgeteilt. So suchten sie Antworten auf die zentrale Frage,



Verkehrsmittelwahl auf täglichen Wegen

welche Anreize für eine Radverkehrsförderung geschaffen werden können und damit gleichzeitig mit Hindernissen umgegangen werden kann wie:
Distanzen, Höhenüberwindung, Bequemlichkeit, Dauer (Zeit), Anstrengung, Wetterabhängigkeit, Alltagsintegration, Infrastruktur oder Gewohnheit.

Als konkrete Hilfestellung für die Teilnehmer/innen nutzte die Referentin eine Methode des Design Thinkings: eine Personenbeschreibung (Pia) und ihre täglichen Wegstrecken sowie Fragestellungen, die sich aus verschiedenen Perspektiven mit der Zielperson (Pia) beschäftigten (siehe Abb. 1).

Abb. 1: Tägliche Wege

Ziel war es, einen Ausblick und eine Inspiration für Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu schaffen und den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein Tool (nämlich das Buisness Modell Canvas, eine Methode des Desing Thinkings) für ihre zukünftige Verbändearbeit an die Hand zu geben.
Dass bereits einige Initiativen zur Förderung des Radverkehrs innerhalb des VCD selbst voran gebracht wurden, zeigen positive Praxisbeispiele wie das Infoportal „Lasten auf die Räder!“ (siehe http://lastenrad.vcd.org/). Dieses Informationsangebot entstand im Rahmen des gleichnamigen VCD-Projekts, das von April 2013 bis Ende 2014 vom Bundesumweltministerium und dem Umweltbundesamt gefördert wurde.
Das Infoportal „Mehr Platz fürs Rad“ wurde ebenfalls vom VCD ins Leben gerufen und unterstützt durch die Verbändeförderung von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt. Seit Februar 2016 gibt es damit ein Online-Informationsportal, das gute Beispiele präsentiert und hilfreiche Tipps für engagierte Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunalvertreter bietet.

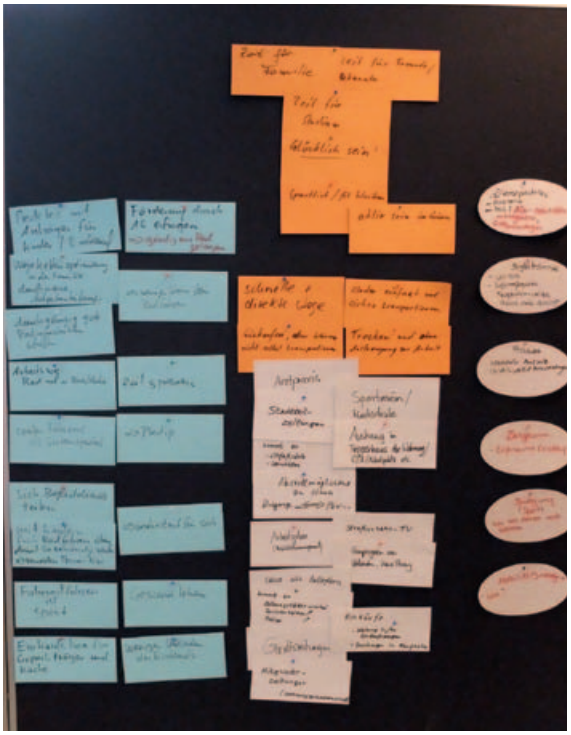


Abb. 2: Lösungsideen

Die Kernaussage des Vortrages wurde durch die interaktive Arbeit der Teilnehmer/innen selbst verdeutlicht: Nachhaltige Mobilität stößt zwar in der Realität auf Hindernisse, kann jedoch durch passende Angebote **attraktiver gestaltet** werden.
Dabei kamen Ideen wie ein Begleitdienst für die Kinder, ein Dienstpedelec (Unterstützung durch den Arbeitgeber), ein Lieferservice für Nahrungsmittel für den ländlichen Raum, eine Verabredung von Fahrgemeinschaften über Kitas, Arztpraxen, im Sportverein u.v.m. auf (Abb. 2). Ideen sollten keine Grenzen gesetzt werden, denn wer weiß, vielleicht führt das eine oder andere Service-Angebot (Inspiration Abb. 3) dazu, dass eines Tages das Fahrrad tatsächlich DAS Verkehrsmittel Nummer 1 wird.◆

Abb. 3: Inspirationen

Ines Bockhardt (MA of Arts)
... ist Designerin geworden, weil sie etwas für die Menschen tun wollte. Den 500. Föhn zu designen, lag dabei nicht in ihrem Interessenspektrum zur Veränderung der Welt. Deswegen hat sie sich im Master auf ökologische Umweltprobleme spezialisiert. Ihrer Meinung nach liegt die Zukunft im Service Design. Ressourcen schonend gilt es hier, Menschen Handlungsoptionen zu verschaffen, damit sie große Thesen wie „Nutzen statt besitzen“, „nachhaltige Mobilität“ und vieles mehr tatsächlich leben können. Dazu gilt es, menschenzentriert beispielsweise das Verkehrsverhalten im ländlichen Raum zu analysieren und sinnvolle Angebote zur „nachhaltigen Mobilität“ zu schaffen. Die Theorie und Umsetzung bearbeitet sie nun im Fachgebiet „nachhaltiger Konsum“ im Umweltbundesamt. Im Rahmen eines EU-Projektes für Designer zum Austausch, Verbreitung und Weiterbildung in Sachen Ecodesign. Design bedeutet für Sie, in Möglichkeitsräumen zu denken. Im interaktiven Teil ihres Vortrages brachte sie den Teilnehmenden diese Denkweise mittels einer Design-Thinking Methode näher.

Auto oder Bahn? – Guten Kaffee bieten beide nicht

Entspannt arbeiten oder entspannt transportieren? – Beides geht nicht zugleich, aber beides mit Sicherheit ohne eigenes Auto. Clemens Kahrs – Dresdner – und Michael Schmiedel – Leipziger – machten sich im Berufsverehr am Freitag Nachmittag getrennt auf den Weg: von ihren Büros in Dresden zur Vorstandssitzung nach Chemnitz. Clemens mit der Bahn und Michael mit einem teilAuto. Was sie unterwegs erlebten, haben sie in ihrem „Fahrtenbuch" festgehalten.

Clemens

15:20 UHR

Freitag Nachmittag, endlich fällt die Bürotür zu, jetzt aber fix zur Haltestelle!

15:24 UHR

Uff, geschafft! Wie immer auf den letzten Drücker in der Straßenbahn, die mich zum Bahnhof Dresden-Cotta bringt.

15:38 UHR

Die Regionalbahn zum Dresdner Hbf ist heute superpünktlich, das ist leider nicht immer so. Gut gefüllt ist sie auch. Zeit, im Stehen das Kundenmagazin des VVO durchzublättern. Eigentlich könnte der Zug auf dieser Strecke alle halbe Stunde fahren. Genug los ist hier ja.

15:46 UHR

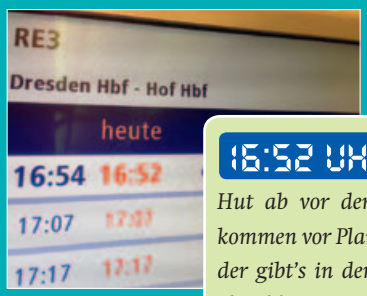
So muss das sein! Solch ein langer Zug zum Freitag. Da ist bestimmt auch Platz für mich. So richtig Zeit, mir einen Kaffee zu holen habe ich leider nicht, aber den gibt's bestimmt im Zug!

15:53 UHR

Der erste Eindruck im Zug ist sehr positiv! Viele Sitze an Tischen oder in Reihen, über den Radkästen auch erhöht. Ein Platz am Tisch ist schnell gefunden. Sogar Steckdosen gibt es viele. Die kommende Stunde kann ich gut am Rechner arbeiten.

16:43 UHR

Ich muss mal um die Ecke. Das WC ist sehr sauber. Ich hoffe, dass das so bleibt, denn noch ist der Zug ja neu.



16:52 UHR

Hut ab vor der Mitteldeutschen Regiobahn! Wir kommen vor Plan in Chemnitz an. Gut gemacht! Leider gibt's in dem Zug keine Getränke und Snacks, obwohl immer ein Schaffner dabei ist und man von Dresden nach Hof ja 2½ Stunden im Zug verbringt.

16:55 UHR

Schön ham'ses hier in Chemnitz außen und innen am Hauptbahnhof. Platz für reichlich Züge und Fahrgäste ist allemal. Jetzt aber schnell noch zu Fuß zum Termin, um pünktlich um 17 Uhr da zu sein!

Fazit des Bahnfahrers: Die Züge der Mitteldeutschen Regiobahn fahren ruhig und man kann sich grundsätzlich wohlfühlen. Mit BahnCard 50 habe ich für die Strecke Dresden – Chemnitz 16 Euro hin und zurück bezahlt. Ein schöner Kaffee im Zug wäre das i-Tüpfelchen gewesen...

Michael

15:20 UHR

Freitag Nachmittag, endlich fällt die Bürotür zu, jetzt aber flix zur Carsharing-Station! Zum Dresdner Umweltzentrum sind es ja nur 10 Minuten zu Fuß und vorbestellt ist das Auto ja auch schon. Auch wenn man sonst ad hoc noch sein Wunschauto im Internet oder per App buchen kann, sollte man für Fahrten am Freitag Nachmittag oder Sonnabend doch etwas eher kommen. Sonst wird's eventuell nicht das Wunschauto und die Wunschstation.

15:30 UHR

Das Auto steht da und lässt sich mit meiner Chipkarte wie von Zauberhand öffnen. Mein Transportgut ist schnell eingeladen. Kurz noch ums Auto laufen, ob vom Vormieter Kratzer oder Beulen eingefahren wurden und dann kann es schon losgehen.

15:40 UHR

Ein eingebautes Navi hat das Auto nicht, so nutze ich die Navi-App auf meinem Handy – geht ja heute alles. Für die 75 Kilometer soll ich 55 Minuten brauchen. Ich bin gespannt.

15:55 UHR

Das ging gerade nicht flott. Am Flügelweg in Dresden brauche ich zwei Ampelphasen für die Kreuzung. Ist das schon ein Stau? Ich denke nicht. Schon bin ich durch den Stadtverkehr durch und auf der A 4. Na dann. Gasfuß auf 120 km/h und mal gucken, wie gut ich durchkomme.

16:15 UHR

Der Verkehr rollt. Bei sechs Spuren durchgängig auf der A 4 auch kein Wunder, selbst am Freitag Nachmittag. Ex-Verkehrsminister Morlock forderte mal acht Spuren im Raum Dresden. Ist überhaupt nicht nötig! – Ein Kaffee wäre schön, den muss ich mir jetzt verkneifen.

16:30 UHR

Abfahrt von der Autobahn in Chemnitz. Jetzt noch dem Navi zur Zieladresse gefolgt. In Chemnitz kenne ich mich nicht so gut aus.

16:45 UHR

Schon da! Leider keine Bäume in der Straße, so dass ich Schattenparken kann. Das wird eine heiße Weiterfahrt nachher... Apropos heiß: Wenn ich meine Kiste reintrage, kann ich sie bestimmt gegen einen Kaffee eintauschen...

Fazit des Pkw-Fahrers: Die Autos von teilAuto stehen in ausreichender Zahl in vielen Städten in Mitteldeutschland quasi „um die Ecke". Sobald man was zu transportieren hat oder mal wohin muss, wo Busse und Bahnen gar nicht hinkommen, ist das eine perfekte Ergänzung der eigenen Mobilität. Ein eigenes Auto braucht's als Städter heutzutage wahrlich nicht mehr. In meinem Rahmentarif und der gebuchten Fahrzeugklasse „Kleinwagen" habe ich für die 150 Kilometer und gebuchten fünf Stunden inklusive Steuern, Versicherungen, Reinigung und Benzin später 47 Euro auf der Rechnung.

Bundesverkehrswegeplan 2030

Am ersten Mai dieses Jahres gab der VCD Elbe-Saale seine Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) ab, deren allgemeiner Teil hier zusammengefasst wird. Die vollständige Stellungnahme mit der Bewertung von Einzelprojekten ist zu finden unter: http://vcd-mitte.de/2016/05/12/stellungnahme-vcd-elbe-saale-zum-bundesverkehrswegeplan-2030/

Der BVWP bleibt weit hinter den selbst gesteckten Erwartungen der Bundesregierung zurück. Anstelle eines „Bundesmobilitätsplans“, der sich an den Klimaschutzzielen ausrichtet, handelt es sich um eine Fortführung der Infrastrukturpolitik der vergangenen Jahre. Das Paradigma des ungebremsten Verkehrswachstums wird fortgeschrieben. Dabei sollte der BVWP aus Sicht des VCD die Rahmenbedingungen schaffen, die Klimaschutzziele einzuhalten und zukünftig mehr Verkehr zu verlagern oder zu vermeiden.

Viele der Projekte sind politisch motiviert und im Bewertungsverfahren „schön gerechnet“. Dennoch ist die Finanzierung vieler Maßnahmen unsicher. Zudem werden die verfügbaren Finanzmittel zum Erhalt der bestehenden Infrastruktur benötigt. Notwendig ist daher eine gerechte Verteilung: Bestandserhalt statt Neubau – umweltfreundliche Verkehrsträger fördern statt die Straße!

Einige Vorhaben im Straßenverkehr sind aus der Sicht des VCD Elbe-Saale fragwürdig, besonders in Räumen mit sehr geringer Besiedlungsdichte wie Wittenberg und Jessen, im Burgenlandkreis in Sachsen-Anhalt, in der Großenhainer Pflege oder im Erzgebirge. Andererseits gibt es im Bereich der Schieneninfrastruktur noch große Defizite, da wichtige Projekte nicht oder nur teilweise einer vertiefenden Prüfung und Bewertung unterzogen wurden. Insgesamt fehlt dem Entwurf eine klare Strategie für die schon aus Klima- und Lärmschutzgründen notwendige Stärkung des Schienenverkehrs. Ein weiteres Defizit ist das Ausklammern von regionalen Eisenbahnverbindungen bei gleichzeitiger Aufnahme vieler Straßenprojekte mit starkem regionalen Bezug. Dies kann nicht im Sinne eines zukunftsweisenden Mobilitätskonzeptes gewertet werden.

Der VCD fordert, das bestehende Straßennetz zu erhalten, denn selbst in den wachsenden Großstadtregionen wie um Dresden oder Leipzig reicht dieses weitgehend aus. Mehrverkehr muss auf kostengünstige und umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen und den Radverkehr verlagert werden.

Im Schienenverkehr muss ein deutschlandweiter integrierter Taktfahrplan angestrebt und dafür ein Ausbauprogramm im Infrastrukturbereich der DB erarbeitet werden. Es geht nicht um Höchstgeschwindigkeit, sondern um verlässliche Anschlussbeziehungen. So können die Reisezeit für die meisten Kunden reduziert und zugleich Kosten gesenkt werden. Notwendigen Einzel- und Kleinstmaßnahmen, um einen deutschlandweiten Taktfahrplan zu ermöglichen, müssen im Rahmen des BVWP Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden.◆

Laurenz Heine

Aktiven- und Mitgliedertreffen 2016

Am 22. Oktober fand das diesjährige Treffen in Leipzig statt, das allen Mitgliedern unseres Landesverbandes und speziell allen Aktiven offen stand. Der Einladung ins Pöge-Haus im Leipziger Osten folgten Aktive aus Sachsen und Thüringen, um aktuelle Themen zu besprechen und sich untereinander auszutauschen.

In kleiner Runde wurden dann schnell inhaltlich intensiv die Themen Fernbus und Tarife im öffentlichen Verkehr besprochen. Vor allem der Punkt Tarife und deren Vertrieb bot viel Gesprächsstoff. Alle erkannten die länderübergreifende Verknüpfung der Tarife sowie Fahrpläne als wichtiges Ziel. Für eine erfolgreiche Umsetzung sind aber vor allem innerhalb Sachsens mit seinen fünf Aufgabenträgern vorhergehende Schritte notwendig.

Der Landesverband nutzte Twitter und Facebook bisher nicht aktiv. Nur von einzelnen Aktiven gab es hier Initiativen. Dies soll sich nun ändern. Im ersten Schritt stellte Benedikt Nyquest die beiden Plattformen und die Möglichkeiten von Facebook vor. In einer kurzen Diskussion wurden die Vorteile und möglichen Schwierigkeiten in der Runde besprochen. Alle Anwesenden befürworteten den Schritt zu Facebook, um andere Menschen und vor allem junge Leute zu erreichen, die der Idee des VCD offen gegenüberstehen. In einer Testphase wird nun die Seite aufgebaut und weiterentwickelt. Interessierte Mitglieder können sich gern beteiligen – auch ohne eigenen Facebook-Account. Twitter wird unter anderem schon vom Landesvorsitzenden Laurenz Heine seit August 2016 genutzt.

Die Mittagspause in der Brothers Bäckerei & Café, welche zum Mittagstisch türkische Gerichte bereit hält, wurde von allen zu einem privaten Austausch quer über den Tisch genutzt. Das Essen war so lecker und die Atmosphäre so angenehm, dass der Antritt des Rückwegs schwer fiel.

Zurück im Pöge-Haus standen die NEUEN WEGE auf dem Plan. In einem Brainstorming wurden die Themen für diese vorliegende Ausgabe festgelegt und ein grober Zeitplan erstellt. Danach wurden gleich die Aufgaben verteilt. Die NEUE WEGE-Redaktion hofft, dass Sie mit dem Ergebnis zufrieden sind. Es hat sich dabei gezeigt, dass die Redaktionssitzung in größerer Runde effektiv ist und Spaß macht. Daher nochmals der Hinweis, dass wir weiterhin Mitstreiter für die Redaktion suchen.

Der Landesvorstand bedankt sich beim Pöge-Haus für die guten Räumlichkeiten, bei Florian Quitzsch für die Vorbereitung und allen Aktiven für das Kommen. Wir freuen uns schon auf das Treffen im nächsten Jahr. Wann und wo wird in der nächsten Ausgabe vorab angekündigt.◆ *Laurenz Heine*

Was Hänschen nicht lernt ...

Erfahrungsbericht einer Kita-Leiterin aus Dresden zur bundesweiten Aktion „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“

In der Zeit vom 16. bis 30. September 2016 fanden unsere Wochen der Mobilität statt, welche unter dem Thema „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ standen. Diese Projektidee des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland (VCD) fanden wir ganz toll und somit sprudelten unsere Ideen dafür in einer Dienstberatung. Gemeinsam überlegten wir, wie wir dieses Projekt an die Kinder und Eltern herantragen könnten, um es dann mit ihnen zu gestalten.

Bereits zum Elternabend am 7. September 2016 informierten wir die Eltern über unser Vorhaben. Am Ende des Elternabends baten wir die Eltern, uns eine Frage zu beantworten:

Würden Sie beim Bringen und Holen Ihrer Kinder auf Ihr Auto verzichten, wenn Sie die Möglichkeit dazu hätten?

Die Antworten zeigten: Viele Eltern tun es bei uns schon.

Zebrastreifen selbst gemacht

Eine Idee war natürlich, in unserem Morgenkreis zu besprechen, wer womit in den Kindergarten kam. Daraufhin entwickelte sich bei den Erdmännchen ein Plakat, auf dem die Eltern gemeinsam mit ihrem Kind ein entsprechendes Bild auf die „Straße“ kleben konnten: entweder ein Auto, ein Fahrrad, einen Bus oder eine Straßenbahn. Gemeinsam wurde täglich im Morgenkreis darüber gesprochen. Die Sonnenkäfergruppe hat es auf ähnliche Art und Weise dokumentiert und geklebt.

Am Mittwoch war der Höhepunkt dieses Projektes. Unser Garten verwandelte sich in Straßen mit Ampel, Fußgängerüberwegen, Vorfahrtsschildern, Stoppschildern und einem Kreisverkehr. Um die Straßen auch mit Fahrzeugen nutzen zu können, entstanden Autos, eine Feuerwehr, ein Bus und eine Straßenbahn. Dafür haben die Kinder ganz schön geschuftet, gemalt, geklebt und gestaltet. Wir haben einige Lieder über die „Ampel“ aufgefrischt. Selbst unsere Jüngsten lernten dabei, die Farben zu benennen. Auf dem Weg in die Sporthalle entdeckten die Großen Dinge, die man sonst vom Auto aus nicht sehen kann. Dieses ist ebenfalls alles auf zwei Plakaten in der jeweiligen Gruppe zu sehen.

Wie man die Straße richtig überquert, haben wir alle auf unserem Bauteppich geübt. Für die Vorschulkinder war es kein Problem. Unsere Jüngsten wurden dabei von älteren Kindern an die Hand genommen und waren so auch involviert.

Ergänzend wurden für den täglichen Gebrauch Thementabletts bei den Sonnenkäfern und Bücher in beiden Gruppen zur Verfügung gestellt. Über diese Dinge sind die Kinder im ständigen Austausch und Erzählen gewesen. Als spannenden Abschluss des Projektes erlebten die Sonnenkäferkinder eine Fahrt mit Bus und Bahn in die unmittelbare Umgebung. Dieses Projekt hat uns gezeigt, wie unsere Kinder auch von zu Hause aus schon sensibilisiert werden, nicht überall hin mit dem Auto zu fahren.

Mit Unterstützung des VCD werden wir demnächst bei der Stadtverwaltung vorstellig werden und für einen Zebrastreifen werben, welcher uns den wöchentlichen Weg zur Sportstunde massiv erleichtern würde.◆

Rita Droll, Dresden, Leiterin der Kindertagesstätte „Wirbelwind“ des Omse e.V

Nähere Informationen

zum Projekt „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ erhalten Sie bei der Geschäftsstelle des VCD Elbe-Saale in Leipzig, unter www.vcd-mitte.de sowie unter www.zu-fuss-zur-schule.de

Interessierte können sich an die Ortsgruppen Dresden und Chemnitz wenden.

Ehre, wem Ehre gebührt

Am 3. November 2016 überreichte Clemens Kahrs, Schatzmeister unseres Landesverbandes, der Kita Wirbelwind in Dresden-Gorbitz eine Spende in Höhe von 250 Euro und dankte den Erzieherinnen und der Kita-Leitung für deren Engagement für die nachhaltige Mobilität rund um den Kita-Alltag. Alle Kinder erhielten zum Dank etwas Süßes und eine symbolische Haltestelle in Form eines Luftballons. Die Übergabe der Spende fand an einem neuralgischen Punkt statt: An der Ecke Kesselsdorfer Straße/Hilbertstraße müssen die Kinder mehrmals die Woche die

stark befahrene Straße überqueren, um zum Beispiel zum Turnen oder Schwimmen zu gehen. Kindergarten und VCD wollen bei der Landeshauptstadt Dresden für mehr Querungshilfen werben.

Der Park(ing) Day in Mitteldeutschland

Eine kleine Erfolgsgeschichte

Der Park(ing) Day erlangt zunehmend an Popularität, nicht nur unter jungen Urbanisten. Vor einigen Jahren bespielten in Mitteldeutschland einzig ein paar Umweltaktivisten den Tag, fast ausnahmslos in Leipzig.

Mittlerweile werden auch in Städten wie Chemnitz, Dresden, Erfurt, Jena oder Magdeburg einmal im Jahr Parkplätze in temporäre Parks umgestaltet – oft unter Beteiligung oder auch Federführung von VCD-Aktiven.

Exkurs: Was genau ist eigentlich der Park(ing) Day und was soll er bewirken?

Der Park(ing) Day entstand 2005 in San Francisco (USA), als die Künstler- und Designgruppe Rebar einen einzigen Parkplatz temporär in einen öffentlichen Park umwandelte. Seitdem ist eine kleine globale Bewegung entstanden, die jährlich am dritten Freitag im September (in knapp 200 Städten weltweit) Parkplätze in Orte mit Aufenthaltsqualität, Stadtgrün und diversen Nutzungsmöglichkeiten transformiert.

Ziel ist es, eine Debatte über die Nutzung des öffentlichen Raumes anzustoßen und den Blick darauf zu lenken, wie vielfältig und nachhaltig dieser genutzt werden könnte, würde er nicht durch den ruhenden Verkehr der Öffentlichkeit entzogen. Zunehmend werden am Park(ing) Day auch konkrete verkehrspolitische oder stadtplanerische Forderungen und Anliegen formuliert und veranschaulicht, meist mit Bezug zum Quartier oder noch kleinteiligeren Strukturen.

In Deutschland ist der Park(ing) Day mancherorts Teil der Europäischen Woche der Mobilität und wird mehr oder weniger wohlwollend von den Stadtverwaltungen begleitet, teils mit Unterstützung der Ordnungsämter bei der Anmeldung und der Freihaltung von Parkflächen durch Beschilderung und machmal auch durch Abschleppen falsch geparkter Fahrzeuge.

@ www.parkingday.org

Die Dresdner Bürgermeisterin für Umwelt und Kommunalwirtschaft Eva Jähnigen (Bündnis 90/Die Grünen) im regen Austausch mit den Dresdner VCDlern

Was passierte 2016 im Elbe-Saale-Gebiet?

In **Jena** lud ein Bündnis aus VCD, ADFC, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Umweltreferat der Universität dazu ein, zu Fuß oder mit Fahrrad zum Engelplatz zu kommen. Auf den Parkbuchten vor den Geschäften konnte man von 14 bis 18 Uhr sein Fahrradlicht kontrollieren lassen oder sich bei Kaffee und Gesprächen entspannen. Fahrradständer auf den Parkflächen veranschaulichten, wieviele Fahrräder sich auf einem Kfz-Stellplatz unterbringen lassen.

In **Chemnitz** wurden auf dem Kaßberg von der Ortsgruppe des VCD flugs ein paar Tische und Stühle aufgestellt und Passanten darauf hingewiesen, dass Straßenraum für Menschen und nicht nur für Fahrzeuge zu gestalten ist.

In **Dresden** gestalteten die Löbtauer Runde und der VCD einen Park: Auf der Kesselsdorfer Straße wurden mehrere Stellplätze „besetzt“ und etliche Akteure aus dem Kultur- und Umweltbereich kamen mit Passanten ins Gespräch. Vom Park(platz)-Café bis hin zum Freiluftbüro auf ICE-Bistro-Sitzen wurde einiges geboten. Diskutiert wurde bei gutem Kaffee unter anderem mit der Beigeordneten für Umwelt- und Kommunalwirtschaft Eva Jähnigen über die Löbtauer Zentralhaltestelle, mehr Stadtgrün und allgemein mehr Aufenthaltsqualität in der Stadt..

In **Leipzig** nahmen VCD, ADFC und das Japanische Haus den Tag zum Anlass, öffentlichen Raum nahe der Innenstadt zu gestalten und „besetzten“ dafür mehrere Parkplätze im Peterssteinweg gegenüber der LVZ. Auf 45 Quadratmetern wurden Kunstrasen ausgelegt und darauf etliche Sitz- und Liegemöbel gestellt, die von den Vorbeikommenden gerne angenommen wurden. Die Attraktionen waren eine selbstgebaute Minigolfbahn und ein Kaffeerad, an welchem frisch gebrühter Kaffee ausgeschenkt und gespendeter Kuchen verteilt wurde.

Weitere Aktivitäten in **Erfurt und Magdeburg** verdeutlichen, dass der Tag sich zunehmender Beliebtheit erfreut und Menschen weltweit das Anliegen teilen, ihre Städte menschengerechter, umwelt- und lebensfreundlicher zu gestalten. Das geht einerseits nur mit einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und einer Flächengerechtigkeit, die alle Verkehrsarten (insbesondere den Fuß- und Radverkehr) gleichermaßen berücksichtigt, und andererseits einer Stadtplanung, die für ausreichend Stadtgrün sowie Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum sorgt.

Dieser Trend wird nicht nur durch die neu hinzugekommenen Städte, sondern auch die Anzahl der Parks bestätigt: Allein in Leipzig waren es in diesem Jahr 18 umgestaltete Orte, und das nicht nur von Verbänden und privaten Initiativen, sondern auch von mittelständischen Unternehmen (vor allem aus dem Outdoor- und Fahrradspektrum).

Der Park(ing) Day ist damit auch in Mitteldeutschland eine kleine Erfolgsgeschichte, die hoffentlich andauert – zumindest bis die damit transportierten Anliegen bei Stadtgesellschaften und -verwaltungen angekommen sind.◆

Florian Quitzsch

VCD veranstaltet Podiumsdiskussion mit Landtagsabgeordneten

„Verkehr sinnvoll finanzieren – macht Sachsens Politik das richtig?“

Die Einschätzungen zu dieser Frage gehen naturgemäß auseinander. Das zeigte sich auch am 26. Oktober im Dresdner Straßenbahnmuseum. Dort hatte der VCD zusammen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Landesverband Sachsen/Thüringen neben den beiden Landtagsabgeordneten der Regierungsfraktionen Andreas Nowak (CDU) und Jörg Vieweg (SPD) auch die verkehrspolitischen Sprecher Katja Meier (Grüne) und Marco Böhme (Linke) zu einer Podiumsdiskussion eingeladen.

Mehr Geld für den ÖPNV

In seinem Eingangsstatement betonte der Vorsitzende des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale, Laurenz Heine, welche Verbesserungen notwendig seien, um die richtigen Weichen für eine umweltfreundlichere Verkehrspolitik in Sachsen zu stellen. Er bemängelte insbesondere, dass der ÖPNV immer noch zu wenig Mittel erhalte und somit vor allem im ländlichen Raum weitere Abbestellungen drohten. Im Gegenzug plädierte der VDV-Landesvorsitzende Andreas Hemmersbach, im Hauptberuf Kaufmännischer Vorstand der Dresdner Verkehrsbetriebe, dass der Freistaat vor allem die Zweckverbände in den Ballungszentren stärker unterstützen müsse. Damit waren die Themen des Abends gesetzt.

Andreas Nowak, Jörg Vieweg, Marco Böhme und Katja Meier diskutierten intensiv unter der Moderation von Hanno Griess (v.l.n.r.)

Nicht nur „heiße Luft“

Während Katja Meier sich dafür einsetzte, durch die Einführung eines Sachsen-Takts die Ballungszentren besser mit den ländlichen Regionen zu verbinden, betonte Jörg Vieweg, dass die schwarz-rote Koalition bereits einen Paradigmenwechsel eingeleitet hätte und nun endlich wieder mehr Geld in den öffentlichen Verkehr fließen würde. Seiner Meinung nach dürfe man nicht die Städte gegen den ländlichen Raum ausspielen, sondern müsse vielmehr in jeder Region Sachsens für ein gutes ÖPNV-Angebot sorgen. Zustimmung erhielt er dafür von Marco Böhme. Es bräuchte aber entscheidend mehr Geld, um Projekte wie „Muldental in Fahrt“ (vgl. S. 6) und ein dichteres Verkehrsangebot auch finanzieren zu können. Andreas Nowak hielt dem entgegen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel zunächst möglichst effizient eingesetzt werden müssten. Man müsse sich angesichts der demografischen Entwicklung fragen, ob mancherorts die Züge nur noch „heiße Luft“ anstelle von Fahrgästen transportieren, so der CDU-Politiker.

Einig waren sich indes alle Podiumsteilnehmer darin, dass die Aufteilung Sachsens in fünf Zweckverbände nicht mehr zeitgemäß sei und es früher oder später zu Zusammenschlüssen kommen müsse.

Entscheidung im Dezember

Bis Dezember hatte der Landtag Zeit, dafür zu sorgen, den Verkehr in Sachsen sinnvoll zu finanzieren und den Doppelhaushalt für die Jahre 2017/18 zu verabschieden. Da dies jedoch in die Zeit nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe fällt, werden wir in einer späteren Ausgabe von den Ergebnissen berichten.◆

Michael Schmiedel

Unser Gesicht im sozialen Netzwerk

Schon gewusst? Der Landesverband Elbe-Saale ist nun auch mit einer Seite auf Facebook vertreten. Unter www.facebook.com/VCDElbeSaale posten wir Interessantes rund um unsere Arbeit und spannende Beiträge zu Mobilität und Verkehr.

Unsere Seite ist für jeden auch ohne Facebook-Account erreichbar. Durch ein „Gefällt mir“ bekommt man aber – einen Facebook-Account vorausgesetzt – die Informationen auf der eigenen Pinnwand serviert.

Ein kleines Team von Aktiven aus unserem Landesverband füllt diese Seite mit Inhalten. Zum Leben erweckt wird sie aber durch die Besucher. Wir freuen uns daher über jede Rückmeldung und Beteiligung. Wer sich dem Facebook-Team noch anschließen will, kann uns gern über das Netzwerk kontaktieren.◆

Bundesdelegiertenversammlung 2016

Die diesjährige VCD-Bundesdelegiertenkonferenz (BDV) fand Anfang November in Bad Herrenalb statt. Neben den satzungsgemäßen Formalien standen insbesondere die Vorstandswahl und der Beschluss zum erklärten Selbstverständnis des VCD im Mittelpunkt.
Michael Ziesak hat nach zwanzig Jahren Engagement im Bundesverband nicht mehr für den Bundesvorsitz kandidiert. In seinem Rechenschaftsbericht ging er auf die vergangenen Aktivitäten wie auf aktuelle VCD-Schwerpunkte ein: Erhalt der BahnCard 50, LKW-Maut, Luftverkehrssteuer, Bundesverkehrswegeplan oder Fahrgastrechte auf der Schiene. Auch Projektthemen wie „Vision Zero“ oder das Engagement für den Deutschland-Takt bleiben mit seinem Namen verbunden. Neben Michael Ziesak hat auch Andreas Hagenkötter nicht wieder für den Vorstand kandidiert.

In der Arbeitsgruppe „Zukunftsfahrplan VCD“ wurde dieses Wandbild erarbeitet.

Neuer Bundesvorsitzender ist Wasilis von Rauch, der seit zwei Jahren im Bundesvorstand aktiv ist. Der 37-jährige Diplom-Geograph will sich für einen lebendigen, zukunftsfähigen Verband der Verkehrswende einsetzen.
Für die Finanzen wird Kerstin Haarmann aus dem Landesverband (LV) Nordrhein-Westfalen verantwortlich sein. Viele dürften sie noch als Bundesgeschäftsführerin des VCD von 2009 bis 2011 kennen.
Neu im Vorstand sind Paula Ruoff (LV Nord-Ost) – sie bringt ihren internationalen Blick auf nachhaltige Mobilität in die VCD-Arbeit ein – und Thomas Mager (LV Baden-Württemberg), welcher Geschäftsführer eines Verkehrsverbundes und ÖPNV-Praktiker ist.
Mit dieser Wahl setzt sich der Vorstand aus vier Frauen und drei Männern zusammen.

v.l.n.r.: Wasilis von Rauch, Matthias Kurzeck, Kerstin Haarmann, Paula Ruoff, Ingrid Ahrens, Thomas Mager, Marion Laube

Wasilis von Rauch, neuer VCD-Bundesvorsitzender, auf der Bundesdelegiertenkonferenz

Weiterer bedeutender Schwerpunkt der BDV war der Beschluss eines neuen Selbstverständnisses des VCD. Die Delegierten haben den schon im Länderrat ausführlich debattierten Textvorschlag nach intensivem Ringen um die besten Formulierungen beschlossen. Diese kurze präzise Zusammenfassung der Zielsetzung, Organisation und Arbeitsweise des VCD kann ab sofort auf der Internetseite des Verbandes nachgelesen werden.
Ebenso intensiv wurde die Finanzausstattung samt ihren Folgen für die Geschäftsstelle und die Landesverbände sowie die Mitgliederentwicklung erörtert.
Arbeitsgruppen tauschten sich intensiv über den „Zukunftsfahrplan des VCD“, das heißt die künftige strategische Ausrichtung des Verbandes, sowie über das aktuelle Schwerpunktprojekt „Lebenswerte Städte“ aus.
Mit Blick auf die Mitgliederentwicklung der letzten Jahre wurde eine geänderte Satzungsregelung zur Zahl der Delegierten der BDV beschlossen. Für den VCD Elbe-Saale bedeutet dies, dass die auf Grund der guten Mitgliederentwicklung auf vier erhöhte Delegiertenzahl wieder auf drei Vertreter reduziert wird, wogegen unsere Landesdelegierten geschlossen votierten.
Die BDV wurde außerdem dazu genutzt, die Gewinner des Aktivenwettbewerbs 2016 auszuzeichnen.◆

Michael Schmiedel / Jens Schneider / Gilbert Weise

Der VCD Elbe-Saale aktiv vor Ort

Um sich für eine umwelt- und klimaverträgliche Mobilität einzusetzen, bietet der VCD viele Möglichkeiten. Neben den thematischen Arbeitskreisen bieten sich konkrete Umsetzungen in Region, Kreis oder Ort an. Möchten Sie auch aktiv werden, finden Sie Ihren Ansprechpartner und die regelmäßigen Termine auf Seite 25.

Dresden

Die Ortsgruppe Dresden bittet um Eure Mithilfe! Wir wollen gemeinsam mit anderen Umweltverbänden ein Konzept zur Verbesserung des Fußverkehrs in Dresden ausarbeiten. Dazu suchen wir kreative und konkrete Vorschläge für notwendige Fußgängerquerungen in der Stadt (Zebrastreifen, Lösungen mit Verkehrsinseln, ...). Kennt ihr eine Kreuzung, einen Straßenzug, wo definitiv etwas getan werden muss? Jeder Vorschlag ist willkommen. Am Ende soll eine große Liste entstehen, die kategorisiert werden kann. Einfach den Vorschlag kurz per Mail an **dresden@vcd.org** senden und eventuell Foto oder Kurzbeschreibung hinzufügen. Unter allen Einsendungen verlosen wir fünf kleine Präsente im Wert von 10 Euro!

Beim alle zwei Jahre in Dresden stattfindenden UMUNDU-Festival werden in einer spannenden Festivalwoche wechselnde Themen aus den Bereichen Nachhaltigkeit, Ökologie, Globalisierung auf Vorträgen, Märkten, Symposien, Ausstellungen und Filmabenden diskutiert. Dieses Jahr vom 20. bis 29. Oktober war das Thema: „OUR URBAN FUTURE – Wie wir Zukunft in unseren Städten gestalten“. Es war also eine Herzensangelegenheit für die Ortsgruppe Dresden, hier dabei zu sein.

Wir waren auf dem wuseligen Festivalmarkt präsent und konnten viele interessante Gespräche mit Besuchern, Veranstaltern und anderen Verbänden führen. Richard Emmermacher aus unserer Ortsgruppe hielt einen spannenden Vortrag auf dem Symposium. Das Thema war „Mobilität und Verkehr neu gedacht: Für mehr Lebensqualität im städtischen Verkehrsraum“. Die 90 Minuten des Vortrags haben zum Nachdenken über das eigene Mobilitätsverhalten sowie über die derzeitige Verkehrspolitik angeregt. Richard nutzte hierzu Beispiele, in die sich das Auditorium spürbar hineinversetzen konnte: Welche Emotionen empfinde ich als Autofahrer – welche die anderen Verkehrsteilnehmer? Oder: Welche langfristigen Folgen haben scheinbar simple Investitionen in Verkehrsinfrastruktur (wie z. B. Ortsumgehungen) auf die Raumstruktur und damit die Lebensqualität der Menschen? Auf sehr geschickte Weise beschrieb Richard, wie Ursachen (Motivationen, Bedürfnisse) mit den Wirkungen (Verkehr) zusammenhängen und lud somit zum systemischen Denken ein, das Grundlage für eine nachhaltige Verkehrspolitik ist. An den Vortrag schloss sich ein lebhafter Austausch mit dem Auditorium an.

Gesucht! Kreuzungen mit fehlenden Querungshilfen!

Deutlich zu spüren war ein Konsens zur längst überfälligen Verkehrswende.
In diesem Sinne gibt das Festival Auftrieb und macht zuversichtlich, sich auf Ebene der Ortsgruppe weiter aktiv ins verkehrspolitische Geschehen einzubringen, Ideen zu entwickeln und diese zu kommunizieren. Wir sind nicht allein.

Gera

Die im vergangenen Heft erwähnte Idee der Stadt Gera, in einer Fußgängerzone im Stadtzentrum das Parken zu erlauben, wurde inzwischen durch das zuständige Landesverwaltungsamt „kassiert“. Eine Umnutzung des Verkehrsraumes hätte die Rückzahlung von Fördermitteln für Sanierung und Neugestaltung des Marktplatzes und der zuführenden Straßen und für die Schaffung von Fußgängerzonen zur Folge. Die VCD-Ortsgruppe hatte die Idee zur Umwidmung schon im Sommer mit der Positionierung „Ruhender Verkehr belebt keine Innenstadt“ abgelehnt.

Eine sommerliche Exkursion führte die Geraer Ortsgruppe gemeinsam mit Aktiven des Fahrgastverbandes Pro Bahn ins bayerisch-böhmische Vogtland. Schwerpunkt war dank Egronet-Ticket die Erkundung der nach siebzig Jahren im Dezember 2015 wiedereröffneten Eisenbahnstrecke zwischen Selb und Aš. Die Erfurter Bahn brachte die Enthusiasten zunächst nach Hof, wo über die große belebte Fußgängerzone gestaunt wurde. Nach einer Stärkung im Imbiss, der sich im prunkvollen Königssaal des Empfangsgebäudes befindet, nutzten wir einen agilis-Triebwagen, der uns nach Aš brachte. Auf die kleine Erkundung der ehemaligen Textilindustriestadt folgte als nächstes Ziel der Bismarckturm auf dem 758 Meter hohen Háj u Aše (deutsch: Hainberg bei Asch) im Elstergebirge. Bergab immer entlang des Flüsschens Bílý Halštrov (Weiße Elster), das hier mehrfach gestaut wird, ging es nach Doubrava. Dort wird in einem Freilichtmuseum die Geschichte der Mühlen im Elstertal gezeigt. Eine nachmittägliche Stärkung bei einem Gewitter und starkem Regen wartete erst wieder kurz hinter der tschechisch-deutschen Grenze in Bad Elster auf uns. Positiv aufgefallen sind uns der Ortsverkehr mit einem Kleinbus

Ich kenne den VCD bereits und werde jetzt VCD-Mitglied.

☐ Ich trete dem VCD bei zum 01. ☐ .2016: *Jahresbeitrag*
☐ **Einzelmitgliedschaft** (mind. 60 Euro) ☐ Euro
☐ **Haushaltsmitgliedschaft** (mind. 75 Euro) ☐ Euro
Bitte nennen Sie alle Personen im Haushalt.

Die Mitgliedschaft läuft ein Jahr und verlängert sich automatisch, wenn sie nicht acht Wochen vor Ablauf schriftlich gekündigt wird. Der Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

☐ Ich benötige einen **VCD-Schutzbrief**. Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich Informationsmaterial.

Vorname*

Nachname*

Straße und Hausnummer*

Straße und Hausnummer – zweite Zeile

Postleitzahl und Wohnort*

Geburtsdatum

E-Mail

Datum und Unterschrift

*Pflichtfeld, bitte ausfüllen

E0004

Oder ganz einfach online Mitglied werden unter:
www.vcd.org/mitglied-werden.html

Ich möchte den VCD erst einmal näher kennenlernen.

Bitte senden Sie mir kostenlos und unverbindlich ...
☐ ... die nächsten drei Ausgaben des VCD-Magazins fairkehr
☐ ... ein Infopaket zur Arbeit des VCD
☐ ... ein Infopaket zu den ökologischen Schutzbriefen und Versicherungen mit Sonderkonditionen für umweltverträglichere Autos

Sämtliche persönliche Daten werden ausschließlich für Vereinszwecke elektronisch erfasst und zu vereinsbezogenen Informations- und Werbezwecken verarbeitet und genutzt. Eine Weitergabe an Dritte – mit Ausnahme an die VCD Service GmbH und die fairkehr GmbH – findet nicht statt.

Coupon abtrennen, faxen an 030/280351-10 oder per Post senden an:
VCD e.V., Wallstraße 58, 10179 Berlin

VCD Verkehrsclub Deutschland

VCD – der ökologische Verkehrsclub

sowie die Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder per Anhänger am Regionalbus. Vom weit außerhalb der Ortschaft gelegenen Bahnhof – über eine halbe Stunde Fußweg im Regen – fuhren wir mit der Vogtlandbahn über Weischlitz wieder nach Gera zurück.

Positives bewirken konnte die Ortsgruppe in der Stadt Münchenbernsdorf, einer Nachbarstadt von Gera mit 3.000 Einwohnern. Als Reaktion auf die laut Regionalbusunternehmen schlechten Chancen auf bessere Wochenend- und Abendverbindungen ins Oberzentrum schlugen wir die Umlegung einer von Schleiz kommenden Regionalbuslinie vor. Die Ostthüringer Zeitung berichtete ausführlich. Der Bürgermeister von Münchenbernsdorf führte inzwischen ein sehr konstruktives Gespräch mit uns. Im nächsten Schritt wird es zu einem gemeinsamen Treffen zwischen dem Verkehrsunternehmen, dem Bürgermeister und dem VCD kommen.

Bei der 2. bundesweiten Tagung der Fahrgastbeiräte am 17. September in Leipzig nahm ein Vertreter der Geraer teil. Tags zuvor wurden vor Ort schon die vielfältigen Aktivitäten der Leipziger Verkehrsbetriebe LVB vorgestellt, an denen der VCD-Vertreter bei den LVB teilnahm. Schwerpunkte bei der Tagung bildeten die Kommunikation sowohl nach innen in die Beiräte selbst als auch nach außen. Spannend war dabei wieder, welche unterschiedlichen Ansätze bei den verschiedenen Beiräten verfolgt werden. Stichworte waren u. a. Satzung, „Beförderungsfälle“, Erwähnung der Beiräte im Geschäftsbericht, finanziell dotierter ÖV-Preis in Schleswig-Holstein, Bedeutung der Reisekette und der Beirat als strategisches Element der Unternehmensentwicklung. Die intensivere Vernetzung der Beiräte untereinander hat sich bei diesem Treffen wieder als wertvoller Beitrag zur Kommunikation mit den Verkehrsunternehmen erwiesen, welche selbst am meisten von einem kompetenten und informierten Beirat profitieren. In einem nächsten Schritt wird eine bundesweite Internetseite zur weiteren Vernetzung der Fahrgastbeiräte aufgebaut, deren Administrator selbst Fahrgastbeirat in Erfurt ist.

Vertreter der Ortgruppe Gera des Verkehrsclub Deutschland (VCD) und von PRO BAHN Thüringen kamen am 16.11.2016 zu einem Gespräch mit dem Bundestagsabgeordneten Volkmar Vogel (Wahlkreis Greiz/Altenburger Land) zusammen. Als stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur ist er nah dran an den aktuellen Themen der Bahnpolitik. Diskutiert wurde über den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) im Hinblick auf die Mitte-Deutschland-Schienenverbindung (MDV). Im Mittelpunkt standen die Chancen auf eine Förderung dieses Bahnprojektes durch den BVWP, da Anfang Dezember der Bundestag über den BVWP abstimmen sollte. Etwa bis Sommer 2017 hat die Thüringer Landesregierung Zeit, sich um eine Hochstufung in den Vordringlichen Bedarf zu bemühen, damit der weitere Ausbau der Strecke (durchgängige Elektrifizierung, abschnittsweise Zweigleisigkeit) eine Chance auf Realisierung hat. Das ist u. a. Voraussetzung für einen zweistündlichen IC aus dem Ruhrgebiet über Thüringen bis nach Chemnitz. Aus Sicht des VCD kommt das Thema Emissionen bei der Bewertung zu kurz. Vor allem im Abschnitt von Erfurt über Weimar, Jena nach Gera ist die Strecke stark ausgelastet. In der Spitze verkehren Dieseltriebwagen in Mehrfachtraktion zwei Stück je Stunde und Richtung mit bis zu sechs Fahrmotoren. Aufgrund der anspruchsvollen Topographie ist der CO_2-Ausstoß beachtlich, eine Energierückgewinnung im Gefälle nicht möglich. Selbst die Lärmentwicklung übersteigt die moderner Güterwagen, wie sie ab 2020 vorgeschrieben sind.

Meißen

Die Ortsgruppe Meißen informierte in einer Pressemitteilung über die Möglichkeiten, sich beim Erwerb einer Monatskarte Vorteile zu sichern. Die Tipps unter http://vcd-mitte.de/2016/08/06/geld-sparen-beim-abo-fuer-bus-und-bahn wurden von der Presse gern aufgenommen. Da der Landkreis Meißen an verschiedene Tarifverbünde grenzt, gibt es ein großes Einsparpotential, das dem Kunden aber nirgendwo aus einer Hand offeriert werden kann – außer vom VCD.◆

Kontakte

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Peterssteinweg 18 | 04107 Leipzig
Tel.: 0341.2155535 | Fax: 0341.2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org, www.vcd-mitte.de
Bürozeit: Neu: freitags 10 bis 15 Uhr und Termine nach Vereinbarung
Büroleitung: Florian Quitzsch
Vorsitzender: Laurenz Heine
Newsletter: vcd-mitte.de/newsletter

Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Anne-Sophie Berner (Chemnitz)
Kinder, Verkehrssicherheit, Lärm, ÖPNV
E-Mail: anne-sophie.berner@vcd-mitte.de,
Tel. 0371.45860876
Laurenz Heine (Leipzig) *örtlicher Ansprechpartner, Auto, Fernbus, Klima, Luftreinhaltung*
E-Mail: laurenz.heine@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.46108810
Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig)
Fußgänger, Flugverkehr, „Neue Wege“
E-Mail: thomas.hoscislawski@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.2322248
Clemens Kahrs (Dresden)
Schienenfernverkehr, städtischer Verkehr
E-Mail: clemens.kahrs@vcd-mitte.de,
Tel.: 0179.7518502
Dr. Michael Schmiedel (Leipzig)
Fahrgastrechte, Radverkehr
E-Mail: michael.schmiedel@vcd-mitte.de,
Tel.: 0341.6404706

VCD-Bundesverband

Wallstraße 58, 10179 Berlin
Tel.: 030.280351-0 | Fax: 030.280351-10, www.vcd.org
E-Mail: mail@vcd.org

Ihre Kontakte vor Ort:

SACHSEN

Landkreise Bautzen & Görlitz
Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592.369361
E-Mail: Armin-uizo@web.de

Ortsgruppe Chemnitz
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.27238060
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 Donnerstag im Monat (außer im Dezember), 18.30 Uhr (im VCD-Büro, Peterssteinweg 18)

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

Landkreis Meißen
Lutz Dressler, Tel.: 0172.7321461,
E-Mail:lutz.dressler@vcd-mitte.de

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

Landkreis Sächsische Schweiz/Osterzgebirge
Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde, Tel. 03504.618585
E-Mail: jens@osterzgebirge.org

SACHSEN-ANHALT

Altmarkkreis Salzwedel
Eva Stützel, Beetzendorf, Ökodorf Sieben Linden, 039000.51237 (d.), E-Mail: eva.stuetzel@siebenlinden.de

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

Landkreis Mansfeld-Südharz
Marion Böhme, Hettstedt, Tel.: 03476.852391,
E-Mail: ma.boehme@email.de

Ortsgruppe Dessau-Roßlau
Jörn Lindmaier, Dessau, Tel. 0178.1973926,
E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Mittwoch im Monat, 19.30 Uhr im „PlanB“, Lily-Herking-Platz 1, 06844 Dessau-Roßlau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

Regionalgruppe Halle-Saalekreis
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

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

THÜRINGEN

Stadt Eisenach und Wartburgkreis
Norbert Gläser, Wutha-Farnroda, Tel.: 036921.301047,
E-Mail: noglwu@t-online.de

Ortsgruppe Erfurt
Falko Stolp, Erfurt, Tel.: 0151.15676441, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Andreas Kavalier“, Andreasstraße 45, 99084 Erfurt

Ortsgruppe Gera
Jens Schneider, Gera, Tel.: 0365.8002379,
E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Markt 1“, 07545 Gera

Ortsgruppe Jena
Jennifer Schubert, Jena, Tel. 03641.230638

Landkreis Saalfeld-Rudolstadt
Dr. Kerstin Bergmann, Rudolstadt. Tel.: 03672.410181
E-Mail: k.b.rud@web.de

Stadt Weimar und Landkreis Weimarer Land
Matthias Altmann, Nohra-Obergrunstedt, Tel.: 03643.829710
E-Mail: ma.altmann@me.com

Ansprechpartner der Arbeitskreise

Fußverkehr:	Thomas Hoscislawski
Kinder und Verkehr:	Anne-Sophie Berner
Öffentlicher Personennahverkehr:	Michael Schmiedel
Schienen-Personennahverkehr:	Clemens Kahrs
Umwelt und Gesundheit:	Michael Schmiedel
Verkehrssicherheit:	Laurenz Heine

Der Weg zur Arbeit, immer wieder spannend!

Kaum aus der Tür, es tropft, wird stärker. Verdammt! Der Schirm liegt noch auf dem Schuhschrank. Blick auf die Uhr: Keine Zeit, ich muss zur Straßenbahn. Auf dem Weg dahin sehe ich es schon. Schon wieder. Und wieder die gleiche Stelle. Direkt am Stromkasten. Aber keine Zeit zum Ärgern. Also laufen wir halt auf der Straße an dem doofen Auto vorbei. Die Definition von Straßenrand ist scheinbar doch nicht so eindeutig. Mittlerweile ist aus dem Tropfen ein Schütten geworden, die ersten Pfützen. Und natürlich dann Volltreffer! Kurz bevor ich mich unter das Wartehäuschen flüchten kann, um vor der dahinter verlaufenden Straße geschützt zu sein, findet ein zügig vorbei rauschendes Auto die richtige Pfütze. Der Tag ist lang, bis zum Abend ist das sicher getrocknet.

Kurz ein paar Haltestellen die Fahrt im Trockenen genießen, aufwärmen. Ich mache mich bereit, die Bahn hält, ich steige aus. Und dann Schreck! Knapp vor mir bremst ein Auto! Überfahrbares Haltestellenkap, hinter mir steht noch die Bahn, geöffnete Türen, andere Leute wollen raus, wollen zum Zug. Der Autofahrer ist genervt, hupt. Aber keine Zeit zum Streiten, begreift er eh nicht, was er falsch gemacht hat. Ich muss zum Zug. Ach hätte das doch jemand gesehen. Nie jemand da, wenn man ihn braucht, das Bußgeld, die Punkte, das Fahrverbot. Ach was solls. Sitze sowieso gleich im Zug.

Jeden Tag der gleiche Weg. Die Straße runter, ein Block, zwei Blocks. Dann in den Fußgängerbereich in Richtung Haupteingang. Von rechts nähert sich ein Bus. Langsam, erst. Dann etwas schneller. Ich denke noch, na, sieht er mich? Und dann ganz knapp: Ich bleibe stehen, einen halben Meter vor mir der Bus, fährt einfach vorbei. Ich hebe die Arme, ernte einen verdutzten Blick vom Fahrer. Vielleicht hat er das Schild ja nicht gesehen? Ist schließlich noch früh am Morgen. Und dunkel. Schnell weiter. Durch den Haupteingang, die Treppe hinauf, Gleis 3b. Wie jeden Morgen bewundere ich das Schild „Rauchfreier Bahnhof“ und zähle eins, zwei, drei ... waren auch schon mal mehr Raucher. Warum sich die Bahn nicht entscheiden kann, entweder das Verbot durchzusetzen oder wenigstens Ascher aufzustellen, der Sauberkeit wegen, ich werd‘s nicht begreifen. Und da kommt er auch schon, mein 612er. Fix checken, auf welcher Kopfseite die kleine zweite Klasse ist und rein. Warm. Ruhe. Die angenehmste halbe Stunde am Morgen! Kugelschreiber und Sudokubuch aus dem Rucksack gekramert. Frühstück für den Denkkasten.

Irgendwann entnehme ich einer krächzenden Stimme, dass ich mich dem Zielbahnhof nähere. Buch eingepackt, Stift verstaut, Rucksack auf den Rücken und ab zur Tür. Ach ja! Es schüttet ja immer noch. Wenigstens hat der Personentunnel ein Dach. Aber auch hier wieder zu früh gefreut. Trocken? Ja. Aber die ersten Suchtis können es wieder nicht abwarten. Eine Qualmwolke steht im Tunnel. Also schnell vorbei und nicht in der Wolke hinterher laufen. Noch fünf Minuten Fußweg und dann bin ich sowieso da. Im Büro. Und dann erstmal ein heißer Tee. Aufwärmen. Im Trockenen. Also schnell!

Und da schon wieder! Gucken und denken und schalten muss echt schwer sein! Dabei wollte ich doch nur über den Zebrastreifen. Und mir nicht beinahe einen LKW von unten anschauen. Auch wenn es Gewerbegebiet ist. Das sind trotzdem keine Dekostreifen auf dem Asphalt! Genau so wenig, wie das Schild da zum Spaß steht. Kurz geschüttelt und weiter. Bin ja sowieso schon durch. Und endlich: Da ist es, unsere Firma, mein heimeliges Büro. Schnell hinein und alles vergessen. Jetzt wird gearbeitet!

Unterstützen Sie die Arbeit des VCD Landesverbandes Elbe-Saale mit Ihrer steuerabzugsfähigen Spende!

Nutzen Sie dazu unser Konto:
VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.
Dredner Volksbank Raiffeisenbank
IBAN: DE94 8509 0000 2649 7910 00
BIC: GENODEF1DRS

Alle Spender erhalten unaufgefordert eine Spendenbescheinigung zur Vorlage beim Finanzamt. Bitte geben Sie daher bei der Überweisung Ihre Mitgliedsnummer oder Adresse an.

Herzlichen Dank für Ihre finanzielle Unterstützung unserer Arbeit vor Ort!

VCD Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Elbe-Saale e. V.

Ausblick

Raus aus dem Alltag, rein in den Urlaub – und wenn auch nur für wenige Tage. Viele tolle Ziele sind heutzutage billig erreichbar. Dabei sind solche Reisen Momente, in denen wir uns ausprobieren können. Anders fahren als im Alltag.

In der nächsten Ausgabe wollen wir uns touristischen Verkehren widmen, den schönen wie den Schattenseiten. Unabhängig, ob mit vier, zwei oder keinen Rädern, zu Land, zu Wasser und zu Luft. Wie kann die Mobilität in Urlaubsregionen umwelt- und klimaverträglich gestaltet werden? Was können die Kommunen, was die Besucher beitragen?

Freuen Sie sich auf spannende Artikel als Anregung zur nächsten Urlaubsreise.

Dank Bahn sind auch mit Kindern, Fahrrädern und viel Gepäck weiter entfernte Reiseziele erreichbar. Bildnachweis: Laurenz Heine/VCD

IMPRESSUM:
Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig

Bankverbindungen: Spendenkonto: Dresdner Volksbank Raiffeisenbank, IBAN: DE94 8509 0000 2649 7910 00, BIC: GENODEF1DRS Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.

Erscheinungsweise: dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen im Mitgliedsbeitrag enthalten.

Auflage: 2000 Stück

Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Daniela Zweynert (Leitung), Laurenz Heine, Dr. Thomas Hoscislawski, Clemens Kahrs, Dr. Michael Schmiedel, Gilbert Weise
Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Bildangaben: Südstädter [CC BY-SA 3.0], Wikimedia Commons: Titel; Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH: S. 2; Golden Eyes, Fotografie Leipzig: S. 3; Mirko Peter: S. 5, 7.2, 9.1, 10; MDV: S. 6; Gilbert Weise/VCD: 7.1, 9.2, 22.1, 22.3; Clemens Kahrs: S. 12, 13, 16, 21; Ines Bockhardt: S. 14, 15; Michael Schmiedel: S. 17, 21; Rita Droll: S. 19; VCD Bundesverband: S. 22.2; Laurenz Heine/VCD: S. 27

Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig

Druck: Ökoprint Chemnitz.
Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Redaktionsschluss: 02.12.2016

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 01573.1095146, E-Mail: michlerfrank@web.de

Leserfoto-Wettbewerb

Haben Sie noch Fotos von Ihrem letzten Urlaub? Wie waren Sie unterwegs und welche Verkehrsmittel konnten Sie nutzen oder bestaunen? Wenn einer eine Reise tut, dann kann er viel erzählen. Uns reicht ein Foto und ein kurzer Text. Wir freuen uns über Ihre Zusendung und verlosen* diesmal unter allen Einsendungen zwei Sachsen-Tickets. Das Länderticket gilt in allen drei Bundesländern und auch im gesamten VVO.
Senden Sie uns Ihr Foto bis zum **31. Januar 2017** mit zwei bis drei erläuternden Sätzen an foto@vcd-mitte.de. Beachten Sie dabei, dass die Bildrechte bei Ihnen liegen und erkennbar abgebildete Personen mit der Veröffentlichung einverstanden sind.

*Unter allen Einsendern werden per Losverfahren von der Redaktion die Gewinner ermittelt, per E-Mail benachrichtigt und die Kontaktdaten erbeten. Die Zusendung der Gewinne erfolgt dann per Post an die genannten Kontaktdaten. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Die Geltungsbestimmungen und Beförderungsbedingungen können auf www.bahn.de eingesehen werden.

VORSCHAU

NEUE WEGE
nur mit Dir

Unser Mobilitätsmagazin NEUE WEGE erfreut sich im Landesverband und darüber hinaus großer Beliebtheit. Leider bereitet es uns immer mehr Aufwand, die Qualität dieses Mobilitätsmagazins dauerhaft zu gewährleisten, da wir in der Redaktion nicht die notwendigen Kapazitäten haben.
Daher wünschen wir uns Deine Unterstützung. Die anfallenden Aufgaben sind dabei vielfältig: Neben dem Schreiben von Artikeln oder Akquirieren von Autoren geht es auch um das Korrekturlesen, Beantworten von Leserbriefen, Finden von Ideen für Interviewpartner, „Schießen“ und Auswählen von Bildern, Gewinnen von Anzeigenkunden und noch vieles mehr. Wer selbst Artikel verfassen kann, ist genauso willkommen wie jemand, der jemanden kennt, der interessante Artikel schreibt – sei es in den Fahrgastbeiräten, in den Kommunalverwaltungen, bei den Hochschulen, in der Verkehrspolitik, bei Fahrradherstellern oder in Fahrplanabteilung eines Verkehrsbetriebs.
Ebenso verhält es sich mit den Fotos: Wer selbst gern fotografiert ist genauso richtig am Platze wie jemand, der den Kontakt zu einem guten Fotografen herstellen kann. Dabei arbeiten wir als Team zusammen, auch wenn jeder an einem anderen Ort wohnt. Denn der wesentliche Zeiteinsatz findet am heimischen Computer statt – dabei bestimmst Du selbst, was und wie viel Du übernimmst.

Wer sich also in Zittau, Zeitz oder Zella-Mehlis, an Elbe oder Saale angesprochen fühlt, meldet sich bitte unter **elbe-saale@vcd.org**. Und dank Ihrer bzw. Deiner Mitarbeit kann es schon bald heißen: **NEUE WEGE mit neuem Redaktionsmitglied.**

Ich war eine Haltestellen-sucherin.

Jetzt hab ich **easy.GO.**
Die **Wo-Wann-Womit-App.**

- » aktuelle **Abfahrtszeiten**
- » Tickets **ohne Bargeld**
- » Haltestellen**ortung**
- » Strecken**verbindungen**
- » Nutzung **ohne Account**

kostenlos downloaden
myeasygo.de

easy. GO

Zug S Tram BUS