VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

3 | 2011

In diesem Heft:

- Liberalisierung im Fernbusverkehr – Eine Nahbetrachtung
- Schifffahrt: Pro und Kontra zum Ausbau der Saale

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**

Heimat...

„ist das, was einen beim dran denken, mit so einer beruhigenden, friedlichen Wärme erfüllt, ein Gefühl des in den Arm genommen Werdens. Herzensmenschen, Blickwinkel und Gerüche schießen als Gedanken durch den Kopf (...)“ [sozialnomaden, hEFt, Ausg. 18, 2009]

waren einmal Zeilen in einem anderen Text von mir. Weil ich meine Heimat so mag und immer wieder auf Menschen treffe, die nach einem Besuch sagen, wie schön sie doch sei, geht's mit unserer Bahn&Kultur-Reihe dieses Mal an die Saale nach Bernburg!

Mit einem Länderticket und dem Rad im Gepäck erreichen Sie die ehemalige Residenz- und Garnisonsstadt des Fürstentums Anhalt-Bernburg in Sachsen-Anhalts Mitte im Stundentakt aus allen Richtungen. Am relativ zentral gelegenen Bahnhof, der derzeit über das Konjunkturprogramm des Bundes durch die DB AG saniert wird, können Dank neu gebauter Aufzüge künftig auch mobilitätseingeschränkte Reisende bequem anreisen. Vis-à-vis des Bahnhofsgebäudes beginnt die Auguststraße, die Sie bis zur Lindenstraße, dem Boulevard Bernburgs, hinaufradeln. Nach rechts abgebogen kommen Sie in Kürze auf den Karlsplatz, an dessen Beginn die anlässlich des 60. Geburtstags der Oktoberrevolution 1977 errichtete Weltzeituhr steht. Sie ist stets als Treffpunkt gut und zeigt noch immer die Uhrzeiten verschiedener Hauptstädte. Nach Querung des in eine Platz- und Grünanlage gegliederten Karlsplatzes erreichen Sie die Friedensallee. Auf ihr geht's links abgebogen und später auf altem Kopfsteinpflaster etwas holprig leicht bergan weiter und vorbei an der barocken Schlosskirche „St. Aegidien“ aus dem Jahr 1375, deren Grundsteine einer romanischen Basilika aus dem 12. Jahrhundert entstammen. Kurz darauf folgen rechter Hand das Carl-Maria-von-Weber-Theater und das Rathaus mit Blumenuhr. Weiter geradeaus liegt unser erstes Ziel am Ende der Straße, das Bernburger Schloss, von dessen Terrasse aus Sie einen beeindruckenden Ausblick auf das Saaletal und Harzvorland haben. Das sich auf einem hohen Sandsteinfelsen über der Talstadt erhebende Renaissanceschloss fand als „Berneburch“ im 12. Jahrhundert erstmalig Erwähnung und war damals Witwensitz der Mutter des Markgrafen Albrecht der Bär. Durch die Fürsten von Anhalt erhielt es sein heutiges Antlitz und wurde jahrelanger Wohnsitz der Landesherrschaften, mit denen auch Till Eulenspiegel seinen Unfug trieb. Im noch von der „Berneburch“ erhaltenen Bergfried verdingte er sich als Turmbläser und schickte schon mal die Fürsten nach vermeintlich nahenden Feinden aus, um sich derweil den Bauch an der reich gedeckten Herrschaftstafel voll zu schlagen. Daher auch bekannt als Eulenspiegelturm, ist er heute ein Bauwerk entlang der Straße der Romanik. Das Schloss beherbergt inzwischen ein Museum, und wer sich traut, kann sich in dieser historischen Kulisse auch das „Ja“-Wort geben. (www.museum-schlossbernburg.de)

Von hier oben geht's nun hinab ans Ufer der Saale, die Berg- und Talstadt voneinander trennt und direkt am Fuße des Schlossbergs mit der täglich bis 18 Uhr (ab Nov. bis 16 Uhr) geöffneten Fähre überquert wird. Für den Flaneur gilt, Rad parken und flussabwärts Richtung Wehr spaziert. Vor Ihnen liegt die ehemalige Papierfabrik, die um 1805 gebaut wurde und inzwischen zwar Denkmal, aber auch Teil des lokalen Wasserwerks ist. Über den links vorbeiführenden Rosenhag erreichen Sie die Krumbholzallee. Nun wird's amüsant, vor allem für die kleinen Familienmitglieder. „Alles Einsteigen, bitte!“ wird es lauten, wenn jeweils zur halben und vollen Stunde die ehemalige Pioniereisenbahn – heute Parkeisenbahn – abfährt. Gehalten wird am Tiergarten, dem Kesslerturm mit ebenfalls toller Aussicht und dem Märchengarten mit dem klangvollen Namen „Paradies“. In letzterem können die „Kurzen“ ihren Märchenhelden ganz nah sein, weil diese hier im Garten ein Zuhause gefunden haben. (www.bernburger-freizeit.de) Auf dem Rückweg sollten Sie bereits am „Sportforum“ aussteigen, auf eine Fassbrause bei „Reimanns“ am Saaleufer einkehren und das beeindruckende Schloss noch einmal von unten auf sich wirken lassen, ehe Sie sich mit den Rädern flussabwärts zurück ins Zentrum begeben.

Sportbegeisterte dagegen radeln von der Fähre flussaufwärts auf dem Saaleradwanderweg Richtung Gröna bis nach Plötzkau, wo ein erneut aus der Renaissance stammendes Schloss das idyllische Saaletal erhaben überragt. Wer vor 16 Uhr kommt, kann sich im integrierten Museum sowohl über 7000 Jahre Landwirtschaft als auch die Kreuzrittter informieren.

Zurück im Zentrum sollten Sie den Tag am Saalplatz auf den Stufen der bis zum Wasser ranreichenden Treppenanlage ausklingen lassen. Der kleine Italiener, dessen Freisitz hier direkt angrenzt, wird nichts unversucht lassen, um Ihren Gaumen obendrein zu beglücken.

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

EDITORIAL

Kontroverse Diskussionen...

… sind oft an der Tagesordnung, wenn sich Neues ankündigt. Auch im VCD ist dies nicht anders, ob nun zu Sinn und Unsinn von E-Bike, Pedalec & Co oder auch zum Thema Fernbus. Letzteres hat bei nicht wenigen Mitgliedern Diskussionen ausgelöst, die insbesondere um die unerwünschte Konkurrenz zum Bahnverkehr kreisen. Wir haben das Thema im aktuellen Heft aufgegriffen und beleuchten, ob die Ängste um eine schleichende Aushöhlung des Bahnverkehrs durch den Fernbus berechtigt sind.

Auch der Ausbau der Elbe-Saale-Wasserstraße, der im Sommer wiederholt Schlagzeilen gemacht hat, beschäftigt uns in dieser Ausgabe. Der Bundesverkehrsminister sieht die Bedeutung der Saale mit der Einstufung als Restwasserstraße weniger hoch als die Befürworterkreise in Sachsen-Anhalt. Protest Letzterer um den Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt folgte. Doch lohnt es, in einen neuen Saale-Kanal weiteres Geld zu investieren, wenn der Umfang des Schiffsgüterverkehrs auf der Elbe in den letzten Jahren zurück ging und auch geringe sommerliche Wasserstände immer häufiger zum Ankern nötigten? Nur ein grundhafter Ausbau der Elbe bei einem Verlust deren Natürlichkeit könnte dies ändern.

Das Beispiel des Flughafens Erfurt - neuerdings „Airport Erfurt-Weimar“ - zeigt, dass das Wollen regionaler Politiker und die tatsächlichen Erfordernisse manchmal stark auseinander driften. Trotz Jahren mit öffentlich subventionierten Linienflügen hat sich keine Nachfrage entwickelt. Nun wird die Subvention endlich eingestellt, allein Charterflüge verbleiben auf dem millionenschwer ausgebauten Flughafen. Viel Sinnvolleres hätte mit diesen Geldern für Nahverkehr, Stadtentwicklung oder Straßenreparatur geschaffen werden können.

Wir Bürger müssen von unseren gewählten Politikern in Land und Bund, von Bürgermeistern und anderen Entscheidungsträgern einfordern, Mut zu haben, derartige Sackgassenprojekte zu beenden. Die Weise „Lieber ein Ende mit Grauen, statt ein Grauen ohne Ende“ sollte mit Blick auf die langfristigen Kosten für das Gemeinwohl bei sinkenden Finanzspielräumen von unseren Volksvertretern verinnerlicht werden. Ich bin sicher, dass viele Bürger einen derartigen Mut zum Handeln honorieren werden.

Wenn auch Sie kontroverse Themen beschäftigen, die es lohnt, einmal in NEUE WEGE diskutiert zu werden, dann schreiben Sie uns. Wir nehmen sie gern auf!

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 8	Binnenschifffahrt
Seite 9	VCD Elbe-Saale
Seite 11	Ansprechpartner vor Ort

Titelbild: Bereits heute ist in unserer Region das Busunternehmen AutobahnExpress im Fernlinienverkehr unterwegs. Foto: Gilbert Weise

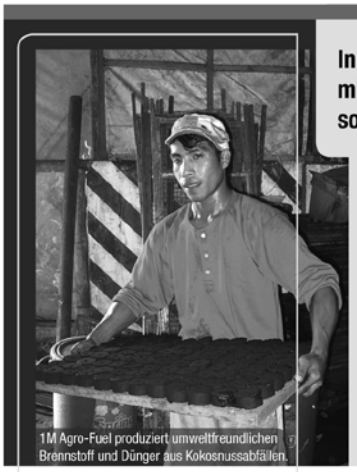
NEUE WEGE jetzt auch als pdf-Datei

Wollen Sie uns helfen, Druck- und Versandkosten zu sparen? Wenn es Ihnen genügt, die NEUEN WEGE statt auf Papier auf dem Bildschirm zu lesen, können wir Ihnen statt des gedruckten Heftes künftig unmittelbar nach Erscheinen eine E-Mail mit pdf-Anhang, der identisch mit der Print-Ausgabe ist, zusenden.
Teilen Sie uns bitte unter elbe-saale@vcd.org und dem Betreff „neuewege-email“ Ihre E-Mail-Adresse und Ihre bisherige Postanschrift mit.

Ihr VCD-Landesvorstand

ANZEIGE

GELDANLAGE
MIT MEHR WERT



In Menschen investieren – mit finanziellem und sozialem Gewinn

Oikocredit vergibt Kredite zum Beispiel an kleine Unternehmen wie 1M Agro-Fuel (Philippinen). Investieren Sie mit einer nachhaltigen Geldanlage in mehr Gerechtigkeit.

Anteile zeichnen ab 200 Euro!

Oikocredit Förderkreis
Mitteldeutschland e. V.
Tel.: (03 91) 5 37 12 40
mitteldeutschland@oikocredit.org
www.oikocredit.org

OIKO CREDIT
in Menschen investieren

MAGAZIN

Halberstädter Straßenbahn auf dem Prüfstand

Im Zuge der laufenden Bemühungen zur Verbesserung der Finanzlage ist in Halberstadt eine neue Debatte um die Zukunft der Straßenbahn aufgekommen. Unter Bezugnahme auf ein Gutachten zur Haushaltskonsolidierung brachte die aus fünf Mitgliedern bestehende Forumfraktion in die Stadtratssitzung am 7. Juli einen Antrag ein, wonach die Stadtverwaltung Verhandlungen mit der Landesregierung von Sachsen-Anhalt aufnehmen soll, die eine „schnellstmögliche Einstellung des Straßenbahnbetriebs“ zum Ziel haben. Wie Forumfraktionschef Prof. Neugebauer präzisierte, gehe es aber lediglich um einen „Einstieg in den Ausstieg“ nach Maßgabe der damit verbundenen finanziellen Konsequenzen, und nicht um eine Stilllegung von heute auf morgen.

Knackpunkt dabei sind die vom Land im Jahr 2007 ausgereichten Fördermittel zur Modernisierung des Straßenbahnverkehrs. Vier Jahre zuvor hatte sich der Stadtrat per Beschluss zum langfristigen Erhalt der Straßenbahn in Halberstadt bekannt. Daraufhin flossen Millionenbeträge in den Ausbau des Gleisnetzes und den Kauf neuer Fahrzeuge. Mit der Fördermittelvergabe für den Erwerb von fünf neuen Niederflur-Bahnen war die Verpflichtung verbunden, diese über einen Zeitraum von mindestens 25 Jahren, also bis 2032 im Betrieb einzusetzen. Andernfalls wäre eine Rückzahlung von über fünf Millionen Euro an das Land fällig.

Der Stadtrat stimmte dem Antrag, nachdem dieser vorher in der Öffentlichkeit für heftige Diskussionen gesorgt hatte, schließlich mit den Gegenstimmen der Linksfraktion und der Dreierfraktion zu. Die Stadtverwaltung wird nunmehr mit dem Land erörtern, inwieweit dieses bereit wäre, bei Einstellung des Straßenbahnbetriebs auf eine Fördermittelrückzahlung zu verzichten.

Bahnhöfe des Jahres 2011: Leipzig und Halberstadt

Rund 2000 Einsender aus ganz Deutschland nominierten ihre Lieblingsbahnhöfe, eine Jury hatte ihre Testreisen unternommen und das Urteil ist gefallen. Mit Leipzig und Halberstadt gewinnen wiederholt Bahnhöfe unserer Region den Titel „Bahnhof des Jahres 2011“.

Zum achten Mal in Folge zeichnete die Allianz pro Schiene die kundenfreundlichsten Bahnhöfe Deutschlands aus. In der Kategorie „Großstadtbahnhof“ gewann der Leipziger Hauptbahnhof, der die Jury als erster Kopfbahnhof in der Wettbewerbs-Geschichte mit „unglaublich viel Platz für die Reisenden“ überzeugte. In der Kategorie „Kleinstadtbahnhof“ gewann Halberstadt, das seit dem gelungenen Umbau im Jahr 2010 – so das Urteil der Jury – „aus der Kellerliga auf das Siegertreppchen“ geklettert sei.

Leipzig Hauptbahnhof wirkt für die Jury „wie aus der Zeit gefallen: Eine gigantische Bahnhofshalle, hoch, hell, geräumig, mit unglaublich viel Platz für die Reisenden“. Die Jury ist dennoch sicher, dass nicht allein Erhabenheit den Ausschlag gegeben hat. Kundenfreundlich ist Leipzig nämlich an erster Stelle: „Übersichtlich“, meint die Jury, „barrierefrei“, „lebendig“, „einfach Spitzenklasse“. Dieser Bahnhof beherbergt neben zahllosen Geschäften und Restaurants auch Deutschlands sicher schönste Bahnhofsbuchhandlung. „Anders als noch vor wenigen Jahren schätzen die Kunden heute ihre Bahnhöfe als ganzheitliche Erlebniszentren“, sagte der Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Dirk Flege. „Wer in Leipzig einen Zug verpasst, muss keine leere Wartezeit mehr fürchten.“

Dass Halberstadt schwere Zeiten hinter sich hat, wusste die Jury. Und war beim Vorort-Test umso angenehmer überrascht: „Dieser Gründerzeitprachtbau hat den Bombenhagel im Zweiten Weltkrieg überstanden, und verschlief die DDR-Ära unter einer Wellblechhülle. Seit der Wiedereröffnung im Jahr 2010 strahlt der Bahnhof von Halberstadt wieder“, so Dieter Harms von der Jury. Die Schönheit aus dem Vorharz habe den Bahnhofs-Test mit Bravour bestanden: „Mächtige Backsteine außen, schöne Rundungen innen, so bietet der Bahnhof dem Reisenden alles, was er unterwegs braucht: Schließfächer, saubere Bahnsteige, reichlich Sitzgelegenheiten, außerdem Information in Hülle und Fülle“, äußerte Christian Schultz vom DBV. Er freute sich auch an den gelungenen verkehrstechnischen Details: überdachte Fahrradstellplätze, beleuchtete Kfz-Stellplätze, automatisch öffnende Seitentüren. Diese liebevoll gestalteten Details können aus einem guten Bahnhof einen Bahnhof des Jahres machen.

ANZEIGE

Liberalisierung im Fernbusverkehr – Eine Nahbetrachtung

Jan Krehl

Veränderungen im Fernreiseverkehr stehen uns bevor. Aber müssen wir davor Angst haben? Nein, ist unsere Antwort.

Eine Gesetzesnovellierung wird neue Fernbuslinien hervorbringen. Einige Busunternehmen stehen bereits jetzt in den Startlöchern. Aber macht das Grund zur Sorge? Nein.
Bereits jetzt gibt es 45 Fernbuslinien, die im festen Fahrplan in Deutschland verkehren. Hinzu kommen noch die in das Ausland und aus dem Ausland kommenden Verbindungen. Von den 45 Fernbuslinien im deutschen Binnenverkehr werden 36 Linien von der Deutschen Bahn gefahren oder gemanagt, 9 Linien werden vollständig unabhängig von der DB betrieben – teils eigenständig und teils in Zusammenarbeit mit kleinen Busunternehmen. Die Öffnung des Marktes für Fernbusse sehen wir positiv, wenn einige der Vorraussetzungen angepasst werden. Wir sehen den Fernverkehr als ein System. Folgende Forderungen stellen wir an den freien Wettbewerb auf Straße und Schiene:

- 60- bis 120-Minutentakt von Montag-Sonntag in der Zeit von 05.00 bis 22.00 Uhr
- mindestens 12 Monate Linienpflicht
- erweiterte Fahrgastrechte
- linien und -unternehmensübergreifende Fahrkarten
- neutrale Fahrplanauskunft
- neutraler Fahrscheinverkauf
- Gültigkeit von Ermäßigungen wie der BahnCard
- transparente Preise
- Maut für Fernbusse

Ob Fernbus oder privater Fernverkehr auf der Schiene: Dass nur die Rosinenstücke gefahren werden, wie es derzeit im privaten Schienenfernverkehr der Fall ist, wollen wir nicht. Denn wenn Unternehmen wie Veolia (InterConnex) oder der Hamburg-Köln-Express nur zu besonders nachfragestarken Zeiten fahren, bleiben die von der Deutschen Bahn im Takt eingesetzten Züge leer. Das hat zur Folge, dass die in den Tagesrandlagen fahrenden Züge langfristig gesehen wegfallen werden und der Fahrplan ausgedünnt wird. Hier fordern wir gleiche Bedingungen für alle. Auf der Straße ist unsere Forderung leichter umzusetzen als auf der Schiene, kann doch ein Busunternehmer in nachfrageschwachen Zeiten auch einen Kleinbus mit wenigen Sitzplätzen einsetzen.
Als Chance sehen wir den Fernbus im Zusammenspiel mit der Bahn. Stellen wir uns vor, dass der letzte ICE am Tag nicht mehr in Eisenach endet, sondern bereits in Halle oder Leipzig (Naumburg) und dann zwei Fernbuslinien zur Weiterfahrt bereit stehen. Eine Linie fährt weiter nach München und die andere Linie fährt weiter über Eisenach bis Frankfurt am Main. Die Fahrkarten der Bahn gelten im Zug wie im Fernbus. Der Vorteil ist: der schwach besetzte ICE braucht nicht mit viel Energieaufwand weiterzufahren, und Fahrgäste kommen auch in der Nacht weiter als nur bis Eisenach. Es macht wohl kaum Sinn, leere Züge fahren zu lassen. Nutzer von Nachtreisezügen werden nicht in den Fernbus steigen, da diese Reisenden liegen möchten.
Im Tagesreiseverkehr zeigt sich bei den bestehenden Fernbuslinien, dass diese kaum Fahrgäste von der Bahn haben. Einer der Gründe ist, dass Bahnreisende anspruchsvoll sind und nicht in engen Bussen sitzen wollen. Ein Zug, gleich welcher Bauart, verfügt immer über eine bessere Laufruhe und mehr Platz als ein Bus. Da die Fernbusse wirtschaftlich betrieben werden müssen, wird es in ihnen keine so großen Sitzabstände wie im Zug geben. Bei größeren Sitzplatzabständen im Bus können die Fahrpreise nicht mehr konkurrenzfähig bleiben, und zum selben Fahrpreis bietet der Zug den besseren Komfort. Drei Fernbuslinien haben wir unter die Lupe genommen. Das sind die etablierten Fernbuslinien der DB Berlin-Hamburg, Berlin-Dresden, Berlin-Magdeburg, Berlin-Erfurt-Eisenach und die Linien des Autobahnexpress. Im Zweistunden- und Stundentakt fahren die Busse der Deutschen Bahn abwechselnd mit den Bussen des Unternehmen Haru zwischen Berlin und Hamburg. Im Einsatz sind ausschließlich moderne Doppelstockbusse des Typs Setra. Gefahren wird vom ZOB Hamburg und ZOB Berlin, bzw. Berlin Ostbahnhof. Fahrausweise können im Vorverkauf, wie auch direkt am Bus erworben werden. Die parallel verkehrenden Züge, die im Stundentakt bzw. 30-Minuten-Takt fahren, sind dennoch immer voll ausgelastet. Hier merkt man nicht, dass die Busse der Bahn Fahrgäste wegnehmen. Auch auf der Linie Berlin-Dresden, die von zwei bahneigenen Unternehmen (BEX und RVD, beides 100-prozentige Unternehmen der Deutschen Bahn) betrieben wird, ist in den Zügen seit Betriebsaufnahme der Buslinie kein Fahrgastrückgang zu bemerken. Und dabei erzielt der Fernbus auf dieser Stecke sogar eine kürzere Fahrzeit als der Zug! Zwischen Berlin und Magdeburg sind die Fernbusse im Durchschnitt nur zu 30 Prozent ausgelastet. Hier fährt parallel der Regionalexpress im Taktverkehr. Auf der Linie Eisenach-Erfurt-Jena-Berlin fährt Steinbrück-Reisen abwechselnd mit der Deutschen Bahn, und zwar ebenfalls mit Erfolg. Dennoch sind die Züge weiterhin gut besetzt.
Auf den Fernbuslinien Berlin-Hamburg und Dresden-Berlin hat dagegen das Gesamtverkehrsaufkommen auf der Autobahn abgenommen, denn die Zielgruppe der Fernbusunternehmen rekrutiert sich vor allem aus Kunden der Mitfahrzentralen und Autofahrern. Dass ca. 20-25 Prozent Bahnkunden mit dem Fernbus fahren, wird nicht auszuschließen sein, aber diese machen nicht die Masse aus. Mit der Eröffnung der Autobahn durch den Thüringer Wald hat die Eisenbahn deutlich an Fahrgästen verloren, da man mit dem Auto schneller unterwegs ist. Warum also nicht die Autobahn für eine Fernbuslinie nutzen? Die Fahrgäste der Bahn sind wegen des Reisezeitvorteils sowieso schon auf die Straße abgewandert. Für Pendler bedeutet das jeden Tag eine Ersparnis vor zwei Stunden auf dem Arbeitsweg. Durch ein Fernbus-Angebot könnten diese und weitere Reisende das Auto stehen lassen und so die Umwelt schonen. Wir im VCD sind nicht dazu da, um Fernbusse zu verhindern – die Gesetzesnovelle existiert nun einmal und lässt sich nicht rückgängig machen. Zumal schon vorher durch clevere Geschäftsleute, die gesetzliche Lücken zu nutzen wussten, Fernbuslinien etabliert wurden. Als Beispiel ist das Angebot DeinBus zu nennen, eine Art nicht offizieller Bedarfs-

reiseverkehr, der über Mitfahrzentralen organisiert wird, oder die als „Schienenersatzverkehr“ deklarierte Fernbuslinie der Vogtlandbahn nach Berlin, die mit einem Schienenersatzverkehr außer dem Namen nichts zu tun hatte. Andere Busunternehmen stellen ihre Fahrzeuge zum Beispiel in Berlin oder Hamburg an die Busbahnhöfe und verkaufen diese Angebote als „Ausflugsfahrten“.

Wie wird es weiter gehen, wenn der Markt für den Fernbus geöffnet ist?

Es wird wie bisher drei Geschäftsmodelle geben. Zum einen den Busunternehmer, der eigene Linien betreibt und so seine Reisebusse auslastet. Zum anderen Kooperationen wie etwa in der Relation Berlin-Eisenach, wo sich die DB und andere Unternehmen eine Linie teilen. Drittens das Konzept der Firmen Autobahnexpress oder Public Express, bei dem die Unternehmen selbst über keinen eigenen Fuhrpark verfügen und die Busse deswegen anmieten.

Der Fahrgast hat die Wahl, wie er fahren möchte: preisgünstig mit dem Wochenendticket, preisgünstig mit dem Fernbus oder im gehobenen Standard des ICE. Wer Geld sparen oder umsteigefrei fahren möchte, wählt den Fernbus, und wer mit großem Platzangebot und räumlich unbeengt reisen möchte, nimmt die Eisenbahn. Auf der Strecke Erfurt-Berlin zum Beispiel fahren sowohl Fernbus wie auch Eisenbahn, wobei die Busfahrpreise erheblich unter dem Niveau der Bahnfahrkarten liegen. Allerdings kommt man hier nur bis zum ZOB am Rande der Innenstadt und muss von hier aus noch einen Extrafahrschein für den ÖPNV erwerben, um zum Ziel zu kommen. Mit dem Wochenendticket von Erfurt nach Berlin zu fahren stellt wegen des mehrfachen Umsteigens keine wirkliche Alternative dar. ICE oder IC hingegen sind deutlich schneller, fahren bis in die Stadtmitte und bieten ein vollwertiges Speiserestaurant, großes Platzangebot, Kinderabteile und viel Aussicht bei kurzer Reisezeit. Einige Tarifangebote gestatten sogar die kostenlose Weiterfahrt mit S-Bahn oder BVG.

Nicht außer acht lassen sollte man bei einem Vergleich auch die unterschiedliche Energiebilanz beider Verkehrsmittel. Ein Fernbus verbraucht zwischen 30 und 40 Liter Dieselkraftstoff auf 100 km, was die Unternehmen gerne als umweltschonend hervorheben. Erst wenn die Bahn ihre Züge mit Ökostrom fahren lässt, kann hier in punkto Umweltfreundlichkeit selbst ein leer verkehrender ICE mithalten. Der Fernbus taugt aufgrund seiner begrenzten Platzkapazität nicht als Massentransportmittel, kann aber gerade deswegen neue Chancen eröffnen. So ist es vorstellbar, dass Städte mit niedrigem Fahrgastaufkommen, die die Bahn vom IC- und ICE-Netz abgehängt hat, über die Straße erneut an den Fernverkehr angeschlossen werden. So könnten etwa Gera oder Chemnitz auf diese Weise wieder mit der weiten Welt verbunden werden. Eine Lücke schließen könnten auch Fernbus-Nachtlinien, die nur in der Zeit der Betriebsruhe beim Schienenfernverkehr betrieben werden.

Um gleiche Wettbewerbschancen zu schaffen, darf selbstverständlich keine Subventionierung des Fernbusses erfolgen. Wie die Eisenbahnunternehmen für jeden befahrenen Gleiskilometer und jeden angefahrenen Verkehrshalt zur Kasse gebeten werden, muss sich auch der Fernbus ebenso wie der LKW durch Mautgebühren kostenmäßig an der Nutzung seiner Verkehrswege beteiligen.

Um ein miteinander vernetztes Angebot zu sichern, wäre es sinnvoll, auf den Erfahrungen mit BerlinLinienBus, DB-Vertrieb, public express und Autobahnexpress aufbauend, eine von den verschiedenen Busunternehmen unabhängige staatlich beaufsichtigte Organisation zu schaffen, die Fahrkarten verkauft, Fahrplanauskünfte erteilt, die HAFAS-Daten pflegt und sich um Fahrgastrechte kümmert. Ein positives Beispiel ist hier Großbritannien, wo über eine einheitliche Fahrplanauskunft alle bestehenden Verbindungen von einem Ort zum anderen mit Preisangaben angezeigt werden.

Große Unternehmen wie Keolis, Netinera (ex ARRIVA), Transdev/Veolia und die Deutsche Bahn stehen bereits in den Startlöchern. Neueste Fernbuslinie der Bahn in Kooperation mit der tschechischen Student Agency ist ab Fahrplanwechsel die Verbindung München-Prag. Auch die österreichische Westbahn wird zusammen mit einem Kooperationspartner auf der Strecke München-Salzburg eine Fernbusverbindung anbieten. Kleine Unternehmen werden vermutlich nur als Subunternehmer auftreten, denn in der Startphase ist mit Verlusten zu rechnen, die nur kapitalkräftige Gesellschaften überbrücken können. Dieses Risiko ging mit Herrn Pitzen und seinem „Autobahnexpress“ bisher nur ein Kleinunternehmer ein. Bleibt zu hoffen, dass dieser nach Wegfall der gesetzlichen Hindernisse die bisherigen Einzelfahrten zu einem regelmäßigen und vertakteten Angebot ausbaut.

Die Deutsche Bahn als bisher größtes Fernbusunternehmen wird ihr Netz sicherlich weiter ausbauen; ihr werden große Firmen folgen. Ob Unternehmen wie Steinbrück, Vetter oder kommunale Anbieter eigene unabhängige Fernbuslinien alleine betreiben werden, bleibt abzuwarten. Wahrscheinlicher sind Fahrten auf Kooperationsbasis.

Fazit: Haben wir keine Angst - die Gesetzesnovelle zur Marktöffnung des Fernbusverkehr ist da, nutzen wir den Fernbus als Chance und steuern wir die Bedingungen, um Wettbewerbsgleichheit zu bekommen. Wir sehen darin positive Chancen für die Umwelt und die Mobilität der Menschen.

Welche Vor- und Nachteile hat der Fernbus gegenüber dem IC/ICE:

Vorteile:

- moderne Fahrzeuge
- günstige Fahrpreise (ca. 30 Prozent günstiger als der Zug)
- garantierter Sitzplatz (bei der Bahn nur mit Aufpreis oder Stammkunden mit bahn.comfort)
- umsteigefreie Verbindungen

Nachteile:

- unflexibel, da bis auf wenige Strecken kein Taktverkehr existiert
- nicht für Gruppenreisen geeignet
- keine Kleinkindabteile für kindergerechtes Reisen (Wickeltische usw. fehlen)
- oft nicht behindertengerecht (bis auf wenige Ausnahmen)
- Mitnahme von Rollstuhl oder Kinderwagen sehr umständlich
- keine Fahrradmitnahme
- oft Zuschlagpreise für Koffer (nur Handgepäck ist im Fahrpreis enthalten)
- wenig Bewegungsfreiheit
- Haltestellen oft außerhalb der Innenstädte
- ÖPNV-Nutzung ist nicht im Fahrpreis enthalten

Aktuelle Fernbuslinien in Deutschland

Bereits heute existieren die folgenden Fernbuslinien:

- Bad Staffelstein – Nürnberg – Lichtenfels – Coburg – Erfurt der OVF (Busbetrieb aus Nürnberg)
- Berlin – Leipzig Flughafen – Regensburg – Passau – Bad Füssing der Deutschen Bahn
- Berlin – Leipzig Flughafen – Bad Alexandersbad – Furth – Zwiesel – Freyung der Deutschen Bahn
- Berlin – Leipzig Flughafen – Bernau – Bad Reichenhall – Berchtesgaden der Deutschen Bahn
- Berlin – Magdeburg – Rotenburg – Bremen – Bremerhaven – Cuxhaven der Deutschen Bahn
- Berlin – Magdeburg – Hannover – Hamm – Bochum – Düsseldorf der Deutschen Bahn
- Berlin – Flughafen Berlin Schönefeld – Dresden der Deutschen Bahn
- Berlin – Leipzig Flughafen – Bischofsgrün – Fichtelberg – Tröstau der Deutschen Bahn
- Berlin – Magdeburg – Braunschweig – Göttingen – Kassel – Marburg – Frankfurt der Deutschen Bahn
- Berlin – Leipzig Flughafen – Pottenstein – Gößweinstein – Ebermannstadt der Deutschen Bahn
- Berlin – Magdeburg – Peine – Hannover der Deutschen Bahn
- Berlin – Magdeburg – Wernigerode – Bad Harzburg – Braunlage – Bad Sachsa der Deutschen Bahn
- Berlin – Leipzig Flughafen – Rothenburg – Ulm – Lindau der Deutschen Bahn
- Berlin – Leipzig Flughafen – Bad Wiessee – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald der Deutschen Bahn
- Berlin – Leipzig Flughafen – Hof (Saale) – Bayreuth – Nürnberg – München der Deutschen Bahn
- Berlin – Magdeburg – Hannover – Hameln – Bad Salzuflen des privaten Busunternehmen HARU Reisen
- Berlin – Leipzig Flughafen – Kronach – Bad Kissingen – Bad Brückenau der Deutschen Bahn
- Berlin – Magdeburg – Wolfsburg – Lüneburg – Hamburg der Deutschen Bahn
- Berlin – Halle – Leipzig – Jena – Weimar – Erfurt – Gotha – Eisenach des Omnibusbetriebs Wolfgang Steinbrück aus Gotha im Gemeinschaftsbetrieb mit der Deutschen Bahn
- Dresden Hbf – Dresden Bf Neustadt – Flughafen Schönefeld – Berlin ZOB – Flughafen Berlin Tegel der Deutschen Bahn
- Zwickau – Chemnitz – Dresden – Rostock – Graal-Müritz – Zingst der Deutschen Bahn und Anschlussverkehr: Marienberg – Zschopau – Chemnitz, Rostock – Heiligendamm – Rerik des Autobus Sachsen
- Dresden – Chemnitz – Bayreuth – Nürnberg – München der Deutschen Bahn
- Zwickau – Chemnitz – Dresden – Stralsund – Binz – Ostseebad Göhren der Deutschen Bahn und Anschlussverkehr: Marienberg – Zschopau – Chemnitz des Autobus Sachsen
- Zwickau – Chemnitz – Dresden – Anklam – Heringsdorf – Zinnowitz der Deutschen Bahn und Anschlussverkehr: Marienberg – Zschopau – Chemnitz des Autobus Sachsen
- Potsdam – Coswig (Anhalt) – Flughafen Leipzig-Halle von Autobahnexpress
- Flughafen Dresden – Dresden Hauptbahnhof – Messegelände Leipzig – Flughafen Leipzig-Halle von Autobahnexpress
- Göttingen/Kassel – Sangerhausen – Schraplau-Schafsee – Halle/Saale – Flughafen Leipzig-Halle (ab Schafsee Zubringerbus nach Leipzig Hauptbahnhof) von Autobahnexpress

Aufruf zur Leserdiskussion

Liebe VCD-Mitglieder, liegen wir mit unseren Ausführungen zum Thema Fernbus richtig? Wie ist Ihre Meinung dazu? Zweifellos ein Thema, über das sich kontrovers diskutieren lässt. Schreiben Sie an den VCD Elbe-Saale e.V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig, oder an elsa-medien@vcd.org. Eine Auswahl der Leserzuschriften veröffentlichen wir im nächsten Heft.

Was ist das Problem mit den Mitfahrzentralen?

In Deutschland haben sich illegale Linienverkehre etabliert. Illegal, weil es sie offiziell nicht gibt. Privatpersonen und Kleinunternehmer fahren auf deutschen Autobahnen im Linienverkehr zwischen Großstädten hin und her. Teils mit PKW und teils mit alten Kleinbussen. Wer viel auf der Autobahn unterwegs ist, dem sind schon oft die voll besetzten Kleinbusse und PKW mit deutschen oder osteuropäischen Nummernschildern aufgefallen. Üblicherweise denkt man hier an den Transport von Bauarbeitern oder Gastarbeitern. In der Tat verdienen sich die Fahrer ohne gesetzliche Ruhezeiten oder Pausen Geld mit den Fahrten. Weiterbildung, Qualifikationen oder ärztliche Tauglichkeitsgutachten haben die Fahrer nicht. Getarnt als Privat- oder Geschäftsreisen bieten sie ihre Fahrten über die Mitfahrzentralen an. So verkehren auf der Strecke Leipzig-Dresden derzeit ca. alle 15 Minuten Kleintransporter/PKW mit Fahrgästen der Mitfahrzentrale. Auch die strengere jährliche Überprüfung, wie sie im gewerblichen Personentransport vorgeschrieben ist, brauchen die Fahrzeuge nicht, da sie ja offiziell keine gewerblichen Fahrten darstellen. Dass dies oft zur (Selbst-)Ausbeutung führt, ist das Ergebnis dieser Geschäftsmodelle. Die Polizei und der Staat können nicht eingreifen, da es sich offiziell um Privatfahrten handelt, und der Nachweis eines gewerblichen Zwecks so gut wie unmöglich ist. Diese Fahrten werden mit der Einrichtung von Fernbuslinien stark zurückgehen.

BINNENSCHIFFFAHRT

Pro und Kontra Saaleausbau

Das Thema Binnenschifffahrt war bereits mehrmals Thema unserer Zeitschrift. In dieser Ausgabe greifen wir das Thema Saaleausbau auf. Dabei wollen wir die Sicht der Befürworter und Ausbaugegner veröffentlichen. Auch Ihre Meinung interessiert uns. Schreiben Sie uns Ihre Meinung.

Chancen für Saale-Seitenkanal steigen

Manfred Sprinzek, Verein zur Hebung der Saaleschifffahrt e.V.

Wasserwege sind eine wirtschaftliche und ökologische Alternative zu Schwertransporten auf der Straße.
Sachsen-Anhalt besteht auf der im Bundesverkehrswegeplan festgeschriebenen Erhaltung und Ertüchtigung der Schifffahrtswege in den neuen Bundesländern. Dazu gehört auch die Vollendung des Saale-Ausbaus auf den letzten Kilometern hin zur Elbmündung. „Der Transport auf dem Wasserweg ist ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor und zugleich ein wirkungsvoller Beitrag, um den Schwerlastverkehr auf der Straße zu verringern, dadurch den Ausstoß an klimaschädlichen Treibhausgasen zu reduzieren und die Lärmbelästigung der Bürgerinnen und Bürger in den Orten spürbar zu verringern“, betonte Landesverkehrsminister Thomas Webe bei einer Fachkonferenz zur Binnenschifffahrt am 4. Oktober 2011 in Halle.

Die Wasserstraße ist der einzige nicht ausgelastete Transportweg. Das Binnenschiff ist ein umweltfreundliches und sicheres Verkehrsmittel. Bis zu 3,6 Tonnen Fracht könnten auf das Schiff umgeladen werden, dies hat eine Befragung der Unternehmen ergeben. Das bedeute 144.000 LKW im Jahr weniger und damit auch weniger Umweltprobleme und weniger Verschleiß an den Straßen.

Einer Umfrage des INFO-Meinungsforschungsinstituts aus Berlin vom August diesen Jahres ergab u. a., dass drei Viertel der Befragten (74 Prozent) der Meinung sind, dass die Schifffahrt auch künftig für Transporte und Tourismus möglich sein sollte. Verkehrsminister Thomas Webel hob aber explizit auch eine 65prozentige Zustimmung bei den Grünen-Wählern hervor, und sieht sich damit in seiner Politik bestätigt. Eine deutliche Mehrheit von 62 Prozent ist für die Forderung des Landes an die Bundesregierung, den möglichen Bau eines Saale-Seitenkanals objektiv zu prüfen, 21 Prozent wollen sogar den Druck erhöhen.
Die Mitteldeutsche Zeitung berichtete, dass der Bund nach Protesten aus Sachsen-Anhalt sein Konzept überdenkt und damit die Chancen für den Bau des Saale-Seitenkanals steigen. Der Ost-Beauftragte der Bundesregierung, Christoph Bergner (CDU), sagte der MZ: „Die Restwasserstraße ist vom Tisch.“ Damit bleibe der Bund in der Verantwortung und die Schifffahrt für den Tourismus kann erhalten werden. Das Bundesverkehrsministerium hat ein neues Gutachten in Auftrag gegeben, mit dem geprüft werden soll, wie stark der Schiffsverkehr auf der Saale tatsächlich ist und was ein Kanal brächte. Damit werden die Voraussetzungen für den vorgesehenen Scopingtermin geschaffen.

Erste Forderungen des im August gegründeten „Saale-Bündnis“, nämlich die Rücknahme der Einstufung der Saale als Restwasserstrasse und die notwendigen Prüfungen zum Saale-Seitenkanal endlich ernsthaft, objektiv und auf solider Basis durchzuführen werden nun bearbeitet.

So naturnah wie die Elbe in weiten Abschnitten lässt sich keiner der großen deutschen Flüsse finden

Der Saale-Elbe-Kanal: Es geht um neue Großprojekte!

Ernst-Paul Dörfler, BUND-Elbeprojekt

Der Elbe-Saale-Kanal soll von Calbe an der Saale über 10 km bis nach Barby geführt werden, wo er in die Elbe einmünden würde. Geplante Kosten: Zunächst 80 Mio. Euro, später 100-150 Millionen Euro. Auf diesem Kanal sollen vor allem schwere Massengüter auf Frachtschiffen mit über 1000 Tonnen Ladung aus dem Saaleraum zu den Nordseehäfen befördert werden. Der Weg der Schiffe führt zwangsläufig auch durch die Elbe. Nicht nur der Bund für Umwelt und Naturschutz sowie weitere Umweltverbände lehnen das geplante Projekt ab. Zahlreiche Studien und Stellungnahmen, darunter vom Helmholtz-Zentrum Leipzig, vom IÖW Berlin, von der Universität Halle-Wittenberg und vom UBA bezweifeln ebenfalls die Sinnhaftigkeit dieses Projektes.

Der Hauptgrund: Der Kanal soll in die Elbe führen, die die meiste Zeit des Jahres nicht die erforderliche Tiefe für den rentablen Transport von Massengütern aufweist. Die Elbe ist ein natürlicher Niedrigwasserfluss, ihre Wasserstände schwanken stark und sind nicht vorhersagbar. Die zuverlässige Nutzung der Elbe als Wasserstraße, insbesondere bis zum Wasserstraßenkreuz bei Magdeburg, ist jedoch notwendige Voraussetzung für die beabsichtigte Verlagerung von Transportmengen auf das Binnenschiff. Doch lange Niedrigwasserperioden, aber auch Hochwasser und Eisgang unterbrechen immer wieder die Transporte, so dass eine wirtschaftlich planbare, ganzjährige Befahrbarkeit der Elbe nicht gewährleistet ist. Ein Ausbau der unteren Saale wäre daher wirkungslos.

Die Transporte im Saale-Elbe-Güterverkehr hatten ihren Höhepunkt in den 60er bis 80er Jahren des letzten Jahrhunderts,

der wasserreichsten Periode der letzten einhundert Jahre. Damals fuhr immerhin jeden Tag ein Schiff, registriert in der Schleuse Calbe. Nach der Wende war es nur noch ein Schiff pro Woche, später ein Schiff pro Monat. Dieser stetige Trend nach unten bremste allerdings nicht die Investitionslaune der Verkehrspolitiker und deren Ausgeben fremden Geldes. Alle fünf Saale-Schleusen bis Halle wurden - nahezu ungestört durch Schiffsverkehr - modernisiert. Insgesamt flossen in den letzten 20 Jahren fast 100 Mio. Euro in die Bundeswasserstraße Saale. Für 30 Millionen Euro kam in Halle ein Hafen hinzu, in dem sieben Schiffe gleichzeitig be- und entladen werden können. Ab 2006 kam fünf Jahre lang überhaupt kein Schiff mehr an. Hafenbecken, Kaianlagen und Kräne, alles supermodern und gar nicht abgenutzt, wurden in aller Stille haushälterisch abgeschrieben.

Doch statt beschämt zu schweigen, wird der Saale-Elbe-Kanalbau von Kanalbau-Lobbyisten weiter vorangetrieben. Angeblich soll der Nutzen die veranschlagten Kosten des Kanals um mehr als das Doppelte übertreffen, so die amtlich bestellte Wirtschaftlichkeitsanalyse von Planco-Consulting Essen. Damit dieser Fall auch eintritt, sollen nach Fertigstellung des Kanals täglich 8-10 Europaschiffe im Saale-Elbe-Verkehr fahren. Die Schiffe sollen im Jahresdurchschnitt mit über 1000 Tonnen beladen sein, so die Planer. Ihr Tiefgang beträgt dann 2 m bis 2,50 m. Auf diesen Zahlen basiert die vorgelegte Nutzen-Kosten-Analyse.

Doch wie sieht es aber in der Realität aus? Die Schiffe, die in der Saale schwer beladen starten sollen, müssen zwangsläufig durch die Elbe. Die Elbe ist jedoch im Gegensatz zu Rhein und Donau ein natürlicher Niedrigwasserfluss. Die geplanten Europaschiffe können auf der Elbe die meiste Zeit nicht fahren: An über 200 Tagen im Jahr im langjährigen Durchschnitt würden sie in der Elbe steckenbleiben. Deshalb sind die (wenigen) Schiffe, die noch auf der Mittelelbe verkehren, im Schnitt nur mit 350 Tonnen beladen. Mehr kann die Elbe ganz offensichtlich nicht tragen. Der Klimawandel mit trockeneren und heißeren Sommerhalbjahren könnte dieses Problem verschärfen.

Somit ist offensichtlich: Der Saale-Elbe-Kanal wird zum Geisterkanal. Erst ein Hafen ohne Schiffe, dann ein Kanal ohne Schiffe. Besonders die Landesregierung mit ihrem Landesverkehrsminister in Sachsen-Anhalt setzt sich für den Kanalbau ein, trägt doch der Bund die Kosten zu 100 %. Fremdes Geld wird offenbar mit besonderer Großzügigkeit ausgegeben. Die Liste der Investitionsruinen im Osten würde sich verlängern. Diese Erkenntnis sollte auch in den alten Bundesländern, den Geldgebern, endlich ankommen. Bei den Haushaltspolitikern müssten eigentlich die Alarmglocken schrillen.

ANZEIGE

Wie sieht es mit der Wirtschaftlichkeit des Kanalprojektes tatsächlich aus? Hans-Ullrich Zabel, Professor für Betriebswirtschaft an der Universität Halle-Wittenberg, hat unter Zugrundelegung wirklichkeitsnaher Ladungsmengen ein Nutzen-Kosten-Verhältnis für den Kanal von 0,69 errechnet. Die Kosten des Kanals würden also den Nutzen deutlich übersteigen. Doch dieses Ergebnis ist immer noch zu optimistisch. Schiffe mit 350 Tonnen Ladung würden von der Saale aus überhaupt nicht starten, weil es sich für Massenguttransporte nicht rechnet. Das haben die Unternehmen an der Saale mehrfach betont: Mindestens 1000 Tonnen Ladung, darunter läuft nichts.
Der Verkehr läuft unterdessen über die Schiene, problemlos im Ganzzugverkehr Richtung Nordseehäfen. Die DB Netz-AG schreibt dazu in einer Stellungnahme: „Im Nahbereich Halle (Saale) und Bernburg sind die Schienenkapazitäten der DB Netz AG nicht ausgelastet. Engpässe werden auch dann nicht erwartet, wenn die Verkehrsprognose für 2015 zu Grunde gelegt wird. Die Auslastung des Schienennetzes in diesem Bereich kann weiter erhöht werden, der Verkehrsträger Schiene kann zusätzliche Transportmengen übernehmen."

Es gibt also gar kein Transportproblem in der betreffenden Region. Erhebt sich die Frage: Warum soll dieser Kanal überhaupt gebaut werden, wenn er nicht zu gebrauchen ist? Liegt es daran, dass in Deutschland eine monströse Schifffahrtsverwaltung existiert, in der dreimal mehr Verwalter arbeiten als es Binnenschiffer gibt? An der Elbe und Saale kommen sogar auf einen Schiffer mehr als zehn amtliche Schifffahrtsverwalter. Oder geht es der Bauwirtschaft um lukrative Bauaufträge auf Steuerzahlerkosten? Hofft man auf Anschlussbauaufträge an der Elbe? Denn die Elbe wird der nächste Engpass sein. Das Bundesverkehrsministerium hat sie in diesem Jahr nach dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen als „Nebenwasserstraße" und die Saale als „Restwasserstraße" eingestuft. Ein Ausbau ist in diesen Kategorien nicht vorgesehen. Dagegen aber laufen vor allem eine Reihe ostdeutsche wie auch Hamburger Politiker Sturm – ein Indiz dafür, dass in diesen Köpfen die Betonierung der Flüsse weitergehen soll. Fazit: Es geht lediglich darum, Großbauprojekte auf den Weg zu bringen, ob sinnvoll oder nicht, ist zweitrangig.

VCD ELBE-SAALE

Webmaster gesucht
Liebe Leserinnen und Leser,
der Landesverband sucht ab sofort einen Webmaster, der die Internet-Homepage des LV Elbe-Saale pflegt und betreut. Der bisherige Webmaster hat diese Aufgabe aus persönlichen Gründen abgegeben, so dass wir dringend ein engagiertes Mitglied brauchen, das hier einspringen kann.
Unser Internetauftritt ist bisher in HTML programmiert. Denkbar ist jedoch auch eine Änderung hin zu einem CMS (Content Management System), z. B. Typo3.
Wichtig ist eine kontinuierliche ganzjährige Betreuung, damit erforderliche Änderungen möglichst rasch eingearbeitet werden können. Dabei erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Vorstand.

Wenn Sie sich diese Aufgabe zutrauen oder ein geeignetes Mitglied kennen, das uns hier unterstützen könnte, dann melden Sie sich bitte unter elbe-saale@vcd.org.

Bleiben Sie per E-Mail informiert!

Unser Landesverband braucht Unterstützung! Von den gut 1.200 VCD-Mitgliedern sind meist nur wenige in den Ortsgruppen aktiv. Das ist nicht allzu schlimm, schließlich ist auch die rein finanzielle und ideelle Unterstützung unserer Arbeit unverzichtbar. Trotzdem würden wir gerne in engeren Kontakt mit Ihnen treten. Wir würden Sie z. B. gerne gezielt zu Veranstaltungen einladen oder auch einmal Ihre Meinungen zu aktuellen verkehrspolitischen Themen erfragen. Dies wird bislang dadurch erschwert, dass wir nur von wenigen unserer Mitglieder die E-Mail-Adresse kennen. Um Sie per Brief anzuschreiben, fehlt uns das Geld. Daher bitten wir alle, die daran interessiert sind, uns ihre E-Mail-Adresse mitzuteilen. Ein vertraulicher Umgang mit Ihren Daten ist selbstverständlich. E-Mail-Fluten werden nicht auf Sie zukommen. Natürlich können Sie Ihre E-Mail-Adresse auch jederzeit wieder löschen lassen.

Schicken Sie einfach Ihre Adresse unter Angabe Ihres Namens per E-Mail an elbe-saale@vcd.org Betreff: mitgliedschaft-email

Wer möchte den Fernbus testen?

Der VCD-Landesverband sucht Leser, die einmal eine Fernbusfahrt unternehmen wollen und für uns das Angebot testen. Dazu stehen mehrere Tickets der Unternehmen Autobahnexpress, Steinbrück-Reisen und RVD zur Verfügung, die für eine Strecke Ihrer Wahl genutzt werden können.

Wenn Sie interessiert sind, schicken Sie eine Mail an die Geschäftsstelle, wir verlosen die Freifahrten. Einzige Bedingung: Sie geben uns Ihre Rückmeldung aus der Sicht des Kunden mit Blick auf Pünktlichkeit, Service, Sauberkeit, Sicherheit und Gesamteindruck der Fahrt.

Arbeitskreis NEUE WEGE – Erster Treff am 26.11.2011

Wie bereits im letzten Heft angekündigt, wollen wir die NEUEN WEGE umgestalten und ein neues Layout entwickeln. Hierzu gründet der VCD Landesverband Elbe-Saale e.V. einen Arbeitskreis. Wer Lust hat, dabei mitzuwirken, ist herzlich eingeladen zum ersten Treffen, das am 26.11.2011 um 14 Uhr in unserer Landesgeschäftsstelle in Leipzig stattfindet. Über eine zahlreiche Beteiligung würde sich der Landesvorstand freuen.

Carsharing und ÖPNV zum Kombitarif

Schon vor 3 Jahren hatte der VCD Elbe-Saale einen Anlauf unternommen, um für seine Mitglieder ein vergünstigtes Jobticket anzubieten (vgl. Neue Wege 2/2008). Damals war die Resonanz für ein eigenes VCD-Jobticket zwar noch zu gering, mit unserem Mitglied teilAuto war jedoch ein guter Kooperationspartner daran, ein vergleichbares Angebot zu entwickeln. Ziel war es, einen Sondertarif für die Kombination von öffentlichem Nahverkehr und teilAuto zu erreichen.

Nach langen Verhandlungen mit verschiedenen Partnern ist es teilAuto nun in diesem Jahr gelungen, zum 1. August einen Sondertarif in Kooperation mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) einzuführen. Dabei wird von beiden Partnern der monatliche Grundpreis gesenkt: Die Kombination der MDV-Abokarte mit teilAuto kostet monatlich nur 1 EUR: Die Abokarte erhalten Sie 4 EUR günstiger und teilAuto berechnet monatlich nur 5 EUR. Dieses Angebot gilt unabhängig davon, welche und wie viele Tarifzonen des MDV Sie nutzen, also gleichermaßen für eine einzelne Zone oder etwa tägliches Pendeln zwischen Halle und Leipzig.

Anfang September konnte der MDV noch nicht feststellen, wie hoch die Resonanz auf das neue Angebot war, die entsprechende Werbung war allerdings auch erst in der Anlaufphase.

Da teilAuto den VCD-Mitgliedern bereits seit langem Sonderkonditionen einräumt (25,- Euro Startgutschrift für die ersten Fahrten), gibt es nun für VCD-Mitglieder zumindest einen günstigen Einstieg in diese Kooperation: Erst Mitglied bei teilAuto werden (viele haben diese Gelegenheit auch schon genutzt) und später den vergünstigten Kooperationstarif nutzen.

Mitglieder werben Mitglieder

25 Jahre ist es jetzt her, dass der VCD gegründet wurde, um der autozentrierten Verkehrspolitik etwas entgegenzusetzen. Leider wissen viele Menschen immer noch nicht, dass es eine ökologische Alternative zum ADAC gibt. Das gilt es zu ändern. Sie wissen selbst am besten, warum es sich lohnt, beim VCD dabei zu sein. Überzeugen Sie noch vor Jahresende einen Bekannten, Arbeitskollegen oder Sportsfreund von einem Beitritt zum VCD!

Vorteil für das neue Mitglied: Im ersten Jahr nur 25 statt 50 Euro Jahresbeitrag.

Vorteil für Sie: Unter allen Werbern und Werberinnen verlost der VCD 15 BahnCards 25 sowie Gutscheine und Freifahrten in den Liniennetzen mehrerer Fernlinienbusunternehmen.

Nähere Informationen unter
www.vcd.org/mwm-25.html

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Tel.: 0341.2155535 | Fax: 0341.2155536
E-Mail: elbe-saale@vcd.org, www.vcd.org/elbe-saale
Bürozeit: montags 16–19 Uhr/donnerstags 10–12 Uhr
Büroleitung: Dr. Torsten Bähr
Vorsitzender: Jan Krehl
Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder:
Lutz Dressler (Radebeul) Presse, Straßenbau, Verkehrslärm, Rikschas, Sachsen
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de, Tel.: 0172.7321461
Andreas Grimm (Erfurt) Verkehrspolitik, Fahrrad, Flugverkehr, Thüringen,
E-Mail: anton_gustav@web.de, Tel.: 0361.5113330
Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig) Kooperationen, örtliche Ansprechpartner, Schienennahverkehr,
E-Mail: thomas.hoscislawski@t-online.de,
Tel.: 0341.2322248
Jan Krehl (Halle) Bus und Bahn, Fernverkehr, Kinder, Wasserverkehr, Shared Space, Mobiliätseingeschränkte, Sachsen-Anhalt
E-mail: elsa-vorsitz@vcd.org, Tel. 0160.90366478
Hagen Riedel (Dresden) Schatzmeister, Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrssicherheit, Straßenbau
E-Mail: hagen_riedel@gmx.de, Tel.: 0151.53765932
Michael Schmiedel (Leipzig) Auto & Umwelt, Car-Sharing, Mobilität & Klimawandel
E-Mail: schmiedel.michael@web.de,
Tel.: 0341.6404706
Kathrin Viergutz (Dresden) Fußgänger, Seniorenmobilität, E-Mail: mail@kathrinviergutz.de,
Tel.: 0351.30945037
Gestaltung der Internetseite: N.N.
E-Mail: elsa-web@vcd.org
Koordination Fahrgastbeiräte: Gilbert Weise, Gera, Tel: 0365.7112702,
E-Mail: gw806@freenet.de

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

UNSERE KONTAKTE VOR ORT

SACHSEN

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

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

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

Ortsgruppe Leipzig
Kerstin Dittrich, Leipzig, Tel.: 0341.2602060, E-Mail: leipzig@vcd.org
Treffen: „forum urban mobil" jeden letzten Mittwoch im Monat (außer im Dezember), 18.30 Uhr (im VCD-Büro, Grünewaldstr. 19)

NEU

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

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

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

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

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

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

SACHSEN-ANHALT:

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

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

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

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

Dessau-Roßlau
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.8591711, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil" jeden ersten Mittwoch im Monat, 20 Uhr im Biergarten Rieckchen in der Scheplake 10, 06844 Dessau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

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

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

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

THÜRINGEN

Ortsgruppe Erfurt
Ralf Kuke, Erfurt, Tel. 0160.2062650, E-Mail: erfurt@vcd.org
Treffen: jeden 2. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Andreas Kavalier", Andreasstraße 45, 99084 EF

Ortsgruppe Gera
Jens Schneider, Gera, Tel.: 0365.8002379, E-Mail: gera@vcd.org
Treffen: jeden 1. Mittwoch im Monat, 20 Uhr im „Downtown", Friedrich-Engels-Straße 1, Gera

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

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

Impressum:
Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e. V., Grünewaldstraße 19, 04103 Leipzig
Bankverbindungen: Geschäftskonto: Kontonummer 574 7376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97; Spendenkonto: Spenden Sie bitte nur auf das Unterkonto Nr.: 105 747 376 bei der Sparda-Bank Berlin eG, BLZ 120 965 97. Bei Verwendungszweck bitte die Anschrift des Spenders eintragen. Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung.
Erscheinungsweise: dreimal jährlich im Selbstverlag. Der Bezug der Zeitschrift ist für VCD-Mitglieder in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sowie in Teilen von Ober- und Unterfranken im Mitgliedsbeitrag enthalten.
Auflage: 2000 Stück
Redaktion: (elsa-medien@vcd.org) Jens Schneider (Leitung), Dr. Thomas Hoscislawski, Alexander Schierholz, Jana Fischer, Dr. Christian Zschieschang. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Gestaltung: Kassler Grafik-Design, Leipzig
Druck: Druckerei Steier GmbH, Leipzig. Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.
Redaktionsschluss der Ausgabe 1/2012 ist am 16.12.2011 Ausgabe erscheint am 8.2.2012
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de
Bildnachweis: Schneider, Gecks, Dr. Hedel, Weise

Ab ins Grüne!

Raus aus den vier Wänden und rein in die Freizeit. Ob in den Park, in den Wald oder an den See – wir bringen Sie in die Natur! Keinen Plan? Wir schon ...

Unsere **Freizeitpläne** mit erlebnisreichen Rad- und Wanderrouten erhalten Sie online unter: **www.mdv.de** oder Sie rufen uns einfach an: **01803 223399***.

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

www.mdv.de