VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

3 | 2010

Mit dem Fahrrad im Nahverkehr der Bahn

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

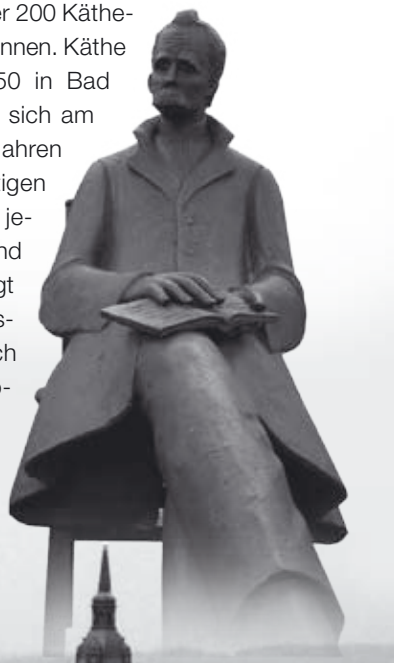
Mitglieder erhalten 3mal jährlich **NEUE WEGE** und bundesweit 6mal jährlich die Zeitschrift **FAIRKEHR**

Wein- und Baukultur im sonnigen Süden

An den Uferhängen von Saale und Unstrut, die sich im Süden Sachsen-Anhalts verschlungen durch die Landschaft winden, erstreckt sich auf etwa 650 Hektar eines der kleinsten Weinanbaugebiete Europas. Jedoch nicht nur die Natur und ihre Früchte in dieser etwa seit tausend Jahren bestehenden Kulturlandschaft wollen wir dieses Mal auf einem Zweitagestrip entdecken. Dazu starten wir am frühen Nachmittag in Naumburg, das Sie bequem mit einem Länderticket für 28 Euro in einer Fünfergruppe erreichen. Die ehemalige Modellstadt für Stadtsanierung lockt idyllisch an der Unstrut gelegen allein schon mit ihren historischen Attraktionen wie dem Dom St. Peter und Paul oder der liebevoll restaurierten Altstadt. Derzeit empfiehlt sich jedoch auch auf dem so genannten „Naumburger Rundweg“ die Stätten der Internationalen Bauausstellung 2010 zu besuchen, welche sich noch bis Mitte Oktober unter dem Motto „Bürger bilden Städte – Städte bilden Bürger“ vorstellen. (www.iba-stadtumbau.de) Die allesamt als Lernorte für baukulturelle Bildung konzipierten Einrichtungen sollen das „Engagement für und die Verbundenheit zur Stadt zu stärken“, wie es als Ziel im IBA-Projekt definiert ist. So wird direkt neben dem weithin sichtbaren Dom, der aktuell Mittelpunkt einer Landesausstellung (www.naumburgermeister.eu) zum namentlich unbekannten Erbauer seines berühmten Westchores mit den Stifterfiguren ist, eine so genannte Dombauhütte zur Vermittlung traditioneller Arbeitstechniken des Naumburger Meisters entstehen. Während hier das Angebot auf Kinder ausgerichtet sein wird, will das Architektur- und Umwelthaus in der Wenzelgasse 7–9 auch Lehrer, Studenten oder Fachtouristen zur Auseinandersetzung mit Baukultur und umweltorientierter Stadtgestaltung einladen. Das barocke Gebäude soll durch seine künftige Nutzung als multifunktionale Begegnungsstätte mit Café und Umweltladen dem Quartier einen neuen Entwicklungsimpuls geben, ebenso wie der auf der Nachbarbrache in Kooperation mit der Lebenshilfe e. V. entstehende integrative Wohnkomplex. Baulücken, die wie in der Jakobsgasse einer Minigolfanlage als Zwischennutzung Raum bieten, sind in Naumburg ebenso Thema der IBA 2010 wie leer stehende Gebäude. So machen rote Plakate an leer stehenden Häusern mit dem Schriftzug „Dieses Haus will leben“ auf erwerbbare günstige Immobilien aufmerksam, für die bei der Stadt Exposés mit Grundrissen und Nutzungsvorschlägen erhältlich sind. Ein weiteres Projekt, welches in diesen Tagen fertig gestellt wird, erreichen Sie wenige Gehminuten weiter im Weingarten 18. Dort entstand ein Nietzsche-Dokumentationszentrum, welches aufgrund seiner Architektur unbedingt besucht werden sollte. Zum Abschluss unseres Naumburgaufenthalts sollten Sie eine Fahrt mit der Wilden Zicke, der einst europaweit einzigen Ringbahn, machen.

Im Licht der Vormittagssonne des nächsten Tages lassen wir die Stadt Richtung Westen über die Kösener Straße gemütlichen Schrittes hinter uns und tauchen über die Brücke Am Anger ein in die Idylle des Saaletals. Wir laufen rechtssaalisch entlang der beeindruckenden Uferhänge flussaufwärts und erreichen bald eine Fußgängerbrücke, auf deren anderer Seite das Fischhaus zu einem Zwischenstopp einlädt, zum Beispiel auf der dazugehörigen Saaleterasse, wo auch mit dem Boot angelegt werden könnte. Unser Ziel des zweiten Tages, Bad Kösen, das schon Fontane und Liszt wegen seines Kurangebots gern besuchten, ist von hier aus nur noch etwa eine gute Spazierstunde entfernt. Sollten Sie lieber noch ein Weilchen länger in der Natur umher streichen wollen, bietet sich mit dem Landesweingut Kloster Pforta bereits auf halber Strecke nach Bad Kösen die nächste Gelegenheit für einen Halt. Die Zisterzienser gründeten das Kloster im frühen 12. Jahrhundert und bauten seither Weine in der Region an. Die erste Weinlage war der unweit des Klosters gelegene Pfortenser Köppelsberg, der noch immer als Weinhang genutzt wird. Die köstlichen Sorten der Region können im Übrigen jeden Sonnabend 15.30 Uhr probiert werden. Und die Genießer unter Ihnen kommen bei den Spezialangeboten des Weingutes u. a. am 2. Oktober auf ihre Kosten, wo gemeinsam mit einem regionalen Käsehandel Käsesorten und passende Weine probiert, die Weinberge besichtigt und ein Blick in das Weinarchiv gewagt werden kann. (www.kloster-pforta.de)

Nach diesem Genuss geht es weiter flussaufwärts entlang der Weinberge bis Bad Kösen, wo aufgrund des vielfältigen Kurangebots nicht nur Erholungswillige auf ihre Kosten kommen. (www.badkoesen.de) Für die eher Kindgebliebenen unter Ihnen lohnt sich zum Beispiel ein Besuch der Kunsthalle, wo über 200 Käthe-Kruse-Puppen bestaunt werden können. Käthe Kruses zwischen 1912 und 1950 in Bad Kösen ansässige Manufaktur hat sich am hiesigen Standort seit den 60er Jahren auf die Herstellung von hochwertigen Plüschtieren umgestellt, welche jeden zweiten und vierten Sonnabend im Monat um 14.00 Uhr besichtigt werden kann. Dem Technikinteressenten sei stattdessen ein Besuch des Kurparks und der Saline empfohlen. Die dortigen technischen Denkmale, bestehend aus Gradierwerk, Solschacht, Kunstgestänge und Radhaus, sind einmalig in Europa.



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

Im Trend ...

ist das Fahrradfahren schon seit längerer Zeit wieder. Die Industrie und kleine Manufakturen produzieren Räder für jede Gelegenheit und in vielfältigster Form. Mit dem Fahrrad auf Arbeit zu kommen, ist heute für eine wachsende Zahl von Menschen wichtiger denn je: Bewegung gleicht aus, ist ein gutes Mittel gegen Stress und zudem preisgünstig. Auch im Urlaub wird immer mehr Deutschen das Rad ein wichtiger Begleiter, nicht mehr nur auf dem Autodach, sondern öfter auch auf Langstreckentouren.

Ob Berufsverkehr oder Urlaub: wer es weiter hat und die Bahn nutzen will, kann in unserer Region vielerorts das verlockende Angebot nutzen, sein Rad im Nahverkehr kostenlos transportieren zu lassen. Die Tourismusbranche hat dies auch entdeckt und füttert ihre Onlineangebote mit dieser Offerte. Im realen Leben sieht dies jedoch manchmal anders aus, wie Sie in diesem Heft lesen können.

Die Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel wurde in den letzten Jahren umfangreich gefördert, eine Reihe guter Beispiele sind entstanden. Wie gerade ein solcher Verknüpfungspunkt zwischen Eisenbahn, Bus und Straßenbahn dem umweltweltfreundlichsten Verkehrsmittel Fahrrad im Wege steht, erfahren Sie in einem Bericht aus Erfurt, wo die DB ihr größtes Bahnhofsprojekt der letzten Jahre vollendete.

Der Blick unserer Ausgabe richtet sich ganz bewusst auf die Region. Dies soll auch künftig so bleiben. Die Redaktionsmannschaft der NEUE WEGE hat sich verstärkt und will intensiver interessante Themen aus Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen aufgreifen. Wie immer freuen wir uns auf Ihre Hinweis und Anregungen, Themen nachzugehen.

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 6	Fahrrad
Seite 8	Bahn
Seite 9	Regional
Seite 11	Lokale Ansprechpartner des VCD

Titelbild: Wer zeitig am Zug ist, findet Platz für sein Rad wie hier im Regionalexpreß nach Dresden im Leipziger Hauptbahnhof.
(Foto: Matthias Reichmuth)

Einladung zum VCD-Elbe-Saale-Treffen

Zum dritten Mal veranstaltet der VCD-Landesverband Elbe-Saale ein Aktiventreffen.
Drei Themenfelder werden von den Arbeitsgruppen vorbereitet, die sich bei der letzten Jahreshauptversammlung in Freiberg zusammengefunden haben:
Fernverkehr der Bahn – dazu referiert der Fahrplanexperte Dirk Bräuer
„Träger öffentlicher Belange“ – was würde diese Rolle für den VCD bedeuten?
Spender, Sponsoren, Inserenten – neue Säulen der **Vereinsfinanzierung**
Darüber hinaus ermöglichen zwei offene Runden das Einbringen eigener Ideen.

für wen:	für alle, die im VCD Elbe-Saale aktiv sind oder es gerne werden wollen
Zeit:	Samstag, 30. 10. 2010, 10.30–15.30 Uhr
Ort:	VCD-Landesgeschäftsstelle Grünewaldstraße 19 04103 Leipzig
Teilnahme:	Kostenfrei, Essensspenden willkommen
Anmeldung:	bitte bis Do 21.10. 2010 im VCD-Büro (0341.2155535 oder elbe-saale@vcd.org)

VORSTAND 2011–2013

Der VCD-Landesverband Elbe-Saale wird im Frühjahr 2011 den Vorstand für die nächsten beiden Jahre wählen. Da nicht alle aktuellen Vorstandsmitglieder wieder kandidieren und die Mitgliederversammlung auch eine echte demokratische Auswahl haben sollte, beginnen wir schon jetzt mit der Suche nach Kandidatinnen und Kandidaten.

Frauen und Männer, unterschiedliche Regionen und unterschiedliche berufliche Hintergründe sollten sich wieder zu einem gut funktionierenden Gremium ergänzen. Der aktuelle Vorstand wird einige Personen selbst ansprechen, aber die meisten Mitglieder unserer drei Bundesländer kennen wir nicht persönlich. Wie bisher soll der Vorstand aus einem/einer Vorsitzenden, zwei Stellvertretern, einem Schatzmeister (oder einer Schatzmeisterin) und drei weiteren Mitgliedern bestehen, die den VCD Elbe-Saale durch die beiden nächsten Jahre steuern. Falls Sie sich für ein Amt interessieren, um damit die Ziele des VCD in unseren Bundesländern voranzubringen, brauchen Sie nur etwas Freude an dieser Tätigkeit und regelmäßig etwas Zeit für dieses Ehrenamt.

Anfallende Reisekosten zu den ca. alle 6 Wochen statt findenden Vorstandstreffen werden erstattet. Auf Seite 11 finden Sie Kontaktdaten der aktuellen Vorstandsmitglieder. Zögern Sie nicht, Kontakt mit uns aufzunehmen, wenn Sie noch unsicher sind, ob die Mitwirkung im Vorstand für Sie in Frage kommt.

MAGAZIN

Radroutenplaner Thüringen im Internet

Ab sofort können sich Radtouristen im Internet über das Radwegenetz, dessen Nutzung und vieles mehr kundig machen. Unter www.radroutenplaner.thueringen.de hat der Freistaat eine Informationsplattform aufgebaut, die als Kompass durch das 12.000 km lange Radwegenetz im Land dienen soll. Es liefert Angaben zu Streckenführungen und -längen, Fahrzeiten sowie Steigungen, verbunden mit Hinweisen zu kulturellen und touristischen Attraktionen. Auf Grund der Verknüpfung mit den Fahrplänen der Verkehrsträger lassen sich Touren kombinieren. Dazu gibt es Angaben zu Bahnhöfen, Fahrradstellplätzen, Fahrplanauskünften und Fahrplanrechnern für die Nutzung des Hoppertickets. Das Angebot ist so angelegt, dass es die Tour von jeder „Haustür“ aus planen kann.

Studie des Umweltbundesamt sieht Baustopp für Erfurt-Ebensfeld als Option

In einer vom Bundesumweltamt beauftragten Studie zum Schienennetz 2025/2030 kommt die renommierte Beratungsgesellschaft KCW zum Schluss, dass ein Abbruch des Projektes verkehrspolitisch-betrieblich die bestmögliche Handlungsoption sei. „Auch zwei Milliarden Euro „versunkene Baukosten“ sind aus ökonomischer Sicht kein Argument, weiter „gutes Geld“ zu investieren, wenn das Projekt keinen akzeptablen Nutzen stiftet und wegen seiner hohen Mittelabschöpfung die Beseitigung echter Engpässe im Bundesgebiet um Jahre hinauszögert. Aus politökonomischem Blickwinkel erscheint die vorzeitige Beendigung jedoch nicht mehr realistisch, weil mehrere Bundesländer und der Bund sich über einen langen Zeitraum für die Strecke verkämpft haben und die Politik fürchtet, dass eine Vielzahl von Bauruinen in der Öffentlichkeit ein negatives Bild verursache. Ist ein Projekt nicht mehr reversibel, muss auf der nachgelagerten Ebene das Augenmerk nunmehr darauf gelegt werden, auf der Basis der geltenden Entwurfs- und Genehmigungsplanung noch Optimierungspotenziale zu suchen und auszuschöpfen. Da noch größere Streckenabschnitte nahezu gar nicht angefasst wurden, ist dies grundsätzlich möglich.“

Hinsichtlich der notwendigen Auslastung einer Neubaustrecke konstatiert KCW: „Die laufende Neubewertung der Schienenprojekte des Bedarfsplanes muss sich auf das verkehrliche Kriterium des Trassenzugewinns konzentrieren. Aus- und Neubaustrecken sind von vornherein auszusondern, die in der Endnutzung nicht mindestens 80 Zugtrassen für den SGV (pro Richtung und Tag) vorsehen. Projekte, die den SGV nicht maßgeblich voranbringen, sind zurückzustellen bzw. auf seine Belange hin umzuplanen. Konzeptionell falsch und daher auszusortieren sind z. B. die NBS Wendlingen – Ulm oder die Y-Trasse, die beide noch reversibel sind. Auch die VDE-Projekte 8.1/8.2 Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig zielen mit Ausnahme von Einzelmaßnahmen im Abschnitt Ebensfeld – Nürnberg (z. B. Güterzugtunnel Fürth) am verkehrlichen Bedarf vorbei. Aus politischen Gründen können diese Vorhaben jedoch nicht mehr qualifiziert abgebrochen werden.“

Das Argument der Unwirtschaftlichkeit auf Grund der schlechten Eignung für den Güterverkehr in Folge der Standzeiten bei Überholung für Güterzüge, des Tempolimits in einröhrigen Tunneln sowie der zu erwartenden hohen Trassenpreise ist nicht neu. Auch der Hinweis, dass die durchquerten Regionen deutlich dünner besiedelt sind als der Ostthüringer bzw. Westsächsische Raum, wurde bereits vor Jahren durch das Verkehrsplanungsbüro Vieregg-Rössler-Böhm gegeben.

Der Baustopp wurde für den Teilabschnitt Erfurt-Ebensfeld auch von den Thüringer Grünen und der Linksfaktion im Landtag gefordert. Thüringens Verkehrsminister Carius verlangte ein Ende der Debatte und verweist auf Wirtschaftlichkeitsprüfungen der EU zum Projekt. Mit der Aussage der vom Bundesumweltamt beauftragten Studie hat erstmals eine Bundesbehörde die Wirtschaftlichkeit des Projektes öffentlich in Frage gestellt.

http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/4005.pdf

Wenig Platz für viele Räder? Fahrradtransport im Nahverkehr der Bahn

Jens Schneider

Immer wieder das gleiche Bild: Erreicht ein Regionalexpress in Richtung Erfurt zu guten Reisezeiten den Bahnhof Jena West, herrscht großes Gedränge am Bahnsteig. Trauben von Menschen wollen aus dem Zug und in diesen hinein. Die Neigezüge der Baureihe 612 sind gar nicht für solch einen Fahrgastwechsel ausgelegt. Wer nun noch mit einem Fahrrad kommt, hat schlechte Karten. Kaum eine Chance auf einen Stellplatz, da diese meist seit dem letzten Halt in Göschwitz belegt sind. Nächste Station ist Weimar. Ist ein Radfahrer bereits vor Jena eingestiegen, hat er ein Problem, den Zug zu verlassen. Sein Rad steht nun hinter vielen anderen und die Zeit zum Ausstieg ist kurz, schon drängen neue Fahrgäste in den Zug...

Die Fahrradmitnahme im Nahverkehr ist in Thüringen kostenlos. Dies ist gut so und ganz im Sinne des VCD. Eine ökologisch sinnvolle Mobilitätskette vom Wohn- zum Arbeits- oder Lernort wird damit möglich. Gleichfalls profitiert der regionale Fahrradtourismus: ohne Radkarte in den Zug steigen zu können, ermöglicht den Radtouristen mehr Flexibilität.

Wer jedoch den Abschnitt zwischen Jena und Erfurt täglich befährt, weiß: hier passen Angebot und Nachfrage nicht zueinander. Schon ohne Fahrräder sind die eingesetzten Triebwagen nicht geeignet, die S-Bahn-ähnlichen Fahrgastströme des Streckenabschnittes zu bewältigen. Dazu viele Fahrräder, die Studenten zwischen den Uni-Städten Jena, Weimar und Erfurt mitführen, und dank Semesterticket und freier Fahrradmitnahme sehr mobil sind. Ist hier eine Änderung möglich?

Generell ist dies von den Bestellern abhängig. Diese sind in Thüringen und Sachsen-Anhalt landesweit die Nahverkehrsservicegesellschaften NVS und NASA, in Sachsen die 5 regionalen Zweckverbände. Sie geben im Rahmen ihrer Ausschreibung von Verkehrsleistungen u. a. vor, wie viel Radstellplätze pro Fahrzeug vorhanden sein sollen. Beim Zweckverband ZVNL, der in Leipzig und dessen Umland Besteller des Nahverkehrs ist, wird heute in Ausschreibungen 1 Fahrradstellplatz je 15 Sitzplätze gefordert, schildert Christian Wolff, stellvertretender Geschäftsführer des ZVNL. „In den letzten 3 bis 4 Jahren ist eine positive Entwicklung der Fahrradmitnahme in den Regionalbahnen zu verzeichnen“ sagt Wolff und schätzt die Zunahme auf etwa 15 % ein.

Die vergangenen Jahre brachten aber nicht nur Positives für Radler in den Zügen rund um Leipzig. Mit Fertigstellung des Leipziger Citytunnels wird das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz neu ausgeschrieben. Eigentlich sollte dies schon im Jahr 2009 passieren, für dieses Jahr hatte der ZVNL eine Ausstiegsklausel im Verkehrsvertrag mit der bis dahin auf diesen Strecken verkehrenden DB Regio vereinbart. Beim ZVNL entschied man sich, für den Zeitraum bis zum tatsächlichen Start des neuen S-Bahnnetzes, Teilleistungen im Bieterverfahren neu zu vergeben. Durch das Angebot von Veolia Verkehr konnten die Bestellkosten gesenkt werden. Das Unternehmen, welches für den kurzen Leistungszeitraum auf Leasingfahrzeuge zurückgreifen musste, setzte so u. a. auf der Relation Leipzig – Wurzen die am Markt verfügbaren Triebwagen ein. Diese haben aber im Gegensatz zu den vorher verkehrenden Doppelstockwagen deutlich weniger Radstellplätze, was Ärger und Beschwerden vieler Radfahrer zur Folge hatte. Mittlerweile hat sich die Lage etwas normalisiert, so Wolff, da nunmehr auch andere Triebwagentypen eingesetzt werden.

Entscheidendes Kriterium für die Radmitnahme sind also die Forderungen im Rahmen der Ausschreibung. Im Ergebnis der Ausschreibung des so genannten „Ostthüringer Dieselnetzes“, dessen Verkehr mit Ausnahme der Neigezugleistungen im Block für eine ganze Region ausgeschrieben wurde, wird es umfangreiche Änderungen auf den Strecken rund um Gera, Jena und Saalfeld geben. Die in der Ausschreibung erfolgreiche Erfurter Industriebahn, der die Kunden auf ihrem bisherigen Netz im Erfurter Raum und Südthüringen gute Leistungen bescheinigen, will nunmehr auch auf den Ostthüringer Strecken RegioShuttle-Triebwagen einsetzen. Um den fahrgastintensiven Verkehr zu bewerkstelligen, sollen die Triebwagen um weitere Sitzreihen verstärkt werden. In der lokalen Presse

wurde darüber debattiert, dass dann noch 2 Fahrradstellplätze je Fahrzeug verbleiben würden.
Wäre dies quasi das Ende einer für den Fahrgast planbaren Fahrradmitnahme in den Regionalbahnen zwischen Gera und Weimar bzw. Leipzig? NEUE WEGE fragte dazu bei der NVS nach. In der Ausschreibung hat der Auftraggeber (NVS, NASA und ZVNL) Mehrzweckbereiche von 6 m² bzw. in Abhängigkeit von der Sitzplatzanzahl 10 m² gefordert. Diese Mehrzweckbereich sind allerdings auch für die Nutzung durch Rollstuhlfahrer und Kinderwagen gedacht. Für ein Fahrrad wird laut NVS ein Mindestfläche von 2 m² benötigt, so dass im Mehrzweckbereiches bis zu 5 Stellplätze fur Verfügung stünden. Wird bei dieser Stellplatzzahl die Mitnahmewahrscheinlichkeit des eigenen Rades zum Lotteriespiel werden? Dies wäre insbesondere für Fahrradtouristen schlecht, deren Tourenplanung ungeahnt am Bahnsteig aus dem Takt geraten könnte. Die künftige Betreiberin des Ostthüringer Dieselnetzes wird nach Angaben der NVS ihre Triebwagen so ausstatten, dass die RegioShuttle im Niederflurbereich einerseits die beschriebene separate Stellfläche für bis zu 5 Fahrrädern besitzen und daneben der zweite Mehrzweckbereich durch die Anordnung der maximal zulässigen Klappsitze weitere Stellplätze erhält. Werden diese nicht durch Rollstühle oder Kinderwagen genutzt, können bis zu 10 Fahrräder pro Triebwageneinheit transportiert werden. Bei einer Traktion von 3 Triebwagen wären dies insgesamt je nach Nutzung der Mehrzweckbereiche 15 bis bestenfalls 30 potenzielle Fahrradstellplätze.
Die Frage des Fahrradtransportes im Nahverkehr wird von den Bestelleren entschieden, das heißt, sie muss verkehrspolitisch gewollt sein und in den Gremien der Verkehrsbesteller eingefordert werden. Die Daseinsfürsorge, welche die Gesetzgeber in den Landes-ÖPNV-Gesetzen verankert haben, sieht primär den Menschen im Vordergrund. Sicher sind Verhältnisse wie zwischen Jena und Erfurt eine Ausnahme in den ostdeutschen Bundesländern. Um die beschriebene Entwicklung im Sinne aller SPNV-Kunden positiv zu beeinflussen, müssen Verkehrsträger und Kommunen gemeinsam nach neuen Lösungen suchen. So könnte die Zahl der Fahrradmitnahmen auch dadurch gesenkt werden, dass sichere Abstellanlagen an den Bahnhöfen geschaffen werden. Studenten können den öffentlichen Nahverkehr in den Universitätsstädten mit dem Semesterticket ohnehin kostenfrei benutzen, so dass an Start oder Ziel der Fahrt die Mobilität auch ohne Mehrkosten gewährleistet wäre. Dies bedarf aber auch einer guten Vertaktung von Bahn- und Stadtverkehrsangeboten.
In einer Reihe von Verkehrsverbünden westdeutscher Ballungsräume gibt es gar gänzliche Ausschlusszeiten für den Radverkehr, um den ohnehin stark ausgelasteten Berufsverkehr nicht zusätzlich zu belasten. „Eine solche Lösung sollte bei uns vermieden werden“, findet auch Christian Wolff vom ZVNL. Die Grundlage einer soliden Fahrradmitnahme liegt im Einsatz geeigneter Fahrzeuge. Mit Doppelstockwagen, die über ein oder bestenfalls zwei Kombiabteile verfügen, oder auch Nahverkehrstriebwagen wie dem der Baureihe 642 sind seit Jahren Fahrzeuge im Einsatz, die dies grundlegend gewährleisten. „Wie viele Fahrräder unterwegs sind, lässt sich aus den erhobenen Fahrgastzählungen ableiten. Diese Zahlen lassen wir uns vom Verkehrsunternehmen geben, und sie gehen in unsere Planungen ein“, schildert Christian Wolff.
Mit Blick auf die Reiseplanung, ob im Alltagsverkehr oder dem Tourismus, sollte klar gestellt sein, ob und wie eine Fahrradmitnahme erfolgen kann. Der Hinweis im DB-Fahrplan *„Triebwagen: Angebotseinschränkung für Reisegruppen und Fahrradmitnahme“* auf stärker nachgefragten Strecken zeigt, dass sich die Deutsche Bahn pauschal für jeglichen Engpass entlasten will. Dies mutet allerdings seltsam an, wenn auf den benannten Strecken ausschließlich Triebwagen verkehren. Wer mit der Bahn unterwegs ist, ist an Fahrzeiten gebunden und will die gewünschte Verbindung auch dann nutzen, wenn er sein Fahrrad dabei hat. Muss er wegen überfüllter Züge draußen bleiben, nimmt der DB-Slogan „Bahn macht mobil“ einen schon ironischen Zug an.

ANZEIGE

Der Erfurter „Bahnhofstunnel“ und der Fahrradverkehr – Posse oder Trauerspiel?

Andreas Grimm

Mit dem Umbau des Erfurter Hauptbahnhofs wurde auch die Anbindung des ÖPNV-Stadtverkehrs an den Bahnhof neu gestaltet. Hierzu wurde die Bus- und Straßenbahnhaltestelle „Hauptbahnhof“ in den Tunnel der Eisenbahnüberführung über die Bahnhofstraße verlegt und ein moderner Umsteigeknotenpunkt mit Geschäften und Schaufensterfronten im Haltestellenbereich geschaffen. Der sogenannte Bahnhofstunnel wurde zu diesem Zweck um einige Meter verbreitert. Durch den Tunnel führen vier von sechs Straßenbahn- und drei Buslinien. Er ist für Radfahrer eine von zwei sinnvoll nutzbaren Verbindungen aus der Innenstadt zu den südlich der Bahnstrecke gelegenen Wohngebieten und den dort ebenfalls liegenden wichtigen Sportanlagen und Verwaltungseinrichtungen.
Bereits vor dem Umbau durfte der Tunnel nur von Straßenbahnen und Bussen sowie von Radfahrern und Fußgängern genutzt werden. Laut Planung sollte der Fahrradverkehr auf beiden Seiten zwischen den Wänden/Schaufensterfronten und den an der Fahrbahn liegenden Haltestellenbereichen auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg geführt werden. Die Fahrbahn war Bussen und Straßenbahnen vorbehalten. Dem Arbeitskreis Radverkehr der Stadt Erfurt wurde das Konzept erst sehr spät vorgestellt. Er erkannte zu jenem Zeitpunkt keine besondere Brisanz bei der Planung.
Nach Eröffnung der neuen Haltestelle stellte sich jedoch bald heraus, dass das Konzept nicht aufging: Es kam auf den vorgesehenen Wegen zu erheblichen Konflikten zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern. Bereits seit Wiedereröffnung des Bahnhofstunnels fuhren außerdem Radfahrer auf der

Fahrbahn, teilweise zwischen den sich begegnenden Straßenbahnen, was wegen des geringen Abstandes der Gleise riskant ist. Beschwerden von Fußgängern und den Erfurter Verkehrsbetrieben (EVAG) führten nach heftigen Diskussionen im Frühjahr 2009 zu einem Beschluss des Stadtrats, das Fahrradfahren im Tunnel vollständig zu unterbinden. Zu diesem Zweck wurde die Beschilderung entsprechend gestaltet.
Die daraufhin entstandenen Proteste von Radfahrern und umweltpolitisch fortschrittlich denkenden Interessengruppen sowie eine fortgesetzte Diskussion veranlasste die Stadt Erfurt im ersten Halbjahr 2009 zu einer Untersuchung durch das „Institut für Verkehr und Raum" der Fachhochschule (FH) Erfurt. Die FH führte Beobachtungen und Zählungen im Bahnhofstunnel durch, wobei festgestellt wurde, dass circa 75 % aller Radfahrer „unerlaubt" durch den Tunnel fahren, je etwa die

Bahn und ÖPNV gut verknüpft! Doch die wichtige Radverbindung wurde nicht integriert. Das Radfahrverbot weckt viel Unmut bei den Erfurtern.

Hälfte auf der Fahrbahn und auf dem Fußweg. Dennoch wurde „an den vier Untersuchungstagen ... kein bedeutsamer Konflikt beobachtet, der zu einem Unfall führte." Das Ergebnis der Untersuchung wurde auf der Internetseite der Stadt veröffentlicht und anschließend mit allen betroffenen Gruppen diskutiert. Dabei war man sich einig, dass eine Freigabe der Fußwege für den Radverkehr nicht mehr in Betracht kommt, da es sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer nicht zumutbar ist, die Gehwege im Tunnel gemeinsam zu nutzen.
Die Stadt gesteht bis heute nicht ein, dass es sich bei der ursprünglichen Konzeption um einen Planungsfehler handelte, und weist darauf hin, dass der neue ÖPNV-Knotenpunkt im Tunnel durch mehr Fahrgäste genutzt wird, als geplant war. Dadurch könne die ursprüngliche Konzeption für den Radverkehr nicht mehr umgesetzt werden. Wenn man sich allerdings die Gegebenheiten im Tunnel ansieht, dann fragt man sich, wie Fachplaner jemals denken konnten, dass das Konzept ohne Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern hätte umgesetzt werden können. Neben dem Haltestellenbereich befinden sich nicht nur ein Eingang zur Bahnhofspassage und Treppen zu den Gleisen, sondern auch Geschäfte mit Schaufenstern sowie Imbiss-Einrichtungen, z. T. mit Straßenverkauf. Der Konflikt war vorprogrammiert.
In den Diskussionsrunden zum Ergebnis der Untersuchung wurde klar, dass nur die Freigabe der Fahrbahn mit den Straßenbahnschienen einen echten Radverkehr durch den Bahnhofstunnel ermöglicht. Es ist den Erfurter Fahrradfahrern nur schwer zu vermitteln, warum ein Verkehr nicht möglich sein soll, der ganz offensichtlich nicht zu Gefährdungen führt. Gegner der Freigabe sind insbesondere die EVAG und die Polizei. Bei der EVAG bestehen erhebliche Bedenken, dass durch die Regelung ihr Haftungsrisiko als Betreiber der Straßenbahn erhöht wird. Sie weist darauf hin, dass die Mehrzahl der Richtlinien für den Betrieb von Straßenbahnanlagen eine Trennung der Verkehrsflächen von Straßenbahnen und Fahrrädern fordert. Dies sei im Bahnhofstunnel nicht machbar, da dort – anders als sonst – neben dem Gleis kein Ausweichraum bestehe, sondern direkt der erhöhte Haltestellenbahnsteig liege. Auch die Polizei sieht das Gefährdungspotenzial als zu hoch an.
Die Empfehlung der FH Erfurt, diese Regelung für ein Jahr zu testen, griff die Stadt auf und leitete ein förmliches Anhörungsverfahren vor Änderung einer Verkehrsregelung ein. Angehört wurden die EVAG, die Polizei und der ADFC. EVAG und Polizei sprachen sich aus den geschilderten Gründen gegen die Änderung aus, der ADFC dafür. Die Stadt schloss sich den Sicherheitsbedenken an, so dass es nach wie vor nicht erlaubt ist, mit dem Fahrrad durch den Tunnel zu fahren.
Die Behandlung des Radverkehrs im Bahnhofstunnel ist symptomatisch für die Situation des Radverkehrs in Erfurt generell. Obwohl die Stadt durch Größe und Topografie für eine starke Nutzung des Fahrrads im Alltag geeignet ist, werden die vorhandenen Potenziale zur Stärkung des Radverkehrs nicht genutzt. Es gibt kein erkennbares Konzept für den Radverkehr. Ein Arbeitskreis Radverkehr, in dem die Interessen des Fahrradverkehrs überwiegend von ehrenamtlich Tätigen vertreten werden, ist – wie man im Fall Bahnhofstunnel sieht – schnell überfordert und hat keine eigenen Rechte in Planungsverfahren. Die von der Stadt herausgestellte Erhöhung der Anzahl der Radverkehrsanlagen in den letzten Jahren erfolgte jedoch nur dort, wo es ohne Einschränkungen des motorisierten Verkehrs möglich ist. So ist ein zusammenhang- und konzeptloses Radstreckennetz entstanden. Viele Radfahrer, die es in für sie zumutbarer Weise täglich nutzen wollen, überschreiten dabei häufig fragwürdige verkehrsrechtliche Anordnungen. Obwohl dies allgemein bekannt – weil offensichtlich – ist, unternimmt die Stadt kaum etwas, um die Situation zu ändern. Es fehlt dazu wohl der politische Wille, bzw. bei der Verwaltung der Mut, bestehende Möglichkeiten auszuschöpfen, oder die Innovationskraft für neue Ideen.
Es ist nicht erkennbar, dass das Problem „Bahnhofstunnel und Radverkehr" in absehbarer Zeit systematisch gelöst werden wird. Vermutlich wird es bei der „Duldung" der verkehrs(an)ordnungswidrigen Nutzung bleiben. Denn von Kontrollen der Polizei ist bisher nichts bekannt geworden. Ebenso wird seit Jahren das Befahren des Angers mit Fahrrädern überwiegend geduldet. Dort ist eine Fußgängerzone eingerichtet, die nur von 19:00 bis 9:00 Uhr für Radfahrer freigegeben ist, wo jedoch auch tagsüber das Miteinander von Radfahrern und Fußgän-

gern ganz überwiegend problemlos stattfindet. Auch hier gibt es de facto keine Kontrollen – zum Glück.
Fazit:
Viele Erfurter Radfahrer werden weiterhin durch den Bahnhofstunnel fahren, auch wenn es nicht gestattet ist. Es wird dort vermutlich ebenso wenig wie im sonstigen Stadtgebiet zu einer erhöhten Häufigkeit von Unfällen zwischen Straßenbahnen und Radfahrern kommen. Die Stadtverwaltung hat ein ruhiges Gewissen und immer noch kein akzeptables Radverkehrskonzept und kann beruhigt auf die schlimmen illegalen Radfahrer schimpfen, die je nach Mentalität ein mehr oder weniger schlechtes Gewissen haben. Gute Verkehrspolitik zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Interesse der Gesundheit und des Klimaschutzes sieht anders aus.

Sachsen droht Mittelkürzung für Nahverkehr auf der Schiene

Die Zahlen liegen auf dem Tisch – jetzt kommt es an, was der Landtag daraus macht: Um satte 7,5 Prozent will der Freistaat Sachsen die Zuschüsse für den Schienenpersonennahverkehr herunterfahren. Das geht aus dem Entwurf des Kabinetts für den sächsischen Doppelhaushalt 2011/2012 hervor. Er war Anfang August dem Parlament zugeleitet worden.
Insgesamt geht es um rund 70 Millionen Euro, die in den kommenden beiden Jahren gestrichen werden sollen. Dem Etatentwurf zufolge stünden den Zweckverbänden und Verkehrsverbünden im Land dann für 2011 etwa 373 Millionen Euro, für 2012 378 Millionen Euro zur Verfügung. Bei dem Geld, das der Freistaat streichen will, handelt es sich um Regionalisierungsmittel des Bundes, die bisher zu großen Teilen an die Zweckverbände weitergereicht wurden, damit diese den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) damit bestellen. Rund 20 % der Regionalisierungsmittel wurden bereits bisher vom Freistaat Sachsen für andere Zwecke des öffentlichen Nahverkehrs genutzt. Während der Freistaat noch 2006, als der Bund die Regionalisierungsmittel ab 2007 reduzierte, die Budgets der Zweckverbände verschonen konnte, indem er ihnen 80 % statt 76 % der Regionalisierungsmittel weiterreichte, sank dieser Anteil bis 2010 auf 78 % und soll nun mit einem Schlag auf 71 % sinken. Damit will der Freistaat Sachsen seinen Haushalt entlasten und Schulden tilgen, nachdem der Bund in seinem Sparpaket die Regionalisierungsmittel 2010 nicht angetastet hatte.
Das Problem: Im Jahr 2014 verhandeln der Bund und die Länder neu über die Verteilung der Regionalisierungsmittel. Deshalb hält nicht nur der VCD die Kürzung der Nahverkehrsmittel für das falsche Signal der Landesregierung. Der Freistaat akzeptiert damit quasi nachträglich die Bundeskürzungen. Der Geschäftsführer des Zweckverbandes für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL), Andreas Glowienka, warf dem Wirtschaftsministerium in den „Dresdner Neuesten Nachrichten“ vor, mit dem Sparprogramm anderen Ländern zu signalisieren, dass Sachsen zu viel Geld habe. Problematisch ist zudem, dass die 2011 und 2012 real bestellten und gefahrenen Zugangebote bei der Neuverteilung 2014 als Bemessungsgrundlage gelten – der Freistaat löst also mit seiner jetzigen Sparmaßnahme eine zukünftige Verringerung der nach Sachsen fließenden Bundesmittel aus – also das Gegenteil von nachhaltiger Finanzpolitik.
Als Reaktion auf die geplanten Streichungen haben die Verkehrsverbünde bereits öffentlich steigende Fahrpreise und die Reduzierung von Angeboten angekündigt. So rechnet der ZVNL mit rund 10 Millionen Euro weniger Geld pro Jahr und droht damit, jährlich etwa 800 000 Zugkilometer zu streichen. Eine Abbestellung ganzer Strecken solle dabei allerdings vermieden werden. Verbandsvorsitzender Gerhard Gey sagte, auch gut nachgefragte Verbindungen von Leipzig nach Dresden, Chemnitz, Halle, Delitzsch oder Borna stünden möglicherweise in Teilen zur Disposition. Der Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) geht von etwa 8,4 Millionen Euro weniger Geld aus. VVO-Geschäftsführer Burkhard Ehlen schloss in der „Sächsischen Zeitung“ unter anderem eine Ausdünnung des Angebots im S-Bahnverkehr auf einen Stundentakt nicht aus. Allein mit Preiserhöhungen ließen sich die Streichungen nicht auffangen.
Am 1. September beschäftigte sich der Landtag erstmals mit dem Entwurf des Doppelhaushalts für 2011/2012. Für den 14. September war der VCD-Landesverband Elbe-Saale zu einer Anhörung in den sächsischen Landtag eingeladen, auf der (nach Redaktionsschluss) die Position des VCD verdeutlicht werden sollte, dass der VCD eine derartige Sparmaßnahme auf dem Rücken der Fahrgäste nicht akzeptieren kann. Breiter Protest kam auch von den Oppositionsfraktionen im Landtag.
Im Zuge der Mittelkürzung hat der Verkehrsverbund Oberelbe vorbehaltlich der Mittelkürzungen des Freistaates bereits konkrete Vorstellungen, wie Verkehrsleistungen reduziert werden sollen. Im Detail sieht dessen Sparpaket vor, dass ab 2011 zwischen Meißen und Nossen sowie zwischen Neustadt und Bad Schandau keine Züge mehr fahren. Außerdem werden auf mehreren Verbindungen statt S-Bahnen ganz oder teilweise Busse eingesetzt. Die S-Bahn zwischen Meißen-Triebischtal und Schöna soll künftig von November bis März in Pirna enden und nur noch stündlich bis nach Schöna fahren. Der Fahrplan der Schmalspurbahnen Lößnitzgrund- und Weißeritztalbahn soll ebenfalls ausgedünnt werden. Zusätzlich müssen sich die Fahrgäste ab 1. April 2011 auf eine außerplanmäßige Fahrpreiserhöhung von etwa fünf Prozent einstellen.

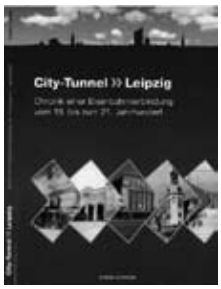
GELESEN

Zwei Bücher über den Leipziger City-Tunnel

Nach immer neuen Bauzeitverzögerungen und mehrfachen Kostensteigerungen soll der nicht unumstrittene Leipziger City-Tunnel nunmehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 in Betrieb genommen werden. Er verbindet unter der Innenstadt hindurch den Hauptbahnhof mit dem Bayrischen Bahnhof und führt damit die aus dem Umland kommenden Eisenbahnstrecken unmittelbar in das Stadtzentrum hinein. Wer auf die Kompetenz der mit dem Vorhaben befassten Experten vertraut, kann sich anhand von zwei im Leipziger Verlag Strom & Strom herausgegebenen Büchern einen kompakten Überblick über Planung und Bau des Verkehrsprojektes verschaffen:
Pünktlich zum Baubeginn im Jahr 2004 erschien unter Federführung der DB ein Rückblick auf die mehr als hundertjährige Planungsgeschichte dieser unterirdischen Eisenbahnverbin-

dung. Zu den Autoren zählen u.a. Kurt Ackermann und Walter Stein, die zwischen 1966 und 2003 in leitender Stellung im Büro bzw. Amt für Verkehrsplanung der Stadt Leipzig tätig waren. Auf den Zusammenhang mit der Stadtentwicklung und der allgemeinen Entwicklung des Eisenbahnknotens Leipzig eingehend befassen sich die einzelnen Beiträge des Buchs mit den ersten Überlegungen für eine Tunnelverbindung im 19. Jahrhundert und die danach bis in die DDR-Zeit hinein immer erneuten, aber vergeblichen Bemühungen zur Umsetzung dieser Vision. Dem schmalen Umfang des Bandes entsprechend können manche der damaligen Planungsüberlegungen nur angerissen werden – hier helfen demjenigen, der sich vertieft mit der Thematik auseinander setzen möchte, die zahlreichen Hinweise auf weiterführende Literatur weiter. Ausführlicher behandelt wird die Wiederaufnahme des Projektes nach 1989 mit den Wegen der politischen Entscheidungsfindung sowie den Untersuchungen zur Trassenführung und Betriebsabwicklung.
Nach Fertigstellung des Tunnelrohbaus gab die mit der Durchführung betraute Bauoberleitung 2009 einen Nachfolgeband heraus, in dem die für die unterschiedlichen Teilbaumaßnahmen verantwortlichen Ingenieure zu Wort kommen. Angefangen bei den archäologischen Untersuchungen und die Beseitigung von Kampfmitteln aus dem zweiten Weltkrieg bis hin zur Umverlegung von Versorgungsleitungen gehen die Autoren auf die vielfältigen bauvorbereitenden Maßnahmen ein. Breiter dargestellt werden die technischen Mittel, die zur Sicherung der Gebäude in der Innenstadt eingesetzt wurden, sowie der eigentliche Bauvorgang, also der unterirdische Tunnelvortrieb und die Errichtung der einzelnen Stationsanlagen in offener Bauweise, die in der Öffentlichkeit vor allem durch die spektakuläre Verschiebung des Portikus des Bayrischen Bahnhofs Aufmerksamkeit erregten.

Die beiden großformatigen Bände sind mit zahlreichen Abbildungen versehen und kosten jeweils 14,95 EUR. Sie sind am einfachsten zu beziehen über die Internetseite www.citytunnel-leipzig.info/download/index.php – die Zusendung erfolgt versandkostenfrei.



(Hg.: Deutsche Bahn AG)
City-Tunnel Leipzig – Chronik einer Eisenbahnverbindung vom 19. bis zum 21. Jahrhundert
2004; Umfang: 100 S.;
Verlag Strom & Strom,
Leipzig; ISBN 3-9807618-4-3

(Hg.: Arbeitsgemeinschaft Bauoberleitung/Bauüberwachung City-Tunnel Leipzig)
City-Tunnel Leipzig – Chronik der Entstehung eines sächsischen Verkehrsprojektes
2009; Umfang: 77 S.;
Verlag Strom & Strom,
Leipzig; ISBN 978-3-939516-07-1

VCD REGIONAL

Weniger Dienstwagen: VCD Leipzig schreibt Stadträten

Die VCD-Ortsgruppe Leipzig hat sich am 30.07.2010 mit einem Brief an die Stadtratsfraktionen der Stadt Leipzig gewandt, um einen Beschluss für die Anschaffung von 106 neuen, motorisierten Dienstfahrzeugen zu verhindern. Damit soll erreicht werden, dass Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (wie z. B. der Einführung des Jobtickets und Car-Sharings in der Stadtverwaltung), die gerade begonnen haben, nicht planmäßig ins Leere laufen. Wenig später wurde von einer Fraktion ein Gegenvorschlag eingebracht, von einer anderen wurde die Verwaltungsvorlage von der Tagesordnung genommen. Auch in der Lokalpresse wurde hinterfragt, ob es angesichts aktueller Sparzwänge richtig wäre, sich jetzt schon auf die Ersatzbeschaffung festzulegen, wo die Auswirkungen der Einführung von Car-Sharing, Diensträdern und Jobtickets noch gar nicht absehbar seien. Andere Städte wie Mannheim oder Münster haben durch derartige Maßnahmen die Größe des städtischen Fuhrparks bereits drastisch reduzieren können.

Neuer Büroleiter beim VCD

Die Stelle für die Büroleitung der Geschäftsstelle des VCD Elbe-Saale, die wir im letzten Heft NEUE WEGE ausgeschrieben hatten, ist neu besetzt:
Manuel Emmelmann wird ab 1. Oktober das VCD-Büro zu den Öffnungszeiten (Montag 16 bis 19 Uhr, Donnerstag 10 bis 12 Uhr)

ANZEIGE

leiten. Herr Emmelmann ist Diplom-Geograph und schon einige Zeit Mitglied des VCD. Bis zum Frühjahr diesen Jahres war er beim Ökolöwe – Umweltbund Leipzig e.V. Leipzig mit Verkehrspolitik befasst, seither arbeitet er hauptsächlich bei unserem Büropartner teilAuto und kann ergänzend dazu unsere Geschäftsstelle leiten. Sein besonderes Interesse ist es, die Region auf den Weg einer nachhaltigen Mobilität zu bringen.

Wir danken den bisherigen Büroleiterimn Hildegard Schumann, die eine Viollzeitstelle angenommen hat und Hans Tschirner, der seither zahlreiche Vertretungsdienste übernommen hat für Ihre Arbeit in der Landesgeschäftsstelle, bei der Beide auf Grund ihres Engagement oft über die eigentlichen Aufgaben hinaus aktiv waren. Manuel Emmelmann wünschen wir viel Erfolg beim VCD.

Dessau natürlich mobil

Die VCD-Aktiven in Dessau-Roßlau engagieren sich im Rahmen der Bürgerinitiative „Dessau natürlich mobil“. Ein wesentliches Anliegen der Arbeit ist die Verhinderung einer geplanten Umgehungstraße der Stadt (Ostrandstraße). Diese Straße würde ein angrenzendes Wohngebiet und einen Park stark verlärmen und ist verkehrsplanerisch unsinnig. Sie kann aber noch verhindert werden, da bisher weder das Planfeststellungsverfahren eingeleitet noch die Finanzierung gesichert wurde. Die Initiative führt dazu Gespräche mit dem Tiefbauamt der Stadt und mit den Stadtratsfraktionen. Mit einer Postkartenaktion, Pressearbeit und einer Informationsveranstaltung konnte die Bevölkerung für das Thema sensibilisiert werden. Außerdem hat die Initiative in letzter Zeit das Thema „Sicherheit des Radverkehrs“ in die Lokalpresse gebracht – ein wichtiges Thema für Dessau-Roßlau, wo 22 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.

Radshow in Weißenfels

Die „Radshow“ der Aktion „für mich.für dich.fürs klima“ machte im August zwei Tage beim Sachsen-Anhalt-Tag in Weißenfels Station. Verbraucherzentrale und VCD stellten dort gemeinsam direkt vor dem Bahnhof verschiedene Formen der Fahrrad-Mobilität vor, darunter auch verschiedene Modelle von Elektrofahrrädern zum Probefahren. Auf dem Foto ist Ministerpräsident Böhmer, der ebenfalls zu Besuch kam, soeben vom Event-Bike abgestiegen, einem Gruppenfahrrad mit 7 Sitzen. Auch beim Tag der Sachsen in Oelsnitz/Erzgebirge Anfang September war die Radshow zu sehen.

Ampelsünden aufgespürt

Die VCD-Ortsgruppe Gera beschäftigt sich bereits seit einiger Zeit mit dem Thema Schaltung von Fußgängerampeln. Leider ist es in der Stadt zur Unsitte geworden, für fast alle neu entsehenden Fußgängerquerungen Ampeln mit Anforderungsmodus zu errichten. Dies bringt zum Teil lange Wartezeiten mit sich, da selbst bei Grünsignal des parallelen Fahrzeugverkehrs in Hauptrichtung Fußgänger nicht automatisch „Grün“ erhalten. Systematisch sollen nun problematische Ampelstandorte durch Wartezeitermittlungen ausgemacht werden, um die Diskussion zum Thema mit der Stadt aufzunehmen. Positive Lösungen für Fußgängerampeln bzw. ohne diese interssieren die Ortsgruppe, die sich über Erfahrungen in anderen Städten austauschen möchte (gera@vcd.org).

Ministerpräsident Böhmer mit Eventbike von VCD und Verbraucherzentrale besucht den Infostand der Kampagne „für mich. für dich. fürs klima“.

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel.: 0341.2155535 | Fax: 0341.2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org, www.vcd.org/elbe-saale

Bürozeit: montags 16–19 Uhr/donnerstags 10–12 Uhr

Büroleitung: Hildegard Schumann,
ab 1.10.2010: Manuel Emmelmann

Vorsitzender: Karsten Imbrock, Hebbelstraße 19,
01157 Dresden, Tel.: 0351.4218528

Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Lutz Dressler (Radebeul) Presse, Straßenbau, Verkehrslärm, Rikschas,
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de, Tel.: 01520.5901170
Andreas Grimm (Erfurt) Verkehrspolitik, Fahrrad, Flugverkehr, Thüringen,
E-mail: anton_gustav@web.de, Tel.: 0361.5113330
Karsten Imbrock (Dresden) Güterverkehr, Verkehrssicherheit, Kinder+Schüler, Sachsen,
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org, Tel.: 0351.4218528
Ralf Kuke (Erfurt) Eisenbahn, ÖPNV, Fußgänger,
E-mail: Erfurt@vcd.org, Tel. 0361.4212781
Matthias Reichmuth (Leipzig)
Kooperationen, örtliche Ansprechpartner,
E-Mail: Matthias.Reichmuth@web.de,
Tel.: 0341. 9125857
Michael Schicketanz (Zahna) Projekt „für mich. für dich. fürs klima“, VCD-Länderrat, Sachsen-Anhalt, E-Mail: Wittenberg@vcd.org
Jürgen Störch (Radebeul) Schatzmeister,
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de,
Tel.: 0351.8306035

Gestaltung der Internetseite: Steffen Eichler, Gera,
E-Mail: elsa-web@vcd.org

Koordination Fahrgastbeiräte: Gilbert Weise, Gera, Tel: 0365.7112702,
E-Mail: gw806@freenet.de

VCD-Bundesverband
Rudi-Dutschke-Straße 9, 10969 Berlin
Tel.: 030.280351-0 | Fax: 030.280351-10, www.vcd.org

UNSERE KONTAKTE VOR ORT

SACHSEN

Kreise Bautzen/Görlitz (ehem. Löbau-Zittau)
Armin Schubert, Crostau, Tel.: 03592.369361
E-Mail: Armin-uizo@web.de

Ortsgruppe Chemnitz
Olaf Nietzel, Chemnitz, Tel. 0371.4012426
E-Mail: chemnitz@vcd.org | *Treffen: AG „Stadtverträgliche Mobilität“ der Agenda 21, jeden 3. Di/Monat, 17.30 Uhr, Umweltzentrum, Henriettenstraße 5*

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

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil“ jeden letzten Montag im Monat, 19 Uhr (im VCD-Büro, vgl. Landesgeschäftsstelle)

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

Kreis Meißen
Jürgen Störch, Radebeul, Tel.: 0351.8306035
E-Mail: Juergen.Stoerch@web.de

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

Kreis Nordsachsen
Oliver Behre, Zwochau, Tel.: 034207.41506
E-Mail: kirche-zwochau@t-online.de

Sächsische Schweiz/Osterzgebirge (ehem. Weißeritzkreis)
Jens Weber c/o Grüne Liga, Dippoldiswalde, Tel. 03504.618585
E-Mail: jens.grueneliga@web.de

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

SACHSEN-ANHALT:

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

Kreis Anhalt-Bitterfeld
Christian Zschieschang, Köthen. Tel.: 03496.405227
E-Mail: zschie@rz.uni-leipzig.de

Ortsgruppe Burgenlandkreis
Jürgen Reuter, Naumburg, Tel.: 03445.772894,
E-Mail: juereuter@t-online.de | *Treffen: Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat, 19.30 Uhr in der Taverne „Zum 11. Gebot“, Domplatz 21, 06618 Naumburg, weitere Treffen nach Vereinbarung*

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

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

Ortsgruppe Halle (Saale)
Jürgen Bruder, Tel.: 0345.6871264, E-Mail: Halle@vcd.org
Treffen: nach Vereinbarung

Ortsgruppe Magdeburg
Dirk Polzin, Magdeburg, Tel.: 0391.5570207
E-Mail: magdeburg@vcd.org

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

THÜRINGEN

Ortsgruppe Erfurt
Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0361.4212781, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Andreas Kavalier“, Andreasstraße 45, 99084 EF

Ortsgruppe Gera
Steffen Eichler, Gera, Tel.: 0365.8311338, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Podium“, Schloßstraße 1, 07545 Gera

Jena
Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641.221747, UKapell@gmx.de

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

Impressum:

Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig

Bankverbindungen: Geschäftskonto: Kontonummer 574 7376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97; Spendenkonto: Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.

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

Auflage: 2000 Stück

Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Dr. Thomas Hoscislawski, Matthias Reichmuth. Alexander Schierholz, Jana Fischer, Christian Zschieschang. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig

Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

Redaktionsschluss der Ausgabe 1/2011 ist am 10.12.2010 Ausgabe erscheint am 18.1.2011

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: (0351) 4519309 oder 0172-9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de

Bildnachweis: Schneider, Hoscislawski, Grimm

Was Sie vorhaben, wissen wir nicht.

Wie Sie hinkommen schon!

Für alle, die noch keinen Plan haben, gibt's die kostenfreien Freizeitpläne „WanderLust!", „FahrRad!" und „StadtBummel!". Damit wissen Sie, wo's langgeht! Jetzt gleich bestellen oder einfach Fahrtenplaner nutzen – **www.mdv.de**.

In Mitteldeutschland
gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

ZVNL

DB BAHN

MDV
Einfacher fahr'n