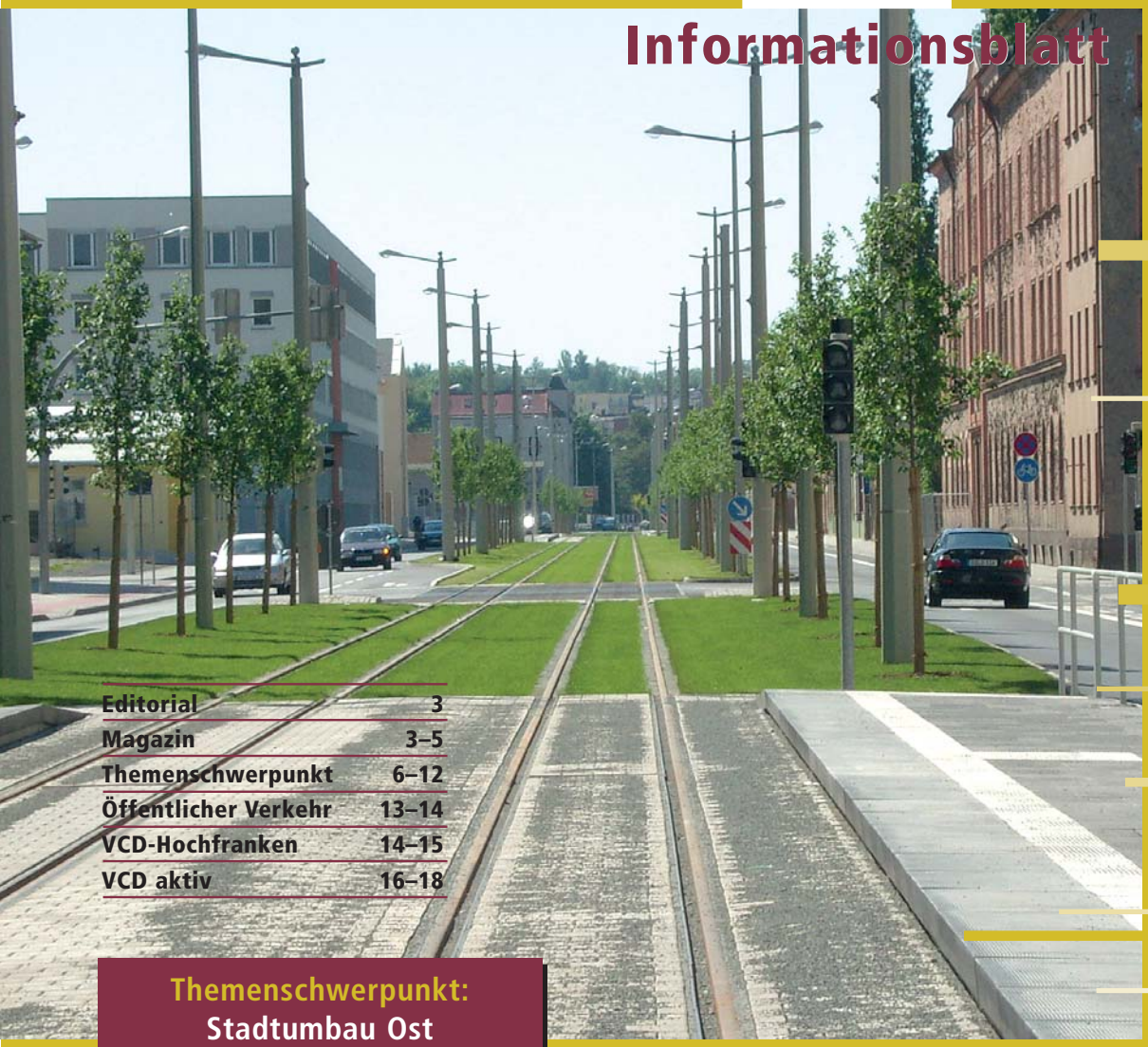
VCD
Verkehrsclub
Deutschland

Elbe-Saale
Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

3 / 0 5

Informationsblatt

NEUE WEGE



Editorial	3
Magazin	3–5
Themenschwerpunkt	6–12
Öffentlicher Verkehr	13–14
VCD-Hochfranken	14–15
VCD aktiv	16–18

Themenschwerpunkt:
Stadtumbau Ost

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

Mitglieder erhalten 4mal jährlich **NEUE WEGE** und bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift **FAIRKEHR**

VCD LV Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
DPAG, Entgelt bezahlt VKZ F 47106

DER „etwas andere“ VCD-AUSFLUGSTIPP

Mit dem „Kräuterboot“ auf Flüssen unterwegs
Michael Schicketanz

Warum?
Stellen Sie sich vor, Sie fahren mit Ihrem Boot ein Stück elbab. Sofort ergeben sich ein paar Probleme: Die meisten Menschen besitzen kein Boot, ausleihen ist nicht überall möglich und auch nicht ganz billig. Und außerdem muß das Boot meistens wieder zurück. Das ist ohne Motor die Elbe stromaufwärts kaum möglich. Also muss es mit einem Auto wieder zurückgefahren werden.
Das Grasboot bietet die ideale Lösung für diese Probleme. Einfach mit einer Folie, etwas Schnur aus Naturmaterial und einem Paddel ans Ufer gehen, das Boot bauen und lospaddeln. Am Zielort das Gras an einem geeigneten Ort zurücklassen, den Rest einpacken und mit Bus oder Bahn nach Hause fahren. Dazwischen gibt es wunderschöne Stunden, in denen mensch sich von der Elbe vorwärtsbewegen läßt. Kurz & knapp:
Das Kräuterboot spart den Bootskauf bzw. die Bootsausleihe samt Folgekosten für die Unterbringung und den Transport.
Das Kräuterboot erspart den Autofahrer, der von der Ablege- zur Anlegestelle fahren muss, um Boot und Fahrer dort hinzubringen bzw. abzuholen.

Mit dem Grasboot bei Gallin

Wie wird es gebaut?
Es dauert etwa eine Stunde, um allein ein Boot zu bauen. Zuerst Gras & Kräuter mähen, dann mit Stöcken eine doppeltes Oval (ca. 1,5 m lang) abstecken und das Mähgut ca. 40 cm hineinlegen. Den fertigen Ring mit mehreren Bindfäden zusammenbinden, auf die Folie legen, die Folienränder umschlagen und schließlich das Boot zu Wasser lassen.

Die Erfahrungen
Im Sommer 2004 lernte ich diesen Bootstyp erstmals beim Elbe-Saale-Camp in Barby kennen. Wir bauten dort ein solches Boot und probierten es innerhalb eines Buhnenfeldes aus. Das Foto zeigt das fertige, einem Schlauchboot sehr ähnliche, Grasboot. Innerhalb des Buhnenfeldes nutzten wir statt Paddel, einen Stock zum Staken. Natürlich begannen wir gleich zu überlegen, wie das Boot optimiert werden könnte. Aber so einfach es ist, so optimal ist es wohl auch schon!

Sofort dachte ich an eine größere Fahrt. Der Wunsch danach wuchs den ganzen Winter über. Und als das Gras und Kraut Anfang Juli hoch genug gewachsen war, da trafen wir uns in Gallin, um zwei Boote zu bauen und damit etwa 10 Flußkilometer nach Wittenberg zu fahren. Es ist ein komisches Gefühl, nur so mit der Folie unterm … Besonders wenn die Wellen von Motorbooten sich durch den Bootsboden bewegen. Die Strömung der Elbe ist deutlich und stark spürbar. In der Nähe der Buhnen ist die Strömung natürlich besonders stark.
Und doch stellt sich schnell ein Gefühl der Sicherheit ein. Das Gras trägt, das Boot ist manövrierbar, es kann nicht kentern und selbst wenn die Folie zerstört werden sollte, sinkt es so schnell nicht. Am 29. Juli fuhr ich dann die ca. 20 Flußkilometer von Wittenberg bis Coswig. Diese Reise begann gleich mit einem ordentlichen Gewitter. Dies am Strand abwartend, diente das umgedrehte Boot als Regenschutz. Allerdings gelangte beim ungeschickten Einsteigen etwas Wasser in das Boot und dadurch wurde der Hintern naß, weil er naturgemäß die tiefste Stelle bildet.

Die Elbe fließt mit 4 bis 5 km/h. Da das Paddel hauptsächlich zum Steuern da ist, ist dies auch in etwa die Geschwindigkeit des Kräuterbootes. Die Sitzhaltung ist sehr bequem, das Treibenlassen ist nicht sehr anstrengend und mensch kann während der Fahrt gut essen, trinken und reden. So sind weniger Rastpausen am Ufer nötig. Die 20 km waren gut vom Mittag bis zum späten Nachmittag zu schaffen.

Das Besondere am Kräuterbootfahren ist die Ruhe. Und zwar im doppelten Sinn:
Das Kräuterbootfahren verursacht kaum Geräusche. Und auf der Fahrt von Gallin nach Wittenberg waren auch oft keine menschlichen Geräusche zu hören. Die Fahrt von Wittenberg nach Coswig war allerdings nur ganz selten leise: Die Industrie in Piesteritz und die B 187 sind sehr deutlich zu hören. Ich begegnete immerhin 4 großen Güterschiffen, etlichen Motorbooten und vielen Kanus. Und in einigen Buhnenfeldern gab’s fröhliches Strandleben! (Angler gab’s auch, jedoch waren diese natürlich leise.) Die Elbe war an diesem Tag ganz schön bevölkert! Im Boot aber geht es fast immer ruhig zu. Es ist kaum etwas zu tun. Eine ideale Form der Entspannung! Nur wenn große Schiffe auftauchen oder die Strömung das Boot in ein Buhnenfeld treiben will, dann ist Paddeln nötig.

Und doch ist es nie langweilig: Da ist ein interessantes Motiv für ein Foto. Die Kilometerangaben am Ufer verlocken dazu die reale Durchschnittsgeschwindigkeit zu errechnen. Ab und an ein Tee oder etwas Knabbern. Zwischendurch die noch so wenig bekannte Landschaft schauen. – Besonders empfehlenswert ist der „Kreisel-Panoramablick“. Das Boot dazu mit einzwei Paddelzügen einmal kreisen lassen.

Grasboot oder Kräuterbrot? Mit Absicht verwende ich beide Begriffe. Ich lernte es als Grasboot kennen, aber an der Elbe wachsen meist mehr Kräuter. Das Mähgut sollte nicht so starr & spitz sein, daß es die Folie verletzt und es sollte nicht zu jung sein, sonst gibt es dem Ring kaum Stabilität.

Interesse zum Mitfahren geweckt?
Kontakt und Anmeldung auf Seite 17 im VCD-aktiv.

Editorial

Jens Schneider

„Stadtumbau Ost" titelt unser Themenschwerpunkt. Was hat dies mit dem ureigenen VCD-Thema Verkehr zu tun? Das Programm des Bundes ist vielerorts im Munde und wird in der Regel mit dem geförderten Abriss von Plattenbauten in Verbindung gebracht. Es ist ein politisch gesetztes Instrument gegen den starken Leerstand von Wohnraum in Ostdeutschland, welcher, mit epochalen demografischen Veränderungen einhergehend, noch immer voranschreitet. Und genau hier ist der Ansatzpunkt zum Thema Verkehr.

Die Politik hat begriffen, dass ein solcher Prozess gelenkt werden muss und darauf hin ein millionenschweres Förderprogramm aufgelegt, welches mit den zur Verfügung stehenden Mitteln aber die Probleme oft nicht so kompensiert kann, wie es sich die Kommunen wünschen. Das Schwinden und Altern der Bevölkerung im gründerzeitlichen Wachstumszentrum Mitteldeutschland hat sich in kommunalen Verkehrskonzepten erst selten, häufig aber noch gar nicht widergespiegelt.

Werden die gegenwärtig immer noch im Ausbau befindlichen Verkehrsnetze in wenigen Jahrzehnten noch so gebraucht und stellen deren Erhaltung und die Refinanzierung eine immer stärker drückende Generationenbelastung dar? Der Frage, wie Städte und Gemeinden diese Entwicklungen planen und wie sich Verkehrsunternehmen auf langfristige Veränderungen vorbereiten, wollen wir in diesem Heft nachgehen. Wichtig erscheint mir, dass sich Politiker, egal ob auf Kommunal-, Landes- oder Bundesebene, diesen Tatsachen bewusst stellen, ohne dem vielleicht ersehnten Wunschgedanken aufzusitzen, dass die Rückentwicklung nicht so stark ausfallen werde und schon früher zum Stehen komme. Die Realität ist sicher für manchen Bürgermeister, Stadt- oder Gemeinderat schmerzhaft. Wer sich dem Thema jedoch ehrlich stellt, wird mit einer neuen Basis auch neue Zukunftsvisionen verfolgen können.

Verschwundene innerstädtische Industrie- und Gewerbeflächen, entdichtete Plattenbauquartiere und entkernte Innenhöfe könnten die Basis für eine neue Attraktivität in unseren Innenstädten werden. Ich finde die Vorstellung schön, hinter Gründerzeithäusern Platz für Grün und spielende Kinder zu haben, statt dass weiter vor den Toren der Städte Schlafdörfer entstehen. Letztere besitzen zwar das begehrte Grün, aber diejenigen, die nicht allein wegen der in vielerlei Hinsicht „dörflichen Ruhe" nach draußen gezogen sind, wird es nicht dauerhaft glücklich machen.

Spätestens an dieser Stelle schließt sich der Kreis zum Thema Verkehr. Ein konzeptionell gezielter Rückbau in den Städten soll den Menschen neuen Raum und Perspektiven in ihnen geben. Diese Zentrierung kann Wege kürzen und wachsende individuelle Verkehre mit dem PKW entbehrlich machen, die manchen Planer heute noch als unausweichlich erscheinen.

Redaktionsvorschau
Themenschwerpunkt im Heft 4/2005:
Barierrefreier Verkehrsalltag?

Magazin

Jena: Mit dem ICE ins Paradies

Jena und seine Bahnhöfe – eine wohl unendliche Geschichte über Versäumnisse und verpasste Chancen zur Zeit des Bahnbaus sowie späteren Ideen und hochfliegenden Plänen zum Bau eines Zentralbahnhofs, die aber oft über das Diskussionsstadium nicht hinaus kamen. Mit dem 12.06.05 wuchs die Geschichte der Jenaer Bahnhöfe um ein weiteres Kapitel, denn der neue Paradiesbahnhof als innenstadtnaher Fernbahnhof (der eigentlich nur ein Haltepunkt mit zwei Außenbahnsteigen ist) ging in Betrieb.
Auch die offizielle Eröffnung am 18. Juni warf bei einigen Gästen wieder die Frage auf, warum Jena eigentlich keinen Hauptbahnhof hat. Auch wenn dieses Manko, das mangelnder Weitsicht und verschiedener Interessenlagen im 19. Jahrhundert geschuldet ist und bis in die heutige Zeit nachwirkt, so verbesserte sich mit dem kleinen Fahrplanwechsel die Erreichbarkeit der Jenaer Innenstadt von den Fernzügen der Saalbahn nochmals erheblich.
Liegt doch der Marktplatz jetzt in fußläufiger Distanz und auch die Anbindung an den ÖPNV ist geradezu ideal: Von den Stadtteilen Zwätzen und Winzerla, wie auch den Wohngebie-ten in Lobeda ist der Bahnhof ohne Umsteigen mit der Straßenbahn erreichbar und auch der neue Busbahnhof liegt gleich gegenüber. Das von Spöttern als Bretterbahnsteig gescholtene Provisorium Jena-Paradies konnte nach fast sechs Jahren endgültig außer Betrieb gehen.

IMPRESSUM:
Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19 · 04103 Leipzig
Bankverbindungen: Geschäftskonto: Kto-Nr. 5 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG · BLZ 120 965 97
Spendenkonto: Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG · BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.
Erscheinungsweise: viermal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Ünterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage: 2000 Stück
Redaktion: (www.elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth, Jana Fischer, Christian Zschieschang, Gerd Weibelzahl. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Gestaltung: KASSLER Grafik-Design, Leipzig
Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Redaktionsschluss der Ausgabe 4/2005: 4. November 2005, erscheint am 5. Dezember 2005
Anzeigenverwaltung: Frank Michler · Willy-Reinl-Str. 4 · 09116 Chemnitz, Tel. und Fax: 03 71/4 02 15 06 · E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Geraer Verkehrsbetrieb (4), Michael Schickedanz, Werner Klingbiel, Tobias Kühn, Jens Schneider
Titelbild: Platz für grüne Straßenräume. Rund 150 Jahre säumten Fabrikanlagen die Geraer Reichstraße. Nach Rückbau der Industriebrachen entstand auch Raum für die Neuordnung des Verkehrs. Im Mittelpunkt das Rasengleis der künftigen Stadtbahnlinie 1.

Aktionswoche Leipzig: Stadt im Wandel – FreiRäume leben

Passend zum Thema unserer aktuellen Ausgabe führt die Stadt Leipzig vom 10. bis 18. September eine Aktionswoche durch, die die eher negativ besetzten Schlagworte „Schrumpfung", „Bevölkerungsabwanderung", „Abriss", „Leerstand", wie sie oft im Zusammenhang mit der Entwicklung ostdeutscher Städte genannt werden, den durchaus vorhandenen positiven Tendenzen gegenüberstellt und diese veranschaulichen will. Hierzu zählt u. a. der Gewinn neuer FreiRäume, wie sie in den letzten Jahren im Sinne einer „entdichteten" Stadt entstanden sind. Die neuen Parks, temporäres Grün oder temporäre Nutzung alter Häuser, etc. werden während der Aktionswoche durch Exkursionen und Spaziergänge vorgestellt und parallel von Fachveranstaltungen begleitet.

Nähere Infos unter www.leipzig-freiraeume-leben.de

Dresdener Schüler erkunden ihre Radwege

Das von der EU geförderte Projekt „Ur-Bike – Mit dem Fahrrad zur Schule", an welcher die Stadt Dresden teilnimmt, tritt nunmehr in eine konkrete Phase. An dem Pilotprojekt nehmen das St. Benno-Gymnasium und die 121. Mittelschule teil. In dessen Rahmen sollen die Schüler ihren Schulweg auf Fahrradfreundlichkeit untersuchen und Radwegschulpläne erstellen. Auch sollen sie Unfallschwerpunkte erfassen und der Stadtverwaltung Hinweise für eine Verbesserung der Radverkehrsführung geben, um eine Qualitätsverbesserung der Radverkehrsanlagen in der Stadt zu erreichen.

ANZEIGE

Netz der Harzer Schmalspurbahnen wächst

Mit der Umgestaltung des Bahnhofs Gernrode endete am 20.05.05 die erste Bauetappe der Selketalbahn-Verlängerung nach Quedlinburg. Anfang Juni wurde die Fortsetzung der Arbeiten an der Normalspurstrecke (ehemals Kursbuchstrecke 332) europaweit ausgeschrieben, um nach der Vergabe im August ab September weiterbauen zu können.

Auch die Umbauarbeiten im Bahnhof Quedlinburg selbst sollen noch 2005 beginnen. Die Maßnahme in Gernrode war bewusst etwas vorgezogen worden, um während der Sommersaison auf Schienenersatzverkehr verzichten zu können, der die Touristen abgeschreckt hätte. Die zugehörige mehrtägige Sperrpause war zudem genutzt worden, um an der Selketalstrecke weitere Sanierungen durchzuführen.

Mit dem vom Land Sachsen-Anhalt mit ca. 6 Mio. geförderten Projekt, verfolgt man das Ziel, die Weltkulturerbestadt Quedlinburg (Mitgesellschafter der Harzer Schmalspurbahnen GmbH) an die Selketalbahn anzuschließen und neue Fahrgastpotentiale (Ausflüge von Touristen aus Quedlinburg in das Selketal, Ausflüge von Touristen aus dem Selketal nach Quedlinburg) zu erschließen. Damit soll das Selketal touristisch aufgewertet werden. Diese Aktivitäten sind im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Unterharzes zu einem Tourismuszentrum mit Alexisbad als Mittelpunkt zu sehen.

Bereits 1994 wurden erste Gedanken zur Verlängerung der Selketalbahn in die Öffentlichkeit getragen. Zu dieser Zeit diskutierte man über ein Dreischienengleis. Wegen der Betonschwellen sollte das Einlegen der dritten Schiene für die Schmalspurzüge im Rahmen einer Oberbausanierung der Normalspurstrecke erfolgen. Seit Januar 2004 ist auf der gesamten Regelspurstrecke Frose – Ballenstedt – Gernrode – Quedlinburg der Verkehr eingestellt. Nach dem die Finanzierung geklärt war, konnte man mit den Vorarbeiten für den Umbau des Abschnitts Gernrode – Quedlinburg von Normalspur auf 1000 mm Schmalspur beginnen. Etwa Mitte 2006 soll der erste Zug auf den ca. 8,5 km Verlängerung der Selketalbahn fahren.

Von Erfurt nach Würzburg oder Nürnberg

Seit Juli sind die Bauarbeiten im Brandleitetunnel (unter dem Rennsteig) an der Bahnstrecke Erfurt – Meiningen abgeschlossen, so dass nun wieder durchgängig der Regionalexpress von Erfurt nach Würzburg verkehrt (Abfahrten in Erfurt: z.B. 7.40 Uhr, 9.40 Uhr usw., alle 2 Stunden, Rückkehr auch zweistündlich, z. B. 10.19 Uhr oder 12.19 Uhr Erfurt an). Als Alternative zum ICE, mit dem man von Erfurt mit Umsteigen in Fulda nach Würzburg zwar schneller, aber dafür teurer unterwegs ist, bietet sich diese Verbindung an, die sich auch für Reisende mit dem Wochendticket eignet.

Zwischen Suhl und Mellrichstadt zeigt der Blick aus dem Zugfenster an etlichen Stellen, wie sich der Bau der A 71 durch die Landschaft frisst und den Autofahrern bald einen erheblichen Geschwindigkeitsvorteil auf dieser Verbindung verschaffen wird. Die landschaftlich interessante Bahnlinie ist dagegen noch nicht fertig saniert: Der Fortgang des Ausbaus ab Oberhof ist nach wie vor unklar. Für die Sanierung bis Suhl wird sogar eine weitere Verschiebung in das Jahr 2007 diskutiert.

Für die geplante ICE-Schnellstrecke Erfurt – Nürnberg werden einstweilen weiterhin so viele Mittel bereit gestellt, dass das Baurecht nicht verfällt. Eine Fertigstellung vor 2015 ist jedoch unwahrscheinlicher als je zuvor. Es fehlen allerdings auch noch konkrete Planungen, um die bereits hergestellten Trassenabschnitte sinnvoll mit dem bisherigen Bahnnetz im Thüringer Wald zu verknüpfen, weil die Politiker noch immer nach dem Prinzip „alles oder nichts" arbeiten und einstweilen teure Investitionsruinen in Kauf nehmen.

Für die aktuelle Verbindung von Erfurt nach Nürnberg konnte der Anschluss in Saalfeld seit Juni wieder hergestellt werden, nachdem hier seit dem letzten Fahrplanwechsel die Fahrzeiten nicht mehr gepasst hatten. Die schnellste Verbindung von führt nun wieder mit dem Regionalexpress nach Saalfeld und von dort weiter nach Nürnberg. Möglich wurde dies durch die Beschleunigung des Regionalexpress (kein Halt mehr in Niederwillingen) und leicht verlegte Fahrzeiten des ICE).

Wackelkandidat Weißeritztalbahn? (Quelle: BahnReport)

Mehr als ein Dreivierteljahr liegt inzwischen der erste Wiederaufbau-Spatenstich der schwer vom Augusthochwasser 2002 getroffenen Strecke zurück. Dass dieses Event ein wegen der bevorstehenden Landtagswahl aus politischem Kalkül lancierter Termin war und deswegen den Gesten bislang kaum Taten folgten, ist hinlänglich bekannt. Inzwischen mehren sich sogar die Anzeichen, dass zumindest in Kurort Kipsdorf so bald kein Zug wieder einfahren wird.

Lange Gesichter gab es bei den Beteiligten, als Anfang Mai die Ergebnisse der Vorplanung zum Wiederaufbau vorgestellt wurden. Danach fällt der geschätzte Gesamtinvestitionsbedarf mit über 40 Mio. EUR doppelt so hoch aus, wie bisher angenommen. Die Ursachen dafür sind u. a.:

– Mängel, die nicht dem Hochwasser, sondern der unterlassenen Instandhaltung durch den Vorbetreiber geschuldet sind
– Schäden, die es bei der Kostenschätzung 2002 noch nicht gab (z.B. durch den starken Schmelzwasserabfluss nach dem schneereichen Spätwinter 2005 und durch Materialdiebstähle)
– Maßnahmen zur Rationalisierung (höhere Investitionversus geringere Betriebskosten)
– Anforderungen der neuen Hochwasserschutzkonzeption
– wegen der aufwändigeren Logistik und Herstellung nicht geringere Baukosten als bei einer Normalspurstrecke (z. B. ist wegen der Platzverhältnisse nur ein eingeschränkter Einsatz von Großmaschinen möglich)

Nun soll zunächst nur den Abschnitt bis Dippoldiswalde Ende 2006 wieder in Betrieb gehen, so dass nur ein Zug im Umlauf zwischen den Endpunkten pendelt statt wie früher zwei. Dies führt auch zu Personaleinsparungen und einem geringen Aufwand bei der Sicherungstechnik.

Noch in diesem Jahr sollen die Arbeiten in Freital sowie zwischen Seifersdorf und Dippoldiswalde beginnen.

Die Zukunft des oberen Streckenteils bis Kurort Kipsdorf ist dafür mehr als offen. VVO-Geschäftsführer Ringat äußerte sogar „man müsse auch der nächsten Generation noch etwas vom Wiederaufbau der Weißeritztalbahn übrig lassen."

Zukunftsperspektiven für die Muldentalbahn

(Quelle: BahnReport)

Seit über 5 Jahren fahren auf der Strecke Großbothen – Rochlitz–Glauchau keine durchgehenden Züge mehr, die Strecke wurde zunächst wegen unterlassener Unterhaltungsmaßnahmen abschnittsweise unbefahrbar und später ganz eingestellt. Die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) hatte daraufhin im April 2005 eine Regionalkonferenz initiiert, die in Rochlitz stattfand. Dort sprachen sich von den 38 Teilnehmern nur der Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Mittelsachsen und der Vertreter des Landkreises Mittweida dagegen aus, die stillgelegte Strecke wieder zu entwickeln. Die Vertreter der Kommunen Rochlitz und Waldenburg verwiesen darauf, dass sich ihre Besucherzahlen seit der SPNV-Einstellung halbiert hätten. Trotzdem sollen aber zunächst zwei nicht-touristische Projekte angegangen werden. Das erste ist die Wiederbefahrbarmachung zwischen Rochlitz und Großbothen, um zwei interessierten Güterkunden aus Rochlitz und Colditz eine Anbindung an den Rangierbahnhof Engelsdorf zu ermöglichen. Das zweite ist ein SPNV-Pendelverkehr Rochlitz – Narsdorf, den die Stadt Rochlitz wünscht und wahrscheinlich (weil sie von den Zweckverbänden nicht bei einem Bahnunternehmen bestellt wird) auch finanziell unterstützen wird. Dass die Rochlitzer Strecke bei Umbau in Narsdorf abgetrennt wird, ist nur insofern bedeutend, als sich durch die Bahnsteigverlegung an der Musterstrecke der Umsteigeweg verlängert. Die DRE hat sich deswegen mit DB Netz und dem für die Planung verantwortlichen Ingenieurbüro in Verbindung gesetzt.

Dessau bald ohne IC (Quelle: BahnReport)

Mit der Inbetriebnahme des Berliner Nord-Süd-Tunnels und der Inbetriebnahme des neuen Berliner Hauptbahnhofs steht für Mitte 2006 eine Beschleunigung und Verdichtung des ICE-Verkehrs von Leipzig nach Berlin bevor. Die Konzentration des Fernverkehrs auf der Bahnlinie Leipzig–Wittenberg–Berlin wird dann aber auch das faktische Ende der IC-Anbindung Dessaus einleiten. Ab 2006 sollen hauptsächlich noch der Pendler zum Umweltbundesamt wegen lediglich zwei Zugpaare hier halten, doch sind auch diese langfristig nicht gesichert. Stattdessen sollen die Berlin-Reisenden die Umsteigeverbindung über Lutherstadt Wittenberg nutzen.

Themenschwerpunkt: Stadtumbau Ost

Deutschland – ein schrumpfendes und älter werdendes Land

Der ÖPNV und die demografische Entwicklung

Volker Eichmann

Das Thema Demografie hat es inzwischen aus der wissenschaftlichen Fachliteratur bis auf die Titelseiten von Zeitungen und in die Fernsehnachrichten gebracht. „Deutschland vergreist und schrumpft!", so lauten vielfach die Alarmrufe. Und tatsächlich wird höchstwahrscheinlich im Jahr 2050 die Hälfte der Bevölkerung älter als 48 Jahre sein, ein Drittel sogar 60 Jahre und älter. Die deutsche Geburtenrate ist inzwischen eine der niedrigsten in Europa und liegt weit unterhalb der Grenze, bei der auch nur eine gleich bleibende Bevölkerungsgröße gesichert wäre. Die Ursachen liegen vielfach auch in einer kinderfeindlichen Umwelt, in fehlenden Möglichkeiten für Familien, vor allem für Mütter – andere europäische Länder haben weniger Probleme dieser Art. Diese Entwicklung hat nicht nur auf die Renten Auswirkungen – auch Mobilität und Verkehr werden davon betroffen sein, alte Menschen haben andere Ansprüche als Familien oder gar Kinder. Und – gerade im ÖPNV wird ein Rückgang der Schülerzahlen gravierende Folgen haben.

Diese Entwicklung findet aber nicht gleichmäßig und überall statt – während in Boom-Regionen wie München oder dem Rhein-Main-Gebiet zunächst noch Bevölkerungszunahmen zu erwarten sind, wird es in anderen Regionen dagegen sehr schnell zu Rückgängen kommen. In vielen Gegenden Ostdeutschlands sind die Schrumpfungsprozesse schon in vollem Gange – Städte wie Hoyerswerda oder Halle/Saale haben von 1990 bis 2000 bereits über 20% ihrer Bewohner verloren, und dieser Prozess geht weiter. Hier wirkt zunächst die schlechte wirtschaftliche Entwicklung, aber durch die demografische Entwicklung wird dieser Prozess zunehmend verstärkt. Eine ähnliche Entwicklung ist übrigens auch in wirtschaftsschwachen Regionen im Westen zu finden – etwa in Teilen des Ruhrgebiets oder in norddeutschen Hafenstädten wie Bremerhaven oder Wilhelmshaven.

Entvölkerung und Überalterung sind aber kein Phänomen nur der Städte – im Gegenteil, vor allem ländliche Regionen leiden seit spätestens Mitte der 90er nicht nur unter rückläufigen Geburtenraten sondern auch unter Wegzügen gerade von jungen und motivierten Menschen. Für die Städte stellen sich aber durch diesen Rückgang vielfältige Probleme – leerstehende Wohnungen und verfallende Industriebrachen. Der Rückgang hat auch Folgen für die Auslastung von Schulen, Krankenhäusern oder anderen sozialen Einrichtungen, verbunden mit allen entsprechenden Problemen. In Sachsen hat etwa die Planung der Staatsregierung zur Schließung von Schulen zu entsprechend intensiven und öffentlichen Diskussionen und viel Kritik geführt.

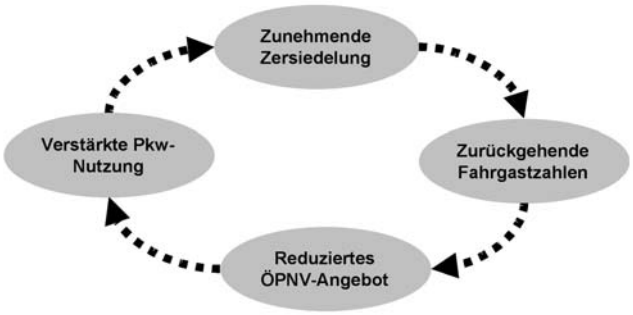
Abbau von Infrastruktur – nicht nur ein technisches Problem

Angesichts einer bisher überwiegend auf Wachstum und Zunahme ausgerichteten Planung und Politik ist der Umgang mit dem Rückgang ein großes Problem, nicht nur technisch-planerisch, sondern vor allem auch hinsichtlich der Umsetzung und Durchsetzung. Während bei Schulen und anderen seit jeher an bestimmten Punkten konzentrierten Einrichtungen eine Anpassung durch Schließung zumindest technisch problemlos ist, sind so genannte flächendeckende Infrastruktureinrichtungen viel schwieriger. Gas, Wasser oder Strom sind lebensnotwendig und müssen flächendeckend vorhanden sein – aber wenn immer weniger Nutzer da sind, wird die Vorhaltung immer teurer. Diese Entwicklung hat etwas von einem Teufelskreis an sich – diesen zu durchbrechen erfordert neue Ideen und Ansätze. Kleinere Einheiten – etwa Zwergschulen oder dezentrale Versorgungseinrichtungen – sind ein Ansatz, ebenso wie die Loslösung von großen Netzwerken. Letztlich stellen inzwischen manche Wissenschaftler angesichts der Aussichten auf Schrumpfung und Rückgang sogar die Frage, ob die postulierte Gleichheit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land nicht bereits jetzt – oder aber zumindest in naher Zukunft – nur mehr als Fiktion bezeichnet werden kann, von der man sich realistischerweise verabschieden muss.

Der ÖPNV als Aufgabe staatlicher Daseinsvorsorge ist ebenfalls von Schrumpfung und Überalterung betroffen. Gerade im ländlichen Raum trifft den ÖPNV zudem der Rückgang der Schülerzahlen, der auch kaum durch die immer länger werdenden Fahrtwege der einzelnen Schüler kompensiert werden kann. Bis 2020 wird im ländlichen Raum flächendeckend mit Rückgängen der Schülerzahlen von bis zu 50 Prozent gerechnet. Dagegen steigt die Zahl der Menschen mit Führerschein und Pkw-Verfügbarkeit weiter an – auch unter den älteren Menschen haben mehr als noch vor 20 Jahren einen Führerschein und einen Pkw. Diese Entwicklung wird sich verstärken – haben in der Generation der über 60-Jährigen noch deutlich weniger Frauen als Männer einen Führerschein, so ist bei den heute 20-Jährigen kaum noch ein Unterschied zwischen den Geschlechtern zu finden.

Wie kann also ÖPNV – ein sowohl sozial als auch ökologisch unverzichtbares Instrument – darauf reagieren? Die Ausgangsbedingungen sind schlecht – nicht zuletzt wegen der in Ost und West autoorientierten Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte. Der ländliche Raum ist oft geprägt durch disperse weitläufige Netze, orientiert auf den Pkw und mit peripheren Lagen von wichtiger Infrastruktur – seien es Supermärkte oder Freibäder. Und je geringer die Besiedlung ist, desto schwieriger wird es auch, den ÖPNV wirtschaftlich zu gestalten. Es fehlt ganz einfach an der nötigen Nachfrage für einen halbwegs wirtschaftlichen Betrieb. Irgendwann ist auch der ökologische Sinn schwierig zu begründen – der vielfach beschworene „Geisterbus" mit 1-2 Fahrgästen und einem Fahrer bedeutet gegenüber dem Pkw eindeutig schlechtere Pro-Kopf-Emissionen. Die schon lange bekannte Spirale aus Zersiedlung, zurückgehenden Fahrgastzahlen, mehr Pkw-Nutzung und weiterer Zersiedlung wird durch die Schrumpfung noch verstärkt:

Teufelskreis von Verkehr und Zersiedlung



Bislang war dieser Teufelskreis mehr ein Problem der Fläche. Aber auch Städte sind betroffen. Hinzu kommt vielfach eine fehlende Koordinierung, so dass dieser Kreislauf durch planerische Entscheidungen sogar noch weiter verstärkt wird. Wenn in einem Plattenbauviertel einer ostdeutschen Großstadt ausgerechnet diejenigen Bauten „entmietet" und abgerissen werden, die direkt um eine Straßenbahnhaltestelle gruppiert sind, dann wird der Niedergang des ÖPNV noch befördert. Und wenn die Schulstandortplanung eines Landkreises sich nicht am vorhandenen ÖPNV-Netz orientiert und ausgerechnet solche Schulen schließt, die gut im ÖPNV-Netz liegen, dann wird nicht gespart, sondern es entsteht zusätzlicher Aufwand.

Welche Lösungsansätze gibt es nun? Es bietet sich Verschiedenes an. Aber allen Ansätzen ist eines gemein: Sie wirken nur langfristig und sie wirken nur gemeinsam. Am wichtigsten ist aber, dass die Politik, gerade in den ostdeutschen Bundesländern, die ja fast flächendeckend davon betroffen sind, das Problem erkennt.

Flexibilisierung des ÖPNV

Ein erster Ansatz ist die flexiblere Gestaltung des ÖPNV-Angebots. Die dazu geeigneten Modelle sind im Prinzip seit Jahrzehnten bekannt. Erste Modelle flexibler Angebotsformen wie Rufbus oder Anruf-Sammel-Taxi wurden bereits in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts erprobt. Im ländlichen Raum sind sie inzwischen oft eingesetzt – allerdings finden sich gerade in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen noch vielfach ganze Liniennetze herkömmlicher klassischer Buslinien, viele Unternehmen und vor allem Aufgabenträger haben die Chancen flexibler Bedienformen noch nicht erkannt.

Oft wurden zudem nur sehr eingeschränkt Angebote dieser Art eingeführt – aber ein Anrufbus, der Dienstag und Donnerstag je zwei Fahrtenpaare macht, für die zudem 24 Stunden Vorbestellung nötig sind, ist nicht nur ein unattraktives Angebot, er verfehlt auch völlig alle Kriterien, die die Erfinder dieses Modells ursprünglich aufgestellt haben.
Attraktive flexible Bedienformen im ländlichen Raum benötigen eine gewisse Angebotsdichte, attraktive und kurze Vorbestellzeiten und eine sinnvolle Einbindung in eine Grundstruktur „klassischer" ÖPNV-Angebote, sei es auf der Straße oder Schiene. Ein Beispiel findet sich etwa im Ohrekreis in Sachsen-Anhalt, dort wurden die bisherigen normalen Linienverkehre auf das für den Schülerverkehr zwingend notwendige Fahrtenangebot reduziert, dafür wurde ein zusätzlicher Rufbus im Stundentakt eingeführt. Lediglich zu den Zeiten, in denen die weiterhin für den Schülerverkehr benötigen Busse fahren – die in den Takt des Rufbusses eingepasst sind, verkehrt dieser nicht. Das Angebot konnte damit gegenüber früher deutlich ausgeweitet und auch an den Wochenenden angeboten werden.

Allerdings sind solche Angebotsformen nicht das Allheilmittel. Wenn die Siedlungs- und Verkehrsplanung nicht ebenfalls aktiv Konzepte zum Umgang mit Schrumpfungsprozessen entwickelt, sind auch gute flexible ÖPNV-Angebote nur ein Kurieren an Symptomen.

Integrierte Planung von Siedlung und Verkehr

Ein zentraler Ansatz ist die Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung. Als „integrierte Verkehrsplanung" ist das Thema zwar schon seit Jahren bekannt und wird immer wieder von renommierten Verkehrswissenschaftlern gefordert – allein es bleibt vielfach bei Lippenbekenntnissen der Politik und effektiver Behinderung von Planern, die den Sonntagsreden eine Umsetzung folgen lassen wollen. Oder es sind andere Planer und Ingenieure, die sich gegen eine Integration sträuben, sei es, weil sie befürchten, an Einfluss zu verlieren oder weil sie Verkehrsplanung alleine als Bau von Infrastruktur verstehen. Die Folgen in Form überdimensionierter Ortsumgehungen, leerer Autobahnen – man sehe sich mal den Rennsteig-Tunnel im Thüringer Wald an – oder Baumarktansammlungen auf der „grünen Wiese" kann man überall in Ostdeutschland finden. Und beileibe nicht alle diese Bauwerke sind in der ersten Nachwende-Euphorie entstanden. Auch offizielle Planwerke führen vielfach das Stichwort „Integration" auf dem Titel. Die Integration besteht jedoch oft allein darin, dass anstelle von vier Plänen für Straße, Schiene, Rad und Fußgänger jetzt ein Plan mit ansonsten unveränderten Inhalten, nur in einer Karte zusammengeführt, vorliegt.

Integration von Verkehrs- und Siedlungsplanung muss mehr als nur diese Lippenbekenntnisse darstellen. Sie muss zudem – will sie in Schrumpfungsregionen Erfolg haben – auch weitere Infrastrukturbereiche einbeziehen. Schulstandorte entscheiden vielfach über Wohl und Wehe des ÖPNV – trotzdem werden beide bislang meist separat geplant, die Verknüpfung beschränkt sich auf die Anpassung der Fahrpläne an die Schulzeiten … In vielen Gegenden gibt der Zwang, auf Schrumpfung zu reagieren, sogar den Kommunen neue Chancen. Wenn eine Kommune aktiv werden muss, um den Arzt, die Post oder den Bäcker zu sichern, dann sollte sie dabei auch gleichzeitig verkehrliche Aspekte berücksichtigen – die wenigen verbliebenen Einrichtungen müssen sich an Bahnhöfen oder Bushaltestellen konzentrieren.

Im Interview: Dr. Norbert Vornehm, Geschäftsführer der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH

Dr. Norbert Vornehm ist seit 1996 Geschäftsführer des Geraer Verkehrsbetrieb GmbH und seit 1998 außerdem Vorstand der Stadtwerke Gera AG.
Er wurde 1955 in Stuttgart geboren und hat in Konstanz und Berlin Verwaltungswissenschaften studiert und promoviert. Nach Forschungs- und Lehraufträgen war er Assistent der Kölner SPD-Fraktion und von 1986 bis 1990 im ÖTV-Hauptvorstand zunächst Referent für Nahverkehr und dann Leiter des Referats Verkehrspolitik. Von 1991 bis 1995 war er Vorstand der Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG.

Attraktivität des Nahverkehrs ist ein Standortfaktor

Nahverkehrsunternehmen zwischen Stadtumbau und demografischen Wandel

Welche Folgen die demografischen Veränderungen und die damit verbundenen Veränderungen auf die Verkehrsunternehmen vor Ort haben, fragte NEUE WEGE-Redakteur Jens Schneider bei Dr. Norbert Vornehm, Geschäftsführer der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH (GVB), nach.

NW: *Stadtumbau Ost bedeutet in der Hauptsache gezielte Entwicklung in schrumpfenden Städten. Ein Prozess, in dessen Mittelpunkt der geförderte Rückbau von Wohnraum steht. Die damit verbundene Infrastruktur wird oft erst in zweiter Linie betrachtet. Ist das ein Nachteil für Ihr Verkehrsunternehmen?*

N. V.: Der GVB ist Bestandteil des Unternehmens Stadtwerke Gera, welches mit den Sparten Energie, Gas und Fernwärme über den Nahverkehr bis hin zur Entsorgung und der größten Geraer Wohnungsgesellschaft die unterschiedlichsten Facetten der Daseinsfürsorge unter einem Dach zusammenfasst. Dieser Querverbund stellt einen Strukturvorteil dar, unter anderem dadurch, dass wir frühzeitig in planerische Belange einbezogen werden und uns auf anstehende Veränderungen vorbereiten können.

NW: *Bedeuten rückgängige Einwohnerzahlen nicht auch sinkende Fahrgastpotenziale?*

N. V.: Keine Frage, diese Entwicklung, die in Gera einen Rückgang von rund 124.000 Einwohner 1995 auf rund 106.000 Einwohner 2004 brachte, ist problematisch. Unser wichtigster Ansatzpunkt, den wir dieser Entwicklung entgegensetzen, ist der Bau der Stadtbahnlinie 1. Diese Linie wird ab Ende 2006 Stadtteile erschließen, deren Einwohnerzahlen stabil sind oder in den letzten Jahren sogar wieder anstiegen. In diesen Gründerzeitarealen, aber auch in der Innenstadt, ist städtebaulich viel passiert, aus grauen Vierteln sind gefragte Wohnquartiere geworden.

NW: *… dem gegenüber stehen in den Neubaugebieten am Stadtrand, in DDR-Jahren mit Straßenbahnlinien erschlossen, immer mehr Wohnungen leer. Ist hier auf Grund sinkender Nachfrage und Wirtschaftlichkeit perspektivisch gar mit einem Rückbau der Straßenbahninfrastruktur zu rechnen?*

N. V.: Dieser Einwohnerrückgang ist beträchtlich und liegt im Geraer Stadtteil Lusan bei über 40 Prozent. Linieneinstellungen sind aus meiner Sicht nicht zu befürchten. Es ist bei zunehmender Dispersion – sprich Entdichtung der Bebauung – aber immer schwieriger, das heutige Bedienungsangebot zu erhalten. Hier werden Erhöhungen der Taktabstände dauerhaft nicht zu umgehen sein.
Übrigens sind die Probleme von Städten im Strukturwandel bundesweit gar nicht so verschieden. Exemplarisch seinen an dieser Stelle Arbeitslosenquoten, Wohnungsleerstand und Bevölkerungsabwanderung genannt. Hier unterscheiden sich Städte wie Bremerhaven, Castrop-Rauxel und Gera kaum noch.

NW: *Stadtumbau zeigt positive Aspekte. Forschungsergebnisse ergeben, dass innenstadtnahes Wohnen wieder gefragt ist. Stellt diese Bewohnergruppe ein neues Klientel für Sie dar? Was ist für Sie das Positive am Stadtumbau?*

N. V.: Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind bekannt. Sozialstrukturen der Bewohner und Nahverkehrskunden in Gera haben wir nicht im Einzelnen untersucht, es ist aber plausibel, dass eine Reihe von Bewohnern bewusst nicht aus der Stadt heraus oder an den Stadtrand gezogen ist. Eine derartige städtische Wohnlage wurde sicher auch deshalb gezielt gewählt, weil innenstadtnahes Wohnen in diesen Quartieren eine Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bietet. Mit der neuen Stadtbahnlinie wird zum Beispiel der Stadtteil Untermhaus noch attraktivere Angebote erhalten.
Darüber hinaus betrachte ich unter Stadtumbau nicht nur Maßnahmen der Wohnungswirtschaft. Der Neubau der Stadtbahnlinie zieht die Sanierung ganzer Straßenzüge nach sich, alle unterirdischen Leitungsbetreiber profitieren davon. Straßenräume können neu gestaltet werden. Ohne die Förderung im Rahmen des Stadtbahnbaues wäre dies nicht möglich. Für das Stadtbild wirkt eine solche Umgestaltung bis ins Private hinein – so sie ist Initial für die Erneuerung bis dato unsanierter Häuser in diesen Straßen.

Fortsetzung Interview

NW: *Nun besteht ein Streckennetz nicht nur aus Neubaulinien. Mit klammeren kommunalen Kassen und sinkenden Einnahmen aus staatlichen Zuschüssen wächst auch der Kostendruck auf die Verkehrsbetriebe. Natürlich legen Nahverkehrspläne Standards fest. Kommen Kommunalpolitiker aber nicht angesichts möglicher Einsparmöglichkeiten in Versuchung, gerade im Bereich des Zuschussbetriebes Öffentlicher Nahverkehr zu sparen?*

N. V.: Leider werden die öffentlichen Mittel schon seit längerer Zeit reduziert. Deshalb müssen wir immer kostenbewusster arbeiten, um die Wirtschaftlichkeit des GVB zu erhöhen und wir kommen nicht umhin, auch unpopuläre Fahrpreiserhöhungen vorzunehmen. Diese akzeptiert der Kunde natürlich nur dann, wenn er weiß, dass ihm eine gute Leistung für sein Geld geboten wird. So sind wir stetig gehalten, die Attraktivität unserer Angebote zu steigern. Wir haben es geschafft, trotz Einwohnerrückgangs einen Kundengewinn zu erzielen und die Nutzung unserer Bahnen und Busse um 16 Prozent zu erhöhen.
Im Rahmen der Kostenkonsolidierung hat sich in den zurückliegenden Jahren die Zahl der Mitarbeiter verringert. Auch Abschläge bei Lohn und Gehalt mussten die Mitarbeiter verkraften. Wir weisen heute einen Kostendeckungsgrad von knapp 80 Prozent auf. All diese Ergebnisse helfen uns, in unserer Argumentation gegenüber der Kommunalpolitik zu überzeugen, um uns künftige Handlungsspielräume zu erhalten. Potenziellen Kritiken stellen wir Fakten gegenüber.

NW: *Städte und Regionen befinden sich in Konkurrenz. Attraktivität ist wichtig für die Standortwahl von Gewerbeansiedlungen …*

N. V.: … aber auch für Menschen, die in die Region kommen sollen. Nicht allein Hebesätze der Gewerbesteuer sind für die Attraktivität ausschlaggebend, sondern auch Infrastruktur, Arbeitskräfte und eine Reihe weicher Faktoren, wie Kultur- oder Sportangebote. Gerade die weichen Faktoren werden im Osten nicht selten zu gering eingeschätzt. Auch gute Nahverkehrsangebote gehören dazu.
In Gera sind beispielsweise die Bundesgartenschau 2007, das EU-geförderte URBAN-Programm und auch die Stadtbahnlinie 1 als positive Standortfaktoren zu nennen. Der Einzelhandel ist in der Innenstadt konzentriert und fußläufig erreichbar. Wichtig ist für mich, dass die Stadt ein Konzept hat, auf welches sie in der Gesamtheit hinsteuert und das sie konsequent beibehält.

NW: *Und was macht den GVB attraktiv und zukunftsfähig?*

N. V.: Wir bemühen uns ständig, interessante Angebote für unsere Kunden zu entwickeln. Dies betrifft Linienführungen, Fahrzeiten oder Takte. Hier haben wir beispielweise durch konsequente Vertaktung viel getan, um neue Kunden zu gewinnen. Gerade im öffentlichen Verkehr in ländlichen Gebieten haben Unternehmen ihre Fahrpläne viel zu stark auf die bezuschussten Leistungen des Schülerverkehrs zentriert. Die Bevölkerung ist dort vom ÖPNV „entwöhnt". Bei sinkenden Schülerzahlen und damit geringeren Zuschüssen kann das für diese Unternehmen in der Zukunft fatale Folgen haben.
Besonders wichtig ist uns unser Erscheinungsbild. Anfangs wurden wir für diese Auffassungen belächelt. Unsere Busse und Bahnen sollen einen einheitlichen Auftritt haben, damit sich die Fahrgäste darin wohlfühlen. Dazu zählt auch, die Fenster nicht durch großflächige Werbefolien zu überkleben. Wir haben viel für die Modernisierung unserer Straßenbahnzüge getan. Das Erscheinungsbild ist wichtig, das Angebot muss dem Kunden gefallen. Dies ist ein Erfolgsfaktor. Hier unterscheidet sich der Nahverkehrskunde nicht von einem Autokäufer.
Als Fehler würde ich eine Zielgruppenorientierung ansehen, die künftig zu stark auf den demografischen Prozess der Alterung setzt. Menschen mit 60 oder 70 sind heute mit dem eigenen PKW viel mobiler, als noch vor Jahrzehnten. Auch

Mobilitätsbehinderte sind heute weniger auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Hier ist es nicht so einfach, neue Kunden zu gewinnen. Der Blick sollte nicht auf bestimmte Bevölkerungsgruppen sondern stärker auf zweckbestimmte Nutzungen gerichtet werden. Im Verkehr außerhalb des Berufsverkehrs liegen dabei die größten Wachstumspotenziale.

NW: *Welche Wünsche haben Sie für die Zukunft des Unternehmens GVB?*

N. V.: Ich wünsche mir, dass wir den eingeschlagenen Weg fortsetzen. Damit soll die Stadt stärker vom motorisierten Individualverkehr und den damit verbundenen Belästigungen Lärm, Abgasen und Flächenversieglung befreit werden. Dazu zählt auch der Flächenbedarf für Parkraum.
Durch ein attraktives Angebot wollen wir die Nutzung des ÖPNV weiter steigern. Die Fahrt mit Straßenbahn und Bus soll als Freizeit erlebt werden, sie soll Spaß machen und an sich selbst attraktiv und Teil der Erholung sein.

Stadtumbau Ost

Eine Betrachtung aus stadtplanerischer Sicht

Tobias Kühn

Der Stadtumbau als Aufgabe für die Stadtplanung zeigte sich zunächst als wirtschaftliches Problem auf dem Wohnungsmarkt; als Leerstand von Wohnungen. Zur Zeit wird von einem Leerstand an Wohnungen in den neuen Bundesländern von ca. 15 – 16 % (ca. 1,3 Mio Wohnungen) ausgegangen. Diese Kostenlast des Leerstandes traf zunächst die Wohnungsunternehmen, welche bereits erhöhte Fixkosten aus dem Einigungsvertrag mit ca. 150 Mio. Euro pro Jahr für Zins- und Tilgung aus den „Altschulden" der DDR mit sich trugen.
In dieser „volkswirtschaftlichen" Problematik ist die Grundmotivation des Förderprogramms Stadtumbau-Ost, welches durch die Bundesregierung aufgelegt wurde, zu sehen. Neben den sicherlich notwendigen Entlastungen für die betriebswirtschaftlich angespannte Situation der Wohnungsunternehmen, durch die Möglichkeit einer Befreiung von den Tilgungsraten über die Regelung des § 6a Altschuldengesetzes, wurde das Förderprogramm Stadtumbau Ost zur physischen Beseitigung des Leerstandes bzw. eine partielle Aufwertung der Wohnungsbestände, eingerichtet.

Stadtplanung im Umbau

Für den städtebaulich geordneten Rückzug aus den real gewordenen Denkmodellen des sozialistischen Wohnungsbaus (Ost-Diktion) bzw. des sozialen Wohnungsbaus (West-Diktion) waren Konzepte notwendig und werden auch weiterhin eine der wesentlichen zukünftigen Aufgaben der Stadtplanung bleiben. Diese muss nun nicht nur, wie es bisher in der Historie üblich war, auf Ruinen welche durch Brände bzw. Kriegszerstörung entstanden waren, etwas „Neues" bauen, sondern auch den Abriss organisieren.
Die von der Bundesregierung im Rahmen eines Wettbewerbes „Stadtumbau Ost" geförderten „integrierte Stadtentwicklungskonzepte" hatten die Aufgabe, jeweils passend für die speziellen Anforderungen der Kommunen, entsprechende Lösungswege bzw. Handlungskonzepte zu entwickeln.

Die Schwierigkeit des Stadtumbaus und auch der Stadtplanung insgesamt ist hierbei nicht nur die gemeinschaftlich demokratische Konzeptentwicklung mit Unternehmensführern, Politikern und Bürgern (die Reihenfolge ist durchaus beabsichtigt), die durch eine Nachkriegstradition des immerwährenden wirtschaftlichen Wachstums geprägt sind. Sie ist, auch das Problem einer Fachdisziplin, die fast ausschließlich Instrumente (u. a. Gesetze) und Denkmodelle für ein Stadtwachstum zur Verfügung hat. Zum großen Teil wird dieses Umdenken von Planern verlangt, welche die Plattenbausiedlungen selbst entwickelt und gebaut haben.

„Entkernter" Wohnraum:
Abriss von Plattenbauten prägt das Bild vom Stadtumbau-Ost

Um so erfreulicher ist, dass die entstandenen „integrierten Stadtentwicklungskonzepte" durchaus klare Vorstellungen von Rückbau- und Entwicklungsgebieten hervorgebracht haben und dies auch mit einer politischen Legitimation.

Demografische Aussichten

Wesentlich für die relative große Akzeptanz des durch die „integrierten Stadtentwicklungskonzepte" definierten Handlungsbedarfs, bei den am Stadtumbau Beteiligten ist sicherlich die als unausweichlich erscheinende Eindeutigkeit der demografischen Daten.

Um nur kurz einige Zahlen des Bundesamtes für Statistik für den Zeithorizont 2050 („10. Koordinierte Bevölkerungsberechnung") für Gesamt-Deutschland zu nennen:

Es wird von einem Rückgang von aktuell ca. 82,5 Millionen auf rund 75 Millionen Einwohner im Jahr 2050 ausgegangen. Der Anteil der 60-Jährigen soll dann mehr als doppelt so groß (ca. 37%) und 12% der Bevölkerung werden 80 oder älter sein (2001 waren es noch 3,9%).

Für die neuen Bundesländer und insbesondere für die dazugehörigen Städte ist dies sicherlich eine noch schlechtere Nachricht als für ihre westlicher gelegenen föderalen Schwestern, denn hier ist es zusätzlich die Abwanderung der jungen und aktiven Bevölkerungsgruppen, welche bereits heute die Erneuerungskraft der Städte zunehmend schwächen und somit auch eine wirtschaftliche Erholung durch Existenzgründungen erschweren. Eine nicht leicht zu bewältigende Aufgabe.

Am Beispiel von Thüringen wird dies deutlich. Der Wanderungsverlust zwischen 1998 und 2003 in die übrigen Bundesländer betrug über 31.000 Einwohner. Allein nach Bayern sind rund 14.500 Personen umgezogen. Der Sterbeüberschuss aufgrund der Geburtenschwäche betrug im gleichen Zeitraum 55.000 Personen.

„Aktives Schrumpfen"

Die urbane Schrumpfung lässt sich, insbesondere für Ostdeutschland, auf die Prozesse der Deindustrialisierung, der Suburbanisierung, den postsozialistischen Wandel und die demografische Alterung zurückführen. Mit Stadtplanung allein lassen sich diese Wandlungsprozesse in ihrer Ursache nicht grundlegend ändern.

Eine bedeutende Aufgabe für die Stadtplanung ist hierbei die Moderation des Lösungsprozesses auf städtischer Ebene. Vergleichbar mit der Situation Anfang des 20. Jahrhunderts, als die Arbeiter in teilweise katastrophalen Wohnverhältnissen lebten, kann Architektur und Stadtplanung völlig neue Innovationslösungen hervorbringen. Es entstanden damals völlig neue Gebäude- und Städtebautypologien, welche neue rechtliche, planerische und finanzielle Instrumente formten. U.a. wurden hierbei auch Genossenschaften als Bauträger eingesetzt. Lösungsansätze sind heute z. B. in den Public- Private-Partnership Modellen zu sehen, in denen die private und öffentliche Hand gemeinsame Lösungswege suchen.

Eine wesentliche Aufgabe der zukünftigen „schrumpfenden" Gesellschaft wird es sein, möglichst individuelle, flexible und – besonders wichtig –, effektive Versorgungsstrukturen zu schaffen, um die Gebäudenebenkosten gering und damit nutzbar zu halten. Grundsätzlich ist eine Ableitung von proportionalen Verhältnissen zwischen Nachfrage und Angebot im Stadtumbau falsch. Weniger Bevölkerung führt nicht zwangsläufig zu entsprechend weniger Gebäuden, Verkehr oder Haushalten.

Aufgrund der ständig steigenden Anzahl von Single-Haushalten nimmt die Anzahl der Haushalte nicht im gleichen Maße ab wie die Bevölkerung. Die durchschnittliche Lebenszeit je Einwohner nimmt stetig zu und somit erhöht sich auch die effektive Nutzungszeit von Infrastrukturen, ohne dass die Bevölkerung absolut zunimmt. Durch eine ständig steigende Mobilität bzw. Fahrtenhäufigkeit mit Verkehrsmitteln ist nicht von einer wesentlichen Verkehrsreduzierung auszugehen.

Verkehrsproblem gelöst?

Für die Verkehrsentwicklung sind genauere Prognosen schwierig und teilweise erinnern diese an die Vorhersageversuche vor einem Fußballspiel, wer und warum wohl gewinnen könnte. Aber auch hier gilt: 100 Personen erzeugen eine höhere Nachfrage als 50, ältere Verkehrsteilnehmer sind weniger mobil als Jüngere und Erwerbstätige haben eine höhere Verkehrsleistung als Rentner.

Folglich wird aktuell davon ausgegangen, dass der motorisierte Individualverkehr zukünftig noch begrenzt steigt und Mitte des nächsten Jahrzehnts einer deutlich Schrumpfung unterliegen wird. Insbesondere der Straßengüterverkehr wird wohl durch die fortschreitende räumliche Arbeitsteilung in der nach Osten erweiterten EU auch weiterhin zunehmen.

Für den ÖPNV hat der Rückgang der Schülerzahlen bereits deutliche Einbußen zur Folge. In Thüringen wurden mehr als 20 Schulen geschlossen, da sich die Schülerzahlen u. a. bei den Regelschulen innerhalb von 5 Jahren fast halbiert haben. Entsprechend stehen viele Busverbindungen gerade in ländlichen Gebieten bereits heute zur Disposition.

Insbesondere die Suburbanisierung der vergangenen Jahre (im Westen gar Jahrzehnte) wird mit ihren dezentral gelegenen Einfamilienhausgebieten für die technischen Infrastrukturen erhebliche Instandhaltungskosten entstehen lassen. Im Vergleich zu urbanen Räumen ist davon auszugehen, dass hier eine 4- bis 5-fach höhere Kostenlast drücken wird.

Der Anteil der Straßen in kommunalen Beständen, welcher aufgrund der fehlenden Finanzen für die Instandhaltung als „nicht mehr sanierungsfähig" eingestuft wird, steigt von Jahr zu Jahr. Dieser Investitionsstau, der für den überwiegenden Anteil der technischen Infrastrukturen gilt, hat zur Konsequenz, dass im Rahmen des Stadtumbaus ohne Förderung nicht davon ausgegangen werden kann, Gebäuden, Straßen oder weitere Infrastrukturen zurückzubauen.

Vielleicht ist dieser Rückbau von Infrastrukturen auch nicht nötig. Ehemalige Gleisanlagen als „Draisinen- Strecken" für den Tourismus, ehemalige Straßen als Skaterstrecken und wenn 2009 das Stadtumbau – Ost Abrissprogramm auslaufen sollte, gibt es sicher auch eine Verwendung für die Plattenbauten.

Eichen statt Plattenbauten
Jörg Brause

Dessau verliert massiv Einwohner und baut gegen die drohende Verödung einen Grünzug auf. Sieht so die Zukunft der schrumpfenden Städte aus? Statt 100.000 Menschen wie Anfang der 90er Jahre leben 2010 vorrausichtlich nur noch 65.000 Einwohner in der Bauhaus-Stadt. Viele Wohnungen stehen jetzt schon leer. Gebäude verfallen und muten gespenstisch an. Im Zuge des Stadtumbaus Ost (1) werden viele davon abgerissen. Um also nicht zur Geisterstadt zu degenerieren, muss die Stadt handeln. Nach der Devise „Pflanzt Eichen und lasst Natur sprießen, wo einst Beton den Boden bedeckte" soll Dessau grüner werden. Da darf dann auch Unkraut wachsen. Dabei mangelt es Dessau (2) auf den ersten Blick nicht an Grünflächen. An die Stadt grenzt das Wörlitzer Gartenreich (3), das zum Weltkulturerbe zählt. Ein weitläufiger Stadtpark im Zentrum oder der Tierpark sind gut zu erreichen. Aber in einigen Wohngebieten droht Verödung. Dort verblasst das karge Grün vor grauem Beton. Wenige gelbe Farbkleckse mit Forsythien und Osterglocken fallen kaum auf vor den Plattenbauten. Nun schafft hier der Abrissbagger Platz für neue Grünflächen. Wer hinter die Häuser blickt, trifft auf neu gepflanzte Eichengruppen, wo einst ein grauer Wohnklotz stand. Die jungen Bäume markieren den Beginn einer neuen Grün-Ära in Dessau.

Und das ist erst der Anfang. Durch die ganze Stadt soll sich in den kommenden Jahren ein grünes Band ziehen bis hinein in das umliegende Gartenreich Wörlitz. Geplant und ausgeführt wird das Ganze im Rahmen der Internationalen Bauausstellung 2010 (4) (IBA) in Sachsen-Anhalt.

Deren Aufgabe ist es, gemeinsam mit 16 weiteren Städten in Sachsen-Anhalt Lösungen für den Stadtumbau Ost zu finden. Den haben Bund und Länder auf den Plan gerufen, um wirtschaftliche und soziale Folgen des Leerstands, insgesamt 1 Million Wohnungen in den neuen Bundesländern, zu beherrschen. Die Dessauer bewahren die Mittel des Programms vor einer neuen Unwirtlichkeit ihrer Stadt. Und wie könnten die Stadtplaner dem besser begegnen als mit mehr Grün. Dabei verabschiedet sich die anhaltinische Metropole vom traditionellen Stadtparkkonzept. In der Landschaftszone werden nicht mehr Blumenbeete die Gehwege begleiten. Und das nicht nur, weil sich Dessau pflegeintensive Pflanzenareale gar nicht mehr leisten könnte. Der gestalterische Kniff besteht vielmehr darin, dass sich der Grünbereich auf das umliegende Gartenreich Dessau-Wörlitz bezieht.

Der im 18. Jahrhundert entstandene Landschaftsgarten, bei dessen Anlage sich Fürst Leopold III. von Anhalt-Dessau an philosophischen Prinzipien der Aufklärung orientierte, war nie als geschlossener Park geplant. Die Übergänge zwischen der gestalteten Kulturlandschaft zu annähernd naturbelassenen Flächen sind ebenso fließend wie zu Obstplantagen und landwirtschaftlich genutzten Feldern. Dieses Arrangement lebt in dem grünen Band als „Pflegestreifen" wieder auf.

„Mit einer kultivierenden Pflege werden dazu schon vorhandene Landschaftsqualitäten herausgeschält und in Wert gesetzt", erläutert die Landschaftsarchitektin Heike Brückner vom IBA-Büro, die den Grünplan mit entworfen hat, den Ansatz. Wo letztes Jahr ein Haus abgerissen wurde, sprießt jetzt schon Spontanvegetation, wie es im Fachjargon heißt. Das ist das Neue an dieser Landschaft, wo anders als im Stadtpark Pflanzen gedeihen können, denen sonst als Unkraut der Gar ausgemacht würde.

Wildkräuter und manches andere Gesträuch werden nicht weggepflegt, sondern in das Grünareal einbezogen. Über eine Länge von drei Kilometern auf einer Grundfläche von 90 Hektar erstreckt sich der Grünzug. Ein Motiv aus dem Gartenreich verbindet und strukturiert den Raum. Immer wiederkehrend trifft der Spaziergänger auf ein Eichen-Quincum, einer Fünfergruppe von Bäumen, das eine Verbindung schlägt über die Stadtgrenzen hinweg in die Wörlitzer Gärten.

Für Dessau arbeitet eine Planungswerkstatt das Vorhaben aus und entwickelt einzelne Elemente des Grünzuges. Neben den Vertretern der Stadtverwaltung (das Amt für Umwelt und Grünplanung) und der Wohnungswirtschaft, diskutiert in dieser Runde die lokale Agenda 21 (5) mit. Damit soll es gelingen, „den Umbauprozess jenseits partikularer und rein wirtschaftlicher Interessen zu steuern", so Brückner.

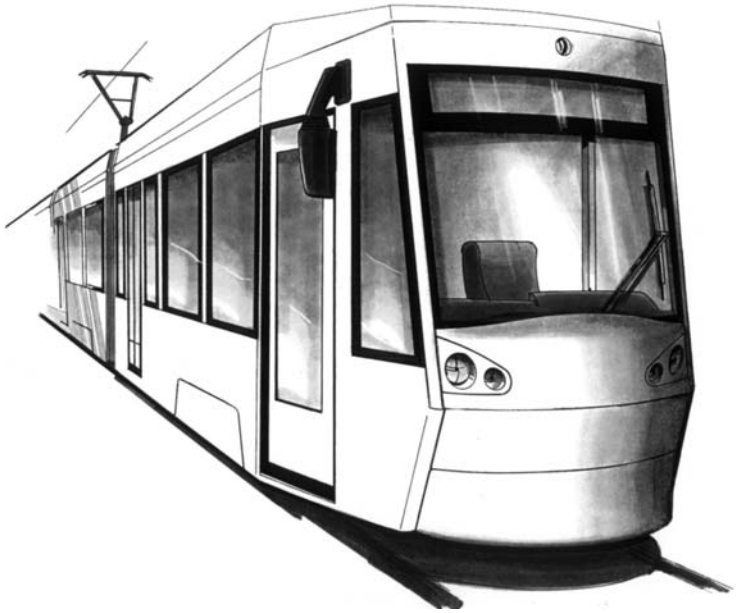
Dabei ist das Engagement einzelner gefragt, die den Grünzug pflegen und vor allem bewirtschaften wollen. Hobbygärtnern steht es frei ein Stück Land zu beackern. Zwar muss das Vorhaben mit der Planungswerksatt abgesprochen werden. Die gärtnerische Kreativität soll aber nicht durch strenge Normen eingeschränkt werden. So entsteht anders als im Stadtpark eine landschaftliche Vielfalt mit einem anarchistischen Charme. Dabei spielen natürlich auch ökonomische Erwägungen eine Rolle. „Denn die billigste Landschaft ist eine durch Nutzung kultivierte Landschaft", erläutert Brückner die Idee für mehr gärtnerische Freiheit in der Stadtlandschaft. Und die Kommune spart das Geld für die Pflege, das sie ohne hin nicht hat.

In Dessau begreift man die Schrumpfung als Chance, der Stadt nicht nur ein neues Gesicht zu geben. Vielmehr deutet sich hier an, dass da, wo Häuser weichen müssen, statt der Leere mit Eichen, Büschen und Rasen auch eine neue Lebensqualität entstehen kann. Hier könnte für viele Städter ein Wunsch in Erfüllung zu gehen, nämlich in der Stadt mitten im Grünen wohnen und arbeiten zu können.

Links:
(1) http://www.schader-stiftung.de/wohn_wandel/86.php
(2) http://www.dessau.de
(3) http://www.gartenreich.com/nav02/gartenre.htm
(4) http://www.iba-stadtumbau.de/index.php?news_termine
(5) http://www.agenda21-dessau.de

Neue Straßenbahnzüge für die Region

Gera:
Die Fertigstellung der Stadtbahnlinie 1 in Gera wirft ihre Schatten voraus: Im Juli hat der Geraer Verkehrsbetrieb GVB 6 neue Niederflurwagen des Typs NGT8 (Niederflurgelenktriebwagen mit 8 Achsen) des Herstellers Alstom bestellt. Die Auslieferung der Fahrzeuge wird im Juni 2006 beginnen.



Studie der künftigen GVB-Triebwagen

Voraussichtlich im Spätsommer wird die erste Bahn für Probefahrten und Schulungen auf Geraer Schienen unterwegs sein. Gegenwärtig sind in Gera ausschließlich Tatra-Straßenbahnen im Einsatz, die zwischenzeitlich modernisiert und zum Teil mit einem Niederflurteil ausgestattet wurden. Der neue NGT8 wird im Solobetrieb fahren und bietet bei einer Länge von 28 m und einer Breite von 2,40 m 80 Sitzplätze. Mit jeweils 2 Sitzen beiderseits des Ganges kann damit das Platzangebot gegenüber den nur 2,20 m breiten Tatra-Wagen (35 Sitzplätze je Wagen der Doppeltraktion) ausgebaut werden.

Obwohl es sich um einen Niederflurgelenktriebwagen handelt, ist die Bahn nicht vollständig niederflurig: Der GVB hat sich an Stelle von fest verbundenen Fahrwerken für Drehgestelle entschieden, die eine doppelte Federung und komfortableres Fahren ermöglichen. Bei zahlreichen Verkehrsbetrieben kam es durch das feste Fahrwerk zu technischen Problemen, die nicht zuletzt durch Materialrisse und Millionenschäden wie beim Combino auch in der Öffentlichkeit bekannt wurden.

Dresden:
Die letzte der insgesamt 32 superlangen Stadtbahnwagen vom Typ NGT D12 DD wurde am den 22. Juli 2005 auf den Namen „Stadt Glashütte" getauft. Mit dem Bezug auf die Präzisionsuhren aus Glashütte soll auf das tagtäglich präzise Funktionieren der Dresdner Niederflurstadtbahnwagen aus dem Bautzner Bombardier-Werk verwiesen werden.

Mit der letzten 45 Meter langen Niederflurstraßenbahn rollen nun insgesamt 115 moderne Stadtbahnwagen durch Dresden und die einst so typischen Tatra-Wagen verschwinden langsam aus dem Stadtbild. An Werktagen sind nur noch rund 40 Tatra-Züge im Einsatz. Ab Juni 2006 erwartet die DVB AG die nächsten Neuwagen. Nach der notwendigen Abnahmeprozedur werden dann im Verlauf von eineinhalb Jahren 20 Niederflurbahnen vom Typ NGT D8 DD nach Dresden geliefert. Das neue Fahrzeug hat das gleiche Design wie der NGT D12 DD, besteht jedoch nur aus drei Wagenteilen und ist mit 30 Metern deutlich kürzer. Es wird ebenso wie das Vorgängermodell von Bombardier Transportation im Werk Bautzen gefertigt. Bei Bombardier tragen die für Dresden gefertigten Fahrzeuge die Bezeichnung Flexity Classic.

Wann der letzte Tatra-Wagen ausgemustert werden kann, steht noch nicht genau fest. Wenn Bund und Freistaat an ihrer großzügigen Förderpraxis festhalten, kann die Modernisierung des Dresdner Straßenbahnfuhrparks aber noch in diesem Jahrzehnt abgeschlossen werden.

„Kanon der Natur"

Gilbert Weise

Die BUGA 2007, die erste Gartenschau an zwei Standorten, benötigt für den Pendelverkehr zwischen den beiden 8 Kilometer entfernten Kernzonen Gera und Ronneburg einen Omnibus-Shuttle. Hierbei wollen die beteiligten Verkehrsunternehmen Geraer Verkehrsbetrieb GmbH (GVB), Regionalverkehr Gera/Land GmbH (RVG) und Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz (PRG) insgesamt 26 neue Erdgas-Omnibusse einsetzen.

Die Ideen zur Gestaltung dieser Fahrzeuge unter dem Motto „Busse im neuen Gewand" entwarfen die 24 zukünftigen Gestaltungstechnischen Assistenten mit Abitur aus den 13. Klassen einer Berufsbildenden Schule in Greiz. Im Rahmen einer Ausstellung aller Entwürfe prämierte die Greizer Landrätin im April 2005 die fünf Vorschläge, die die Jury am meisten überzeugten. Dabei errang der „Kanon der Natur" von Mike Kotsch den ersten Platz. Der 19-jährige verbindet in seinem Vorschlag verschiedene BUGA-Logo-Varianten mit Naturelementen und abstrahierten BUGA-Werbefotos.

Die Vielfalt der Ideen zeigt durchaus das Engagement der Schüler. Bei der Vernissage berichteten sie von den einzelnen Schritten der Ideen-Umsetzung: von ersten Bleistift-Entwürfen, einer Rundfahrt im zukünftigen BUGA-Gelände bis zur Verarbeitung der Skizzen am Computer. Sogar ein „echter" Omnibus des Typs Citaro stand einen Tag lang zum Maßnehmen auf dem Schulhof zur Verfügung. Bereitgestellt hat ihn der „strenge" Partner PRG. Streng deshalb, weil trotz aller

Kreativität viele Kriterien einzuhalten waren: Lüftungsgitter müssen frei bleiben; Fenster dürfen nur unwesentlich beklebt werden; das BUGA-Design einschließlich Schriftstil und Farbzusammensetzungen muss beibehalten werden; der Hersteller liefert die Fahrzeuge nur in einigen Grundlackierungen; und nicht zuletzt muss das Fahrzeug auch in der Bewegung als BUGA-Bus erkennbar bleiben!

„Die Prüfung haben alle bestanden", so die Landrätin, „jeder Entwurf ist schön." So gereichte eine Strelicie mit einer „2007" in Omnibusgröße zum zweiten und ein Blumenwirbel in BUGA-Farben zum dritten Platz. Ob der Siegerentwurf komplett oder in modifizierter Form umgesetzt wird, oder ob Elemente aus den anderen Entwürfen in die entgültige Gestaltung einfließen, ist noch nicht entschieden. Auch in Gera läuft ein Gestaltungswettbewerb. Letztendlich realisiert das Hohenstein-Ernstthaler Studio „Kontur Design" die Gestaltung der Fahrzeuge.

Lassen wir uns also in zwei Jahren überraschen, durch welche gemeinsame Aufmachung die Shuttle-Busse gleich als solche erkennbar sind und den Hofwiesenpark in Geras Innenstadt mit dem rekultivierten Wismut-Areal in der Neuen Landschaft Ronneburg verbinden.

ANZEIGE

Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn

Die Bahn DB

Traditionsreiche Bahn in Thüringen

Die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn mit Sitz in Mellenbach-Glasbach wurde im Juni 2001 gegründet und ist nach einer 15-monatigen Modernisierungs- und Restaurierungsphase an den Gleisanlagen, Fahrzeugen und dem Maschinenhaus am 15. 12. 2002 wieder in Betrieb gegangen.

Das Streckennetz umfasst drei Teilstrecken, die Schwarzatalbahn mit 2 modernen Triebwagen der Baureihe 641 von Rottenbach nach Katzhütte, die Flachstrecke von Lichtenhain nach Cursdorf mit 3 rekonstruierten Elektrofahrzeugen des Typs ET 479, aber das Herzstück bildet die 1,4 km lange Standseilbahn.

Wegen seiner Besonderheit, der einzigen Standseilbahn für den Transport normalspuriger Wagen, ist das mit bis zu 25% Steigung in eine reizvolle Landschaft eingebettete Netz ein touristischer Anziehungspunkt weit über die Landesgrenzen hinaus. Das Unikat der Technik-Geschichte steht seit 1978 unter Denkmalschutz. Ursprünglich für den Transport von Güterwaggons von der Hochebene ins Schwarzatal gebaut, ist die Bergbahn heute vor allem ein Tourismusmagnet.

Die Besucherfreundlichkeit der Bergbahn spiegelt sich u. a. darin, dass Bus- und PKW-Parkmöglichkeiten sowie behindertengerechte Auffahrten geschaffen wurden, Kinder in Begleitung Erwachsener bis einschließlich 14. Lebensjahr frei fahren und umfangreiche Gruppen- und Schülerermäßigungen realisiert wurden. Die Öffnungszeit beträgt täglich 06.00 – 20.00 Uhr.

Tel. 03 67 05/2 01 34 · www.oberweissbacher-bergbahn.com

VCD Hochfranken

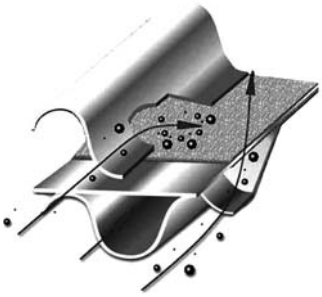
Abgasverminderung bei Dieselfahrzeugen schafft Potenziale für neue Arbeitsplätze in Oberfranken

Seit diesem Jahr ist es die neue Feinstaubrichtlinie der EU in Kraft, welche die Städte verpflichtet, neue strenge Grenzwerte bei der Emission von Dieselfahrzeugen zu beachten. Bereits jetzt haben viele Städte die Grenzwerte überschritten, so dass dringender Handlungsbedarf besteht. Der VCD fordert daher den flächendeckenden Einsatz von Dieselrußfiltern. Weiterhin sollte auch die Stickoxidbelastung deutlich reduziert werden.

Äußerst erfreulich ist es, dass es die Unternehmen Argillon in Redwitz und St.Gobain in Rödental die Marktchancen der Abgastechnik erkannt haben und sich auf diesem neuen Zukunftsmarkt positionieren.

Im März 2005 hat die Firma Argillon in Redwitz unter Anwesenheit hochrangiger politischer Vertreter eine Produktionshalle zur Herstellung der SINOx-, SCR-Katalysatoren fertig gestellt und eingeweiht. Die Produktion lief im Sommer 2005 in den neuen Räumlichkeiten an. Dann werden aus Redwitz bis zu 1 Mio. SINOx®- SCR Katalysatoren pro Jahr für den Einsatz bei Nutzfahrzeugen von DaimlerChrysler und Iveco geliefert. Die-se Investition ist gleichzeitig ein Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung. Das SCR- System für Nutzfahrzeuge besteht im Wesentlichen aus dem Katalysator und der Dosiereinheit mit Steuerung für das Reduktionsmittel „AdBlue" (= wässrige Harnstofflösung). Das Reduktionsmittel wirkt direkt am Katalysator und wandelt die belastenden Stickoxide zu unschädlichem Stickstoff und Wasser um. Weiterhin werden die Dieselrußemissionen um ca. 80 % gegenüber dem Stand der EURO III-Norm reduziert, so dass die Grenzwerte der ab 2008 geltenden EURO V-Norm erreicht werden.

Im Juli 2005 hat die Firma St. Gobain in Rödental ebenfalls unter Anwesenheit wichtiger politischer Vertreter zwei neue Produktionslinien zur Herstellung der Dieselrußfiltern eingeweiht. Nach Angaben der Unternehmensleitung werden dadurch 150 neue Arbeitsplätze geschaffen. Die Dieselrußfilter sollen für alle Kfz, Lkw, Busse und Diesellokomotiven einsetzbar sein Beim Dieselrußfilter wird der bei der Verbrennung entstehende Ruß durch den Filter aufgefangen und fast vollständig verbrannt. Dadurch können die vorher entstandenen Emissionen fast vollständig vermieden werden. Da es sich beim Dieselrußfilter um ein neuartiges Produkt der Hochleistungskeramik handelt, hat die Firma St. Gobain bei der Entwicklung des Produktes mit der Fachhochschule Coburg und den Universitäten Bamberg und Bayreuth zusammengearbeitet.



Prinzip eines Rußpartikelfilters

Aus der Sicht des VCD ist diese Entwicklung zu begrüßen, da es zeigt, dass das Streben nach einer besseren Umwelt sich auch positiv auf die Marktchancen der Wirtschaftsbetriebe auswirken kann und durch eine Ökologisierung der Wirtschaft neue innovative Unternehmen und Produkte entstehen werden.

Auf historischen Schienen von Südthüringen nach Oberfranken unterwegs
Gerd Weibelzahl

Auf Einladung des VCD und der Initiative Stadtmuseum e.V. wanderten ca. 30 Interessierte die Trasse des seit 1945 nicht mehr betriebenen Werrabahnabschnittes zwischen Eisfeld und Dörfles-Esbach ab.

Görsdorf (Thüringen): Der einzige thüringische Bahnhof auf bayerischem Gelände. Vor 150 Jahren arbeiteten die Länder zum Wohle des Schienenverkehrs gut zusammen. Ein Vorbild für das 21. Jahrhundert?

Vor dem Start der eigentlichen Wanderung wurde dem Stadtmuseum Eisfeld ein Besuch abgestattet. Das liebevoll angelegte Museum bietet dem Besucher einen interessanten Einblick in die Industrie- und Verkehrsgeschichte Südthüringens. Museumsleiter Heiko Heine erläuterte, dass die Grundlage der wirtschaftlichen Entwicklung die Verwertung des „weißen Goldes" Porzellan war. Ca. 60 % aller Porzellanfirmen des deutschen Reiches hatten ihren Standort in Thüringen. Grundlage des Aufbaues der Industrie war die Eisenbahn. Durch die Aufgabe des früheren umständlichen Warentransportes mit Pferdefuhrwerken und Leiterwagen konnten neue Absatzmärkte erschlossen werden. Eisfeld entwickelte sich auf Grund seiner zentralen Lage an der wichtigen Handelsstraße Nürnberg – Erfurt (heutige B4) und an der Werrabahnlinie Eisenach – Lichtenfels zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt.
Für die anschließende Wanderung auf der Werrabahn stand mit dem früheren Bahnhofsvorsteher des Bahnhofes Eisfeld, Hans Löhner, ein Zeitzeuge zur Verfügung., Er hat den Betrieb auf der Linie nach Coburg noch persönlich erlebt. Ab 1950, nach dem politisch verursachten Scheitern der Bemühungen, die Strecke für den Interzonenverkehr zu erhalten, war er am Abbau der Bahnlinie von Eisfeld bis zur Demarkationslinie beteiligt.
Die Bedeutung dieser für eine Geschwindigkeit von 120 km/h trassierten Strecke während der Zeit ilhres Bestehens wurde den Wanderern bei der Begehung klar. Obwohl die Bahnlinie im Mittelgebirge verläuft, ist sie ausgesprochen zügig und geradlinig trassiert. Die natürlichen Geländeunterschiede werden durch gewaltige Dammbauwerke und großzügige Einschnitte überwunden. Die Strecke ist zweigleisig trassiert, wurde aber nie durchgehend zweigleisig fertig gestellt. Die Teilnehmer zeigten sich beeindruckt von der hinter dem Bahnbau stehenden Ingenieurleistung.
Der Eisenbahningenieur Werner Klingbiel vom Fahrgastverband Pro Bahn erläuterte, dass ein Wiederaufbau der Werrabahn technisch möglich ist. Allerdings ist zu beachten, dass die Trasse im Bereich Lautertal und Dörfles-Esbach teilweise bebaut ist und daher dort kein deckungsgleicher Wiederaufbau erfolgen kann. Dieses Problem könnte aber durch eine geringfügige Verlegung der Trasse im Lautertal und eine etwa 1,5 km lange Neubaustrecke südlich von Oberlauter zur sich in Bau befindlichen Einschleifungskurve von Coburg zur ICE-Trasse gelöst werden. In den vorhandenen Baubestand in Lautertal und Dörfles muss nicht eingegriffen werden.
Die Teilnehmer der Wanderung waren sich einig, dass ein Wiederaufbau der Werrabahn geboten ist. Nur so können Oberfranken und Südthüringen aus ihrer Randlage im Eisenbahnverkehrnetz herauskommen, wie dies zwischen 1858 und 1945 bereits der Fall war. Beim Besuch des Stadtmuseums Eisfeld konnte an Hand des ersten Fahrplans der Werrabahn aus dem Jahr 1860 ersehen werden, dass damals die Züge die Strecke von Coburg nach Hildburghausen in einer Stunde bewältigten. Diese Fahrtzeit wird mit der heutigen Busdirektverbindung bzw. den Umsteigeverbindungen über Eisfeld bzw. Sonneberg nur bei wenigen Verbindungen erreicht. Meist dauert heutzutage die Fahrt länger als im 19. Jahrhundert.

VCD Coburg lädt zu weiteren Wanderungen auf stillgelegten Bahnstrecken ein
Im Zuge der Veranstaltungsreihe „Wanderungen auf stillgelegten Bahnstrecken im Coburger Land" erkundet der VCD Coburg zusammen mit der Geschichtswerkstatt Coburg und den Eisenbahnfreunden Steinachtalbahn-Coburg e.V. historische Schienenstränge im Coburger Land. Unter fachkundiger Führung finden die Wanderungen wie folgt statt:

Sonntag, 25.09.2005
Wanderung auf der Itzgrundbahn zwischen Creidlitz und Rossach.
Wanderführer: Gerd Weibelzahl
Treffpunkt: Bahnhof Creidlitz 14.00 Uhr

Samstag, 08.10.2005
Wanderung auf der Steinachtalbahn zwischen Hofsteinach und Ebersdorf.
Wanderführer: Bernd Schmitt
Treffpunkt: Bahnhof Coburg 11.00 Uhr zur Busanfahrt

Samstag, 22.10.2005
Wanderung auf der Steinachtalbahn zwischen Hofsteinach und Neustadt bei Coburg.
Wanderführer: Bernd Schmitt
Treffpunkt: Bahnhof Coburg 11.00 Uhr zur Busanfahrt

Die Veranstalter freuen sich auf eine rege Teilnahme, für Rückfragen steht Gerd Weibelzahl telefonisch unter der 0160/ 9460 5819 gern zur Verfügung. Besonders empfehlenswert ist die Wanderung auf der Steinachtalbahn zwischen Hofsteinach und Ebersdorf, da diese Trasse in Folge des Neubaus der B 303 künftig nicht mehr begangen werden kann. Hier besteht die faktisch letzte Möglichkeit, diese Strecke nochmals in ihrer ganzen Länge zu besichtigen.

VCD aktiv

Gera ist mobil. Bewege Dich!

Steffen Eichler

… zu Fuß, mit dem Rad, per Bus und Bahn. Unter diesem Motto stand eine Aktion der VCD-Ortsgruppe Gera auf dem Geraer Markt am 18. Juni diesen Jahres, die zusammen mit dem Verein „Ja für Gera", dem Grünen Haus Gera e. V. und dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) organisiert wurde. Die Veranstaltung reihte sich ein in die bundesweite Aktion „Mobil ohne Auto", fand jedoch schon einen Tag vor dem autofreien Sonntag statt, da auf dem Geraer Markt an jedem Samstag eine thematische Aktion zur Belebung des Marktes durchgeführt wird.

Gefragt: Schnupperfahrt mit dem Velotaxi …

… und Kursbuchkenntnisse im Fahrplanlesewettbewerb

Hauptanliegen war es dabei, zu zeigen, wie attraktiv, bequem und gesund eine umweltfreundliche Fortbewegung sein kann. Dementsprechend wurden unter anderem ansprechende und umweltfreundliche Fahrzeuge präsentiert. Dazu gehörten moderne Fahrräder, sogenannte Chopper-Fahrräder, eine Callbike und ein in Berlin ausgeliehenes Velotaxi, dass zu Fahrten durch die Geraer Innenstadt einlud. Ein Erdgasbus des Regionalverkehrs konnte von innen und außen bestaunt werden, für Fragen stand ein Fahrer Rede und Antwort.
Zum aktiven Mitmachen gab es einen Kursbuchlese- und einen Schlauchwechsel-Wettbewerb, für die attraktive Preise von Sponsoren bereitgestellt wurden. Leider war die Resonanz hierfür beim Publikum sehr dürftig. Die Vorführungen einer Einradgruppe mit Jongleuren brachten die Besucher zum Staunen. An einer langen Frühstückstafel von „Ja für Gera" gab es Getränke und kleine Stärkungen.

Abgerundet wurde die Aktion durch ein umfassendes Informations- und Beratungsangebot der DB Regio Südost, des Geraer Verkehrsbetriebes, des Stadtplanungsamtes der Stadt Gera, des ADFC, des Grünen Hauses und nicht zuletzt des VCD. Im Anschluss an die Veranstaltung auf dem Markt führte der ADFC eine Radtour in das landschaftlich reizvolle Gessental an, welches das Bindeglied zwischen den beiden Kernzonen der Bundesgartenschau 2007 sein wird.

Trotz intensiver und engagierter Vorbereitungen waren wir mit der Resonanz nicht zufrieden, hatten wir uns doch einen stärkeren Zuspruch erhofft. Dabei müssen wir auch selbstkritisch fragen, was bei zukünftigen Aktion anders gemacht werden kann, um insbesondere eine bessere Öffentlichkeitswirkung, hier insbesondere beim Presseecho zu erzielen.

VCD-Ortsgruppe Dresden unterwegs in den Herbst

Die diesjährige Herbstwanderung der Ortsgruppe Dresden findet am 25.09.05 statt. Wir treffen uns 8.45 Uhr im Dresdner Hauptbahnhof am Servicepoint. Wir werden 9.00 Uhr mit der S-Bahn Richtung Sächsische Schweiz fahren. Wer will, kann auch unterwegs zusteigen. Treffpunkt ist im 1. Wagen. Genaueres über Karsten Imbrock (siehe Kontakte).

Öffentlichkeitsarbeit

Als ein wichtiges Arbeitsfeld für den neuen Vorstand zeichnete sich auf dem Perspektiv-Wochenende in Katzhütte das Thema „Öffentlichkeitsarbeit" ab. Wie können die Anliegen des VCD bei verschiedenen Zielgruppen bekannter gemacht werden, mit welchen Aktionen werden neue Interessenten und neue Beitritte erreicht? Wo lassen sich durch Partnerschaften neue Anreize schaffen? Für alle, die sich für diese Themen interessieren, gibt es jetzt einen Arbeitskreis „Öffentlichkeitsarbeit", der sich nach Vereinbarung trifft, um entsprechende öffentlichkeitswirksame Aktionen zu planen und durchzuführen. Ansprechpartnerin ist unser Vorstandsmitglied Dorothee Schardt in Leipzig (Tel.: 0341/6 81 93 00).

Ein Aufruf in eigener Sache

Hallo, mein Name ist Frank Michler und ich bin bei dieser Zeitschrift für die Gewinnung und Betreuung der Anzeigenkunden

zuständig (siehe auch Impressum). Da die Herstellung unserer Zeitschrift sehr kostenaufwendig ist, können wir durch den Verkauf von Anzeigen zumindest einen Teil unserer Kosten wieder ausgleichen (die Zeitschrift wird zwar durch Ihren Mitgliedsbeitrag finanziert, aber damit der VCD-Landesverband auch noch seine anderen Satzungsziele erreichen kann, sind wir auf solche Einnahmen durchaus angewiesen).
Ich möchte alle VCD-Mitglieder ermuntern, potentielle Anzeigenkunden in ihrer Region oder Stadt anzusprechen, ob sie nicht Interesse an einer Anzeige in unserer Zeitschrift haben und unsere verkehrspolitische Arbeit unterstützen wollen. Ideal wäre es natürlich, wenn diese Unternehmen im weitesten Sinne aus dem Bereich Ökologie und Verkehr kommen würden. Nach meinen Erfahrungen ist die persönliche Kontaktaufnahme für die Gewinnung von Anzeigenkunden sehr wichtig. Ist der Erstkontakt erst einmal hergestellt und eine Anzeige geschaltet, so besteht bei den Unternehmen oft ein Interesse an weiteren Anzeigen oder gar an einem Anzeigen-Abonnement in unserer Zeitschrift.
Unsere Anzeigenpreise sind seit Anfang 2002 unverändert und daher besonders günstig im Vergleich mit anderen Anbietern. Darauf sollte gegenüber den Anzeigenkunden immer hingewiesen werden. Jeder kann sich die aktuelle Preisliste und ein Inserationsformular auf unserer Internetseite www.vcd.org/elbe-saale unter dem Begriff Werbung ansehen und auch ausdrucken.
In diesem Sinne, baue ich auf Eure aktive Mithilfe und bedanke mich schon einmal für Eure Bemühungen.

Zum Perspektivtreffen des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale im Mai in Katzhütte stellten sich der aktuelle Landesvorstand dem Fotografen. Jürgen Störch (Schatzmeister), Michael Schicketanz, Angela Röttger (Büroleiterin der Landesgeschäftsstelle) (u. R. v. li); Jana Fischer, Dorothee Schardt, Karten Imbrock (Vorsitzender), Matthias Reichmuth (stellv. Vorsitzender) (m. R. v. li); Henning Eggers, Jens Schneider (stellv. Vorsitzender) (o. R. v. li)

... Wer möchte gern bei der nächsten Kräuterbootfahrt dabei sein? (siehe Seite 2)

Noch steht kein Termin fest. Vielleicht erst im nächsten Jahr? Vielleicht zum nächsten Elbe-Saale-Camp?

☐ Ich möchte erstmal nur den Termin zugesandt bekommen.

☐ Ich möchte gern einmal die Strecke von _____ bis _____ mitfahren.
(Bitte die Start- und Zielorte möglichst genau angeben.)

Was Interessenten mitbringen müssen:
1. Eine stabile Folie, 3 x 4 m groß. Gut geeignet sind die in Baumärkten erhältlichen reißfesten und wasserdichten Abdeckplanen für ca. 10 Euro.
2. Ein Paddel – besonders gut sind Paddel mit Paddelblättern an beiden Seiten, aber einfache tun's auch.
3. Ca. 3 m Paketschnur, möglichst aus Naturmaterial.
4. Badehose, Handtuch, Getränke & Essen (vielleicht ein Kräuterbrot?) etc. – Vielleicht zur Sicherheit in einem wasserdichten Behälter.

Bitte beachten:
Natürlich kann nicht überall einfach gemäht werden. Vorher ggf. den Eigentümer bzw. den Naturschutz fragen. Es dürfen nur Schwimmer mit, und wer Angst hat notfalls in der Elbe schwimmen zu müssen, der braucht eine Schwimmweste. Ich fungiere bei der Fahrt nicht als Veranstalter! Jeder ist für sich selbst verantwortlich. Wobei ich davon ausgehe, dass wir ein gutes Team werden.

Infos über das Elbecamp unter:
www.netzwerk-flusslandschaften.de/elsa oder

Michael Schicketanz
06895 Zahna, Rahnsdorfer Str. 6
Telefon: 03 49 24/2 02 07
www.schicketanz.com

Mitglied werden beim VCD – gemeinsame Ziele und für Sie den Nutzen!

Der Verkehrsclub Deutschland e. V., kurz VCD, ist beides:
Erstens ist er eine **Wertegemeinschaft** von Menschen, denen Verkehrssicherheit wichtiger ist als Höchstgeschwindigkeit, für die die Umwelt einen Wert hat und die das Verkehrsgeschehen eher vom Bürgersteig aus als durch die Windschutzscheibe wahrnehmen. Die lieber in die Sicherheit von Kindern und in attraktive Bahnverbindungen als in Autobahnen investieren wollen und die wissen, dass es auch eine politische Entscheidung ist, welcher Organisation sie Ihren Mitgliedsbeitrag anvertrauen.

Zweitens bringt er seinen Mitgliedern **praktischen Nutzen:**
Als Fahrgastverband vertritt er Ihre Interessen bei der Deutschen Bahn AG und zahlreichen Verkehrsunternehmen. So wurde die Einführung der BahnCard 1992 vom VCD erkämpft und Ihre Wiedereinführung als BahnCard 50 im Jahre 2003 auch. Mit der Bahnreisebörse des VCD im Internet (www.ticket-teilen.de) können Sie bis zu vier Mitfahrer für Ihre Bahnreise finden und das Rabattsystem der Deutschen Bahn AG voll ausnutzen – allerdings leider nicht mehr ohne BahnCard.

Zugleich ist er aber auch eine **Alternative zu Automobilclubs**, weil er den Verkehrsteilnehmern alle Sicherheiten bietet, die sie brauchen, von der ökologisch gestaffelten Kfz-Haftpflichtversicherung bis hin zum Auto- oder Fahrrad-Schutzbrief – ohne dass sie damit die Autolobby verstärken.

Und damit es für Sie **noch mehr Vorteile** gibt, hat der VCD auch regionale Kooperationen geschlossen, die eine Mitgliedschaft für Sie interessant machen. Hier eine Auswahl:

Car-Sharing: Als VCD-Mitglied erhalten Sie eine Startgutschrift von 25 EUR, wenn Sie in Halle, Leipzig, Erfurt, Dessau, Wittenberg, Weimar, Halberstadt oder Merseburg Mitglied von teilAuto werden und die Angebote des Car-Sharings nutzen möchten. Außerdem zahlen Sie beim Start eine ermäßigte Kaution ein. Alles weitere dazu unter (0180) 1 49 49 49 oder im Internet unter www.teilAuto.net.

Fahrrad: Im M&B Fahrradladen GmbH, Coswiger Straße 21, 06886 Lutherstadt Wittenberg sowie im Fahrradgeschäft „Fahrradies" Bernburger Straße 25, Halle (Saale), erhalten VCD-Mitglieder auf alle Leistungen 5 % Ermäßigung, dies gilt sowohl für den Neukauf von Fahrrädern als auch für Reparaturen oder andere Leistungen.

Bootsverleih: Auch in diesem Jahr gibt es Sonderkonditionen für VCD-Mitglieder beim Bootsverleih Wiederhold am Riveufer in Halle (Saale).

Umweltverband: VCD-Mitglieder zahlen beim „Ökolöwe Umweltbund Leipzig", der Regionalorganisation der Grünen Liga im Regierungsbezirk Leipzig, seit Frühjahr 2002 nur noch einen Jahresmitgliedsbeitrag von 20 EUR (Normalpreis 40 EUR).

Und noch ein Hinweis: Der VCD ist als gemeinnützig anerkannt, weil er den Umweltschutz und die Verkehrssicherheit fördert. Daher ist der **Mitgliedsbeitrag steuerlich absetzbar**, gleiches gilt für Spenden an den VCD.

Die untenstehende **Beitrittserklärung** passt prima auf eine Postkarte nach Berlin. Und wenn Sie schon Mitglied sind, fällt Ihnen vielleicht der Name einer Freundin (oder eines Freundes) ein, der dort noch nicht eingetragen wurde …

Ihre Beitrittserklärung können Sie ausschneiden, auf eine Postkarte kleben und absenden an:
VCD e. V., Kochstraße 27, 10969 Berlin

E0053

Ich werde VCD-Mitglied.

Ich trete dem VCD zum 01. . 20 bei. — Jahresbeitrag

- ☐ **Einzelmitgliedschaft** — 38 Euro
- ☐ **Haushaltsmitgliedschaft** — 45 Euro
  alle Personen im selben Haushalt (die weiteren Namen, Vornamen und Geburtsdaten bitte anheften!)
- ☐ **Reduzierter Beitrag** — 20 Euro
  (wenn Sie z. Zt. nicht in der Lage sind, den vollen Beitrag zu zahlen)
- ☐ **Juristische Person** (Firmen, Vereine usw.) — 100 Euro

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

Name (oder Firma, Verein usw.)

Vorname

Straße und Hausnummer

PLZ und Wohnort

Geburtsdatum

✆ tags ✆ abends

Ich helfe Verwaltungskosten sparen und ermächtige den VCD e.V., den Jahresbeitrag bis auf Widerruf zu Lasten des folgenden Kontos durch Lastschrift einzuziehen.

Nr. Bankleitzahl

Geldinstitut

Kontoinhaber/in (falls nicht identisch mit dem Mitglied)

Datum und Unterschrift Mitglied/und Kontoinhaberin/in (wenn nicht identisch)

Der VCD macht sich stark

- ➜ für die Verknüpfung aller Mobilitätsarten: Zufußgehen, Fahrrad-, Bus-, Bahn- und Autofahren, Inline-Skaten
- ➜ für die kundenfreundliche Bahn: Das VCD-Bahnkunden-Barometer
- ➜ für einen besseren Nahverkehr: Der Kunde als König in Bus und Bahn
- ➜ für den Fahrradverkehr: Mit dem Fahrrad-Masterplan
- ➜ für die Lkw-Gebühr: Gut auf der Bahn ist besser
- ➜ für die clevere Autonutzung: Car-Sharing, VCD Mitfahrzentrale, VCD Auto-Umweltliste
- ➜ für den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer: Behinderte, Kinder, Senioren

Der VCD bietet Ihnen als Mitglied

- ➜ Interessenvertretung: Wir machen uns für Ihre Anliegen als ökologisch mobiler Mensch stark
- ➜ Verkehrsberatung: Fachlich, sachlich, kompetent beantworten wir Ihre Fragen rund um die intelligente Nutzung des Umweltverbundes
- ➜ sechsmal im Jahr »fairkehr«: Das Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen
- ➜ die ökologische Kfz-Versicherung: Der »VCD Eco-Club«
- ➜ Ihr Mitgliedsausweis: Die VCD Go!Card bietet umfassenden Infodienst und organisatorische Hilfe unterwegs mit 24-h-Notruf
- ➜ günstige Schutzbriefe: Für Autofahrer, Fahrradfahrer und Fußgänger

Neugierig?

Info-Telefon 0 30/28 03 51-0
E-Mail service@vcd.org
Internet www.vcd.org

Kontakte

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19 · 04103 Leipzig
Tel.: 03 41/3 91 94 60 oder 0341/2 15 55 54
Fax: 03 41/3 91 94 59
E-Mail: elbe-saale@vcd.org
Internet: www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16–19 Uhr · donnerstags 10–12 Uhr
Büroleiterin: Angela Röttger
Vorsitzender: Karsten Imbrock · Hebbelstraße 5
01157 Dresden · Tel.: 03 51/4 21 85 28
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite: Steffen Eichler · Gera
E-Mail: elsa-web@vcd.org
Arbeitskreis Fahrgastbeiräte: Henning Eggers · Jena
E-Mail: henningeggers@gmx.de
Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit: Dorothee Schardt · Leipzig
Tel.: 0341/6 81 93 00
E-Mail: dorothee.schardt@gmx.de

VCD-Bundesverband
Kontakt: Kochstraße 27 · 10969 Berlin
Tel.: 0 30/28 03 51-0
Fax: 0 30/28 03 51-10
Internet: www.vcd.org

Kreis Bernburg
Kontakt: Jens Kiebjieß · Franzstraße 18
06406 Bernburg · Tel.: 0 34 71/35 03 78
E-Mail: Kiebjiess@t-online.de

Burgenlandkreis
Kontakt: Jürgen Reuter · Klopstockstraße 8
06618 Naumburg · Tel.: 0 34 45/77 28 94
E-Mail: juereuter@t-online.de

Ortsgruppe Chemnitz
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Olaf Nietzel · Elisabeth-Reichelt-Weg 23
09116 Chemnitz · Tel.: 03 71/4 01 24 26
Fax: 03 71/4 02 15 06
E-Mail: olaf@nietzel.de

Kreis Delitzsch
Kontakt: Oliver Behre · Schulstraße 2 · 04509 Zwochau
Tel.: 03 42 07/4 15 06
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Ortsgruppe Dresden
Büro: Komm-Büro, Umweltzentrum
Schützengasse 18 · 01067 Dresden
Tel.: 03 51/49 43-316 · mobil: 0178/8 69 29 07
Fax: 03 51/49 43-400
E-Mail: dresden@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat · 19.00 Uhr
Kontakt: Karsten Imbrock · Hebbelstraße 19
01157 Dresden
Tel.: 03 51/4 21 85 28
E-Mail: familie.imbrock@web.de

Ortsgruppe Erfurt
Kontakt: Jörn Flaig · Schulze-Delitzsch-Straße 4
99096 Erfurt · Tel.: 03 61/2 62 94 22
E-Mail: Joern.Flaig@arcor.de

Kreis Freiberg
Kontakt: Dr. Elke Richert · Teichgasse 2
09599 Freiberg, Tel.: 0 37 31/21 25 21
E-Mail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

Ortsgruppe Gera
Treffen: jeden 2. Montag im Monat · 19.30 Uhr
im „Podium" · Schloßstraße 1
Kontakt: Jens Schneider · Laasener Straße 3
07545 Gera · Tel.: 03 65/8 00 23 79
E-Mail: JSchneiderGera@web.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Jürgen Bruder, Matthias Albrecht
über teilAuto Halle (S.), Scharrenstraße 9/10
06108 Halle · Tel.: 03 45/2 92 97-70
E-Mail: vcd-Halle@teilAuto.net

Ilmkreis
Kontakt: Andreas Grimm · Mittelfeldstraße 13
98693 Ilmenau · Tel.: 0 36 77/20 67 62
E-Mail: andreas.grimm@tu-ilmenau.de

Ortsgruppe Jena
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Henning Eggers · Mittelstraße 48
07745 Jena · Tel: 0 36 41/63 45 22
E-Mail: henningeggers@gmx.de

Kreis Köthen
Kontakt: Christian Zschieschang · Friedrichstraße 59
06366 Köthen · Tel.: 0 34 96/40 52 27
E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Ortsgruppe Leipzig
Geschäftsstelle: vgl. Landesverband
Treffen: „forum urban mobil" jeden letzten
Montag im Monat · 18.30 Uhr (im VCD-Büro)
Kontakt: Matthias Reichmuth · Kasseler Straße 38
04155 Leipzig · Tel.: 03 41/9 12 58 57
E-Mail: Reichmuth.Scheibe@web.de

Kreis Löbau-Zittau
Kontakt: Armin Schubert · Dammstraße 10
02730 Ebersbach/Sa. · Tel.: 0 35 86/36 49 45
E-Mail: Ebersbach.uwv@t-online.de

Ortsgruppe Magdeburg
Treffen: nach Vereinbarung
Kontakt: Dirk Polzin · Winckelmannstraße 6
39108 Magdeburg · Tel.: 03 91/7 31 62 81
E-Mail: Dirk.Polzin@gmx.de

Kreis Mansfelder Land
Kontakt: Kerstin Köhler · Karlstraße 4
06347 Gerbstedt · Tel.: 03 47 83/2 72 56

Kreis Meißen
Kontakt: Jürgen Störch · Dr.-Schmincke-Allee 2
01445 Radebeul · Tel.: 03 51/8 30 60 35
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

Kreis Quedlinburg
Kontakt: Harry Fischer · Straße des Friedens 361
06484 Westerhausen · Tel.: 0 39 46/68 80-52
E-Mail: harryf@mac.com

Altmarkkreis Salzwedel
Kontakt: Eva Stützel · Sieben Linden · 38486 Bandau
Tel.: 03 90 00/9 08 75 (priv.)
Tel.: 03 90 00/5 12 37 (dienstl.)
E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Torgau-Oschatz
Kontakt: Tel./Fax: 0 39 43/60 24 40

In Ihrer Stadt oder Ihrem Landkreis gibt es noch keine Kontaktadresse?

Melden Sie sich im VCD-Büro (03 41/3 91 94 60) oder bei Matthias Reichmuth (03 41/9 12 58 57), vielleicht können Sie uns ja helfen, diese Lücke zu füllen!