VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

3 | 2008

Grenzen des Verkehrs: Zeit für neue Anfänge

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

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

Mitglieder erhalten 3mal jährlich **NEUE WEGE** und bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift **FAIRKEHR**

Grenzenlos Natur pur

Passend zum Thema dieser Ausgabe wird unser Bahn & Kultur-Tipp diesmal über die Grenzen unseres Verbandgebietes schauen. Damit Sie Natur pur genießen können, entführt Sie unsere 2-Tagestour auf Radwanderwege entlang der Flüsse, Berge und Täler des Dreiländerecks von Thüringen, Franken und Böhmen.

In Blankenstein an der Saale am südlichen Ende des Rennsteigs beginnt die etwa 35 km langen Radtour entlang des idyllischen Saaleoberlaufes. Ziel ist das kurz vor der Quelle gelegene Schwarzenbach. Zunächst führt uns der Weg über kleine Anstiege und Abfahrten flussaufwärts vorbei an Hirschberg und Joditz. Hier an der Mündung zum Göstrabach kann nicht nur das Auge den Blick auf das Saaletal genießen, sondern der Gaumen eventuell auch einen kleinen Pausensnack in der etwas anderen Ausflugsgaststätte, der alten Burgruine Saalenstein (www.burgsaalenstein.de). Kurz erholt geht es entspannt weiter über eine weitestgehend ebene Strecke, die uns auch etwa 10 km durch Hof führt. Ohne Umwege geht es bis an den Stadtrand von Hof, wo ein Abstecher zum Untreusee zum Verweilen einlädt. (www.untreusee-hof.de) Auf den nun nur noch wenigen Restkilometern kann der aufmerksame Radler bei Oberkotzau Teile des Bibelwegs befahren, der durch künstlerisch gestaltete Säulen mit Bibelversen gekennzeichnet ist. Kurz vor Schwarzenbach wird im Ökopark Hertelsleite Natur durch einen ökologischen Lehrpfad erlebbar (www.saale-radwanderweg.de).

Felsenlayrinth bei Wunsiedel

Am Nachmittag geht's dann für 3 € p. P. (Radmitnahme ist kostenfrei) weiter mit dem Regionalexpress zunächst nach Münchberg und von dort mit einem Bus der Verkehrsgemeinschaft Bayreuth-Hof (Ticketpreis zu erfragen) weiter bis Bad Berneck, dem Tor zum Fichtelgebirge. Die von steilen Felshängen gesäumte Altstadt mit der typischen mittelalterlichen Bebauung beherbergt die komplette Vielfalt der ausgezeichneten „fränkischen Küche" und der von Burgruinen umgebene Kurpark lädt zum Tagesausklang zu einem abendlichen Spaziergang ein (www.badberneck.de).

Am nächsten Vormittag geht's mit den Rädern getreu des Grenzthemas durch das Fichtelgebirge in Richtung Böhmen. Die Radroute heißt hier „Euregio Egrensis" und ist Teil des „Radfernweges Bayern – Böhmen". Das Fichtelgebirge selbst ist dabei ebenfalls eine Grenze, weil es die Wasserscheide zwischen den Stromsystemen von Elbe, Donau und Rhein bildet. Hier entspringen sowohl die Sächsische Saale, die böhmische Eger als auch die ins Fränkische fließenden Fichtelnaab und Weißer Main. Vorbei am für Heilklima-Kuren bekannten Bischofsgrün umfahren wir zunächst den Ochsenkopf, der mit seinen über 1000 Höhenmetern neben dem Schneeberg einer der höchsten Berge des Fichtelgebirges ist. An seinem südöstlichen Ausläufer liegt der Ort Fichtelberg, wo das weltweit einzige noch zugängliche Silbereisenbergwerk „Gleißinger Fels" besichtigt werden kann. Von hier aus geht es über den Ort Nagel, zwischen den Bergen Hohe Mätze und Kösseine hindurch nach Bad Alexanderbad. Bevor es vom wenige Kilometer entfernten Marktredwitz mit dem Zug weiter gen Böhmen gehen soll, kann in diesem malerischen Mineral- und Moorheilbad mit Europas einzigem Felsenlabyrinth noch einmal verweilt werden. (www.bayernbike.de; www.bayern-fichtelgebirge.de; www.bergwerk-fichtelberg.de)

Blick zum Ochsenkopf

Mit der Vogtlandbahn fahren wir für 6 € p. P. ins böhmische Cheb (Eger), wo unsere 2-Tagestour ihren Ausklang finden soll. Sehenswert sind hier vor allem der Marktplatz und darauf ein bizarrer Komplex von elf Häusern aus dem 13. Jahrhundert, die durch eine Straße geteilt werden. Egers Grundriss, dessen älteste Darstellung aus dem Jahr 1472 stammt, ist seither weitestgehend unverändert.
Wer unbedingt noch am Abend zurückfahren muss, weil am nächsten eventuell bereits wieder die Arbeit ruft, kann noch vor 19 Uhr Züge nach Erfurt, Dresden oder Leipzig erreichen. Für alle anderen empfiehlt sich, in eine der traditionellen böhmischen Gasthäuser einzukehren und das an Natureindrücken reiche Wochenende gemütlich ausklingen zu lassen.

In diesem Sinne wünscht Ihnen
Jana Fischer
maximale Kultur-ness

EDITORIAL

Ende und Anfang

Ein Artikel in der Tageszeitung brachte mich kürzlich zum Schmunzeln. Ein Redakteur berichtete von der Vorbereitung einer Motorraddemonstration gegen zu hohe Benzinpreise. Andererseits hat mich geärgert, dass das Thema steigende Energiepreise von dieser Seite besetzt wird. Die meisten Motorräder sind teure Freizeitgeräte, deren Nutzen allein in der Befriedigung der Fahrbedürfnisse ihrer Lenker liegen. Notwendigkeit und Nutzen im Alltag: eine Nullnummer. Weshalb also die Aufregung?

Wohl kaum ein Thema bewegt die Deutschen zur Zeit mehr als die Preise an den Tankstellen. Steigen diese, wird der Ruf nach der alten Pendlerpauschale unüberhörbar lauter. Nun muss die Thematik differenziert betrachtet werden. Einige Berufspendler sind tatsächlich auf ein Auto angewiesen, da mit steigendem Flexibilisierungsanspruch gegenüber den Arbeitnehmern der Arbeits- und Lebensort nicht mehr lebenslang in Einklang zu bringen ist oder Partner an verschiedenen Orten tätig sind. Nicht immer ist der neue Arbeitsort in akzeptabler Zeit oder überhaupt mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar.

Betrachtet man die gesellschaftliche Diskussion des Themas, so lässt sich Anderes feststellen. Die Meinungsmacher stammen vielfach aus der Gruppe derer, welche in preiswerteren „Autozeiten“ ihr Domizil abseits der Städte im Grünen gebaut haben, in denen sie noch heute arbeiten und dem Alltagsleben vom Einkauf bis zur Kultur nachgehen. Manchen reuen die Mobilitätskosten, die dieser Umstand heutzutage verursacht und so stimmt er oder sie, staatliche Finanzregulative erwartend, in den Chor pro Pendlerpauschale ein.

Fossile Energie ist jedoch endlich und wird teuer bleiben. Der Energie- und Rohstoffhunger der aufstrebenden Wirtschaftsregionen spricht dafür. Das Kartenhaus aus stets verfügbar geglaubten billigen Produkten und Dienstleistungen gerät ins Wanken. Vielleicht ist die Energiepreisspirale dieses Sommers ein gedanklicher Warnschuss an alle, die sich bislang nie tiefgründig mit ihrem Verbrauchsverhalten bei Kraftstoffen und Energie beschäftigt haben. Dies empfehle ich auch den demonstrierenden Motorradfahrern.

Ein Denkprozess beginnt langsam in Bewegung zu kommen, der immer ein Kernanliegen des VCD war: Lebensqualität schaffen trotz geringeren Ressourcenverbrauches. Nun gilt es konsequent an einer nachhaltigeren Entwicklung zu arbeiten. Arbeiten und Leben mit kurzen Wegen muss das Modell der Zukunft heißen. Die Tendenz zurück zum städtischen Wohnen war bereits vor dem hitzigen Anstieg der Energiepreise festzustellen. Mittelfristig wird der Faktor Mobilitätskosten diesen Trend stärken. Eine anspruchsvolle Aufgabe für Stadtplaner, die lebenswerte Stadt der Zukunft zu entwickeln. Für diese wünsche ich mir mehr Grün, einen auf das wirklich Notwendige begrenzten Individualverkehr und mehr Platz für Kinder.

Ihr Jens Schneider

INHALT

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

Titelbild: Viel Engagement steckt hinter einem Jahr regulärem (Wieder-)Betrieb der Naumburger Straßenbahn. Lesen Sie mehr dazu in unserem Heft. (Foto: Naumburger Straßenbahn)

VCD-Jobticket kommt!

Für den Bereich des Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) ist ein Job-Ticket-Rahmenvertrag für VCD-Mitglieder in Sicht (vgl. Heft 2/2008, S. 6). Haben Sie sich schon die personengebundene rabattierte Abo-Monatskarte gesichert? Bestellungen werden in der VCD-Landesgeschäftsstelle entgegen genommen (Tel.: 0341 2155535 bzw. elbe-saale@vcd.org).

Von Vorteil für den VCD war, dass zeitgleich zu unseren Bemühungen um ein Jobticket auch unser Büropartner, der Car-Sharing-Anbieter teilAuto Leipzig solche Verhandlungen begonnen hatte. Für beide zusammen zeichnet sich nun ein attraktives Ergebnis mit deutlich mehr als 6 % Rabatt ab, das ab dem 1. Oktober für alle MDV-Tarifzonen nutzbar sein wird.

Die Ticketverträge werden für das ganze Jahr abgeschlossen, das Geld wird monatlich abgebucht. Die genauen Einzelheiten standen bei Redaktionsschluss noch nicht fest, daher müssen wir Sie auf unsere Internetseite verweisen, wo Ende September alle Konditionen veröffentlicht werden: www.vcd.de/elbe-saale.

Wenn Sie also für Ihre täglichen Strecken auf Bus und Bahn umsteigen möchten oder heute schon ganzjährig Busse und Bahnen im MDV (z. B. in Halle, Leipzig, Naumburg, Altenburg) nutzen, dann melden Sie sich bitte in unserer Geschäftsstelle – Sie können dann bald von Ihrer VCD-Mitgliedschaft zusätzlich profitieren!

Für den Bereich außerhalb des MDV hat sich bisher leider erst ein Interessent gemeldet, dort fehlen also noch 29, bevor wir mit der DB AG verhandeln können. Auch für Mittelthüringen (Verbundtarif Mittelthüringen mit Erfurt, Weimar und Jena) wäre ein Angebot möglich, hier benötigen wir 25 Interessenten, um loszulegen. Also: Bitte anmelden und weitersagen!

MAGAZIN

Leipzig-Stadtplan für Fußgänger erschienen

Kürzlich ist im Buchhandel ein neuer Stadtplan für den erweiterten Innenstadtbereich von Leipzig erschienen, der speziell auf die Belange zu Fuß gehender Menschen zugeschnitten ist. Er kostet 2 Euro und enthält im Maßstab 1:15.000 zahlreiche Informationen für Fußgänger, die in herkömmlichen Stadtplänen oft nicht oder nur unvollständig zu finden sind. Als Beispiele seien genannt:

- das Passagennetz in der City
- Durchgänge durch Häuserblocks und andere Abkürzungen wie z.B. vom Roßplatz zur Seeburg- und zur Auguste-Schmidt-Straße
- besonders schöne Wegeverbindungen wie z.B. den Fuß-/Radweg auf dem Gelände des ehemaligen Eilenburger Bahnhofs
- öffentliche Toiletten und Spielplätze

Daneben zeigt der Plan, wo sich wichtige Freizeit- und touristische Ziele wie Bäder, Hotels, Museen, Denkmäler, Kinos usw. befinden und wo S-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien fahren. Erstmals ist auch die „Leipziger Notenspur" in einem Stadtplan dargestellt, ein 5 km langer Rundweg, der wichtige Stationen der großen Musiktradition in der Leipziger Innenstadt wie das Bachmuseum, das Schumann- und Mendelssohn-Haus miteinander verbindet.
In der ersten Auflage umfasst der Plan das Gebiet zwischen den Stadtteilen Schleußig im Westen und Mölkau im Osten. Die Nord-Süd-Ausdehnung reicht vom Zoo bis zum Connewitzer Kreuz.
Der Plan entstand in Kooperation zwischen dem Verlag Pharus-Plan und dem Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.). Er wird in relativ kurzen Zeitabständen aktualisiert. Hinweise und Anregungen der Nutzer sollen dabei berücksichtigt werden. FUSS e.V. freut sich deshalb über alle Informationen, die für Fußgänger in einem Stadtplan hilfreich wären. Ähnliche Fußgänger-Stadtpläne gibt es auch für andere Großstädte. Bisher erschienen sind Pläne für Berlin, Potsdam, Hamburg, Bremen, Hannover sowie für die sächsische Landeshauptstadt Dresden.
Weitere Informationen: www.fussgaenger-stadtplaene.de, www.dein-plan.de oder www.notenspur-leipzig.de

Berufspendler können Geld sparen

Kupfer: *„Gemeinsam zur Arbeit schont Geldbeutel und Umwelt"*

Umweltminister Frank Kupfer hat zum Ende der Sommerferien die Bürger im Freistaat aufgerufen, das neue Berufspendlernetz Sachsen intensiv zu nutzen. Statistisch gesehen ist im Berufsverkehr jeder Pkw mit nur 1,04 Personen besetzt. Die Fahrstrecken der Berufspendler werden immer länger. Viele Berufspendler verbringen auf dem Weg zur Arbeit mehr als eine Stunde auf der Straße. Folgen dieser Entwicklung sind Umweltbelastungen, wachsende Stauzeiten mit volkswirtschaftlichen Schäden durch Zeitverluste sowie Unfälle.
„Die steigenden Kosten für den Weg zur Arbeit nehmen wir alle schmerzhaft wahr", so Minister Kupfer. Bei den heutigen Benzin- und Dieselpreisen würden die Kosten schon bei einem Arbeitsweg von 40 Kilometern knapp 3.800 Euro im Jahr betragen. „Gemeinsam zur Arbeit und nach Hause zu fahren, schont den Geldbeutel und die Umwelt gleichermaßen."
Die Sächsische Energieagentur-SAENA GmbH hat das Modellprojekt „Berufspendlernetz Sachsen" (www.sachsen.pendlernetz.de) flächendeckend für den gesamten Freistaat eingeführt. Die Internetplattform zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften sächsischer Berufspendler hat zum Ziel, regelmäßige Mitfahrer oder Mitfahrgelegenheiten zu finden und somit die Auslastung der Pkw auf dem Weg zur Arbeit zu erhöhen. Das Angebot wird durch eine Verbindung zum ÖPNV-Angebot ergänzt. Diese Ergänzung ist allerdings bislang so schwer zu entdecken, dass sich auch etliche Fahrtenangebote auf Strecken beziehen, für die es auch gute ÖPNV-Verbindungen gibt. Hier sieht der VCD noch Verbesserungsbedarf."

VCD-Landesverband Elbe-Saale sucht Büroleiter(in)

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V. sucht ab sofort zur Entlastung des ehrenamtlich arbeitenden Vorstands eine(n) Büroleiterin(in) in der Landesgeschäftsstelle in Leipzig.

Zu Ihren Aufgaben gehören:
- Erledigung anfallender Recherche und Sekretariatsaufgaben
- Beratung von Kundschaft über den VCD
- Kontaktpflege zu verschiedenen internen und externen Stellen

Wir bieten Ihnen:
- eine Arbeit, die organisatorisch und inhaltlich mit gestaltet werden kann, mit wenigen Vorgaben und hoher eigener Verantwortung
- die Zusammenarbeit mit ehrenamtlich engagierten Mitgliedern für überzeugende Ziele
- einen Arbeitsplatz in einem hellen Gemeinschaftsbüro
- eine wöchentliche Arbeitszeit von 5 Stunden zu festen Büroöffnungszeiten (einmal vormittags, einmal nachmittags)
- eine Entlohnung von 160 EUR pro Monat bei 6 Wochen bezahltem Urlaub pro Jahr

Wir erwarten von Ihnen:
- ein hohes Maß an Eigenständigkeit und Zuverlässigkeit bei der Arbeit
- ideelle Unterstützung der Vereinsziele
- freundliches und kundenorientiertes Auftreten am Telefon und im direkten Kundenkontakt

Ihre Bewerbungsunterlagen richten Sie bitte an:

VCD Elbe Saale e. V.
Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel – jetzt im Trend?

Matthias Reichmuth

Die steile Steigerung der Energiepreise seit Jahresanfang 2008 hat einiges bewirkt, das zuvor mit gut gemeinten Appellen nur schwer erreichbar schien: Die Leute suchen nach Alternativen zur Benutzung des eigenen Autos. In den großen Städten wird es dadurch sichtbar, dass mehr Radfahrerinnen und Radfahrer auf den Straßen unterwegs sind, mancher Arbeitskollege, der früher als eingefleischter Autofahrer galt, will sein Geld nicht mehr den Tankstellen überlassen und steigt aufs Fahrrad um.

Auch die Deutsche Bahn meldet für das erste Halbjahr 2008 drei Prozent mehr Reisende als 2007 – auch die Zugreisenden haben den Eindruck, dass mehr Leute mit dem Zug unterwegs sind. Und der Mineralölwirtschaftsverband meldete für den Monat Mai 2008 den stärksten Rückgang der Verkäufe von Benzin und Diesel innerhalb eines Jahres, den die Statistik bisher kannte. Das Sparen liegt also im Trend. Und wer selten fährt, für den lohnt sich oft gar kein eigenes Fahrzeug mehr – so vermeldete der CarSharing-Anbieter teilAuto allein in Leipzig Anfang August schon 500 Kunden mehr als am Jahresanfang – während in den Vorjahren im ganzen Jahr das Wachstum selten 400 Kunden erreichte. Inzwischen sind es rund 3.000 Car-Sharing-Nutzer in Leipzig, die nur gelegentlich ein Auto brauchen (und sich so den Privat-Pkw sparen können). Auch die Mitfahrzentralen im Internet und anderswo erleben einen Boom: Wer unternimmt heute schon noch eine Fahrt allein im Pkw, wenn sich die Kosten auf mehrere Personen aufteilen lassen?

Für den VCD stellt sich die Situation nun so dar, dass es nicht mehr unbedingt der Verkehrsclub ist, der auf die Leute zugehen muss, um sie zum umweltfreundlichen Verhalten zu motivieren, jetzt kommen eher die Anfragen derer, die Benzin einsparen wollen und den VCD fragen, wie das am besten geht. Eine bekannte technische Lösung ist das sparsamere Fahrzeug – hierzu veröffentlicht der VCD seine Auto-Umwelt-Liste jährlich, bei der niedrige Emissionen durch Sparsamkeit schon immer stark ins Gewicht fielen.

Nun gibt es aber noch ziemlich viele andere Wege des Umsteigens und des Energiesparens, daher wollen wir in einer Folge von Beiträgen in den nächsten Heften einiges vorstellen, was Ihnen hierzu weiter helfen kann.

Im nächsten Heft z. B. werden Forscher des Helmholtz-Zentrums für Umweltforschung (UFZ) aus Leipzig von einem Experiment berichten, das im Leipziger Stadtteil Schleußig auf Grund eines hohen Parkdrucks zustande kam: Was tun, wenn sich in der ganzen Straße kein Parkplatz findet? Die Lösung im Experiment war ein Parkhaus, das aber rund 2 km entfernt lag – verschiedene Haushalte haben das ausprobiert und dabei ihr Auto nur noch dann benutzt, wenn sich der Weg dorthin gelohnt hat. Ergänzend gab es noch alternative Mobilitätsangebote wie z. B. eine ordentliche Wartung für die Fahrräder. Die Presse berichtete nach Abschluss des Versuchs sogar von einer Testperson, die das Auto danach ganz abgeschafft hat.

Ganz so weit wollte die CDU im thüringischen Ohrdruf nicht gehen – sie hat aber immerhin den VCD als Vertreter für umweltfreundlicheres Autofahren zu einer Veranstaltung eingeladen, bei der eine Sprit-Spar-Rallye im Mittelpunkt stand (vgl. Seite 11) – tatsächlich veröffentlicht der VCD schon fast seit 20 Jahren Tipps zum energiesparenden Fahren, in einigen Bundesländern gab es auch schon Spritsparkurse des VCD. Inzwischen sind viele Fahrschulen und Organisationen auf diesen Zug aufgesprungen, da mit einem energiesparenden Fahrer das gleiche Fahrzeug oft 20 % weniger verbraucht als im „normalen Betrieb“. Der Infostand in Ohrdruf war jedenfalls für einige neue Kontakte gut.

Ein Trend der letzten Jahrzehnte konnte aber bislang noch nicht aufgehalten werden: Während der Pkw-Verkehr v. a. in den 1990er Jahren dramatisch anstieg, die Verkehrsbetriebe inzwischen wieder mehr Kunden in die Straßenbahnen locken können und in vielen Städten das Radfahren wieder in Mode gekommen ist, ist das Zufußgehen immer noch rückläufig. Die neueste Untersuchung „SrV“ (System repräsentativer Verkehrserhebungen) ist gerade in vielen Städten unserer drei Bundesländer durchgeführt worden, sobald es Ergebnisse gibt, möchten wir diese auch hier vorstellen.

Nun sind wir natürlich auch an Erfahrungsberichten interessiert: Wer hat bestimmte Wege ganz eingespart, indem er näher an den Arbeitsplatz herangezogen ist? Wer geht vielleicht heute einige Wege zu Fuß, die vorher anders zurückgelegt wurden? Kann es sein, dass fünf Kilometer Radfahren auf bestimmten Strecken viel kürzer wirken als auf anderen? Stimmt es, dass der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad leichter fällt als auf den Bus, weil man beim Fahrrad seine Fahrpläne weiterhin selbst bestimmt? Erfahrungen, die von uns und von Ihnen gemacht wurden, können anderen Lesern durchaus behilflich sein – und wenn wir vom VCD wieder gefragt werden, wie man noch Benzin sparen könnte, dann können wir demnächst mit einer schönen Beispielsammlung antworten. Daher freuen wir uns über Ihre Erfahrungsberichte an elbe-saale@vcd.org

ANZEIGE

→ *teilAuto sucht zum nächstmöglichen Termin:*

Projekt- und Stadtbüroleiter/in Thüringen

und

Projekt- und Stadtbüroleiter/in Sachsen-Anhalt

Wir bieten: eine anspruchsvolle und interessante Aufgabe in einem stetig wachsenden Unternehmen. Im Mittelpunkt stehen Organisations-, Planungs- und Vertriebsaufgaben, wie Kundenbetreuung, Betreuung von Kooperationspartnern, Stationsplanung und -akquise. Sowie die strategische Mitarbeit an konzeptionellen und wirtschaftlichen Fragestellungen des Carsharing-Betriebes.

Wir erwarten: überdurchschnittlich engagierte Mitarbeiter mit hoher Affinität zum Thema Carsharing. Mit einem verkehrs- oder raumwissenschaftlichen Studium oder Berufserfahrung mit fundierten Kenntnissen in den Bereichen Verkehrsplanung, Betriebswirtschaft und Kundenbetreuung.

Ihre Kurzbewerbung richten Sie per E-Mail bitte bis zum 30.09.2008 an Personal@teilAuto.net.

teilAuto, Scharrenstr. 10, 06108 Halle (Saale)

teilAuto

Grenzen des Verkehrs

Stefan Mack

Vielerorts ist heute von Engpässen im Verkehrsnetz zu lesen: So lassen die Schwierigkeiten von DB Regio im Ruhrgebiet sowie die Debatten um Hafenhinterlandverkehre der Nord- und Ostseehäfen vermuten, dass die bislang betriebene Ausbauplanung der bekannten Verkehrsachsen ein Fehler sein könnte.
Blickt man nicht auf punktuelle Engpässe, sondern auf das ganze Verkehrssystem, stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, die Verkehrsträger entsprechend ihrem Leistungsvermögen miteinander zu vernetzen (vgl. NEUE WEGE 4/03). Die Lkw-Schlangen auf den Autobahnen zeigen, dass große Verkehrsmengen vorhanden sind, die jedoch in immer kleinere Teillieferungen getrennt wurden.
Für den VCD stellt sich bereits lange die Frage: Muss die Verkehrsfläche wachsen oder handelt es sich vielmehr um eine versteckte Förderung der Bauwirtschaft?
Immerhin weist das Statistische Bundesamt (Destatis) aus, dass die Verkehrsfläche derzeit um 115 Hektar pro Tag wächst. Vor nicht all zu langer Zeit lag dieser Wert noch bei 93 Hektar. Aus der gleichen Quelle kann die Aussage der Bundesregierung entnommen werden, den Zuwachs bis 2020 auf 20 Hektar pro Tag zu senken. Dennoch wird die Verkehrsfläche bald mehr als 5 % der Gesamtfläche Deutschlands einnehmen.

Die Aktivitäten Arbeit, Einkaufen und Freizeit, die den meisten Verkehrsbedürfnissen zu Grunde liegen, haben sich faktisch nicht geändert. Verkehrswachstum kann sich also nur aus dem Bevölkerungswachstum ableiten lassen, was zugenommen hat, war lange Zeit die Entfernung pro Weg. Durch die Preisentwicklung bei Benzin und Diesel ist diese Zunahme des Personenverkehrs aber inzwischen zum Stillstand gekommen.
Dagegen wächst der Güterverkehr weiter. Eine Zunahme der Verkehrsmenge bedingt aber nicht notwendigerweise eine Zunahme der Verkehrsfläche. Somit stellt sich bei der Verkehrsabwicklung die Frage nach einer anderen Sichtweise der Produktivität im Verkehr: Wie viel Verkehrsfläche wird zur Erbringung der Verkehrsdienstleistung benötigt? Denn schon heute stößt die benötigte Verkehrsfläche im Straßengüterverkehr an ihre Grenze. Eine Studie des Instituts Verkehr und Raum und mehrere Reportagen von namhaften Fernsehmagazinen belegen den Bedarf von zusätzlichen Parkplätzen für Lkw an Autobahnen. In Thüringen könnte Platz vorhanden sein, doch wie sieht es in Verdichtungsräumen aus? Und wie sieht es mit zusätzlichen Schienenstrecken aus? Es gibt Nebenbahnen, auf denen seit Jahren kein Zug mehr fährt. Manche davon liegen im Gesamtnetz so günstig, dass man sich unwillkürlich fragt, warum diese nicht schon längst zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs reaktiviert sind. Mit dem weiteren Ausbau der hoch belasteten Achsen werden leider die Gelder aufgebraucht, die für mehrere solcher regionaler Güterstrecken ausreichen würden. Und der Bau von Schnellstrecken bringt leider sowohl bei einer Führung durch die freie Natur als auch durch dicht bebauten Gebieten (mit Schallschutzwänden) erhebliche Kosten und Probleme mit sich.

Eine weitere Grenze im Verkehr besteht bei der gegenseitigen Austauschbarkeit von Lokomotiven. Was bei Güter- und Personenwaggons schon längst Alltag ist, bereitet bei den Lokomotiven immer noch Kopfzerbrechen. Neben technischen Grenzen wie dem jeweiligen Sicherungssystem oder der Fahrleitungsspannung ergeben sich noch eigentlich unnötige politische Grenzen. Für jede Bauart einer prinzipiell europaweit verwendbaren Lokomotive sind in jedem Staat extra Zulassungsverfahren notwendig, die mehrere Millionen Euro kosten können. Jeder beliebige Lkw kann überall in Europa auf der Straße fahren, solange er den Sicherheitsanforderungen des Straßenverkehrs genügt. Derzeit sind Projekte in Arbeit, die die Ausrüstung wenigstens der transeuropäischen Korridore mit einem einheitlichen Sicherungssystem vorantreiben.

Auch die Logistik setzt dem Verkehr Grenzen. Denn Produktion ohne Lager funktioniert nur, wenn die Straßenverkehrsbelastung ein gewisses Maß nicht übersteigt. Mittlerweile hat jedoch die Verkehrsbelastung auf den Straßen ein Maß erreicht, bei dem flüssiger Verkehr nicht mehr garantiert werden kann (siehe oben). Genau das ist aber Grundvoraussetzung für ein praktisch auf die Wegstrecke verlegtes Lager, wenn die Roh- und Halbware eben “Just in Time” verarbeitet werden soll. Dasselbe gilt uneingeschränkt auch für Verkehre auf der Schiene, denn Engpässe kann es unabhängig vom Verkehrsmittel geben.

Es ist daher aus Sicht des VCD dringend notwendig, die politische Konkurrenz zwischen den Verkehrsträgern aufzugeben. Jedes Verkehrsmittel hat ein ihm eigenes Leistungsspektrum. Und nur dieses bestimmt den Platz im Modal Split. Leider werden die Ergebnisse bei der Ermittlung des Modal Split oft falsch interpretiert: So lesen heute noch bestimmte Kreise am Modal Split die „Beliebtheit“ eines Verkehrsmittels ab, welches dann entsprechend gefördert wird. Andere Verkehrsmittel werden daraufhin entweder abgeschafft oder soweit zurückgebaut, dass sie nicht mehr ernst genommen werden können. Die jüngste Vergangenheit hat gezeigt, dass kein Verkehrsmittel seine ihm von politischer Seite zugemessene Aufgabe erfüllt. Neben einer nicht notwendigen Einschränkung der Mobilität ergeben sich daraus auch die heute beklagten Verkehrsprobleme.

ANZEIGE

Insel Usedom, Koserow 4 FeWo
- nur 3 min. zum Ostseestrand -
s/w-Terrasse/Balkon, 1-5 P., 2-3 Zi., Kamin,
Bahnhofstransfer, TV, DVD, kinderfreundlich
Einbauküche, Fahrradschuppen, Bj. 2007, Internet, Blick ins Grüne
29 - 79 € / Tag www.ihreferien.de 0341/3196200

Naumburg: Seit über einem Jahr wieder täglich Straßenbahn

Andreas Messerli

In der Domstadt Naumburg/Saale fährt die kleinste Straßenbahn Deutschlands wieder jeden Tag: Am 30. März 2007 konnte die Naumburger Straßenbahn GmbH die Aufnahme des täglichen Betriebs feiern, als Probebetrieb für 7 Monate. 16 Jahre vorher, kurz nach der Wende, war der Betrieb eingestellt worden. Der Probebetrieb hätte am 31. Oktober 2007 geendet. Dank einer Zusage des Landes Sachsen-Anhalt wurde er um ein Jahr verlängert. Im ersten vollen Betriebsjahr konnten so über 75.000 Fahrgäste befördert werden.

Schon von 1892 bis 1991 gab es in der Domstadt Naumburg an der Saale einen Straßenbahnbetrieb. Mit 5,3 km Streckenlänge bildete er den kleinsten Betrieb in Deutschland und war als Ringbahn ein einzigartiger Exot. Die Bahn, seit ihrer Gründung 1892 auch „Wilde Zicke“ genannt, hat bereits zu DDR-Zeiten mehrere Versuche der Betriebsstilllegung überlebt. Nach der Wende kam 1991 das vorläufige Aus für den täglichen Straßenbahnverkehr.

Einige Aktivisten setzten sich jedoch für den Erhalt der Straßenbahn ein. Ihr Einsatz war nicht vergeblich: Seit über einem Jahr sind die historischen Bahnen aus DDR-Zeiten wieder täglich unterwegs, quietschvergnügt und mit dem Charme einer Kleinstadt-Straßenbahn. Zur Eröffnung war eine Betriebsperiode von sieben Monaten während der Sommersaison 2007 geplant: für die Übernahme der ungedeckten Betriebskosten (Defizit) lagen keine Zusagen vor, und die Naumburger Straßenbahn GmbH hätte einen eigenwirtschaftlichen Betrieb nicht länger aus eigener Kraft übernehmen können. Es war ungewiss, ob die Bahnen im Jahr 2008 noch immer täglich unterwegs sein würden.

Bereits zur Eröffnungsfeier überraschte Dr. Karl-Heinz Daehre, Verkehrsminister des Landes Sachsen-Anhalt, die Gäste mit einer Ankündigung: Das Land werde sich an den ungedeckten Kosten des Probebetriebs beteiligen. Diese Mittel haben es der Naumburger Straßenbahn GmbH erlaubt, den 7-Monate-Probebetrieb auf einer sicheren finanziellen Basis durchzuführen. Das schätzen sowohl die sieben Mitarbeiter, die sich die fünf neu geschaffenen Stellen teilen, wie auch die Fahrgäste. Bis Oktober 2007 konnten über 50.000 Fahrgäste befördert werden. Dank dieses Erfolgs hat das Land Sachsen-Anhalt im Herbst 2007 eine weitere Zusage gegeben: es übernimmt die ungedeckten Kosten aus dem Probebetrieb weiter bis 31. Oktober 2008.

Damit wird die Bahn insgesamt für anderthalb Jahre täglich betrieben, Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr sowie Sonnabend und Sonntag von 9 bis 18 Uhr im 30-Minuten-Takt. Pro Tag befördert sie rund 200 Personen. Für eine Kleinstadt wie Naumburg mit 29.000 Einwohnern ist das bei einer Streckenlänge von 2,5 km eine beachtliche Leistung. Dazu kommen die rund 2.000 Gäste aus den Sonderfahrten. Die besten Fahrgastzahlen ergeben sich alljährlich im Juni wäh-

Triebwagen am Naumburger Marientor: Gepflegte Erscheinung trotz vieler Betriebsjahre

rend des Hussiten-Kirschfests: hier nutzten dieses Jahr über 5.000 Fahrgäste innerhalb von fünf Tagen das Straßenbahn-Angebot.

Die Naumburger Straßenbahn kann auf eine lange Tradition zurückblicken: sie wurde 1892 als Dampfstraßenbahn eröffnet, um den Hauptbahnhof (an der Linie Frankfurt – Dresden bzw. München – Berlin gelegen) an die höher gelegene Innenstadt anzuschließen. Die Bahn durchlebte eine wechselvolle Geschichte und wurde in den letzten Jahren der DDR von rund 8.000 Fahrgästen pro Tag genutzt. Nach der Wende wurde die Bahn 1991 stillgelegt. Gründe waren der schlechte Zustand der Gleise und die explosionsartige Zunahme des Privatverkehrs. Ein Stadtbus wurde eingerichtet. Seit 1994 konnten Aktivisten einen tageweisen Betrieb auf einem Reststück der Strecke durchführen. Dieses Reststück wurde immer länger und wuchs von 250 Metern 1994 auf 2,5 Kilometer heute. Denn Ende der 1990er Jahre hat die Stadt Naumburg die Bedeutung der Straßenbahn für Tourismus und Stadtgeschichte erkannt. Sie hat bis heute über die Hälfte der Strecke betriebstüchtig saniert.

Der tägliche Betrieb gehört mit zur Vorwärtsstrategie, mit dem die Naumburger Straßenbahn um ihr Überleben kämpft. Denn die Finanzierung der ungedeckten Kosten ab dem 1. November 2008 bleibt weiterhin ungesichert.

Wie durch ein Wunder hat die Naumburger Straßenbahn bisher alle Gefährdungen und Versuche einer definitiven Stilllegung überstanden. Sie ist heute das letzte funktionsfähige Beispiel eines Straßenbahnbetriebs in einer deutschen Kleinstadt. Trassierung und Linienführung am Rande der fast vollständig erhaltenen, hervorragend sanierten Altstadt vermitteln den Eindruck der Zeit um 1900. Die im Originalzustand vorhandenen Fahrzeuge der Typen „Gotha“ aus den 1950er Jahren und „Reko“ aus den 1970er Jahren zeigen die Optik der Nachkriegszeit. Beide Fahrzeugtypen wurden in der DDR erbaut und stehen anderswo kaum mehr im Einsatz. Dementsprechend schwierig gestaltet sich der Unterhalt, besonders das Beschaffen von Ersatzteilen.

Die Geschichte des Wiedererstehens eines Teils der Naumburger Ringbahn hat der Stadt Naumburg sehr viel Sympathie eingetragen, sie ist ein ganz besonderes Beispiel bürgerschaftlichen Engagements geworden. Mit dem täglichen Betrieb trägt sie heute mit dazu bei, den Verkehr in der Stadt Naumburg umweltverträglich zu gestalten. Die sieben Mitarbeiter und die vielen Mitglieder des Vereins „Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V.“ setzen sich mit vollem Elan für Betrieb und Unterhalt der Anlagen und Fahrzeuge ein. Und sowohl Touristen als auch Naumburger freuen sich über das lebendige technisch-kulturhistorische Denkmal. Es soll auch weiterhin so lebendig bleiben wie heute, auch ab dem 1. November 2008 …

Weitere Informationen:

Naumburger Straßenbahn GmbH: www.naumburger-strassenbahn.de, Tel. 03445 70 30 02 und Verein Nahverkehrsfreunde Naumburg-Jena e.V.: www.ringbahn-naumburg.de

Zu Fuß zur Schule? – Aber sicher

Michael Schmiedel

Die Sommerferien sind zu Ende und der „Ernst des Lebens“ hat für viele Schüler in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wieder begonnen. Doch nicht nur deswegen ist in den letzten Wochen erneut eine Diskussion entbrannt, wie es um die Sicherheit der Kinder bestellt ist, wenn sie alleine unterwegs sind. Etliche Eltern gehen mittlerweile so weit, dass sie ihre Kinder jeden Tag mit dem Auto zur Schule bringen. Aber: Sind dadurch die Kinder besser geschützt? Und: Wie sinnvoll und ökologisch ist es, seine Kinder über kurze Strecken mit dem Auto zu befördern?

Laut statistischem Landesamt verunglückten 2007 in Sachsen 1.203 Kinder bis 14 Jahre im Straßenverkehr, vier von ihnen tödlich. Jeweils rund 300 waren entweder zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs. Knapp 500 Unfälle betrafen allerdings Kinder im Auto. Hauptverursacher der Unfälle waren die Kinder nur bei rund einem Viertel der Fälle.

Bei allen Bedenken um die Sicherheit der Kinder sollten Eltern deshalb nicht übervorsichtig sein. Dies rät auch Kai von Klitzing, Leiter der Leipziger Uniklinik für Psychiatrie, in einem Interview mit der Leipziger Volkszeitung vom 20. August. Dort ermutigt er die Eltern, den Kindern Möglichkeiten zu geben, eigene Erfahrungen zu sammeln, um in bestimmten kritischen Situationen selbstständig handeln zu können. Kinder sollten, mit Unterstützung der Eltern und der Schulen, frühzeitig lernen, selbstständig kleine Wege zu gehen.

Die Idee, Kinder möglichst früh zur Selbstständigkeit und Verantwortung im Straßenverkehr zu erziehen, findet sich auch in den Programmen zur Verkehrssicherheit des VCD. Vor allem die Aktionswoche „Zu Fuß zur Schule“, die der VCD zusammen mit dem deutschen Kinderhilfswerk veranstaltet und die auch in diesem Jahr vom 22. bis 28. September stattfindet, soll Eltern und Schüler dazu ermuntern, den Schulweg ohne Auto zurückzulegen (www.zu-fuss-zur-schule.de). Wichtig ist dabei vor allem die Vorbildfunktion der Eltern. Zudem gilt es, mit den Kindern die Verkehrsregeln zu üben und mit ihnen den Schulweg auch gemeinsam zu „trainieren“. Dabei ist es auch wichtig, zu erklären, wie man sich gegenüber Fremden verhalten soll, z. B. sich nicht mitnehmen zu lassen.

Schließlich ist die Fortbewegung zu Fuß viel gesünder als Auto fahren. Körperliche Bewegung hält nicht nur fit und fördert das Lernen, der Weg zur Schule ist auch ein Erlebnisweg, auf dem die Kinder für eine Weile unter sich sind, wichtige Erfahrungen sammeln und Freundschaften knüpfen, besonders wenn sie gemeinsam unterwegs sind. Außerdem sparen Eltern Zeit und Kosten für Hol- und Bringdienste und tragen somit zur Reduzierung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen bei.

Der „Ernst des Lebens“ beginnt nicht erst im Klassenzimmer. Schon auf dem Schulweg können Kinder spielend lernen, sich als verantwortungsbewusste Verkehrsteilnehmer zu verhalten, sie können ihre Umgebung kennen lernen und schonen zusätzlich noch die Umwelt. Zu Fuß zu Schule also, und nicht im Auto.

Motorsense für Unstrutbahn

Die Interessengemeinschaft „Unstrutbahn“ erhielt kürzlich aus den Händen des Thüringer Verkehrsministers Gerold Wucherpfennig einen Rasentrimmer, um deren Bemühungen um die Freihaltung der Strecke zu unterstützen. Dieses Geschenk besitzt eine bizarre Note, wurde doch der Verkehr auf dem in Thüringen liegenden Teil der Strecke von seinem Vorgänger Andreas Trautvetter vor nicht all zu langer Zeit abbestellt.

Trotz des eigenartig anmutenden Geschenkes kann Thomas Müller von der IG „Unstrutbahn“ der Situation auch Positives abgewinnen: der Freistaat gehe einen ersten Schritt auf die engagierten Bahnfreunde zu, in dem er mit der Übergabe von Lottomittel die Anschaffung von Rasenmähern, Motorsensen und Kettensägen zum Freihalten der Trasse ermöglicht. Deren Ziel ist es, die Strecke von Artern bis Nebra als Teil einer Touristenbahn zu entwickeln, welche Sehenswürdigkeiten wie die Arche Nebra oder die Modellbahn in Wiehe erschließt (NEUE WEGE berichtete).

Das Konzept der IG „Unstrutbahn“, welches innerhalb mehrerer Jahre die bislang gelegentlichen Sonderfahrten bis hin zum regelmäßigen Sonntagsbetrieb mit historischen Fahrzeugen steigern soll, benötigt jedoch die finanzielle Unterstützung des Freistaates. Durch die Deutsche Regionaleisenbahn, welche die Strecke von der Deutschen Bahn übernommen hat, würde für den Fahrbetrieb auf Grund betrieblicher Vereinfachungen mit geringeren laufenden Kosten realisieren können.

Das Thüringer Wirtschaftsministerium bezeichnete das Projekt als sinnvoll und könnte sich eine Förderung aus dem landeseigenen Touristikprogramm vorstellen.

IHK Ostthüringen pro Höllentalbahn

Auch die IHK Ostthüringen fordert die Chance auf kurze Transportwege für Industrie und Tourismus auf der bayerisch-thüringischen Strecke nicht zu vergeben.

IHK-Hauptgeschäftsführer Peter Höhne plädiert, auch vor dem Hintergrund der Kostenexplosion in der Logistik-Branche, für die Wiederbelebung der Höllentalbahn. „Der rund sechs Kilometer lange Streckabschnitt zwischen Blankenstein und Marxgrün, von dem gerade Mal 500 Meter auf Thüringer Seite liegen, könnte erheblich zur Entlastung der Straße in der Region beitragen“, sagt der IHK-Chef. Er stellt sich damit hinter die Forderung der dort ansässigen Firmen nach Verbesserung der Eisenbahnanbindung der Region. Wöchentlich über 50 Lkw- und 16 Waggon-Ladungen Holzprodukte, vor allem Zellstoff, gehen aus dem Raum Ebersdorf-Friesau-Blankenstein-Ullersreuth allein nach Süd- und Süd-Ost-Europa. „Die Höllentalbahn verkürzt die Schienenverbindung nach Süden um rund 160 Kilometer, da der bisherige Umweg über Saalfeld wegfällt. Außerdem wird eine direkte Anbindung per Bahn an den Containerterminal in Hof erreicht.“ Damit wäre die Bahn eine wesentlich attraktivere Alternative für Firmen, so Höhne. Er rechnet damit, dass rund die Hälfte der bisherigen Lkw-Transporte auf die Schiene verlagert würde. Das sei eine deutliche Entlastung der Straßen. Auch für den Personenverkehr und für den Tourismus würden positive Effekte erzielt werden können, ist sich Peter Höhne sicher.

Fällt eine endgültige Entscheidung gegen die Höllentalbahn, würde eine Chance vertan werden. Wenn es gelingt, den Ausbau wirtschaftsverträglich zu gestalten, profitieren alle Seiten. Die Unternehmen sparen durch die günstigere Bahnverbindung Kosten und Transportzeiten. Die Umwelt und das ohnehin stark belastete Straßennetz profitieren durch die Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene ebenfalls.

Ökorallye in Ohrdruf

Am 12. Juli fand in Ohrdruf eine Rallye statt, bei der erstmals nicht die niedrigste Zeit, sondern der niedrigste Spritverbrauch zum Sieg führte. Bei einer zeitgleich stattfindenden Unterschriftensammlung ging es darum, gegen die hohen Spritpreise und für die Wiedereinführung der Pendlerpauschale einzutreten. Ort des Geschehens war eine südlich außerhalb des Ortes gelegene Tankstelle.

Der VCD hatte zusammen mit der AG Nachhaltigkeit einen Gemeinschaftsstand. Mit einem Zeitungsartikel zu den Spritpreisen wurden Alternativen zum eigenen Auto beworben. Sieger der Sprit-spar-Rallye war erstaunlicherweise nicht ein Kleinwagen, sondern einer der größeren Familienkutschen. Als Siegesprämie wurde ein Pokal überreicht, für die anderen gab es Urkunden.

VCD-Infostand beim Tag der offenen Tür des GVB in Gera

Vor 10 Jahren konnte der Geraer Verkehrsbetrieb (GVB) seinen neuen Betriebshof im Süden Geras einweihen. Aus diesem Grund hatte das Nahverkehrsunternehmen, das in Gera mit Bussen und Straßenbahnen für Bewegung sorgt, am 12. Juli 2008 zum „Tag der offenen Tür“ geladen. Mit dabei war auch die Ortsgruppe Gera des VCD, die mit einem Stand über den VCD und seine Aktivitäten informieren wollte.

Nach Angaben des Veranstalters kamen Tausende Besucher und konnten Einblick in die Fahrzeugtechnik und die Werkstätten nehmen, sich über das Stadtbahnprogramm informieren oder das Rahmenprogramm genießen. Aus Sicht des VCD bleibt festzuhalten, dass der überwiegende Teil der Besucher, die den Weg zum Infostand fanden, bisher nichts vom VCD gehört hat bzw. die ökologische Alternative zu den Automobilclubs gar nicht kennt. Ausgestattet mit zahlreichen Publikationen konnten die Vertreter der Ortsgruppe manche Informationen überbringen und beispielsweise die druckfrische Broschüre mit den „Tipps für Reisende“ der Schlichtungsstelle Mobilität verteilen.

Bei zukünftigen Infoständen wird die Ortsgruppe Gera ein stärkeres Augenmerk auf die Vorstellung ihrer zahlreichen Aktivitäten vor Ort legen, um so vielleicht auch manchen Interessierten für eine Unterstützung oder gar eine Mitgliedschaft im VCD begeistern zu können. Zudem wird die Geraer Ortsgruppe in der nächsten Zeit ihr Engage-

ment weiter ausbauen, damit der VCD in Gera nicht nur bei den öffentlichen Stellen (z. B. Stadtverwaltung und GVB) wahrgenommen wird.

120 Jahre Ilmtalbahn

Die Bahnlinie Weimar–Bad Berka–Kranichfeld kann Mitte Oktober den 120. Jahrestag ihrer Eröffnung begehen. Denn am 14. Oktober 1888 wurde die Bahnlinie mit Eröffnung des Abschnitts Tannroda–Kranichfeld vollendet. Bereits ein Jahr zuvor war der Abschnitt Weimar–Tannroda mit dem Abzweig (Bad) Berka–Blankenhain in Betrieb gegangen. Letzterer existierte fahrplantechnisch nur bis 1966. Betriebliche Besonderheit war das „Stürzen" der Züge in Richtung Blankenhain. Geografische Bedingungen zwangen in (Bad) Berka zur Anlage eines Keilbahnhofs, wobei der Abzweig nach Blankenhain im südlichen Bahnhofsteil lag. In Folge dessen wurde dieses Manöver erst notwendig, da der Zuglauf Weimar – Blankenhain den größeren Bedarf aufwies. Anstelle des Bahnsteigs in Richtung Blankenhain befindet sich heute der Busbahnhof von Bad Berka.

Ein zweifelhaftes Kapitel waren in jüngster Zeit die beiden Zugunfälle bei Holzdorf, was eine Diskussion über die Sicherheit des Zugleitbetriebs auf Nebenbahnen auslöste. Betrieblich gibt es die Kreuzungsbahnhöfe Weimar-Berkaer Bahnhof, Holzdorf und Bad Berka. Dadurch kann die Ilmtalbahn im Stundentakt mit Verdichtern befahren werden. Ansonsten sind alle weiteren Bahnhöfe bei einer vor ein paar Jahren erfolgten Streckenerneuerung ESTW-freundlich optimiert worden.

Bahn lockt mit Startgutschrift

Wer vom 1.8. bis 10.10.2008 sein DB- oder Verbund-Abo in Sachsen, Sachsen-Anhalt oder Thüringen abschließt, erhält einen 35-Euro-Reisegutschein als Startguthaben gratis dazu. Alles weitere unter www.bahn.de/clever-pendeln.

Nach Redaktionsschluss:

VCD kritisiert Preiserhöhung bei der DB

Höhere Fahrpreise, teurere Bahncards und eine neue Extra-Gebühr von 2,50 Euro für Fernzugtickets am Schalter: Bahnkunden in Deutschland müssen vom 14. Dezember an deutlich tiefer in die Tasche greifen. Um 3,9 Prozent werden Fahrscheine und Zeitkarten im Schnitt teurer, teilte die Deutsche Bahn mit. Bahncards kosten durchschnittlich 3,6 Prozent mehr.

Der VCD wirft der Bahn einen falschen Weg vor: Neue Kunden, die wegen der hohen Benzinpreise vom Auto in die Züge umgestiegen seien, dürften nicht verprellt werden. Der persönliche Service muss an erster Stelle stehen, kostet nun aber durch den neuen Zuschlag mehr. Viele Kunden können zudem nicht gut mit Automaten umgehen oder hätten keinen Internetzugang.

Empfehlen Sie jetzt den Wechsel zum VCD!

Mitglied im VCD zu sein heißt auch, sich zu verkehrspolitischen Zielen zu bekennen!

Autoclubs sind gegen allgemeine Tempolimits und wollen weiteren Straßenbau – der VCD will **ein Tempolimit von maximal 120 km/h** auch auf Autobahnen und setzt auf mehr Angebote auf der Schiene statt auf neue Straßen. Was wollen Ihre Bekannten, Freunde und Kollegen für eine Verkehrspolitik? Wem zahlen sie Ihre Beiträge?

Wenn Sie im Bekanntenkreis noch nach den richtigen Argumenten für einen Beitritt suchen: Für überzeugte **Bahnfahrer** ist es z. B. gut zu wissen, dass der VCD seinerzeit die Einführung der BahnCard durchgesetzt hat und heute die Kunden des Nahverkehrs in zahlreichen Fahrgastbeiräten vertritt (z. B. DB Regio Sachsen, Verkehrsverbund Mittelsachsen, GVB in Gera, HAVAG in Halle, LVB in Leipzig) – für Streitigkeiten im Fernverkehr betreibt er bundesweit die Schlichtungsstelle Mobilität. So können VCD-Mitglieder ihre Interessen wirksamer vertreten. Und im Bereich des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds gibt es für VCD-Mitglieder demnächst ermäßigte Jobtickets (siehe S. 3)

Wer auf **Fahrrad** oder **Car-Sharing** setzt, wird sich über unsere regionalen Kooperationspartner freuen, die VCD-Mitgliedern Ermäßigungen einräumen. Näheres hierzu erfahren Sie von der Landesgeschäftsstelle aktuell auf Anfrage.

Und wer auch heute auf seinen **Pkw** nicht verzichten kann, kann vom Autoclub zum VCD wechseln. Beim Stromanbieter liegt der Wechsel längst im Trend, beim Verkehrsclub ist das ebenso gut ohne Nachteile möglich. Alles, was an Pannendienst oder Kfz-Versicherung benötigt wird, finden Sie beim VCD im Internet unter www.vcd-service.de.

Dort sehen Sie auch, dass es nicht nur für Autofahrer **Service-Angebote** gibt: Hausratsversicherung mit Fahrradversicherung, Auslands-Krankenversicherung, Fußgänger-Rechtsschutz oder Schutzbriefe für Radfahrer: Der VCD bietet allen umweltbewussten Verkehrsteilnehmern den passenden Service.

Genug Gründe also, einen guten Vorsatz in die Tat umzusetzen und auch in der Verkehrspolitik auf Klimaschutz und sozial verträgliche Geschwindigkeiten zu setzen!

Hat sich das in Ihrem Bekanntenkreis schon alles herumgesprochen? Falls nein – das Beitreten geht auch ganz leicht im Internet unter: **www.vcd.org/elbe-saale/mitglied/antrag**

Wir freuen uns auf Zuwachs!

www.vcd.org

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.
Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel.: 0341 2155535, Fax: 0341 2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org
www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16 – 19 Uhr und
donnerstags 10 – 12 Uhr
Büroleitung: Dorothee Schardt
Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19
01157 Dresden, Tel.: 0351 4218528
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org
Gestaltung der Internetseite:
Steffen Eichler, Gera, E-Mail: elsa-web@vcd.org

VCD-Bundesverband
Kontakt: Kochstraße 27, 10969 Berlin
Tel.: 030 280351-0, Fax: 030 280351-10
www.vcd.org

Unsere Kontakte vor Ort

Sachsen

Kreise Bautzen/Görlitz (ehem. Löbau-Zittau u.a.):
Kontakt: Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592 369361
E-Mail: Ebersbach.uwv@t-online.de

Ortsgruppe Chemnitz
Kontakt: Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel.: 0371 4012426
E-Mail: VCD-Chemnitz@nietzel.de

Ortsgruppe Dresden
Kontakt: Karsten Imbrock, Dresden, Tel.: 0351 4218528,
E-Mail: familie.imbrock@web.de
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 18:30 Uhr im
Komm-Büro, Umweltzentrum, Schützengasse 18,
01067 Dresden, Tel.: 03 51 4943-316,
E-Mail: dresden@vcd.org

Ortsgruppe Leipzig
Kontakt: Matthias Reichmuth, Leipzig
Tel.: 0341 9125857
E-Mail: Reichmuth.Scheibe@web.de
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag
im Monat (außer Dezember), 18.30 Uhr
(im VCD-Büro, vgl. Landesgeschäftsstelle)

Kreis Leipzig (ehem. Leipziger Land und Muldentalkreis):
Treffen: Hans-Martin Schlegel, Zwenkau
Tel.: 034203 44840
E-Mail: hms@brasil-recife.de

Kreis Meißen
Treffen: Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 0351 8306035
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

Kreis Mittelsachsen (ehem. Freiberg, Döbeln, Mittweida):
Kontakt: Dr. Elke Richert, Freiberg, Tel.: 03731 212521
E-Mail: Richert@ioez.tu-freiberg.de

Kreis Nordsachsen (ehem. Delitzsch und Torgau-Oschatz):
Kontakt: Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207 41506,
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Sächsische Schweiz/Osterzgebirge (ehem. Weißeritzkreis):
Kontakt: Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde
Tel. 03504 618585, E-Mail: jens.grueneliga@web.de

Sachsen-Anhalt

Altmarkkreis Salzwedel
Kontakt: Eva Stützel, Bandau-Sieben Linden
Tel.: 039000 90875 (p.), 039000 51237 (d.)
E-Mail: eva.st@siebenlinden.de

Kreis Anhalt-Bitterfeld
Kontakt: Christian Zschieschang, Köthen
Tel.: 03496 405227, E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Burgenlandkreis
Kontakt: Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445 772894
E-Mail: juereuter@t-online.de

Kreis Harz
Kontakt: Peter Lehmann, Wernigerode, Tel: 03943 602440
E-Mail: Lehmann.Peter@gmx.net

Dessau
Kontakt: Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340 6614082
E-Mail: kathrin.werner2610@gmx.de

Ortsgruppe Halle (Saale)
Kontakt: Matthias Albrecht, über teilAuto Halle (S.)
Tel.: 0345 29297-70, E-Mail: vcd-Halle@teilAuto.net
Treffen: jeden 3. Montag im Monat, 19.00 Uhr im
teilAuto-Stadtbüro, Scharrenstraße 9, 06108 Halle

Ortsgruppe Magdeburg
Kontakt: Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391 5570207
E-Mail: Dirk.Polzin@gmx.de

Kreis Wittenberg
Kontakt: Michael Schicketanz, Zahna, Tel.: 034924 20207
E-Mail: schicketanz@freenet.de

Thüringen

Ortsgruppe Erfurt
Kontakt Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0361 4212781
E-Mail: r.kuke@online.de
Treffen: jeden 2. Dienstag im Monat, 20 Uhr
neu: im „Double B“, Marbacher Gasse

Ortsgruppe Gera
Kontakt: Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365 8311338
E-Mail: vcd-gera@arcor.de
Treffen: jeden 2. Montag im Monat, 20 Uhr
im „Podium“, Schloßstraße 1

Jena
Kontakt: Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641 221747
E-Mail: UKapell@gmx.de

Kreis Saalfeld-Rudolstadt
Kontakt: Dr. Kerstin Bergmann, Rudolstadt.
Tel.: 03672 410181, E-Mail: k.b.rud@web.de

Vermissen Sie eine Kontaktadresse für Ihren Landkreis oder in Ihrer Stadt?

Dann setzen Sie sich bitte mit unserem VCD-Büro (0341/215 55 35) oder mit Matthias Reichmuth (0341/9 12 58 57) in Verbindung, vielleicht können wir Ihnen weiterhelfen!

Impressum:
Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Bankverbindungen: Geschäftskonto: Kontonummer 574 7376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97; Spendenkonto: Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.
Erscheinungsweise: dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage: 2000 Stück
Redaktion: Jens Schneider (Leitung), Harald Lindner, Matthias Reichmuth, Jana Fischer, Christian Zschieschang. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig
Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Redaktionsschluss der Ausgabe 1/2009 ist der 12.12.2008, Ausgabe erscheint am 19.1.2009
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351 4519309 oder 0172 9226750, Fax: 0351 3237013, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Schneider, Naumburger Straßenbahn (2), + privat, Fichtelgbirge (2)

Das Sind die Bringer!

Alle Ziele im MDV-Fahrtenplaner
unter **www.mdv.de**

www.heimrich-hannot.de

In Mitteldeutschland
gilt Ihr Verbundticket für

Zug Tram BUS

MDV
Einfacher fahr'n