VCD
Verkehrsclub Deutschland

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

NEUE WEGE

3 | 2013

In diesem Heft:

- Wie sieht der VCD den Leipziger City-Tunnel?
- Zukunft für den SPNV Meißen – Döbeln!

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**

Exkursion in das barocke Universum

Unser abwechslungsreicher Herbstausflug soll diesmal in die geschichtsträchtige Residenzstadt Gotha führen und aussichtsreich am Rennsteig enden. Gotha, bereits im Jahr 775 erstmals erwähnt, ist heute das sicher imposanteste Beispiel barocker Residenzarchitektur in Thüringen. Schloss Friedenstein, das „barocke Universum“, bestimmt das Stadtbild auf jeden Weg in die Stadt.

Die Stadtexkursion startet am Bahnhof, welcher mit dem IC aus Richtung Leipzig oder im Regionalexpress aus Richtung Zwickau oder Göttingen direkt erreichbar ist. Bereits der Weg zur Innenstadt zeigt, dass die Bahnhofstraße als repräsentative Empfangsachse hinein in die Stadt angelegt wurde. In deren Zentrum liegt der lang gestreckte Hauptmarkt, dessen Mitte das dekorative Rathaus beherrscht. In den geschichtsträchtigen Bauten des Marktensembles haben unter anderen Martin Luther und Lukas Cranach gewohnt. Vom Rathaus geht der Blick über den steil aufsteigenden Hauptmarkt schon wieder zum Friedenstein hinauf. Am oberen Ende des Marktes sprudelt in der warmen Jahreszeit das Wasser aus dem Leinakanal durch die dekorativen Becken der Wasserkunst. Dies hat schon fast italienisches Flair.

Schloss Friedenstein, der gewaltige im 17. Jahrhundert für Herzog Ernst den Frommen errichte Bau, gibt heute im Schlossmuseum und der Kunstkammer Einblick in die barocke Lebenskultur. Imposante Räume und Sammlungen mit allerlei Überraschungen, wie Napoleons originaler Dreispitz, lassen sich im Haus entdecken. Wer mit Kindern den Friedenstein besucht, sollte dem Museum für Natur einen Besuch abstatten. Bereits Ernst der Fromme hatte zur Bauzeit eine Naturaliensammlung begründet, welche über die Jahrhunderte gewachsen ist. Seit 2010 ist die Ausstellung mit vielen Präparaten mit einer neuen Präsentation im Westturm zu finden Die Forschungsbibliothek Friedenstein, eine der größten deutschen Schriftensammlungen, kann man im Rahmen von Führungen ebenfalls durchstreifen (www.stiftung-friedenstein.de).

Ein besondere Perle ist das Eckhof-Theater aus der Bauzeit des Schlosses, in dem noch heute die original bauzeitliche Bühnentechnik in Betrieb ist. Im Sommer wird diese Technik beim Eckhof-Festival zum Leben erweckt. Historisch genau inszenierte Aufführungen vermitteln historisches Theatergefühl. Aber auch außerhalb dieser Vorstellungen kann das erste deutsche Hoftheater im Rahmen von Führungen besichtigt werden (www.eckhof-festival.de).

Im Untergrund des Schlosses befinden sich seit 350 Jahren die Gothaer Kasematten. Die lange Zeit zugeschütteten Gänge wurden zum Teil wieder begehbar gemacht und können nach Anmeldung besichtigt werden.

Sehenswert ist auch der das Schloss umgebende englische Landschaftspark. Wandelt man durch diesen, führt der Weg an Orangerie, Schloss Friedensthal und Teeschlösschen vorbei zum Herzoglichen Museum. Am 19. Oktober dieses Jahres wird das Haus nach umfangreicher Sanierung wieder eröffnet und die umfangreiche Gothaer Kunstsammlung in dem ihr gebührenden Rahmen präsentiert. Damit wird der Museums- und Kunststandort Gotha um einen weiteren Höhepunkt bereichert und muss den Vergleich zur Klassikerstadt Weimar nicht scheuen. Die vielfältige Museumslandschaft kann im ganz anderen Ambiente auch zur Museumsnacht am 26. Oktober entdeckt werden. Noch mehr barockes Flair lässt sich zu den jährlichen Barocktagen schnuppern. Zur nächsten Auflage am 30. und 31. August 2014 wird das Schloss mit vielen zeitgemäß gekleideten Gästen eine Reise in das barocke Leben ermöglichen (www.gotha.de).

Neben Schloss Friedenstein gibt es noch viel mehr in der geschichtsträchtigen Stadt zu entdecken, wie das kartographische Museum, das an die 1785 von Julius Perthes gegründete Verlagsanstalt erinnert oder das Deutsche Versicherungsmuseum E. W. Arnoldi, welches sich im Stammhaus der Gothaer Versicherung in der Bahnhofstraße befindet.

Der Name Gotha ist auch mit dem Straßenbahnbau verbunden. Gotha-Wagen prägten über Jahre die Straßenbahnnetze im Osten Deutschlands. Zum Abschluss der Gotha-Visite soll es dann auch mit der Straßenbahn hinaus ins Grüne gehen. Die Linie 4, bekannt als Thüringerwaldbahn fährt bis nach Tabarz am Fuße des Thüringer Waldes. Auf dem Weg dahin geht es entlang an Feldern und Landstraßen, durch Wiesen und Wälder. Auf dem Weg liegt Boxberg, dessen Pferderennbahn mit der Tribüne im viktorianischen Stil an die großen Zeiten der Belle Epoche erinnert. Über Walterhausen und Friedrichroda erreicht man nach einstündiger Fahrt Tabarz. Von der früheren Sommerfrische der Prominenz aus können Sie Ihre ganz persönliche Expedition auf den Inselsberg starten. Der markanteste Gipfel am Rennsteig wartet mit einem grandiosen Ausblick auf. Bis zum Brocken reicht die Fernsicht, in der Nähe ziehen Gotha und Schloss wieder die Blicke auf sich.

Gehen Sie auf Exkursion in das barocke Universum!

Viel Spaß wünscht Ihnen dabei
Ihr Jens Schneider

EDITORIAL

Weichen stellen

Wichtige Weichenstellungen in der Region beschäftigen uns in dieser Ausgabe. Für den Nahverkehr auf der Schiene erfolgten diese bereits vor längerer Zeit. Mit der bevorstehenden Inbetriebnahme des Citytunnels in Leipzig und dem Start des mitteldeutschen S-Bahnnetzes wird der regionale Personenverkehr in der Mitte unseres Verbreitungsgebietes neu aufgestellt.

Gleiches steht in nicht weiter Zukunft für den Fernverkehr an, wenn die ICE-Neubaustrecke von Leipzig und Halle nach Nürnberg ihren Betrieb aufnehmen wird. Die Neubaustrecke als auch der Citytunnel wurden vom VCD kritisch begleitet und alternative Varianten beworben.

Die Bauprojekte sind nunmehr in Beton verewigt. Jetzt ist für mich wichtig, dass sich unser Verband auch mit den neuen Gegebenheiten konstruktiv und kritisch auseinander setzt, auch wenn wir deren grundlegende Gestaltung aus eigener Sicht anders gelöst hätten. Es gilt, im Sinne einer umwelt- und verbraucherfreundlichen Verkehrspolitik unter den politisch gewollten Rahmenbedingungen die verbandspolitische Arbeit fort zu setzen. Wie diese Arbeit aussehen kann, hat das Fernverkehrskonzept des VCD Elbe-Saale gezeigt. Für das sachlich fundierte Konzept erhielt unser Verband viel Resonanz und bleibt mit den Akteuren im Gespräch.

Ein anderes Beispiel stellt das Engagement für den Erhalt des SPNV auf der Bahnstrecke Meißen–Döbeln dar. Hier sind die aktiven VCD-Mitglieder Initiatoren, Motivatoren und Netzwerker, um mit den am Erhalt des Personenverkehrs interessierten Kommunen und regionalen Aktiven die Bahn wieder mehr in den Blickpunkt der Öffentlichkeit zu rücken. An nicht wenigen Orten in Deutschland erkennen die Bürger, dass ihre Bahn(-Strecke) wichtig ist, um Mobilität für alle zu schaffen und die Abhängigkeit vom Auto nicht weiter zu erhöhen.

Ganz zentrale Weichen werden aktuell in der Bundespolitik gestellt. In wie weit mit den möglichen Regierungsoptionen eine Veränderung zur bisherigen Verkehrs- und Umweltpolitik des schwarz-gelben Kabinetts erreichbar ist, bleibt abzuwarten. Gerade dies sollte den VCD fordern, weiter für eine Verkehrspolitik hin zu mehr Umweltfreundlichkeit und Nachhaltigkeit einzutreten. Die Möglichkeit, Projekte in der Region zu entwickeln und auf den Weg zu bringen, haben Sie zum Aktiventreffen Ende Oktober in Wolkenstein. Werden Sie Weichensteller, wir freuen uns auf Sie!

Viele gute Ideen dafür wünscht Ihnen

Ihr Jens Schneider

INHALT

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 4	Titelthema: City-Tunnel Leipzig
Seite 7	Bahnverkehr: SPNV Döbeln–Meißen
Seite 9	VCD Elbe-Saale
Seite 11	Ansprechpartner vor Ort

Titelbild: „Fahrt frei für den Güterverkehr, Signal auf Halt für den Personenverkehr?“ Die weitere Bestellung der Nahverkehrszüge auf dem Streckenabschnitt Döbeln – Meißen durch den Freistaat Sachsen steht in Frage. Warum dies so ist und wie sich der VCD für eine Weiterführung und Verbesserung engagiert, erfahren Sie in diesem Heft. Foto: Lutz Dressler

Geschäftsstelle umgezogen

Seit September ist die Geschäftsstelle des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale unter einer neuen Adresse zu erreichen:
Peterssteinweg 18, 04107 Leipzig

Die Telefonnummer 0341/2155535 und Faxnummer 0341/215 55356 bleiben unverändert, ebenso die E-Mail-Adresse elbe-saale@vcd.org
Die feierliche Eröffnung, zu der über die Tagespresse auch die Öffentlichkeit eingeladen war, fand in Verbindung mit dem PARK(ing) Day am 20. September statt. Der Umzug war notwendig geworden, weil das Gebäude, in dem sich die Geschäftsstelle bisher befand, komplett saniert wird. Die bewährte Bürogemeinschaft mit ADFC, teilAUTO, Bett und Bike sowie Verkehrswende in kleinen Städten e. V. wird in den neuen Räumlichkeiten fortgeführt.

MAGAZIN

Gültigkeit der DB-Ländertickets erweitert

Das im Nah- und Regionalverkehr der DB in allen drei Ländern gültige Sachsen- bzw. Sachsen-Anhalt- oder Thüringen-Ticket wird seit 1. August auch in den übrigen in den Verbundtarif einbezogenen Verkehrsmitteln des MDV (Mitteldeutscher Verkehrsverbund) und marego (Magdeburger Regionalverkehrsverbund) anerkannt, also in den Straßenbahnen und Omnibussen der kommunalen oder privaten Verkehrsunternehmen. Bei diesen Unternehmen kann das Länderticket auch erworben werden. Nicht berührt von der tariflichen Änderung sind das bundesweit gültige Schöne-Wochenende-Ticket und Quer-durchs-Land-Ticket der DB. Diese gelten in den genannten Verbundgebieten auch weiterhin nur auf den Eisenbahnstrecken.

Geraer Verkehrsbetrieb: Stadtbahnprojekt gestoppt

Unter Druck geraten ist der Geraer Verkehrsbetrieb. Die wirtschaftliche Lage des Verkehrsunternehmens unter dem Dach der Geraer Stadtwerke hat sich in den letzten Monaten stark zugespitzt. Ein wesentlicher Problempunkt liegt in der Finanzierung der neuen Stadtbahnlinie 4 in den Stadtteil Langenberg. Das Projekt beinhaltet neben der Neubaustrecke auch die bereits ausgeführte Trassensanierung im Zentrumsabschnitt „Hinter der Mauer“, die Gleiserneuerung zwischen Berufsakademie und Bieblach-Ost sowie die komplette Erneuerung in der Wiesestraße, in der die Straßenbahn in größeren Teilen einen eigenen Bahnkörper erhalten soll. Im Dezember letzten Jahres erging der Förderbescheid an den GVB.
Problematisch erweist sich die Finanzierung des Eigenanteiles. Auf Grund der angeschlagenen finanziellen Lage der Stadtwerke fand sich bisher kein Bankinstitut, welches zu einer Kreditfinanzierung bereit war. Die Stadtwerke waren Ende des Jahres nur mit einer Zwischenfinanzierung der Stadt in der Lage, den Verlustausgleich für den GVB zu zahlen. Die Stadt als Gesellschafter der Stadtwerke ist auf Grund ihrer prekären Finanzlage ebenfalls nicht in der Lage, für die Finanzierung der Investition zu bürgen.
Der Bau der neuen Linie 4 sowie der Ausbau in der Wiesestraße, welche eigentlich im Frühjahr beginnen sollten, wurden gestoppt und zunächst für zwei Jahre ausgesetzt. Mit dem Land wurde ein Weg gefunden, die angefangene Streckensanierung in Richtung Bieblach-Ost fertig zu stellen. Zwischenzeitlich stand sogar eine Insolvenz des Verkehrsbetriebes im Raum, welche jedoch abgewendet werden konnte.

7. Sächsischer Klimakongress

BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN im Sächsischen Landtag

Ökologische Marktwirtschaft - nur ein Traum?

Themen: Braunkohle-Ausstieg, Energiearmut, kommunaler Klimaschutz, klimafreundliche Mobilität und Versorgung u.v.m.

Samstag, **30.11., 10 - 17 Uhr**

TU Dresden

Bergstr. 64, Hörsaalzentrum

www.wir-sind-klima.de/klimakongress

TITELTHEMA

Was erwartet der VCD vom Leipziger City-Tunnel?

Matthias Reichmuth

Was sagt eigentlich der VCD zum City-Tunnel? Diese Frage war in den letzten Jahren verstärkt auch wieder in Leipzig zu hören, nachdem in Stuttgart ein großes Bahnhofs- und Tunnelprojekt äußerst umstritten war. Dort hatte der VCD schon in den 1990er Jahren ein Alternativkonzept favorisiert, die Diskussion hat dazu allerdings erst die breite Öffentlichkeit erreicht, als die Bagger anrückten.

Wie verlief die Diskussion hier in Leipzig? Die Idee, den Hauptbahnhof mit dem Bayerischen Bahnhof zu verbinden, bestand schon 1909 bei Baubeginn des Leipziger Hauptbahnhofs, beide Weltkriege brachten das Projekt jedoch zum Stillstand. Erst durch die Wende von 1989 und die Wiedervereinigung rückte das Bauprojekt wieder in den Bereich des Möglichen, konnten doch nun auch Fördermittel der Europäischen Union genutzt werden. Die 1990er Jahre waren von der Suburbanisierung geprägt, d. h. die Städte wie Leipzig und Halle schrumpften, weil es parallel eine Abwanderung nach Westdeutschland und eine Abwanderung in das Umland gab, wo viele sich den Traum vom Eigenheim erfüllten. Entsprechend optimistisch war die Kosten-Nutzen-Rechnung für das neue City-Tunnel-System: Schkeuditz, Großkugel, Machern, Borsdorf – bei weiterem Anstieg der Einwohnerzahlen waren in solchen Umlandgemeinden viele Pendler zu erwarten, die dann auch die S-Bahnen füllen sollten.

In Leipzig selbst verlief die Diskussion kontroverser, die Linke (damals PDS) war jedenfalls dagegen. Die Leipziger VCD-Ortsgruppe, die es auch vor 15 Jahren schon gab, sah die Fakten etwas differenzierter: Tatsächlich handelte es sich um ein teures Großprojekt und tatsächlich waren die Leipziger mit der Straßenbahn weiterhin besser angebunden als durch eine S-Bahn, den Nutzen hätten eher die „Stadtflüchter“ gehabt. Allerdings kamen die Gelder nur zum kleinen Teil aus Leipzig, d. h. ohne diesen Tunnel hätte die Bahn anderswo in Deutschland investiert und die EU hätte ihre Fördermittel vielleicht für noch mehr spanische Autobahnen ausgegeben. Insofern war es eher eine Finanzierung, die der Region zu Gute kam, als dass sie der Region Geld entzogen hätte. Wichtig war auch das Argument, dass die große Verkehrsinvestition nicht in den Straßenverkehr fließt – dorthin floss seit der Wende ohnehin das meiste öffentliche Geld – sondern in den öffentlichen Nahverkehr. Im Ergebnis war also schon zu erwarten, dass der ÖPNV in der Region attraktiver wurde, der höchste Nutzen war für den Südraum Leipzig (Markkleeberg, Borna etc.) abzusehen, wo sich die Fahrzeiten nach Leipzig erheblich verkürzen könnten.

Interessant war auch eine Untersuchung des Planungsbüros StadtLabor, das 1998 im Auftrag der Leipziger Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen eine oberirdische Alternative zum S-Bahn-Tunnel entwickelte, mit Vierschienengleis

Haltestelle Wilhelm-Leuschner-Platz

und Leichttriebwagen, die im Zweisystembetrieb (nach Karlsruher Modell) sowohl Straßenbahnoberleitungen wie Bahnstrom nutzen könnten. Preisgünstiger und schneller zu realisieren wäre die Verbindung so gewesen, unter heutigen Bedingungen wäre sie jedoch wohl nicht mehr realistisch (teilweise inzwischen überbaute Trasse neben dem Gewandhaus, sehr enge Zugfolge zwischen Straßenbahnen und S-Bahnen in der Innenstadt).

Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen verändert: Die Einwohnerbewegungen haben sich gedreht, inzwischen verliert das Umland an Einwohnern und Leipzig gewinnt etwa 10.000 Einwohner netto pro Jahr hinzu, und – typisch für Großprojekte – die Baukosten des Gesamtsystems sind erheblich gestiegen (von 915 Mio. DM auf 960 Mio. Euro, d. h. Um 105 %). Auch wenn dies nachträglich gegen die alten Nutzen-Kosten-Untersuchungen spricht: Der Tunnel wird nun fertiggestellt und bekommt ab Dezember tatsächlich neue S-Bahn-Linien. Der wichtigste Vorteil ist sicherlich die Verdichtung des Taktes, so kommt die S-Bahn von Wurzen nun alle 30 Minuten statt einmal stündlich nach Leipzig. Langfristig könnte es auch einmal eine Fernverkehrslinie im Tunnel geben, am Leipziger Hauptbahnhof wären die Bahnsteige dafür ausreichend. Bisher sieht es aber nicht danach aus, dass die DB AG bald Intercitys von Norden nach Zwickau oder Bayreuth fahren lassen möchte.

Ebenfalls wichtig ist die Tatsache, dass auch die Streichorgie von Wirtschaftsminister Morlok (erhebliche Mittelkürzungen beim sächsischen Schienennahverkehr seit Anfang 2011) nicht verhindern konnte, dass ab Ende 2013 mehr Zugkilometer im Nahverkehrsraum Leipzig bestellt werden als bisher. Dies war langfristig geplant und auch Grundlage der Ausschreibungen. Hätte der Freistaat Sachsen auch hier gekürzt, wären die Fördermittel der EU für den Tunnelbau nicht sachgerecht eingesetzt gewesen, eine Rückzahlung hätte gedroht. So kommt es, dass auch die 2011 abbestellte S-Bahn zur Mililitzer Alle in Leipzig-Grünau wieder zum Leben erwacht – diesmal gleich zur Weiterfahrt durch den Tunnel bis nach Wurzen. Peinlich wird es nur, wenn Minister Molok zur Eröffnung kommt und den Tunnel als Erfolg feiert: Wäre dieser nicht schon in Bau gewesen, wäre Morlok nie auf die Idee gekommen, das Schienennetz zu erweitern und mehr Züge als bisher zu bestellen!

Beachtlich sind auch die absehbaren Auswirkungen auf den ÖPNV auf der Straße ringsum. Während sich viele Busunternehmer der Landkreise jahrelang auf das Geschäft mit dem Schülerverkehr konzentriert haben und Anschlüsse zur Bahn nur dort herstellten, wo es zu den Stundenplänen passte, hat der Mitteldeutsche Verkehrsverbund nun auch ein vertaktetes regionales Busnetz unter der Bezeichnung „Plus-Bus“ entwickelt, das auch an den Wochenenden die Funktion des Zubringers zur S-Bahn wahrnimmt. Damit werden nicht nur neue Pendler erreicht, sondern für die Stadtbewohner werden nun auch Sonntagsausflüge abseits der Schiene erleichtert: Als der VCD 2006 Ausflugstipps für den Mitteldeutschen Verkehrsverbund entwickelte, die mit dem ÖPNV gut erreichbar waren, gab es an den Wochenenden abseits der Schiene praktisch keinen Busverkehr, so dass viele Ziele gar nicht in Betracht kamen. Auch das ändert sich nun ab Dezember 2013 – nicht nur an den direkt von der

ANZEIGE

GELDANLAGE
MIT MEHR WERT

Die Cooperativa Artesenal Tambores beliefert den Oikocredit-Partner Manos del Uruguay.

In Menschen investieren – mit finanziellem und sozialem Gewinn

Die Entwicklungsgenossenschaft **Oikocredit** vergibt seit 1975 Darlehen in fast 70 Ländern, z.B. an Produzierende von fair gehandelten Textilien.

Anteile zeichnen ab 200 Euro!

Oikocredit Förderkreis
Mitteldeutschland e.V.
Tel: 0391-59 77 70 36
mitteldeutschland@oikocredit.de
www.oikocredit.de

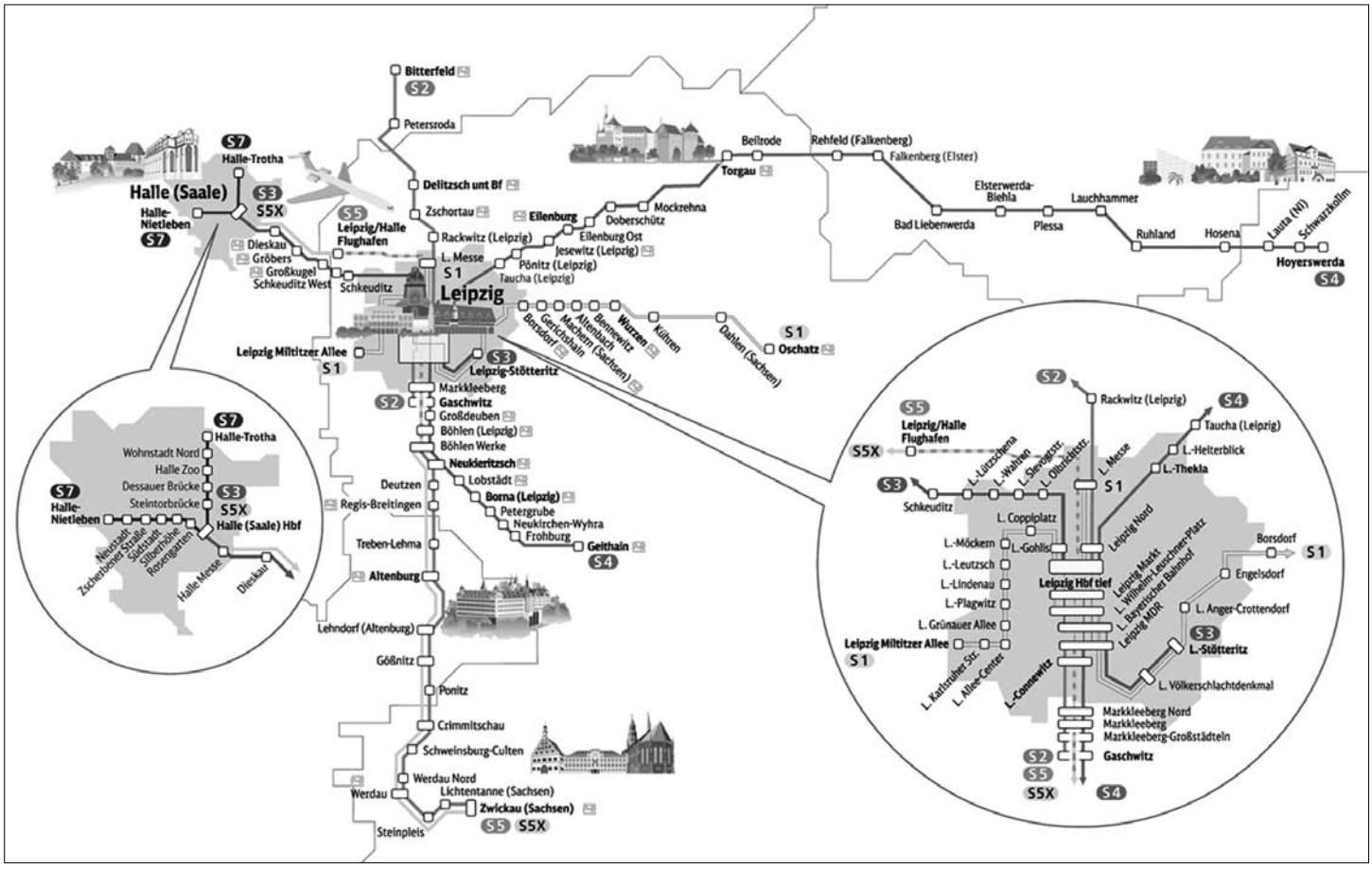
OIKO CREDIT
in Menschen investieren

S-Bahn bedienten Halten: Besonders gut sehen die Planungen für den Bahnhof Grimma aus, von wo aus vier PlusBus-Linien das Umland erschließen werden. Der VCD könnte sich hier sicherlich noch einige weitere Linien vorstellen, z. B. von Wurzen über Eilenburg nach Bad Düben.

Einen Fehler gibt es noch, obwohl er seit August beseitigt sein sollte: Die besonders preisgünstigen Schülerkarten der LVB gelten weiterhin nur als Haustarif in den Straßenbahnen und Bussen der LVB, also nicht im City-Tunnel. Der MDV hatte eine verbundweite Einführung solcher Schülertarife geplant, die allerdings zu einer Preissteigerung geführt hätten. Der Leipziger Stadtrat beschloss dagegen, dass es die alten Tickets aus Preisgründen weiter geben sollte. Dabei übersah er, dass die Gesamteinnahmen dann nicht ausgereicht hätten. Somit gibt es jetzt weiterhin die alten LVB-Schülerkarten bzw. SchülerMobilCards, mit denen die Schüler die S-Bahnen nicht nutzen dürften, selbst wenn das wesentlich teurer wird. Der VCD hofft, dass dieser Tarif-Fehler ab Sommer 2014 behoben werden kann.

Nun bleibt noch die Frage, ob die S-Bahn die Rentabilität der Straßenbahn unterlaufen wird, wo sie innerstädtisch parallel läuft. Bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung der 1990er Jahre war z. B. man noch davon ausgegangen, dass die Linie 9 in der Arthur-Hoffmann-Straße wegfallen würde, so dass die dortigen Fahrgäste dann gleich die S-Bahn nehmen. Die LVB tun dies jedoch nicht, sondern setzen ihre Straßenbahn im System von der Rolle der S-Bahn ab: Bei großen Haltestellenabständen wurden und werden noch zusätzliche Haltestellen eingerichtet, so dass die Straßenbahn noch dichter am Fahrgast ist, bei der Linie 9 war dies vor einigen Jahren an der Steinstraße der Fall, eine weitere Haltestelle in der Windmühlenstraße (Ecke zur Grünewaldstraße) folgt in Kürze. Auch beim Umbau der Karl-Liebknecht-Straße kommt eine Haltestelle zusätzlich, direkt in die Nähe der neuen Geschäftsstelle des VCD-Landesverbands. Wer also schnell über größere Strecken unterwegs ist oder sein Rad mitnehmen möchte, wird künftig die S-Bahn nehmen, wer haustürnah einsteigen will, nimmt erst einmal die Straßenbahn, genug Fahrgäste für beides bringen das immer dichter bevölkerte Leipziger Stadtgebiet und der urbane Trend zur nachlassenden Rolle des Pkw mit sich.

Sicherlich werden bei der Eröffnung des Tunnels zuerst die Kinderkrankheiten ins Blickfeld rücken, oder die Tatsache, dass bei mehr als 5 Minuten Verspätung ein Zug außerhalb des Tunnels kehrt machen muss, weil im Notfall zwischen den Stationen kein Zug stecken bleiben darf, während an der Station noch der nächste Zug steht. Aber insgesamt ist der Kraftakt wohl gelungen und der öffentliche Nahverkehr im Raum Leipzig-Halle bekommt insgesamt einen gewaltigen Schub nach vorn, der auch bisherige Autofahrer der umliegenden Region anlocken dürfte.



Mit Inbetriebnahme des Citytunnels soll das weitgestreckte „Mitteldeutsche S-Bahn-Netz“ in Betrieb gehen. Schema: ZVNL

Wann bricht der (Strecken-)Ast an dem man sägt?

Für den Erhalt des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Döbeln – Roßwein – Nossen – Meißen

Clemens Kahrs

Streckenstilllegungen begleiten den Nahverkehr gerade in Ostdeutschland immer noch jedes Jahr und beschäftigen auch den VCD immer wieder. Derzeit entflammt die Diskussion um das Bahnnetz entlang der Regionalbahn Leipzig–Borsdorf–Grimma–Döbeln–Nossen–Meißen (–Dresden).
Prekär ist die Lage deshalb, weil es diesmal nicht um eine Stichstrecke geht, sondern um eine durchgehende Hauptbahn, die für 100 km/h zugelassen ist. Im Herbst dieses Jahres noch soll die Zweckverbandsversammlung des Verkehrsverbundes Oberelbe darüber befinden, ob die Leistungen zum Betreiben der Strecke auf dem Abschnitt Döbeln – Meißen für die Zeit nach dem Fahrplanwechsel 2015 ausgeschrieben werden soll oder dies eben unterbleibt. Derzeit liegen die Fahrgastzahlen an Werktagen auf dem betreffenden Abschnitt unter 500 Personen. Angeboten wird ein 2-Stunden-Takt, der für Pendler kaum nutzbar ist, parallel verkehren Regionalbusse sowie der Schnellbus von Nossen nach Dresden über die Autobahn.

Grundlage der Entscheidung über das Wohl und Wehe der Strecke soll ein Gutachten des Berliner Consultingbüros ETC Transport Consultants sein, welches die Verkehrsverbünde Oberelbe und Mittelsachsen in Auftrag gegeben haben. Im Gutachten selbst werden verschiedene Angebotsszenarien durchgerechnet, die alle zum Schluss kommen, dass die Einstellung des Streckenabschnittes und ein Busersatzkonzept die wirtschaftliche Alternative sei. Problematisch vom VCD-Landesverband wird gesehen, dass die Berechnungsgrundlagen für das Gutachten und das Gutachten selbst trotz Nachfrage nicht öffentlich gemacht werden und somit nicht nachvollzogen werden kann, ob alles untersucht worden ist, um das wahre Fahrgastpotenzial abzuschätzen.

Aufgrund dieser Intransparenz der Entscheidungsgrundlagen hat sich eine Initiative zum Erhalt der Bahnstrecke zusammengefunden, die vom VCD-Landesverband Elbe-Saale aktiv unterstützt wird und die es wissen will:

Was ist der touristische Wert der Bahnstrecke?
Hierzu wurde von der Initiative zum Erhalt der Bahn eine Ausflugsbroschüre aufgelegt, die Tipps zu den Ausflugszielen in der Nähe der Bahnstationen gibt: Schloss Nossen, Klosterpark Altzella, Kalkbergwerk Miltitz (Untertage!) u.v.a.m sowie Wandertouren und Radlertipps. Enthalten sind auch alle Fahrplanzeiten sowie Tariftipps. Verteilt wurde die Broschüre an alle Haushalte im betroffenen Streckenabschnitt. Online ist die Broschüre unter www.vcd-mitte.de → Themen und Projekte → Erhalt der Bahn zwischen Döbeln und Meißen abrufbar.

Wie groß ist das Fahrgastpotenzial tatsächlich?
Die Verbünde ließen nicht alle Varianten untersuchen, die aus Sicht der Initiative sinnvoll erscheinen. Deshalb wird vom VCD-Landesverband ein weiteres Gutachten unterstützt, welches weitere Varianten des Betriebs aufgreifen soll und auch eine aktivere Marktansprache mit berücksichtigt. Das Gutachten ist derzeit in Arbeit und soll in Kürze vorliegen.

Wie ist der Rückhalt der Bahn in der Bevölkerung?
Der VCD-Landesverband war selbst vor Ort und hat sich ein Bild vom Streckenzustand sowie von der Inanspruchnahme der Strecke verschafft. Natürlich könnte die Besetzung der Bahnen wesentlich besser sein. Derzeit sind die Rahmenbedingungen mitzufahren wie oben beschrieben äußerst ungünstig. Zusätzlich kommt noch der Schienenersatzverkehr auf Grund der Baustelle zwischen Meißen-Triebischtal und Meißen dazu, die den Anschluss zur S-Bahn Richtung Dresden erschwert. Auf einem Fest der IG Dampflok Nossen bekam der VCD viele Statements von Einwohnern entlang der Strecke, die allesamt für den Erhalt der Bahn – aus vielerlei guten Gründen – votieren.
Wie groß das Interesse an der Strecke ist, zeigt auch die rege Diskussion die derzeit unter www.facebook.com/bahnzukunftnossen geführt wird. Viele gute Argumente werden dort gepostet. Um die tagesaktuelle Diskussion verfolgen zu können, sei diese Seite empfohlen. Im Rahmen eines Artikels kann das grundsätzliche Thema nur angerissen werden.

Dass es auch anders geht, zeigt beispielhaft die Breisgau-S-Bahn: Dabei handelt es sich um ein schnelles Regional-S-Bahnnetz rund um Freiburg im Breisgau, welches mit Dieseltriebwagen betrieben wird. Auch aus „kargen Nebenbahnzeiten“ entwickelt gibt es dort gerade ein ganz anderes Problem: Die Fahrgastnachfrage ist dort so rasant gestiegen, dass Fahrzeuge und Schieneninfrastruktur nicht mehr ausreichen und es nun auch hier ein Finanzierungsproblem gibt.
Nachzulesen ist dies unter www.heise.de → Suche: „S-Bahn paradoxerweise vom Erfolg verfolgt“ (www.heise.de/tp/artikel/39/39818/1.html#39818_2)

Die Initiative zum Erhalt der durchgehenden Eisenbahnverbindung will einen konstruktiven Beitrag dazu leisten, die wahren Potenziale aufzuzeigen, die auch in dieser Strecke mit einem attraktiven Personenverkehr liegen. Der Initiative ist daran gelegen, aufzuklären, wachzurütteln, nicht am eigenen Ast zu sägen und in einen konstruktiven Dialog zu treten. Der Wert einer Schienenverbindung bemisst sich nicht allein nach dem Schielen nach heutigen Fahrgastzahlen. Wichtig ist, ehrlich die Potenziale einer Schienenverbindung aufzuzeigen und mit den verschiedenen Interessengruppen zu diskutieren.

Was die Initiative derzeit und in den vergangenen Jahren erlebt, ist eine mehr oder weniger bewusste Desinformation der Bevölkerung, die auf einen schleichenden Verfall der Nachfragebasis abzielt. Natürlich lassen sich Nachfragezahlen nicht von heute auf morgen auf die für einen wirtschaftlichen Betrieb bzw. auf die für eine langfristige Weiterbestellung notwendigen Fahrgastzahlen pushen. Dazu braucht es einen festen Willen, ein gemeinsames Konzept, welches von vielen getragen wird, und einen Strang, an dem alle gemeinsam in der Umsetzung ziehen – am selben Ende.

Wer oder was gibt die Gewissheit, dass die drohende Abbestellung von Meißen – Nossen die letzte Strecke ist? Was ist mit all den Stichstrecken ins Erzgebirge oder den Querverbindungen in der Lausitz oder der grandios gefeierten – nach vielen Jahren dann doch kurz vor der Eröffnung stehenden – grenzüberschreitenden Bahnverbindung in der Sächsisch-Böhmischen Schweiz? Wie nachhaltig sind diese finanziert? Welche Bestellgarantie über die Zweckmittelbindung von Fördermitteln hinaus wird jetzt schon abgegeben?

Heißt Bevölkerungsrückgang in der Region automatisch die Abbestellung von SPNV-Linien bis hin zur Stilllegung der Infrastruktur? – Welche Perspektiven hinsichtlich der Mobilität werden den Menschen in der Region gegeben? Ist das „Mama-Taxi“ oder die Mitnahme durch die Nachbarin zum Einkauf in die Stadt die volkswirtschaftlich beste Alternative? Kurzfristig mag dies sicherlich stimmen. Schienenverkehr ist eine kostspielige Angelegenheit. Was ist jedoch der Langfristtrend? Mama-Taxis schränken Kinder und Jugendliche in ihrer Bewegungsfreiheit ein und machen die älter werdende Bevölkerung immer weiter vom eigenen Pkw oder Mitnahmemöglichkeiten abhängig. Neben vielen weiteren Problemen (Zentralisieren von Schulstandorten, Fehlen von Haus- und Fachärzten sowie kreativen Konzepten zur Nahversorgung – um nur einige Lebensbereiche zu nennen), sorgt der schleichende Verfall der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur ebenfalls dafür, dass sich die ländlichen Regionen weiter entleeren.

Die Initiative fragt ganz konkret die Besteller und Betreiber des SPNV und des ÖPNV: Wo sind die „tollen“ Konzepte, mit denen man über mehrere Jahre „alles mit den zur Verfügung stehenden Mitteln versucht“ hat? Wo sind die Verkehrskonzepte, die die Stammstrecken von SPNV und Regionalbus mit zulaufenden Verkehren bedienen und ergänzende Angebote wie Linienbus, Anrufbus, Bürgerbus etc. schaffen, um nicht nur das Potenzial 600 m rund um eine Bahnstation abzuschöpfen? Wo ist die Motivation und der Optimismus einer Staatsregierung, der kommunalen Vertreter sowie der Akteure im Nahverkehr – Besteller wie Betreiber – eine bzw. alle Regionen individuell zu entwickeln und sich nicht damit abzufinden, dass der Verfall der Region stattfindet? Dass es einen Bevölkerungsrückgang gibt, mag vielleicht unumkehrbar sein und ist zu akzeptieren, dennoch darf nichts unterlassen werden, was den Verbliebenen hilft. Denn die sind in Summe auch noch viele.

Wann ist die Zeit des Sägens an Ästen vorbei? Wann wird wieder Humus an die Wurzeln gelegt, damit Wachstum wieder möglich ist?

VCD Elbe-Saale

Neue Straßen als menschliches Urbedürfnis

Michael Schicketanz

Die Einwohnerzahl im Landkreis Wittenberg schrumpft zügig. Waren es 2008 noch 140.799 Einwohner, so wird für 2025 mit nur noch 107.957 gerechnet. Natürlich soll nun das Straßennetz nicht auf 77 % schrumpfen.

Allerdings brauchen die Einwohner künftig nicht mehr Straßen und können diese natürlich auch nicht mehr aus Kommunalfinanzen finanzieren. ‚Hilfe' kommt vom Bund. Da gibt es die schon 20 Jahre alten Planungen, die B 187 von Roßlau nach Schönwalde mit nördlich verlaufenden Umgehungen um Roßlau, Coswig, Wittenberg etc. zu versehen. In Wittenberg soll diese so genannte Nordumgehung durch weitgehend unzersiedelte Gebiete führen (siehe Fotos) und nördlich an die B2 in Richtung Potsdam anschließen. Wobei der Fernverkehr nach Norden sicher nicht über diese Route fahren soll und wird. Die A 9 eignet sich dazu ungleich besser. Der Umweg für die auf der B187 Fahrenden wird ca. 5 km betragen.

Diese Straßenbauplanung kam, wohl auch wegen des relativ geringen Verkehrsaufkommens von Wittenberg in Richtung Osten, kaum voran. Überraschend erklärten sich nun die SKW Stickstoffwerke Piesteritz GmbH bereit, die prognostizierten 35 Mio. € Baukosten für dieses ca. 12 km lange Stück Bundesstraße zu übernehmen. Zweifel an der Ernsthaftigkeit kommen auf, wenn bedacht wird, dass die von SKW erwünschte direkte Autobahnanbindung durch die – noch nicht einmal fertig geplante – Coswiger Umfahrung erreicht würde. Wäre nicht die Gründung einer Fachhochschule mit dem Schwerpunkt ‚Nachwachsende Rohstoffe' sowohl für den Chemiestandort als auch für den landwirtschaftlich geprägten Landkreis die zukunftsweisendere Investition? Nun ist erstmal im Juli 2013 das Raumordnungsverfahren abgeschlossen und keiner der Beteiligten ist mit dem Ergebnis zufrieden …

Naturidyll auf künftige Trasse der Nordumfahrung Foto: Michael Schicketanz

Allerdings gibt es ja auch noch andere hoffnungsvolle Planungen des Bundes: Die B 6N, auch bekannt als Nordharzautobahn, soll südlich der Lutherstadt gen Osten führen. Und am besten soll sie mit einer dritten Straßenelbebrücke im Landkreis Wittenberg realisiert werden. Für den Anfang 2015 zu beschließenden Bundesverkehrswegeplan wird das so angemeldet. Auch hierzu gibt es ‚natürlich' kaum prinzipielle Kritik. Schließlich ist Straßenbau Zukunftshoffnung. Dass es andernorts deutlich häufigere und längere Staus gibt, wird dabei nicht beachtet. Auch ist die Erwartung, dass ‚der Bund' nördlich UND südlich von Wittenberg neue Bundesstraßen baut, wohl völlig unbegründet, aber wie heißt es hier so schön: „Die Hoffnung stirbt zuletzt.".

Dabei könnte die Hoffnung ja auch anders aussehen: Straßen werden schließlich nicht abgerissen, sondern ‚zurückgebaut' – auch Straßenrückbau ist so schließlich noch Straßenbau. Dadurch könnten künftig Straßenbewirtschaftungskosten vermindert werden. Übrigens gibt es in der Lutherstadt Wittenberg immer noch ca. 60 km unbefestigte Straßen …

Die mittlerweile völlig ungenutzte Straße in der Gemarkung Bülzig. Diese in Beton ausgeführte Straße könnte wohl ohne jeglichen Protest zurück gebaut werden. Foto: Michael Schicketanz

ANZEIGE

Vorstand des VCD-Landesverbandes Elbe-Saale e. V.

Zur Jahrmitgliederversammlung im März wurde ein neuer Landesvorstand gewählt (siehe Heft 2/2013). Hier sehen Sie den neuen Vorstand im Bild.

vorn von links:
Jan Krehl (Vorsitzender),
Michael Schmiedel (Stellvertreter)
Martin Lorenz (Stellvertreter),

hinten von links:
Thomas Hoscislawski (Beisitzer),
Lutz Dressler (Beisitzer),
Clemens Kahrs (Schatzmeister).
Nicht im Bild:
Philipp Kosok (Beisitzer).
Foto: Ingo Zander

Erinnerung

Aktivenwochenende in Wolkenstein

An dieser Stelle sei noch einmal an die Mitgliederversammlung am 26.10.2013 und den Aktiventreff für Aktive und Interessierte am **27.10.2013 in Wolkenstein** erinnert. Wir hatten darüber bereits ausführlich in der Ausgabe 2/2013 informiert.

Alles Weitere unter: **www.vcd-mitte.de**

Kurioses aus dem Schilderwald

Freie Fahrt für schwere Jungs – Radfahrer über 3,5 Tonnen frei.
Gesehen im Vogelbergkreis von Karsten Höhle

KONTAKTE

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Petersstein weg 18 | 04107 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
E-Mail: lutz@pro-rikscha.de, Tel.: 0172.7321461
Dr. Thomas Hoscislawski (Leipzig) örtliche Ansprechpartner, Fußgänger, „Neue Wege“
E-Mail: thomas.hoscislawski@t-online.de, Tel.: 0341.2322248
Clemens Kahrs (Dresden) Schienenfernverkehr, städtischer Verkehr
E-Mail: clemenskahrs@nexgo.de, Tel.: 0179.7518502
Philipp Kosok (Erfurt) Luftreinhaltung, Radverkehr
E-Mail: kosok@me.com, Tel.: 0151.26043439
Jan Krehl (Halle) Fernbus, Fahrgastrechte, Kinder, Tourismus, Schifffahrt, Wasser, Schienenpersonennahverkehr, Eisenbahninfrastruktur, öffentlicher Personennahverkehr
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org, Tel.: 0173.1379931
Martin Lorenz (Halle) Güterverkehr
E-Mail: fahrdienstleiter1995@googlemail.com, Tel.: 0176.95487427
Dr. Michael Schmiedel (Leipzig) Auto,Klima, Car-Sharing, Flugverkehr
E-Mail: schmiedel.michael@web.de, Tel.: 0341.6404706
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
Lutz Dressler, Tel.: 0172.7321461, E-Mail: lutz@pro-rikscha.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

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

Kreis Mansfeld-Südharz
Marion Böhme, Hettstedt, Tel.: 03476.852391,
E-Mail: ma.boehme@email.de

Dessau-Roßlau
Kathrin Werner, Dessau, Tel.: 0340.8591711, E-Mail: dessau@vcd.org
Treffen: BI „Dessau natürlich mobil” jeden ersten Dienstag im Monat, 20.15 Uhr im Biergarten Riekchen, Scheplake 10, 06844 Dessau-Roßlau, www.dessau-natuerlich-mobil.de

Regionalgruppe Halle-Saalekreis
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

Eisenach und Wartburgkreis
Norbert Gläser, Wutha-Farnroda, Tel.: 036921.301047,
E-Mail: noglwu@t-online.de

Ortsgruppe Erfurt
Andreas Grimm, Erfurt, Tel.: 0170.8861116, 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

Impressum:
Herausgeber: Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Elbe-Saale e.V., Petersteinweg 18, 04107 Leipzig
Bankverbindungen: Spendenkonto: 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, Ferdinand 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.
Der Redaktionsschluss der Ausgabe 1/2014 ist am 13.12.2013. Ausgabe erscheint am 12.2.2014.
Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de

Ohne Moos ins Grüne fahren.

easy.GO: die App für Bus und Bahn im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

Bargeldlos Tickets kaufen, Abfahrtszeiten abrufen oder Haltestellen orten – mit der kostenlosen App easy.GO. Gibt's auf Google Play, unter easygo.mdv.de und im App Store.

Zug S Tram BUS

easy-unterwegs.de

easy. GO