VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

3 | 2012

In diesem Heft:

- VCD-Projekt „Klimaverträglich mobil 60+“
- Straßenraum in Leipzig umgestaltet
- Lastenfahrräder

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**

Station „Herbst“

Kühl ist’s geworden. Grund genug sich zu wärmen! Ob beim Spazieren, von innen oder in Wannenbädern entscheiden Sie. Diese Bahn&Kultur-Ausgabe zeigt Ihnen, wo Sie derlei rund um Ilsenburg im Harz finden können.

Ausgangspunkt und Ihre Station im doppelten Sinne ist für dieses Herbstwochenende der Bahnhof Ilsenburg. Aus Richtung Halberstadt kommen Sie im Stundentakt, abwechselnd mit dem HEX oder RE, an. Direkt im Empfangsgebäude, wie Bahnhofsgebäude unter Fachleuten heißen, wird eingecheckt. Ja, in diesem 128 Jahre alten Bahnhof kann geschlafen werden! Dank des EU-Projekts REVITA, mit dem das Land Sachsen-Anhalt für leer stehende Empfangsgebäude Mieter und Betreiber für neue Nutzungen suchte, und der anschließenden Sanierung 2010 ist das im Obergeschoss möglich. Im Erdgeschoss können Sie sich dagegen an der Touristinformation mit einschlägiger Literatur zur hiesigen Umgebung und einem Snack im Bistro für unseren ersten Ausflug versorgen. (**berghotel-ilsenburg.de**)

Dieser führt zu einem eine lange Zeit ausschließlich von Frauen geprägten Ort. Dazu verlassen Sie den Bahnhof in Richtung Marktplatz und Forellenteich. Stadtauswärts Richtung Südosten erreichen Sie zunächst das Kloster Ilsenburg. Im Gegensatz zu unserem Zielort Kloster St. Viti im ca. 3 km entfernten Drübeck diente es ausschließlich den Benediktinermönchen als Lebens- und Arbeitsort. Das 1018 gegründete Kloster beherbergt neben der Klosterkirche St. Peter und Paul, ein Kleinod romanischer Baukultur, einen dekorativen Gipsfußboden aus dem 12. Jahrhundert. Besucher werden am Wochenende leider nur zwischen 14-16 Uhr empfangen, so dass es wohl für diesen Herbstspaziergang lediglich beim Genuss fürs Auge von außen bleibt. Auf dem hier vorbei führenden Klosterwanderweg, den ein Kreuz als Wegsymbol anzeigt, spazieren Sie nun entlang der nordöstlichen Waldkante des Harzes vorbei an einem kleinen See zum Benediktinerinnenkloster Drübeck.

Jenes ging mit der 960 erfolgten Güterschenkung an Otto I. und war bis 1991 stets von Frauen für Frauen geführt. Besonders das Wirken von Äbtissin Anna Freiin von Welck ist da zu erwähnen, auch wenn sie das Kloster um 1900 nur vier Jahre leitete. Die von ihr eingeleitete Stiftsreform ermöglichte seit dem beginnenden 20. Jahrhundert die Nutzung als Erholungsheim für berufstätige und allein erziehende Frauen. Ein Ort für Kuren und der allgemeinen Entspannung. Letzteres finden Sie heute noch in den Gärten des Klosters, die ihren Ursprung 1737 haben und wegen ihres Liebreizes auch zum sachsen-anhaltischen Tourismusnetzwerk „Gartenträume“ gehören. Verweilen Sie im Schatten der fast 300 Jahre alten Linde, im Garten der Äbtissin oder der Stiftsdamen und versäumen Sie keinesfalls, vom frisch gebackenen Kuchen bei einem heißen Kakao im Klostercafé zu naschen! Wer sich am 27.10. zum „Drachentag“ her begibt, kann auf dem nahen Butterberg beim Drachensteigen ganz klassisch den Herbst zelebrieren. Über den R1 ist’s ein Katzensprung in den Nachbarort Darlingerode, von wo aus Sie alle zwei Stunden mit dem Regionalzug in ihr warmes Bahnhofsquartier zurückkehren können. (**kloster-druebeck.de**)

Glänzt der nächste Tag bereits zu Beginn mit Herbstattitüden wie Regen oder kühlem Wind, empfiehlt es sich, den Tag in Ilsenburgs „Forellen-Spa“ mit traumhafter Bade- und Saunakulisse samt Aromagrotte zu verbringen. Hier wird für Sie mit einer Tageskarte für 15 Euro bereits ab 7 Uhr geöffnet, auch wenn Sie kein Hotelgast sind. (rothe-forellen.de) Für einen vom Sonnenschein in goldene Farben getränkten Herbsttag jedoch bietet sich erneut eine Wanderung an. Dazu geht’s auf dem Klosterwanderweg diesmal Richtung Nordwesten vorbei an Stapelburg, Abbenrode und Lochtum zum rund 18 km entfernten dritten Kloster dieser Gegend. 1174 ursprünglich für Benediktiner gegründet, wurde das Kloster Wöltingerode bei Vienenburg bereits 1188 ebenfalls ein Ort von Frauen für Frauen in Obhut von Zisterziensernonnen. Zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert war es derart gefragt, dass für die nicht aufgenommenen Bewerberinnen weitere Klöster gegründet wurden. Im letzten Jahrhundert war die nach einem großen Feuer 1676 neu errichtete prächtige Anlage Lehrort für die Schülerinnen der Landfrauenschule des Reifensteiner Verbands und ist heute ein Wirtschaftsbetrieb mit Klosterhotel, Kornbrennerei, Bäckerei, Imkerei und einem Lachsinfo-Center, das über die Wiederansiedlung des Lachses in deutschen Gewässern informiert. All jene Nutzungen sowie die Klosterkirche und der Kräutergarten sind durch den etwa 1,5 km langen Rundweg miteinander verbunden und am Wochenende zwischen 11 und 17 Uhr geöffnet. Lediglich die Imkerei schließt ab November gänzlich ihre Pforten bis zum Frühjahr. Wenn Ihnen nun also von der Wanderung noch nicht warm genug ist, bieten die Erzeugnisse der Brennerei samstags wie sonntags immer 14 Uhr bei der Verkostung wohl bestens Abhilfe von innen. (**woeltingerode.de**)

Vielleicht lassen sich auf dem halbstündigen Spaziergang zum Bahnhof Vienenburg noch ein paar bunte Herbstblätter für Zuhause finden, ehe Sie zur Minute 24 in den ungeraden oder Minute 11 in den geraden Stunden Ihren Heimweg antreten. (! Tip: **insa.de**)

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

EDITORIAL

Länger und gesünder mobil bleiben

Haben Sie schon einmal daran gedacht, wie Sie leben werden, wenn Sie einmal älter sind? Alt ist dabei natürlich relativ, die heutige Generation „60+“ ist nicht mehr zu vergleichen mit den Älteren früherer Generationen. Heute zählt diese Altersgruppe zu den Aktiven, in Gesellschaft, Freizeit und auch im Verkehr.

Der demografische Wandel und der Trend zurück in das urbane Leben werden den Anteil der Älteren in den Städten steigen lassen. Ein neuer Lebensabschnitt, in dem die Zeit im Tagesverlauf nicht mehr der limitierende Faktor ist, oder der Umzug (zurück) in die Stadt, die mehr Angebote bietet, birgt die Chance bestehende Verhaltensmuster in der eigenen Verkehrsmittelwahl neu anzuschauen und womöglich alte Gewohnheiten ab- und neue überzustreifen. Denn: es muss eben nicht für alles das Auto sein! Diesem Aspekt bekommt auch deshalb besondere Bedeutung zu, weil noch nie so viele Menschen über 60 ein Auto besaßen und es nutzten.

Hier einen Ansatz für eine umweltfreundliche Mobilität zu setzen, ist Ansinnen des Projektes „Klimaverträglich 60+“, welches der VCD mit weiteren Partner initiiert hat. Warum sollten städtische Wege nicht auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden? Nicht selten wird dann argumentiert, dass es nicht ausreichend ausgebaute und sichere Radwege gibt. Dieses Argument ist nicht immer von der Hand zu weisen und Auftrag an die Städte, den Radfahrern mehr Raum einzuräumen. Schließlich ist deren Anteil am Gesamtverkehr im Steigen begriffen. In Leipzig wurde nunmehr ein Ansatz gemacht und eine innerstädtische Hauptstraße um je eine Richtungsfahrbahn reduziert.

Was in unserer Region noch Ausnahme ist, stellt in Städten wie Kopenhagen schon die Normalität dar. Hier ist das Fahrrad gleichberechtigt und immer öfter auch in neuen Formen als „Transportesel“ zu finden. Lastenfahrräder sind wieder im Aufwind. Vom Engagement, diese auch hierzulande populärer zu machen, lesen Sie in diesem Heft.

Eine kurzweilige Lektüre wünscht Ihnen
Ihr Jens Schneider

Titelbild: „Mehr Lebensqualität im Alter durch gezielte Mobilitätsangebote – der VCD setzt sich gemeinsam mit Partnern für eine umweltschonende Mobilität der ‚Generation 60+' ein.“ Foto: Marcus Gloger

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 3	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 6	Verkehrsplanung
Seite 8	Fahrrad
Seite 9	Stadtverkehr
Seite 10	VCD Elbe-Saale
Seite 11	Ansprechpartner vor Ort

Vorstandsmitglieder gesucht

Satzungsgemäß wird der VCD-Landesverband Elbe-Saale auf seiner Jahreshauptversammlung im Frühjahr 2013 den Vorstand für die nächsten beiden Jahre wählen. Da zwei Vorstandsmitglieder ausscheiden werden und nach demokratischen Gepflogenheiten eine Auswahl aus mehreren Kandidaten möglich sein sollte, rufen wir Sie dazu auf, sich zu überlegen, ob dieses Ehrenamt nicht für Sie in Frage käme.
Wie bisher soll der Vorstand aus einem Vorsitzenden, zwei Stellvertretern, einem Schatzmeister und drei Beisitzern bestehen, die den VCD Elbe-Saale durch die Jahre 2013 bis 2015 steuern. Die Bewerbung von Frauen ist besonders erwünscht, da diese noch stark unterrepräsentiert sind.
Die anfallenden Reisekosten zu den etwa alle sechs Wochen in Leipzig stattfindenden Vorstandstreffen werden erstattet. Fragen zur Vorstandsarbeit beantworten gerne die derzeitigen Mitglieder (Kontaktdaten auf Seite 11). Wenn Sie Lust und etwas Zeit haben, sich auf diese Weise für die Ziele des VCD zu engagieren, dann melden Sie sich bitte unter

elbe-saale@vcd.org.

MAGAZIN

20 Jahre VCD in Sachsen

Im Frühjahr 1992 wurde der VCD-Landesverband Sachsen als Erster in unserer Region gegründet. Dies war Anlass, am 15. September nach Leipzig einzuladen, um in lockerer Atmosphäre Rückschau zu halten und nach vorn zu blicken.
Der Einladung des Landesvorstandes folgten Mitglieder aus allen 3 Ländern des VCD Elbe-Saale. Zunächst blickte Harald Lindner, Mitinitiator und erster Vorsitzender des VCD-Landesverbandes Sachsen in die turbulente Zeit nach 1989 zurück. Dabei gab es viel Interessantes und Kurioses aus der Zeit bis zur Gründung des heutigen Landesverbandes Elbe-Saale zu hören. Schnell entspann sich eine Diskussion über heutige Themen. Einen zentralen Platz nahm dabei das Problem der künftigen Finanzierung im sächsischen Schie-

nenpersonennahverkehr ein. Es herrschte schnell Einigkeit, weiter aktiv für vernünftige Alternativen zu den Vorstellungen des sächsischen Wirtschaftsministeriums einzutreten. Dabei muss es gelingen, weitere Partner, beispielsweise aus dem Bereich Touristik, zu finden und öffentlich aufzuzeigen, wie sich der zu erwartende Kahlschlag im Angebot vor Ort konkret darstellen könnte. Wichtig erschien es allen Teilnehmern, dass die Informationskampagnen des Landesverbandes inhaltlich fundiert überzeugen müssen. Mit dem in diesem Jahr vorgelegten Fernverkehrskonzept haben wir uns selbst Maßstäbe gesetzt, an die es anzuschließen gilt.
Den Ausklang fand der Nachmittag in einer informationsgeladenen Tour mit dem Spaziergangsforscher Bertram Weisshaar, die durch die Südvorstadt und das Musikviertel führte. Das Thema einer ausgewogenen Stadtraumgestaltung mit dem Mensch im Mittelpunkt stellte Bertram Weisshaar, selbst im Fuss e.V. sehr aktiv, auf eine ganz eigene Weise dar.

„Hier haben wir mal angefangen“ erklärt Harald Lindner, Gründungsvorsitzender des VCD Sachsen, vor dem ersten Büro in der Leipziger Steinstraße. Foto: Jens Schneider

Weg frei: Stadtbahnprogramm in Gera wird fortgeführt

Die zweite Stufe des Stadtbahnprogramms des Geraer Verkehrsbetriebes (GVB) wird in vollem Umfang umgesetzt. Das erklärten Oberbürgermeisterin Dr. Viola Hahn und GVB-Geschäftsführer Ralf Thalmann nach Abschluss der letzten Wirtschaftlichkeitsberechnungen. Wie der GVB-Geschäftsführer am 3. September schilderte, habe eine Untersuchung einer unabhängigen Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigt, dass von der Umsetzung des Stadtbahnprogramms positive Effekte sowohl für die Stadt als auch für die Wirtschaftlichkeit des GVB ausgehen. Auch gehe aus der Analyse hervor, dass diese Effekte nur bei einer Umsetzung aller vorgesehenen Teilprojekte zu erzielen seien.
Vor diesem Hintergrund unterstützt Frau Dr. Hahn die Verwirklichung dieses ambitionierten Vorhabens. Umgesetzt werden demnach bis 2015 der Neubau der Stadtbahnlinie 4 nach Langenberg sowie der Ausbau der Trassen nach Bieblach-Ost, in der Wiesestraße und nach Lusan. Die Wirtschaftlichkeit der Investition erneut prüfen zu lassen, sei ihr ein wichtiges Anliegen gewesen, so das Stadtoberhaupt, schließlich handele es sich um ein Großprojekt, das in den kommenden Jahren erhebliche Mittel des GVB und des Stadtwerke-Verbundes binden wird. Im Wahlkampf hatte die heutige Oberbürgermeisterin noch kritisch zur Verwirklichung des Projektes gestanden.

Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“

Im März startete der Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ im Rahmen der Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans „Verkehr und öffentlicher Raum“ der Stadt Leipzig. Hierbei geht es um nicht weniger als um die Zukunft des Stadtverkehrs und Gestaltung des öffentlichen Raumes in Leipzig. Alle Bürger sind aufgerufen, sich aktiv mit Vorschlägen einzubringen. Der Fortschreibungsprozess setzt sich aus drei wichtigen Elementen zusammen: dem Runden Tisch Verkehr, in den der Leipziger VCD ebenfalls eingebunden ist, externen Fachgutachten und einem Bürgerwettbewerb.
Der Leipziger Bürgerwettbewerb ist ein wichtiges Instrument im Prozess und stellt eine neue, innovative und intensive Form der Bürgerbeteiligung dar, die es bundesweit so noch nicht gegeben hat. Begleitet wird das mehrstufige Verfahren durch zahlreiche Informations- und Diskussionsveranstaltungen in der Volkshochschule und in verschiedenen Stadtteilen.
Der VCD unterstützt neben einer Vielzahl von weiteren Verkehrs- und Umweltverbänden den Leipziger Bürgerwettbewerb und diskutiert in verschiedenen Formen intern über konkrete Ideen für die Teilnahme am Wettbewerb. Bereits im Juli und August fanden zwei Treffen zur künftigen Verkehrsentwicklung in Leipzig statt.
Noch bis 31. Oktober 2012 können Wettbewerbsbeiträge für Verkehrsideen und -konzepte eingereicht werden. Die besten Beiträge werden gekürt und im Anschluss vertieft behandelt.
Mehr Infos gibt es unter www.leipzig.de/verkehrsplanung

ANZEIGE

Wohlstand= Wachstum?

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag

6. Sächsischer Klimakongress

Themen: umweltverträglicher Stadtverkehr, Verdopplung der Fahrgastzahlen in Sachsen, Klimaschutz als Staatsziel, mehr Lebensqualität mit weniger Konsum, Green IT, ökologisches Investment, Waldumbau

1.12., 10 - 18 Uhr

Dresden, TU Hörsaalzentrum, Bergstr. 64

www.wir-sind-klima.de/klimakongress

Klimaverträglich mobil 60+

Florian Quitzsch

Im Alter mobil bleiben, das Klima schützen und auch noch etwas für die eigene Lebensqualität tun? Der VCD als Fachverband für ökologische und sozialverträgliche Mobilität hat dafür das dreijährige Verbundprojekt „Klimaverträglich mobil 60+“ initiiert.

Seniorenmobilität? – Ein Einstieg

Der demographische Wandel sorgt in zunehmendem Maße dafür, dass der Anteil älterer Verkehrsteilnehmer wächst. Durch die erfreuliche Tatsache, dass die allgemeine Lebenserwartung gestiegen ist und Seniorinnen und Senioren heute im Vergleich zu vorherigen Generationen oft wohlhabender und gesünder sind, bleiben viele ältere Menschen sehr mobil und nehmen noch lange aktiv am Verkehr teil. Der Bevölkerungsanteil der über 65-Jährigen stieg im Vergleich von 2002 zu 2008 um 16 Prozent. Die Wege, die in dieser Altersgruppe im gleichen Zeitraum zurückgelegt wurden, nahmen jedoch um 38 Prozent, also mehr als doppelt so stark, zu. Ein besonders deutlicher Anstieg ist bei den Auto-Wegen zu verzeichnen, die von 2002 bis 2008 sogar um gut 54 Prozent zunahmen.

Die Voraussetzungen und Möglichkeiten für ältere Menschen, mobil zu bleiben, können sehr unterschiedlich sein. Schon bei der Altersspanne könnte man z.B. in „Jungsenioren“ (50+), „Senioren“ (65+) und „Hochbetagte“ (80+) unterteilen. Trotz aller Unterschiede lässt sich feststellen, dass sich die Anforderungen an Mobilität mit dem Alter verändern. Das hat folgende Gründe: Gesundheitliche Einschränkungen und die Lösung aus festen Strukturen und sozialen Netzwerken wie Arbeitsplatz, Kinderbetreuung etc. führen dazu, dass ältere Menschen manchmal nicht so mobil sind, wie sie gerne wären.

Andererseits bietet sich, frei von den Sachzwängen der Arbeitswelt, auch die Möglichkeit, eingefahrene Mobilitätsroutinen zu verändern und neue, bequemere, kommunikativere oder umweltfreundlichere Arten der Mobilität zu entdecken und zu nutzen. Für viele gewinnen das Wohnumfeld und der Nahbereich an Bedeutung. So legen Seniorinnen und Senioren meist weniger Wert auf Zeiteinsparung. Viel wichtiger ist ihnen, bequem und sicher unterwegs zu sein und dabei möglichst anregende Wege vorzufinden sowie soziale Kontakte knüpfen und pflegen zu können. Viele ältere Menschen genießen es, Zeit zum Reisen zu haben.

Das ist jedoch nur eine Seite der Medaille: In Deutschland macht der Verkehr etwa ein Fünftel der Treibhausgas-Emissionen aus und ist somit neben dem Wohnen und der Ernährung der Hauptverursacher für CO_2-Emissionen. Auch wenn bei den Älteren der tägliche Weg zur Arbeit entfällt und ihre CO_2-Bilanz dahingehend günstiger ausfällt, sind sie doch nicht minder mobil. Ziel des VCD-Projektes „Klimaverträglich mobil 60+“ ist es deshalb, ältere Menschen zur Senkung ihrer CO_2-Emissionen zu bewegen, ohne dass sie in ihrer Mobilität eingeschränkt werden bzw. es als Einschränkung auch nur empfinden.

Generell auf klimaverträglichere Fortbewegungsmittel umzusteigen, kraftstoffsparend mit dem Auto zu fahren und kurze Wegstrecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen, bringt neben dem Klimaschutz noch weitere Vorteile mit sich. So erhöht man die eigene körperliche und geistige Fitness, sorgt für die Gesundheit vor und spart auch noch Geld. Und nicht zuletzt macht es einfach mehr Spaß.

Das Projekt

Vom Bundesumweltministerium im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative gefördert, koordiniert der VCD ein auf drei Jahre angelegtes Verbundprojekt: „Klimaverträglich mobil 60+“. Ziel des Vorhabens ist es, dass ältere Menschen selbst möglichst klimaschonend unterwegs sein können bzw. auch klimaverträglich versorgt werden, wenn sie auf Hilfe angewiesen sind. Es geht also zum einen um die individuelle Mobilität von Menschen der Altersgruppe 60+ in den Bereichen „Wohnen“, „Einkaufen und Freizeit“ sowie „Reisen“. Zum anderen geht es um die Mobilität der Anbieter von Dienstleistungen im Bereich „Versorgt werden“. Kooperationspartner im Verbundprojekt sind der Deutsche Mieterbund (DMB) und die Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO). Durch Aktionen, Beratungsangebote und Öffentlichkeitsarbeit werden ältere Menschen für ein klimafreundlicheres Mobilitätsverhalten sensibilisiert, das auch ihnen selbst zugute kommt. Umbrüche wie der Übergang vom Erwerbsleben zum Ruhestand sollen als Chance wahrgenommen werden, die eigene Mobilität kritisch zu hinterfragen und zu verändern. Bus, Bahn und Fahrrad werden als sichere, attraktive, umweltverträgliche Alternativen zum Auto erfahren und mit Angeboten wie Car-Sharing und E-Fahrrad ergänzt. Das Projekt richtet sich zudem an Partner wie Wohnungs- und Einzelhandelsunternehmen, Tourismusverbände, Dienstleister für Senioren und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen. Mit ausgewählten Unternehmen sollen innovative Best-Practice-Angebote entwickelt und vor Ort umgesetzt werden. Für Dienstleister im Bereich der häuslichen Versorgung werden u. a. Workshops zu umweltorientiertem Flottenmanagement angeboten.

Langfristig sollen sowohl die Seniorinnen und Senioren als auch die Dienstleister klimaschonende Mobilität als Gewinn im Sinne größerer Lebensqualität bzw. eines finanziellen Nutzens wahrnehmen.

Folgende Maßnahmen sind geplant:

- Verbraucherberatung zu klimaverträglicher Mobilität im Alter (u a. im Rahmen von Veranstaltungen, Aktionen, Beratungssprechstunden durch Ansprechpartner vor Ort)
- Input-Workshops in den Bereichen Wohnen und Einkaufen und Freizeit
- Aufbau von regionalen Beratungsnetzen sowie von zentralen und regionalen Akteursnetzwerken
- Unternehmensworkshops und Beratung für Dienstleister für Senioren (u. a. Hol- und Bringdienste, Altenpflege) zu

umweltorientiertem Mobilitätsmanagement
- Optimierung bestehender, wenig bekannter bzw. Initiierung innovativer Best-Practice-Angebote für Senioren (z. B. Kino-Bus) mit ausgewählten Unternehmen
- Ausweitung bzw. Verbesserung klimaverträglicher Angebote im Tourismus-Bereich für die Zielgruppe 60+ durch Kooperation mit Fahrtziel Natur
- Erstellung von Publikationen (z. B. Themenbroschüren)
- Einrichtung eines Online-Informationsportals.

Der Ansprechpartner im LV Elbe-Saale

Im Projekt sind bislang drei Regionalkoordinatoren für die VCD-Landesverbände Bayern, Elbe-Saale und Nordost aktiv. Sie sind Ansprechpartner vor Ort und für die regionale Umsetzung verantwortlich. Im Landesverband Elbe-Saale (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen) setzt sich der gebürtige Hallenser Florian Quitzsch für das Projekt und dessen Anliegen ein. Er lebt seit 2001 in Leipzig und hat Kommunikations- und Politikwissenschaften an der Universität der Pleißestadt studiert. Danach war er für den Ökolöwe-Umweltbund und den Leipziger ADFC in der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit tätig. Die Themen ökologische Mobilität und eine nachhaltige Stadtentwicklung sind dem überzeugten Radfahrer, der seit Jahren bewusst auf das Auto verzichtet, eine Herzensangelegenheit.

Zur Erreichung der Projektziele wünscht er sich eine gute Zusammenarbeit mit den lokalen VCD-Gliederungen und hofft, dass die bestehenden Kontakte, wie z. B. im Leipziger Umweltverbund, den Zugang zu potentiellen Partnern und Dienstleistern im Bereich klimaschonende Mobilität erleichtern. „Es gibt auf jeden Fall Potential in der Region, aber durchaus auch Verbesserungsbedarf bei Mobilitätsangeboten für Senioren oder in Sachen Barrierefreiheit“, so Quitzsch. Die ab sofort angebotene Sprechstunde wie auch die Beratung vor Ort sollen helfen, Informationslücken zu schließen und die Zielgruppe beim Umsteigen auf eine nachhaltige Mobilität zu unterstützen und zu begleiten.

Ihre Unterstützung ist gefragt!

Da der Landesverband Elbe-Saale aus drei Bundesländern besteht und der Fokus nach Möglichkeit auf das gesamte Einzugsgebiet gelegt werden soll, ist es für den Regionalkoordinator sehr hilfreich, Unterstützung aus den lokalen VCD-Gliederungen zu erhalten. Wer praktikable Beispiele sowie Dienstleister und Kontakte vor Ort benennen kann, Interessenten für eine Schulung zum Thema klimaverträgliche Mobilität im Alter kennt oder selbst dazu geschult werden möchte, ist hiermit aufgerufen, sich mit Florian Quitzsch in Verbindung zu setzen. Jeder Hinweis auf Aktionen und Veranstaltungen, die ebenso auf der Projektagenda stehen, ist gerne gesehen.

Projekt „Klimaverträgliche Mobilität 60+“
Ansprechpartner: Florian Quitzsch
Telefon: 0341.2155535
E-Mail: mobil60plus.sn@vcd.org

ANZEIGE

VERKEHRSPLANUNG

Die Verwandlung der Georg-Schumann-Straße

Markierungen schaffen neue Straßenraumqualität in einer Leipziger Magistrale

Jana Fischer

Bisher galt die Georg-Schumann-Straße im Leipziger Norden als Synonym für eine unter dem tosenden Verkehr leidende Hauptverkehrsstraße, an der kaum noch jemand wohnen wollte. Viele Geschäfte standen leer, und der äußere Eindruck war eher trostlos. Für Radfahrer galt sie als Angststrecke, Fußgänger benutzten sie nur, wenn sie unbedingt mussten. Wohn- und Aufenthaltsqualität konnte sich im Verkehrslärm kaum entfalten, obwohl Gohlis und Möckern sonst beliebte Stadtteile sind. Aufgrund des zusehenden Verfalls der Georg-Schumann-Straße wurde die Magistrale im „Stadtentwicklungskonzept Leipzig 2020“ als Schwerpunktgebiet der Stadterneuerung ausgewiesen.

Seit August bietet sich in der Georg-Schumann-Straße ein völlig neues Bild. Frische, weiß leuchtende Fahrbahnmarkierungen ordnen den Verkehr völlig neu. Statt vier Fahrspuren und zugeparkter Gehwege gibt es nun nur noch zweispurigen Autoverkehr, dafür aber Radfahrstreifen, Parkplätze und

freie Gehwege. Die Stadt Leipzig hat sich der Herausforderung gestellt und auf Drängen von Anwohnern und Vereinen nach einer geschickten Lösung gesucht, mit der ohne größere bauliche Maßnahmen die Situation für alle bedeutend verbessert werden kann. Es wurde ein Kompromiss gefunden, wie sich alle Verkehrsträger, vom Auto über die Straßenbahn bis hin zum Fahrrad, die Fahrbahn in einem friedlichen Nebeneinander teilen können.

Zur Entlastung der Straße vom Autoverkehr wurde bereits seit Jahren an der neuen Bundesstraße 6 gebaut, die parallel weiter nördlich vierspurig verläuft und im April dieses Jahres eröffnet wurde. Zeitgleich verlor die „Schumi" ihren Bundesstraßenstatus und ist heute eine städtische Hauptverkehrsstraße, womit eine bewusste Entlastung der Magistrale möglich ist. Dem Autoverkehr steht nach der Neumarkierung nur noch eine Spur je Richtung zur Verfügung. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Verkehrsbelastung in der Straße selbst und im angrenzenden Netz tatsächlich entwickeln wird. Für die Radfahrer hat sich die Situation bereits heute deutlich zum Positiven verändert: Zwischen Chausseehaus und Slevogtstraße ist beidseitig ein Radfahrstreifen angelegt worden, der mit Freuden angenommen wurde.

Außerdem ist der ruhende Kfz-Verkehr durch die Umgestaltung endlich rechtskonform in den Fahrbahnquerschnitt integriert worden. Damit sind erstmals seit den 1990er Jahren die breiten Gehwege wieder in voller Breite für Fußgänger nutzbar, bislang wurden sie fast ausnahmslos auch zum illegalen Parken genutzt.

In der Georg-Schumann-Straße bewegt sich etwas, und diesmal entgegen den Trading-Down-Effekten, die seit vielen Jahren vor Ort zu beobachten sind. Ermöglicht wurde das Vorhaben durch einen Antrag der CDU-Fraktion im Leipziger Stadtrat, der einen Vorschlag der Initiative „Mach's leiser – Mitwirken bei der Lärmaktionsplanung in Leipzig" aufgriff. Die vom „Ökolöwe - Umweltbund Leipzig e.V." durchgeführte Initiative hatte es sich zum Ziel gesetzt, das Thema Lärmminderung in der Stadt unter möglichst breiter Bürgerbeteiligung zu diskutieren und anhand von Projektvorschlägen zu konkretisieren. Dass Lärm alle etwas angeht, hat sich in der guten Resonanz aus der Bevölkerung gezeigt. Eines von den 27 gemeinsam erarbeiteten Projekten war die Idee der „Georg-Schumann-Allee".

Finanziert wurde die Umsetzung der Markierungen überwiegend aus dem Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" (SOP), ansonsten wäre es wohl auch nicht zustande gekommen. Um das Projekt zeitnah realisieren zu können, hat man sich für diese kostengünstige Variante einer einfachen Straßenmarkierung entschieden. Mit beständigem Engagement, guten Ideen und einer Prise Glück bleibt es nicht bei dieser Markierungslösung. Gelingt die bauliche Umgestaltung, die ab 2015 auch die Pflanzung von Bäumen vorsieht, könnte das die Chance noch wesentlich erhöhen und dieser Magistrale wieder neue Wohn- und Aufenthaltsqualität zu verleihen.

Mehr Raum für das Fahrrad. Erfolgte Abmarkierung und Idee zur Gestaltung. Foto: Jana Fischer

Nach Gesprächen, die Mitarbeiter des Infozentrums Georg-Schumann-Straße mit interessierten Bürgern an ihrem wandernden Infostand geführt haben, scheinen die Markierungsmaßnahmen überwiegend Zustimmung zu finden. Vor allem die Radfahrer fühlen sich sicherer, aber auch die Fußgänger freuen sich über einen von parkenden Autos frei gehaltenen Gehweg. Dies ist ersten Reaktionen im Stadtteil und Stellungnahmen von Verbänden wie dem VCD und ADFC zu entnehmen. Bemerkenswert sei, wie das Magistralenmanagement meint, „dass auch die Mehrzahl der befragten Autofahrer bisher sehr entspannt mit der neuen Situation umgehen" auch wenn einzelne anfängliche Pressemeldungen zunächst anderes Glauben machen wollten.

Trotz allem Zuspruch, den die Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen in der Georg-Schumann-Straße von verschiedenen Seiten erhalten, bleiben auch noch Wünsche offen. Am offensichtlichsten ist das Manko, dass bisher noch nicht die komplette Straßenlänge abmarkiert ist. Kerstin Dittrich von der Leipziger VCD-Ortsgruppe meint dazu: „Aus einer lauten Ausfallstraße wird ein öffentlicher Raum für alle. Das wertet Leipzigs Nordwesten insgesamt auf. Daher ist nicht nachvollziehbar, dass der Umbau stadtauswärts an der Slevogtstraße enden soll." Außerdem wird ein Gefahrenpotential in den Kreuzungsbereichen, wo die Markierung der Radspur unterbrochen ist, gesehen. Dittrich schlägt vor: „Dort, wo die Radspur bedingt durch Ampeln unterbrochen ist, sollte vor den Autos eine Aufstellfläche für die Radfahrerinnen und Radfahrer entstehen. Die würden dann bei Grün noch vor den Autos starten und niemand könnte sie übersehen."

Diese und weitere Hinweise gilt es aufzunehmen und bei zukünftigen Entwicklungen in der Georg-Schumann-Straße zu berücksichtigen. „Das Infozentrum des Magistralenmanage-

ments und verschiedene Ämter der Stadtverwaltung stehen derzeit in intensivem Austausch mit den Betroffenen, um die Situation gemeinsam zu optimieren.“, so Dirk Zinner vom Magistralenmanagement. Die Umgestaltung der „Schumi“, wie diese Magistrale auch unter Bewohnern wie Fachleuten gern genannt wird, mittels Markierung wird von der Stadt Leipzig als Test gesehen. Verbesserungsvorschläge sind ausdrücklich erwünscht. Falls der Test gelingt, könnte diese preiswerte Form der Umgestaltung Schule machen – viele Straßen in Leipzig hätten dies dringend nötig!

FAHRRAD

Transporträder liegen im Trend

Michael Schmiedel

Steigende Benzinpreise, Parkplatznot und Lärmbelästigung. Wer kennt sie nicht, die Übel der urbanen Mobilität. Doch seit einiger Zeit tut sich etwas auf den Straßen der Städte: Transporträder kommen wieder in Mode. Mittlerweile rollen auch im Elbe-Saale-Gebiet immer mehr Transporträder durch die Gegend. Nicht nur die bekannten Rikscha-Taxis, die in Dresden seit vielen Jahren erfolgreich sind. Auch Familien- und Transporträder erfreuen sich zunehmender Beliebtheit. Noch prägen Lastenräder nicht das Stadtbild, sondern bilden eher die Ausnahme. Die Menschen drehen sich danach um. Doch dies muss nicht so bleiben. In anderen Städten gehören Lastenräder mittlerweile zum Stadtbild. Kopenhagen ist dabei - wie in so vielen Fahrraddingen - die Vorreiterstadt. Dort fahren mittlerweile mehr als 25 Prozent der Eltern mit zwei und mehr Kindern ein großes Familienrad. Genauso in Amsterdam, der zweiten großen europäischen Lastenradstadt. Von dort kommen auch die meisten Produkte sowie Ideen zur Weiterentwicklung des muskelbetriebenen Transports.

Eine neue Generation von „Fahrradläden“ kommt nun auch nach Leipzig. Dort hat sich ein Unternehmen gegründet, um diese Form der Mobilität auch bei uns zu verbreiten. rad3 aus Leipzig-Lindenau will mehr Transportfahrräder auf die Straßen bringen. „Unser Ziel ist eine zukunftsfähige Mobilität, die effizient, umweltfreundlich und leise ist“, so der Geschäftsführer von rad3, Eric Poscher. Und dafür seien Transporträder ideal. „Wie können wir Städte lebenswerter machen?“ Diese Frage stellt Eric Poscher immer wieder seinen Besuchern im Laden in Leipzig-Lindenau. Eine ganze Wand ist dort diesem Thema gewidmet und sammelt Antworten und Lösungsansätze der Kunden und Besucher. Darunter findet man Unternehmen, die aufs Fahrrad setzen, ebenso wie Projekte, die sich mit nachhaltigem Konsum befassen. „Wichtig ist nicht nur, wie Produkte und Dienstleistungen hergestellt werden, sondern auch, wie sie zu uns kommen.“

„Urbanes Flair“, „neue Mobilitätsform“, „Spaß an der Last“ sind die Stichworte, die dem rad3-Chef dazu einfallen. Egal ob Kinder, die Wocheneinkäufe, das große Haustier oder Gartenabfälle zu transportieren sind. Aber auch als Transportmittel für Handwerker und Hausmeisterservices oder gar als mobile Theke, wie sie Poscher mit seiner rad:bar ebenfalls im Programm hat – die Möglichkeiten sind schier unbegrenzt. Für jeden Zweck gibt es mittlerweile das passende Transportrad aus einem breiten Angebot auszuwählen. Denn es tummeln sich unzählige Modelle auf dem Markt, die meist von kleinen Manufakturen in Europa hergestellt werden. Dazu kommt, dass Unternehmen wie rad3 auch individuell auf spezielle Kundenwünsche reagieren können, und je nach Einsatzzweck ein eigenes Design entwickeln.

„So vielfältig können Lastenfahrräder sein.“ Foto: rad3

Grundsätzlich gibt es Zweiräder oder Dreiräder mit Ladeflächen, die vorne oder hinten angebracht sind. Die Zuladungskapazität bewegt sich dabei von 10 bis 200 kg. Der bekannteste Typ ist das ursprünglich in Dänemark entwickelte „Long John“, bei dem die Ladefläche tief hinter dem Vorderrad zu finden ist. Es gibt aber auch zahlreiche Modelle, bei denen sich die Ladefläche hinter dem Sattelrohr angebracht ist – quasi als vergrößerter Gepäckträger. Bei den Dreirädern befindet sich in den meisten Fällen vorne eine Transportkiste, die zwischen zwei Rädern liegt. Diese Räder bieten konstruktionsbedingt einen besseren Stand, sodass z.B. Kinder bequem ein- und aussteigen können. Auch der Zwischenstopp an der Ampel ist so bequem möglich – man kann sogar im Sattel sitzen bleiben. Während man bei Familienrädern die Kinder gerne im Blickfeld hat, um mit ihnen zu kommunizieren, können die Fahrgäste bei klassischen Rikschas und den modernen Velotaxis auf der Rückbank ungestört die Landschaft bewundern oder sich unbeobachtet ein Küsschen geben. Solche Transporträder, wie es sie etwa von Bakfiets oder Nihola gibt, sind in der Regel allerdings breiter als „normale“ Räder. Es gibt sogar Modelle, die speziell für Kitas und Tagesmütter entwickelt wurden und bis zu acht Kindern Platz bieten.

Der Radebeuler Lutz Dressler, Rikscha-Chauffeur und Pressesprecher des VCD-Landesverbands Elbe-Saale ist ebenfalls begeisterter Anhänger dieser „Beförderungskünstler mit Muskelantrieb“. Er hat dafür eigens eine Website eingerichtet, wo er alle relevanten Informationen über Rikschas und Transporträder zusammengetragen hat, darunter eine umfangreiche Übersicht über die lieferbaren Rikschas und Lastenräder.

Wie sieht es mit der Radinfrastruktur für Transporträder aus? Die Normbreite für die Durchlässe zwischen Pollern ist ausreichend um mit den gängigen Zwei- und Dreirädern durchfahren zu werden. Wenn der „Güterverkehr“ per Fahrrad zunimmt, wird es jedoch notwendig, breitere Radwege zur Verfügung zu stellen, auf denen ein Transportrad gegebenenfalls auch mal überholt werden kann – so wie es in Kopenhagen auf allen Hauptverbindungen der Fall ist. Mit der Pedelec-Option sind Transporträder jedoch nicht unbedingt langsamer als der übrige Fahrradverkehr. Sollten die baulichen Voraussetzungen nicht gegeben sein, dürfen Transporträder, wie alle anderen Radfahrenden auch, auf die Fahrbahn ausweichen.

Der VCD setzt sich seit langem für ausreichend breite Radwege und die gemeinsame Nutzung der Straße bei Tempo 30 ein. Mit einer Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 innerorts würde die Verkehrssicherheit steigen und die Gleichberechtigung zwischen Autos und Fahrrädern wäre wenigstens bei der Geschwindigkeit hergestellt. Denn kombiniert mit einem Elektroantrieb erreichen die Transporträder eine Geschwindigkeit von 25 km/h bei einer Reichweite von bis zu 80 km je nach Beladung und Akkukapazität. Das elektrifizierte Lastenrad gilt genauso als Pedelec und darf ohne Führerschein gefahren werden. Diese Vorteile eröffnen dem Lastenrad ein großes Potential für die bevorstehende Verkehrswende. Es ist emissionsfrei, verursacht keinen Lärm und zudem weniger Kosten als ein Kraftfahrzeug.

Wo immer von Elektromobilität gesprochen wird und Elektromobilität von der Bundesregierung gefördert wird, liegt der Fokus allein auf der Automobilindustrie. Dabei wird oft übersehen, dass auf ein Elektroauto in Deutschland ca. 200 Elektrofahrräder kommen. Mit elektrischen Transporträdern gibt es also eine echte Alternative zwischen überteuerten E-Autos und dem was bisher als Fahrrad verstanden wurde. Welche Rolle das elektrisch unterstützte Lastenrad für die Logistik und Warenlieferungen im innerstädtischen Bereich spielen kann, wird derzeit in einem vom Berliner Umweltministerium unterstützten Pilotprojekt untersucht. Im Projekt „Ich ersetze ein Auto“ werden Elektro-Lastenräder als innovative Transportfahrzeuge für den städtischen Wirtschaftsverkehr vorgestellt und ihr Potenzial für den Klimaschutz bewertet.

Auf europäischer Ebene wurde unlängst die European Cycle Logistics Federation ins Leben gerufen, ein Zusammenschluss, der die Nutzung von Transporträdern in Logistik und anderen Teilen des Arbeitslebens vorantreiben soll. Eric Poscher aus Leipzig war beim Gründungstreffen in Cambridge dabei und hat in einem Vortrag skizziert, welche Nutzungsformen Transporträder Zukunft haben können und wie sie zu einer höheren Lebensqualität in den Städten beitragen werden. Der Logistik-Bereich ist dabei erst der Anfang – viele gewerbliche Angebote und Dienstleistungen werden in Zukunft auch verstärkt auf das Fahrrad zurückgreifen – aus rein praktischen Überlegungen und aus Kostengründen.

“Was in Kopenhagen möglich ist, wird auch in Leipzig Einzug halten – es ist nur eine Frage der Zeit“, ist sich Eric Poscher sicher. „Die Zukunft gehört den Transporträdern.“

Weitere Informationen: **www.pro-rikscha.de / www.rad3.de**

STADTVERKEHR

In der letzten Ausgabe ist uns ein redaktioneller Fehler unterlaufen, weshalb nicht die von den Autoren gelieferte Endfassung veröffentlicht wurde. Aus diesem Grund können Sie den Artikel nun noch einmal in der korrekten Form lesen. *Die Reaktion*

Carsharing abseits der Metropolen – daran arbeitet der Verkehrswende in Kleinen Städten e.V.

Der Verkehrswende in Kleinen Städten e.V. hat es sich zum Ziel gemacht, Carsharing als Bestandteil des Umweltverbundes in Klein- und Mittelstädten zu fördern. Das ist kein Selbstläufer, wie bereits die Tatsache zeigt, dass es außerhalb der mitteldeutschen Großstädte Carsharing-Aktivitäten nur noch bspw. in Meiningen, Freiberg, Halberstadt, Dessau oder Wittenberg gibt – dank der ehrenamtlichen Arbeit einiger Engagierten vor Ort.

Dass kleinere Städte für Carsharing ein schwieriges Umfeld bieten, hat mehrere Ursachen: Erstens gibt es einfach weniger potentielle Carsharing-Nutzer. Zweitens führen raumstrukturelle Entwicklungen der vergangenen beiden Jahrzehnte (Ausdünnung der sozialen Infrastruktur, die räumliche Trennung von Wohn-, Arbeits-, Bildungs-, Einkaufs- und Erholungsorten) dazu, dass die Einwohner in Klein- und Mittelstädten vergleichsweise lange Strecken auf ihren Wegen zurücklegen müssen.

Carsharing funktioniert vor allem dort sehr gut, wo der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) stark ist oder für viele täglichen Wege das Rad genutzt oder zu Fuß gegangen werden kann. Das Angebot des ÖPNV ist qualitativ in vielen Klein- und Mittelstädten meist nur als mäßig einzuschätzen und kann nur selten alle alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner befriedigen. Daher spielt hier der motorisierte Individualverkehr (MIV) eine zentrale Rolle für die Organisation der alltäglichen Mobilität.

Als echte Option sollte Carsharing in Kleinstädten in Punkten Flexibilität, Professionalität und Komfort den Angeboten in Großstädten gleichen. Aufgrund der geringeren Anzahl an Fahrzeugen und Stationen ist dies nur ansatzweise möglich. Denn gerade die Nähe zum Nutzer und die Flexibilität durch unterschiedliche Fahrzeugklassen sind erst mit einem bestimmten Angebotsumfang möglich. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen wächst auch in Klein- und Mittelstädten der Wunsch, eine Alternative zum eigenen Auto zur Verfügung zu haben.

Nach Meinung des Verkehrswende e.V. kann mit lokalem Engagement ein Teil dieser Hemmnisse wettgemacht werden.

ANZEIGE

Es ist daher eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg von Carsharing in Klein- und Mittelstädten: (1) um das Thema in das Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit zu bringen, (2) um möglichst viele Unterstützer zu finden und (3) um den Interessenten eventuelle Unsicherheiten oder Vorbehalte zu nehmen.
Der Verkehrswende e.V. möchte Ansprechpartner für die Menschen, die Fragen zum Thema Carsharing haben, ebenso wie für in Gründung befindliche oder bestehende Carsharing-Initiativen sein. Aktuell unterstützt der Verein die Vorbereitung bzw. den Aufbau von Carsharing in Gotha, Görlitz, Döbeln, Gera sowie Meißen und begleitet mit ideeller Arbeit laufende Carsharing-Projekte in Chemnitz, Wittenberg, Dessau, Markkleeberg und Freiberg. Wenn Sie die Arbeit des Verkehrswende e.V. begleiten und unterstützen oder am Aufbau eines Carsharing in Ihrer Stadt Interesse haben bzw. in einer der genannten Städte an bestehenden Projekten mitarbeiten möchten, können Sie sich auf der Vereins-Webseite informieren oder eine Nachricht schreiben.
Kontakt:
www.verkehrswende-ev.de | info@verkehrswende-ev.de

VCD ELBE-SAALE

Aktuelles zum Konzept der AG Fernverkehr für Mitteldeutschland

Clemens Kahrs/
Sprecher der AG Fernverkehr für Mitteldeutschland

Das Fernverkehrskonzept (siehe NEUE WEGE 2/2012, S.5) wurde kurz vor dem so genannten „Bahngipfel Sachsen“ der breiten Öffentlichkeit vorgestellt. Es erfuhr somit eine gewisse Resonanz in den regionalen Medien. Im gleichen Zuge haben wir das Konzept an einen breiten Verteiler mit Multiplikatoren aus Politik, Wirtschaft und Verbänden zur Verfügung gestellt. Insbesondere wollen wir die „betroffenen“ Kommunen, vor allem Mittelstädte unter 100.000 Einwohner, erreichen. Diese sollten angeregt werden, sich zu fragen, was ihnen die neue Infrastruktur ab 2017 bringt oder was eben nicht. Die Resonanz aus diesem Kreis kommt vor allem aus den Orten, die auch unser Konzept nicht oder nicht sofort mit Produkten wie ICE oder IC beglückt. Hier stehen wir in der Diskussion. Unsere Botschaft ist, dass nicht wir die Adressaten von Kritik sein sollten, sondern die Bahn gefordert ist, konkrete Konzepte offen zu legen.
Unterstützung erfahren wir von Teilen der IHK, die die Bedeutung der Anbindung des mitteldeutschen Raumes erkannt hat. Ebenso sind Landkreistag sowie Städtetag in Sachsen eher auf unserer Seite. Die ersten politischen Kontakte kamen mit Bündnis 90/Grüne sowie mit der SPD zu Stande. Stephan Kühn, MdB sowie Mitglied des Verkehrsausschusses, haben wir das Konzept offiziell im Reichstag übergeben; von uns vorgestellt und diskutiert wurde das Konzept im Rahmen der SPD-Arbeitsgruppe Verkehr des Sächsischen Landtages; geladen wurden wir, als Experte im Verkehrsausschuss des Sächsischen Landtages zum aktuellen Entwurf des Landesverkehrsplans Stellung zu nehmen und haben dort neben anderen Themen die Finger in die Wunde des drohenden Abkoppelns vom Fernverkehr gelegt. Schließlich waren wir auch bereits auf dem Podium einer Diskussionsrunde der Friedrich-Ebert-Stiftung in Leipzig genau zu diesem Thema vertreten, in der u. a. der Baubürgermeister Leipzigs, der hiesige Konzernbevollmächtigte der Bahn sowie Leipzigs früherer Oberbürgermeister und Bundesverkehrsminister Tiefensee diskutierten, wie man die Fernanbindung der Region Halle/Leipzig über 2017 hinaus sicherstellt.
Nicht zuletzt hatten wir kürzlich ein erstes Sondierungsgespräch mit der Deutschen Bahn in Erfurt, an der neben allen drei Konzernbevollmächtigten der Länder Sachsen, Sachsen-Anhalt und Sachsen auch der leitende Fachverantwortliche der Konzernzentrale teilnahm. Er versuchte, uns Strategie und Vorgehen der Deutschen Bahn bei der Angebotskonzeption nahe zu bringen. Das klingt zunächst einmal viel an Aktivität, schnell jedoch verfliegt die Aufmerksamkeit wieder – selbst verbandsintern – wenn man nicht stets am Ball ist. So wichtig dieses Thema neben den ganzen anderen ist – wir arbeiten immer noch ehrenamtlich und opfern damit einen Teil der Freizeit, die gut und gerne auch für andere Dinge genutzt werden kann. Spannend ist es jedoch zu erfahren, dass der VCD als echter Gesprächspartner auch auf regionaler Ebene ernst genommen wird. Für Menschen, die etwas im Verkehrsbereich zu Gunsten des Umweltverbundes bewegen wollen, bieten sich somit viele Möglichkeiten, sich zu entfalten und sich Gehör zu verschaffen. Aktive Mitstreiter sind also jederzeit herzlich willkommen!
Wir haben vor, im Herbst regionale Veranstaltungen durchzuführen, um die Fernverkehrsanbindung von verschiedenen Seiten zu beleuchten. Geplant ist, regionale SPNV-Aufgabenträger, Deutsche Bahn sowie die Politik aufs Podium zu holen, um das Thema „Neubaustrecke Leipzig/Halle-Nürnberg - Wie profitiert die Region davon?“ öffentlich zu diskutieren und somit weiter dafür zu sorgen, dass verschiedene Städte auch tatsächlich einen Vorteil aus den Milliardeninvestitionen erzielen und nicht nur die Punkt-zu-Punkt-Verkehre zwischen den Metropolen verbessert werden.

LESERBRIEF

Matthias Reichmuth aus Leipzig schrieb uns:
Investiert der Freistaat massiv in den umweltfreundlichen ÖPNV? Diese Meldung auf Seite 4 der letzten NEUE WEGE fand ich im Mai auch in der Leipziger Volkszeitung und fragte mich, ob etwa nach den Streichorgien eine Kehrtwendung eingesetzt hat. Die ganze Meldung stellt aber eine Nebelkerze dar, wie ich nach kurzer Recherche feststellte: Es werden in Wirklichkeit nur Mittel umgewidmet, die beim SPNV fehlen oder langfristig ohnehin eingeplant waren. Die Opposition hat das bemerkt und war mit entsprechenden Gegendarstellungen in der Presse. Der VCD Elbe-Saale hat wenig später selbst auf die Unterfinanzierung des ÖPNV in einer Pressemeldung hingewiesen, weil es weiter darum geht, die ursprüngliche Finanzierung wieder herzustellen. Es ist schon peinlich, wenn es in der Redaktion niemandem auffällt und diese irreführende Meldung unkommentiert mit der Original-Überschrift abdruckt. Der knappe Platz in den Neuen Wegen sollte sinnvoller genutzt werden.

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: Florian Quitzsch

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.: 0173.1379931
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)

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.stuetzel@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
Andreas Grimm, Erfurt, Tel.: 0361.5113330, 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

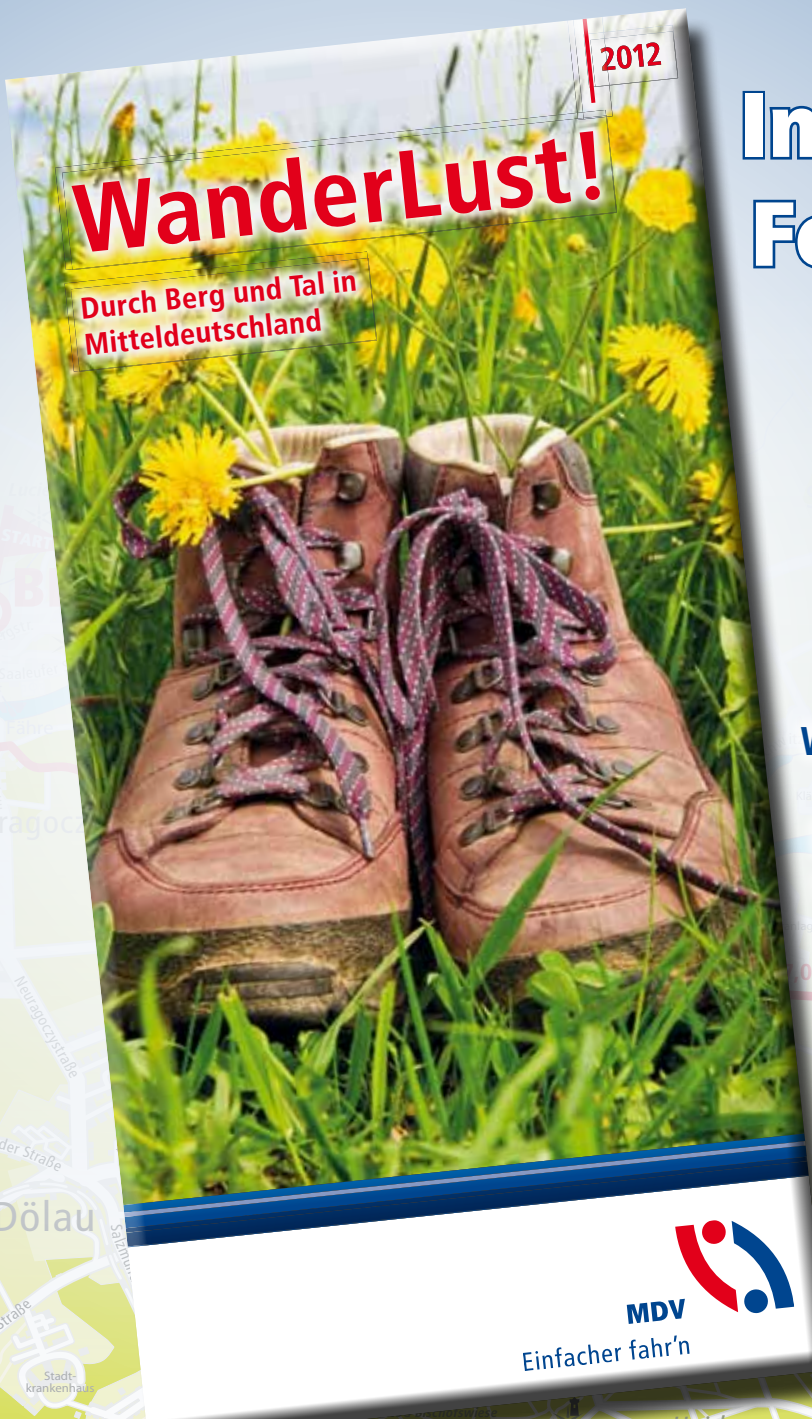
Jena
Uwe Kapell, Jena, Tel.: 03641.221747, UKapell@gmx.de

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

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

NEU

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, Jana Fischer. 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 1/2013 ist am 14.12.2012 Ausgabe erscheint am 22.1.2013
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de



In die Schuhe... Fertig... Los!

Wanderzeit ist die schönste Zeit.

Entdecke auch in diesem Jahr wieder neue Orte und Wege in Mitteldeutschland auf unseren MDV-Wandertouren!

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

Bestell Dir WanderLust! kostenfrei unter: www.mdv.de oder 01803 223399*

In Mitteldeutschland gilt Ihr Verbundticket für

Zug S Tram BUS

ZVNL ... eine ganz neue Schiene

DB BAHN

MDV Einfacher fahr'n