



VCD
Verkehrsclub
Deutschland

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

2 | 2014



In diesem Heft:

- Erfurts Innenstadt wird Begegnungszone
- Carsharing in kleinen Städten
- 175 Jahre Fernbahn Leipzig–Dresden

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**

NEUE WEGE

„... auf nach Storchenland“

Wo Tanger und Elbe ineinander verschmelzen, liegt die Hansestadt und ehemalige Kaiserpfalz Tangermünde. Dieses hoch über der Elbe auf einer eiszeitlichen Endmoräne gelegene Kleinstädtchens ist Ausgangspunkt für unseren Sommerausflug mit dem Rad. Neben der traumhaften Auenlandschaft reizen vor allem die gut erhaltene Altstadt und Burganlage hier auf Entdeckungstour zu gehen, wofür der Drahtesel zunächst ruhig erstmal irgendwo geparkt werden darf. Flanieren Sie zum Marktplatz, um die spätgotische Bauwerkskunst des Rathauses mit seiner 24 Meter hohen zierreichen Schmuckfassade zu bestaunen. Es entstand ebenso wie die Stadttore im 15. Jahrhundert, der Blütezeit der Hansestadt. Insbesondere am südwestlichen Ende der Lange Straße präsentiert sich mit dem Neustädter Tor eine der schönsten Toranlagen des Mittelalters im norddeutschen Raum, die zudem eine ganze Adlerschar beherbergt. Diese auf den Putzblenden verewigten Wappenvögel entstammen jedoch dem ausgehenden 19. Jahrhundert. Gleich ums Eck lohnt für alle Bierliebhaber eine Einkehr in die „Zecherei“, um Tangermünder Kuhschwanzbier zu trinken, dessen Namensgeschichte definitiv amüsiert, hier aber mal nicht verraten wird. Entlang der Kirchstraße finden sich weitere schmuckreiche Fachwerkhäuser. Sie sind zumeist im 17. Jahrhundert und damit nach dem verheerenden Stadtbrand 1617 entstanden, für den die Waise Grete Minde verantwortlich gemacht wurde. Dem Freund klassischer Literatur sicher wohl bekannt, inspirierte die Geschichte der schließlich auf dem Scheiterhaufen Verbrannten Fontane mehr als zwei Jahrhunderte später zu seiner gleichnamigen Novelle. Bevor Sie die Burganlage samt einstigem Tanzhaus – der alten Kanzlei – im Burghofinnern, die St. Stephanskirche oder die Salzkirche besichtigen, sollten Sie über den Steigberg oder die Rosssfurth, einem 120 Meter langen steilen Hohlweg, durch die Stadtmauer hindurch und hinab zur Elbaue spazieren und dort ein wenig Verweilen. Für alle Fans des jiddischen Klezmers sei hier noch der 7. Juni platziert, dem ab 19 Uhr in der Salzkirche gelauscht werden kann. (www.tangermuende.de)

In unserem zweiten Ausflugsteil geht's mit dem Rad gen Norden stadtauswärts über die Arneburger Straße auf den Elberadweg, auf dem Sie zunächst die Elbe gen Osten überqueren und ihr rechtselbisch flussaufwärts folgen. Sie durchqueren zunächst das kleine Dörfchen Fischbeck. Für eine erste Rast geht's jedoch weiter bis ins fünf Kilometer entfernte Städtchen Jerichow. Hier können Sie eine echte Holländer-Windmühle, deren technischer Innenaufbau vollständig erhalten ist, oder die an der Straße gelegene spätromanische Backsteinkirche im Ortskern besichtigen. Aber meine Empfehlung für Ihre Rast, die gern ein ganzes Weilchen in Anspruch nehmen darf, ist der Besuch der Klosteranlage von Jerichow. Die Gründung des Klosters durch Prämonstratenser-Chorherren war 1144 auch Anlass zur ersten urkundlichen Erwähnung von Jerichow. Wegen ihrer Stilreinheit zählt die Anlage zu den bedeutendsten Bauten der Backsteinromanik. Die Klosterkirche selbst ist heute romanisches Baudenkmal und als eins der ältesten Backsteingebäude Norddeutschlands baugeschichtlich von besonderer Bedeutung. Im Klostermuseum erfahren Sie noch mehr zur Gründung des Stifts und im Backsteinmuseum zur Entstehungsgeschichte des Backsteins in der Elbregion, welche ab April täglich von 9 bis 18 Uhr öffnen. Außerdem empfiehlt sich ein Besuch des Klostergartens, der nach historischem Vorbild und unter Anwendung traditioneller Handwerkskünste aufgebaut wurde. Hier finden auch die ein oder anderen musikalischen Veranstaltungen im Rahmen der Jerichower Sommermusiken statt. Aufmerksam machen möchte ich Sie zudem auf das Mitte Juli anstehende Klostergartenfest mit mittelalterlichem Spektakel. (www.stiftung-kloster-gerichow.de)

Weiter flussaufwärts im Storchenland – wie die Altmark auch gern bezeichnet wird, weil hier Meister Adebar offenbar besonders gern seinen Horst baut – geht's auf dem Elberadweg nach Elbe-Parey. (www.altmarktourismus.de)

Unterwegs können Sie auf dem Ferchländer Steilufer eine wunderbare Aussicht über die Elbe und ihre Auenlandschaft genießen. Höhe Derben empfiehlt sich zudem eine kleine Pause, um der hiesigen Vogelvielfalt zu lauschen oder Castor fiber albicus Matschie, den Elbebiber, mit etwas Glück beim Burgenbau zu beobachten. In Parey selbst kommen Fans bautechnischer Denkmale auf ihre Kosten. Hier gibt's u. a. eine Zweistufenschleuse und eine Paltrock-Windmühle zu bestaunen. Ihre Besonderheit: mittels einer Rosette auf dem Mühlendach dreht sich die Mühle über einen Rollenkranz automatisch in den Wind. Sollten Sie Ihren Ausflug für Pfingstmontag planen, können Sie sich von Müllermeister Ogen ihre Funktionsweise beim Schaumahlen ganz genau erklären lassen. Allen Blumenliebhabern sei jedoch der 15. Juni ans Herz gelegt, um in den Blumenhof von Familie Tusch in der Mühlenstraße 2 einzutauchen. Das als Hof- und Parkgarten gestaltete Areal öffnet dann im Rahmen der Aktion „offene Gärten der Altmark“ zwischen 10 und 18 Uhr seine Gartenpforte.

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



Garbelauschaft



Tangermünde



Vom Teilen und Verbinden

... berichten die Autoren in dieser Ausgabe. Dabei ist das Teilen ganz im verbindenden Sinne zu verstehen, dem Zeitgeist entsprechend oft mit dem englischen „sharing“ umschrieben. Carsharing oder Shared Space heißen neuzeitliche Verkehrsprojekte, die den modernen Menschen Mobilität im urbanen Raum sichern sollen oder sie auf gemeinsamen Verkehrsflächen gleichberechtigt zusammenbringen. Dabei ist es gar nicht immer so einfach, städtische Räume für verschiedene Nutzer und Ansprüche zu teilen, erlebbar zu machen. Bedeutet es doch für die Nutzer ein Geben, denn ob Fußgänger, Radfahrer, Autolenker, Straßenbahn- oder LKW-Chauffeur, jeder muss in seinem Normalverhalten etwas zurück stecken. Gerade in dicht besiedelten Stadträumen sind zum Beginn derartiger Projekte Konfliktpotenziale zu erwarten. Diese zu steuern und lösungsorientiert zu moderieren, muss Aufgabe der Verkehrsplaner des 21. Jahrhunderts sein. Am Beispiel der Stadt Erfurt möchten wir einen derartigen Lösungsansatz vorstellen.

Beim Thema Autoteilen wurde in den vergangenen Jahren viel erreicht, die Zahl der Orte mit Carsharingangeboten wächst beständig. Dies liegt ganz im Trend, die jungen Großstädter haben nicht mehr den absoluten Drang zum eigenen Auto, wie vorherige Generationen, möchten aber ab und an auch automobil sein. Carsharing hat sich als modernes Mobilitätsangebot insbesondere in den Ballungszentren und Großstädten etabliert. Was aber, wenn man in einer kleineren Stadt zu Hause ist oder dorthin reist und mit dem Carsharing-Fahrzeug weiter fahren möchte? Wie kann an einem solchen Ort auch ein Angebot zum Autoteilen ermöglicht werden? Der Verein „Verkehrswende in kleinen Städten“ hat sich dieser Thematik gestellt und versucht, auch für mittlere Stadtgrößen Projekte voran zu treiben. Wie der Start in ein derartiges Projekt erfolgt kann und welche Möglichkeiten zum aktiven Mitmachen bestehen, haben wir für Sie nachgefragt.

Verkehrswege verbinden Menschen. Ein bedeutender Schritt dazu wurde vor 175 Jahren mit der Eröffnung der ersten deutschen Fernbahnstrecke von Leipzig nach Dresden gemacht. Eine kleine Zeitreise in die Erbauerjahre dieser Strecke können Sie in unserem Heft machen. Damit erweisen wir der Jubilarin eine Reverenz, auch wissend, dass die Strecke im gesamtdeutschen Fernbahnnetz heute nicht mehr die Bedeutung trägt wie in früheren Jahren. Die Bahnnetzideen des Friedrich List haben die Region mehr als ein Jahrhundert geprägt. Die Visionen des Verkehrsvordenkers reichten in ihrer Dimension und Zukunftsweisung weit über die heutiger politischer Akteure aus. Die Vernetzung der Region ohne kleinstaatliche Gedanken war in den Jahren der Industrialisierung unter dem Bedarfsdruck der Wirtschaft immer mehr geglückt. Heute hat der Bahngüterverkehr radikal an Stellen-

wert verloren und der der Ländergrenzen wieder an Bedeutung zugelegt, beispielsweise im Sinne der Herangehensweise an die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Welche politischen Entscheidungen in den nächsten Jahren dazu getroffen werden, wird sich auch im Ergebnis der Landtagswahlen in Thüringen und Sachsen erweisen. Den alten oder neuen Akteuren in den Landtagen sind Mut und Entscheidungswille im nachhaltigen Sinne zu wünschen. Und Sie können als Wähler mitentscheiden, wie das Teilen und Verbinden erfolgen wird.

Zuvor wünsche ich Ihnen einen schönen Sommer,

Ihr Jens Schneider

Seite 2	Bahn & Kultur
Seite 3	Editorial
Seite 4	Magazin
Seite 5	Titelthema
Seite 10	VCD Elbe-Saale
Seite 11	Ansprechpartner vor Ort

Titelbild: Viel Andrang am Erfurter Benediktplatz. Um ein vernünftiges Miteinander und Rücksicht aufeinander zu schaffen, wurde das Projekt Begegnungszone Erfurt entwickelt. Foto: Philipp Kosok

Verkehrspolitisches Forum

Am 31. August sind die Bürgerinnen und Bürger in Sachsen aufgerufen, einen neuen Landtag zu wählen. Dabei zählt das Thema Mobilität in seiner ganzen Bandbreite angefangen von der Gewährleistung eines modernen, effizienten Verkehrssystems für die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer bis hin zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Sicherstellung einer hohen Lebensqualität in den sächsischen Städten und Gemeinden zu den wahlbeeinflussenden Faktoren. Deshalb veranstalten ADFC und VCD als mitgliederstärkste Interessenverbände von Radfahrern und Fahrgästen des ÖPNV am 8. Juli 2014 um 18.30 Uhr im Dresdner Hauptbahnhof ein verkehrspolitisches Forum unter dem Titel „Wie weiter mit dem Verkehr? Sachsen hat die Wahl“. Alle Interessierten sind herzlich dazu eingeladen.



Ferienwohnungen Insel Usedom
 - nur ca. 200 m zum Ostseesandstrand -
Ostseebad Koserow
 süd/west-Terrasse/Balkon, 2-3 Zim., Kamin
 Bahnhofstransfer, kinderfreundlich, WLAN
 Hunde gern gesehen, Fahrradschuppen, WM, Bj. 2007, Blick ins Grüne
1-4 Pers. 39 - 99 € / Nacht www.ihreferien.de 0341/3196200

ANZEIGE

Neuer Nahverkehrsplan Thüringen

Seinen vierten Nahverkehrsplan seit 1998 hat im März der Freistaat Thüringen veröffentlicht. Mit einem Planungshorizont von fünf Jahren liegt sein Schwerpunkt auf der Neugestaltung des Schienenverkehrs nach Fertigstellung der Neubaustrecke Leipzig/Halle-Erfurt-Nürnberg und der damit verbundenen Inbetriebnahme des ICE-Knotens Erfurt.

Wie Verkehrsminister Carius auf einer Pressekonferenz versicherte, werde der Leistungsumfang im öffentlichen Nahverkehr beibehalten. Es sei nicht beabsichtigt, Eisenbahnstrecken aufzugeben oder in wesentlichem Umfang Leistungen abzugeben – vielmehr solle mit dem neuen Nahverkehrsplan der Ausbau des SPNV fortgesetzt werden.

So ist geplant, in den nächsten Jahren den Leistungsumfang im SPNV um über 1 Million Zugkilometer (Zkm) auf dann zirka 22,4 Millionen Zkm zu steigern. Der barrierefreie Ausbau von Verkehrsstationen wird gemeinsam mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorangetrieben. Bis 2017 werden rund 81 Prozent der Reisenden über einen barrierefreien Zugang zum SPNV verfügen. Auch soll sich bis dahin die Infrastrukturqualität im Eisenbahnnetz weiter verbessern. So wird die Mitte-Deutschland-Verbindung in weiten Teilen zweigleisig ausgebaut, einschließlich des barrierefreien Ausbaus der

Bahnhöfe Jena-West und Jena-Göschwitz. Die Strecke Erfurt-Nordhausen soll in den kommenden Jahren für höhere Geschwindigkeiten ertüchtigt werden.

Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 (BWVP) hat der Freistaat die Elektrifizierung der Strecken Weimar – Jena – Gera – Gößnitz sowie Gotha – Mühlhausen – Leinefelde angemeldet. Darüber hinaus sollen die Geschwindigkeitserhöhung der bestehenden Strecken Eisenach-Erfurt (auf 200 km/h) und Erfurt – Halle/Leipzig (auf 160 km/h) sowie der Lückenschluss Werrabahn zur Anbindung an den ICE-Halt Coburg in den BWVP eingeordnet werden.

Der Nahverkehrsplan ist im Internet abrufbar unter:

www.thueringen.de/imperia/md/content/tmbv/nvp.pdf

Zugverkehr Döbeln-Nossen abbestellt

Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) hat in seiner Verbandsversammlung am 7. März 2014 beschlossen, den Schienenverkehr auf der Strecke Döbeln-Nossen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 abzubestellen. Er folgte damit einem entsprechenden Beschluss des Zweckverbands Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE) für den Streckenabschnitt Nossen-Meißen (die NW berichteten darüber in der vergangenen Ausgabe). Der ÖPNV zwischen Döbeln und Meißen wird somit ab diesem Zeitpunkt komplett auf Busverkehr umgestellt.

ANZEIGE



GUTSCHEIN

Entspannter Radfahren

Dieser Gutschein über 25 Euro bietet Mitgliedern des VCD Landesverbandes Elbe-Saale die Möglichkeit zum Probefahren eines Elektrofahrrades von AkkuRad Leipzig am Wochenende (Sa-Mo).*

* Nur ein Gutschein pro Person.
Gültig bis Oktober 2014.

Anmeldung und Testen bei:
AkkuRad e-bike-center, Handelsstr. 4,
04356 Leipzig | Zu erreichen
mit S-Bahn, Straßenbahn,
Rad oder eigenem PKW.
Tel.: (0341)24178520
Mail: info@akkurad.de



ANZEIGE

GELDANLAGE MIT MEHR WERT

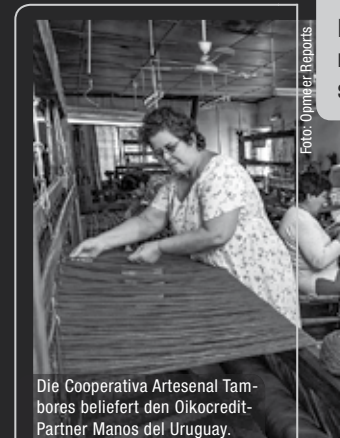


Foto: Ombier/Reports

**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

TITELTHEMA

Wenig Platz für viele Interessen: Erfurts Innenstadt wird „Begegnungszone“

Philipp Kosok, Evelyn Sittig

Die neue Erfurter „Begegnungszone Innenstadt“ steht für mehr Lebensqualität zwischen Domplatz und Anger. Dabei setzt das Konzept auf Langsamkeit, Aufenthalt, gemeinsam genutzte Räume und zusätzliche Parkhäuser.

Wovon sprechen wir, wenn es um die Erfurter Begegnungszone Innenstadt geht? Autoverkehr wird auf Anwohner und Zulieferer beschränkt. Ansonsten gehört der Verkehrsraum den Fußgängern, der Stadtbahn und den Radfahrern. Die neue Erfurter Lösung will mit einem stufenweise umgesetzten Bündel von Maßnahmen einheitliche Regelungen schaffen, den Umweltverbund fördern, den Autoverkehr auf ein Minimum reduzieren und die Altstadt als Aufenthaltsort und Zentrum des Einzelhandels stärken. Damit das jedoch funktioniert, braucht es Kompromisse, braucht es ein Regelwerk. Den Rahmen hierfür setzt der aktuelle Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt Erfurt, dessen Kernstück die Begegnungszone ist.

Der VEP wurde erstmalig 1992 aufgestellt und im Jahr 2012 erneut fortgeschrieben. Mit den beiden Verkehrsplanungsbüros plan.publik. und verkehrskonzept nutzte die Stadtverwaltung auch externen Sachverstand. Über einen Arbeitskreis, in dem auch die Erfurter Ortsgruppe des VCD engagiert war, erfolgte die Einbeziehung aller relevanten Verbände und Interessenvertretungen. Nachdem das Konzept fertig gestellt und vom Stadtrat bestätigt wurde, werden nun erste Ansätze im Stadtbild sichtbar. Bis die Begegnungszone Innenstadt ihre volle Wirkung entfalten kann, bedarf es jedoch noch einiger Anstrengungen. Die Einführung erfolgt schrittweise. Den Anfang machen eine Vielzahl kleinteiliger Fahrradbügel und neue Regelungen, die seit Jahresanfang für den Lieferverkehr bestehen.



Die Begegnungszone – Ein Erfurter Modell

Anders als etwas die Schweiz kennt das deutsche Straßenverkehrsrecht keine „Begegnungszone“. Daher findet sich in der Straßenverkehrsordnung auch kein passendes Verkehrszeichen. An Ersterem stören sich die Erfurter Verkehrsplaner nicht weiter. Ideen zur Beschilderung einer solchen Begegnungszone in

der Altstadt liegen aber bereits vor. Wie passt das zusammen? Derzeit herrscht in der Erfurter Altstadt eher ein historisch gewachsenes Mit- und Durcheinander der unterschiedlichsten Beschilderungen. Hier findet sich die ganze Bandbreite des deutschen Schilderwaldes. Einige Quartiere sind weitestgehend als Tempo-30-Zone ausgewiesen und mit Durchfahrtsperren gegen Durchgangsverkehr geschützt, Hauptstraßen unterliegen in den Nachtstunden Geschwindig-

keitsbegrenzungen, Fußgängerzonen wechseln sich mit verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen ab und Einbahnstraßen sind für Radfahrer mal geöffnet, mal bleiben sie ihnen verschlossen.

Der Juri-Gagarin-Ring teilt die Erfurter Innenstadt in den geschäftigen Kern mit seiner historischen Bausubstanz und einem äußeren Teil mit eher aufgelockerter Bebauung im Brühl, den hohen Plattenbauten entlang des Juri-Gagarin-Rings und dem Hauptbahnhof. Begrenzt wird die Innenstadt durch den Stadtring, hinter dem sich die beliebten Gründerzeitviertel der Stadt anschließen. Während zwischen Stadtring und Juri-Gagarin-Ring das Wohnen dominiert und der Straßenverkehr auf den beiden Ringstraßen gebündelt wird, herrscht im Kern der Innenstadt eine äußerst intensive und konkurrierende Funktionsmischung. Das geografische Zentrum bildet der Fischmarkt am Rathaus.

Die zu schaffende Begegnungszone erstreckt sich in einem Radius von ca. 500 Metern rund um den Fischmarkt. Inbegriffen sind die wichtigen Einkaufsstraßen, Sehenswürdigkeiten wie die Krämerbrücke und zahlreiche Cafés, Restaurants und Hotels. Die Hauptstraßen bleiben außen vor.

Nebenstehende Abbildung zeigt einen Vorschlag für die Hinweisschilder, die bald an allen Zugängen zur Begegnungszone angebracht werden sollen. Dieser erste Entwurf der beteiligten Planungsbüros plan.publik. und verkehrskonzept ordnet die Verkehrsteilnehmer sechs Gruppen zu und vereint sie in den Speichen des „Mainzer Rades“, dem Wappen der Thüringischen Landeshauptstadt. Eine gelungene zweckentfremdete Symbolik des Rades, das ursprünglich ab dem 12. Jahrhundert von den Erzbischöfen geführt wurde. Das endgültige Zeichen soll in einem Ideenwettbewerb ermittelt werden.

Eine rechtsgültige Wirkung entfaltet das Zeichen freilich nicht. Vielmehr soll es auf die besonderen Erfordernisse im folgenden Gebiet hinweisen. Es soll – so die Idee der Planer – zu einer bekannten Marke der Stadt entwickelt werden, die durch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit zu unterstützen wäre. Wer mit seinem PKW hier einfährt, soll sich darüber im Klaren sein, dass er nur „ein Teil des Rades“ ist: In der folgenden Zone können und sollen Menschen sich sicher begegnen und aufhalten können. Langsamkeit und Rücksichtnahme sind geboten, Durchfahrtsverkehr kaum möglich und Parkraum gibt es nur für Anwohner.

Autoarm und reich an Parkhäusern



Lieferverkehr nur noch mit zeitlicher Einschränkung, Bild: Philipp Kosok

Gerade in den Fußgängerzonen war die dichte Folge der Lieferfahrzeuge ein Problem. Im Minutentakt schoben sich Transporter am Nachmittag durch die mit Einkaufstüten bepackten Menschenmengen rund um den Anger. Seit Jahresbeginn ist eine Anlieferung nun lediglich noch bis 11 Uhr Vormittags, sowie zwei Stunden lang am Abend möglich. Freilich nicht ohne Widerstand der Lieferanten und Händler, ist nun eine gewisse Entspannung der Situation eingetreten. Sichergestellt wird die Einhaltung nicht nur durch Kontrollen, sondern auch mit der Einrichtung zeitgesteuerter Durchfahrtsperren. Autoarm war die Erfurter Innenstadt aber schon seit jeher. Mit der Begegnungszone sollen in den kommenden Monaten aber auch die letzten rund 350 öffentlichen Parkflächen entfallen. Dass zukünftig aber alle Gäste ihr Auto auf den Park-and-Ride-Plätzen am Stadtrand stehen lassen und die letzten Kilometer mit der Stadtbahn zurücklegen, so visionär gibt sich die Stadt dann doch nicht. Noch in diesem Jahr soll mit dem Bau des ersten von bis zu vier neuen Parkhäusern, in unmittelbarer Nachbarschaft der Begegnungszone, begonnen werden. Autofreie Innenstadt und mehr Freiheit beim Parken in der restlichen Stadt: Ein fauler Kompromiss für all diejenigen die auf mehr Lebensqualität und eine klimaschonende Nahmobilität hoffen. Eine Selbstverständlichkeit für Jene, die nicht auf ihr Auto verzichten wollen oder können. Eine Notwendigkeit für viele Einzelhändler, die auch in Zukunft einen wachsenden Bedarf an Stellplätzen sehen. Auch nach dem Stadtratsbeschluss bleiben die Parkhausneubauten ein Zankapfel. Wie viele Stellplätze tatsächlich realisiert werden sollen (und können, denn längst nicht für alle Objekte ist ein Investor gefunden) und inwieweit Flächen innerhalb der Begegnungszone bereits vor deren Fertigstellung umgewidmet werden können, bleibt weiter in der Diskussion.

Langsame Stadtbahn mit schnellem Zugang

Anders als für Autofahrer ändert sich für die Stadtbahn mit dem neuen VEP wenig. Mit der Neugestaltung der Haltestelle Fischmarkt/Rathaus bis zum November 2013 sind alle innerstädtischen Haltestellen modernisiert, barrierefrei und verträglich in das Stadtbild eingepasst. Trotz des dichten Stadtbahnverkehrs in den engen Altstadtstraßen (z.B. in der Marktstraße eine Fahrt pro 100 Sekunden) ist ohne strikte Trennung zum Fußverkehr ein sicherer Betrieb möglich. Dies ist auch den geringen Fahrgeschwindigkeiten zu verdanken. In diesen Bereichen fahren die Stadtbahnwagen nicht schneller als 20 km/h. Gerade zu Stadtfesten lassen sich jedoch Behinderungen des dichten Fußgängerverkehrs und eine weitere Verlangsamung der Stadtbahn nicht vermeiden. Mit Blick auf viele ab den 70er Jahren entstandene unterirdisch geführte Stadtbahnssysteme, gerade an der Ruhr, hat sich das Erfurter System bewährt. Die direkte barrierefreie Erschließung der Innenstadt wiegt die geringen Fahrzeitverluste für die Fahrgäste wieder auf. Die Bahn ist längst zu einem Teil des Stadtbildes geworden.

Fahrrad frei auf sieben Radrouten

Das große Manko im Erfurter Straßenraum ist seit jeher vielmehr die Radverkehrsführung, was mit der seit Jahren wachsenden Zahl an Radfahrern immer deutlicher wird. Haupt-

straßen fehlt meist eine hochwertige und kontinuierliche Radverkehrsführung. Mangels attraktiver Umfahrungsmöglichkeiten ist die Innenstadt nicht bloß Ziel von Fahrradfahrten, sondern dient auch der Durchfahrt für das Erreichen vieler Stadtteile. Schnell, sicher und bequem mit dem Rad durch die Innenstadt zu gelangen, ist dagegen fast unmöglich.

Die stark frequentierte Fußgängerzone Anger, an der alle Stadtbahnlinien kreuzen, blieb dem Radverkehr bisher bis in die Abendstunden versperrt. Mit dem Abschluss der Sanierungsarbeiten am westlichen Anger im letzten Jahr konnte nun zumindest ein weiterer Teil der Fußgängerzone für Radfahrer freigegeben werden.

Für die weiteren Innenstadtbereiche weist die erste Stufe des Konzeptes ein Netz aus sieben Vorzugsradrouten aus. Hier ergeben sich zweifelsohne die größten und auch kostspieligsten Herausforderungen des VEP. Sieben hochwertige Radrouten machen zahlreiche bauliche Änderungen im Straßenraum unerlässlich. Eine schnelle Umsetzung wird also stark von den eingestellten Haushaltsmitteln und der Durchsetzung der Radverkehrsplanung im Diskurs mit anderen Interessen im konkreten Einzelfall abhängen. Mit der geplanten Erstellung eines „Inneren Radrings“ würde auch eine geschickte Umfahrung der besonders stark frequentierten Fußgängerzone (Fahrrad frei) und Stadtbahntrasse zwischen Rathaus und Domplatz gelingen.

Für die ebenso für den Radverkehr wie den ÖPNV bedeutende Strecke vom Hauptbahnhof bis zum Anger wird es aber auch in naher Zukunft keine für Radfahrer befriedigende Lösung geben. Die Fußgängerdichte und hohe Taktfolge der Stadtbahn zwingt Radfahrer auch weiterhin zum Absteigen im Bahnhofstunnel. Die Innenstadt soll bald jedoch nicht nur besser zu durch-, sondern auch zu umfahren sein. Hierfür sollen alle Hauptstraßen, also auch der Juri-Gagarin-Ring, durchgehend mit Schutzstreifen bzw. Radwegen ausgestattet werden.

Sichtbar werden auch die neuen Abstellmöglichkeiten. Bereits seit Monaten werden immer mehr Fahrradbügel in vielen Straßen und Gassen aufgestellt. Ein zweites Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof soll folgen.



Bald sollen auch die letzten Einbahnstraßen für Radfahrer geöffnet werden
Bild: Philipp Kosok

Fast schon revolutionär wirkt das Vorhaben, nun nahezu sämtliche Einbahnstraßen innerhalb der Begegnungszone für

den Radverkehr in Gegenrichtung zu öffnen. Trotz Geschwindigkeitsbeschränkung und Abwesenheit von Bussen und LKWs verwehren sich bis heute rund 20 Straßen dem Radverkehr aus beiden Richtungen.

Beruhigter Verkehr für beruhigte Fußgänger

Die Fußgänger sind sicher die großen Gewinner der Begegnungszone Innenstadt. Sie müssen sich zukünftig nicht weiter anpassen oder gar einschränken. Die ohnehin meist schon auf 30 km/h beschränkten Straßen werden fast vollständig als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) ausgewiesen, wodurch all diejenigen die per pedes unterwegs sind, mit dem Kfz-Verkehr gleichberechtigt werden. Langfristig sollen diese Straßen auch entsprechend gestaltet werden, z. B. durch eine niveaugleiche Gestaltung der Straße, die keine Trennung zwischen Fahrbahn und Fußweg mehr erkennen lässt und etwa mit wechselnden Parkflächen unterstützt werden kann. Spannend bleibt die Frage, wie dies mit den kleinen Altstadtstraßen vereinbar ist, die ihren mittelalterlichen Charakter – zu dem nicht nur grobes Pflaster, sondern auch hohe schmale Gehwege gehören – bewahrt haben. Doch auch hier werden sich individuelle Lösungen finden lassen. Zwar entziehen sich viele Altstadtstraßen einer gänzlich niveaugleichen Gestaltung, jedoch widersprechen sie mit ihrem hohen Aufenthaltswert und den zwangsläufig geringen Fahrgeschwindigkeiten keineswegs dem Charakter einer Spielstraße. Auch eine Erweiterung der Fußgängerzonen soll geprüft werden.

Baustein für eine lebenswerte und klimaverträgliche Stadt

Wer gehofft hat, dass die Landeshauptstadt mit der neuen Begegnungszone dem oft als störend empfundenen innerstädtischen Autoverkehr nun den Kampf ansagt, wird enttäuscht werden. Wer gehofft hat, dass in der historisch gewachsenen und ebenso vielseitig wie intensiv genutzten Innenstadt nun ausreichend Platz für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen wird, erst recht.

Die Einführung der Begegnungszone ist gewiss keine verkehrspolitische Revolution. Die ist auch nicht nötig, in einer Stadt in der heute bereits 30 Prozent der Haushalte ohne Auto auskommen (vgl. SrV 2008) und mehr Bus und Bahn gefahren wird als in fast jeder anderen deutschen Stadt. Vielmehr versteht sich die Begegnungszone Innenstadt als eine konzeptionelle Weiterentwicklung der seit Jahrzehnten gelenkten, kompromissorientierten Entwicklung eines besonders sensiblen und „umkämpften“ Stadtgebietes. Dem „Kampf um die öffentlichen Flächen“ setzt die Stadt dabei eine Marke entgegen, die ein gleichberechtigtes Miteinander suggeriert und doch klar den Umweltverbund vor den Autoverkehr stellt, viel Raum zum Aufenthalt lässt und Geschwindigkeit an der Verträglichkeit bemisst. Sicher kann die Thüringer Landeshauptstadt hier vielen anderen Großstädten in Mitteldeutschland ein Vorbild sein. Werden die Ideen schnell und konsequent umgesetzt und Verlagerungseffekte nicht durch weitere Parkhäuser kompensiert, wird die Begegnungszone Innenstadt weit in andere Stadtteile hinein wirken und ein zentraler Baustein für eine lebenswerte und klimaverträgliche Stadt sein.

Autoteilen jenseits der Metropolen



Der Verein „Verkehrswende in kleinen Städten e.V.“ engagiert sich für Angebote zum Autoteilen in Mittel- und Kleinstädten. NEUE WEGE sprach dazu mit dem Geschäftsführer des Vereins, Dr. Torsten Bähr.

NEUE WEGE: Ihr Verein will Carsharing in die Fläche bringen. Bitte umreißen Sie die Ziele Ihrer Vereinsarbeit.

Torsten Bähr: Wie es der Name des Vereins ja schon sagt, möchten wir mit unserer Arbeit eine Verkehrswende in Klein- und Mittelstädten ermöglichen und zwar mit dem Ziel, eine nachhaltigere Entwicklung anzustoßen.

Unserer Meinung nach haben Klein- und Mittelstädte zwar eine hohe Bedeutung für den Verkehr, werden in den verkehrspolitischen Diskursen jedoch weitestgehend vernachlässigt. Etwa 70% der deutschen Bevölkerung wohnt außerhalb der Großstädte. Ihr Anteil an der Verkehrsleistung ist aufgrund längerer täglicher Wege deutlich höher einzuschätzen als die Wege der Großstadtbevölkerung. Ein Großteil dieser täglichen Wege wird mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Und der MIV trägt in seiner heutigen Form einen bedeutenden Anteil der Umwelt- und Klimabelastung des Verkehrs.

Verkehrsexperten sind sich weitestgehend darin einig, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) den Hauptanteil des Personenverkehrs tragen sollte. Abseits der Großstädte hat es der ÖPNV v.a. aufgrund baulicher und soziodemographischer Strukturen aber zunehmend schwer, unter den aktuellen Rahmenbedingungen ein attraktives Angebot und damit eine effektive Verlagerung vom MIV zu ermöglichen. Deshalb bleiben Besitz und Nutzung des Automobils häufig eine notwendige Bedingung, um räumlichen und zeitlichen Restriktionen des ÖPNV zu begegnen. Der Autobesitz und das subjektive Gefühl, dass der ÖPNV die eigenen Mobilitätsbedürfnisse nicht befriedigen kann, haben somit zur Folge, dass der ÖPNV durch stagnierende Angebote weiter an Attraktivität verliert. Wir meinen, dass erst zusätzlich ergänzende Angebote den ÖPNV als Alternative zum eigenen Auto sichtbar werden zu lassen.

Unser Verein sieht die Etablierung von Carsharing in der Fläche damit letztlich nur als Mittel zum Zweck, den Umweltverbund, zu dem neben dem ÖPNV auch Rad- und Fußverkehr gezählt werden, in Klein- und Mittelstädten zu stärken. Der Verkehrswende e.V. versucht dabei in einem kooperativen Ansatz die wesentlichen Akteure vor Ort, die für ein erfolgreiches Carsharing wichtig sind, zusammenzubringen und von der Notwendigkeit einer Zusammenarbeit zu überzeugen. Hierzu gehören unserer Meinung nach neben engagierten Bürgern und der Carsharing-Organisation v.a. die kommunalen Verwaltungen, Vereine, Firmen sowie die Anbieter des ÖPNV.

NEUE WEGE: Wo ist Ihr Verein bereits aktiv geworden und wo sollen weitere Projekte folgen?

Torsten Bähr: Hier muss man unterscheiden, wo der Verein die Etablierung eines Carsharing-Angebots erfolgreich unter-

stützt und wo wir bislang ohne zählbaren Erfolg Akteure beraten haben. Zu den Städten, wo der Verein tatsächlich Carsharing-Initiativen erfolgreich unterstützen kann, gehören Dessau, Wittenberg, Freiberg und Markkleeberg, wo wir bestehende Carsharing-Gruppe ideell fördern. Zudem ist der Verein in Pirna oder Chemnitz Initiator einer Carsharing-Initiative gewesen und begleitet auch dort die Projekte ideell weiter.

In Gemeinden wie Wilsdruff, Zwickau, Arnstadt, Döbeln oder Markranstädt haben wir bislang leider noch keinen Erfolg in Form eines neuen Carsharings gehabt. Das mag daran liegen, dass die Realisierung eines erfolversprechenden Carsharing-Angebots eben mehr bedarf als nur ein zusätzliches Auto vor Ort zu stellen und dass es bei der Umsetzung unseres Konzeptes eine Reihe von Hürden gibt, die die Gemeinden nehmen müssen. Wir geben aber auch in diesen Städten nicht unsere Bemühungen für einen umweltfreundlicheren Verkehrs auf.

Der Verkehrswende e.V. kann sich darüber hinaus aber auch Projekte in Gera, Ilmenau, Görlitz, Eisenach oder Gotha, wo sich gerade eine Carsharing-Ortsgruppe gründet, vorstellen. Gerne können sich Bürger und Verwaltungen auch aus anderen Gemeinden an uns wenden, wenn sie sich von unserer Mitarbeit eine Unterstützung erhoffen.

NEUE WEGE: Wie muss man sich den Start eines derartigen Projektes vorstellen?

Torsten Bähr: Häufig ist es so, dass sich interessierte Bürger oder Vereine entweder mit grundsätzlichen Fragen, wie Carsharing aufgebaut werden kann oder mit der konkreten Bitte an uns wenden, in ihrer Stadt Carsharing aufzubauen. In anderen Fällen wird aber auch der Verein aktiv und sucht sich vor Ort Leute, die Interesse an einer Mitarbeit haben.

Aus unseren und den Erfahrungen befreundeter Vereine haben wir das sogenannte Ortsgruppen-Konzept entwickelt: In einer Kooperation zwischen ehrenamtlich Engagierten vor Ort und einer professionellen Carsharing-Organisation kann ein nutzerfreundliches Angebot Schritt für Schritt etabliert werden. In dieser Form sehen wir aus den unterschiedlichen Gründen die größten Chancen für ein erfolgreiches Carsharing. Dafür sind jedoch einige Bedingungen zu erfüllen.

Die höchste Hürde, die genommen werden muss, ist das Engagement vor Ort – ohne das geht es einfach nicht. Das bedeutet, dass sich eine Gruppe von mindestens drei bis vier Engagierten findet, die zu Beginn den Aufbau vorantreibt. Es gilt dabei ein lokales Netzwerk aufzubauen, potentielle Carsharing-Nutzer zusammenzutrommeln und sich darüber Gedanken zu machen, an welchen Standorten und mit welchen Autos die Einwohner diese Mobilitätsdienstleistung am besten nachfragen werden. Dann bedarf es natürlich auch einer Carsharing-Organisation, die sich an einem solchen Projekt beteiligt.

Wenn die Anfangsbedingungen erfüllt sind und alle Beteiligten das Gefühl haben, das Projekt zu einem Erfolg zu führen, kann es ganz schnell gehen und das Carsharing-Angebot wird gestartet.

NEUE WEGE: Wie können sich örtliche Aktive in das Projekt einbringen?

Torsten Bähr: Vor Beginn eines Angebots sind die Aktiven

sozusagen Pioniere und bereiten, im bildlichen Sinn, das Feld für einen späteren Erfolg. Je größer das lokale Netzwerk ist, je mehr potentielle Nutzer gefunden werden und je konkreter absehbar ist, wo und wie das Angebot genutzt werden wird, desto vielversprechender ist der Start.

Grundsätzlich kann man die Bereiche, in denen sich Aktive dann während des eigentlichen Betriebs einbringen können, in drei Bereiche unterteilen: (1) die Beratung und Aufnahme von Nutzern, d.h. die zukünftigen Carsharing-Nutzer erhalten vor Ort ihre Kundenkarten und eine Einweisung, wie das System Carsharing funktioniert. (2) die Pflege des Fuhrparks, d.h., ein oder zwei Personen schauen sich regelmäßig die Autos an, ob diese sauber sind und keine Mängel aufweisen, die eine Nutzung unmöglich machen. (3) die Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung, d.h. ab und an Informationsstände betreuen, Unterstützer suchen und Carsharing in der Öffentlichkeit verankern. Das Engagement in diesen drei Bereichen ist essentiell, damit ein Carsharing-Angebot unserem Konzept entsprechend umgesetzt werden kann.

Doch auch bei der weiteren Entwicklung können, nein sollen sich die Aktiven einbringen: Wo fehlt eine Station? Ist das aktuelle Fahrzeug denn das Richtige? Braucht es ein größeres Angebot? All das sind Erfahrungen, die eigentlich nur die Aktiven vor Ort sammeln können. Deswegen sind sie für ein erfolgreiches Carsharing so wichtig.

Das vorteilhafte an diesem Konzept mit Aktiven ist erfahrungsgemäß aber auch, dass sich die Carsharing-Nutzer nicht als anonyme Konsumenten sehen, sondern sich in einer solchen Gruppenkonstellation auch soziale Bindungen aufbauen lassen. *Das Interview für NEUE WEGE führte Jens Schneider.*

„...ist das deutsche Eisenbahnsystem allhier zu Leipzig auf die Welt gekommen“

175 Jahre erste deutsche Fernreisebahn zwischen Leipzig und Dresden

Dr. oec. habil. Ralf Haase

Am 7. und 8. April 1839 fand die feierliche Einweihung der ersten Fernbahn in Deutschland statt. Über 150.000 Zuschauer säumten an beiden Tagen die Strecke zwischen der damals führenden deutschen Handels- und Messestadt Leipzig und der Residenzstadt Dresden des Königreiches Sachsen, wie wir aus zeitgenössischen Quellen entnehmen können, und jubelten den Eröffnungszügen zu. Mit diesem Jahrhundertereignis vollzog das Land einen entscheidenden Schritt in die moderne von wachsender Mobilität geprägte Gesellschaftsentwicklung.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts vollzog sich in Europa ein tiefgreifender Wandel der gesellschaftlichen Strukturen, welche wirtschaftlich ausgehend von England ihre Ursachen in der Ausbreitung der industriellen Revolution besaßen. Technologischer Wandel verband sich von nun an mit der Nutzung der Dampfkraft sowohl für stationäre als auch mobile Anwendungen. Die Maschine verdrängte die Handarbeit und die Dampfeisenbahn bedeutete einen Quantensprung in der Mobilitätsentwicklung von Personen und Gütern.

Mit der Eisenbahn wurde es möglich, die regionalen Grenzen der Märkte zu überwinden und die Wirtschaftsentwicklung dank sinkender Transportkosten und räumlicher Verfügbarkeit von Arbeitskräften zu stimulieren. In Deutschland herrschte in der nachnapoleonischen Zeit politische Kleinstaaterei und wirtschaftliche Stagnation. Produziert wurde überwiegend für den lokalen Markt und der Großteil der Menschen blieb an den Ort ihrer Geburt gebunden. Zoll- und Mautgrenzen behinderten die Entstehung eines nationalen Wirtschaftsgefüges und das geistige Leben war aufgrund der bestehenden Bildungsmisere und der Bekämpfung liberaler Ideen durch die restaurativen politischen Kräfte enorm eingeschränkt. Die Verkehrsentwicklung stagnierte in technologischer Rückwärtsgewandtheit.

England als „Werkstatt der Welt“

Im Jahre 1769 hatte der Engländer James Watt das Patent auf eine Dampfmaschine erhalten. Doch es dauerte nahezu ein Menschenleben, ehe George Stephenson im legendären Lokomotivrennen von Rainhill die wirklich erste leistungsfähige mobile Dampfmaschine unter dem spektakulären Namen „The Rocket“ (Die Rakete) präsentieren konnte. Ab 1830 bestand sie im Dauerbetrieb auf der ca. 49 km langen öffentlichen Bahnstrecke zwischen Liverpool und Manchester ihre Feuertaufe. Unter diesem Aspekt kann festgehalten werden, dass die Dampflokomotive in England erst am Ende der Industrierevolution auf den Plan trat, während sie in Deutschland am Beginn dieser Entwicklung verfügbar war. Das bedeutete für das Land einen gewaltigen Vorteil für den Start ins Industriezeitalter und damit für die Überwindung der wirtschaftlichen Rückständigkeit.

Als die Kunde von der „Evolution des Dampfes“ Deutschland erreichte, verhielt sich die breite Öffentlichkeit gegenüber diesem technischen Wunderwerk einerseits überrascht und andererseits skeptisch. Doch Industrielle, Kaufleute und weit-sichtige Politiker sahen in der Eisenbahn die große Chance für den gesellschaftlichen Fortschritt, welche die Arbeits- und Lebenswelt der Menschen radikal verändern würde. Und so richteten sich alle Blicke auf die englische Insel, um von den dortigen technischen Leistungen zu partizipieren.

Der deutsche Pilotfall fränkische „Ludwigsbahn“

In den führenden deutschen Wirtschaftszentren hatte sich eine Aufbruchsstimmung herausgebildet, welche von den Ambitionen des liberalen Bürgertums getragen wurde. In der Freien Reichsstadt Nürnberg rekrutierte sich am 12. Januar 1833 ein Eisenbahn-Comité unter Leitung des Kaufmanns Georg Zacharias Platner und des Vorstehers der Polytechnischen Schule Johannes Scharrer. Dank ihres initiativreichen Wirkens setzte sich der fränkische Gewerbe- und Erfindergeist trotz politischer Querelen und wirtschaftlich-technischer Unerfahrenheit durch und machte es möglich, die erste deutsche Bahnstrecke mit einer Länge von reichlich 6 km innerhalb von knapp zwei Jahren zwischen Nürnberg und Fürth dem Verkehr zu übergeben. Der Bann war gebrochen, obwohl die Strecke stets ein isoliertes Projekt blieb, da die bayerische Verkehrspolitik die epochale Idee eines Eisenbahnsystems nicht verstand und unterstützte.



In Sachsen konzentrierten sich die Bestrebungen zu dieser Zeit aufgrund der politischen Beschlüsse des Wiener Kongresses von 1814/15 auf die Herstellung wirtschaftlich zukunfts-trächtiger Strukturen.

Das englische Modell der Industrialisierung galt für das Bürgertum hierfür als weitgehend tragfähig und eng mit dem Bau von Eisenbahnen verknüpft. Als Friedrich List im Sommer 1833

endgültig aus seinem amerikanischen Exil nach Deutschland zurückkehrte und in Leipzig Quartier nahm, stieß er mit seinen Eisenbahnplänen bei der Bürgerschaft auf großes Interesse und vermochte seine überzeugenden Argumente für den Bau einer Fernbahn zwischen Leipzig und Dresden einzubringen. Mit seinen bestechenden Schriften gelang es ihm, namhafte Vertreter des Stadtbürgertums für den 3. April 1834 zur Gründung eines Bahncomités zu bewegen. Als Mitglied dieses Gremiums leistete er die fachliche Hauptarbeit, um das Projekt in kürzester Zeit zum Tragen bringen.

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn – Initialzündung für den deutschen Bahnbau

Dank dieser Aktivitäten erteilte die sächsische Regierung am 6. Mai 1835 die Konzession – damit konnte bereits reichlich eine Woche später die Aktienzeichnung für die Privatbahn der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie mit 1,5 Millionen Taler erfolgen. Innerhalb eines Tages waren alle Aktien verkauft, so dass List im Überschwang der Gefühle jenen Satz prägte, welcher diesem Artikel den Titel gab. In Leipzig sah List das führende deutsche Handels- und Messezentrum und in Berlin die zukünftige Hauptstadt eines neuen deutschen Reiches. Dies bewog ihn noch am Abend des 14. Mai 1835 nach Berlin zu reisen, um die preußische Regierung zur Unterstützung seines gesamtdeutschen Eisenbahnsystems zu bewegen. Doch die Mission scheiterte im doppelten Sinne: die Preußen lehnten ab und die Leipziger Aktionäre betrachteten Lists eigenmächtiges Vorgehen ohne Rücksprache mit dem Comité als Affront gegen die Unternehmensinteressen. So verlor Friedrich List seine angestrebte Mitgliedschaft als einer der Direktoren der LDEC und verließ im April 1837 enttäuscht Leipzig, um in Paris seine berufliche Zukunft zu suchen.

Technische Herausforderung und wirtschaftliches Wagnis für den Bahnbau

Entwurf und Bau der LDE verlangten eine hohe Ingenieurskunst, denn bei aller Würdigung der fränkischen Bahninitiativen bestanden für eine Fernbahn mit knapp 116 km auf zum Teil schwierigem topographischem Terrain andere Maßstäbe. Man betrat sowohl wirtschaftlich wie technisch Neuland. Wie teuer würde der Oberbau und die vielen Kunstbauten werden und welche Trasse versprach den größten Erschließungseffekt des Landes im Rahmen der zukünftigen Infrastrukturentwicklung? Zugleich stand die größtmögliche Rendite des ein-

gelegten Kapitals der Aktionäre auf dem Spiel und damit der Anreiz für weitere Bauplanungen in anderen deutschen Staaten. Die Staatsverwaltung in Dresden hielt sich weitgehend aus allen Planungen heraus, was auch bedeutete, dass die Bahn komplett als privatwirtschaftliches Unternehmen angesehen wurde und erst später der Staat Zugriff auf das Verkehrsunternehmen erlangen wollte. Betriebswirtschaftlich führte dies dazu, dass der Kapitalstock um 3 Millionen Taler erhöht werden musste. Dies ist durchaus nachvollziehbar, da keine vergleichbaren Vorbilder für die technischen Lösungen einer Ferneisenbahn vorhanden waren.

Stellvertretend sollen hier die folgenden Beispiele erwähnt werden: 5 große und 19 kleine Brücken mussten gebaut werden (besonders zu erwähnen die Riesaer Elbrücke), ebenso ein Tunnel bei Oberau (mit 519 m der bis dahin längste auf dem europäischen Festland), und erprobt werden musste ein sicherer und leistungsfähiger Oberbau für den Gleiskörper.

Neben Friedrich List war es vor allem Prof. Johann Andreas Schubert, der sich bleibende Verdienste für den deutschen Bahnbau erwarb. Im Ergebnis einer Studienreise nach England entwickelte er die erste voll funktionsfähige deutsche Dampflokomotive, die „Saxonia“. Sie bedeutete, wie oft in konkurrierenden Darstellungen behauptet wird, keine Kopie der von ihm vermessen englischen Lok „Comet“, sondern ein technisch erheblich weiterentwickeltes Schienenverkehrsmittel. Zudem wurde sie komplett aus einheimischen Materialien und Rohstoffen hergestellt. Dies sollte sich auch bei der Fahrt am 8. April 1839 nach Leipzig zeigen; sie war den englischen Modellen ebenbürtig wenn nicht sogar überlegen.

Aus Anlass der 175. Wiederkehr des Bahnjubiläums im April 2014 wurden nicht nur Bahnfeste gefeiert, sondern auch unterschiedliche Publikationen herausgegeben. Der Verfasser dieses Artikels hat unter dem Titel „175 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn zwischen Leipzig und Dresden – Episoden zu Tatsachen und Hintergründen“ im Eudora-Verlag Leipzig ein Buch zum Jubiläum veröffentlicht, das im einschlägigen Buchhandel angeboten wird. In 15 populärwissenschaftlich gehaltenen Beiträgen zu thematischen Highlights kann sich der interessierte Leser ein Bild von den historischen Entwicklungen machen und gesellschaftliche Zusammenhänge verstehen lernen. So wird er auch nachvollziehen können, warum dieses Ereignis weit über Sachsens Grenzen hinaus Furore gemacht und die Initialzündung im deutschen Bahnbau bewirkt hat.

VCD ELBE-SAALE

Mitgliederversammlung 2014 des VCD Elbe-Saale in Jena

Seine diesjährige Mitgliederversammlung führte der Landesverband am 22. März in Jena durch. Dabei nahm die mit dem Rücktritt von Jan Krehl erforderliche Neuwahl von Teilen des Vorstands breiten Raum ein (hierzu unten ein gesonderter Beitrag). Wie Michael Schmiedel im Rechenschaftsbericht des Vorstands hervorhob, konnte die Region Elbe-Saale im Gegensatz zu den meisten anderen Landesverbänden des VCD die Mitgliederzahl nicht nur halten, sondern sogar auf nunmehr über 1300 steigern. Einen Schwerpunkt in der Arbeit

der Orts- und Regionalgruppen des vergangenen Jahres bildeten die Aktionen zum Erhalt der Bahnstrecke Döbeln-Meißen. Wenngleich diese ihr Ziel nicht erreichen konnten, dürfte doch die damit verbundene Wahrnehmung des VCD in der Politik und in der Öffentlichkeit und die Auseinandersetzung mit den verkehrspolitischen Zielen des Vereins dazu beitragen, dass künftig anstehende Entscheidungen in ähnlichen Fällen anders ausfallen werden.

Bundvorsitzender Michael Ziesak berichtete von den vielfältigen Aktivitäten des Bundesverbands und als Gast hielt Prof. Dr. Matthias Gather von der Fachhochschule Erfurt einen Vortrag zur Mobilitätssicherung in alternden Gesellschaften. Im Vergleich mehrerer europäischer Länder zeigte er, dass diese zum Teil ganz unterschiedliche Ansätze verfolgen und ein wechselseitiges Lernen von den Erfahrungen der Nachbarn der Seniorenmobilität zugute kommen kann.

Zum vom Vorstand vorgelegten Entwurf einer neuen Vereinsatzung ergingen aus dem Kreis der Anwesenden noch einige redaktionelle Änderungsvorschläge. Die Mitgliederversammlung nahm unter Berücksichtigung dieser Abänderungen die neue Satzung einstimmig an.

Wie im vergangenen Jahr soll voraussichtlich auch in diesem Herbst wieder ein Aktiventreffen stattfinden, zu dem im nächsten Heft der „Neuen Wege“ eingeladen wird.

Änderungen im Landesvorstand

Auf der Mitgliederversammlung des VCD Landesverbandes Elbe-Saale in Jena gab der bisherige Vorsitzende Jan Krehl am 22. März seinen Rückzug aus dem Vorstand bekannt. Hintergrund sind zunehmende private und berufliche Aufgaben, die es ihm nicht weiter erlauben, die für die Vorstandsarbeit erforderliche Zeit aufzubringen. Der Landesverband dankt ihm für sein Engagement, das er unter anderem in die Erstellung des VCD-Eisenbahn-Fernverkehrskonzeptes für Mitteldeutschland einbrachte. Ein besonderes Anliegen war ihm auch die Einflussnahme auf den liberalisierten Fernbuslinienverkehr, um über die Erschließung neuer Fahrgastpotenziale den öffentlichen Personenverkehr insgesamt zu stärken. Durch vielfältige Lobbyarbeit hat er für die Verbreitung der verkehrspolitischen Leitlinien des Vereins gesorgt. Als Mitglied der Regionalgruppe Halle-Saalekreis wird er den VCD weiterhin aktiv unterstützen. Die erforderlichen Neuwahlen führten auf der Mitgliederversammlung zu folgenden Ergebnissen: Als neuer Vorsitzender fungiert mit Dr. Michael Schmiedel einer der beiden bisherigen Stellvertreter. Dessen frei gewordenes Amt übt jetzt Lutz Dressler aus, der zuvor als Beisitzer tätig war. Unverändert bleiben die Positionen des zweiten Stellvertreters Martin Lorenz, des Schatzmeisters Clemens Kahrs sowie der Beisitzer Dr. Thomas Hoscislawski und Philipp Kosok.

Auf die frei gewordene Position des dritten Beisitzers wählte die Mitgliederversammlung den 46-jährigen Gilbert Weise aus Gera, der damit erstmals dem Vorstand angehört. Der Vermesungstechniker und CAD-Zeichner ist seit 2003 im VCD und vertritt die Vereinsinteressen als Fahrgastbeirat beim Geraer Verkehrsbetrieb GVB. Seine Schwerpunkte liegen im breiten Themenkomplex öffentlicher Verkehr – vom politischen Instrument Nahverkehrsplan über die Vernetzung der Fahrgastbeiräte bis hin zum Fernbusverkehr.

VCD-Landesverband Elbe-Saale e.V.

Geschäftsstelle: Peterssteinweg 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 (auch zuständig für die Themenfelder Kinder, Senioren, Tourismus, Projekt „Klima-verträglich mobil 60+“)

Vorsitzender: Dr. Michael Schmiedel

Arbeitsverteilung der Vorstandsmitglieder: Lutz Dressler (Radebeul) Presse, Straßenbau, Verkehrslärm
E-Mail: lutz.dressler@vcd-mitte.de, Tel.: 0172.7321461
Dr. Thomas Hoscislowski (Leipzig) örtliche Ansprechpartner, Fußgänger, „Neue Wege“
E-Mail: thomas.hoscislowski@vcd-mitte.de, Tel.: 0341.2322248
Clemens Kahrs (Dresden) Schienenfernverkehr, städtischer Verkehr
E-Mail: clemenskahrs@vcd-mitte.de, Tel.: 0179.7518502
Philipp Kosok (Erfurt) Luftreinhaltung, Radverkehr
E-Mail: kosok@vcd-mitte.de, Tel.: 0151.23043439
Jan Krehl (Halle) Fernbus, Fahrgastreue, Kinder, Tourismus, Schifffahrt, Wasser, Schienenpersonennahverkehr, Eisenbahninfrastruktur, öffentlicher Personennahverkehr
E-Mail: elsa-vorsitz@vcd.org, Tel.: 0176.79016825
Martin Lorenz (Halle) Güterverkehr
E-Mail: martin.lorenz@vcd-mitte.de, Tel.: 0152.31891590
Dr. Michael Schmiedel (Leipzig) Auto, Klima, Car-Sharing, Flugverkehr
E-Mail: michael.schmiedel@vcd-mitte.de, Tel.: 0341.6404706
Gilbert Weise (Gera) Fahrgastbeiräte, ÖPNV
E-Mail: gilbert.weise@vcd-mitte.de
Tel.: 0365.7112702

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. 0371.27238060
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, Peterssteinweg 18)

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.: 034207.41504
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: Kiebjess@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-Saalekreise

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

Falko Stolp, Erfurt, Tel.: 0151.15676441, 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 „Markt 1“, 07545 Gera

Jena

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

Kreis Saalfeld-Rudolstadt

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

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., Peterssteinweg 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.

Erscheinungsweise: Dies erleichtert die Zustellung der Spendenbescheinigung. 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 Hoscislowski, 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.

Der Redaktionsschluss der Ausgabe 3/2014 ist am 29.8.2014. Ausgabe erscheint am 14.10.2014.

Anzeigenverwaltung: Frank Michler, Hohe Straße 61, 01187 Dresden, Tel.: 0351.4519309 oder 0172.9226750, E-Mail: michlerfrank@web.de

Ausgeflogen!



Radrausch.
Wanderlust.
Entdeckertour.

Die neue Freizeitbroschüre des MDV – mit 12 Rad-, Wander- und Erlebnistouren. Ab Mai 2014 im Shop unter www.mdv.de

Im MDV gilt Ihr
Verbundticket für



DB BAHN

